

ROVERBLADET

Nummer 128, vintern 2022. Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986.



Rover Club of Sweden

Ordförande

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

Vice ordförande

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

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 0383-136 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

Kassör

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

Ledamot

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

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

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
Skiftingegatan 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 P6 2000/2200

Richard Arbrink
Visthusgatan 45
724 81 Västerås
Tel 021-33 71 32

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

Försäkring genom Rover Club of Sweden

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

Tomas Vemmenby
Ludvikagatan 41
252 63 Helsingborg
0738-25 51 10

Thomas Astler
Gryta 5744
761 75 Norrtälje
Tel 0176-23 26 60

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

Mats Johansson
Norra Esplanaden 14
57431 Vetlanda
Tel 0703-31 36 29

Tommy Hadrys
Almvägen 33
271 71 Nybostrand
Tel 0769-473360
tommyhadrys@hotmail.com

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.

Roverbladets info:

Till denna adress kan du skicka material:
roverbladet@roverklubben.se

Ansvarig utgivare:

Thomas Eckered

Redaktion:

Henrik Olsson och Rikke Henriksen

Layout:

Rikke Henriksen

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

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

Ordförandens ruta

Detta är mitt andra försök att fylla denna ruta med relevant innehåll.

Oron i omvärlden fortsätter beklagligtvis även om den direkta inverkan på klubbens verksamhet i huvudsak är ekonomisk. Västsverige skall arrangera årsmötet 2023 och vi har kunnat konstatera att flera tänkta möjligheter faller bort på grund av kraftiga kostnadsökningar. Björn Wennerberg har gjort ett hästjobb och fått fram ett utmärkt alternativ i Halland. Mer info kommer! (se s. 24, red.)

Klubbens verksamheter fortsätter som vanligt med träffar och evenemang runt om i landet.

Bjud gärna med intresserade på dessa, även om de inte är medlemmar i Roverklubben. Ni kan ju passa på att visa vilka genomtrevliga hedersknyfflar vi alla är :)

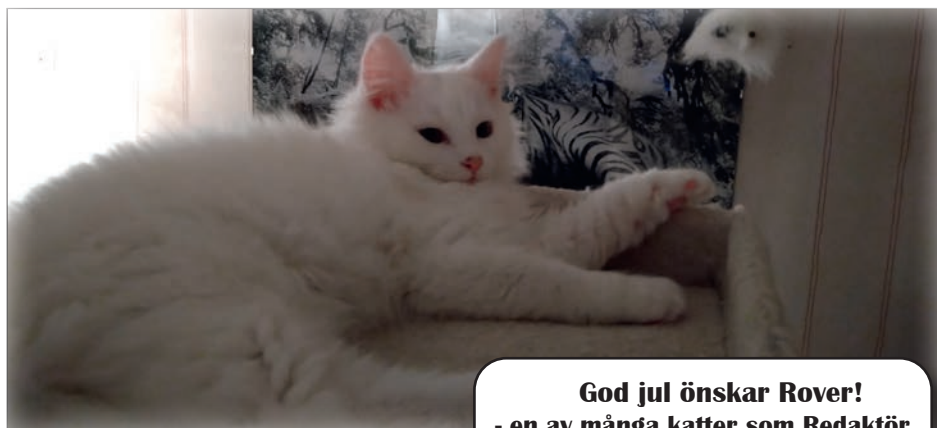
Jag skulle i början på november gjort en resa till bland annat Birmingham och



NEC, men blev tyvärr däckad hemma av en rejäl förkylning. Flera andra klubbmedlemmar åkte dock och kan kanske bli avlockade ett reportage i Roverbladet om detta.

Jag vill önska alla en God Jul och ett Gott Nytt År!

Tomas Börjeson



God jul önskar Rover!
- en av många katter som Redaktör Rikke just nu är stödhem åt.

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Per Hahn, Rikke Henriksen, Henrik Olsson, Steve Pike, Richard Segall-Jones

Manusstopp:

Nr 129 15 februari, ute i mars

Nr 130 15 maj, ute i juni

Nr 131 15 augusti, ute i september

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

Nästa nummer utkommer i mars 2023.

Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av RCOS grundare

Axel Dufweke, en av RCOS grundare

Sivert Hiljemark, fd chefskonstruktör av motorer hos Rover

Derek Crabb, motorkonstruktör från 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:
Rover P5 - rullande renovering
fotograferad i motljus

Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida

www.roverklubben.se

kan alla medlemmar, efter inloggning, se vilka bilar som finns i klubben och vem som är ägare. Listan är långt ifrån korrekt.

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

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

Redaktörens hörna

The Queen is dead, long live the King!

Det var knappast en helt oväntad nyhet när Queen Elizabeth II efter 70 år på tronen klev av för sista gången och plockade ner skylten. En makalös era har kommit till ett slut och det är sannolikt tveksamt om vi kommer få uppleva samma 'grit and soul' som vi såg hos QE II i någon kunglig form i framtiden. Hon kommer för mig alltid vara förknippad med den folkliga drottningen som iklädd sjal rattade sin Land Rover över någon lerig hed, eller för den delen sittandes i en P5B vinkandes till folket, som alltid vinkade tillbaka.

Det här numret av Roverbladet har sammanställts av mig tillsammans med Rikke som kommer att hålla i taktspinnen och ansvaret framöver. För min egen del, att få leka hobbyjournalist är fantastiskt kul och det är väldigt trevligt med den respons som når oss. Men vi är väldigt glada över att Rikke kommer att styra skutan med sin expertis från och med nu. Ett extra tack riktar vi till alla er som bidrar med egna anekdoter och berättelser, inte bara i detta nummer utan generellt.

År 2022 är på väg mot sitt slut och det är med sorg i ögat som vi lämnar året bakom oss med tanke på det vi sett i vårt Europa. Samtidigt så har 2022 varit positivt i bilträffsammanhang.

Pandemin har nog slutligen släppt sitt tag om oss även om vårt sätt att mötas nog för alltid har förändrats. Personligen har olika åtaganden krockat för mycket och jag har inte kunnat vara så aktiv som jag hade önskat och planerat. Däremot har jag slitit vidare på egen kammare med mina fyra engelsmän, ett aldrig sinande uppdrag kan tyckas. Jag får helt enkelt hoppas att vi kan ses mer 2023!

Redaktör Henrik

Innehåll

Roverbladet december 2022



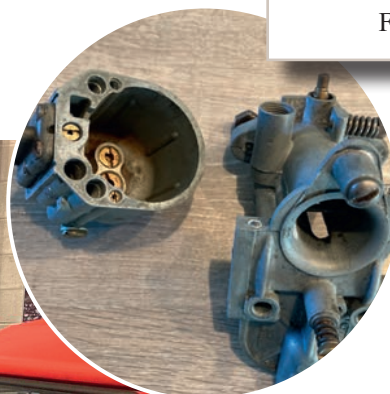
- | | | | |
|----|------------------------------------|----|--|
| 5 | Rover i miniatyr | 16 | En kort berättelse om en lång historia |
| 6 | Beaulieu tur, otur och retur | 20 | MHRF nyhetsbrev |
| 10 | Förgasarfix | 22 | Rullande Underåll(ning) |
| 12 | Ve och isande fasa - en renovering | 26 | Träffar |
| 14 | Viktig information! | 28 | Annonser, lösning sudoku och diverse annat |
| 15 | Roverklubbens Bil-Sudoku | 31 | Klubshopen |

6

Beaulieu tur, otur och retur

10

Förgasarfix



16

Rover 800 Limousine - en lång historia ...

Rover i miniatyr



-Do you need assistance, Sir?
-No, I'm just checking the washer fluid, thank you.
-Cheers mate!
-Taa!



En Rover 75 blixtrar förbi två mer moderna P6or.
-Men oj, hade inte den ena punktering?
-Vilken tur att han hade reservhjulet!



Corgi Toys nr 252 "Trans O lite"
Rover 2000



Här ser man hur belysning bakifrån lyser upp strålkastarna. H4? Nej, Xenon!



Dinky Toys nr 156 Rover 75 1954

Jag har alltid haft förståelse för de som pysslar med veteranmopeder. Det är en fullständigt logisk hobby. Det är nämligen ett betydligt billigare och mer behändigt alternativ om man tycker om att omge sig med bensin, avgaser, maskiner och motorer. Det är ju i och för sig fullt möjligt att köpa sig till exempel en Aston Martin DB5 eller för den delen en Rover P5B Coupe, men enligt mina beräkningar blir det dyrare. Dessutom krävs garageyta.

Personligen så tycker jag mer om att leka med bilar än mopeder så fyrhjulingar är mitt val. Följande tips vänder sig till dig som vill ha fler fordon men saknar garageyta.

Jag har själv fem leksaksbilar som levererats i större format, men jag har även lyckats ta hand om många leksaksbilar i miniatyr. Och det är leksaksbilar i miniatyr denna text handlar om. Fördelen

med leksaker i miniatyr är att de precis som veteranmopederna tar betydligt mindre plats och de är (oftast) billigare i inköp än leksaker i skala 1:1. Dessutom kan de förvaras i garage tillverkade i glas, som förslagsvis placeras i vardagsrummet. En placering i vardagsrummet kan emellertid innebära någon form av kompensationsystem inom familjen. Tips: Detta kompensationsystem tar tid att bygga upp men en envis och enträgen agenda slutar oftast med seger. (Vår egen Per Hahn vet för övrigt allt om dessa specifika garagebyggnader då han lär ha ett finger med i spelet kring deras födelse.)

Det vi ser här är modeller från Dinky Toys och Corgi Toys.

Den Blågula är en Dinky Toys nr 156 Rover 75, året ska vara 1954.

Den gröna P6an är en Rover 2000TC och den blå Rover 2000. Årsmodeller

något okänt men båda är från Corgi Toys. Den blå är rolig för den har en lins i bakrutan (Trans O lite) som binder ihop strålkastarna så att det ser ut som att de lyser.

Den gröna är rolig för där kan man montera av och på däck. Tyvärr saknas reservhjul och kåpa för detta, de ska enligt uppgift ha försvunnit utanför puben Kings Head för många årtionden sedan. Sanningshalten bakom det påståendet debatteras dock mellan mig och min bror.

Den silverfärgade modellen är en Rover 800 "Rover Sterling", även den från Corgi Toys medan den klassiska Londontaxin kommer från Dinky. Enligt uppgift gick Londontaxin väldigt hårt i Stockholm runt 1980 och bär en hel del spår från den tiden.

Henrik Olsson

Beaulieu tur, otur och retur

- Den sjunde Rovern

Det här skulle kunna bli en episk saga om sju Rovers, eller Vagabonder, men eftersom det inte är där berättelsen gör avstamp så väljer jag att backa det hela och ta det steg för steg från begynnelsen. I begynnelsen var de nämligen bara tre. Tre förväntansfulla unga män som påbörjade en lång och äventyrsfylld resa västerut. Allt eftersom anslöt så övriga Vagabonder - och i slutändan kommer äventyret att knytas ihop: Den sjunde Rovern.

Bakgrunden är som vanligt högst ordinar. Undertecknad hade den stora äran att erbjudas en resa till hemlandet i väster, ett erbjudande som såklart inte kunde nobbas. Det var min gode vän Gunnar Björkenor som ställde frågan i september 2021, om jag ville åka med på en resa till bland annat Beaulieu och Brooklands. Pandemin verkade ebba ut och vi kände en viss förhoppning att det här faktiskt kunde genomföras eftersom det skarpa datumet inträffade först i maj 2022.

Med på resan följde Gunnars kompisar Sune och Hasse. De tre startade etapp ett från Västerås på morgonkvisten tidigt denna fredag i maj och jag blev upplockad på en bensinmack i närheten av mitt hem, endast någon mil från Arlanda. Tillsammans startade vi fyra där etapp två.

Under sommaren skrevs det en del om kaoset på Arlanda, men det tycker jag inte drabbade oss där och då. Allt gick smidigt och när vi väl lyckats lura oss igenom säkerhetskontrollen så träffade vi på Per Hahn som hade kommit något tidigare från mer bördiga breddgrader i södern. Det var fem ganska förväntansfulla pojkar som den morgonen satte sig på planet mot London. Och alla detaljer för denna dag var utstakade och planerade i minutiös detalj vilket bådade för effektivitet:

*Transfer till hyrbilbolaget, check!

*Hämta hyrbil - Snabbt avklarad!

*Åka ca en timme söderut mot

Brooklands - Återstående tid där åtminstone ett par timmar.

*Checka in på hotellet i Southampton - Borde gå smidigt värre.

Att säga att det redan vid första punkten började strula är en kraftig underdrift. Transferbussen till hyrbilsgaraget verkade bara komma varje vår och höst ojämna årtal, så efter en halvtimmes väntan tänkte vi om och efter ytterligare en halvtimmes resa i taxi var vi så äntligen framme för att hämta ut bilen. Och där började så det äventyret... Eller som

Text och bild: Henrik Olsson



Gunnar, Hasse, Per, Sune och Anders.

en engelsman skulle sagt: Oh Dear! Gosh! innan de vaxade mustascherna formades om.

Hyrbilen var förbokad och förbetald, så vad Sune och Gunnar gjorde under de där två timmarna inne i hyrbilshallen är och förblir en gåta och hemlighet. Men vi andra klagade inte. Det var en strålande dag och kvicksilvret nådde säkert 25 om inte 30, och jag, Per och Hasse hade mycket att prata om medan

vi väntade.

Sune som i vanliga fall kör både brittiskt och amerikanskt hade tagit på sig rollen att ratta bilen under de här dagarna, något han gjorde med bravur. Första anhalten var då ett planerat besök på Brooklands, både för att se banan och museet. Det här är verkligen en dröm för mig, jag kör ju även Austin Seven som har ett klart arv från Brooklands

Inne på Brooklands. Brooklands Record Breakers.



och de tävlingar som hölls där på 20-30talet. Men säg den lycka som varar. Strulet med hyrbilen gjorde oss så kraftigt försenade att vi inte kom fram förrän klockan var 16.45. Museet som stängde 17.00 kändes mer avlägset än någonsin trots att det låg där bara några meter bort innanför staketet och hänflinade åt oss.

Sune är uppenbarligen en man med talang och många strängar på sin lyra. Jag vet inte hur det gick till, men plötsligt var vi alla inne på Brooklands och förvisso är 15 minuter inte tillräckligt, men vi hann igenom flera delar. Man kan säga att om Brooklands är en iskall öl som presenteras för en törstande vagabond så fick vi åtminstone smaka lite på skumkronan, vilket definitivt gav en njutning och mersmak. Till Brooklands kommer jag åka igen!

Någon som däremot hade hunnit smaka både en och två pints av Brooklands var Anders Albihn, som hade kommit dit några timmar tidigare. Den sjätte vagabonden kunde därmed ansluta till brödraskapet som nu stod enade och starka trots vissa motgångar!

Eftersom besöket tyvärr blev något avhugget så spetsade vi nu in oss på att åka mot Southampton och hotellet där vi checkade in och gjorde kväll efter en sen supé på en lokal krog.

Dagen efter bar det iväg mot Beaulieu. Vi hade pass för två dagar och planerade in marknaden den första och museet den andra. Jag själv är i sammanhanget inte så gammal men jag minns hur marknaderna var på 80-90talet mot hur de är nu här hemma i Svedala. Nuförtiden är det mest krimskrams och solglasögon, tidigare fanns det ju faktiskt en hel del bildelar. Exakt så är det fortfarande på Beaulieu. En kvadratkilometer med bara bildelar och annat till hobbyn. Nästan inget skräp alls. En fantastisk upplevelse för en anglofil att få gå där och pilla. Dessutom är engelsmännen så fantastiskt trevliga!

Jag själv hade inga saker som skulle

inhandlas, men i slutändan var det nog ändå jag som köpte mest. Det fanns ytterst lite till Rover. En del till P5 och P6 syntes varav mest emblem, men inte en enda sak till Rover 800 (vad jag kunde se). Vilken tur att jag då också kör Austin Seven från 30 talet, för det fanns det grejer till! Jag "behövde" inget

det närmaste perfekt. Denna pryder numera även min bil och är verkligen pricken över i. Jag grämer mig emellertid fortfarande över att jag inte köpte avgasavslutningen, en sk "fishtail" som jag hittade i det absolut första marknadsståndet jag besökte.

Efter tusen och åter tusen steg så kände vi



Inne på Brooklands. Längst bort står två Austin Seven.

men det slutade med att jag köpte två små glas till mina sidelights och två stora glas till mina lyktor och ett kylarlock. Lyckan blev emellertid fullbordad när jag vågade fullfölja ett inköp av en väldigt fin kylarmask. Min egen har tappat kromet och denna var i

så slutligen att vi var klara. Det var ett trött brödraskap som klev in i bussen den eftermiddagen, men det var en skön trötthet med en hel del eufori inombords. ►



Ett fynd för den händige!

◀ Dagen efter återvände vi till Beaulieu men denna gång var syftet museet. Detta passade även bra eftersom det börjat regna ganska rejält. Beaulieu National Motor Museum är magnifikt. Jag tycker speciellt om uppbyggda stadsdelar som man kan gå igenom, en verkstad, butiker etc. Mycket trevligt och välgjort och ett besök rekommenderas.

Bilutställning är vad det är. Jag kan inte ens försöka att här återge det som går att se då bilder inte ger utställningen den rättvisa som förtjänas, utan det är nog ändå ett besök som behövs. Det absolut sista skriket för min egen del blev ett inköp av Beaulieus egna chokladkakor. Eftersom jag är ganska smart (alltid lurar jag någon) så tänkte jag att barnen och frun blir glad av något som går att äta, och jag måste ju på något sätt maskera mina egna inköp. Dessutom så är plåtburken som kakorna levereras i helt klart värd att pryda en hylla i mitt framtida museum.

Pinaler!



Så efter en lång helg var vi så åter på svensk mark. Det finns även något historisk och lite sorgsamt som satte sin prägel på den här resan. Under tiden vi var borta röstades nämligen NATO-ansökan igenom så på ett sätt var det en ny verklighet som vi kom hem till.

Världen är onekligen skev, men då kanske vi förenas genom hobby och intressen? Jag vet inte, men jag tror att det är så.

Jag minns speciellt den trevlige äldre herren jag köpte mina större lyktglas av. Han hade själv flera Austin Seven och när han hörde att de skulle till Sverige så blev han eld och lågor. Billigt blev det också. Eller kvinnan som Sune övertalade att vi kunde gå in gratis på Brooklands som tyckte det var väldigt trevligt att få hjälpa oss i allt elände.

Och där slutar så berättelsen. Men vem var då egentligen den sjunde Vagbonden, den sjunde Rovern? Jo men det var den där dansken vi kort träffade utanför hyrbilsgaraget medan vi väntade på att bilen skulle bli klar. Men vi ska inte spilla mer av den historien...

Henrik Olsson



Austin Seven med "ny" kylarmask monterad.



Beaulieu Spring Autojumble 2023

äger rum 13-14 maj
www.beaulieu.co.uk



Rover 14 (P2) 1938



Förgasarfix

Text och bild: Henrik Olsson

Att arbeta med gamla förgasare kan tyckas avskräckande men det är faktiskt inte så mycket raketforskning som det kan verka. Under renoveringen av en bil kanske man inte får tag på rätt förgasare, men det finns möjligheter att modifiera förgasarens bestyckning. I följande artikel beskrivs hur man enkelt kan modifiera en felaktig förgasare som är för stor för bilens motor.

Mina egna "Gammelbilar" är förvisso inte Rover, men principen är universell. Många äldre bilar har samma märke på förgasare, det kan vara Zenith, SU, Solex osv. Just mina gammelbilar har Zenithförgasare där följande princip går utmärkt att använda.

När jag byggde min bil, en Austin Seven från 30-talet så lånade jag idéer efter 50/60-talets samlade kunskaper kring hur dessa bilar presterade bäst. Min motor är byggd efter idéer av några av de större

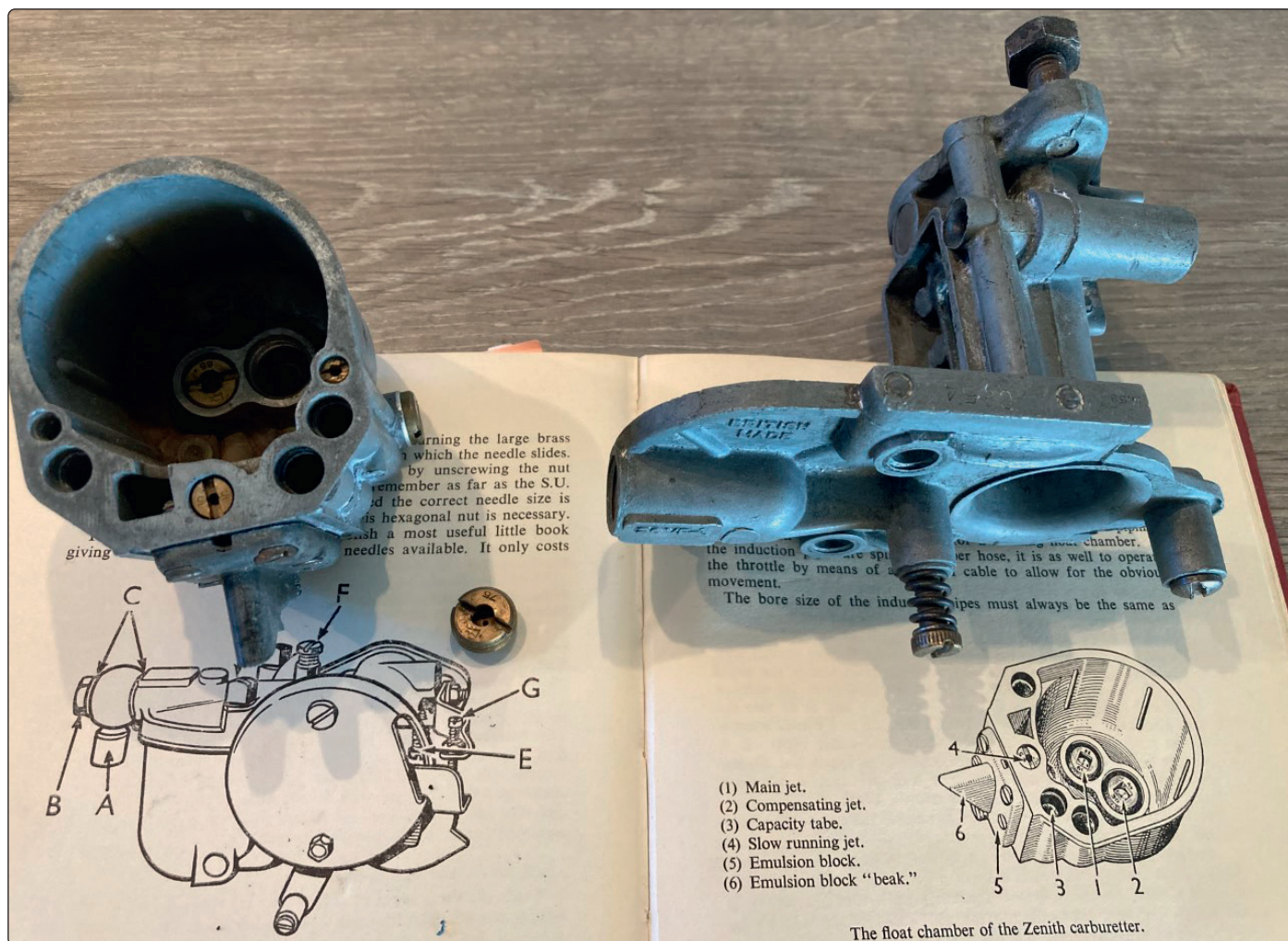
spelarna på scenen, Colin Chapman, Bill Williams, John Sutton och Jack French. Colin Chapman som för övrigt började modifiera och tävla med Austin Seven strax efter kriget.

I originalform var motorn en 747cc sidventilare försedd med en Zenith horisontalförgasare, Zenith 26VA. Motorn är emellertid utrustad med trimtillbehör i form av ett specialinsug avsett för fallförgasare. Förgasaren jag använder kommer ifrån en Austin A35 och heter Zenith 26VME, en 26mm fallförgasare. Tyvärr var det fel förgasare jag fick tag på då jag trodde den tillhörde en A30 (803cc motor), den visade sig i stället tillhöra den senare 948cc motorn. Halsringen på denna är fast på 22mm och munstyckena är 0.85mm (main jet) och 0.57mm (compensating jet). Huvudmunstycket är på tok för stort för min motor som är på bara cirka 800cc (Den är borrad .060)

Det visade sig under 50-talets rejsande i 750 Motor Club att optimalt för Zenith fallförgasare monterade på Austin Seven var 19 mm halsring, ca 0.70 main jet och 0.65 comp jet. Munstyckena må vara utbytbara, men här finns det en möjlighet att "bygga om" munstyckena utan att skaffa nya. Dessutom kan nya vara svåra att få tag på och ha ett väl högt värde, åtminstone enligt säljaren. Det kan även vara så att munstycket sitter fast - vilket det gjorde på min förgasare.

Munstyckena sitter i botten av flottörhuset och i min 60 år gamla förgasare satt munstyckena dessvärre fast i den korroderade zinklegeringen. Om så är fallet så går det att genomföra ingreppet ändå, genom att komma in med en lödkolv ner i flottörhuset.

Jag värmdes först flottörhuset försiktigt med en gasolbrännare och fyllde sedan huvudmunstycket med lödtenn. ►



(Bilderna som är inlagda är från ett senare tillfälle och visar en annan förgasare där munstyckena gick att få loss.)

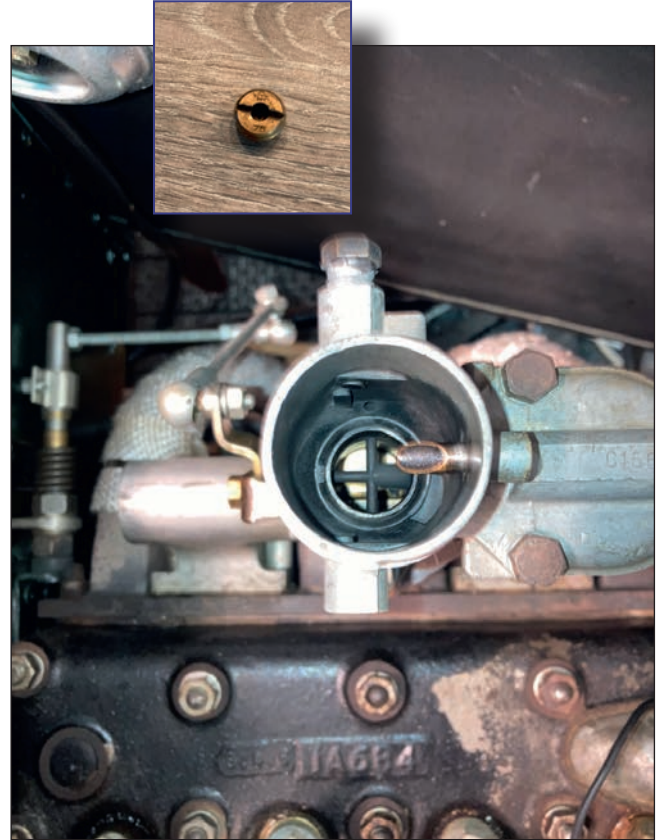
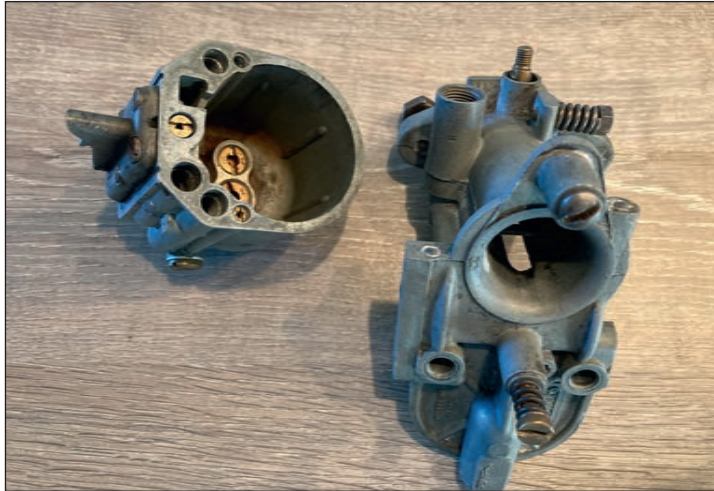
Efter lödningen borrade jag sedan upp huvudmunstycket till 0.7mm med hjälp av miniatyrborrar jag köpte på järnhandeln. Kompensationsmunstycket borrade jag upp till 0.65mm och där behövdes ju ing-

en lödning. Halsringen i VME-förgasaren är som sagt fast och går inte att byta. Jag tog då ett metallrör med ytterdiameter 22mm och innerdiameter 19mm och kapade av tre mm, fasade kanterna hjälpligt (en halsring kan vara väldigt parallell, tro inget annat) och därefter knackade jag in den nya ringen på plats. Eftersom det

finns ett spridarkors precis under halsringen så kan den inte lossna och följa med ner i insuget. Mycket fiffigt.

Efter bearbetningen av munstyckena så går bilen mycket bra. Jämn och fin gång, ekonomiskt och maximalt med kraft för förutsättningarna.

Henrik Olsson



Nya medlemmar under år 2022

1863	Nilsson Leif	Söderköping
1864	Mattias Wennberg	Vänernsberg
1865	Peter Bille	Stockholm
1866	Horst Hasselgren	Kristianstad
1867	Stellan Gustavsson	Vikbolandet
1868	Johannes Mocklin	Grillby
1869	Kent Lindström	Ockelbo

1870	Torbjörn Wendelmark
1871	Michael Hafwsörn
1872	Gunnar Back
1873	Jan-Olof Rosengen
1874	Lars-Gunnar Elmqvist
1875	Bengt Eriksson
1876	Erik Graver
1877	Kenneth Persson

Rimbo
Kinna
Saltsjö-Boo
Mullsjö
Holmsund
Växjö
Enköping
Herräng

Ve och isande fasa

- en renovering i text och bild

Text och bild: Per Hahn



Vänster framskärm innan renovering



Reparation pågår

I Roverbladet 121 skrev jag om HMV radion i min Rover 110. I nummer 122 skrev Thomas Blomgren om när Ulf Harryson köpte bilen av förste ägaren, Thorild Hammar. I nummer 123 skrev jag om den lyckade renoveringen av radion och monteringen av densamma. Dessvärre har jag inte kunnat lyssna på den under gång eftersom den störs av någonting som jag hoppas att Steve, Don och Kenneth på English Car Care i Löddeköpinge skall kunna reda ut på tisdag.

Om renoveringen har jag inte skrivit så mycket. Nu tänkte jag råda bot på det i några artiklar framöver. I den här artikeln får ni se lite mer av renoveringen i hjulhus och skärmar på bilens vänstra sida. De är representativa för högersidan också. Konceptet är att en bild säger mer än tusen ord.

Du, käre läsare har säkert själv erfarenhet av renoveringar, så du vet hur det går till. I princip handlar det om att skära bort, slipa, svetsa, rikta, slipa, förbereda för lack, lackera och återmontera. Säkert minns du också hur du köpt en bil som du tyckte såg

bra ut, börjat jobba med den och upptäckt den ena rostskadan efter den andra, inklusive tidigare ägares försök till reparationer. Så var det också för mig. Bilen var rostig i alla hörn, hjulhus, front, bakstam, skärmar och så vidare. Bara att demontera allt och börja renovera. Tack och lov för Curth Jansson, som renoverade min svarta Rover 10 till sig själv och sålde den till mig! Bilplåtslagare, bilriktare och lackerare sedan ungdomen. Han åtog sig jobbet, något han bittert skulle ångra. Curth fick operera ett knä. Och jag skulle också ångra att jag någonsin köpte bilen då jag fick en svår ryggskada under renoveringsarbetet. Den lider jag fortfarande svårt av. Men är glad över slutresultatet och njuter av bilen.

En intressant process var kolsyreisblästringen. På Youtube har jag sett videos som visar hur gammal underredsmassa och rost faller bort som knäckebröd och lämnar en ren och fin yta färdig för bearbetning. Riktigt så blev det inte. Mycket underredsmassa blev kvar och fick skäras bort, utom

där den var helt tät och fick sitta kvar. Men nya rostskador som vi inte sett förut, uppenbarade sig. Det var ju förfärande och bra. Vi klädde in hela bilen med plast, över, under och på sidorna. Men lyckades ändå smutsa ner Curths fina verkstad och oss själva till oigenkännlighet. Det var en öronbedövande, blåsigt, kall och skrämmande upplevelse.

Jag rekommenderar inte kolsyreisblästring om man inte kan utföra den utomhus på en plats där smuts inte behöver undvikas. Det är dessutom mycket dyrt. Det verkar som om rekonditioneringsföretag har störst nytta av tekniken. En relativt ny bil med smutsigt underrede blir mycket ren och fin.

När hjulhus och skärmar var blästrade, slipade, skrapade och reparerade målade vi med zinkspray, primer, röd rostskyddsprimer, svart färg och rostskyddsmedel enligt Curths patent. Mera bilder och anekdoter från renoveringen följer i nästa nummer av Roverbladet.

Per Hahn



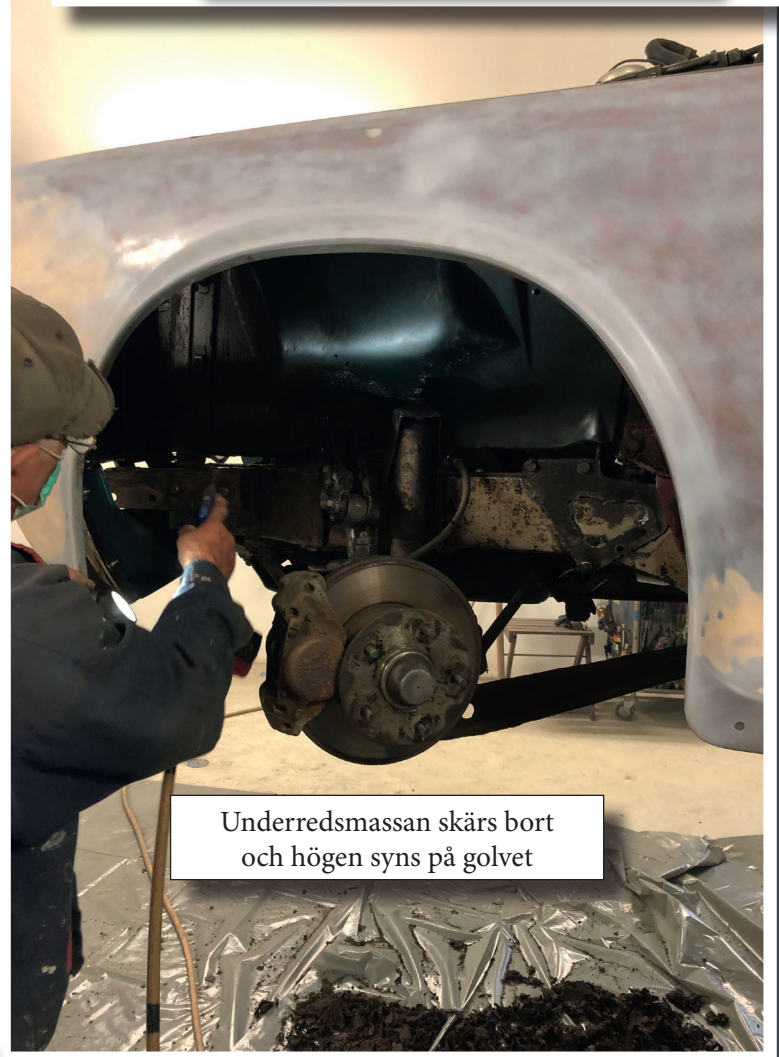
Reparation pågår



Svart färg ovanpå primer och rostskydd



Gummilisten passas in och popnitas



Underredsmassan skärs bort och högen syns på golvet

Viktig information till alla medlemmar!

Betala medlemsavgiften för 2023 senast 31 mars 2023

Betala till pluskonto nr 79 69 43 -9

Meddela ditt namn och ditt medlemsnummer vid betalningen.

Medlemsavgiften för år 2023 är oförändrat 350 kronor samt 25 kronor per familjemedlem.

För den summan får du allt detta:

Fyra nummer av det innehållsrika Roverbladet

Inbjudan till klubbens möten och arrangemang, inklusive sommarens stora årsmöte

Hjälp om du har frågor om Roverbilar

Tillgång till Klubbshoppen med dess nyttiga och roliga produkter

Om du är osäker på om du har betalat din avgift för 2022, eposta kassören Thomas Eckerred,
thomas.eckerred@telia.com.



Återbruk? Miljötänk?
Om man har gröna fingrar och en gammal bil så är inget omöjligt.

Bilden är från Norrvikens trädgårdar i Båstad, en fantastisk plats som varmt rekommenderas.

Roverklubbens Bil-Sudoku

Lösningar finns på sidan 28

Lätt

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

Medium

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

Rover 800 Limousine

- en kort berättelse om en lång historia



Text: Rikke Henriksen
Bild: Steve Pike

Steve Pike berättar i denna intervju om projektet med att rädda en krockskadad Rover 800 Limousine, eller Startins Regency som den egentligen heter, från att skrotas.

Fakta först: Startins Regency byggdes av företaget Thomas Startin Ltd. i Birmingham som även gjorde en likbil på samma Rover-modell. Tanken var faktiskt att även limousinen skulle användas vid begravningar så att följet åkte i ett matchande fordon.

Senare byggde företaget en sexdörrars variant som var baserad på den nyare Rover 800. Denna limousine var i stället avsedd primärt för VIP-marknaden.

Det byggdes runt 150 stycken Regency totalt. Alla lackade i svart.

- Hur fick du reda på att bilen fanns till försäljning?

- Vid den tiden var jag medlem hos ”Universal Salvage”, ett företag som sålde bilar som försäkringen hade inlöst. Det var där jag hittade bilen någonstans runt år 2006 och valde att köpa den för att renovera den.

- Vad fick dig att köpa just den?

- Den var annorlunda. Något ovanligt. Den verkade dessutom inte ha någon större skada fast den hade blivit inlöst.

Motorhuven, strålkastaren och blinkljuset i ena sidan behövde bytas. Kylaren hade fått en smäll och läckte och grillen var skadad.

- Berätta hur det gick med projektet.

- Det gick långsamt. Första året stod den kvar i England och väntade. Andra året, när jag ändå var i England på semester, bytte jag kylare och uppdaterade bilen med en kromad grill från en nyare modell. Bilen var egentligen en Series 1 med tråkig plastgrill. När semestern var slut, körde jag hem bilen till Sverige.

Sedan gick det några år innan jag började åtgärda rosten. Bilen fick svetsas runt bakrutan och vindrutan, vilket var lite av en obehaglig överraskning.

När de reparerade bitarna skulle lackas tog det ett halvår innan det blev bra. Men lacken blev fin till slut.

Då var alla de stora bitarna klara och jag tappade motivationen att fortsätta. Jag ställde ut bilen på Thulinsträffen ett år medan den fortfarande hade UK-registrering. Annars stod den mest som en del av min bilsamling.

Det var först för tre år sedan det började hända något med projektet igen. Jag upptäckte att det nästan inte finns några regler när det gäller att registrera bilar om man för in dem i Sverige som flyttgods, så jag gjorde det och fick svenska skyltar på den. Sedan försökte jag sälja den på auktion fast det saknades lite smådetaljer. Det gick tyvärr inte.

Men jag behövde mer plats och ville

verkligen bli av med den eftersom det var den största bilen jag ägde. Till slut lyckades jag ta itu med småbitarna som var kvar att göra. Jag gjorde bilen helt färdig, bytte kamrem och gjorde en stor service på den. Sedan ställde jag på den och körde med den till klubbens årsmöte i Möckelsnäs.

Efter det satte jag den till salu på Blocket. Jag fick bara ett enda svar från en som ville byta in en BMW plus pengar. Senare bytte jag BMW:n mot en Daimler och lite mer pengar

I slutänden lyckades jag sälja Daimlern utan inbyten och var ganska nöjd fast jag förlorade en del pengar. Men åtminstone hade jag roligt det mesta av tiden. Rovern bor nu med sin nya ägare nära Växjö.

- Vad är ditt värsta minne av att äga bilen?

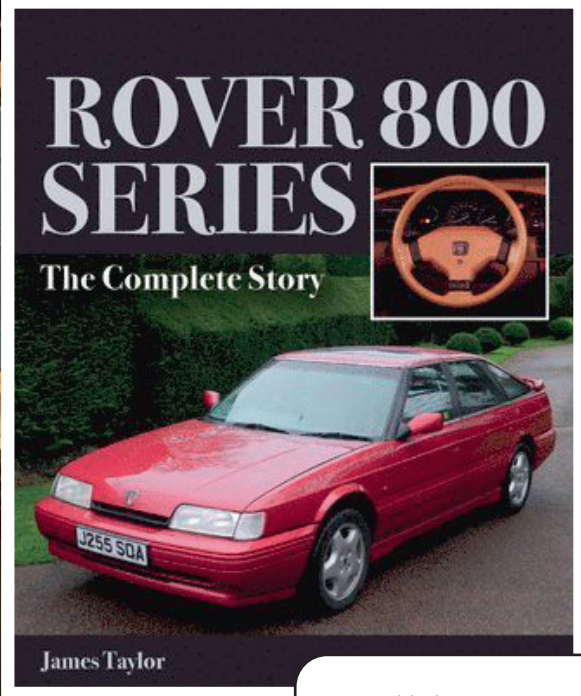
- Upptäckten av rosten kring rutorna. Det var illa. Och det var inget kul.

- Vad är ditt bästa minne av den?

- En härlig eftermiddag i somras när jag körde studentkörning genom Malmö i den och kunde se de glada ungdomarna där bak.

Det är en trevlig tanke att ha omvandlat ett vrak till ett fullt fungerande fordon som kan sprida glädje. ►





Julkappstips!
Fin julkapp till den som vill läsa mer om Rover 800. Går att köpa via exempelvis Bokus för 283 kr.



Rover 800 limousine
- en stor platstjuv i samlingen

Sett på stan!



Rover-spotting

Ibland när man är ute och rör på sig så dyker det upp en känd filur vid vägkanten eller på en parkeringsplats. Här kommer några exempel.

Om du ser din bil här, skriv gärna till oss på Roverbladet. Berätta om bilen och lite kring dess historia.

Bild 1-2

Rover P6 2000TC 1972

Bilen är i trafik och har en ganska ny ägare, kanske någon som är medlem i klubben?

Bild 3-4

Rover 825 SI aut, 1996

Bilen är i trafik och jag tror mig veta att vi har ägaren med oss i klubben redan.

Bild 5-6

Rover P6 2200TC 1974

Bilen är i trafik och används regelbundet titt och tätt av en skånsk göteborgare som även han är medlem i klubben.

Obs!

MHRF- försäkringens julkalender

bjuder på kul
hjulstämning
och bra saker
många inte vet
om Sveriges
äldsta – och
största –
försäkring
för historiska
fordon. Du
hittar den på
mhrf.se och
kan öppna
luckor från och
med 1/12!

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

Ett år fyllt av utveckling och engagemang



Under 2022 har vi börjat komma ur en dramatisk tid med pandemin, men det är inte över än. (Läs hela krönikan på mhrf.se fr.o.m. 27/11!)

Genom MHRFs kansli och styrelses engagemang och arbete verkar vi ständigt för att utveckla den fordonshistoriska rörelsen, helt i enighet med förbundsstämmans beslut. Extra kul för oss på MHRF är att, efter alla restriktioner, få träffa de förtroendevalda igen. Vi ser fram emot att träffa dem – liksom alla andra fordonsentusiaster – på så många evenemang som möjligt nästa år! Om pandemin tillåter. Till dess önskar vi en god jul.

Kurt Sjöberg förbundsordförande MHRF

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.

TS inför lättnader för entusiastfordonsägare

Transportstyrelsen vill från och med nästa år underlätta ursprungskontroll och teknisk identifiering för entusiastfordonsägare. Bland annat. (Läs mer på mhrf.se!)

Transportstyrelsens nya föreskrifter för ursprungskontroll och teknisk identifiering av historiska fordon innebär en tydlig uppdelning av ansvaret mellan besiktningsorganen och Transportstyrelsen. Vidare ska en ursprungskontroll inte granska fordonet, utan endast fokusera på just ursprung. Med andra ord har Motorhistoriska Riksförbundet, efter flera års god och konstruktiv dialog med Transportstyrelsen, utöver uttömmande remissvar, fått ett stort genomslag. – De beslutade föreskrifterna presenterades i Arbetsgruppen för registreringsbesiktning, i vilken MHRF är en aktiv part i, när vi träffades i slutet av oktober, säger MHRFs generalsekreterare Jan Tägt. Extra glädjande är att Transportstyrelsen gärna ser MHRF som en tillgång för de berörda.

Bland nyheterna är att såväl besiktningsorganen som fordonsägare i samband med en registreringsbesiktning kan komplettera med handlingar i efterhand. MHRFs generalsekreterare tipsar därför att förhöra sig vad som verkligen efterfrågas för en smidigare hantering.

Transportstyrelsen har även tagit fram en reviderad definition av vad ett historiskt fordon är, även den helt i MHRFs linje. Vidare – redan från och med den 1 januari 2023 – sänks myndighetens ursprungskontrollavgift från tidigare 1 100 till 850 kronor.

– Många fler än dessa frågor som MHRF lyft sedan 2009 har nu i stor utsträckning fått sina föreskriftslösningar som leder till flera lättnader för många entusiastfordonsägare, sammanfattar Jan Tägt.

Den 1 februari, när de nya föreskrifterna börjar att gälla, tar MHRF emot nya ärenden rörande ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

Göran Schüsseleder *kommunikatör MHRF*

MHRF vill nå dagens motorburna ungdom

– det är de som kommer att framföra gårdagens fordon på morgondagens vägar!

Motorhistoriska Riksförbundet hoppas att även dagens motorintresserade ungdomar kommer att bli en del av den fordonshistoriska rörelsen. Det är ju de som ska framföra gårdagens fordon på morgondagens vägar.

Utöver att ge aktivitetsbidrag till motorträffar över generationsgränserna, som nu senast till MHRF-klubben Blekinge Veteranbilsklubb, har förbundet under hösten börjat kontakta fordonsrelaterad ungdomsverksamhet och skickat bland annat Egenkontrollguiden med tillhörande checklista över hela landet. Uppskattat! Läs mer på mhrf.se (sök på ungdomar).

Egenkontrollguiden? Den finns att ladda ned gratis på mhrf.se/fordon/agarguider.

Göran Schüsseleder
kommunikatör MHRF

Förbundsstämman 2022

MHRFs stämma med ett ord: enighet!

På Motorhistoriska Riksförbundets stämma den 22 oktober, som hölls på Scandic Star i Sollentuna, var delegaterna eniga på samtliga punkter. Så även rörelsens utmaningar. Med stark ekonomi och nya krafter i styrelsen, ledamoten Alexander Engström och förbundsökonomien Lennart West (*i mitten*), ser vi på framtiden med tillförsikt. Ej att förglömma tack vare kansliets insatser som leds av Malin Erlfeldt, förbundets kanslichef (*längst till vänster*).

Kurt Sjöberg

förbundsordförande MHRF (längst till höger)



**Mer om stämman
– och bilen – på mhrf.se.**

Rullande underhåll(ning)



Text och bild Henrik Olsson

V ar går egentligen gränsen när det kommer till förbättringar och förändringar av våra ögonstenar? Hur petig ska man vara när det kommer till funktion kontra originalitet? Vid ett bilägande som sträcker sig över ett decennium eller mer så är det inte konstigt att bilen ändrar personlighet. Kanske gör man som ägare också det?

Min Rover Eight Twenty Vitesse Coupe från 1993 har varit med mig sedan Sveriges nationaldag 2009. Det var nämligen då jag styrde norröver från den regniga staden på Västkusten rattandes denna magnifika vagn. Samtidigt som jag lämnade alla goa gubbar bakom mig så tändes nog elden ordentligt i mig som tidigare bara hade pyrt.

Bilmodellen ifråga, Rovers stora och lyxiga coupe hade jag fått upp ögonen för några år tidigare då jag körde en liten Tomcat-coupe. Via frekvent användande av internetform i England så växte min inställning till den större coupens förföriska linjer fram. Däremot hade jag aldrig sett någon 800 coupe i verkligheten när jag satte mig på ett flyg tidigt en morgon mot Landvetter. Min fru, världens tålmodigaste kvinna, hade alltså för andra gången på bara några år kört mig till Arlanda för att

jag skulle flyga över halva landet i syfte att köpa en osedd bil. Vad kan man säga?

Den förra ägaren hade bara haft bilen ett kort tag och visste egentligen inte mycket om den. En hel del av informationen jag fick var egentligen fel, men det spelar i slutändan ingen roll. Om man älskar Picasso, ska åka och köpa en specifik Picasso och det visar sig vara en annan Picasso så går det kanske på ett ut? Jag kan inget om konst, men det känns inte konstigt att



resonera så.

Det största felet med denna var att det var fel motor i den enligt annonsen. Jag åkte för att titta på en 827 med Hondas

V6-motor men åkte hem i en 820 turbo med Rovers turbomotor. Äsch, detaljer! Värre var egentligen att den var i sämre skick än utlovat, bland annat med en spräckt bakre stötfångare - och det vet vi hur mycket trubbel det innebär.

Väl hemma så inleddes en uppfräschning och översyn av exteriör och interiör. Vissa detaljer återfick sina korrekta färger, exempelvis så var den övre delen av stötfångarna lackerade i bilens färg, och de skulle vara svarta. Stötfångaren bak reparerades samtidigt med vissheten om att det skulle spricka inom en vinter eller två. (Det gjorde det också och den är nu ersatt med en "ny" stötfångare.) Oljan i växellådan byttes även och bilen fick såklart en rejäl service. Sedan var det mer permanenta saker som började bytas ut eller renoveras. Nya stötdämpare kostades det på plus några andra detaljer i hjulupphängningen, och ett rostfritt avgassystem inhandlades från England.

Därefter intog bilen ett mer normalt förhållande mellan användning/renovering. Inga större fel har egentligen inträffat så det har hela tiden varit ett rullande underhåll. Vissa delar har bytts ut löpande och det har även skett

en liten försiktig uppgradering av diverse funktioner.

Så vad är då okej att förändra? Här befinner jag mig lite i ett dilemma. Det har nu gått drygt 13 år sedan bilen kom hem till mig och från den dagen har situationen kring Rovers större Coupe förändrats. Det var en ovanlig bil då, men idag börjar den bli unik. Det finns förvisso ett antal rullandes i Europa och i Storbritannien, till och med några i Sverige, men det här börjar bli en raritet. Vad är då okej att göra?

Det är ingen hemlighet att det sitter "fel" fälgar på bilen idag. Jag har satt på 17 tums Vitesse-fälgar från modellen som kom 1995. Enligt mig mycket snyggare. Det sitter även "fel" bakljus på bilen. Originalet från 1993 ska ha orangea blinkerglas, mina är rökfärgade från 1996. Enkla grejer att byta tillbaka.

Bakljusen har jag kvar, men fälgarna bor numera hos, om det är Anders Albihn eller Gunnar Björkenor. Så då är frågan, mina andra förbättringar av bilen, är det något att skämmas över?

Förbättring: Ett högt monterat centrerat bromsljus. Det här gjorde jag ganska tidigt. Jag fick hem ett bromsljus för bakrutan avsett för en coupe från 1996. De tidigare

coupéerna hade inget sådant men jag tycker det för det första är en snyggare lösning och även en viss säkerhetsfunktion. Men inte original.

Förbättring: Instrumentbelysningen. Det är som bekant halvljuslag i Sverige. Jag har ingen halvljusautomatik monterad, utan justerar detta manuellt med vredet. Problemet är att när ljuset slås på så dimmas all belysning av funktionerna i instrumentpanelen ner.

Alla knappar på ACn och fläkttreglaget släcks, avsedda för att synas endast när det är mörkt ute. Tyvärr blir det då omöjligt att se något av det som informeras om i dagsljus. Här har jag nu monterat en strömbrytare som helt enkelt låter de upplysta knapparna vara upplysta om jag så önskar.

Mycket fiffigt och det är även gjort på ett snyggt sätt. Jag ser nu samtliga kontrolllampor, ute-/innertemperatur etc. Men inte original.

Förbättring: Uppgraderade krängningshämmare. Det är allmänt känt att de äldre Rover 800 mk2 rör sig som en berusad valross över vägen. Vaghållningen är inte dålig men bilen niger och kränger mycket vid lite mer inspirerad körning. Efter 1996

fick Vitesse-modellen tjockare krängningshämmare fram och bak, kanske den mest eftertraktade uppgraderingen som Rover 800-ägaren vill åt. Dessa eftertraktade krängningshämmare fick jag tag på för ganska många år sedan och de monterades i kombination med nya polyuretanbussningar. Skillnaden på hur bilen betar sig före och efter bytet är astronomisk. Men det är inte original.

Förbättring: Expansionskärnen på Rover 800 är en svag konstruktion och de spricker. Detta är något som gäcker de flesta Rover 800-ägare förr eller senare och så även mig. Jag gjorde ett test att laga den feta plasten med glasfiber men det misslyckades. Lösningen blev att då montera ett expansionskärn från en Volvo 850. Ett klassiskt byte i Storbritannien och om det är något som är lättillgängligt här så är det gamla Volvodelar. ▶



◀ I nuläget åker jag alltså runt med ett fullt fungerande expansionskärl som inte bara fyller sin funktion, utan det är även helt. Men det är inte original.

Förbättring: (Nåja) Det ska väl erkännas att jag tycker det är kul med lite klipp i maskin. Original hade min Rover Eight Twenty Vitesse Coupe från 1993 med Rovers T-serie Turbomotor 180hk. De första Rover 800 var nämligen något svagare då de hade ett lägre laddtryck än övriga Rovers turbomatade bilar som hade 197hk. Även i 180hk modellen finns massor av kraft. Vridmomentet är riktigt trevligt. Därför ska jag här och nu erkänna att jag har bytt ut funktionen av laddtrycksstyrning mot en elektronisk variant där jag med några enkla knapptryck

kan byta mellan grundtryck (ca 150hk) upp till vad man törs, vilket ger närmare 230hk. Vridmomentet är i detta läge makalöst och kraften som finns redan från 2200 varv ger en märklig känsla. Bilen förvandlas till ett monster. Och i skuggan av detta kommer nästa förbättring, nämligen en uppgraderad växellåda. Jag har haft en del problem med min växellåda efter en olycka där jag körde på en stor sten som låg på vägbanan och i skuggan av det har jag nu fått mina differenttiallager utbytt mot en förstärkt modell. Om det fortfarande är någon som sitter längst bak i salen som småsover och inte räknat ut det själv så förtydligar jag att det alltså verkligen inte är original.

Så hur ska den här säcken då knytas

ihop? Frågan uppstår: Var går gränsen för mig och var går gränsen för bilen? Nu är vi på väg mot 2023. Den sista skatten är betald och nästa gång bilen besiktigas kommer det bara behövas vartannat år. Min Rover Eight Twenty Vitesse Coupe har 30 år på nacken och synen - min syn på den - har förändrats. Jag börjar ändra inställning. Jag vill nu snarare ha klassikern, inte maskinen. Det som nyss var en dagligen använd sommarbil där prestanda och funktion stod högt i kurs är numera en glidare som används sparsamt och med försiktighet på söndagarna. Som sig bör.

Så då växer frågeställningen inom mig, för jag är kluven kring dessa funderingar kring form/funktion. Borde jag börja återställa den igen? Har jag... mognat?



Dags att återgå till originalet?

Roverklubbens Årsmöte 2023

Årsmötet kommer att äga rum på
Katrinebergs Folkhögskola
i Vessigebro i Halland
fredag-söndag 19-21 maj

Sätt kryss i kalendern.
Mer information kommer!





Årsstämma MHRF 2022-10-21

Årets årsstämma gick som vanligt av stapeln på Scandic Star i Sollentuna. Vi inledde med kaffe och jag hade då nöjet att lämna över en bensinpump till Gunnar Björkenors Rover 820 TI. Mitt eget garage kunde därmed bli något mindre belamrat av "miljöfarligt avfall" och Gunnars Rover fungerar igen som den ska. Ett typexempel på win-win! Eller kanske Åter-win?

Kurt Sjöberg, som är Förbundsordförande inledde med en tillbakablick på det gångna året. Pandemin orsakade mycket skada men ekonomin har kanske något motsägelsefullt ändå stärkts genom att det blivit färre försäkringssskador, och det har hållits Teams möten snarare än fysiska möten som medför större kostnader.

Året har även med sig en del positiva nyheter kring bland annat ursprungskontrollen som ser ut att förenklas. Det var även ett uppmärksammat fall kring "import av miljöfarligt avfall" där det slutligen blev en vinst i rätten.

Valet 2022 innebär en ny regering och

även till viss del en ny riksdag. Det i sin tur betyder att nya kontakter måste knytas.

Därefter berättade Bent Fridholm lite kring MHRFs historia, en mycket intressant dragning. MHRF har även en ny hemsida där man kan läsa mer kring detta och annat. (mhrf.se)

Det blev tid för frågor och de tre områden som diskuterades flitigast var förnygring inom hobbyn, försäkringen och bränsle i framtiden. Vi (hobbyn) står inför stora utmaningar där förnygringen kanske är den största. Kring försäkringen blev det diskussion kring marknadsföring och konkurrens med andra försäkringsalternativ som finns därute.

Malin Erlfeldt berättade sedan om förändringsarbete inom MHRF med en ny hemsida men även kring digitalisering av försäkringsansökan. Oron kring digitalisering lyftes men som en deltagare på stämman beskrev det så går det även att genomföra ansökan med "operativsystemet POP95", dvs Penna Och Papper...

Efter detta blev det lunch och sedan kunde stämman dra igång där 67 klubbar var representerade. Roverklubben representerades av mig själv och vår ordförande Tomas Börjesson. Stämman genomfördes sedan väldigt snabbt. Den punkt som kanske kan nämnas är att medlemsavgiften som klubbarna betalar kommer att höjas enligt index. Det fanns däremot inga inlämnade motioner och heller inga klubbar som sökte medlemskap. Vår egen Anders Albihn valdes även om som ledamot för ytterligare en period.

Efter stämman blev det fika och därefter hemfärd. För egen del är det bara några kilometer men Tomas och Anders (som körde högerstyrd Rover 827) hade en lite längre bit hem även om resan i en Rover 827 nog kan betecknas som mycket angenäm.

Jag tackar för förtroendet att representera klubben även 2022 och ser fram emot 2023.

Henrik Olsson

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 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



Klubbaktiviteten "Kaffeturen" - ett vinnande koncept

I Skåne träffas vi bland annat på våra kaffeturer. Dessa har pågått varje säsong sedan 2019.

Ordförande för Kaffeturen är Gunnar Ahlqvist och kommunikationschef är Anders Palmqvist. På sin E-postlista har Anders 59 adresser som löpande får information om kommande turer och andra träffar.

Säsongen 2022 var alltså fjärde året i rad. Det blev fyra träffar. Tidigare år har vi kunnat genomföra sex träffar under säsongen men i år krockade två planerade turer med "Öppet hus hos English Car Care" i Löddeköpinge och "British Motor Meet" i Hjo.

Arrangemangen har gjorts av medlemmar som identifierat bra fikaställen och förberett för kamraternas besök. Stor gemensam parkering har alltid funnits.

Vi träffas, sparkar däck, fikar och pratar. I genomsnitt 20 medlemmar har kommit på varje träff i de mest varierande Rovermodellerna.

Här ser du bilder från de fyra träffarna. Vi ser alla fram emot nästa säsong.

Per Hahn



BEHÖVER DU ORIGINAL RESERVDELAR TILL DIN MG ROVER?

Min bil Täby har sedan 1 september 2017 tagit över agenturen för MG Roverparts Sverige som tidigare låg i Lomma.

Vi kan tillhandahålla original reservdelar och erbjuder service och/eller reparation av MG Rover.

Välkommen att kontakta oss!

min bil

Min bil Täby
Kemistvägen 4
183 79 Täby
Tel: 08-68404460
E-post verkstad: taby@minbil.se
Reservdelar: reservdelar@minbil.se



www.minbil.se

www.mgroverparts.se

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.

Snart börjar ett nytt, fräscht och orörd år. Vilket avtryck tänker du sätta?



Tips! Mini "kula" till julgranen finns att köpa hos flyingtiger.com för 30 kr.

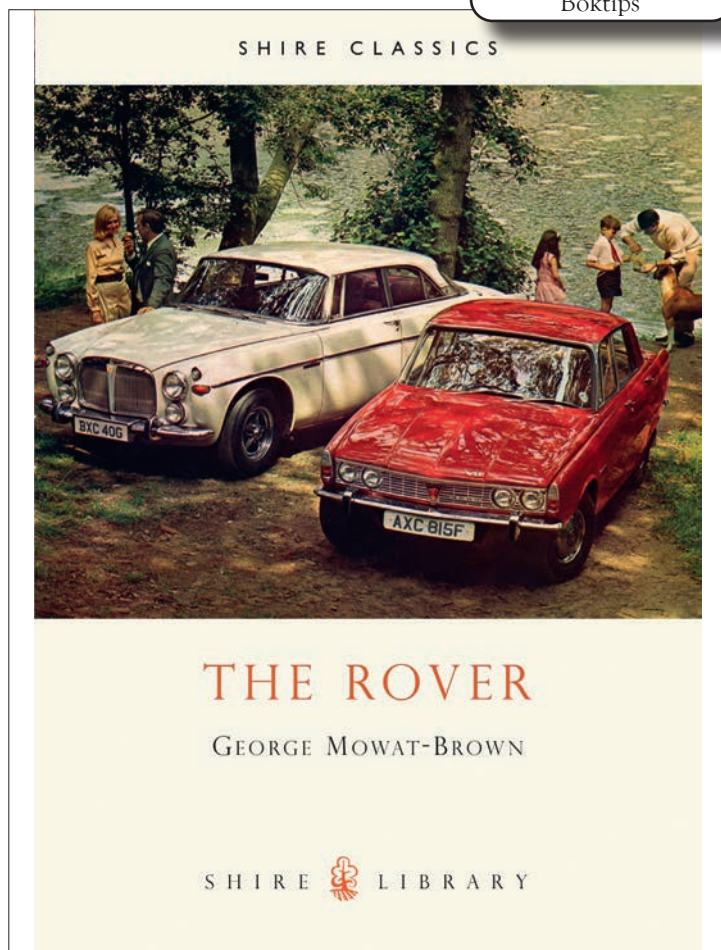
Lösning Lätt

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

Lösning Medium

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

Boktips



I nästa nummer!
Rovern och fotomodellen...



Musiktipset

Varje enskild situation kan kräva sin egen musik. Det gäller att hitta sina favoriter. Här kommer ett lite axplock från vinylhyllan som går att spisa, kanske i samband med att du läser Roverbladet:

Bild 1. Varför inte slå på The Dubliners version av den klassiska The Wild Rover. Passar till alla tillfällen, både till fest och vardag.

Bild 2. För de lite tuffare grabbarna så rekommenderar redaktionen Rover Remix. Det är fördelaktigt om denna lyssnas på iförd hoodie eller tjockare halskedjor.

Bild 3. För festen så krävs lite partystämning, vad kan gå fel om man låter nålen komma i kontakt med titelspåret på Party With The Rovers?

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
Tel 0707-64 53 00





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.

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:

roverbladet@roverklubben.se



Bensinen var i alla fall bättre för



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

AUGUST 7TH 1971 • EVERY MONDAY

THE

ROVER

2¹/₂p

STARTING TODAY
NEW FUN STORY
THE
**CONGO
CANARY**

