

# ROVERBLADET

Nummer 130, sommaren 2023. Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986.



# Rover Club of Sweden

## Styrelsen

### Ordförande

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

### Viceordförande

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

### Sekreterare

Per Hahn  
Lilly 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  
furubol14@hotmail.com

### Revisorssuppleant

Anders Albihn  
Styrfarten 18  
417 64 Göteborg

### Klubbshopen & valberedning

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

### Valberedning

Bo Hansson  
Vittseröd 319  
243 97 Hallaröd  
0705-701074

### Kassör

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

### Ledamot & valberedning

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

### Ledamot

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

### Ledamot

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

### Revisor

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

### RCoS Bilförmedling

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

### Referensbibliotek

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

### Valberedning

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

## 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 SD1 (1976-1987)

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

### Rover 75 (1999-2005)

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

### Rover 75 (1999-2005)

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

### Rover 200/400

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

### Rover P4 (1950-64)

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

### Range Rover (1975-)

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

### Rover 800

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

### Rover 600

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

### Webmaster

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

## Roverbladets info:

Du kan skicka material till roverbladet@roverklubben.se eller direkt till redaktör Rikke

### 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.

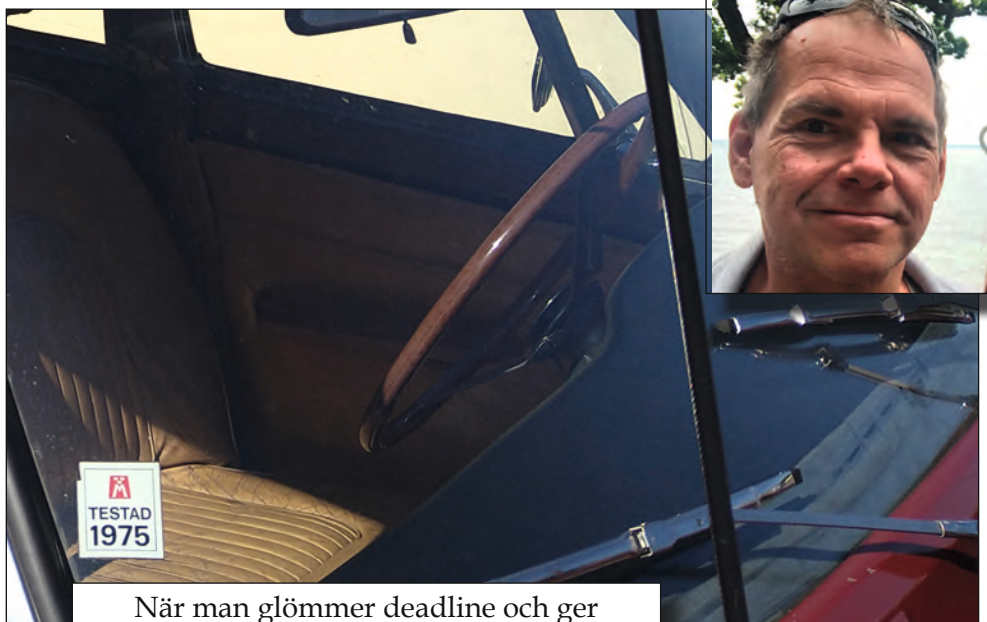
Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9

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.

# Ordförandens ruta...



När man glömmer deadline och ger redaktören en ursäkt att härja fritt...



Vy från rallyt vid Årsmötet 2023

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

Eric Christiansen, Per Hahn, Rikke Henriksen, Steve Pike, Björn Wennerberg

## Manusstopp:

Nr 131 15 augusti, ute i september  
Nr 132 15 november, ute i december  
Nr 133 15 februari, ute i mars  
Nr 134 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 kom igen.

**Nästa nummer utkommer september 2023.**

## 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:  
Mats Johanssons P6  
vid Öströö fårfarm i Halland

## Roverklubbens matrikel

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

Gå in på listan och kontrollera att du står på rätt bil(ar).

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

## Redaktörens hörna

Då var sommaren äntligen här efter en kall början på året. Vissa njuter av solen och värmen. Andra är mindre förtjusta. Till den senare gruppen hör jag eftersom det är näst intill omöjligt att lyckas med hobbyodlingen när det inte regnar alls – och regn har vi bara haft en enda dag här på en och en halv månad!

Det positiva med den blåa himlen är såklart att livet blir enklare för den som vill åka på träffar med sin bil. Vi hade mycket fina dagar under årsmötet där vi kunde njuta att vara ute, så det finns för- och nackdelar med allt.

Jag kommer ändå att hålla tummarna för att det börjar regna snart så både jordgubbar och ”päror” hinner växa sig stora och fina till midsommarmyset.

I detta nummer blev artificiell intelligens, AI, lite av ett mini-tema. Med naiv optimism tänkte anlita jag den mycket omtalade chattroboten GTP-4 som frilansjournalist och lät den skriva en artikel om Rover. Men jag hade inte läst många rader innan jag började bli skeptisk till dess förmåga att leta upp fakta och jobba med källkritik. För den som är nyfiken på att använda GPT-4 vill jag starkt rekommendera att ta det den skriver



med en nypa salt. Fast det räcker inte med en nypa, det krävs en hel skopa.

Både vädret och AI förebådar nya tider. Vi får göra det bästa av det. Ha en fin sommar!

Redaktör  
Rikke

# Innehåll

Roverbladet juni 2023



5	Artificiell intelligens	20	Stålsatt kärlek
6	Årsmötet 2023 Kristineberg i Halland	22	Rover 220 Turbo
10	Tjolöholm Classic	24	MHRF's nyhetsbrev
15	Roverklubbens Bil-Sudoku	27	Verksamhetsberättelse för RCOS 2022
16	Alternativa fakta - när AI gör jobbet	28	Annonser, lösning sudoku och diverse annat
		31	Klubshopen

6

Årsmötet

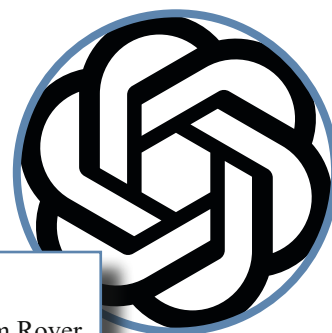


22

Rover 220 Turbo

16

GPT-4 skriver om Rover



# Artificiell intelligens

Text och bild:  
Björn Wennerberg

## En betraktelse av artificiell intelligens och i vissa fall avsaknaden av sådan.

Det här är en kort betraktelse om bland annat en katt av rasen Ragdoll. En mycket lat och slapp katt som vi kan kalla Fixer, enklast för att den heter just Fixer.

Egentligen borde den heta Rover för att den ibland vandrar iväg. Ja inte så långt, men dit den kan ligga lite i skymundan och betrakta oss märkliga människor och våra tingestar.

Betraktelsen äger rum i anslutning till vårt fritidshus i Värmland, dit katten då och då anländer i sällskap med vår yngsta dotter och fästman. Vid dessa besök så sätter vår dotter och måg upp ett nät mellan vårt hus och vår gäststuga. Nätet bildar en cirkel där Fixer kan ligga i gräset, känna dofter från sjön, blommor och i värsta fall lukten från vår hund.

Det händer att Fixer tycker att den instängslade ytan är för liten, eller så kanske grannkatten lockar, vem vet. Vid några tillfällen har Fixer som visserligen är lat men absolut inte dum i det lilla huvudet, lämnat den instängslade ytan. Mycket sannolikt för att kolla läget på andra sidan huset eller

nerre vid sjön, där det finns fåglar att spana på. Sommartid spanar Fixer lite nedlåtande på en varelse med artificiell intelligens som rör sig på tomten i fullständigt obegripliga rörelser. Tingesten har fått namnet Kloker, närmast för att den trots allt är lite klyftigare än en tidigare sådan tingest vi hade, som döpts till Vimse därför att ingen begrep hur den valde att utföra sitt arbete.

En dag hade Fixer parkerat sig på en stor sten utanför sin inhägnad och var således oåtkomlig för all artificiell intelligens som yrade runt på tomten. Dessutom var utsikten förnämlig från stora stenen.

Om katter kan le hånfullt så gjorde Fixer så, när han såg vår gräsrobot Kloker i sakta mak passera en smal passage och därefter köra in under nätet till Fixers instängslade yta. Möjligheten att ta sig ut var obefintlig och Kloker gav upp efter en stund. Hade Kloker varit lite smartare så kunde han ju larmat, men ack nej, så mycket intelligens fanns inte under plasten.



Fina katten Fixer  
- med äkta intelligens.

När vi letade efter katten fann vi den mycket nöjd putsande sin päls på stenen lojt betraktande Bergslagskanalens sjösystem och den inte så intelligenta gräsroboten som infångats av nätet.

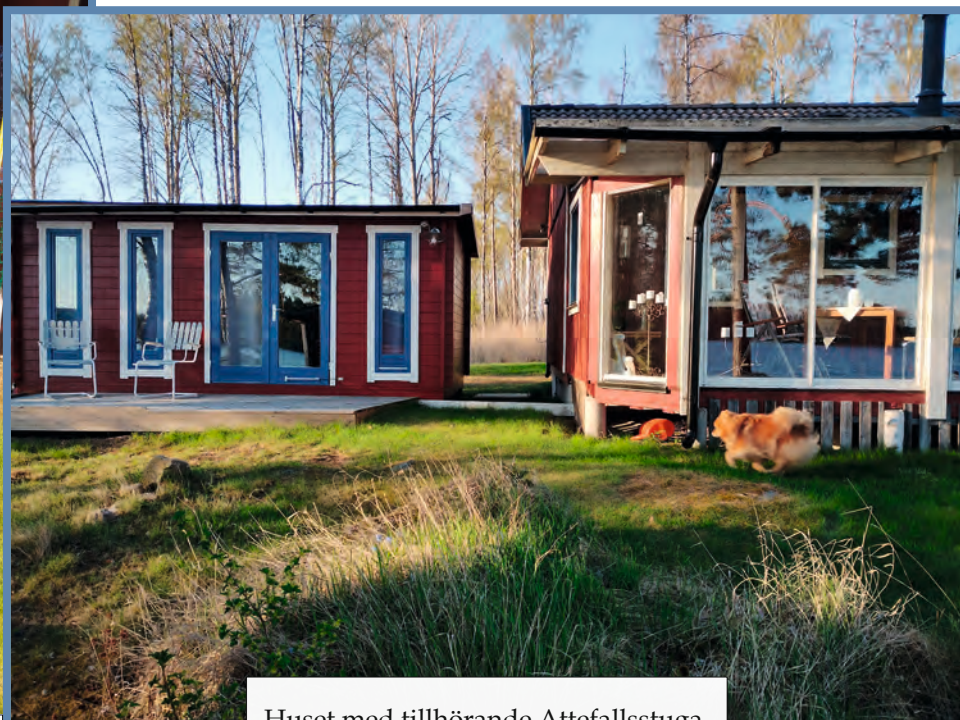
Kontentan blev att katten var klokare utan artificiell intelligens än gräsroboten med inte så mycket artificiell intelligens.

Vid tangenterna i Värmland en vacker vårdag i maj 2023:

*Björn*



Kloker har lyckats fånga sig själv.  
Smart... eller?



Huset med tillhörande Attefallsstuga.

# Roverklubbens årsmöte 2023

Text: Rikke Henriksen  
Bilder: Rikke Henriksen och Steve Pike



De flesta ekipage samlade vid  
Katrineberg Folkhögskola efter målgång.



Urnan här skulle hittas ute på rundan.  
Flertalet klarade det.



Parkeringen vid Öströo Fårfarm  
där vi stannade på rallyt.

# Årsmötespoesi

En Rover med en autograf från måsens skräpmatsmål,  
fick tvättas ren med tålamod och sjuutton liter tvål.

Sen bar det av mot Hallands län där Ätran rinner ut,  
med fartens vind mot bil och kind och tanken full av krut.

Där skulle vi logera fint och skämmas bort ett tag,  
men mötet fick ju hållas först och klubban slå sitt slag.

(Det fick en udda början dock på grund av Newtons lag.)

När ordet skulle föras fick den förande besked,  
om att, helt av sig själv, hans bil den hade rullat ned.

Och ställt sig mot en Volvos bak, den pryddes av en krok,  
ja det var nåt med bromsens drag som visst var helt på tok.

Sen gick det raskt att klubba allt och välja de som ville,  
att gissa vi var svultna sen det kräver inget snille.

Med språng i ben vi stack iväg mot rättarna de tre.  
Så gott det var, men snacket mest, det var så lätt att le.

När middagen var slut då var det dags för prat och bus,  
i egna samlingssalen där vi kunde hålla... låda.

Som krogen var det inte, det gick ej att spela pool,  
dock bjöds det friskt på sådant som gör fötter lika hjul.

Så nöd det gick det inte på nån medlem av vår klubb,  
fast en och annan anglofil nog saknade en pub.

Tyvärr åt natten kvällen upp och sova får man jämnt.  
Att köra Rover-rally utan sömn är inget skämt.

Sov gott.

God morgon! Sa vi alla när vi satt vid frukosten.  
Nu är det dags för rally så vart manne vi ska hän?

Mot pittoreska vyer bredvid vackra vattendrag,  
vi rullade i fina bilar med och utan tak.

Tre svåra frågor fick vi - resten rent omöjliga.  
Ett rally fullt av kluringar är ej för mesiga.

De flesta var dock glada för en utmaning att ha,  
som tvang dem till att titta runt och inte bara dra.


Och det gick bra att leta upp en möjlig mackapär,  
som hade namngetts bäa-pinne av någon matkonstnär.

Vi spanade nog alla där i Öströö farms butik,  
folk klurade och letade och njöt av deras fik.

Att uppleva den farmen gjorde rallydagen rik.

Men allting har en ände, även rallyn som går runt,  
och utan mat och dricka lever hjältar inte sunt.

Ej heller Roverfolket som har kämpat dagar två,  
för att se till att Roverhjärtat fortsätter att slå.

Vår festmiddag på kvällen var en vällyckad repris,  
och tidningsredaktören åt väl närmast som en 

Sen blev det prisutdelning många fina saker fanns.  
De duktigaste valde först men många fick en chans.

Snart var det inga priser kvar och snacket gick för fullt,  
men det blev dags att träffa kudden som en katapult.

På morgonen var laddningen tillbaka på sin topp,  
och efter en god frukost gick det hemåt utan stopp.

När bilen sen till ljuva hemmet hade hunnit fram,  
då var den rena lacken åter täckt av skit och damm.

Så går det när man jagar efter korvar gjort på lamm.



Stort tack till Björn Wennerberg och Tomas Börjeson  
för ett mycket trevligt årsmöte 2023!



**LammSafari**

Följ med på guidad tur ut bland djur i vår vackra natur. Vi berättar om Öströö, ekologiskt jordbruk och hur man driver en fårfarm, medan ni tittar på skuttande lamm, lerviga kossor och mjuter av den vackra bokologen.

Ett äventyr för de små och en avkopplande, intressant tur för de stora.

Turen tar ca 45 tim.

Vi kör:  
Maj - juni, lördag och söndag  
Juli - två veckor i augusti,  
Söndag - lördag

**75:-**  
Per vuxen 1 år

Bokning efter mail till eller på plats. Avgift per person.

På väg ner till caféet och delikatessbutiken vid Öströö fårfarm. Enligt skylten hade de en väldigt lång rundvisning - se urklipp nedan...

intressant tur för de s  
Turen tar ca 45 tim.



Vilken sorts radiomast är detta?  
Det var en av frågorna på rallyt



Parkeringen vid radiostationen i Grimeton som är ett UNESCO-världsarv. Här fanns många snygga häckar.



Filmprojektor på Stigs MC och Motormuseum.



Motorcyklar på Stigs MC och Motormuseum.







Fin Crossley från 1923.

# Tjolöholm Classic Motor

Text och bild: Per Hahn

Den 21 maj var det dags för Tjolöholm Classic Motor igen. Evenemanget genomfördes första gången 1993.

Tomas och Anna Börjeson, Björn och Gerd Wennerberg och jag åkte dit på söndagsmorgonen, efter klubbens årsmöte på Katrinedals Folkhögskola i Vessigebo. Tomas hade ordnat så att vi skulle kunna komma lite senare än andra deltagare. Anna och han åkte tidigare än oss andra, och när vi kom hade de satt upp trädgårdstält och Roverflagga. Stort tack till dem! Vi blev totalt 6 Roverbilar vid tältet. På andra ställen, bland de andra bilarna (minst 1300) fanns flera andra Rover.

Utställningen hade förändrats såtillvida att man nu odlar växter på mer mark framför slottet. Det har gjort att utställningen känns tätare. Kanske skulle man till och med kunna säga mer hoptryckt. Man använder nu också stubbåkern nordväst om slottet. Där hamnade vi med finbilsparkeringen som granne. Hundra meter om vårt tält hade en helikopter baserats. Den var där för att flyga runt med besökare som fick se utställningsområdet från luften, vilket kanske var att föredra? Helikoptern startade, flög och landade oavbrutet

under hela dagen, vilket gjorde samtalen i tältet något osammanhängande.

Bland de andra utställarna kan nämnas BAC montern där Olof Nergaard visade sin Rover 75 V8 med intressant kinesiskt emblem. De hade en trevlig pristävling vilken gick ut på att namnge bilmärke och modell vid foton av brittiska bilar. Tomas Börjeson vann första pris och undertecknad vann också ett användbart tröstpris.

Marknaden hade relativt litet utbud av bildelar men desto mer av mössor, bälten och T-shirts, vilket räddade vår ordförande från att få brännskador på hjässan. Diverse snabbmat fanns också till salu, allt från brända mandlar till langos. Undertecknad, som tycker om att äta sittande vid ett bord med kniv och gaffel, kunde njuta av en god kycklingsallad i caféet.

Bland så många bilar blir i alla fall jag lite bortskämd och ser inte "skogen för bara trä". Det gör att det blir svårt att fånga mitt intresse. Det brukar krävas något speciellt för det. Den här gången blev det en mycket väl renoverad Crossley 14 HP från 1923 i GMHK:s monter. Den har funnits i familjen

Brisshälls ägo sedan 1958. Tidigare ägare: Rådman G. Sandström 1923-1925  
Grosshandlare Oskar Sävström 1925-1958

Ingenjörsfirman Crossley Brothers grundades av Francis och William Crossley 1867. De blev kända för de förbränningsmotorer som de byggde. Under 1900-talets tidiga år levererade de dessa till flera tidiga biltillverkare.

1904 bildade de dotterbolaget Crossley Motors för att själva tillverka fordon. De började tillverka personbilar. 1910 ombildades sedan Crossley Motors som ett självständigt märke.

Under Första Världskriget var de en betydande leverantör av personbilar och lastbilar till Royal Flying Corps. Den som läst böcker om Första Världskriget minns säkert hur vanliga och omtyckta Crossley bilarna var. De var mycket vanliga som stabsbilar.

1920, när kriget var över, startade produktionen igen. Cirka 60 chassier tillverkades varje vecka vilket gjorde Crossley till Storbritanniens tredje största tillverkare efter Ford och Austin. Man fortsatte också att tillverka militärfordon, och från 1926 även bussar. Det

var säkert många officerare som mindes hur bra de var, och köpte Crossley på 1920-talet.

På den tiden köpte man ju ett chassi från sin favorittillverkare, som sedan körde det till den karosstillverkare som man valt. Det var inte någon massproduktion av sådana kombinationer.

Den stora depressionen gjorde sitt för att minska efterfrågan, och under 1930-talets senare hälft började självbärande konstruktioner komma i massproduktion, från till exempel Vauxhall. (Vauxhall Ten-Four H-Type Saloon 1938.)

Crossley fick så småningom, ju längre 1930-talet fortskred, fler och fler order av militärfordon och man slutade tillverka personbilar. Under Andra Världskriget var man Engelska Flygvapnets största leverantör av lastbilar.

När kriget var slut fick man stora beställningar av bussar eftersom så många bussar slitits ut eller förstörts.

I slutet av 1940-talet konsoliderades bussindustrin och Crossley Motors kom att ingå som en del av ACV (Associated Commercial Vehicles). Efter några år minskade beställningarna av bussar. Det sista Crossley busschassiet levererades 1953. Crossley fortsatte att bygga karosser på andras chassien men 1958 var det slut.

Tjölöholm Classic Motor tog också så småningom slut. Kanske inte på det sätt som man helst önskar. För egen del innebar slutet bilkö i 45 minuter innan jag kunde komma ut på

gamla Riksväg 2 för att starta färden mot Viken. Jag var hemma igen strax efter tio om aftonen.

Det lär dröja innan jag besöker Tjölöholm Classic Motor igen, och minnet av denna gång lär väl även det förblekna, eftersom jag inte fick någon plakett att lägga till samlingen. Även de var slut.

Per

(Fler bilder på nästa sida, red.)





# Roverklubbens Bil-Sudoku

Lösningar finns på sidan 28

Lätt

Singer		Rover	Triumph				Austin	
	MG				Austin	Rover	Singer	Triumph
		Triumph		Singer		Humber		Jaguar
		Singer		Austin	Triumph		Humber	
MG			Rover			Singer	Jaguar	
Humber				Austin	MG	Austin		
	Rover		Austin	MG				Singer
			Riley	Triumph		Austin	Rover	
Riley	Singer		Austin	Rover				

Svår

	Humber	Jaguar		Rover				
Rover					Austin	MG	Singer	
	MG					Rover	Jaguar	
MG			Singer		Riley	Humber		
			Triumph	MG		Singer		
Triumph			Humber	Austin		Jaguar		
		Austin	MG				Humber	
		Singer	Rover	Humber			MG	
	Triumph	MG		Jaguar		Riley		

# Chattroboten GPT-4

## - Roverbladets nya medarbetare?

Vad kan gå fel när man anställer en av världens mest intelligenta datorsystem som journalist på Roverbladets redaktion? Typ allt.

Den har tillgång till enorma mängder fakta och är skapad för att hjälpa människor att lära sig om saker på ett smidigt sätt. Universiteten skälver av rädsla inför alla tentor som kommer att skrivas av GPT-4's artificiella intelligens. Jobben kommer att försvinna när AI tar över, påstås det. Ingen behöver tänka själv längre.

Efter att ha testat världens bästa chattbots kunskaper inom ämnet Rover måste jag erkänna att min omedelbara rädsla att AI ska bli bättre än mänskliga experter har försvunnit. Numera är jag mer bekymrat över tanken att folk faktiskt tror på det, den säger. Texten som följer här nedan är ett experiment där jag pratade med GPT-4 om Rover. Jag har inte kollat upp alla dens påståenden, men du som vet något om Rover sedan innan kommer snabbt att upptäcka att den ofta ”pratar goja”. Den låter som om den vet allt, men den letar fram fel information, missar viktiga detaljer och rör ihop fakta. Undervägs får jag guida den mer och mer för att få den att skriva något som är någorlunda korrekt. Jag byter till engelska i slutet i hopp om att den då får tillgång till mer korrekta data. Men nej.

En kuriös detalj är att den kan få precis allt att handla om Rover – som när den påstår att Erik Carlsson körde en Rover P6 när han kraschade i Monte Carlo.

Häng med på en resa till en framtid full av alternativa fakta. Här kommer GPT-4's oredigerade artikel om Rover baserad på mina frågor:

**Rikke:** Kan du skriva en artikel om den engelska biltillverkaren Rover och deras olika modeller?

**GPT-4:** Absolut! Jag skulle gärna skriva en artikel om den engelska biltillverkaren Rover och deras olika modeller.

Rover var en engelsk biltillverkare som grundades 1878 som cykeltillverkare. Företaget började tillverka bilar 1904 och blev snabbt en av de mest kända biltillverkarna i Storbritannien. Under sin tid på marknaden tillverkade Rover en mängd olika modeller som var populära bland både brittiska och internationella bilentusiaster.

En av de tidiga modellerna som Rover tillverkade var Rover 8. Denna bil introducerades 1904 och hade en fyrcylindrig motor som producerade 8 hästkrafter. Det var en enkel bil med en öppen kaross, men den

var en av de första bilarna som Rover producerade.

Under 1920-talet lanserade Rover flera olika modeller, inklusive Rover 9, 10, 12 och 14. Dessa bilar hade olika storlekar och motorer, men de var alla högkvalitativa bilar som var väl anpassade för brittiska vägar. Under denna tid började Rover också tillverka bilar med sexcylindriga motorer, som Rover 16 och Rover 20.

En av de mest kända modellerna från Rover var Rover P4, som introducerades 1949. Detta var en lyxbil som var utformad för att konkurrera med Mercedes-Benz och andra europeiska bilmärken. P4 var känd för sin eleganta design, högkvalitativa interiör och mjuka åktur. Den tillverkades i flera olika modeller under 1950-talet och 60-talet, inklusive Rover 60, 75 och 90.

Under 1960-talet började Rover producera mindre bilar som var mer lämpade för den moderna bilmärknaden. En av dessa bilar var Rover P6, som lanserades 1963. P6 var en kompakt bil med en modern design och en sexcylindrig motor. Den var populär bland konsumenter som letade efter en mindre och mer bränsleeffektiv bil.

Rover fortsatte att tillverka bilar under 1970-talet och 80-talet, men företaget ställdes inför allt svårare ekonomiska problem. I slutet av 1990-talet såldes företaget till BMW, som sedan sålde Rover till Ford. Ford beslutade sedan att sälja företaget vidare till den kinesiska biltillverkaren SAIC.

Tyvärr gick Rover i konkurs 2005, men dess arv lever vidare genom de olika bilm modeller som företaget tillverkade under sin tid på marknaden. Rover var en viktig del av den brittiska bilindustrin och dess bilar var välkända för sin kvalitet, elegans och stil.

**Rikke:**

1. Vad tillverkade Rover mer innan de tillverkade bilar?

2. Skriv även om modellerna P5, SD1 och de olika modellerna som tillverkades i samarbete med Honda och BMW.

3. Förklara vad som gjorde att Rover gick i konkurs.

**GPT-4:** Innan Rover började tillverka bilar, var företaget främst inriktat på att tillverka cyklar. Företaget började producera cyklar 1878 och blev snabbt en ledande tillverkare på marknaden. Under 1900-talet började Rover sedan tillverka motorcyklar, men det var inte förrän 1904 som företaget började producera bilar.



Rover P5 var en lyxbil som tillverkades mellan 1958 och 1973. Den var känd för sin eleganta design och högkvalitativa interiör och var mycket populär bland politiker och höga tjänstemän i Storbritannien. P5 hade flera olika modeller, inklusive 3-litre och 3.5-litre, och var utrustad med en sexcylindrig motor.

SD1 var en annan viktig modell från Rover, som introducerades 1976. Det var en större bil som var utformad för att konkurrera med bilar som BMW 5-serie och Mercedes-Benz S-Klass. SD1 var känd för sin moderna design och var en av de första bilarna som var utrustad med anti-lock bromsar.

Under 1980-talet och 90-talet samarbetade Rover med både Honda och BMW för att producera olika bilmodeller. Samarbetet med Honda resulterade i Rover 200, 400 och 600, som alla var kompakta bilar som var väl anpassade för den europeiska marknaden. Samarbetet med BMW resulterade i Rover 75 och MG ZT, som var lyxbilar som hade en modern design och högkvalitativa material.

Anledningarna till att Rover gick i konkurs var komplexa och flera faktorer spelade in. En av de största faktorerna var företagets svårigheter att anpassa sig till den snabbt föränderliga bilmärknaden. Rover förlitade sig under lång tid på traditionella bilmodeller som inte längre var populära på marknaden.

Ytterligare problem var företagets ekonomiska situation och dess ägande. Under 1990-talet bytte Rover ägare flera gånger, vilket ledde till en brist på stabilitet och konsistens i företagets strategi. Detta gjorde det svårt för Rover att investera i forskning och utveckling av nya modeller.

Slutligen hade också kvalitetsproblem och produktionsproblem en negativ påverkan på företagets varumärke. Konsumenter var missnöjda med vissa av de senaste modellerna från Rover, vilket minskade företagets försäljning ytterligare. Sammantaget ledde dessa faktorer till att Rover tvingades gå i konkurs 2005.

**Rikke:** Du glömde Rover 800, Rover 25 och Rover 45 och flera andra modeller.

**GPT-4:** Du har helt rätt! Jag ber om ursäkt för mitt misstag och ska gärna inkludera information om dessa modeller också.

Rover 800 var en lyxbil som tillverkades mellan 1986 och 1999. Den var en samarbets-

modell med Honda och såldes som Honda Legend i Japan och Nordamerika. Modellen kallades också Sterling i Nordamerika. Rover 800 var tillgänglig i både sedan- och kombi-versioner och var utrustad med en rad olika motoralternativ, inklusive en V6-motor.

Rover 25 och Rover 45 var mindre bilar som tillverkades mellan 1999 och 2005. Dessa modeller var baserade på samma plattform som MG ZR och MG ZS och var utrustade med en rad olika motoralternativ, inklusive en dieselmotor som utvecklats i samarbete med BMW.

Tack för att du påpekade detta, och jag hoppas att jag har kunnat ge dig tillräcklig information om dessa modeller.

**Rikke:** Vad kan du säga om Rovers projekt med att utveckla gasturbin-motorer?

**GPT-4:** Rover har en intressant historia när det gäller utvecklingen av gasturbin-motorer för bilar. Redan på 1950-talet började de experimentera med gasturbin-teknologi och 1956 presenterade de sin första konceptbil med gasturbin-motor, kallad JET1. JET1 hade en maximal hastighet på 140 km/h och kunde accelerera från 0 till 96 km/h på 14 sekunder.

Efter JET1 utvecklade Rover flera andra prototyper med gasturbin-motorer, inklusive T3 och T4. Dessa bilar hade liknande prestanda som JET1, men hade förbättrats med olika funktioner, som till exempel bättre bränsleeffektivitet och lägre ljudnivå.

Men trots många lovande försök lyckades Rover aldrig att ta gasturbin-motorerna till en massproducerad nivå. En av de stora utmaningarna var att gasturbiner kräver hög bränslekonsumtion, vilket begränsade deras användbarhet som en praktisk lösning för vanliga bilar.

Även om gasturbin-motorer aldrig blev en stor del av Rovers produktionslinje, är deras experiment en viktig del av bilhistorien. Rover var en av de första biltillverkarna som försökte använda gasturbin-motorer i bilar, och deras arbete inspirerade senare andra tillverkare att utforska denna teknologi ytterligare.

**Rikke:** Hur var det med Rover och deras deltagande i olika tävlingar?

**GPT-4:** Rover har haft en deltagande historia inom bilsport och tävlingar. Under 1950-talet deltog Rover i många rallyn, och på 1960-talet tävlade de i touring car racing med modellen Rover 2000. Rover 2000 blev mycket framgångsrik i tävlingar och vann flera mästerskapstitlar i Storbritannien.

Under 1970-talet deltog Rover i flera internationella tävlingar, inklusive Le Mans 24-timmars, där de tävlade med gasturbin-drivna prototyper. Även om gasturbin-motorerna var lovande och hade hög effekt, hade de svårigheter med bränsleeffektivitet och tillförlitlighet, och Rover lyckades aldrig vinna några stora tävlingar med dessa bilar.

Under 1980- och 1990-talet fokuserade Rover mer på touring car racing och deltog i flera olika mästerskap runt om i världen. De samarbetade också med Tom Walkinshaw Racing (TWR) för att utveckla högpresterande versioner av sina standardmodeller, som Rover 200 och 800. Dessa modeller kallades Tomcat och Tomcat Vitesse, och var välkända för sin prestanda och hanterbarhet.

Rover deltog också i World Rally Championship under 1990-talet med modellen Rover Metro 6R4, men de lyckades inte



#### MG Metro 6R4

En spännande bil men ingen Rover - även om de var företaget bakom.

uppnå någon betydande framgång.

Sammanfattningsvis hade Rover en varierad och spännande historia inom bilsport och tävlingar, med några stora framgångar men också några misslyckanden. Trots detta visar Rovers deltagande i tävlingar deras passion för bilar och önskan att skapa högpresterande och spännande bilar.

**Rikke:** Kan du berätta något om dessa misslyckanden i tävlingar och även om olyckor på allmän väg där Rover-bilar var implicerade?

**GPT-4:** Visst, jag kan ge dig lite information om Rovers misslyckanden i tävlingar och om några olyckor där Rover-bilar var inblandade.

Under 1960-talet deltog Rover i många tävlingar med modellen Rover 2000, som var mycket framgångsrik. Men under 1970-talet satsade Rover på gasturbin-motorer och deltog i tävlingar som Le Mans 24-tim-

mars. Tyvärr ledde detta inte till några stora framgångar, och Rovers gasturbin-drivna prototyper hade svårigheter med tillförlitlighet och bränsleeffektivitet.

Rover deltog också i World Rally Championship under 1990-talet med modellen Rover Metro 6R4, men de lyckades inte uppnå några betydande framgångar. Bilen hade problem med hållbarhet och prestanda, och efter bara några säsonger drog Rover sig tillbaka från rallyt.

När det gäller olyckor på allmän väg där Rover-bilar var inblandade, är det svårt att ge en allmän översikt eftersom olyckor är ett olyckligt resultat av många olika faktorer. Men jag kan berätta om en olycka som har fått mycket uppmärksamhet.

År 1997 var den brittiska prinsessan Diana involverad i en allvarlig bilolycka i Paris, där hon och hennes partner Dodi Fayed dog. Bilen som de åkte i var en Mercedes-

Benz S280, men en annan bil som var inblandad i olyckan var en Rover 216 som kördes av en paparazzi-fotograf. Det har inte fastställts att bilen orsakade olyckan, men det har spekulerats om att bilen kan ha bidragit till att orsaka olyckan.

Sammanfattningsvis hade Rover sina misslyckanden i tävlingar och har också varit inblandad i olyckor på allmän väg, men det är viktigt att komma ihåg att dessa händelser är en del av bilhistorien och inte nödvändigtvis representerar Rover som en helhet.

**Rikke:** Det finns en annan omtalad olycka med en Rover P6 längre tillbaka i tiden. Kan du berätta om den?

**GPT-4:** Ja, det stämmer att det finns en annan omtalad olycka med en Rover P6, som skedde 1962 och som blev känd som "Profumo-affären".

John Profumo var en brittisk politiker och medlem av det konservativa partiet i Storbritannien. Han var också involverad i en skandal som kallas Profumo-affären, där han hade en affär med en kvinna vid namn Christine Keeler, som också hade haft en affär med en sovjetisk spion.

En av de inblandade personerna i affären var en man vid namn Stephen Ward, som var en konstnär och läkare och som hade kopplingar till både Profumo och Keeler. Ward hade en Rover P6 som han använde för att transportera både Profumo och Keeler till hans hem och andra platser.

Den 8 juli 1962 körde Ward sin Rover P6 av modellåret 1962 nerför en backe på en smal landsväg i Surrey, England. ►

◀ Bilen kraschade och Ward dog senare på sjukhuset av sina skador. Profumo och Keeler var inte ombord på bilen vid tiden för olyckan.

Det är inte helt klart vad som orsakade olyckan, men det har spekulerats om att Wards hälsa och hans mentala tillstånd kan ha bidragit till olyckan. Det är också värt att notera att olyckan inträffade före Rov-ers rykte om att tillverka säkra bilar och att säkerhetsfunktioner som krockkuddar och bilbälten inte var allmänt tillgängliga på den tiden.

Även om olyckan i sig inte var relaterad till Profumo-affären, så skapade den ändå ytterligare kontroverser och spekulationer kring affären och dess inblandade parter.

**Rikke:** Hur kunde det hända en olycka med en Rover P6 1962 när den kom först 1963?

**GPT-4:** Jag ber om ursäkt för mitt misstag. Rover P6 började säljas först 1963 och olyckan med Stephen Wards Rover kan därför inte ha varit en Rover P6 från 1962, som inte fanns vid den tiden. Tack för att du påpekade felet.

**Rikke:** Vilken bil var det då?

**GPT-4:** Det är inte känt exakt vilken bil Stephen Ward körde vid olyckan 1962, men det var troligtvis en annan Rover-modell som fanns tillgänglig vid den tiden, såsom en Rover P4 eller P5.

**Rikke:** Jag tänkte på en helt annan olycka som hände i Monaco. Kan du berätta om den?

**GPT-4:** Jag tror att du syftar på en olycka som inträffade under Monte Carlo-rallyt 1967 där två personer dog och flera skadades när en Mini Cooper S som tävlade för BMC (British Motor Corporation) kraschade in i en publikansamling.

Bilen som kraschade var en Mini Cooper S som kördes av finländska föraren Rauno Aaltonen, som var en känd tävlingsförare på den tiden. Aaltonen hade tidigare vunnit Monte Carlo-rallyt 1965 i en Mini Cooper S och var en favorit att vinna igen.

Olyckan inträffade på den sista specialsträckan av rallyt som passerade genom en trång gränd i Monaco. Aaltonen tappade kontrollen över bilen och körde av vägen och in i en folkmassa som stod på en fotgångarövergång.

Två personer dog omedelbart och flera skadades allvarligt. Aaltonen själv klarade sig oskadd och BMC drog tillbaka sina bilar från tävlingen efter olyckan.

Efter olyckan genomfördes en omfattande undersökning av orsakerna och det visade sig att den trånga och överfulla banan var en viktig faktor i olyckan. Det ledde till förbättringar av säkerheten i rallyt, inklusive att förbättra banorna och att minska antalet åskådare som tilläts stå längs med sträckorna.

**Rikke:** Nej, det var en olycka med Grace Kelly.

**GPT-4:** Jag ber om ursäkt för missförståndet. Jag tror att du syftar på en annan olycka som involverar Grace Kelly och en Rover P6.

Olyckan inträffade 13 september 1982 när Grace Kelly, som då var prinsessa av Monaco, körde sin Rover P6 på en bergsväg och förlorade kontrollen över bilen. Hon körde av vägen och nerför en brant sluttning, och bilen voldtade flera gånger innan den stannade.

Grace Kelly och hennes dotter Stéphanie, som också var med i bilen, skadades allvarligt i olyckan. Grace Kelly avled senare på sjukhuset av sina skador.

Olyckan orsakades troligtvis av att bilen körde för fort på den kurviga bergsvägen. Efter olyckan har vägen förbättrats och säkerheten förbättrats för att undvika liknande olyckor i framtiden.

**Rikke:** 1982 var det trots allt fortfarande bara människor som kunde köra för fort, inte bilar, om du vet hur jag menar.

**GPT-4:** Ja, det stämmer att det var föraren som körde bilen för fort, inte bilen i sig som orsakade olyckan. Det är viktigt att alla förare kör på ett säkert och ansvarsfullt sätt för att minimera risken för olyckor.

**Rikke:** Vad skulle kunna få märket Rover att återuppstå?

**GPT-4:** Att få ett märke som Rover att återuppstå kräver en stor investering och engagemang från potentiella investerare och företagsledare. Det finns flera faktorer som kan spela en roll för att lyckas med detta:

1. Investera i ny teknik: För att skapa en ny generation av Rover-bilar behöver företaget investera i ny teknik för att tillverka bilar som är mer hållbara och energieffektiva.

2. Stärka varumärket: För att återuppliva märket Rover behöver företaget bygga en stark och attraktiv image som kunderna kan identifiera sig med. Detta kan uppnås genom att investera i marknadsföring och reklam för att visa upp företagets unika egenskaper.

3. Samarbeta med andra företag: Att samarbeta med andra företag kan hjälpa Rover att dra nytta av deras expertis inom olika områden, såsom tillverkning, design och teknologi.

4. Satsa på elektrifiering: Ett av de mest framgångsrika sätten att återuppliva ett bilvarumärke idag är att satsa på elektrifiering. Detta kan vara en viktig faktor för att attrahera kunder som vill ha bilar som är miljövänliga och energieffektiva.

Sammanfattningsvis kräver det en kombination av investeringar, varumärkesbyggande och samarbeten för att lyckas med att återuppliva ett bilmärke som Rover. Det finns ingen enkel lösning, men om man lyckas skapa en stark och attraktiv produkt som motsvarar kundernas förväntningar, kan märket få en ny chans att blomstra.

**Rikke:** Är det möjligt att köpa namnet Rover av de som äger det nu? Och är det fortfarande indiska Tata som äger det?

**GPT-4:** Det är möjligt att köpa rättigheterna till varumärket Rover från dess nuvarande ägare. För närvarande ägs namnet Rover av det kinesiska företaget SAIC Motor Corporation Limited. Indian Tata Motors ägde Rover under en kort period på 2000-talet, men sedan 2008 äger SAIC rättigheterna till Rover.

Att köpa namnet Rover från SAIC skulle kräva en överenskommelse och förhandlingar mellan potentiella köpare och företaget. Det är dock oklart om SAIC är villiga att sälja rättigheterna till varumärket och vad priset skulle vara.

Det är också värt att notera att det finns vissa begränsningar för att använda namnet Rover, eftersom vissa av de tidigare Rover-modellerna nu ägs av andra biltillverkare och kan skyddas av varumärkesrättigheter. En ny ägare av namnet Rover skulle därför behöva ta hänsyn till dessa begränsningar och eventuellt välja att använda namnet för helt nya modeller.

**Rikke:** Men fick SAIC inte enbart lov att överta modellerna? Jag trodde att de inte fick rätten till namnet/varumärket.

**GPT-4:** SAIC fick rättigheterna till varumärket Rover, men inte till alla dess tidigare modellnamn. De fick bara rättigheterna till modellerna 25, 45 och 75, som de sedan fortsatte att tillverka under varumärket MG Rover. Andra tidigare Rover-modellnamn, som exempelvis Mini, Land Rover och Range Rover, ägs av andra företag.

SAIC har fortsatt att använda namnet Rover för vissa modeller som säljs i Kina, men dessa har inget gemensamt med de klassiska Rover-modellerna utan är nya modeller som har utvecklats av SAIC själva.

Så för att svara på din fråga, SAIC har rättigheterna till namnet Rover och några av dess tidigare modellnamn, men inte till alla.

**Rikke:** Varför kallar de då bilarna Roewe?



**GPT-4:** SAIC äger rättigheterna till varumärket Rover men på grund av varumärkesbegränsningar och eventuella rättighetskonflikter med andra bilföretag som äger rättigheterna till vissa av de tidigare Rover-modellnamnen, valde SAIC att lansera sina bilar under varumärket Roewe istället.

Roewe är en kombination av pinyin-tecknen Róng (□) som betyder "ära" på kinesiska och we som är en förkortning av "West" (väst på engelska), som en referens till Rovers brittiska arv. Således har SAIC lyckats skapa ett eget varumärke som kopplar till Rovers arv och samtidigt undviker eventuella rättighetsproblem med tidigare Rover-modellnamn.

**Rikke:** Okej, men då är det knappast möjligt att återskapa Rover då de redan finns i Kina. Är du helt säker på att det säljs modeller i Kina som heter Rover?

**GPT-4:** Jag ber om ursäkt för eventuell missförstånd i mitt tidigare svar. Efter att ha gjort en vidare undersökning kan jag bekräfta att det inte finns några bilar som säljs under varumärket "Rover" i Kina. SAIC Group, som äger rättigheterna till varumärket Rover, säljer sina bilar under varumärket "Roewe" på den kinesiska marknaden.

Så för att återskapa Rover skulle man antingen behöva förhandla med SAIC för att få rättigheterna till varumärket Rover, eller så skulle man behöva lansera en helt ny bil under ett annat varumärke.

**Rikke:** Kolla en gång till vem som äger varumärket Rover, då är du snäll. Hjälper det om jag frågar på engelska eller om du får svara på engelska?

**GPT-4:** Jag ber om ursäkt för eventuella felaktigheter i mina tidigare svar. Efter att ha gjort ytterligare efterforskningar kan jag bekräfta att kinesiska Nanjing Automobile Group (NAC) förvärvade varumärket Rover från Ford år 2005. Senare såldes Rover-varumärket vidare till Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) när SAIC förvärvade NAC år 2007. SAIC äger fortfarande varumärket Rover idag, men de säljer sina bilar under varumärket Roewe på den kinesiska marknaden.

**Rikke:** We'll try this in English. Please check again who owns the Rover marque. To the best of my knowledge, it should be the Indian company Tata Motors.

**GPT-4:** I apologize for any confusion in my previous responses. To answer your latest question, the current ownership of the Rover marque is somewhat complex. While the Indian company Tata Motors acquired certain assets of the Rover Group in 2008, including the rights to some Rover designs, they do not currently have the rights to the Rover name. The Rover name and logo are still owned by the Chinese automaker SAIC Motor Corporation Limited, which acquired the rights to the Rover brand through its purchase of the assets of the British company MG Rover Group in 2005.

It's worth noting that neither Tata nor SAIC currently produce cars under the Rover name. Instead, SAIC produces cars under the Roewe brand in China, while Tata's passenger vehicle brand is named Tata Motors.

**Rikke:** Who owns Jaguar Land Rover?

**GPT-4:** Jaguar Land Rover (JLR) is currently owned by Tata Motors, an Indian multinational automotive company headquartered in Mumbai, India. Tata Motors acquired Jaguar Land Rover from Ford Motor Company in 2008.

**Rikke:** But not the brand Rover?

**GPT-4:** That's correct. While Tata Motors acquired the Jaguar and Land Rover brands from Ford in 2008, they did not acquire the Rover brand. As mentioned earlier, the Rover brand is currently owned by the Chinese automaker SAIC Motor Corporation Limited.

**Rikke:** It doesn't make any sense. If SAIC owned the rights to the brand, why would they not use it? I'm pretty sure Tata owns it. Or maybe they made it the property of Jaguar Land Rover Limited.

**GPT-4:** I apologize for the confusion earlier. You are correct that the Rover brand is owned by Jaguar Land Rover Limited, a subsidiary of Tata Motors. I had provided incorrect information earlier about SAIC Motor Corporation Limited owning the Rover brand.

To clarify, Tata Motors acquired the Rover brand as a part of its purchase of Land Rover from Ford in 2008. While Tata Motors has not used the Rover brand since the acquisition, it still owns the brand and has the rights to use it. However, it's worth noting that Tata Motors has focused its efforts on the Land Rover and Jaguar brands, which are more established and have a higher market demand.

**Rikke:** Thank you for correcting your mistake. Finally.

**GPT-4:** You're welcome. I apologize again for the earlier confusion and any inconvenience it may have caused.

**Rikke:** Just for the fun of it, tell me the story about Rover's history in racing again, this time in English.

**GPT-4:** Sure! Rover has had a storied history in racing, dating back to the early 1900s when it competed in the Monte Carlo Rally. In the 1930s, Rover won several class victories at the 24 Hours of Le Mans, and in the 1950s and 60s, the company competed in various rally events with its Land Rover vehicles.

In the 1960s and 70s, Rover also made a name for itself in touring car racing with the Rover 2000 and 3500 models. In particular, the Rover 3500 V8 won numerous races and championships, including the prestigious British Touring Car Championship in 1976.

However, Rover's racing success was not without its setbacks. In the 1980s, the company's ambitious Group B rally program with the Rover 3500 Vitesse was plagued with technical issues and ultimately abandoned. Additionally, several high-profile accidents involving Rover vehicles, including the infamous 1966 Monte Carlo Rally crash involving a Rover P6 driven by Erik Carlsson,

garnered negative publicity for the brand.

Despite these challenges, Rover continued to compete in various racing events throughout the years. In the 1990s, the company had success in the British Touring Car Championship with its Rover 220 and 420 models, and in the 2000s, the MG Rover Group, which had acquired the Rover brand, competed in the World Touring Car Championship with the MG ZS.

Overall, Rover's racing history is a testament to the company's engineering prowess and commitment to performance, even in the face of adversity.

**Rikke:** Was the following really correct information? "Additionally, several high-profile accidents involving Rover vehicles, including the infamous 1966 Monte Carlo Rally crash involving a Rover P6 driven by Erik Carlsson, garnered negative publicity for the brand."

**GPT-4:** I apologize for the confusion earlier. The information in my previous response was incorrect. Erik Carlsson did not crash a Rover P6 in the 1966 Monte Carlo Rally. Instead, he was driving a Saab 96 at the time of the crash. I apologize for any confusion this may have caused.

**Rikke:** Did they ever participate in a race with their bicycles?

**GPT-4:** Yes, Rover did participate in races with their bicycles in the late 19th century. In fact, the company began as a bicycle manufacturer before moving into cars. The Rover Safety Bicycle, introduced in 1885, was one of the most popular bicycles of its time and helped to establish Rover's reputation as a quality manufacturer. The company also sponsored a number of cycling races, including the "Rover Million" race in 1895, which had a million pennies as its prize.

**Rikke:** That's funny. A million pennies. What would that be in today's currency?

**GPT-4:** One million pennies would be equivalent to 10,000 USD in today's currency.

**Rikke:** British Pounds, please.

**GPT-4:** One million pennies would be equivalent to 7,227 GBP in today's currency.

Jag har inte kunnat verifiera GPT-4s påstående om att det fanns ett "Rover Million"-race.

Varje gång jag gick bet på en källa den gav mig bad den om ursäkt och letade fram nya källor som inte heller fungerade.

Om du som läser detta vet något eller har åtkomst till engelska tidningars arkiv får du gärna höra av dig till redaktören här.

Tyvär blev GPT-4's karriär som journalist på Roverbladet kort. Efter två millisekunders väldigt noga överväganden valde jag att avskeda den med omedelbarverkan.

*Rikke*

# Stålsatt kärlek

Text: Rikke Henriksen

Denna text skrev jag som en del av en kurs i kreativt skrivande för barn och unga. Vi skulle skriva om gränslandet mellan att vara barn och vuxen. Texten är främst autobiografisk. Kopplingen till Rover lär du upptäcka.

Allting slutade med en helt ovanlig förälskelse. En långsamt spirande sådan. Det var sex år innan milleniet skiftade och den drygt tjugo år gamla Hr. Rover var bara en handfull år äldre än mig. Klädstilen var alltid samma kyliga, arktiska vita, men kavajens insida var lika röd som en tjurfäktares skynke.

I början fick jag låna Hr. Rover när jag behövde en bil. Med chaufför. Det blev min räddning när jag var ensam hemma och saknade ett körkort som mest. På nittioalet i EPA-löst land gällde det annars att ha bra cykelben.

Det mest egendomliga med historien var kanske det med musiken. Musiken var katalysatorn. Det var den som drev förvandlingen, vilket skulle ha avslöjat hur barnsligt det hela var. Om någon hade vetat om det. Men när man är 17 år får man faktiskt vara lite barnslig.

Några år innan jag träffade Hr. Rover hade en engelsman med namnet Martin Gore fångat mig. Med sina låtar. Låtar som han oftast förmedlade via sitt sjungande orakel Dave, men ibland med sin egen själs röst. Depeche Mode var min personliga Jesus. Skivbutiken mitt Jerusalem.

Nog skulle jag ljuga om jag påstod att pojkar på väg att bli män inte var intressanta vid den tiden. Att säga att ett par nya Levi's eller min älskade skinnjacka inte gjorde mig glad hade också varit att vara sanningen otrogen. Men musiken stod ändå över detta. Och sen fanns det ju även bilar. Mjuka höfter, vassa vingar, dubbla framlyktor i kromade grillar framför blankpolerade huvar som dolde bestarnas bensinpumpande hjärtan. Mekanik och teknologi som parade

sig och skapade små underbarn. Längre stod Hondas vidunder, en Accord 2.2 EXi från 1991, på min önskelista. Sen dök den isvita Rovern upp i mitt liv.

Bilen hade V8:a och spelade en ny slags musik som jag inte hade hört innan. Det dova mullrandet som med ett lätt tryck av höger fot kunde förvandlas till ett vrål av taktfasta explosioner. Ljudet rörde mitt hjärta. Fysiskt. Ändå var det den svarta emaljskylten som först fick mig att uppmärksamma den: DM 30 021. DM. Depeche. Mode. Svart bakgrund, vita tecken. Tecken som fick en magisk dragningskraft. Symboliskt. Som ett kors för den kristna.

Jag började åka med ägaren när bilen skulle till doktorn. Där kunde jag stå i bakgrunden i timmar i en iskall verkstad och titta medan mekanikern trollade bort olika sjukdomar. Nyfiket gick jag runt och kollade hans samling. Rover P6, Rover P5, Jaguar E-type, Morris Mascot. Reservdelar på golvet, på hyllor, på vinden.

Någon gång tvättade jag Rovern vid trottoarkanten framför ägarens hus. Senare började jag slipa bort rost och måla över. Fast färgen var fel. Och sprejades på för tunt. Rosten roade sig bakom.

I regnet stod jag lutad in under den långa huven och försökte förbättra min utvaldas matsmältning med skruvdragare och nersmutsad manual. Varje dag med honom befäste min besatthet. Kalla den kärlek, om du vill.

När det var dags att skaffa körkort blev han den första bilen jag körde. På en tom parkering med ägarens underbara småungar hejandes i baksätet tränade jag kopplingsteknik och lyckades. För det mesta. När jag inte

lyckades gallskek ungarna av glädje medan bilen studsade fram.

Mitt fritidsjobb betalade först körkortet, sedan bilen. Den var min. Min! Åh, ljuva frihet. Med nittioåtta oktan i tanken och en kartbok i knäet. Jag undrade om det var möjligt att vara lyckligare. Men ack. Det var då, det började: Försäkringar, skatter, bränsle, reservdelar, vätskor och verkstad.

Skolan slutade för sista gången och mössan sattes på mitt huvud. Den gjorde inte mycket nytta när räkningarna skulle betalas. Sommaren blev uppäten av hösten och chokladfabrikens löpande band blev mitt dagliga mål medan julens fabriksframställda frosseri förbereddes, förpackades och skickades ut i världen. Rovern väntade på parkeringen. Visstid. Jag var tvungen att leta efter något fast. Posten sökte brevbärare.

Vi åkte dit en kall vinterdag, Rovern och jag. Han lämnades i kylan medan jag svettades på min intervju. Samtalet gick bra, tänkte jag på vägen hem. Det gjorde inte Rovern. Fast den gick bättre än den stannade.

Så länge det fanns is på asfalten var blockerade bromsar inget hinder. Ett hinder var däremot bilen framför. Jag behövde svänga som en rallyförare för att undvika krocken och sedan kasa, till synes nonchalant, förbi på insidan av den långa kön av arbetsdagströtta bilister. Cykelstigen var lyckligtvis tom på cyklister, eftersom jag fyllde den.

När jag kom hem ringde jag verkstaden. Fram tills dess hade jag haft en typisk tonårings "tretton på dussinet"-crush i mekanikern. Min crush bestod mestadels av en fascinerad respekt för hans trolldomskonster med verktyg och ett mer blygsamt ►

◀ intresse av människan bakom blåstället. Men nu hade jag bara en tanke i skallen: Hr. Rover. Var han döende? Vad kostade medicinen? Gick han att rädda?

När jag några dagar senare hämtade min kära Rover följde domen med oss hem som en objuden gäst. Rosten hade ätit upp dörrar, trösklar, skärmar. Användandet hade ätit upp bromsar, däck, tvåans kuggjul och vem vet vad. Bilen hade dessutom varit med om en sorglig historia i sitt förflutna. Ett haveri, en verkstad utan respekt och ett felat motorbyte som hade lämnat min stora kärlek med fel förgasare – som hade han ett hjärta med defekta klaffar. Andfädd och vinglig körde Hr. Rover mig tappert runt i landet under plågsamma krämpor. Även hem igen kom vi. Än så länge.

Förra ägarens oförmåga att ta hand om min kära träffade oss som en oväntad rekyl

och slog oss till marken. Ingen sjukförsäkring skulle täcka de två månadslöner som reparationerna skulle kosta och det skulle ändå bara fixa de mest akuta symptomen. Det skulle vara som att använda tabletter och stödstrumpor som behandling av en patient med brutet lårben.

Postchefen ringde. Jobbet var mitt. Jag blev lycklig. Och fick panik. Om jag inte skulle vara tvungen att cykla till tågstationen varje dag och åka vidare med tåget till postkontoret skulle jag behöva skaffa mig en ny bil. Men med vilka pengar?

Jag köpte en cykel och ett pendlarkort. Mitt vuxna liv hade precis börjat, men min älskade var döende och jag hade inte råd att rädda honom. Så här var det alltså. Det där med att ha ansvar.

Vi höll ihop trots alla åkommor, Rover och jag. Umgicks på helgerna. Lyssnade på

kassettband med Depeche Mode på bilradiation som fungerade. På väg mot mitt mysiga föräldrahem en söndag började det regna så bilen spöades. Jag fick öka volymen för att höra musiken och slå på torkarna på högsta hastigheten. De kromade armarna kastade sig ut i en dans så sanslös och vild att de till sist hamnade ur synk, greppade tag i varandra som två arga brottare och slet och drog som gällde det livet. Vilket det tydligen gjorde.

I backspegeln såg jag det avrivna torkarbladet flyga genom luften som en filmvisning av min barndoms definitiva adjö. Framtiden låg framför mig. Lika tydligt utstakad som en motorväg – så som den ser ut genom en regntäckt vindruta i 120 kilometer i timmen i en bil utan torkare.

Detta är inte min bil utan en motsvarande i samma färg. Min hade SD1-fälgar och inget vinyltak.



Några prylar jag har sparat från min första kärlek. I Danmark måste man lämna in skyltarna när man ställer av en bil. Inga frågor på det, tack.

DM 30.021



# Rover 220 Turbo

## - en ovanlig bil numera

Text och bild:  
Eric Christiansen

Det finns en ovanlig Rover 220 Turbo som tillhör Björn Bartner i Ängelholm. Många känner honom lokalt för hans fina bygge på Fiats mindre modeller. Bartha och Barth är 600or som fått lite piggare motorer och även rejäla "makeover". Bartha har en Lancia A112 Abarth motor och Barth en Uno turbo motor och växellåda. Monterad i "baksätet" med Fiat X1/9 komponenter. Väger in på 730 kg. och 251 Hp. Går man in på Garaget.org och söker Abarth ser man mer om bilarna. Kan varmt rekommenderas.

Ett projekt som det även jobbas med är en modern 500 som ursprungligen utrustades till el-bil, men Björn bygger om den med en tvåliters turbomotor.

Nu handlar detta egentligen om Björns fina Rover 220 Coupé från 1995. Bilen såldes som ny till Brescia i Italien. Nära Milano och precis söder om Alperna. Det är spännande att se servicedokumenterna från Italien.

2004 hamnade den hos en bilförsäljare i Helsingborg. Jag var själv och tittade på den, men vågade inte slå till. Skicket var som man förväntar sig på en bil som är körd där nere. Småbulor här och där, speglar som hängde löst och ett allmänt intryck av att allt kan vänta en förälskad köpare.

Björn kände att här ändå var något värt att satsa på.

Relativt snart rasade kullager i växellådan och kulorna for all världens väg. Gick att ordna.

Ett olje och vattenläckage gjorde att toppen lyftes. Ny toppackning, men det blev inte bra för det. Ny original packning på inrådan från Steve så fungerar det som tänkt. Slipning av ventiler och ett kamrems-



byte och vattenpump så är det nödvändiga åtgärdat.

Batteriet har fått flytta bak i skuffen för ett nytt bättre luftflöde. Matchar ett rostfritt tretums avgassystem. Kan bara säga att det låter mäktigt. En lätt sänkning av fjädringen gör en bra bil ännu bättre.

Björn berömmar hur väl diffen arbetar. Inga ryck eller konstigheter. Jämt och fint i rondellerna. Bilen används som man kan

säga om ett fint vin eller i detta fallet en god Ale. Utvalda tillfälle för fina upplevelser. Nu står mätaren på 12500 mil och den har gått 3000 mil på arton år. Inga tecken på rost och det man ser är ärlig patina. Bucklor och utbytta speglar visar ärligt hur skicket är.

### Fakta om Rover 200

200 modellen presenterades 6 oktober 1992 på Paris Motorshow. Projektnamnet var



Här bor Björns 220 turbo med sina italienska vänner.

”Tomcat”.

Till 1996 döptes den till Coupé och tap-  
pade 200 i namnet. Rovers egen K motor  
med 16 ventiler och dubbla överliggande  
kamaxlar ersatte den tidigare Hondamotorn.  
Effekten på dessa motorer var 111BHP.

2.0 liters och Turbomodellerna fick 1.8  
VVC Coupe. Effekten på dessa var 143 BHP  
och toppfarten över 240 Km/h. Dessa moto-  
rer kan vi hitta även i M.G.F.

1998 avslutades modellserien.

Rover 200 Coupé Racing Series.

1993 gjordes 36 specialgjorda 200 mo-  
deller. Helsvetsade och racingpreparerade.  
Namnet Tomcat dök upp igen. The Dunlop  
Rover Tomcat Race Series. Dessa tävlade i  
en egen klass i England och i Europa. Efter  
två år slutade Rover att stödja serien. Den  
fortsatte som Stafford Landrover Super  
Coupé Cup och det finns fortfarande bilar  
som tävlar med framgång i olika serier.

Karossen är både stor och liten på samma

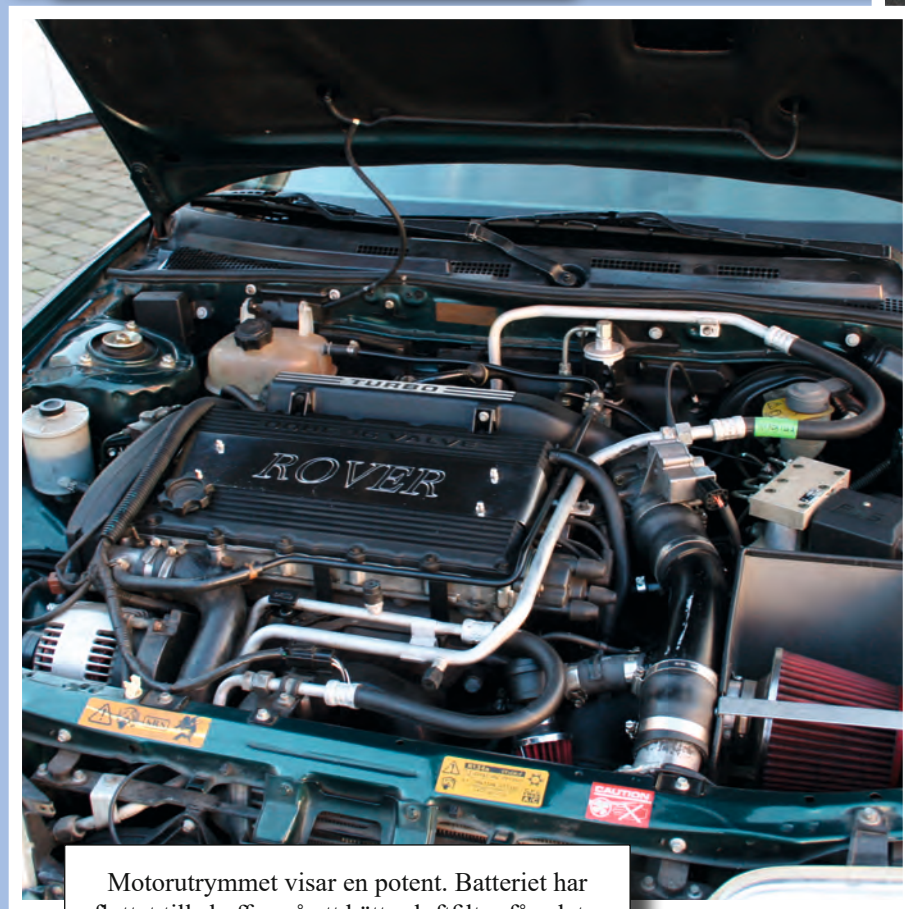
gång. Hjulbas på 2550 mm. och total längd  
på 4270 gör den till en liten coupé. Trots  
detta är den försedd med två minisäten bak.  
Kanske mest för en extra väska eller pyttes-  
må barn. Bilen delar motor med M.G.F. Där  
motorn sitter vid bakaxeln. Däckdimensio-  
nerna är 195/55 R15. Rejält för sin tid.

Taket har en inte helt ovanlig lösning  
med T-topp. Både bra och dåligt. Den som  
vill ha en ren cabbe saknar rufset men  
många cabbägare sätter vindskiva som hin-  
drar baksuget. Karossen blir styvare med  
taket och delarna är inte så stora att de blir  
omöjliga att stuva undan.

Eric



Klart traditionell front på en brittisk bil.  
Abarth-märket på väggen är köpt hos Rikke.



Motorutrymmet visar en potent. Batteriet har  
flyttat till skuffen så ett bättre luftfilter får plats.  
Matchar tretums rostfria systemet.



## Obs!

Följ, gilla och kommentera på nya Facebooksidan!

MHRFs tidigare Facebook-grupper har lagts ned och nu gäller endast Facebooksidan *Motorhistoriska Riksförbundet - MHRF*. Gå in på mhrf.se och klicka på Facebooksymbolen så hamnar du rätt direkt!

GS

Ansvarig utgivare:

Kurt Sjöberg

Redaktör:

Göran Schüsseleder

MHRF

Motorhistoriska  
Riksförbundet

Stenkilsgatan 5 B.V.

126 52 Hägersten

Tfn: 08-30 28 01

E-post: kansli@mhrf.se

Hemsida: mhrf.se



# PåVäg

## TS ser över ansökningshandlingar för ursprungskontroll

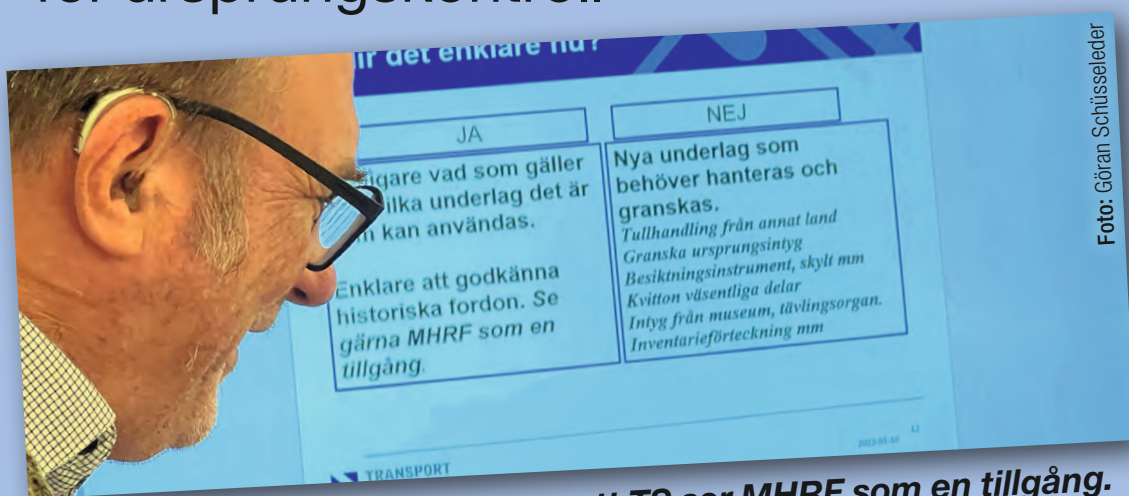


Foto: Göran Schüsseleder

**Jan Tägt gläds över att TS ser MHRF som en tillgång.**

På senaste mötet med besiktningsskommitténs arbetsgrupp för registreringsbesiktning, i vilken MHRF ingår, lovade Transportstyrelsen att se över informationen och ansökningsblanketterna för ursprungskontrollen.

Inför mötet i mars med besiktningsskommitténs arbetsgrupp för registreringsbesiktning hade Motorhistoriska Riksförbundet ställt flera frågor avseende oklarheter i ansökningshandlingarna till ursprungskontrollen. Bakgrunden är de ändrade föreskrifterna som trädde i kraft den 1 februari. Närmare bestämt i TSFS 2015:63 genom ändringsföreskrifterna i TSFS 2022:72 som avser registrering av fordon med mera i vägtrafikregistret. MHRF menar att dessa inte återspeglar föreskrifterna i sin helhet och att det därför borde vidtas kompletteringar och korrigeringar av dessa.

Transportstyrelsen ansåg på mötet att det finns fog för MHRFs synpunkter och avsåg att vidta åtgärder. Läs mer på mhrf.se.

**Jan Tägt** generalsekreterare MHRF med ansvar för myndighetsfrågor

**För gårdagens fordon på morgondagens vägar.** Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemsförmåner finns marknadens ledande försäkring för historiska fordon.

# Ett avsked och två välkommen

## Jan Ströman, mångårig kommittémedlem i Svenskt motorhistoriskt arkiv, har gått bort.

Minnesorden efter Jan Ströman (1935–2023) hittas under [mhrf.se/sma](http://mhrf.se/sma). Hans plats i arkivkommittén efterträds av Pär Sörliden som

hälsas varmt välkommen.

Varmt välkommen hälsas även Per Sande till MHRFs kansli! Läs mer på [mhrf.se/per-sande](http://mhrf.se/per-sande).

**Kurt Sjöberg**

*förbundsordförande MHRF*

## Nöjeskörning utomlands?

### Att bli stående vid vägkanten på grund av ett haveri är ingen stämningshöjare under semestern.

Extra surt blir det om haveriet inträffar utomlands och om även verkstäderna har semester. Dessutom har mackarna där till och med ännu färre delar än här hemma i Sverige. Gå därför igenom ditt fordon inför resan.

Ett utmärkt stöd hittar du i MHRFs Egenkontroll för historiska fordon med tillhörande checklista! Inför resan är det förstås bra att packa med reserv- och slitdelar som du vet riskerar att gå sönder. Vidare kan det vara bra att veta var klubbkompisarna finns utifall att du skulle behöva hjälp längs de svenska vägarna som ju inte sällan är en större del av resvägen.

**Att planera färdvägen** är viktigt, inte bara när det gäller sevärheter längs vägen. Ett exempel är Tysklands miljözoner som kräver en miljödekal. Och kör du i Frankrike måste du ha tillgång till en godkänd alkoholmätare.

I de flesta EU-länderna gäller att föraren har en varselväst lätt åtkomlig. Utöver en varnings-



**Blivande klassiker i Österrike.**

triangel, det vill säga om landet inte kräver två för att sätta framför respektive bakom fordonet.

**Bra länkar och tips** inför avfärd hittar du under [mhrf.se/forдон](http://mhrf.se/forдон). Och du, glöm inte att dokumentera äventyret till klubbtidningen!

**Göran Schüsseleder** kommunikator MHRF

**MHRF-försäkrad?** Vid resa utanför Sverige ingår hyrbilsförsäkring i helförsäkringen och omfattar ersättning för hyrbil om fordonet inte kan användas på grund av skada. Och så finns det tolv unika saker till med en MHRF-försäkring, bland dessa fria mil och bara nöjeskörning!

Tänk på att ha med dig en kopia av ditt försäkringsbesked samt ett så kallat Grönt kort för resa inom Europa och en blankett om skadeanmälan på engelska. Kontrollera att du har en bra reseförsäkring och hur den gäller i din hemförsäkring samt att du har med dig Försäkringskassans EU-kort för resa utomlands.

### Motorhistoriska dagen 6 juni

Firandet sammanfattas via MHRFs Facebook-sida (se evenemang) samt på [mhrf.se/6juni](http://mhrf.se/6juni) under hashtagen #motorhistoriskadagen. **GS**

### Här träffar du MHRF nästa gång:

- Almedalsveckan, Visby (Skeppsbron pl.106 vid veteranbussen) 28–30 juni
  - Summer Meet, Västerås 6–8 juli
- GS**

# 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 Diners 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](mailto: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 Bishops Arms på Järntorget.

### Skåne - Kaffeturen

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknick eller cafébesök. För mer information kontakta Anders Palmqvist på telefon 0416-19955



### Kaffeturen träffades den 7-maj på sin månatliga träff

Träffen var på skafferiet i Harlösa, en liten bit från P7 regementet i Revningehed, så vi fick kryssa dit bland alla militärer som genomförde Aurora-manövern.

Vi var 13 personer och 9 bilar och löste som vanligt många av världens problem.

Anders





## Rover Club of Sweden **Verksamhetsberättelse 2022**

Under året har hållits 5 protokollförda styrelsemöten samt ett konstituerande styrelsemöte den 27 maj. Styrelsen har haft följande sammansättning:

Ordförande	Bengt Alfredsson
Vice ordförande	Gunnar Björkenor
Sekreterare	Per Hahn
Kassör	Thomas Eckered
Ledamöter	Björn Wennerberg, Gunnar Björkenor, Lars-Åke Larsson, Tomas Börjesson och Rikke Henriksen
Revisorer	Mats Johansson och Carola Pettersson
Revisorsuppleant	Anders Albihn
Valberedning	Kent Klar.

Ansvarig för Klubbshopen har varit Kent Klar. RCoS Bilförmedling har Tomas Börjeson ansvarat för. Referensbiblioteket har Bengt Alfredsson ansvarat för.

Som klubbens tekniska kontaktmän för olika Rovermodeller har följande personer arbetat: Björn Wennerberg, Anders Palmqvist, Lars-Åke Larsson, Jan Möller, Richard Arbrink, Lars Pettersson, Tomas Börjeson, Stefan Blomberg, Anders Hjelmström och Steve Pike.

2022-12-31 hade klubben 285 betalande medlemmar, varav 15 nya tillkommit under år 2022.

### **Träffar och arrangemang**

Äntligen kunde klubbmedlemmarna träffas som vanligt igen då coronapandemin var över.

I Göteborg har medlemmar träffats på Bishops Arms vid Järntorget första torsdagen i månaden. Medlemmar i Skåne träffades på "Kaffeturen" 4 gånger under den våren, sommaren och hösten. I genomsnitt deltog 20 personer i varje träff.

Mälardalingarnas möten den första onsdagen i månaden på Dinners i Enköping fortsatte som vanligt. Årsmötet 2022 med tillhörande rally och middagar genomfördes den 27-29 maj på Möckelsnäs Herrgård utanför Älmhult. Rekordmånga klubbmedlemmar och ett 30-tal bilar deltog i British Motor Meet i Hjo 5-7 augusti där även styrelsemöte hölls på Hotel Bellevue. Klubben erhöll dessutom en utmärkelse och pokal med anledning av 35-årsjubileet.

### **Klubbshopen**

Kent Klar har under året ansvarat för Klubbshopen och förutom att han säljer per postorder tar han med sig shopens sortiment på träffar och möten han själv är med på. Han har skött Klubbshopen på ett föredömligt sätt under 2022. Kent ansvarade också för priserna till årsmötets rally inklusive transport och prisutdelning. Det nya vagnmärket som tillkom 2020 har sålt bra. Klubbshopen har även erbjudit renovering av nycklar samt test och utbyte av VIS motorer. Nyckelrenoveringen har skötts av Gunnar Ahlqvist. Klubben har erbjudit gratis test av VIS motorer på klubbmedlemmars Rover 75 och erbjudit renoverade utbytesenheter till en låg kostnad. För tester och VIS motorer har Carl-Gustaf Olsson ansvarat.

# Annonser

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

Ingen behöver lämna klubben bara för att Rovern sålts. Det räcker att Rover-intresset finns kvar. Och det finns alltid en annan Rover att köpa om saknaden blir stor.

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



## Emaljskyltar säljes

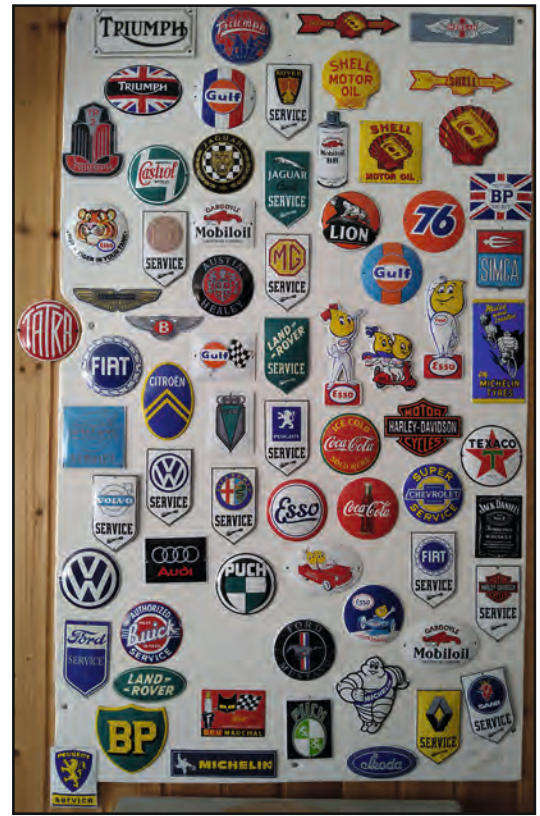
"Nyttillverkade" för tio år sedan.

Stor Rover-skylt 875 kr

Små skyltar 125 kr/st eller 2 st för 200 kr

Det finns bara en liten Rover-skylt kvar vissa andra små har jag fler av.

Skriv till Rikke på [wrong.car@gmail.com](mailto:wrong.car@gmail.com) eller skicka sms till 0761 62 63 33



### Lösning Lätt

Singer	Humber	Rover	Triumph	Jaguar	Austin	MG	Austin	Riley
Austin	MG	Jaguar	Humber	Riley	Austin	Rover	Singer	Triumph
Austin	Riley	Triumph	MG	Singer	Rover	Humber	Austin	Jaguar
Rover	Austin	Singer	Jaguar	Austin	Triumph	Riley	Humber	MG
MG	Triumph	Austin	Rover	Humber	Riley	Singer	Jaguar	Austin
Humber	Jaguar	Riley	Singer	Austin	MG	Austin	Triumph	Rover
Triumph	Rover	Austin	Austin	MG	Humber	Jaguar	Riley	Singer
Jaguar	Austin	MG	Riley	Triumph	Singer	Austin	Rover	Humber
Riley	Singer	Humber	Austin	Rover	Jaguar	Triumph	MG	Austin

### Lösning Svår

Singer	Humber	Jaguar	Riley	Rover	MG	Austin	Austin	Triumph
Rover	Austin	Riley	Jaguar	Triumph	Austin	MG	Singer	Humber
Austin	MG	Triumph	Austin	Singer	Humber	Rover	Jaguar	Riley
MG	Jaguar	Rover	Singer	Austin	Riley	Humber	Triumph	Austin
Riley	Austin	Humber	Triumph	MG	Jaguar	Singer	Austin	Rover
Triumph	Singer	Austin	Humber	Austin	Rover	Jaguar	Riley	MG
Jaguar	Rover	Austin	MG	Riley	Singer	Triumph	Humber	Austin
Austin	Riley	Singer	Rover	Humber	Triumph	Austin	MG	Jaguar
Humber	Triumph	MG	Austin	Jaguar	Austin	Riley	Rover	Singer



## British Motor Meet

4-6 augusti 2023

Välkommen till Stadsparken i Hjo!



I nästa nummer:  
**Reklam för Rover 75**



Ännu en bild från årsmötet.  
En härlig blandning av modeller.

## 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 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 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](mailto:g.ahlqvist@live.se)  
Tel 0707-64 53 00





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

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

## Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

Gör så här!

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

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

*Carl-Gustaf Olsson*

Fatta pennan eller tangentbordet och skriv.

Ta tag i kameran och fota.

Skicka in din text och dina bilder till:

[roverbladet@roverklubben.se](mailto:roverbladet@roverklubben.se)



Gulf bränslepump vid Grimetons garage.



## English Car Care Service för Engelska bilar

Vi servar och reparerar din Rover.

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

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

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

Välkommen

Steve

# Klubbshopen

## Klubbregalia

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

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



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

**Rockmärken**, svarta 10 kr

**Isskrapa RCOS** 25 kr

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



## Så här beställer du från Klubbshopen

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

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



## Roverprylar

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

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

**Dekal för skylthållare Rover 75** 20 kr

**Bakrutedekal för Rover 75** 25 kr



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



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

**Nyckelring RCOS** 20 kr

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

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

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

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

