

ROVERBLADET

Nummer 125, mars 2022. Officiellt organ för
Rover Club of Sweden, bildad 1986.



Rover Club of Sweden

Ordförande

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

Sekreterare

Per Hahn
Storgatan 1
343 32 Älmhult
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

Kassör

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

Revisor

Mats Johansson
Norra Esplanaden 14
574 31 Vetlanda
Tel: 0383 - 13 629
furubo14@hotmail.com

Klubbshopen & valberedning

Kent Klar
Brännelidsvägen 6
517 91 Bollebygd
Tel 0764-00 93 72
roverclubshop@yahoo.se

Referensbibliotek

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

Vice ordförande

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

Ledamot

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

Ledamot

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

Ledamot

Björn Wennerberg
Mossängsvägen 28
429 34 Kullavik
Tel: 0705-95 05 20

Revisor

Carola Pettersson
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 0706-24 86 99
carolapettersson.se@gmail.com

Revisorssuppleant

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 67 Göteborg
anders.albihn@yahoo.co.uk

RCoS Bilförmedling

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

Ansvarig utgivare:

Thomas Eckered

Kontaktman för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)
Björn Wennerberg
Mossängsvägen 28
429 34 Kullavik
Tel: 0705-95 05 20

Rover P5 (1959-73)
Lars-Åke Larsson
Gillberga
744 95 Vittinge
Tel 0224-613 08
cubo.larsson@gmail.com

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
tomas.borjeson@gmail.com

Rover 600
Anders Hjelmström
Tovared 104
314 97 Tovared
Tel 0707-406 064

Webmaster

Carola Pettersson
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 0706-24 86 99

Rover Club of Sweden

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

Försäkring genom Rover Club of Sweden

MHRF-besiktning personer.

Tomas Vemmenby Ludvikagatan 41 252 63 Helsingborg 0738-255110	Thomas Astler Gryta 5744 761 75 Norrtälje Tel 0176-232660	Tomas Börjeson Segerlindsgatan 26 416 53 Göteborg Tel 0707-798288
--	--	--

Mats Johansson Norra Esplanaden 574 31 Vetlanda Tel: 0703-31 36 29	Tommy Hadrys Almvägen 33 271 71 Nybrostrand Tel: 0769-47 33 60 e-post: tommyhadrys@hotmail.com
---	--



Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

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

Har du e-postadress får du gärna meddela kassören.

Vi saknar sådan adress till några av er medlemmar. Tack på förhand. thomas.eckered@telia.com

Roverbladets adress

Thomas Eckered, Kassör
roverbladet@roverklubben.se

Layout

Erik W. Graver

Rover Club of Sweden på Internet.

RCoS har en egen hemsida med bilder, Roverbladet samt länkar till andra Roversidor. Adressen är:
www.roverklubben.se.



Ordförandens ruta

Nu går det snabbt åt rätt håll - framåt! Det blir ljusare, dagarna blir längre och energin ökar. Hög tid att planera det nya året. Kanske du protesterar - "varför planera, det blir bara kaos ändå". Men ett planerat kaos är mycket roligare än ett kaotiskt kaos!

I Roverklubben ser vi självklart framåt. Fler träffar planeras runt om i landet. Vi hoppas att pandemin skall lugna ner sig så att vi kan träffas och ha trevligt med rally, middag och årsmöte "i dagarna tre". Detta händer 27-29 maj och alla medlemmar är inbjudna. Vi ses i Småland. och du hittar all information på mittuppslaget. Men du måste anmäla dig och betala senast 13 april. Även British Motor Meet i Hjo planeras 5-7 augusti - anmäl dig redan nu (länk finns på RCoS hemsida)!

En liten upptäckt från energikrisens Europa - när elen var som dyrast kostade det mer per mil att köra en Tesla än en Rover V8 på 98/E5. Och vilken låter vackrast?

Pandemin har gjort att vår familj kör ovanligt lite bil vintertid. Det blir bara ca 50 mil per månad för nödvändig inhandling mm. Så få mil att vi numera nöjer oss med "Pelle" - vår ganska nyinköpta Rover 75 2-Litre.



Vinterbilen Rover 820 fick nyrenoverade bromsar och tackade med ett blankt besiktningsprotokoll. Men nu har den ställts av t v - som "reservbil" om behov plötsligt uppstår.

Ordförande Bengt

PS: Vill du göra vår kassör Thomas riktigt glad, om du inte redan gjort det! Betala medlemsavgiften senast 31 mars.

DS

Ordförande Bengt

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Dan Tamrin, Ola Lundblad, Thomas Forsberg, Arne Abrahamsson, Henrik Olsson och Bengt Alfedsson.

Manusstopp:

Nr 126 15 april, ute i juni
Nr 127 15 juli, ute i september
Nr 128 15 oktober, ute i december
Nr 129 15 januari, ute i mars

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 juni 2022.

I detta nummer:

Ett lyckat distansköp	4
Håll koll på kröken	6
Hoppсан - det blev en SD1	8
Rover P4 70 år 2019	10
Jodå - min P4 lever	13
Tema i Roverbladet (nr 126)	13
Årsmöte 2022 Småland	14
Kolven som försvann	16
Naturfynd - inte Rover	17
På min barndoms vägar	18
Här träffas vi	22
Annonser	24
VIS-motorer och nyckelskal	25
MHRF	26
Klubbshop sid	27
SD1 3500 1976	28

Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida 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 till uppgifterna. Lägg gärna till en bild om sådan saknas.

Behöver du hjälp så kontaktar du Carola Pettersson. Hon hjälper gärna till.

Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av klubbens grundare

Axel Dufweke, en av klubbens 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

Redaktionen informerar

Decemernumret av Roverbladet (nr 124) blev mycket bra och några medlemmar har berömt det. Det var första Roverbladet med Erik Graver som ny layoutredaktör. Det blev ett gott samarbete med Henrik Olsson, som ansvarade för att ha sammanställt innehållet och skrivit flera artiklar.

Marsnumret 125, som du nu läser, har undertecknad redaktör sammanställt. Juni-numret 126 kommer Björn Wennerberg att ansvara för, medan Rikke Henriksen (som tidigare redigerat flera Roverblad) ersätter Tomas Börjeson med nr 127.

Det är fascinerande att vara med och skapa Roverbladet. Varje gång jag får kontakt med en medlem, som jag inte känner närmare sedan tidigare lär jag mig något nytt. Jag får höra berättelser om inköp, renoveringar, resor och allt annat som berör gamla fordon - det kan vara Rover eller andra märken. Den samlade kunskapen hos alla medlemmar i Roverklubben är enastående. Det enda jag önskar är att fler ville dela med sig till alla klubbmedlemmar. En bra kanal är Roverbladet och din text kan se ut hur som helst bara den är läslig. Vi snyggas till om det behövs. Epost-adressen är roverbladet@roverklubben.se. Fotar du med mobilen går det bra att SMS:a bilder till någon redaktörs mobil.

Redaktör Bengt

Omslaget föreställer:

"Rulle Rover" vid Dragon Gate i Tierp.



Rover SD1.

Ett lyckad distansköp

Jag och min son Johan har drabbats av någon sorts beroende av Rover SD1 och under ganska lång tid har vi samlat på oss ett antal bilar. Det är alltid spännande när en annons dyker upp och något nytt fynd ska tittas på eller hämtas och i den här lilla texten tänkte jag berätta om ett sånt tillfälle.

Av Dan Tamrin

Våra familjer är på en gemensam semesterresa på Sardinien och när man inte äter god mat eller badar eller håller på med andra semesteraktiviteter kan man ju alltid ta en titt på Blocket. Där var väl inget som lockade speciellt mycket men det fanns i alla fall en annons på en Rover P6B som såg fin ut så jag läste igenom texten och där lite i förbigående och som sista mening skriver säljaren "Har också en 84:a som stått några år".

Och där slår bilannonsfrossan till med full kraft.

Hjärnan ställer om från semesterns lätta till febril aktivitet. Vilken bil kan det vara, var i landet finns den, varför ingen ordentlig annons, tänk om det är.....

Det finns inte många 84:or i Sverige och vi vet att i den del av landet där säljaren bor har det funnits en silverfärgad Vitesse men namnet på säljaren stämmer inte med namnet på ägaren av den bilen. Vi bara måste få veta vad som göms bakom den anspråkslösa lilla meningen i annonsen.

Trots invändningar från vissa av resesällskapet som tycker att bilaffärer inte hör hemma i en semestervecka på en medelhavsö traskar Johan iväg för att hitta en plats med någorlunda bra mobiltäckning och ringer säljaren.

Det visar sig att säljaren är ombud för ett dödsbo som äger SD1:an, han vet inte så mycket om bilen men den är silverfärgad och har insprutningsmotor. Bingo! Skicket beskrivs som rostig, dåligt batteri men har startats, någon spekulant har

tittat på den men var nog mest intresserad av motorn. Dödsboet vill ha en snabb och smidig affär och efter lite prisförhandlingar träffas en överenskommelse som alla är nöjda med.

Yes! Vi har en SD1 Vitesse (till) i vagnparken. Det är en ovanlig bil, knappt 4000 tillverkade och i Sverige finns 4 eller möjligen 5 exemplar. Jämfört med de SD1:or som såldes nya i Sverige är det en helt annan bil vad gäller prestanda och körupplevelse.

Hemma igen och dags att planera hämtningen. Det är alltid lite bekymmer då ingen av oss har tillräckligt många bokstäver på körkortet för att dra en Rover på en släpkärra utan att det blir olagligt på något sätt. Alternativet att hyra en biltransportbil faller på kostnaden då körsträckan blir runt 80 mil.

När det här utspelades hade inte den så kallade gigeconomien slagit igenom, det fanns så vitt vi vet inga facebookgrupper där man kunde lägga in önskemål om transporter och få en massa erbjudanden. Som ni förstår finns bara ett alternativ kvar - vi kör hem den.



Slangbyte i Småland.



I väntan på nya däck.

”Yes! Vi har en SD1 Vitesse (till) i vagnparken. Det är en ovanlig bil, knappt 4000 tillverkade och i Sverige finns 4 eller möjligen 5 exemplar. Jämfört med de SD1:or som såldes nya i Sverige är det en helt annan bil vad gäller prestanda och körupplevelse.”



De tre bilarna samlade hos Roverklubben på Eskilstuna veterandag 2018.

En bil som inte varit i trafik på många år, som vi inte sett, inte ens på bild och än mindre provkört. Vi har egentligen ingen aning om i vilket skick den är. Den ska vi köra hem, en resa på 40 mil. Spännande. Dags för hämtningen, min blå Vitesse har fått ställa upp som reservdelsbil och tillfälligt låna ut delar som kan vara bra att ha med sig. Alla delar, massor av verktyg och bra att ha saker stuvas i min vita 3500SE som ska ta oss ner till Småland och förhoppningsvis även tillbaks till Stockholm i sällskap med sin nya kompis. Resan söderut gick naturligtvis problemfritt och vi anlände till säljaren på avtalad tid. Han hade laddat batteriet, fyllt luft i däcken och kört hem vårt fynd till sin bostad. Den stod på gatan utanför huset och glänste....eller det kanske är fel ordval, snarare såg den lite trött och ledsen ut, eller mycket. Men sett från den positiva sidan så har vi sett värre, det är inget totalt vrak, det här ska nog gå bra. Vi ska bara ta en liten provtur runt kvarteret för att se att det inte är något

uppenbart fel som äventyrar hemresan. Det visar sig omedelbart att det inte bara var batteriet som var dåligt, startmotorns sista start förbrukades nog när säljare körde hem bilen för den var helt död. Som av en tillfällighet var bilen parkerad i en backe med nosen åt rätt håll så det gick ju bra att rulla igång den och med ett öronbedövande vrål startade V8:an snabbt. Vi hade ju noterat att avgasröret var av betydligt grövre snitt än original men att det skulle låta så här mycket var oväntat. Vi skrämde nog upp det sömniga villakvarteret ordentligt på vår lilla rundtur men bilen verkade kunna både gasa och bromsa samt svänga åt önskat håll så vi återvände till platsen i backen och klarade av betalning och pappersarbete. Hemfärden påbörjades med rullstart och en tur till byns bensinmack där vi utan att stänga av motorn tankade fullt medan en av oss höll uppsikt under bilen ifall det skulle vara något läckage från tanken. En sista koll under huven innan avfärd gjorde att det blev panikflyttning

bort från mackens bensinpumpar till en mer brandsäker plats. En torrsprucken bränsleslang sprutade bensen över motorn men allt gick bra och den medhavda brandsläckaren behövde inte användas. En passande slang letades fram ur reservdelslådan och monterades, bilen rullades igång och inget mer läckage syntes.

Nu var det hög tid att komma iväg, vi har ju en ganska lång resa framför oss och en överhängande risk för fler obehagliga överraskningar. Det går ganska bra och bilen rullar lättare och lättare när stelheten efter ett långt stillestånd gradvis släpper. Men det finns ett undantag, ett bromsok fram vill inte släppa greppet om skivan efter varje inbromsning. Det blir bättre efter några kilometers körning när lite material slitits bort men för säkerhets skull undviker vi att använda bromsen i fortsättningen.

Den vrålände V8:an blev mer och mer tröttsam att lyssna på och det kom dessutom in ganska mycket avgaser i kupén så ett förarbyte blev nödvändigt,

Forts. Ett lyckat distansköp

Johan får ta över min vita och jag intar förarplatsen i nyförvärvet. Milen avverkas i rask takt och innan vi kör ut på E4 vid Norrköping behöver besättningarna fylla på energidepåerna. Jag stannar i ett avlägset hörn på vägkrogens ganska tomma parkeringsplats och låter motorn vara igång medan Johan går in för att köpa lite dricka och något ätbart. Ganska snart börjar temperaturmätarens nål närma sig oroväckande höga värden och jag inser att jag måste köra för att få lite fartvind genom kylaren. Efter några bullrande varv runt parkeringen börjar övriga kunder lägga märke till mig, småbarnsföräldrar med orolig blick lyfter upp sina tilingar och skyndar på stegen mot säkerheten inomhus. Jag börjar känna mig ganska obekvämd med situationen men då dyker Johan upp med sina inköp och vi kan fortsätta färden mot Stockholm. Resten av resan förlöper utan dramatik och ganska trötta men nöjda kan vi parkera hemma hos mig och där i sensommarnattens svaga ljus ser bilen ganska trevlig ut.

Nästa dag blir det en grundligare undersökning och demontering av startmotorn och då kunde vi också se att det grova avgassystemet inte var orsaken till ljudnivån för det satt överhuvudtaget inte ihop med motorn, båda främre rören var helt avrostade.

En väldigt positiv överraskning var att när jag av nyfikenhet skruvade bort en ventilkåpa möttes jag inte av svart gegga och koks utan av glänsande aluminium och ren olja. Den här motorn måste ha renoverats innan bilen blev stående.

Sen blev det som det brukar heta i bilannonser "lite småfix" med svetsning, lack, bromsreovering, däck osv färdigt lagom till vinterförvaringen. Dags att kolla annonser igen.

Håll koll på kröken, eller var finns det en treåring när man behöver dem..



Rallystart.

Min gamle vän Bengt berättade, när vi språkades vid till jul, att det skulle göras ett specialnummer om SD1 och undrade om jag inte hade något speciellt minne med just SD1.

Av Ola Lundblad

Klart jag har, dessutom ett där Bengt och Anna själva var med.

Sålunda begav det sig att år 1995 firade vår Danska systerklubb 10 år och vi kände att det kunde vara en kul utflykt. Som åkdon använde vi oss av min nyrenoverade V8S som knappt blivit inkörd efter en, mildt sagt, omfattande reovering. Färja från Varberg till Grenå varefter vi gjorde oss hemmastadda på hotellet. Nästa dag bar det av på rally längs vindlande småvägar kring fjordarna.

Det var både varmt, dammig och rejält skumpigt men allt fungerade som tänkt var. Väl tillbaka vid målet möttes vi av Danskt gemyt, ett par backar Danskt starköl alltså. Vi hade god tid på oss till vi skulle ha middag så vi stod kvar i solen och snackade tills det var en knappt timma kvar, gott om tid att åka de tre minuterna till hotellet, duscha och byta om.

Bilskrället totalvägrar starta.

Den hade gått som en klocka hela dagen och nu, när vi verkligen behövde den, så tvärvägrade den. En snabb felsökning gav vid handen att den nyrenoverade V8:n hade fin gnista men mina SU förgasare var kruttorra. Bort med baksätet och bort med locket till tanken. Upp med armaturen med sin matningspump, allt helt där, eller.....

I botten på tanken ligger en 90 graders gummislang som förbinder matningspumpen med röret, den hade hoppat upp. Det är nu problemen börjar. Den enda som möjligen kunde få ner handen i det lilla hålet var en treåring. Tyvärr var det väldigt ont om treåringar som ville köra ner handen i en halvfull bensintank. Ett stressat tänkande tar vid tills vi hittar en tumstock i en av de Danska bilarnas verktygslådor. Lite som två, ganska, gigantiska ätpinnar lyckas vi fiska upp slangen. Säkrar den med ett buntband, det enda som vi hade till hands. In i bilen och tillbaka till hotellet i en hastighet som hade fått Danska trafikpolisen att få frispel. Jodå, vi hann både dusch och klädbyte, i tid till middagen.

När jag påminde Bengt om historien visade det sig att han haft fler avhoppade slangar av samma modell. Lösningen? Byt dem i tid eller ha en treåring i beredskap, i nödfall fungerar en tumstock, helst en Dansk.



Framme!



Efter renovering.



Före renovering.



Vägfika.



En nik plåtskylt?

Hoppsan - det blev en SD1!



Ett kort förord till texten nedan, som skrevs (halvfärdig) redan februari 1995. Roverbladet skulle då ha ett temanummer om SD1! Som sagt - texten blev aldrig klar och våren 2022 skall vi åter ha ett temanummer om SD1! Ett bra tillfälle att skriva klart texten efter 27 år. Bilen är kvar i garaget efter 35 år och väntar också på att bli klar. Men det kräver lite mer arbete.

Av Bengt Alfredsson

Eftersom detta nummer av Roverbladet skall handla mycket om SD1 - känner jag att "skrivklådan" sätter in - jag tycker nämligen alltid att det är kul att få delge andra mina erfarenheter. Tro nu inte att jag skriver bara för att jag har "17 års daglig körvana av British Leylands kronjuvel" eller för att min bil "bara gått 3700 torra sommarmil sedan jag köpt den ny 1978" - sanningen är att jag kört Rover SD1 i ur och skur under drygt ett år (1986). Dessutom ett ganska "muggigt" exemplar med minst 20.000 (kanske 30.000?) mil på mätaren. Det mest kufiska i sammanhanget är att jag aldrig någonsin hade planerat att köpa en SD1. Det bara blev så och så här gick det till.

1984 köpte vi en rymlig villa i Upplands Väsby och jag fick ett efterlängtat garage. Nu äntligen var det dags att bli Rover-ägare. Det hade jag på något sätt drömt om sedan jag var nio år och tittat på engelska TV-filmer där glänande Rover P5-or glidit

fram. Efter flera månaders fruktlöst letande, bland många tidningars bilannonser, efter "mina drömmars Rover 3-Litre" - tilltog desperationen (se RoverBladet nr.12 för "detaljer").

En liten DN-annons om "Rover 3500 SD1" gjorde mig nyfiken nog att ringa och bestämma en tid för "att ta en liten titt" - ett alltid lika förödande farligt beslut. Kvällen den 15:e december 1985 var precis så mörk, dimmig och snöblaskig som man kunde befara - ändå insåg jag ganska omgående att "denna Rover SD1 årgång 1978 är ingen pärla". Dörrarna var visserligen plåtmässigt renoverade men annars började "bruna sorgkanter" synas runt både skärmkanter och åtskilliga plåtskarvar. Inredningen var inte ett dugg bättre än på andra 78-or och motorrummet hade inte sett en motortvätt på mycket lång tid. Men allt fungerade (utom centrallåsen) och provkörningen gjorde mig klart positivt överraskad. Dock skall kanske påpekas att detta var första gången i mitt liv som jag körde en Rover SD1! Prislappen var satt till 25.000:- kronor och det tyckte jag definitivt inte att bilen var värd. Jag

tackade för mig men säljaren ville ändå att jag skulle ge ett bud. Jag trodde att ett skambud på 15.000:- skulle avskräcka tillräckligt för att jag skulle få åka hem utan Rover - men efter en timmes diskussioner var jag ägare till en ganska risig SD1 för 17.000:-. Knappast en "kanonaffär" (efter vad jag vet idag) men då kände jag mig ändå som en glad nybliven SD1- ägare. Det gällde att komma ihåg den gamla reklamremsan "And above all it is a Rover"!

Bilen levererades några dagar senare av säljaren, som tidigare hade kört den som tjänstebil i sitt företag. Den såg faktiskt bättre ut i solljus - trots en ganska matt originallack i "Platinum". Det en vecka gamla SBP-protokollet var "kliniskt rent". Tom centrallåsen hade börjat ge ifrån sig, visserligen oregelbundna, men ändå uppmuntrande "smällar".

Det var på tiden att min SD1 presenterades för familjen - dvs min sambo Anna. Provturen i Stockholms innerstad utföll till full belåtenhet - vad annat var att vänta då vi "till vardags" åkte risig Austin Allegro (som definitivt förlorar i jämförelse med vilken SD1 som helst). Dags att fira provturen med en god middag på en av Vasastans restauranger - dvs parkera - dvs LÅSA bilen med CENTRALLÅSET! Alltså - vi kliver ur Rovern och jag vrider om nyckeln i dörrlåset, varefter det smäller



och dundrar (detta är ICKE ett diskret centrallåssystem). För säkerhets skull springer jag runt bilen och kollar dörrarna - märkligt höger bakhörr olåst! Nytt försök - nu höger framdörr olåst. Så fortsatte vi en stund - jag och bilen. Till slut låstes alla dörrar SAMTIDIGT! Sannolikt hade vi kunnat ta upp "nöjesskatt" av de flesta som befann sig i närheten av Odenplan denna kväll..

(Textpaus 1995-02-21 tom 2022-01-13 - dvs nystart i skrivandet). Milen rullade på under några veckor runt jul och nyår. Mest användes bilen för kortare tjänsteresor eftersom jag hade ett företag på den tiden. Men den 14 januari 1986 glömmar jag inte. En sen kväll var jag på väg från Stockholm hem till Upplands Väsby. Det hade varit några minusgrader i ett par dagar. Jag hade gamla vinterdäck med ett fåtal dubb. Under resan började det regna och jag kände att det var halt och höll kanske 90 km/timme på E4 vid Häggvik. Jag var dessutom ovan vid en stark V8 med bakhjulsdrift och automat i kombination med blixthalka. Plötsligt girade bilen mot mitträcket, studsade ut och snurrade ett par varv innan den kanade ner i snön vid sidan av vägen - med strålkastarna mot körriktningen. Nästa bil i samma riktning såg mina ljus och höll mot mitträcket samt gjorde om min "piruett" men ca 100

meter längre fram. Vi kravlade oss båda ur bilarna och drattade omedelbart på ändan - det var absolut glashalt på vägen. Den andra bilen lyckades köra vidare, men jag satt fast i en snödriva. Detta var 1986 och ingen hade mobil, men turligt nog stannade en bärgare och erbjöd hjälp. En timme och en självrisk senare kunde jag köra hem utan problem, men bilen blev tyvärr "unik". Som du vet har SD1 en inpressad "kanal" utefter sidorna (design efter Ferrari Daytona). Min SD1 har tre kanaler på vänster sida! Spåren, som är en "spegelbild" av vägräcket, är förvånansvärt djupa i både fram- och baksärmar samt fram- och bakhörr (som glädjande nog går bra att öppna och stänga).

Tursamt nog hade jag vagnskadeförsäkring, men skadorna var kostsamma och anvisad verkstad kunde inte hitta nya plåtdelar. Till slut (efter 15 månader) erbjöd försäkringsbolaget mig inlösen av bilen men jag gillade den och ville få den reparerad. Det slutade med en kontant utbetalning, som var ganska generös med tanke på bilens skick före skadan. Vid det här laget var jag medlem i Rover-Klubben och hade fått möjlighet att köpa nya plåtdelar av Staffan Ålander. Plåtarbetet planerade jag (optimistiskt) att göra själv i mitt "enbilsgarage", men först måste jag "fixa" två andra brittiska bilar som stog före i kön!



Tills dess ställde jag av min SD1 - dumt att betala försäkring i onödan.

Hur det gick sedan? Fler bilar (mest Rover) inköptes under 1980- och 90-talen - sällan körbara. Vi flyttade till Gästre (Enköping) 1990. Min SD1 flyttade också men står fortfarande kvar i den långa verkstads-kön. Bilen väntar tålmodigt på sin plåt (inköpt sedan länge) och en duktig svetsare samt billackerare. Massor av nya delar har anskaffats under årens lopp. Renoveringen kommer att bli ett stort projekt - om den alls blir av!?

Bättre lösningen är kanske en annan SD1 i bättre skick - där någon redan gjort eventuellt plåt- och lackjobb? Just en sådan Rover hämtades i hösten 2021, men det är en alldeles egen historia. Tills dess får du nöja dig med några foton på "gammalt och äldre".



70-års jubileum för Rover P4 september 2019

70-års jubileum för Rover P4 (1949-1964) september 2019
 Hösten 2018 förverkligade jag en gammal pojkdröm när jag köpte min Rover P4 90 årsmodell 1955.

Av Thomas Forsberg

Den hade stått i ett garage i 10 år efter att ha fått nedslag på besiktningen, med vissa delar bortmonterade. Eftersom motorn gick runt så chansade jag ändå på att jag skulle kunna klara av uppgiften. Det visade sig att jag inte helt klart förstod var och hur jag skulle montera tillbaka vissa av de delar jag fick med bilen när jag köpte den, trots införskaffande av reparationshandbok. Som nybliven medlem i Roverklubben så började jag klicka runt på hemsidan och på olika länkar till andra Roverklubbar och noterade att "The Rover P4 Drivers Guild Devon Branch" skulle fira P4:ans 70 årsjubileum i Gloucester, England, i september 2019. Jag insåg genast att detta var ett gyllene tillfälle

för mig att dels kunna få njuta av många fint renoverade P4 men även att i detalj studera hur mina delar rent faktiskt skulle monteras. Hustrun övertalades snabbt att följa med och även min kamrat Mats med sin hustru. När anmälan till jubiléet var klar så bokades 4 flygbiljetter till Bristol, som var närmaste flygplats till Gloucester, och hotellrum där tillställningen skulle äga rum.

Vi anlände redan på fredagen den 6 september 2019 till The Cheltenham Chase Hotel eftersom jubiléet skulle pågå under hela helgen. Redan vid ankomsten såg jag de första av de sammanlagt 44 Rover-klassikerna som deltog. En mäktig syn!!! Jag hade vid den tidpunkten inte sett någon annan P4 än min egen.

Vi blev alla varmt mottagna av medlemmarna i den engelska Rover-klubben och stämningen var på topp! Som enda svenskar på plats fick vi mycket uppskattning för vårt deltagande och jag skulle givetvis skicka med en hälsning tillbaka till alla medlemmar i svenska Roverklubben, vilket jag nu gör.

På lördagen var det dags för den stora utställningen som anordnades alldeles

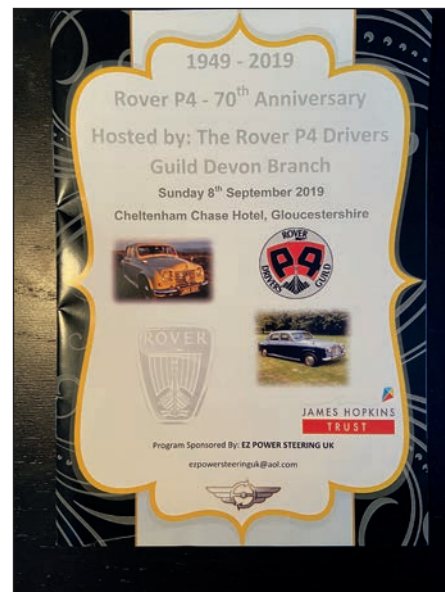
intill hotellet. Jag gick upp tidigt på morgonen för att njuta av varenda bil som rullade in.

Efter välkomnande av Ian Hartnell, ordförande i P4 Devon Group, höll motorhistorikern James Taylor ett välkomsttal där han framhöll hur uppskattad P4-modellen var av dess konservativa äldre köpare som värderade bilens höga kvalitet och komfort. Samma kvaliteter uppskattas idag av entusiaster i alla åldrar ansåg han, och det är det lätt att instämma i.

Dagen ägnades åt att titta på de olika modellerna, granska motorutrymmen m.m. samt, viktigast av allt, att prata med bilägarna om deras renoveringar. Mitt intryck var att de flesta av bilägarna hade ett genuint engagemang i sina egna och även andras renoveringar/förbättringar, men det fanns givetvis de som även fått arva sin bil från föräldrarna och låt andra renovera bilarna åt dem. Oavsett vilket så är det glädjande att se att dessa fina bilar ändå bevaras och hålls rullande.

Royal Air Force (RAF) hedrade jubiléet med att genomföra en genomflygning över oss. **Fortsätter på sid 12**



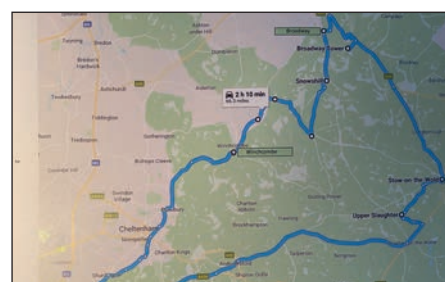
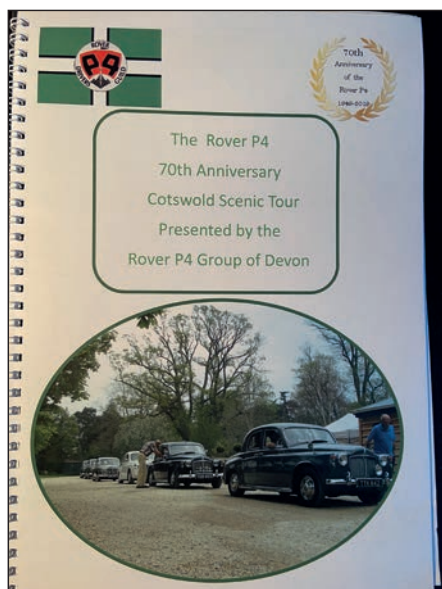


Fortsättning från sid 10.

Mycket pampigt! Dessutom bjöds det på underhållning från Gloucester Excelsior Brass Band, vilket var uppskattat.

Söndagen ägnades åt en organiserad rundresa på 66.3 miles, vilket i restid beräknades ta ca 2 timmar. Med en mycket tydlig körmanual med förslag på sevärdheter som vi fått av våra nya kamrater följde vi givetvis med på denna rundtur och fick då se alla fina P4 rulla fram på de smala och kurviga vägarna i det härliga engelska landskapet Cotswold. Denna rundresa blev en verklig höjdpunkt på vår vistelse och kom att uppskattas stort av alla.

Efter denna härliga resa fick jag mycket inspiration att på hemmaplan slutföra min renovering av min fantastiska P4. Jag önskar att återvända till 75- eller 80-årsjubileet i England med egen bil. I augusti 2021 besiktigade jag min P4 som gick igenom med blanka papper. Mer om min renovering kanske kommer i ett annat nummer.



Tema i nästa Roverblad: Rover P4 (1950-1964)

Om någon av Rovers bilmodeller är omtyckt av de flesta människor är det P4 - eller The Auntie Rover som våra brittiska vänner ofta kallar den. Det är dessutom en bil som kanske är mer av en överlevare än t ex P6 och

Av Bengt Alfredsson

Om någon av Rovers bilmodeller är omtyckt av de flesta människor är det P4 - eller The Auntie Rover som våra brittiska vänner ofta kallar den. Det är dessutom en bil som kanske är mer av en överlevare än t ex P6 och SD1. Många har hållits efter i körbart skick och några har renoverats seriöst på senare år. Framförallt - att köra en P4 till skroten tar emot för många bilägare. Den blir kvar i något garage och väntar på bättre tider. I det nummer du nu läser har två bilägare berättat



om sina Rover P4:or som blivit klara eller är på gång. I nästa Roverblad blir det ett temanummer om P4 och vi vill gärna ha hjälp av dig som är medlem. Kanske kan vi berätta om fler renoveringar. En del material finns redan och om du hjälper till blir det

fler artiklar.

Skicka vad som helst om Rover P4 - bilar du köpt, sålt eller skruvat på, resor du gjort med P4, konstiga fel som löst sig, kul bilder, etc. Skicka snarast men senast 15 april på epost roverbladet@roverklubben.se

- tack på förhand.

Dessutom skall vi bestämma tema för nästa nummer av Roverbladet - nr 127. Vilken Rover-modell vill du skriva och / eller läsa om? Hör av dig snarast till roverbladet@roverklubben.se med önskemål.

Hejsan. Jodå - den lever!



En av våra medlemmar berättar om sin Rover 75 från 1951 som fanns med på sidan 15 i decembernumret.

Kul att hitta min bil i Roverbladet. Håller på med den lite då och då och försöker få ut den på vägen igen. Den var helt komplett men sliten då jag övertog den 2013.

Har de flesta papper på den från 1951 och framåt. Lite rost och rättäten inredning. Nyklädd soffa fram och bak. Skinn från England är DYRT! Ny matta, reparerade bromsar, reparerad framvagn. Alla lister finns utom nedre lilla listan framför höger bakhjul. Om någon har en sådan list och vill sälja / byta var vänlig hör av dig på mejl lummis033@gmail.com eller mobil 0709-906035.

Har lite delar över som lister, framskärmar och diverse om någon behöver.

Hälsningar från Arne Abrahamsson (medlem 1421)

PS. Redaktören tog sig friheten att läsa på lite om FMD339. Denna P4 är mycket tidig och idag ovanlig med sin typiska Cyclop-grill som fanns 1950 -51. Den köptes 1978 av Hans Murman (1997 medlem nr 162 i Roverklubben) och bilen var då (1997) den näst äldsta P4:an i klubbens matrikel. Chassinumret säger att

den är byggd för export som högerstyrd. Enligt James Taylors bok byggdes totalt 10976 Rover 75 under modellåret 1951 (som var extra långt från september 1950 till januari 1952). Av dessa var 4921 bilar "Export RHD", som alltså var den mest sålda varianten. Från början var produktionstakten 150 Rover 75 per vecka. Efterfrågan var avsevärt större och målet var att bygga 250 bilar per vecka. Redaktören önskar Arne lycka till med fortsatt renovering och hoppas att vi snart får se ännu en klassisk Rover rulla ut på vägarna.

DS



Inbjudan till RCoS årsmöte 2022

Årsmötet hålls i år på Möckelsnäs Herrgård nära Älmhult



Mötet inleds Fredag 27 maj med eftermiddagsfika fika 15.00 – 16.00
Årsmöte vid 17-tiden i konferensrum på herrgården. Därefter en två rätters middag kl 19.00 på hotellet och trevligt umgänge.

Lördagen 28 maj Frukost för övernattande gäster 08.00 – 10.00
Roverklubben åker på rally Möckeln runt klockan 11.00. På rallyrundan finns flera möjligheter till lunch och fika, till exempel IKEA Museum i Älmhult, IKEA Hotell och Restaurang i Älmhult, Linnés Råshult Trädgårdscafé och Agunnaryds Lanthandel. Lunch och fika bekostar Du själv. Roverklubben visar sina bilar på Herrgårdsparkeringen 15-00 – 16.00
3 rätters middag 19.00.

Söndag 29 maj avslutas mötet med frukost. Innan ni åker hem kan ni besöka IKEA museum i Älmhult som öppnar klockan tio. För oss över 60 kostar det bara 55 kronor. Om Covid läget tillåter finns möjlighet till guidade turer.

Anmälan

Anmäl dig genom att sätta in något av nedanstående belopp på klubbens plusgirokonto 79 69 43-9 **senast 13 april** med uppgift om medlemsnummer, deltagarnas namn, val av alternativ.

För hela paketet, som består av två övernattningar, två middagar och två frukost, är priset 2 200 kr per person i dubbelrum.



Samma paket i enkelrum kostar 2 600 kr per person.

För Dig som inte vill delta i hela evenemanget finns följande

möjligheter: Eftermiddagsfika 27/5 kostar 60 kronor per person

2 rätters middag 27/5 kostar 395 kronor per person

3 rätters middag 28/5 kostar 525 kronor per person

Om Du väljer något eller några av dessa alternativ gäller samma sak när det gäller anmälan;

Anmäl Dig genom att sätta in den kostnad som gäller Dig på klubbens postgirokonto 79 69 43-9 senast 13 april.

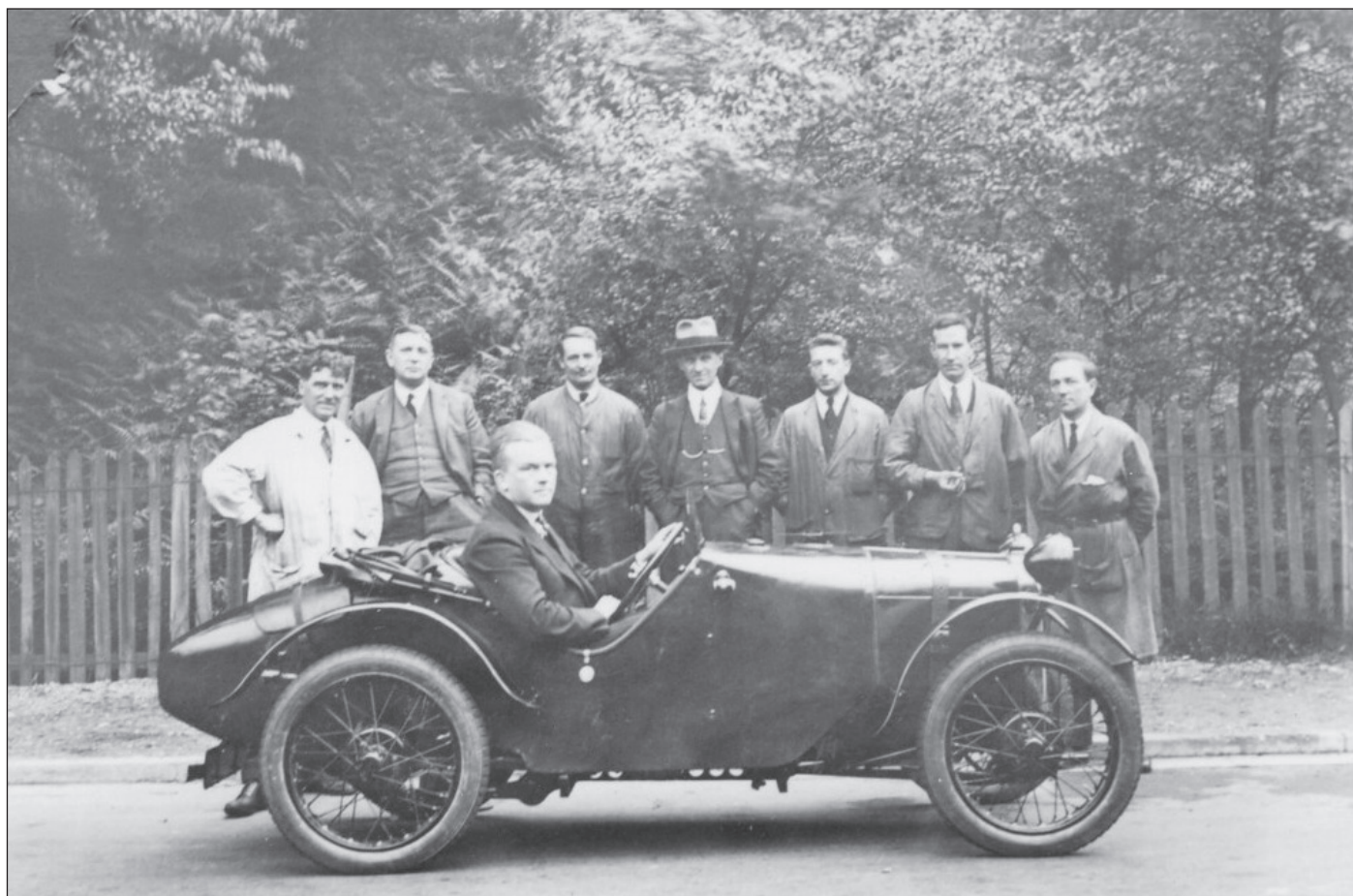
Ställplats för husbilar finns i anslutning till hotellgästernas parkering till en kostnad av 150 kronor per natt inklusive el och vatten vilket betalas på plats till hotellet.



Dagordning för årsmötet

- § 1 Årsmötets öppnande
- § 2 Val av mötesordförande
- § 3 Val av mötessekreterare
- § 4 Val av två justerare att jämte ordförande justera protokollet
- § 5 Justering av röstlängd
- § 6 Årsmötets behöriga kallande
- § 7 Fastställande av föredragningslistan
- § 8 Verksamhetsberättelse
- § 9 Revisionsberättelse
- § 10 Fastställande av resultat- och balansräkning
- § 11 Ansvarsfrihet för styrelsen
- § 12 Förslag från styrelsen, medlemmar och av årsmötet tillsatt kommitté
- § 13 Fastställande av årsavgift
- § 14 Fastställande av budget
- § 15 Val av ordförande i styrelsen
- § 16 Fastställande av antalet ledamöter i styrelsen
- § 17 Val av ledamöter i styrelsen
- § 18 Fastställande av antalet revisorer.
- § 19 Val av revisorer.
- § 20 Val av representanter vid MHRF:s årsmöte.
- § 21 Fastställande av antalet ledamöter i valberedningen
- § 22 Val av valberedning
- § 23 Tillsättande av särskild kommitté
- § 24 Årsmötets avslutning
- § 25 Ärenden som ej angivits på den utsända föredragningslistan får tas upp till överläggning, men ej till beslut.

Kolven som försvann



Följande anekdot från 1928 rör inte Rover men eftersom Austin och Rover har starka släktband så får den slinka mellan fingrarna på er läsare. Här följer vad som verkar vara en alldeles sann historia om hur det kunde gå till i slutet av 20talet på en kall och fuktstlagen brittisk racingbana.

Av Henrik Olsson

Austin presenterar i slutet av 1927 sin kompressormatade modell av Austin Seven som kort och gott kallas "Super Sports" och som görs tillgänglig för gemene man att införskaffa. Motorn är den vanliga 747 kubiks fyrcylindriga sidventilaren, men man har skrämt upp effekten från originalets 10,5bhp till horribla 33bhp vid ca 5000 varv, bland annat med hjälp av en Cozette kompressor. Austins eget raceprogram Works bildas och modellen förväntas ingå i olika race

på den anrika banan Brooklands för att vinna stora ärofulla segrar redan under säsongen 1928 och då med betydligt mer trimmade maskiner än vad som fanns tillgängliga för folket.

Nu till vår berättelse. Testföraren, vars namn jag nu inte hittar i mina böcker, ska testa en motor som är rejält uppskrämd. Den ger närmare 60bhp och bilen är ett monster som tankas med något obskyrt alkoholbränsle och har obefintlig tomgång vilket gör att den är mycket svår att få att gå bra.

Bilen skall testas under ett 500miles race runt Brooklands och det går mycket bra under större delen av tävlingen. Mot slutet av loppet känner föraren emellertid att motorn går sämre och sämre. Han åker in i depå och rådgör.

-Hur ska vi göra? Bryta? frågar mekanikerna med darrande underläppar.

-Nej, den håller i mål! väser den bistre brittiske testpiloten, iklädd sina flynglasögon, skinnluva och bomullsoverall som varit vit bara några timmar tidigare.

Sagt och gjort, loppet fullföljdes och efteråt skruvades motorn isär för att se vad som gått fel. Mekanikerna fann då,



eller rättare sagt, fann då inte någon kolv i den första cylindern. Vevstaken var smält en bit ner och det finns inga spår av någonting varken i sump eller avgassystem. Man frågade föraren, testpiloten, om detta kunde vara möjligt? Det måste vara så att det aldrig funnits någon kolv just där, och att bilen gått på 3 cylindrar under hela loppet? Föraren vägrade tro det utan menade att den gått båda bra och starkt under första delen av loppet och att kolven helt enkelt måste brunnit upp och smält under loppets gång.

Naturfynd - inte Rover men...



En solig septemberdag, kände Anna och jag för några timmars vandring i den uppländska naturen. Det gör vi ofta och där vi bor finns många alternativ - både vägar och stigar.

Av Bengt Alfredsson

Ett område där vi inte gått förut valdes ut på kartan, lite att äta och dricka packades ner och bilen parkerades några mil hemifrån. Det var en härlig dag - varmt och utan blåst. Efter ett par timmar passerade vi ett par byggnader som inte var i bästa skick. Allt verkade övergivet och taken var på väg att rasa in. Men läget var vackert och vi slog oss ner och fikade i gröngräset bredvid stigen. En byggnad var i lite bättre skick än övriga, även om portarna hängde vidöppna - nyfikenheten var stor att kika in!

Jag trodde knappast mina ögon! Hela byggnaden var full med bilar i olika grader av sönderfall. Helt klart var det mycket länge sedan någon ställt hit dem, men någon gång verkade det ha funnien plan på renovering av några av dem. Idag hade det mesta sjunkit ner i det leriga golvet och det sätter naturligtvis extra fart på korrosionen. Ett 30-tal motorer, växellådor, bakaxlar samt det mesta annat fanns att "artbestämma". Merparten verkade vara av amerikanskt ursprung från 40- och 50-talet och vid en närmare titt var det mycket Ford - lastbilar, -skåpbilar, mm.



Inga skyltar "Privat" gjorde att samvetet ansåg det ok att ta några foton. Säkert har det stått vidöppet i många år och jag är bara en av många nyfikna vandrare som kikat in. Det finns knappast något att ta vara på längre, såvida en Fordägare inte behöver någon gjuten chassidel som kanske klarat alla års rost. Men att ha upplevt ett "naturfynd" av den här digniteten kändes speciellt för mig - det kommer nog aldrig att hända igen. Och om nu någon läsare vill veta var det är har jag "tyvärr" glömt adressen" enligt



ett tyst löfte till "Fordägaren" (om han fortfarande lever).

Min barndoms vägar

Den 14 juni 2021 fick jag min andra Covid-spruta. Anna var fullvaccinerad sedan tidigare. Nu var det dags för en riktig "roadtrip" med vår Rover 75 (smeknamn Rulle). Med nyfylld AC var vi redo för en semestervecka på västsvenska vägar i Värmland, Dalsland, Bohuslän och Västergötland.

Av Bengt Alfredsson

Vi planerade så att både Orust och Sävedalen skulle passeras. Eftersom dessa platser var de viktigaste under min uppväxt blev det lite av en nostalgisk resa "på min barndoms vägar". Samtidigt besvarades frågorna: Hittar jag verkligen rätt efter drygt 50 år? Hur ser platserna ut idag? Är det mesta rivet och ersatt? Jag är född 1953 och min familj sålde sommarstället på Orust 1966 samt flyttade från Sävedalen till Åmål 1967. Allt ligger drygt 50 år tillbaka i tiden och mycket kan ha hänt! Till min förvåning och glädje var det mesta lätt att hitta och känna igen men ändå ganska förändrat.

Efter att under två dagar i Bohuslän ha besökt Strömstad, Koster, Greby och Tanum styrde vi söndag 20 juni söderut. Vi valde motorvägen E6 för att spara tid. Konstigt nog har jag aldrig tidigare kört just denna sträcka. Avfart nr 96 vid Herrestad tog oss till Lanesund där vi svängde söderut på väg 160 över Orust. Snart kände jag igen den slingrande vägen och framförallt den imponerande Nötesundsbron, som ersatte den gamla färjan redan på 1960-talet. Då vi passerat bron följde en kort sträcka som kändes obekant. Men snart såg vi till vänster skylten "Söbben" och nu kändes det mesta hemtamt. Till höger gick den lilla grusvägen till badviken där mamma och jag badade ibland. Visserligen långgrunt med lite gyttig botten men bra för småbarn som ännu inte lärt sig simma. Det fick jag lära mig vintertid på Valhalla-badet i Göteborg, efter att jag börjat skolan.

Här fortsätter väg 160 uppåt till en vackert belägen rastplats med utsikt över hav och öar. Har du själv kört denna väg över Orust så har du kanske stannat just här och beundrat utsikten - annars har du missat något. Hela denna kuperade vägsträcka fick på



Barndomens väg till "vår" stuga.



Kalvön sett från Orust.



Kalvöns bästa badvik.



Strömstad - en trevlig stad.



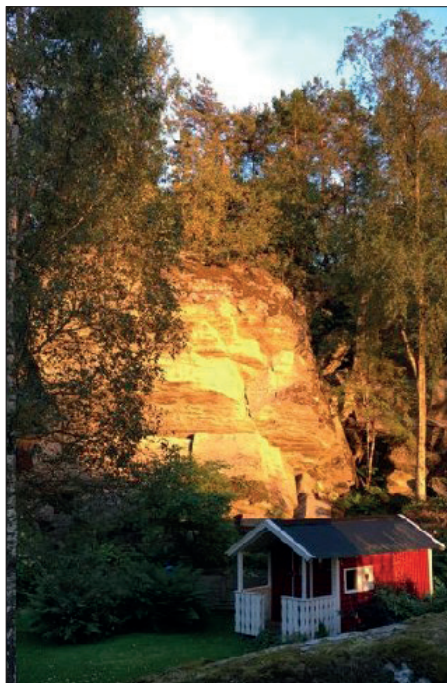
Härlig utsikt från Slussens Pensionat.

1960-talet sprängas ut ur det branta berget. Jag minns hur jag och min kompis Christer gick och plockade röd sprängtråd som blivit över vid sprängningen. Kanske inte den allra bästa lekplatsen? Jag visade Anna på Kalvön dit vi ibland tog båten. Framförallt har jag glada minnen av familjen Wegmans många båtutflykter till den fina badviken på södra delen av Kalvön. Ibland åkte vi också till Hjältön, som låg lite längre bort. Jag fick oftast följa med eftersom Christer och jag trivdes bra ihop och vi var de enda "sommARBARNEN" i grannskapet. På tal om båtar vill jag minnas att både vår och Wegmans träekor var lokalt byggda av båtbyggare Anders Karlsson. Att komma in i hans båtbyggeri (strax nedanför Söbben) var mycket speciellt med dofterna av trä, förnissa, tjära och drivor av hyvelspån på golvet. Här härskade handverktyg och gedigen träkunskap!

Tyvärr visade utsikten nu på hastigt annalkande oväder och vi körde tillbaka till

skylten "Söbben" och svängde in på grusvägen. Här har jag gått eller cyklat hundratals gånger och det kändes verkligen "hemma" även om det på båda sidor låg flera helt nya hus och sommarstugor. Vi körde uppför backen där pappa var tvungen att styra vår VW-bubbla ner i diket för att undvika att krocka med en äldre lokalinnevånare som envist upprepade sitt mantra "Ja höll mi på mi kånt"! Vid kontrollfrågan "vilken kånt" det var erkände han att han inte visste säkert och därför brukade köra mitt i vägen eftersom det var så få bilar. Det blev inga bucklar men väl en kul familjehistoria som vi aldrig glömmet. Vi svängde in på allmänningen (så liten den är nu) där besökare alltid brukade parkera. Vi ställde oss så att vi inte var i vägen. För säkerhets skull talade vi med de nuvarande ägarna till Anders Karlssons hus, som var ute i trädgården. De har fö bara ägt huset i tretton år.

Regnet hängde nu i luften så vi



Guldberget på "Lillbäcken".



Här ryms det folk på verandan.



"Lillbäckens" glada ägarfamilj(er).



Saturnus på väg till Svanesund.



Snart på väg till Kungälv.



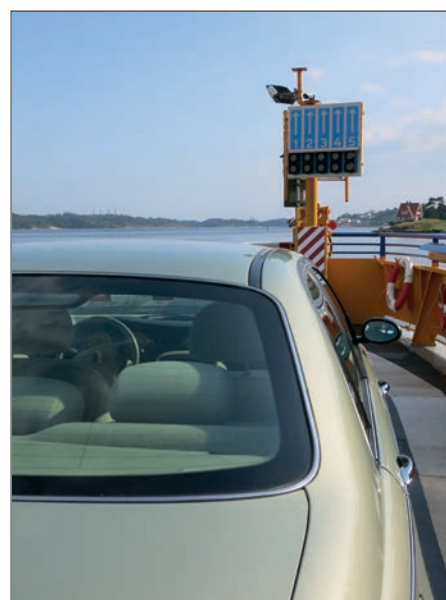
Rulle väntar på fika.

chansade på att ägarna till "vår gamla sommarstuga" (numera Söbben 253 enligt vägs-kylt) skulle vara hemma och låta oss ta några bilder. Vi passerade bäcken som glatt porlade nedför den branta ravinen där växtligheten bredde ut sig - precis som då jag var barn. Och vilket gästfritt mottagande vi fick trots att vi kom helt oanmälda! Den familj som mina föräldrar sålde "Söbben" (vi kallade stället så) till 1966 är glädjande nog fortfarande ägare. Nu är det förstass en yngre generation med två systrar och deras respektive som tagit över. Deras mamma lever fortfarande och är över 90 år och pigg!

De två familjerna har tillsammans skapat ett litet paradys av Lillbäcken, som "Söbben" nu kallas. Varken hus eller trädgård har någonsin varit så fina. På den västra sidan av tomten har det röjts upp och störande träd har tagits ned så att berget blivit

fritt. Det är en imponerande klippa med en egendomlig förmåga att reflektera kvällsso- len så att det lyser "som av guld"! Jag antar att reflektionen beror på att stenen innehåller mycket glimmer, vilket det finns en hel del av lokalt. Den gamla ruffiga vedboden och uthuset har ersatts av nya byggnader men till en stor del på den ursprungliga stengrunden. Invändigt har det blivit ett härligt hus där system Ann med man bor - allt är jättefint! Terrassen utanför "balanserar" på bergskanten mot bäckravinen - ett avancerat byggjobb att vara stolt över. Det hade varit roligt om min pappa och mamma fått se allt detta, de hade säkert blivit förtjusta. För att inte tala om den gamla "mor Maria" som bodde här under riktigt fattiga förhållanden, innan mina föräldrar köpte stugan i början av 1950-talet.

Vi fick gå husesyn och det visade sig att jag mindes planlösningen i detalj. Väggar, dörrar och fönster är precis som tidigare med undantag för att hela vinden nu är inredd. Allt är smakfullt gjort och mycket material har återanvänts - vår stil. T ex fanns de två skjutdörrarna kvar i vardagsrummet där jag klämt fingrarna så många gånger! Den emaljerede kaminen har nu flyttat till övervåningen. Närmast enastående är att vårt urgamla Elektrolux absortionskylskåp fungerade ända tills för några år sedan - det måste ha satts in medio 1950-tal? Nu kom ösregnet och vi hade dessutom tagit upp nog med tid för Ann och hennes syster med familjer, tyckte vi. Efter ett sista foto rusade vi till bilen och körde mot Henån. Vi var hungriga och letade



På väg mot Kolhättan.

restaurang en bra stund. Jag har aldrig varit speciellt mycket i Henån och kände definitivt inte igen mig. Men vi hade turen att hitta en riktigt bra Thai-restaurang på en liten sidogata, där vi kunde ta skydd för skyfallet och stilla hungern.

Mätta och nöjda konstaterade vi en timme senare att det slutat regna. Omedelbart söder om Henån svängde vi vänster mot Torp kyrka och körde sedan mot Slussen för att eventuellt återuppliva minnen av mitt konfirmationsläger juli 1968. Då vi flyttade från Sävedalen 1967 var det meningen att vår åldergrupp skulle konfirmeras 1968. Men i Åmål var man snabba och den gruppen var klara redan ett år tidigare. Jag lät mig istället motvilligt övertalas att åka på sommarläger, vilket var första gången hemifrån på egen hand. Lägre förlades till lilla Slussens Pensionat på Orust och det var både spännande och kul, med blandat deltagande från hela Västsverige. Drygt tjugo ungar (tjejer och killar) resulterade i mycket bad, båt och bus men det mesta var nog ganska oförargligt Slussen idag är sig likt och pensionatet finns kvar. Nu är det utbyggt åt alla håll. Särskilt verandan på sjösidan är mycket större. Vårt gamla annex med tunna masonitväggar är rivet och ersatt med bättre byggnader, men annars är Slussen som förut. Att spela in en film "anno 1968" skulle ha varit enkelt. En skylt hävdade "Öppet" men ytterdörren var låst och då vi knackade på verkade det helt avfolkat, förutom två minibussar utanför. Jag gick ut på bryggan där vi badade varje dag under lägertiden och utsikten norrut över hav och kobbar var oförändrat vacker! Vi gick tillbaka ner på kajen där någon lärde mig köra lastmoped på två hjul midsommarafton 1968 - det var nära att jag hamnade "i spat" men allt slutade lyckligt. Jag inser plötsligt att denna period av mitt liv har jag aldrig tänkt på förrän just nu. Lyckliga sommar dagar som slutade med konfirmation 14 juli 1968. Mina kompisar från lägertiden har jag senare aldrig träffat, med något enstaka undantag.

Vi var nu lite sugna på fika och tursamt nog hade ett par ungdomar startat en liten rörelse med kiosk, kafé, mm mitt i byn vid genomfartsvägen. Vi fick goda hemgjorda chokladbollar och ett trevligt välkomnande. För att vara söndag i Slussen var det förvånansvärt många kunder, båda lokala och sådana som liksom oss var på genomfart. Den kuperade lilla vägen söderut från Slussen har säkert en gammal sträckning och fortsätter utefter hela Orusts östra kust. Strax före Svanesund blev vi omkörda av flera bilar som definitivt höll en bra bit över 70 km/tim - det visade sig vara "färjestressen"! Även om Vägverkets färja från Svanesund (på Orust) till Kollhättan (på fastlandet) går med 20 till 30 minuters mellanrum samt "7/24" är det naturligtvis en populär sport att komma med färjan så tidigt som möjligt. Själva kom vi lite sent och stod istället först i kön till nästa färja och hann därför titta oss omkring. Ungefär så här såg det ut då vi åkte t&r Orust under min barndom med familjens Folkvagn, Duett, Fiat 1300 och Renault 4L (bilarna i kronologisk ordning 1954 - 1968). Hamnplanen har sprängts ur berget och är numera säkert fyra gånger större än den var 1968. Färjan som då klarade två korta rader med bilar har nu vuxit och har plats för fem långa rader. Dessutom är den nya färjan Saturnus märkbart snabbare. Då vi kört ombord och färjan lade



Fars Hatt i Kungälv har funnits länge.



Rulle på besök i Vallhamra centrum.

ut märkte vi också att den på ett helt suveränt sätt satte fart "med bredsidan först" - mycket speciellt! Men det finns en svaghet med det moderna mantrat "större och snabbare". Vi läste på nätet att fredagen 18/6 tekniska problem med Saturnus stoppat all trafik som fått dirigeras över Tjörn-broarna med långa köer som följd. Förr i tiden fanns två färjor vad jag minns.

Då vi kört av färjan var det samma smala och krokiga väg in till Stenungsund, precis som på 1960-talet. Vi körde inte snabba E6:an utan tog gamla landsvägen genom Stora Höga och Kode till Kungälv. Just Kungälvs omgivning kändes helt nya och främmande men då vi ankom till vårt B&B-boende "Kongelfs Gästgiveri" kändes allt hemtamt igen. Bohus fästning visade sina imponerande murar på andra sidan vägen. Hotell Fars Hatt låg där det alltid legat vid Nordre Älv. Vi bodde nu i den omgjorda gamla skola som vi förr alltid passerade på väg till Orust. Tom Göteborgs Kexfabrik hade kvar sin "utskottsbutik" där vi alltid köpt stora påsar med smuligt "kex-bräck" då vi passerade. Min favorit var chokladdoppade "Baddare" - betvivlar att dessa finns kvar i sortimentet? Eftersom vi kom sent var butiken tyvärr stängd. Efter incheckning på vårt B&B avslutades den soliga kvällen med en lång promenad i Kungälvs äldre kvarter samt en glass. Jag kände mig mycket nöjd med söndagen 20 juni och särskilt gästfriheten vi möttes av på "Lillbäcken". Det känns verkligen bra att vårt gamla sommarställe sköts om på bästa sätt av entusiastiska ägare i andra generationen!

Måndag morgon 21 juni började med en ganska torftig frukost, som vi inte ens vill ge medelpoäng. Vi gav oss iväg från Kungälv ganska tidigt på bron över Nordre Älv och därefter Surte-bron över Göta Älv. Det var ganska gles trafik på E45 mot Göteborg och vid Gamlestaden vek vi av mot Alingsås på E20 och vid avfart 78 svängde vi mot "Sävedalen S" enligt skyltningen. Nu



Bohus Fästning har funnits längre.



Bengt har kikat in på Vallhamra skola.

började det brännas. I just Sävedalen levde jag mina första tretton år tom 1967. Och då återstod frågan om jag verkligen skulle hitta rätt bilväg efter 54 år? Jag kände igen delar av vägen och gissade riktningen i övrigt. Till min stora förvåning stannade vi exakt på den plats dit jag velat komma! Vi var nu på Per Hans Plan - perfekt. Den tidigare Konsum-butiken var numera bara en liten jour-butik och övriga butiker var stängda, men i övrigt var det mesta sig likt. Jag ville köpa en blomma inför vårt planerade besök senare på f m och butiksföraren tipsade om ett närbeläget Ica Maxi. Vi följde hans instruktioner och parkerade på Vallhamra Torg - en tidstypisk småskalig förortsbebyggelse från 1970-talet med loftgångshus och några småbutiker. Tom en blomsteraffär fanns, men tyvärr var den stängd på måndagar så det blev ändå en blomma köpt på Ica Maxi.

Vallhamra Centrum fanns inte 1966 - då minns jag bara ett "oansat" grönområde med enstaka villor och den splittrerna Vallhamra skola som byggdes alldeles intill en äldre och mindre skola. Här började jag höstterminen 1966 i grundskolans årskurs sju. En del av mina klasskamrater hängde med från årskurs sex i min "gamla" skola men de flesta kom från andra skolor i trakten. Jag fick snabbt flera nya kompisar som bodde nära skolan eller vårt hus. Flera killar hade liknande intressen som jag (jag var för ung och blyg för att ha tjejkompisar). Förutom teknik, plastmodeller och modelltåg hann vi väl också hitta på lite bus. Jag minns särskilt att min kompis Håkan och jag praktiserade våra nya kemikunskaper i hur man blandar svartkrut - våra hemmagjorda smållare var kusligt effektiva! Vi slutade lyckligtvis i tid - alla inblandade hade tio fingrar kvar! Jag lärde mig också hur man trimmar en gammal moped av en annan klasskamrat. Han var bara 14 år då polisen körde hem både honom och den olagliga mopeden till förmyndade föräldrar. Jag trivdes i den nya skolan som hade bra lärare och jag fick hyggliga betyg - bl a



Småskolan - men var är frökens Fiat 1100? Ugglums skola - nära identisk efter 55 år.



"Vår" rhododendrum känns större...

i den för mig nya tyskan. Men efter bara ett läsår flyttade jag till Åmål hösten 1967 - men det är en annan historia. Anna och jag gick bort till Vallhamra Skola, numera mångdubbelt större än 1966. Men fortfarande samma byggnadsstil i gult tegel och jag kände igen mig då vi gick runt på skolgården. Städning pågick efter terminen så ytterdörren var oläst - insidan kände jag definitivt inte igen! Allt var nytt eller ändrat. Jag får nöja mig med minnena från 1960-talet. T ex då det pga den tidens byggfusk, efter ett häftigt skyfall, blev ett stort vattenfall nedför trapporna till skolans lägre delar - alla vi ungar jublade!

Tillbaka vid vår Rover kände jag för mer "skolnostalgi" och vi körde ner mot Sävedalen där jag gått i skola tom årskurs sex. Den småskola (med ett eller möjligen två klassrum) där jag gick de första två skolåren finns kvar, men är nu förskola. Samma träbyggnad (invigd 1902) med grusplan och nätstängsel på samma kulle - inga stora förändringar på 60 år! Vår snälla fröken körde Fiat 1100 och allt sedan dess har jag gillat den Fiat-modellen. Förvånad blev jag också då vi något hundratal meter längre upp efter vägen såg nästa skola (Ugglums skola invigd 1909) nästan oförändrad. Här gick jag tom sexan och totalt kanske det fanns fyra klassrum samt slöjdsalar och andra utrymmen. Skolan har fortfarande samma lite nationalromantiska exteriör med brun stockpanel över puts. Ett separat annex har byggts till men för övrigt är skolgården nästan som förr - dvs ganska kal och asfalterad. Men den dög åt oss på rasterna för att spela kula och springa omkring i största allmänhet. Snett ovanför denna skola ligger den ganska moderna kyrkan, i rött tegel. Från gatan känns den oförmlig - nästan som en industrilokal. Men skolavslutningarna i kyrkan är trevliga minnen och invändigt har jag för mig att kyrkan var fin.

Nu försökte vi med bilen rekonstruera min skolväg åren 1960-66 till vårt hus på Solbergsvägen - en av de högst belägna gatorna i Sävedalen. Det visade sig omöjligt eftersom



...och entrén känns tom liten!

några gator ersatts av gångvägar. Men jag gissar att sträckan var ca 2 km, men kändes längre? Gatorna i övrigt är i stort sett oförändrade och minnet skötte sig bra så snart parkerade vi utanför "vårt gamla hus". Jag hade någon vecka tidigare ringt familjen som äger huset och frågat om vi fick ta en liten titt utomhus. Vi blev varmt välkomnade av Ingegerd Enström vars man fyllde år samma dag som vi kom på besök, men tyvärr var sjuk. Ingegerd berättade att hon övertagit huset efter sina föräldrar som i sin tur köpt det av mina föräldrar 1967, då vi flyttade till Åmål. Det är märkligt och ovanligt att både sommarstugan på Orust och villan i Sävedalen under ca 55 år bebotts av samma familjer!

Som barn upplevde jag att vårt hus var stort och tomten i praktiken "oändlig". I själva verket var huset högst ordinärt i två våningar med källare och ett på 60-talet tillbyggt dubbelgarage. Detta byggdes efter att min bror och pappa, utomhus och vintertid, renoverat brorsans Goggomobil Coupé! Det lär ha funnits många nållager i växellådan och varje lager hade lösa nålar, som var omöjliga att få på plats med stelfrusna händer. Tomtytan var nog att anse som liten men gränsade mot två obebbyggda tomter samt på en långsida mot ett naturområde. Här fanns omväxling för barn med träd, bergknallar, stigar och tom grottor och en damm med trollsländor på sommaren. Det fanns alltså obegränsade ytor för fantasifulla upptåg. Högsta punkten (ca 90 m öh) erbjöd klara dagar tom utsikt ända ut till Vinga Fyr - inte så illa!



..men huset känns mindre...

Tomterna är idag bebyggda men naturområdet finns kvar och Ingegerd säger att det är en av de saker hon uppskattat mest med läget. Nära till bär- och svamplockning samt skogspromenader. Idag har skogen växt upp och kanske skulle de träd som står närmast tomten behöva gallras lite. Trädgården har också växt till sig men allt bleknar inför det absolut gigantiska Rhododendron-buskaget. Det var stort då vi flyttade men det har sedan stortrivits. Höjden idag är över fem meter och det täcker hela husets framsida mot gatan. Från brevlådan har en "tunnel" skapats till entrén och buskens stammar är grova som träd! Ingegerd berättade att en trädgårdsmästare anlätades för några år sedan för att glesa ut, men det gjorde ingen större skillnad. Buskaget är så tätt och magnifikt att knappast någon kan ha hjärta att ta bort det, även om det tagit över en stor del av tomten. Men det kräver knappast någon skötsel och ev ogräs trivs definitivt inte i halvmörkret under grenarna. Tyvärr kom vi någon vecka för sent för att få se denna gigantiska Rhododendron i full blomning.

Huset har underhållits och inte behövt renoveras förutom att det nu är klätt med plåtpanel. Planlösningen är oförändrad enligt Ingegerd och antagligen skulle jag kunna beskriva den detaljerat ur minnet om jag ville - så djupt sitter vissa saker trots att snart 55 år har passerat. Altanen ser ut precis som den alltid gjort liksom kullerstensmurarna som skapar en gång ner mot garaget bakom. En detalj som jag lustigt nog fäste mig vid är järnstegen upp till skorstenen - exakt som jag minns den som barn. Jag berättade för Ingegerd om "då vi blev med katt" efter att en okänd kisse klättrat upp garagetaket och sedan tagit sig in genom sovrumsfönstret. "Så har alla våra katter alltid gjort" sa då Ingegerd - tydligen katternas egen "spontana catwalk"! Vi tackade Ingegerd för gästfriheten och lämnade över ICA-blomman.

Det var dags att rulla mot Partille och därefter vidare mot Kungsbacka. Men nu inte längre "på min barndoms vägar" utan istället såg vi fram mot helt okända vägar och nya intryck. Dvs en helt vanlig och typiskt behaglig "Roadtrip" med vår Rover 75, som vi nu ägt i 19 år.

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 av dig.



Bild Tomas Eckered

Stående träffar

Mälardalen, första onsdagen varje månad träffas vi kl 1400 på Diners Enköping. Lätt att hitta i korsningen E18/väg 70. Grusgatan 2, Enköping. Kontaktperson Thomas Eckered, tel 08-592 541 06. E-post thomas.eckered@telia.com

Göteborg, Tisdagskörning

Tillsammans med andra engelska bilklubbar (UBCC) träffas vi vid butiken Store, Flöjelbergsgatan 20A. Vi träffas kl 1830 och avfärd kl 1900. Maj till sep.

Skåne

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknick. För mer information kontakta Anders Palmkvist Tel 0416-199 55

Tjölöholm

Preliminärt datum 22 maj 2022.

Löddeköpinge

"Vikingatider" 22 maj 2022.

Småland

Årsmöte Möckelsnäs Herrgård 27-29/5. Se sid 14-15 i detta Roverblad. eller RCoS hemsida, Anmälan och betalning senast 13 april.

Hjo

British Motor Meet 5-7/8. Se RCoS hemsida för information och anmälan, Ett av årets stora evenemang och bara brittiska fordon!

STULEN UTRUSTNING



Roverklubbens lagerlokal i Malmö har drabbats av inbrott och samtliga VIS-motorer samt testutrustning och verktyg har stulits. Det är oklart hur snart vi kan få fram nya VIS-motorer och do testutrustning.

Tills dess är vi tacksamma om alla medlemmar "spannar" på annonssajter som t ex Tradera och Blocket. Om du ser något av intresse - v v hör av dig till CG Olsson. Behöver du testa dina VIS-motorer bör du också kontakta CG som bäst vet när det kan ordnas.

Nya medlemmar per 16 janari 2022



1862	Anniki Bengtsson, Storvik
1863	Mattias Wennberg, Vänersborg
1864	Horst Hasselgren Krisitianstad

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 - bilar till salu

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

Ingen behöver lämna klubben
bara för att Rovern sålts. Det räcker
att Rover-intresset finns kvar.
Och det finns alltid andra Rover
att köpa om behovet blir stort!



Sveriges bästa Rover 75?

2002 2,5 V6 man, maxutrustad, ej
Project Drive! 25 500 mil. White gold
metallic, beige skinn. Besikt. u. anm. för
tredje året i rad i juli 2021. 100% rostfri,
100% tekniskt skick, 100% kosmetiskt
skick. Alla fel som brukar drabba
75:an är åtgärdade. Nya dubbdäck, bra
sommardäck, mkt bra bromsskivor och
belägg. Gått som pendlarbil, fungerat
felritt under de 3 1/2 år som jag har haft
den. 33 000 kronor. Erik Graver, 072-
219 32 52, erikwgraver@gmail.com



Vill du köra Rovers flaggskepp?

Till salu två Rover 827 Coupe

1: Grå Rover 827 coupe 1993, grå skinn-
klädsel, taklucka, 17.000mil. Kamrem
och vattenpump nyligen bytt. Nya främre
bromsok. Mycket fin, ingen rost.

2: Grön Rover 827 coupe 1993, be-
ige skinnklädsel, taklucka, 15-000mil.
Mycket fin, ingen rost.

Kontakta Gunnar tel 0705 32 50 44 eller
epost: gbjorkenor@gmail.com



Triss i P6 - Rover-pyssel för dig?

Jag har för många Rover P6! Kanske har
jag tom för många bilar, men det är en
annan fråga.

Hur många Rover P6 är lagom? För mig
är svaret - exakt 4 st! Fler hinner jag inte
med. I garaget står sedan länge 8 st varav
en bara duger till reservdelar. Alltså blir
dessa tre st P6:or till salu:

1) DON110 - 2000TC från 1972 som
varit avställd sedan 1996 och som jag ägt
sedan 2002.

2) HXF262 - 2000TC från 1968. Jag
köpte den 1986, körde den en kort tid.
Avställd 1986.

3) JJW167 - 2000SC från 1972 (sveriges
enda SC 1972). Avställd 1982 och köpt
av mig 1986.

Bilarna har lagrats inomhus sedan jag
köpte dem, men lite rost fanns redan då.
Båda 2000TC är sannolikt körbara men
kräver självklart försiktig uppstart, servi-
ce och lite åtgärder. Det finns massor att
berätta om du är intresserad. Mina pri-
sönskemål är ganska rimliga och beror på
dig. Vad vill du ha bilarna till? Önskar
du extra delar? Vill du ha garageplats?
Bilarna finns i Enköpings-trakten.

Ring Bengt Alfredsson på 0705 733 977
eller mejla bengt@gghus.se



Rover 75 V6 ägare - se hit!

Itidigare Roverblad beskrevs betydelsen av fungerande VIS-motorer (Variable Induction System) Ej fungerande VIS-motorer påverkar dragkraften och bränsleförbrukningen. Alla Rover 75 är nu mellan tio och femton år gamla och enligt engelska Rover 75 forumet har endast ca 25 % av bilarna idag fungerande VIS-motorer.

Roverklubben kan nu erbjuda ett gratis test av dessa. Testet tar mindre än fem minuter att genomföra.

Renoverade utbytesenheter kan ordnas och priset är ca 1000 kr, beroende på växelkursen mot pundet, samt din gamla enhet i utbyte.

Vill du ha dina VIS-motorer testade? Kontakta CG Olsson tel 0707 0- 49 79 51 som finns i Malmö. Förmodligen ses vi på någon träff under året och då finns också möjlighet att göra testet.

Vad är det då för fel på de tyska kvalitets VIS-motorerna?

I korthet allt, bl a på grund av övertryck i det övre insugningsröret tränger olja in i motorerna. Alla V6-ägare har sett den ansamling av oljerester som finns i spjällhuset, olja som sedan kontaminerar övre insuget och dess VIS-motorer. Detta drabbar främst balansmotorn men även effektmotorn. Mikrokontakterna i originalutförandet är lödda på kretskortet och efter några år bryts denna lödning. Kretskortet är underdimensionerat och brott är vanligt, speciellt på balansmotorn. Driftsmotorer i denna miljö klarar inte jobbet och blir utbrända.

Hur är VIS-motorerna förbättrade?

Nytt kretskort av bredare konstruktion utvecklat av det engelska forumets medlem MadMonkey Mikrokontakterna skruvas på

plats och kan ej längre brytas.

Balansmotorn har nu ett oljetätt lager.

Effektmotorn har nu ett stopp som förhindrar att motorn går förbi sin planerade bana. Starkare driftsmotor används och löds med 40% blyblandning.



Rover 75 ägare, se hit, också!

Är din bilnyckel/-lar defekta? Är tryckknapparna på nyckelskalet, d.v.s. fjärrkontrollknapparna trasiga?

Knapparna på nyckelskalet, (de 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 i och för sig 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 kan nu erbjuda ett bra alternativ. I ett nytt nyckelskal monteras den gamla elektroniken och

det gamla nyckelämnet (axet). De nya skalen saknar dock Rovers logotype på knappen för att låsa upp, men det kan man säkert acceptera då nyckelskalet blir helt igen. Priset för en nyckelreovering, d.v.s. nytt skal samt överflyttning av befintlig elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också. Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt.

Då funktionsprovningen av den nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att renovera en av bilens två nycklar åt gången. Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

Vill du ha din Rovernyckel renoverad? Kontakta Gunnar Ahlqvist på e-post g.ahlqvist@live.se eller 070 - 764 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



Rover P6 på NEC



Sista Rover 75



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
Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket. 20 mm diam.	40 kr
Rockmärken, svarta	10 kr
Pikétröja med klubblogotyp Storlek S - XXL	200 kr
Ficklampa i ordets verkliga betydelse, endast 7 cm med kraftfull LED-lampa. Nu blir det lätt att hitta hålet till oljestickan	30 kr



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

Så här beställer du från Klubbshopen

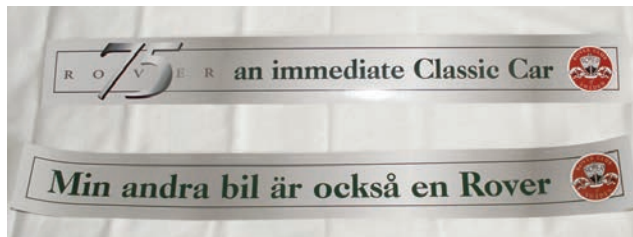
1. Ring, eller skriv, till Kent Klar, tel 0764-00 93 72
Postadress Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd, e-post roverclubshop@yahoo.se
och beställ det du önskar.
Eller också direkt via www.roverklubben.se

2. Därefter sker leverans omgående.

3. I paketet du får ligger inbetalningskort. Klubben uppskattar snabb betalning.

Observera att porto tillkommer dock fraktfritt vid köp över 200 kr. Klubbshopens plusgiro är 79 69 43 - 9

Bakrutedekal med text 'Rove around with Rovers'.	10 kr
Bakrutedekal med text 'Rover, one of Britains fine cars'.	12 kr
Broderat Rovermärke för jacka etc.	20 kr
Bakrutedekal för Rover 75 Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtsållaren bak	25 kr 20 kr
Bakrutedekal för medlem med mer än en Rover	25 kr



Nyckelring, RCOS	20 kr
Roverklubbens vagnmärke i emalj inklusive fästskruvar.	200 kr



Alla varianter av SD1 En laminerad affisch med alla varianter av SD1 från 1976 till 1986. Måttet är A3, 30 x 42 cm.	50 kr
--	-------

Modellbilar Brekina P6 skala 1:87 (H0)	100 kr
Vykort med P4 och P6, foto	5 st 10 kr
Vykort med P6B, målning av Peter Haventon. Storlek 16x21 cm.	5 kr
Isskrapa RCOS	25 kr



