

ROVERBLADET

Nummer 124, december 2021. 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 Eckerred
Österby By 16
193 91 Sigtuna
Tel 070-588 4106
thomas.eckerred@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 Äsljunga
Tel: 0761-62 63 33
wrong.car@gmail.com

Ledamot

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

Ansvarig utgivare:

Thomas Eckerred

Kontaktman för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)

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

Rover P4 (1950-64)

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

Rover P5 (1959-73)

Lars-Åke Larsson
Gillberga
744 95 Vittinge
Tel 0224-613 08
cubo.larsson@gmail.com

Range Rover (1975-)

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

Rover P6 (1964-1976)

Lars-Åke Larsson
Gillberga
744 95 Vittinge
Tel 0224-613 08

Rover P6 2000/2200

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

Rover SD1 (1976-1987)

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

Rover 800

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

Rover 75 (1999-2005)

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

Rover 75 (1999-2005)

Stefan Blomberg
Hagvägen 9
616 90 Åby
Tel 0706-163290
e-post: benets1@hotmail.com

Rover 600

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

Rover 200/400

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

Webmaster

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



Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Bengt Alfredsson ordförande.

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-besiktnings personer.

Tomas Venmenby
Ludvikagatan 41
252 63 Helsingborg
0738-255110

Thomas Astler
Gryta 5744
761 75 Norrtälje
Tel 0176-232660

Tomas Börjeson
Segeerindsgatan 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.eckerred@telia.com

Roverbladets adress

Thomas Eckerred, 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

Det saknas inte kriser i vår värld, det är bara att välja - pandemi, klimat, energi, etc. Även om vi påverkas av alla dessa kriser är det dumt att bli pessimist. Istället kan vi ibland minska kriserna genom att göra små, små förändringar i vårt eget agerande. Det är dessutom mycket roligare att vara optimist än pessimist.

I Roverklubben har vi inte så många egna kriser, förutom att Roverbladet saknat en duktig Layoutansvarig. Förra numret (nr 123) räddades åter av Anders Albihn, som också skrev ett upprop "finns ingen som har vana / intresse av denna roliga uppgift"? Nu har Erik Graver hört av sig och redan från oktober (och detta Roverblad) arbetar han i programvaran Indesign. Nu kommer Roverbladet att bli ännu bättre! Tack Erik.

Fortfarande frågar Rover-ägare om den ökade inblandningen av biodrivmedel i bensin (E10). Ingen kan ge ett helt säkert besked. Att tanka 98 oktans E5 är för närvarande 1 krona dyrare per liter (glöm inte det ökade energi-innehållet i 98 / E5) och antagligen säkrare. Men det beslutar varje enskild Rover-ägare. Det har blivit ca 600 "Rover-mil" i sommar fördelat på tre rullande Rover. Vår 75 Diesel "Rulle" är nu avställd för



vintern medan vår gamla SD1 nyligen fått rent papper hos bilprovningen efter 44 år och 36'000 mil. Ytterligare en SD1 har nyligen köpts. En bil som stått still i mer än 25 år - spännande är ordet! Mer om den i nästa Roverblad.

Klubben har nu firat vårt lilla jubileum - Rover Club of Sweden 35 år. Mer om det läser du i detta Roverblad. Det har varit lite lokala aktiviteter i Skåne, Västsverige och Mälardalen under september. Ett antal Rover-bilar har träffats på nära håll, även om medlemmarna har hållit "social distans". Sköt om dig och håll dig uppdaterad med Roverbladet och på klubbens hemsida.

Ordförande Bengt

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

Redaktionen informerar

Du håller i din hand ett nummer av Roverbladet som bör ha landat i lådan strax före jul 2021. Som många känner till har vi kämpat oss igenom de senaste Roverbladen med olika besättningar vid rodret, som även Bengt berör här intill. Det är ett fantastiskt roligt arbete att sammanställa det som samlats ihop från er medlemmar. Vi vill så här i slutet av 2021 rikta ett stort tack till alla inblandade under det gångna året och inte minst till Erik som nu stöttar upp med sin expertis.

Här vill jag samtidigt lyfta en viktig punkt och ett önskemål inför 2022: Roverbladet är det som vi medlemmar gör det till. Det är era våra historier som blir de där småorna som ramlar ner i lådan ett par gånger per år.

Jag själv är relativt aktiv i den inofficiella Facebook-gruppen och där postas det mycket trevligt, garagereportage eller enklare inlägg som beskriver en utflykt (eller tillflykt). Ett önskemål är att ni mer än gärna får skicka in någon liten blänkare även till oss på Roverbladets redaktion. Alla har inte tillgång till Facebook och jag är nog inte ensam med att tycka att det är så mycket trevligare att läsa de där små all dagliga historierna i Roverbladet.

Så fatta era pennor och kameror. Nästa gång du går ut i garaget, bjud på en liten anekdot kring rostlagningen, kamvinkeln som blev fel, bakrutan som vägrade vara fri från imma eller något annat.

Redaktör Henrik

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Gunnar Ahlqvist, Anders Albihn, Bengt Alfredsson, Gunnar Björkenor, Hans Hiller, Henrik Olsson, Björn Wennerberg

Manusstopp:

Nr 125 15 januari, ute i mars

Nr 126 15 april, ute i juni

Nr 127 15 juli, ute i september

Nr 128 15 oktober, ute i december

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 2022.

I detta nummer:

Roverclub of Sweden 35 år	4
Roverclub of Sweden 45 år?	5
På farfars tid	5
Rover - polismannens val	6
KaffeTuren i Skåne	7
Tre Rovers i backspegeln	7
Debatten om E10 och blybensinen	8
KaffeTuren till Ängelholm	9
Tony Pod - Isle of Man	10 och 11
The Black Beast	12 och 13
The Rover Maskot	14
Årsstämma MHRF	14
Tema i Roverbladet	15
Här träffas vi	16
Den engelska patienten	18
Roadtrip till Simrishamn	19
Annonser	20
Vis-motorer och nyckelskal	21

Omslaget föreställer:

Windsor Castle Rover P5B 1971 (Ex Queen Elizabeth II).



Rover Club of Sweden 35 år

Så har vi då haft ett väldigt litet jubileumsmöte. Platsen blev Tjolöholm i duggregn och torrt väder omväxlande. De 5 bilar som lovat komma kom, trots det lite halvtrista vädret.

Av Björn Wennerberg

Resultatet blev en mängd trevliga samtal och 6 nya kontakter som jag inte träffat förut. Funktionärer blev Gerd och jag, men tyvärr inga från den gamla Roverstyrelsen. Hur som, jag fick lite bilder från våra gästers bilar och våra egna, vi fyllde på med två egna bilar så vi blev faktiskt 7 bilar med 11 personer och 5 hundar. Allt var glatt och våra gäster var glada att vi bjudit in till mötet. Det måste dock sett lite märkligt ut med massa människor

tryckta mot Magasinet vägg glatt språkande sinsemellan medan duggregnet föll. Det gick ingen direkt nöd på oss och vi kunde ju fika intill i Manegen.

Vi trivdes gott ihop och vårt möte som skulle varat till kl. 15 fortsatte ända till 1600. Vi som deltog var: Christina o Pelle Breideborn med sin grönmetallic Rover 75 1999 + en vovve Camilla Reimer med sin blå-metallic Rover 75 tourer 2003 + tre vovvar Nina och Karl Nordström med sin silvermetallic Rover 75 tourer 2004 + en vovve Barbro o Jarl Östensson med

sin otroligt fina blå Rover p4 100 1962. Jarl och Barbro har haft den bilen i 51 år. Michael Schollin med fru, missade tyvärr hennes namn, med sin Old English White Rover 75 1999 Gerd "hustru min" körde med vår Royal blå metallic Rover 75, av oss kallad "Rowena Fake Lift". (Den skarpögde kan se tre fel i framändan.) Själv körde jag vår yellow

cream/green Rover P3 1948 Ett stort tack till de som deltog och hjälpte oss att få en riktigt trevlig söndag. Samtidigt med vårt möte pågick en bakluckeloppis på andra sidan Magasinet. 2 av våra deltagare fyndade en vindflöjel i metall och en drös Brio leksaker. Kanske julklapp till barnbarn.



2031 - Rover Club of Sweden 45 år?

Vi är nu på väg in i 2022 och med det året en förhoppning om ljusare tider både vad gäller bilar och fysiska möten. Det vi lämnar bakom oss har varit en prövning och det är sannolikt en tid som satt spår i oss alla för en lång tid framöver.

Av Henrik Olsson

Nu har vi ett pågående firande av att Roverklubbens funnits i 35 år, ett firande som nog på många sätt kom av sig pga rådande läge. Lokalt har det förekommit möten och träffar, framför allt nu under den senare delen av året, men jag tror det finns mycket att tänka på och utveckla vad gäller mötesstruktur inom Roverklubben.

Först och främst, vilka är vi i Roverklubben? Jag hade en dialog med en annan medlem nyligen och det fick mig att tänka till kring vilka vi är och att vi kanske behöver driva en tanke kring vart vi vill. Kanske inte för att klubben

ska utökas, men för att hålla klubben vid liv och hålla en jämn utveckling. Det är ingen hemlighet att medelåldern är hög i Roverklubben men jag ser ett problem att slå sig till ro och bara acceptera läget med den vetskapen.

Vi kan ta mig själv som exempel. Min egen historia med Rover startade inte förrän år 2000 med köpet av en 620ti, dvs en Honda Accord på steroider i frack. Bilintresset var däremot 20-25 år äldre än så och det vore fel att inte erkänna att jag dessutom är en sann anglofil genom modersmjölken. Uppväxten i en familj där det fanns riktiga veteranbilar gjorde mig kanske till en gammal gubbe redan vid 25, därom tvista...

Efter en tid som Roverägare gick jag med i Roverklubben och har inte ångrat det en sekund. Klubben är en samling fantastiska, trevliga människor, där många med tiden blivit mycket goda vänner. Själv passerade jag nyligen den magiska gränsen 50 men det är väl bara att erkänna att jag trots det ändå befinner mig i det yngre segmentet av medlemmarna. Och här har vi något vi behöver lyfta och arbeta med. Medelåldern blir inte lägre när tiden går. Jag tror personligen det i märket finns en naturlig begränsning, det är helt enkelt inget ungdomsmärke. Men ser man på de nyare modellerna 25-45-75 så framförs de definitivt ofta av min generation, även yngre. De bilar som var aktuella som "nya" när jag köpte min första Rover, dvs 200-400-600-800 har nu även börjat glida in i samlarsegmentet lite beroende på modell.

Med ett nytt år i antågande så tror jag vi behöver tänka igenom vår mötesstruktur runt om i landet för att öppna dörren för nästa generation. Vi har väldigt trevliga lokala träffar i regionerna, men är de verkligen öppna för alla? Ja i teorin såklart, men när ett regionalt möte/träff läggs en vardag kl 14 så faller en hel del möjligheter bort för "oss" som ingår i den där yngre minoriteten. Det blir direkt kontraproduktivt att signalera en vilja och mål att få in "yngre" medlemmar under sådana villkor.

Nu blickar vi emellertid framåt. 2022 kommer för de allra flesta betyda en återgång till normala rutiner och vi kan lämna den här hemska tiden bakom oss. Kanske behöver vi då också tänka framåt. Kan vi öppna dörren och locka 60- och 70-talisterna, i sådana fall hur?

På farfars tid

Man säger att det var bättre förr. Jag vet inte sanningshalten i det men visst är det mysigt att drömma sig tillbaka till tiden då ryggar var raka och mustascherna yviga.

De fantastiska bilderna är lånade från Autohistoricas magasin från tidigt 70tal. Daimlerlastbilar från tidigt sekelskifte, sannolikt i Stockholm.

Släktträff i Gävletrakten. När tog du senast med frun i sidovagnen? Monte Carlo-rallyt genom Kungsbacka 1935. Bilen på bilden är en Bentley.



Rover - polismannens val

Det är inte bara stats-tjänstemän och kungligheter i Storbritannien som kört Rover genom tiderna, det har även visat sig vara ett vanligt förekommande val för flera högt uppsatta poliser. Här följer ett litet axplock:

Namn: Tom Barnaby

Car of Choice: Rover 75, men har även haft tillgång till Rover 45 och har vid något tillfälle setts kliva ur en Rover 800 Sterling. Kan det vara så att Tom i själva verket i hemlighet är en passionerad Rover 800 ägare?

Thomas Geoffrey "Tom" Barnaby föddes den 20 april 1943. Han är gift med Joyce sedan 1973 och har en dotter, Cully som föddes 1978.

Direkt efter polisskolan blev Tom rekryterad av MI6 men någon gång under 60 talets slut så bytte han tillbaka till karriären inom polisen, vilket han skulle göra fram till sin pension.

Namn: George Gently

Car of choice: Rover P5, Rover P6

George Gently är en rättsskaffens man, uppvuxen i ett enkelt medelklasshem. Han deltog i Andra världskriget i General Montgomerys Åttonde armé och var med i strider i både Nordafrika, Sicilien och senare Italien. I Italien träffade han sin blivande fru Isabella och de flyttade efter kriget till London.

George Gently arbetade där inom polisen och bekämpade korruption i alla led, något som senare skulle få katastrofala följder för honom privat



George Gently använde en Rover P6 som fortskaffningsmedel i kampen mot korruption.




Tom Barnaby's val föll på en Rover 75.



då hans fru Isabella som en direkt orsak av det arbetet blev avsiktligt påkörd och dödad. Han beslutade då att säga upp sig och viga sitt liv åt att leta upp de ansvariga.

Turerna tog honom ut på landsbygden där han i sällskap av en yngre kollega, John Bacchus fick ny gnista och hans arbete inom polisen kunde fortsätta i många år.

BOFORS AUTOMOBIL FJÄDERSTÅL



Raskylfjädrar i kanoner hava att utstå enorma påkänningar vid skottlossningen. På basis av de erfarenheter, som vi vunnit vid utexperimenterandet av detta stål för vår kanontillverkning, ha vi framställt vårt automobilfjäderstål, vilket vunnit såväl automobilfabrikanters som bilägares största erkännande för sin styrka och goda fjädringsförmåga.

Låt åkerför förse Eder bil med fjädrar av Bofors Automobilfjäderstål. Stålet lagerföres i alla vanligen förekommande standarddimensioner.

AKTIEBOLAGET BOFORS, BOFORS.

Lager hos: Bertil Borgenstierna & C:o A.-B., Västmannagat. 69, Stockholm. Robert Hellström, V:a Hamngatan 19, Göteborg. Oscar Holmén & C:o, Södergatan 3, Malmö.

Tillbehör till Motor- och Automobilverktygarna med 1927.



KaffeTuren i Skåne

Söndagen den 5 september var det dags för Kaffetur i Skåne och den startade med samling 12.45 intill Gårdstånga trafikplats.

Av Hans Hiller

Hit rullade det in nio stycken bilar med Roverentusiaster som strålade i kapp med solen. Alla pigga på att köra en tur tillsammans och efter en kort information rullade kolonnen i väg på slingrande vägar som till största delen blev på "det lilla



vägnätet" med smala kurviga vägar som efter cirka en och en halv timme nådde fram till toppen av Söderåsen och Café

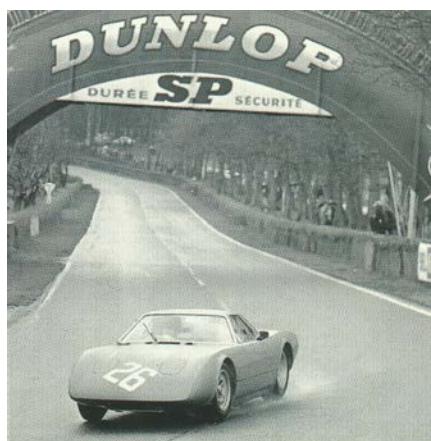
Lotta på Åsen. Ytterligare 4-5 bilar hade rullat direkt hit och här avrundades dagen med att inmundiga allehanda godsaker.

Tre Rovers i backspegeln



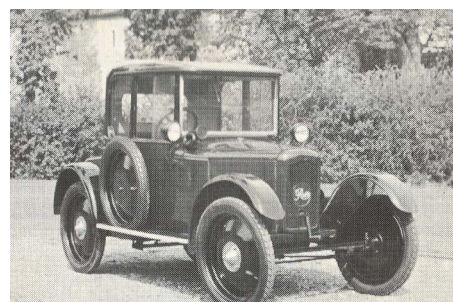
Rover 800

Rover 800 var Rovers största modellserie och presenterades 1986. Den ersatte 3500-modellen och hade utvecklats i samarbete med Honda, vars modell Legend var snarlik 800. Motorerna var gemensamma med Legend. Under början av 1990-talet kom även en coupéversion.



Rover BRM med jetmotor

Rover BRM var en prototyp på en racerbil med gasturbin-motor, utvecklad av Rover och företaget British Racing Motors. Bilen nådde en topphastighet om 229 km/t på MIRA-banan i april 1963.



Rover 8 hp 1922

Bilden visar Rover 8 hp var en bil med en liten encylindrig motor på 1,3 liter med 8 hästkrafter. Detta var Rovers första produktionsbil. Den första modellen tillverkades från 1904 till 1912 med en motor från Daimler, medan bilen tillverkades med 1,3-litersmotorn blev tillgänglig från 1919 to 1925. Den avlöstes år 1924 av Rover 9.

Källa: Wikipedia.



Debatten om E10 och hur den påminner om blydebatten

Just nu pågår en fiskdammsdiskussion i motorvärlden om E10. Bra, för jag kan inget om E10 så det är kul att läsa på lite. Tack och lov är jag gammal och erfaren nog att inse att inget av det som skrivs kan tolkas som sanningar, speciellt inte då det på internet länkas till "källor" vitt och brett.

Av Henrik Olsson

Hela rabaldret vi ser nu påminner egentligen mycket om debatten kring blyfri bensin som var på tapeten under 80/90-talet.

"Bly", varför fanns det då i bränslet alls och hur skadade blyets vara eller icke vara våra motorer? Detta är en tänkvärd tillbakablick.

På 20-30-talet såg bensinmotorer ut på ungefär samma sätt som de gör idag. Skillnaderna är egentligen ytterst få, det är mest detaljer och toleranser som skiljer en modern motor

från en motor anno 1925.

En stor skillnad var emellertid kompressionen. De gamla sidventilarna hade generellt lägre kompression och när man upptäckte att man med högre kompression fick mer effekt så började konstruktörerna gnugga geniknölarna. Kunde man pressa ihop bränsleblandningen hårdare så smälde den bättre. Det fundamentala problemet med sidventilsmotorerna var att det inte gick att komprimera bränsleblandningen speciellt bra. Förbränningsrummen var ovala och omöjliga att göra mindre då transportvägen mellan ventil och cylinder behövde ha en viss yta/volym i förhål-

lande till cylindervolymen. Detta löstes genom att toppventilsmotorer med stötstänger eller överliggande kamaxlar började användas i större utsträckning. Förbränningsrummens "squish" kunde nu göras mindre och ge en högre kompression.

Då uppstod ett nytt problem, nämligen företeelsen spikningar. Bränslet hade för lågt oktantal och självantände. Detta löstes genom att man tillsatt "bly" till bensinen.

Nu till dagens historielektion

1945, i kölvattnet av andra världskriget exploderade motorhobbyn. Unga män, thrill seekers, de överlevande hemkomna soldaterna var precis som vi är men värre. De byggde, knackade, trimmade och lekte i skogen med sina bilar, ofta med livet som insats. Och de hade motortidningar redan då likt nutida Teknikens värld, Bilspport,

Vi Bilägare osv.

I dessa pamfletter och tidningar skrev dåtida experter, ofta före detta racingstjärnor, långa artiklar om hur den "nya blybensinen" skulle förstöra de gamla fina sidventilsmotorerna som inte var konstruerade för detta påfund. Att ventilerna brändes av den nya bensinen var en självklar sanning hos gemene man med någorlunda stor kunskap och intresse inom motorhobby.

Lärdomen att utvinna ur detta? Allt nytt är farligt. Tills det blir gammalt. Då är det inte farligt längre. Det får ju ändå anses vara lite Tänkvärt. Ska vi då köra våra gamla bilar på E10? Den debatten överlåter jag till någon annan att föra. Henrik Olsson

KaffeTuren till Ängelholm



KaffeTuren gick denna gång till nordvästra Skåne och lergökastaden Ängelholm. Eric Christiansen hade bjudit in oss till Järnvägens Museum och samtidigt en gemensam fikastund i museets café.

Av Gunnar Ahlqvist

Hösten hade gjort entré med lite regn och rusk denna dag, så många Roverägare kanske fann för gott att stanna hemma i stugvärmen. Vi som var där fick i alla fall ta del av ett mycket trevligt och intressant museum. Även om samhället delvis öppnat upp efter pandemin, så erbjuds det inga guidade turer. Men dagens värd Eric Christiansen var mycket väl påläst kring järnvägens historia samt utveckling och privatguidade oss genom de olika avdelningarna.

Järnvägens Museum ger ett trevligt och luftigt intryck för besökaren. Det är rent



och snyggt och är synnerligen pedagogiskt upplagt. Man redovisar järnvägens utveckling ända ifrån mitten på 1700-talet då hästar drog spårbundna vagnar, till dagens hightech tåg. Många montrar är uppbyggda i autentisk miljö, d.v.s. som det såg ut vid tiden då det begav sig. Lok och vagnar kan beskådas både i naturlig storlek och som modeller. En stor



och trevlig modelljärnväg med rörliga modelltåg visar de olika epokerna med tidsenliga lok och vagnar.

Vi som var där tackar för en trevlig söndagseftermiddag och sista KaffeTuren för 2021. Nu ser vi fram mot 2022. Första söndagen i april!

Goda nyheter om E10?

Enligt bildelsleverantören DMGRS kan Rover-bilar tillverkade från 1999 köras på E10, som det framgår av texten nedanför, hämtat från hemsidan mgzt.info. Roverklubben kan dock inte ta ansvar för huruvida uppgifterna stämmer, utan våra medlemmar får själva läsa på och fatta ett beslut!

We've all seen the uproar the move to E10 petrol seems to have caused – so we thought we'd clear things up a little.

It's worthy of note that while we've done a lot of research on the topic, the information below is put together purely as a 'helping hand' and your own judgment should be used.

It's no secret that MG Rover were a pioneering company and liked to 'push the envelope' when it came to technological advances – and the good news is that this approach was taken when it came to Ethanol-containing fuels too.

Europe moved to E10 petrol many years ago, and with their finger on the pulse as usual MG Rover (along with Land Rover)

made sure that all vehicles from 1996 onwards were compatible with E10.

Land Rover have formally confirmed this on the Government website – however with MG Rover long gone there's no official way for the Government to confirm this and publish the information online.

The good news is that Land Rover used the K Series and KV6 engine from 1996 in the Freelander – along with a very similar fuel system and many shared components.

This, along with one of the ex-chief engineers for MG Rover confirming the compatibility of the new fuel when the UK launch was confirmed, means that any MG Rover from 1996 onwards will be absolutely fine to run on E10.

Any MG Rover made before 1996 is a trickier topic – while there weren't many changes made to the fuel system before and after this date, it's possible that the seals used aren't designed to be Ethanol-resistant.

We would recommend sticking with either E5 (Super unleaded will continue to be E5) or using a fuel-stabilising additive designed to help older cars run on E10 when filling.

Again, the information above is put together from the data available to us – but we are confident any MG Rover from 1996 onwards will be fine using E10.

Tony Pond – Isle of Man

Rover Eight Twenty Seven Vitesse

”This is the point in time when you wonder whether you ought to be sitting in this car, doing this particular stunt”.

Av Henrik Olsson

När mätarnålen passerar 150mph (eller 240km/h) så kan man först tro att det är ett klipp från Monzabanan, eller Nürburgring men när man väl lägger märke till stenmurarna vid sidan av vägen så förstår man att så inte är fallet. I själva verket är detta en ögonblicksbild av ett varv längs den klassiska Isle of Man TT Mountain Course.

Kanske var Tony Pond i efterhand självkritisk - eller rent av insiktsfull - när han med de i ingressen återgivna orden kommenterade sin egen körning som tack vare filmen från den 6/6 1990 finns förevigad för omvärlden. För det går fort. Fruktansvärt fort.

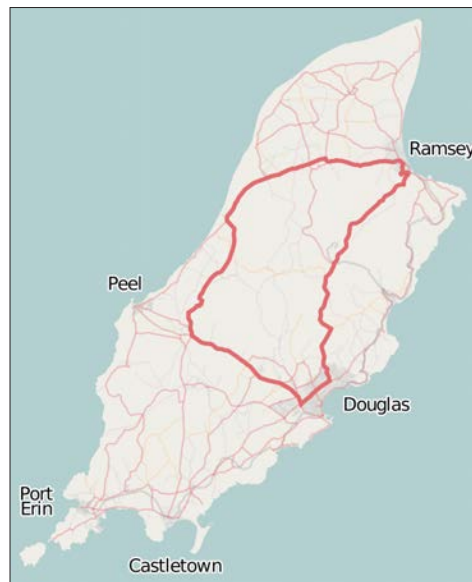
Tony Pond var en framgångsrik engelsk rallyförare som efter att ha pensionerat sig 1986 gick över till att arbeta för Austin Rover som testförare. Exakt hur idén föddes att försöka klara av Isle of Man-banan med en genomsnittshastighet på mer än 100 miles per hour i en standardbil förtäljer inte historien, men på något sätt så var handsken kastad - Och det var Tony Pond som plockade upp den.

Bakgrunden är lika viktig som händelsen, då den bäddade för möjligheten.

1986 kom den nya Rover 800 som skulle ersätta SD1. Den större motorn som fanns tillgänglig, en V6 från Honda ansågs lite för svag så redan 1988 kom en ny uppborrad version, och i sin mest spor-



Originalbilen i sin nuvarande skepnad, utrustad med en T16 Turbomotor



Den röda Vitessen fastnar nästan inte på film.

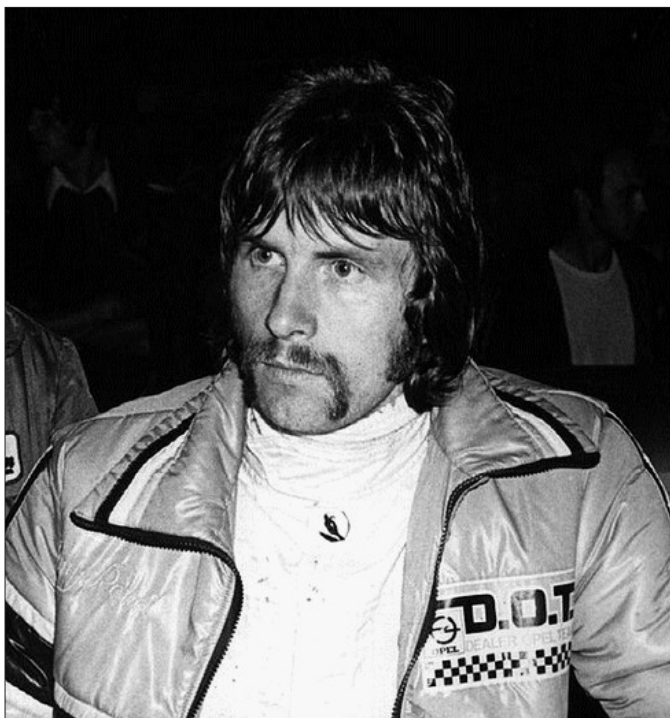
Isle of Man TT course

tiga form kom bilen att döpas till 827 Vitesse. Motorn som benämndes C27A var nu på 2675cc och levererade 177hk som kombinerades med antingen en 5 växlad manuell växellåda eller en fyrstegs automat. Fjädring och hjulupphängning var något styvare och lägre och prestandan var

för tiden mycket bra. Bilen jämfördes initialt i pressen med tidigare versioner av BMW M5.

Vi minns alla hur pass mycket kraft automatlådorna från 80-talet slukade jämfört med bilar som var utrustade med manuell växellåda. Rover 827 Vitesse var inget

undantag och det var i en Rover 827 Vitesse med manuell växellåda som Tony Pond gav sig på att försöka köra runt banan på Isle of Man med en genomsnittshastighet av mer än 100 mph. Det första försöket 1988 misslyckades med en hårsman, sannolikt pga att det regnade uppe i bergen



Den svenska kusinbilen "The Black Beast".

Tony Pond 1945-2002



Tony Pond mellan murar och väggar med hastighetsmätarnålen på 150mph.

vilket gjorde delar av banan var våt, men två år senare gjordes ett nytt försök som lyckades. Tony Pond rattade då en standard röd 827 Vitesse över mållinjen efter 22 minuter och 9 sekunder, vilket gav en genomsnittshastighet på 102.195mph vilket hos oss betyder 164,4km/h.

Vad var det då för exceptionell maskin Tony Pond Rattade?

Prestandamässigt så är det svårt att veta exakt hur snabba dessa tidiga Rover 827 Vitesse var och det är ju egentligen ganska ointressant, men siffror är roliga och alla sådana uppgifter 'makes nice pub-talk.' De flesta Roadtests från den tiden är gjorda av tidningar med bilar utrustade med automatlåda och redan 1989 hade bilarna dessutom katalysator vilket sänkte



Isle of Man Tourist Trophy.

effekten ytterligare med ca 10hk. Det finns emellertid spretiga uppgifter om att tidiga bilar med manuell växellåda utan katalysator kunde nå 100 km/h på runt 7 sekunder och att toppfarten var närmare 240 km/h men de är svåra att få bekräftade. En engelsk polisbil ska enligt uppgift dokumenterats ha fastnat i en fartkamera i närmare 240km/h under en biljakt 1988 vilket ändå är anmärkningsvärt.

(Audi Quattron som jagades kom undan.)

Tony Pond var säkerligen en synnerligen fenomenal förare och han kände med största sannolikhet till banan runt Isle of Man mycket väl då han hade kört där många gånger. Det var kanske ingen slump att det var han som lyckades bli först med den här på sitt sätt vansinniga bedriften. Men bilen han gjorde det i öppnade för möjligheten att överhu-

vudtaget lyckas och bör ses som ett bevis för att Rover hade många egenskaper som var svårslagna i sin tid.

Tony Pond arbetade vidare med Rover och senare även hos Audi men avled tyvärr 2002 pga sjukdom.

Den faktiska bilen Tony Pond körde har haft en fortsatt historia inom racing och lever än idag. Någon gång under början av 2000-talet byttes motorn ut mot en Rover turbomotor för att kunna användas i 2.0liters klassen, något som kanske ändå anses vara lite av ett helgerån i puritanernas ögon.

Jag är inte så mycket för dekalerna på bilar som inte hör hemma där, men jag har prytt min bil med ett märke som visar Isle of Man TT Course. Min egen bil är nämligen förutom färgen och placeringen av ratt identisk med den Tony Pond körde första gången han gav sig på försöket. Det är en manuell 827 Vitesse från 1988-89 som tack vare sin status som import från Spanien är undantagen kravet på katalysator. Bilen används flitigt och det pågår en rullande renovering av den som finns att läsa mer om här i Roverbladet.

Den där dekalen då? Självklart är det verkligen ingen som begriper vad det konstiga märket står för, men jag vet, och det är mitt sätt att hylla denna fantastiska, ovanliga, snabba bil och dess stamtavla.

The black beast

Jag och min vapendragare Gunnar Björkenor satt som vi ofta gör och diskuterade bilar. Jag har sedan länge en Rover 820 Vitesse Coupe och Gunnar har även han inte en, utan två st Rover 827 Sterling Coupe.

Av Henrik Olsson

(Du har chansen att bli ägare till dessa. Se annons i Roverbladet.) Om vi pratar Rover 800 så är coupén nog det som "smäller högst", men det finns ytterligare en joker i leken, nämligen den modell som Tony Pond körde runt Isle of Man med 1990 - En Rover 827 Vitesse mk 1. I England benämns den manuellt växlade versionen av dessa bilar som 'The Holy Grail' vid sidan av de mycket ovanliga Mk1 820 Turbo som Tickford levererade. De manuella 827 Vitesserna är mycket ovanliga idag. Dels valde de flesta automatlåda, men dessutom har såklart drygt 30 år gjort sitt med beståndet.

Jag vet inte exakt hur det gick till men vi satt på vår altan och drack kaffe när jag nämnde att det egentligen vore väldigt kul att ha en Mk1 också, och då helst en manuell tillräckligt gammal för att inte ha katalysator med tanke på den status bilarna hade. Gunnar som är lite mer rakt på sak än jag är plockade fram sin mobiltelefon och surfade in på Roverklubbens hemsida och hittade att det fanns ett par Mk1 or i klubben. En av dem visade sig dessutom ha manuell växellåda, och hade varit avställd en längre tid - dvs många år. Hoppet om att

den bilen skulle vara i något vidare skick var inte enormt, men innan jag visste ordet av så hade herr Björkenor ringt till ägaren Per i Strängnäs och bokat in en visning. Sagt och gjort, vi åkte något senare mot Mälardalen hem till Per som även han är medlem i Roverklubben. I hans garage stod så denna pjäs. Att den hade sett bättre dagar rådde det inget tvivel om men karossen var ovanligt rak och med relativt lite rost. Efter en del diskussioner så kom vi fram till att jag var beredd att axla ansvaret för att få ut bilen på vägarna igen, under förutsättning att den gick att starta.

Någon vecka passerade och ett samtal från Per som meddelade att bilen nu startade. Så det slutade med ytterligare en resa, den här gången beväpnade med rätt körkort och med stor kärra efter bilen. Detta tror jag beskrivits i ett tidigare reportage här i bladet men repetition är ju kunskapsmoder...

Bilen är lite rolig då den har ett par detaljer som är mycket ovanliga. Bland annat finns det i bakluckan ett säkerhetsskåp med tillhörande nycklar. Det var ett extra tillbehör som kunde fås till när bilen var ny och jag känner inte till en enda bil med samma detalj. Tydligt ett tillval som var populärt bland tjänstemän och vakter som arbetade på engel-

ska ambassader, där förvarade man sin pistol.

Det här var väldigt välutrustade bilar. Generellt sett så fungerar egentligen allt nu utom två elhissar och taktluckan där felsökning pågår. Bilen är även utrustad med AC men funktionen begränsas till att lampan i AC-knappen fungerar. Man kan ju alltid låtsas. Färddatorn är av den "stora" modellen och den fungerar perfekt, förutom en liten blåsa i displayen. Radion är en något senare modell (från en 800 Sterling 1996) men jag tycker den smälter in bra och ser helt korrekt ut.

Det är en rullande renovering som pågår. Nästan direkt var det vissa punkter som var relativt enkla och snabba att åtgärda. Generators visade sig behöva en renovering och bromsarna byttes fram, även ett nytt avgassystem monterades. En mer förebyggande åtgärd var att bekosta ett kamrembyte. Huvudkopplingscyllindern och även slavcyllindern har även de behövt bytas ut. Sedan är det en del rostlagning som gått av stapeln men den stora utmaningen har varit allt krångel med elsystemet. Ingen bil mår ju bra av att stå still och det har varit många timmars felsökning med kontaktspray där del kvarstår att göra.

Här hemma så kunde köpet leda till att bilparken kunde decimeras något vilket var bra. Den här har ju krok och är en fastback, vilket gör att vi kunde avyttra vår extrabil, en Honda Accord Tourer. Nu har vi bara fem bilar i familjen varav fyra engelsmän, så det känns bra!



Vilka linjer!



Det stora vackra emblemet som prydd bilarna fram till 1989.

Hur går bilen då? En lite sliten fräs är "Den går som en dröm", men det passar faktiskt bra. Motorn är en njutning med massor av kraft och den är rapp hela vägen upp till rödmarkeringen. Och ljudet är helt fenomenalt! Växellådan är extremt tajt och fin, som en ny bil känns det där växellägena klickar på plats. Jag kör varken fort eller hårt med bilen men jag märker att det är en mycket potent bil. Den är betydligt kvickare än vår



Per (och hans fru?) var nog ganska glad att bli av med bilen som hade huserat i hans garage under en lång tid.



En riktig laståsna! Observera säkerhetskåpet.



Ventilationsaggregaten är steglösa. AC-knappen fungerar så tillvida att den lyser...



Radion är från en något nyare 800. Färddatorn fungerar!

gamla Accord som ändå hade Hondas största fyrcylindriga 2.4liters Vtec-motor på 190 hk. Om jag backar till 1988 så måste denna varit en raket! Jag minns hur min far köpte en ny Audi 100 kring samma tid och efter att vi hade haft Volvo 240 så upplevdes Audin som väldigt snabb. Den här bilen kör emellertid inte bara cirklar runt den Audin, utan även åttor.

Framtidsplanerna är att snygga till den ytterligare.

Inredningen är i riktigt bra skick med bland annat alla originalmattor kvar, sedan kommer den få gå som extra-bil lagom mycket, kroken gör ju att den fyller en eventuell praktisk funktion också. Just nu brukas den även av sonen som övningskör, och detta med bravur. Jag känner mig extra nöjd att han får möjligheten att lära sig köra i en "riktig" bil, inget flipperspel med CVT-låda eller en massa anti-allt-system.

Mina efterforskningar har kommit fram till att det finns ca 3 svarta Mk1or kvar i Europa, och om man ser till manuellt växlade 827or utan katalysator så går de mer eller mindre att räkna på ena handens fingrar. Säkerligen finns ytterligare en eller annan bil undanstoppad i något garage runt om i Europa men det är inte många.

Initialt tänkte jag att de flesta nog bara skulle se en ful gammal bil. Och det hade

varit logiskt riktigt att se det så, men jag märker att det inte är så. 80-tals bilarna börjar sticka ut och folk tittar gärna både en och två gånger när vi är ute och kör. Att det sedan ligger en bit historia bakom är det inte alla som vet men det gör det hela lite mer trivsamt.

The Rover Mascot

När min resa med Rover påbörjades en gång för ganska länge sedan så hade jag egentligen inte reflekterat över själva märket som prydde bilen.

Av Henrik Olsson

Jag minns att jag en dag plötsligt slogs av vad det faktiskt var på det där märket i grillen och på C-stolparna. Ett vikingaskepp! Initialt så förstod jag inte kopplingen då jag såklart föll i fällan att tänka vikingar=något nordiskt. Men efter några ögonblicks inre strid så stod det ju självklart även för mig att Rovermärket såklart härstammade från ordets ursprung. Rover - vandrare, sjöfarare. Vad vore väl mer lämpligt än ett vikingaskepp att pryda grillen på dessa bilar?

Maskotar ansågs säkerligen som självklara om vi backar ca 100 år och var nog även lika nödvändiga som självklara på fordon oavsett segment. Alla tillverkare av autobiler skulle ha någonting, gärna pråligt som föraren kunde vila ögonen på när han

ståndsmässigt framförde sin vagn förbi den lokala puben, oavsett om det var en Austin eller Rolls Royce. För Rover blev Vikingaskölden naturlig då den fungerade bra även på motorcyklar. Jag har kunnat få fram att den första motorcykeln med skölden som maskot kom 1902, tätt följt av den första automobilen Rover 8hp 1904.

1922 kom den första regelrätta kylarmaskoten, en stående viking som senare kom att utvecklas till endast det hjälmprydda huvudet.

Den klassiska vikingabåten med segel dök upp i sin första form 1929 och har sedan fått små upp- eller nedgraderingar lite beroende på hur man ser på det. Min personliga favorit är nog det första skeppet från 1929 även om jag även är väldigt förtjust i det stora märket på motorhuven på min 827 Vitesse från 1988-89, men om tycke och smak ska man inte diskutera.



Årsstämma MHRF

Stämman avhölls via Teams den 16 oktober. 54 klubbar deltog digitalt. MHRFs medlemsklubbar består snart av 105 000 personer. Göran Flank valdes att hålla i årsstämman. På stämman har MHRF presenterat hur den aktuella situation är kring det rullande kulturarvet. Det framkom att det finns utmaningar mot vår hobby i form av myndigheter som betraktar veteranbilar som avfall. Det fanns inga motioner inlämnade till Årsstämman.

Innan stämman presenterades bl.a. En analys av resultatet av MHRFs medlemsundersökning (enkät) våren 2021 och med utgångspunkt i detta utveckling av MHRFs verksamhet samt dialog med medlemsklubbarna. Fortsatt utveckling av försäkringsaffären samt den digitala försäkringsansökan, översyn av besiktningsmannasystemet samt framtagande av en uppdaterad utbildning för medlemsklubbarnas försäkringsfunktionärer. Det som medlemsklubbar behöver

observera här att ett mål är att sluta med pappershantering från 1 maj 2022. Två nya personer valdes in till MHRF styrelse. Sibylla Gustafsson från Svenska Saabklubben och Henrik van Rijswijk från Motorhistoriska Sällskapet. Under pandemin har vi nu lärt oss använda Team, Skype och Zoom Det är fantastiskt hur snabbt vi anpassar oss när vi behöver hitta nya vägar för kommunikation. Nästa år hoppas jag att stämman kan hållas som det är tänkt, dvs. fysiskt.



Gå gärna in på mhrf.se för att uppdatera dig kring MHRFs arbete.

Anders Ahlbin

Tema i Roverbladet

De bästa idéerna kommer från klubbens medlemmar. Denna gång är det Rikke Henriksen i Åsljunga som vill att Roverbladet satsar på temanummer.

Av Bengt Alfredsson

Dvs att ett visst Roverblad samlar så mycket artiklar som möjligt om en bestämd Rovermodell. Det här har vi gjort tidigare men det har kanske glömts bort de senaste åren. Tack Rikke för att du hörde av dig.

Alltså blir det ett temanr om Rover SD1 i Roverbladet 125 som kommer ut i mars 2022. Det råkar vara så att undertecknad är ansvarig för just detta nummer. Dessutom har jag några SD1 i garaget. Men jag vill gärna ha hjälp av dig som är medlem. Skicka vad som helst om SD1 - bilar du köpt, sålt eller skruvat



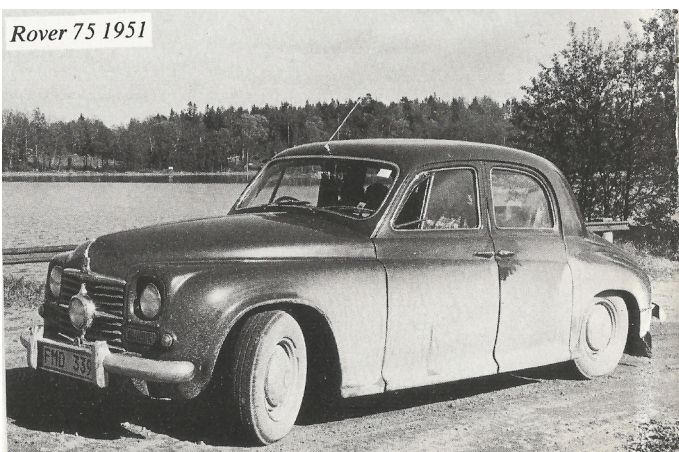
Roverbladet kommer ha legendaren SD1 som tema i marsnumret 2022.

på, resor du gjort med SD1, konstiga fel som löst sig, kul bilder, etc. Skicka snarast men senast 15 januari på epost roverbladet@roverklubben.se.

se - tack på förhand. Dessutom skall vi bestämma tema för nästa nummer av Roverbladet - nr 126. Vilken Rover-modell vill du skriva

och / eller läsa om? Hör av dig snarast till roverbladet@roverklubben.se med önskemål.

Rover 75 1951



En Rover 75 från 1951, parkerad vid någon väggkant, sannolikt på sjuttioalet. Kanske lever bilen ännu? Vi får hoppas att dåvarande ägare drog fram en hink och en svamp när han eller hon kom hem.

Dependability on tap

The fuel priming tap on this early 1910 Champion spark plug was necessary for dependable starting. However, while having long since done away with the tap, much higher standards are demanded by today's modern engines. That's why leading car manufacturers choose and recommend Champion spark plugs for top performance and dependability.

CHAMPION

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.

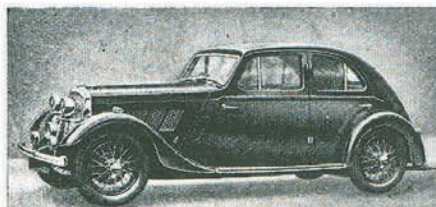
För mer information kontakta Anders Palmkvist Tel 0416-199 55

THE AUTOCAR.

ADVERTISEMENTS.

FEBRUARY 22ND, 1935. 57

ROVER

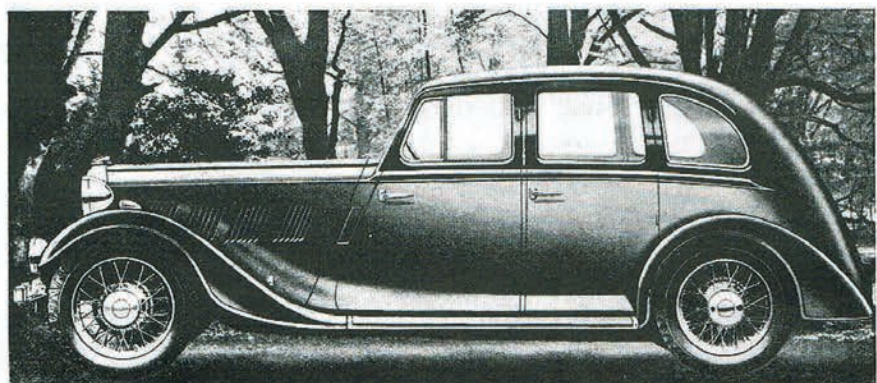


STREAMLINE COUPE AND SALOON

Designed and built for the streamline enthusiast, these practical models maintain the quality, silence and comfort which distinguish Rover coachwork. Luggage and spare wheel are carried in lockers fitting flush with the effectively swept tail. Write for new catalogue.

Either model on 14 H.P. chassis—£348.

4 door Coupe on Speed 14 chassis—£415.



THE ROVER COMPANY LIMITED, COVENTRY.

London Showrooms: Henly's Ltd., Devonshire House, Piccadilly, W.1.

London Service Station: Setgrave Road, Fulham.

MENTION OF "THE AUTOCAR" WHEN WRITING TO ADVERTISERS. WILL ENSURE PROMPT ATTENTION.



Nya medlemmar sedan sommaren 2021

Per 18 okt 2021

1843	Inge Hedmark, Västerås	1853	Elinor Hållén, Almunge
1844	Torbjörn Johansson, Vetlanda	1854	Peter Nilsson, V. Frölunda
1845	Michael Nilsson, Uppsala	1855	Einar Folkesson, Ellös
1846	Benny Benjaminsson, Ödsmål	1856	Ove Häggbom, Edsbyn
1847	Karl Nordström, Brännö	1857	Peter Lindewald, Stockholm
1848	Lars Eriksson, Sollentuna	1858	Rolf Engvall, Sankt Anna
1849	Kenneth Svensson, Väring	1859	Christer Svensson, Strömstad
1850	Svante Cederqvist, Lidköping	1860	Jonny Karjalainen, Molkom
1851	Faiz Jaber, Linköping	1861	Ralf Wennberg, Vänersborg
1852	Patrick Nathanson, Varberg		

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

Den engelske patienten

Hur kan man spendera en vacker och solig oktoberdag på annat sätt än att åka och titta på en intressant bil? Svaret är att man kan välja att räfsa löv, ställa undan utemöblerna eller täcka över grillen, men det var ändå på det första alternativet som valet föll.

Av Henrik Olsson

Historien bakom besöket var att min vän Johan hade ställt några frågor på jobbet kring en relativt unik bil. Ryktet att jag inte bara är bilintresserad utan även anglofil har nått alla, så när erbjudandet gavs att åka och titta på bilen så nappade jag såklart. Bilen i fråga är en TVR350i från 1987 som finns i Johans familj och ovanliga bilar är alltid intressanta att kika på, i synnerhet engelska.

Trevor Wilkinson var mannen bakom TVR. (TreVoR=TVR) När den här modellen kom så var han inte längre aktiv inom företaget men han var säkert inte missnöjd över valet av organdonator till modellen.

Det är nog inte fel att påstå att Rovers V8 kom att sätta standarden i de flesta engelskproducerade sportvagnar under tidsperioden och jag tror, utan att vara speciellt kunnig på dessa motorer, att just denna variant även bör vara snarlik den som satt i SD1 Vitesse, dvs en EFI på ca 190hk.



Familjen Eklunds TVR 350.



Rovers V8-motorer satte standarden för de flesta engelska sportvagnar på den tiden.



Frågan är om denna motorn är den samma som satt i SD1 Vitesse?



Har du köpt en fin bil? Tipsa gärna redaktionen! Skriv till roverbladet@roverklubben.se och berätta om bilen. Ska den restareras eller är den helt enkelt ett praktexemplar? Hör av dig!



Road trip: Simrishamn Autoseum

Av Henrik Olsson

Sommarens semesterresa gick till Skåne och under en av utflykterna passerade vi Simrishamn och Autoseum. Jag rekommenderar en trip dit om ni är i närheten för det var hög klass på både bilar och utställning.

Rover 800 yttre dörrlister

Som alla vet är ju Rover 800 coupe den snyggaste Rovermodell som tillverkats och saluförts. Linjerna är förföriskt vackra. Det finns dock en detalj (näja det finns kanske några) som har en benägenhet att låta skönheten se lite bedagad ut nämligen de yttre sidolisterna. Vilken skönhetsbehandling kan man tillgripa för att åtgärda detta?

Av Gunnar Björkenor

Jo, jag gjorde såhär: Jag började med att pilla bort listerna från bilen. Kräver lite jobb för att alla clips inte skall gå sönder. Det går inte att bara dra ut listerna. Helst skall man ta bort de inre dörrsidorna och klädseln på baksätets insidor. Då



kommer man åt att klämma ihop "benen" på clipsen så att de glider ut genom hålen i plåten. Sedan gäller det att få bort de oftast rostiga kromlisterna som sitter i mitten av plastlisterna. Det går ganska lätt om man tar ett 15 mm stämjärn och hugger ut dem med. Därefter rensar man kanalerna med samma stämjärn.

De kromlister som jag hittat på Ebay och Summit Racing var tyvärr inte lika

välvda som originalen, de var liksom tunnare. Efter lite fundering kom jag på att jag kunde lägga en tätninglist i botten på kanalen vilket fick effekten att listan såg lite tjockare ut. Jag limmade listerna med Casco kontaktlim. Jag har ännu inte fått på dem på bilarna utan det får bli till våren. Då får jag också se hur det fungerar när det regnar på dem.

Annonser - bilar till salu

Tänkvärda Rover-ord - citat
kassör Thomas Eckerred:

*"Den riktige entusiasten stannar
som medlem just för att han inte
längre har en Rover"*.

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



i mycket gott skick.

Lugre's Uppländsg. 58
Tel. 32 30 32
Bilförmedling.

Opel Kapitän
Cabriolet, ny motor, nylack, ny radio, sälj. till högstbjudande. Visas trejagat 75, kl. 10-13 o. 14-17

Citroën 1947
-cyl., 3.600 mil, all ext. utrustning. 2800-; Utomord. skick. Tel. Fittja 00 kl. 7-10. Civiling. Ekström.

Buick 1946
uper 71, 4-dörr., fullst. utrustning. biljet eller bytes mot någon mindre bil. Tel. 21 49 21, Hr Karlsson.

Eleg. Chrysler Sportcabr.
utomordentligt bra skick, 5.000 mil, Visas Uppländsgatan 14, kl. 10-13.

Triumph 47 Cabr.
vxtur., radio, dimljus m. m., i skick om ny sälj, ev. byte mot billigare. agn. Tel. 44 84 30.

Sunbeam-Talbot,
ensinnad eng. kvalitetsvagn i förstklassigt skick, körd 3.000 mil, säljes i direkt av äaren. Tel. 21 02 41.

Endast 6.700,-
3r La Salle 1937, 5-sits, 95 hkr., en USA 1946, förmåll. kvalitetsbil, ten. privat. 33 50 02. 8-12, 15-19.

7-sitsig Dodge 47,
650 garant. mil, originalradio, värme, taxameter och klocka.
Tel. Kyrbo 500 11 i dag.

Citroën 1948,
2.800 mil, 43 hkr.

Renault -36
nylack, ny klädsel. Tel. 25 03 13.

Cadillac 1948-
modell 6269, 4-dörr. Obetydligt Utrustad med originalradi. Säljes kontant omgående.

1949

Volvo PV 44
körd 1.500 mil, som ny, högsta anbud. Tel. 25 03 13.

CHRYSLER 1936
enastående gott skick, enda körd, ev. mindre bil i 1918 06, före kl. 14.

BUICK SPECIAL 3
85 hkr., 4-d. grå, end. ben däck, i verkligt gott skick bil i byte. T. 25 07 81 f. 12

FORD V 8 -37, 4-dörr., i värme. Säljes i dag dir. a Lägt pris vid snabb affär efter kl. 14 41 31 10.

A-FORD
ej körklar. Säljes till högs före kl. 20. Visas Eriksgatan 4, Sundbyberg.

V-8, 85 HKR,
1926, bra däck och i övrigt klar. Billigt vid snabb affär ägaren tel. Scertälje 3122

7-sits. PLYMOUTH 1937
gott skick, säljes kontant. 4.300,-, Sala Alleham f. v. b.

HUDSON -46, SUPER
mät. 5.200, priv.-körd. P. g. a. nyink. av Hudson telefon 67 63 93.

Dodge Sedan 19
välkött, sälj. privat. Tel. 21 20 11

Vill du köra Rovers flaggskepp?

Till salu två Rover 827 Coupe

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

2: Grön Rover 827 coupe 1993, beige 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, service och lite åtgärder. Det finns massor att berätta om du är intresserad. Mina prisönskemål 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!

I tidigare 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. Mikrokontaktorna 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

Mikrokontaktorna 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 nyckelrenovering, 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



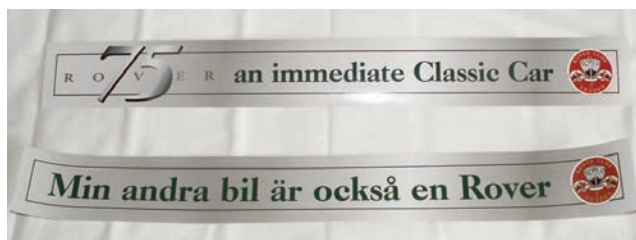
Poster P6-annons i A3 (42x30 cm), laminerad	50 kr
---	-------

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.
Klubbshopen's 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 nummerplåtshållaren 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. Mättet 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



