

ROVERBLADET

Nummer 123 (hösten 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 Eckered
Österby By 16
193 91 Sigtuna
Tel 08 - 592 541 06
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 Äsljunga
Tel: 0761-62 63 33
wrong.car@gmail.com

Ledamot

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

Ansvarig utgivare:

Thomas Eckered



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 den till 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

Anders Albihn

Rover Club of Sweden på Internet.

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

www.roverklubben.se

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

Rover 75 (1999-2005)

Tomas Börjeson
Segeerlindsgatan 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
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 Vemmenby
Ludvikagatan 41
252 63 Helsingborg
0738-255110

Thomas Astler
Gryta 5744
761 75 Norrtälje
Tel 0176-232660

Tomas Börjesson
Segeerlindsgatan 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



Ordförandens ruta

Det vanliga livet har återvänt. Så känner jag det och jag tror att många håller med. Visst kan smittspridningen öka, nya virus-mutationer uppstå, etc. Men det vill jag inte tro eller planera för. Jag är fortsatt försiktig och tacksam för de vaccin-sprutor samhället ställt upp med. Men ett normalt vardagligt liv är vi alla värda.

Jag tackar för årsmötets förtroende att välja mig som ordförande. Gunnar Björkenor är nu vice ordförande och i övrigt är styrelsen oförändrad och full av energi att arbeta med klubbens verksamhet.

Frågan som många bilägare ställer sig from 1/8 gäller den ökade inblandningen av biodrivmedel i bensin (E10) och

diesel. Utan företaget Rover finns det ingen som kan ge ett säkert besked. Honda och Land-Rover har godkänt E10 för vissa motortyper (som även finns i Rover 600, Rover 800 och Rover 75). Det är en indikation men ingen garanti för att slippa framtida



problem med uttorkade gummidetaljer och bränsleslangar. Att tanka 98 oktans E5 är dyrare och kanske säkrare, men det beslutar varje enskild Rover-ägare. Rover Club of Sweden kan tyvärr inte ge någon rekommendation i nuläget.

I det egna garaget har en Citroen C4 nyligen bytts mot ännu en Rover 75 som blivit vår dagliga bruksbil. Vår 75

Diesel "Rulle" har vi ägt i 19 år - vår bästa bil hittills!

Den rullar mest på långturer - i år hittills 300 mils bekväm "hemester". Vår SD1 och 820 har tyvärr blivit stående men får snart lite omsorg inför besök hos bilprovningen.

Klubben är visserligen sena men har inte glömt vårt lilla jubileum - Rover Club of Sweden 35 år. När du läser detta har du nog

fått epost (om du meddelat rätt epost-adress) om lokalt firande i Skåne, Västsverige och Mälardalen under september.

Som alltid - håll dig frisk och håll dig uppdaterad på klubbens hemsida.

Ordförande Bengt

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Björn Wennerberg, Bengt Alfredsson, Anders Albihn, Göran Olsson, Lars-Inge Knutsson, Anders Palmqvist, Gunnar Björkenor, Per Hahn, Tomas Börjeson

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 fullständig och korrekt.

Gå in på listan och kontrollera att du står för 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.

I detta nummer:

Alla vägar bär till Hjo	Sid 4
British Weekend	Sid 7
Värmebölja och översvämning	Sid 8
Radiotystnaden är över	Sid 10
Mer British Weekend	Sid 12
Årsmötet	Sid 13
Rover produktionssiffror	Sid 15
SS2333 DIN 1.4301 AISI/SAE 304	Sid 16
Historia om självkörande fordon	Sid 17
En berättelse	Sid 20
Rättelse	Sid 22
Kort information om MHRF	Sid 22
Kaffeturen	Sid 23
Träffar och till salu mm	Sid 24
Rover 75 ägare se hit	Sid 25
MHRF information mm	Sid 26
Klubbshopp	Sid 27



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

Detta Roverblad hamnade i mitt knä lite oväntat. Nåväl, att göra Roverbladet är kul och lärorikt. Jag hade ju dessutom semester så de planer jag hade fick skjutas på.

Roverbladet har under en längre period varit lite på lösen och jag lurar på om det bland Roverklubbens medlemmar kan finnas någon som har tid och lust att göra Roverbladet.

Finns det barn eller barnbarn som går mediaprogram och som en del i sin utbildning kan göra Roverbladet?

Att vi idag är ett begränsat antal personer som behärskar Pagemaker eller andra program för att göra Roverbladet är en utmaning som behöver tas tag i.

Vän av ordning kanske undrar om det nu är så roligt varför fortsätter inte undertecknad med Roverbladet. Förutom att jag är ordförande för två andra klubbar och sitter i styrelsen för MHRF så har jag ett heltidsarbete, 4 bilar, 3 motorcyklar men dock bara 1 fru. Så tiden räcker inte till.

Jag kan gärna vara behjälplig om någon vill fortsätta att göra Roverbladet i Pagemaker. Ha en härlig höst så syns vi väl på någon träff framöver.

Anders

Manusstopp

Nr 124 15 oktober ute i december

Nr 125 15 januari ute i mars

Nr 126 15 april ute i juni

Nr 127 15 juli ute i september

Omslaget föreställer:

Rover 200 coupé

ALLA VÄGAR BÄR TILL HJO

Denna sanning gäller anglofiler som besöker BMM (British Motor Meet) i Hjo. Men nu blev det inget BMM varken 2020 eller 2021 pga pandemin. Istället ordnades 6-8 augusti 2021 en bantad version kallad British Motor Weekend. Hans Örtlund hade med kort varsel övertygat anrika Hotell Bellevue att sätta ihop ett tvådagars paket med hotell, middagar och trevligt samkväm. Flera brittiska klubbar och en hel del bilägare hade bokat paketet. När vi själva äntligen bestämt oss var det tyvärr fullbokat. Tursamt nog fanns en lägenhet att hyra på gångavstånd. Vad som hände under själva BMW (!) British Motor Weekend berättas av en annan författare. Dessa rader handlar bara om vägen dit.

Anna och jag hade enligt vår GPS 270 km från Gästře (Enköping) till Hjo, om vi som vanligt åkte via Örebro och Askersund. En mestadel snabb men ganska trist motorväg. För att få omväxling tog vi en liten omväg och fortsatte på E18 förbi Örebro samt svängde av vid Vintrosa (avfart 107). Från vår M-vägartlas (som är mycket roligare än GPS) valde vi minsta möjliga vägar söderut mot Askersund. Vi hade turen att hamna på en av alla dessa hundratals urgamla landsvägar som känns igen på sina vackra milstenar och kurviga sträckningar. Dessa vägar drogs för att förbinda alla byar och större gårdar istället för våra moderna vägar som istället undviker all civilisation. Visst - det blir många 70- och 50-sträckor men framförallt massor av sevärt och en hel del stopp med kameran. "Slowfood" är ett etablerat kvalitetsbegrepp - kanske är det nu dags för "slowroad"?

Efter några kilometer såg vi skylten "Hidinge gamla kyrka" och där blev dagens första paus. En liten, romansk medeltidskyrka av sten som nyligen restaurerats och vitkalkats trots att den nog inte används särskilt ofta. Sidodörren hade fantastiska smidda detaljer och kyrkan omgavs av stora lindar. Solen lyste och runtomkring låg de gula sädesfälten och väntade på skörden. Det var en ovanligt vacker



Hidinge gamla kyrka - vacker plats för paus

och fridfull plats där vi gärna hade stannat en stund till, men "vägen kallade". Vägen var smal men med fin asfalt, antagligen ingen tung och fördärvande lastbilstrafik? Det blev snart ett nytt stopp vid Knista 1100-talskyrka. Den är ombyggd och tillbygd flera gånger och ser ganska alldaglig ut. Men tak och väggmålningarna från 1617 av en okänd



Knista kyrka - dramatisk översvämning



Smidespydd dörr Hidinge K:a



Knista kyrka - okänd målare

konstnär lär vara bland landets finaste. Sannolikt orenoverade fanns där en dramatisk scen på Noaks Ark som visar att 2021 års översvärmningar inte är unika,

Vi började bli fikasugna och omedelbart dök en skylt upp ”Berga Kafé & Gårdsbutik” - bra tajming! På den stora gården trippade hundratals frigående höns runt under trivsamt småkackel. Bergas stora inkomst är Krav-ägg, men de har också en stor och nybyggd gårdsbutik med väl sorterat kafé. Vi provsmakade dessutom ostar från tre olika lokala mejerier och kunde inte motstå någon av dem - tur att vi hade kylbox med i



Nybyggd gårdsbutik med bra kafé

bilen! Utanför entrén tronade en gammal Volvo-traktor med mycket patina och numera konverterad med V8-motor av okänd typ (dock inte Rover).



Volvo traktor med V8

Vägen slingrade vidare och omedelbart söder om Fjugesta finns ruinen av Riseberga nunne-kloster med anor från slutet av 1100-talet. 1527 var det slut med verksamheten i klostret pga reduktionen och 1546 brann hela klostret ner efter ett blixtnedslag. Som

på många andra håll fick traktens bönder lov att ta sten till sina byggnader och idag är det bara en gavelvägg som antyder byggnadens höjd. Låga murar och trappor finns också kvar och visar planlösningen. Platsen är underhållen och gräset välklippt så att klostrets vackra läge, på en höjd ovanför slätten, kommer till sin rätt. Det var gott om besökare men området är ganska stort så allt var tyst och lugnet, endast historiens vingslag kunde anas! Anna och jag var helt överens - hit kommer vi gärna tillbaka. Plötsligt insåg vi att tiden höll på att köra från oss - skulle vi vara i Hjo kl 1600 för att checka in började det brådska. Nu fick det bli direkt Hjo utan pauser! Vägen var i huvudsak bra och ganska snabbkörd till Vretstorp - där vi korsade E20 på en bro. Resten av sträckan till Askersund utmärktes av många skymda kurvor och ovanligt stort antal A-traktorer som alla körde laglig hastighet. Jag är numera svårstressad i trafiken men i den



Riseberga kloster



Riseberga kloster



Riseberga kloster

växande bilkön efter en A-traktor som kör ”30 knyck” km uppstod tveksamma omkörningar av halvdesperata förare (inte jag). Allt gick bra och vi parkerade Rulle Rover i Hjo kl 1605. Vi hade totalt kört 290 km - den trevliga omvägen var alltså bara 20 km längre. Lägenheten vi hyrt låg i bottenvä-



Två gröna "tröskverk"



Vårt "hem" i Hjo - för ett dygn

ningen på en gammal trävilla, med utsikt över Vättern och med egen badbrygga, gräsmatta med utemöbler samt parkering. Rimlig hyra och det

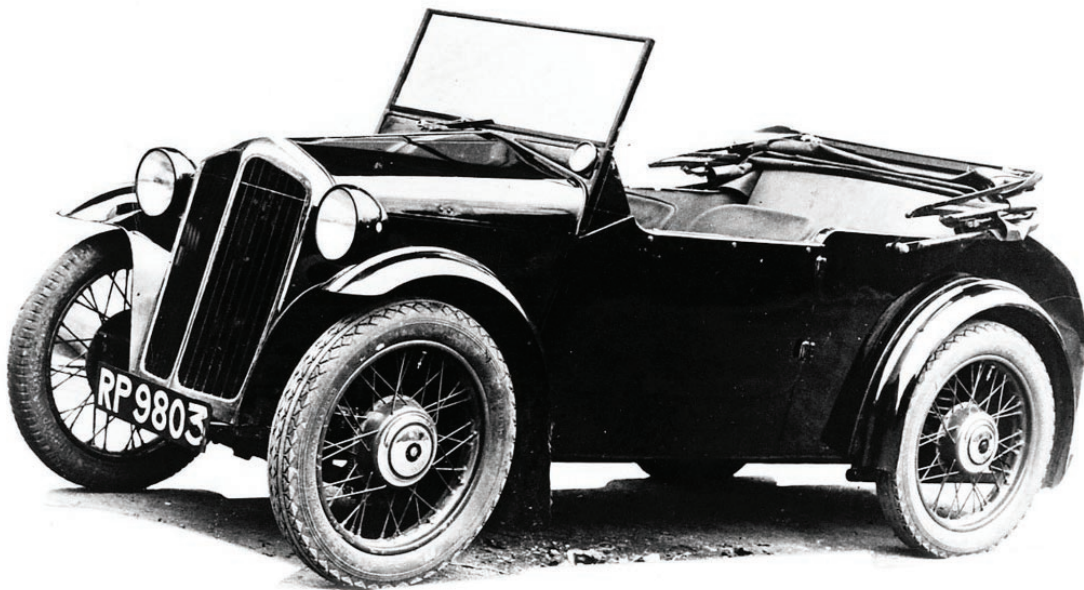


Riseberga kloster

var knappt 5 minuters promenad till Hjo centrum, så här bor vi gärna fler gånger. Vi gick bort till hotell Bellevue där vi träffade fler Rover-ägare och

andra anglofiler med olika brittiska klassiker. Mer om detta kan du läsa på annan plats i detta Roverblad!

Bengt Alfredsson



1931 ROVER SCARAB

ROVER CLASSIC

British Weekend Hjo 6-8 augusti, 2021

Förra året blev British Motor Meet i Hjo inställt på grund av Coronan. Tyvärr tvingades arrangörerna fatta samma beslut i år, BMM ställdes in. Hotell Bellevue, som varit en samlingspunkt under tidigare BMM, bjöd emellertid in till en "British Weekend" som lockade ett trettio-tal bilar med besättningar. Flest bilar kom nog från Cortina klubben men



Gott och blandat

även Roverklubben var representerad med sex bilar, SD1, Rover 75 samt Björn och Gerd Wennerbergs underbara Rover P4 100. Sedan fanns det vissa avfällingar, bl a undertecknad, som hade den dåliga smaken att delta med en Jaguar XKR cabriolet. Ursäkten var att dennes Roverbilar för närvarande inte är kördugliga. Vidare adjungerade vi herrskapet Troedsson till Roverklubbens gemenskap under helgen eftersom de kom, inte med en Rover, utan med en mycket vacker nyrenoverad Jaguar S-type.

Adjungerandet ursäktades av att jag och herr Troedsson studerade juridik tillsammans i Lund under mitten av 70-talet. Det låga antalet bilar från Roverklubben kompensades av den höga graden av trevlighet som bilarnas besättningar



Adjungerade



Hur var det nu, hette även hunden Rover?



Visst är det vackert i Hjo!

utstrålade. Vi hade två mycket trevliga kvällar tillsammans.

I väntan på Roverklubbens styrelsemöte på lördag eftermiddag var vi några som åkte iväg till Forsviks Bruk där vi fick en privat visning av bruket av en förtjusande guide. Vi passade också på att beskåda en

slussning av några båtar samt att intaga en fin lunch på kanalcafeet.

Allt som allt, människorna gjorde att helgen blev bra även om det hade varit roligt att se fler engelska bilar. Vi håller tummarna för BMM 2022.



Gunnar Björkenor

Värmebölja och översvämning

Detta aktuella problem har förekommit i mitt motorrum under en längre tid. Trots den ”nyligen” bytta kylaren (1994) har temperaturmätaren börjat röra sig mot den borte delen av det gröna fältet vid rödljus, bilköer och annan krypkörning. Montering av en extra elfläkt har funnits i mina tankar ibland.

Nivån i min kylare har aldrig velat ligga på den rekommenderade nivån på 1 tum under änden av påfyllningsröret. Varje gång jag fyllt upp till denna nivå, har det strax sjunkit till ungefär en decimeter under röret.

För länge sedan tog jag upp problemet med en annan P6B-ägare som bekräftade att han hade samma problem. Jag nöjde mig då med att jag inte var ensam om det i alla fall.

I våras kollade jag nivån och fann att det nog var närmare 1,5 dm till änden på röret (svårt att bedöma med ögonmått) så jag fyllde på rejält med vätska och nivån ”stabiliserade” sig



2 liter för lite

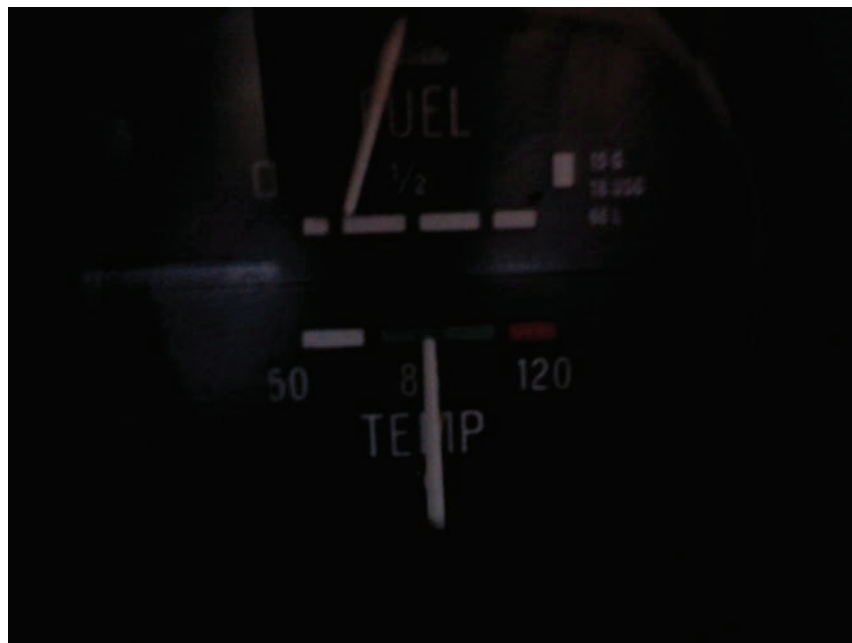
(som ju inte finns på de engelska versionerna med enkretssystem). Samme bilägare fick visst även problem med att plasten i kärlet

to base of filler neck. Do not bring the engine up to temperature, there is no need for that. Put the cap on and go for a drive, 10 or 15 mins will be fine. Come home, turn the engine off and leave until the next morning.

2) Remove cap, start engine, the coolant level will have dropped as the air that was in the system now occupies that space. Fill to the base of the filler neck and put the cap on. The job is now done. If you were to look at it again the next day, assuming no leaks, with the engine cold the level will be just under the filler neck, just as it should be.”

Redan efter steg 1 hade nivån stigit till nära max, men det gick att fylla på ytterligare en halv liter och därefter har den varit på den nivån, även efter en över 100 mil lång semesterresa.

Det kan kännas lite pinsamt att erkänna att jag (i 36 år) kört med 2 liter för lite kylvätska, beroende på att jag fyllt på med motorn avstängd, men kan det hjälpa någon annan så tycker jag det är värt det. Jag har även kollat om jag missat någon text i verkstadshandboken, men i Haynes-manualen står inget annat än ”top up as required”. Efter djupare forskning i den ”tjocka” Repair Operation Manual, hittade jag dock något som liknade den engelska texten ovan. Det där med att fylla vatten i ett kärl, låter ju inte så svårt att jag känt mig manad att läsa någon instruktion överhuvudtaget.



snart på den gamla vanliga decimetern. Kylningen blev bättre, men inte så mycket.

Jag brukar vara inne på det engelska forumet: ”Classic Rover Forum” för att snappa upp råd och dåd. Någon hade monterat expansionskärl och det tyckte jag var en intressant sak för att kunna behålla vätskan. Problemet för mig var ju att platsen var upptagen av den andra bromsvätskebehållaren

smälte.

I samma ”tråd” hittade jag dock en ganska självsäker kommentar (se engelsk text nedan) som jag tyckte det kunde vara värt att testa, även om jag inte trodde så mycket på det.

”I have not heard of this before, but to be honest, it is not difficult to expel air for the cooling system following a radiator removal or whatever.

1) With the engine idling, fill radiator

”På köpet” förbättrades även bromsarnas egenskaper. Huvudcylindern sitter nära grenröret och den svampiga känslan, svettande slangar och den periodvis höga förbrukningen av bromsvätska har nu helt försvunnit.

Kan även bjuda på en annan enkel lösning på ett svårdiagnostiserat missljud (klonk) från bakvagnen vid skarpa vänstersvängar. Fodralet till varningstriangeln (placerat ovanpå bränsletanken) hade gått sönder och



Gamla Hardi 14412



Nya Biltema 52-3230

ljud. Under en kort sväng utanför

Biltemas modell 52-3230 (som var den



Fodralet har nu ersatts med en påse

det kraftiga stativet legat och åkt ”kälke” fram och tillbaka.

Ibland kan man dock sakna vissa



Falks växeltelefonist var lite fyrkantig, men bärgaren desto trevligare

Karlskrona så stannade bilen (tack och lov vid en trevlig och glestrafikerad plats). Vid försöken att återstarta så visade sig den, av mig, eftermonterade elektriska bränslepumpen (fabrikat Hardi) vara helt tyst, jag menar tyst. Kontroll av strömförsörjning gjordes men inga fel fanns att hitta. Att knacka på den hade heller ingen effekt. Jag fick då ringa efter bärgning, för första gången sedan 1986. Självrisken hade nu ökat från 100 till 1500 kr.

Bränslepumpen var 15 år och hade gått nästan 5000 mil. Detta är inte direkt världsrekord i hållbarhet men jag beställde en likadan igen p.g.a. att

enda med omgående leverans) är lite för ljudlig. Köp inte denna om du inte vill att bilen skall låta som en häcksax. För mig var det inte någon förlust, då jag ändå hade tänkt köpa en extra pump att ha med som reserv.



Göran Olsson

RADIOTYSTNADEN ÄR ÖVER

I Roverbladet nummer 121 skrev jag i artikeln "Nordkoreanska propagandasändningar" om min Rover P4 110 från 1963 och speciellt om radioanläggningen. I Roverbladet nummer 122 berättade Thomas Blomgren om sin och Ulf Harrysons

resa till Orust 1986. Det var då Ulf köpte bilen av Torild Hammar.

Radioanläggningen är nu nyrenoverad av en kunnig hedersman. Han bytte många kondensatorer, motstånd och konstiga ledningar med dålig isolation, och ansåg att radion blev

separat artikel för att beskriva alla umbäranden. Ett spännande moment var när vi kolsyreisblästrade underredet. Sådant har man ju sett på Youtube och där ser det ju både lätt och gemytligt ut. Det var det inte. Mer rost och de mest fasansfulla



Layoutgubben undrar om Per kommer att lyssa på The Dave Clark Five och deras fina visa "Bits and Pieces" i radion?



Återmonterad

riktigt bra. Han integrerade också en sladd med 3,5 mm plugg så att man kan koppla in en yttre ljudkälla. Den 16 juli lyckades jag och Curth Jansson montera in radion och förstärkaren i bilen igen. Förstärkaren som heter Smiths Radiomobile sitter under instrumentbrädan och HMV radion bredvid instrumentpanelen. Montering tog en dag, och det hjälpte att alla säten var urtagna, så att man kunde ligga på bilens golv och arbeta. Det var sannerligen inte lätt, men framåt eftermiddagen fungerade allt och vi kunde fira med vilda tjuv och Facebookinlägg med Elvis Presley som Curth hade önskat.

Det övriga renoveringsarbetet har varit så omfattande att det krävs en



Yttre ljudkälla inkopplad
fusklagningar i bakre hjulhusen uppenbarades. Curth har arbetat hårt och länge med rostlagning, riktning, tenning och förberedelse för lack. Jag har bistått med arbete och otaliga nya delar. Bland annat fick världens förmodligen sista kvarvarande nya höger framdörr av stålplåt inköpas



Snart klar...

från England. Den 18 juli var bilen färdig för lack. Sedan dess har jag haft ont i ryggen och Curth har haft ont i benet. Nu väntar vi på att lackeringsverkstaden skall ta sig an bilen, och att våra ben och ryggar skall bli bra igen så att vi kan påbörja monterning.

Många säger att återmontering efter lack är ett härligt arbete som är mycket lättare än allt som man gjort innan. Det tror jag inte ett dugg på. Jag tänker återigen på orden i bonaden som hängde i Ingvar Kamprads fasters kök.

"Inget är så lätt som du tror men heller inte så svårt som du fruktar."

Per Hahn

British Motor Weekend 6-8 augusti 2021



Som bekant var vi nödgade att även i år ställa in vår traditionella träff British Motor Meet. Men någon form av meet borde vi väl kunna ordna? Via vår hemsida och Facebook bjöd vi in alla intresserade att besöka Hjo i helgen för att träffas under fria former.

De flesta valde att checka in på vårt förnämliga härbärge Hotell Bellevue, som ligger centralt i den vackra staden Hjo. Under lördagen kunde vi räkna in tjugo brittiska bilar (varav nio av märket Ford).

SMHI hade varnat för lågtryck med åtföljande regn, men i Hjo sken solen. Hotellens terrass var redan under eftermiddagen fylld av gäster, och på

scenen underhöll poporkestern Blue Matter.



Vid sextiden högg vi för oss av hotellets förträffliga buffé och fortsatte lördagskvällen i gemytlig samvaro.

Vid åttatiden började sällskapet



upplösas. Antingen för att fortsätta i mindre grupper eller att helt enkelt gå till sängs för att orka med morgondagen. Så här långt kan man i alla fall konstatera att British Motor Weekend motsvarade våra förväntningar.

Lars-Inge Knutsson



ÅRSMÖTET 2021



omständigheterna, men överlägsen är den som kan anpassa sitt temperament efter omständigheterna”.

Kanske har Nalle Puh mer rätt när han säger ”Underskatta inte värdet av att göra ingenting, av att bara ströva omkring alldeles ensam,

lyssna på allt som man inte kan höra och bara ha det bra.



Allt om årsmötet med verksamhetsberättelse, ekonomisk redovisning och

Årsmöte med Roverklubben är en av årets höjdpunkter. Trevliga medlemmar, god förplägnad, muntrationer och aktiviteter i massor.

Årsmöten avslutas alltid med en längtan till nästa årsmöte. Men förra året och i år har vi, som alla vet, tvingats hantera alla möten och träffar på ett helt annat sätt. Vi har tvingats anpassa oss och lyssna till experter och andra som ibland kan tyckas mer likna profetior och i hela världen har man gjort lite olika. Pandemin har varit tålamodsprövande och för Roverklubben där vi är vana vid att träffas och umgås är det mer än tålamodsprövande. Det är kanske inte första gången i historiken som hela världen drabbas men likväl blir vardagen helt upp och ner. Att hantera ett strömavbrott eller vattenavstängning blir i sammanhanget triviala parenteser. Men vi får väl hämta lite inspiration från filosoferna.

Filosofen David Hume, en av de tidiga empiristerna, har uttryckt ”Den är lycklig vars temperament passar



Årets årsmöte den 19 juni avlöpte utifrån ett omröstningsförfarande Ad Capsulam. Information hade skickats ut inför årsmötet om hur det hela skulle gå till.

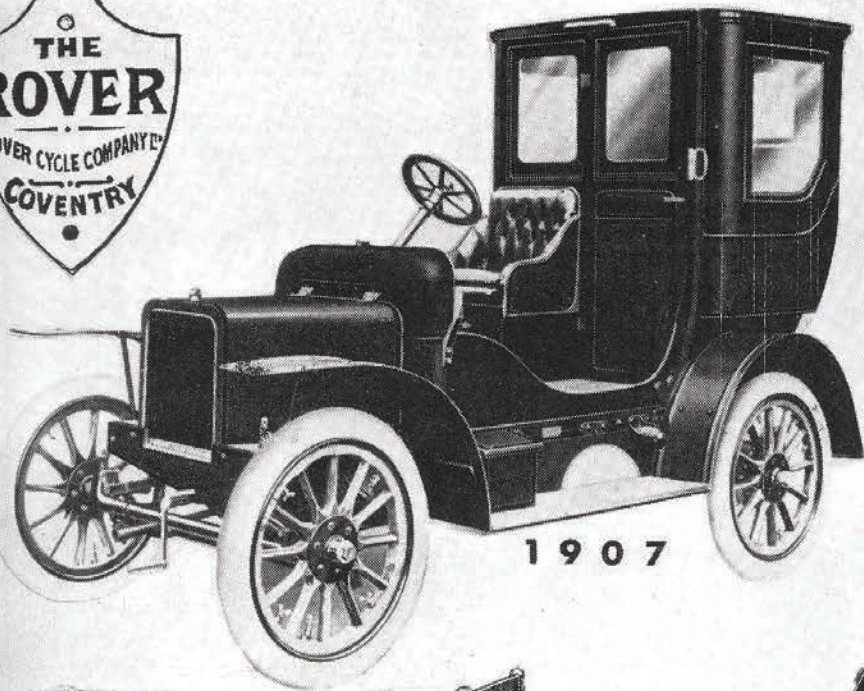
protokoll kan man finna på hemsidan om man loggar in. Om man vill ha dokumentation på annat sätt får man höra av sig till ordförande Bengt Alfredsson.



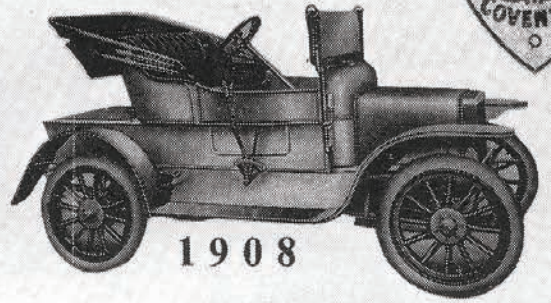
De nyheter som framkom utifrån årsmötet är att Bengt Alfredsson har valts till ordförande samt att vid konstituering har Gunnar Björkenor utsetts att vara vice ordförande.



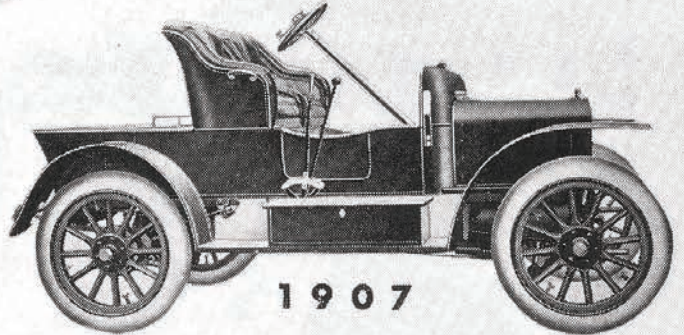
Bilder från tidigare årsmöten



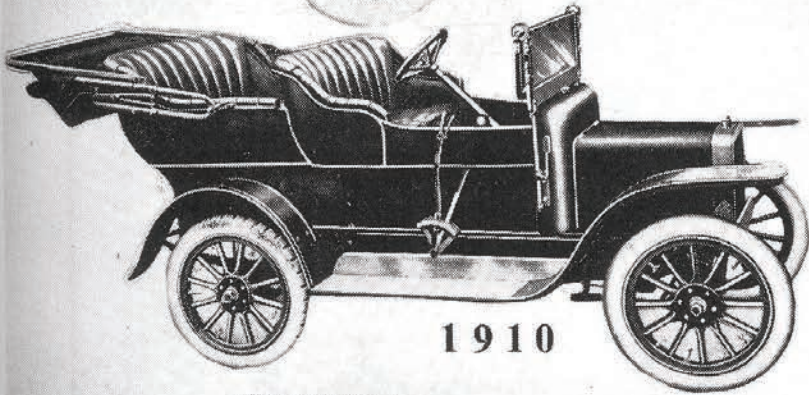
1907



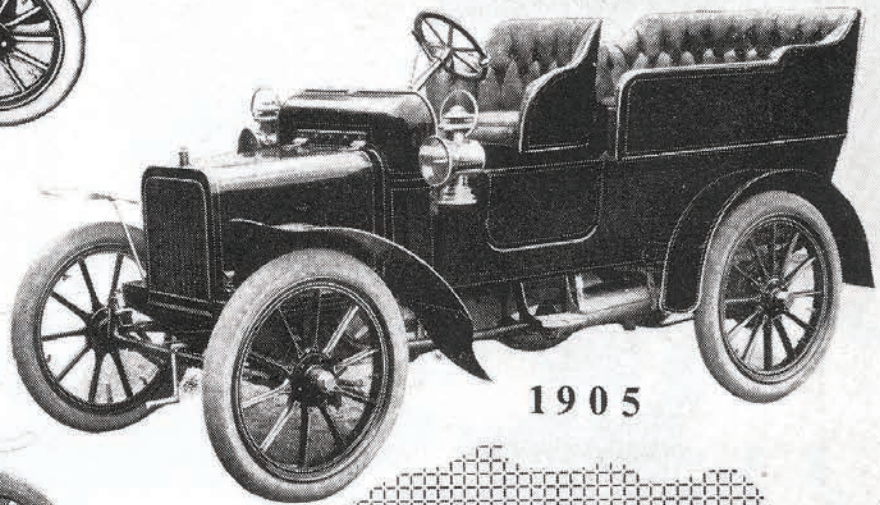
1908



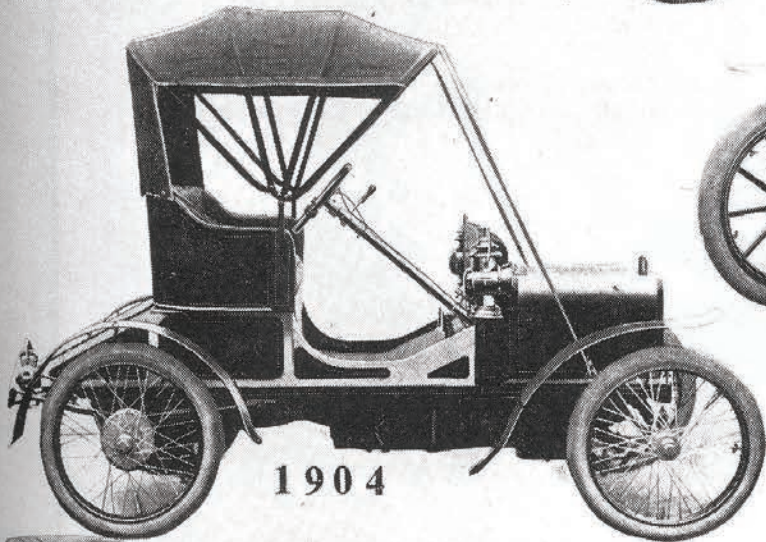
1907



1910

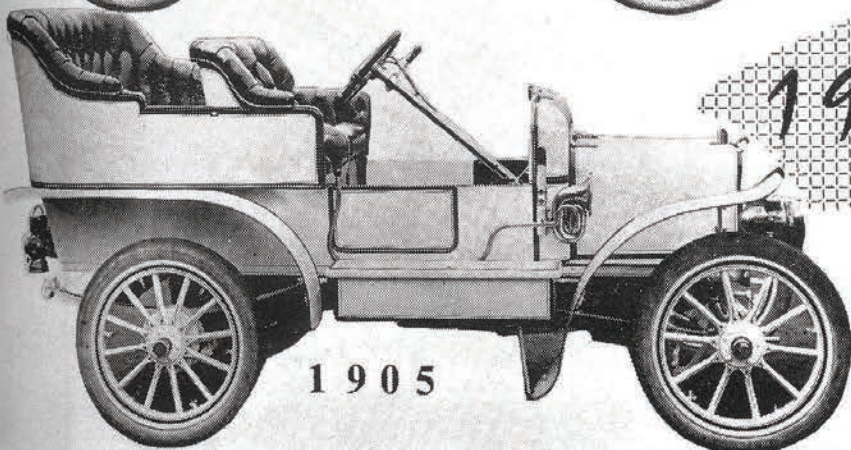


1905

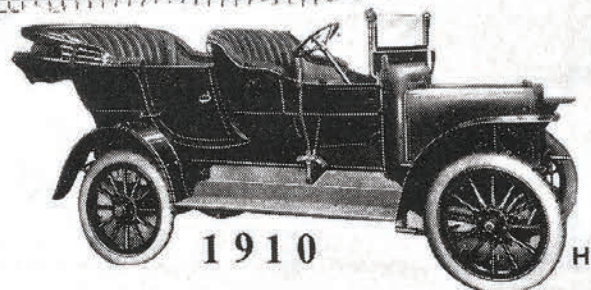


1904

THE ROVER
8 h.p.
1904-1910



1905



1910

HBL



ROVER PRODUCTION TOTAL – 5 MILLION CARS SINCE 1904

Rover cars	Produced	Total
Rover 45 (Oyster)	2000-	129,250
Rover 25 (Jewel)	1999-	217,620
Rover 75 (R40)	1998-	169,250
Rover 200 (R3)	1995-1999	470,449
Rover 400 (HHR)	1995-2000	469,781
Rover 100	1994-1997	170,262
Rover 600 (Synchro)	1993-1999	270,988
Rover 800 (R17)	1991-1998	128,052
Rover Metro (R6)	1990-1994	389,224
Rover 400 inc. Tourer (R8, Tex)	1990-1998	245,630
Rover 200 inc. Cabriolet/Coupe (R8)	1989-1998	708,003
Rover 800 (XX)	1986-1991	201,889
Rover 200 (SD3)	1984-1989	418,367
Rover 2000-3500 (SD1)	1976-1986	303,345
Rover 2000-3500 (P6)	1963-1977	333,494
Rover 3.5-litre (P5)	1967-1973	20,600
Rover 3-litre (P5)	1959-1967	49,892
Rover 60-110 (P4)	1950-1964	130,342
Rover 60-75 (P3)	1948-1949	9,100
Rover 20 / Speed 20 (P2)	1937-1940	641
Rover 16 (P2)	1937-1948	9,259
Rover 14 (P2)	1937-1948	11,303
Rover 12 (P2)	1937-1948	16,627
Rover 10 (P2)	1937-1948	9,903
Rover 14 (P1)	1934-1936	9,464
Rover 12 (P1)	1934-1936	5,775
Rover 10 (P1)	1934-1936	5,702
Rover Speed Pilot / Speed 14	1933-1936	584
Rover Speed Meteor / Speed 20	1932-1935	110
Rover 12hp & 14hp Pilot	1932-1933	4,396
Rover Meteor / Light 20	1930-1933	1,718
Rover Light 6	1930	1,857
Rover 2-Litre	1928-1934	8,048
Rover 10/25 / 10 Special	1927-1933	24,687
Rover 16/50	1926-1928	1,364
Rover 14/45	1925-1927	2,778
Rover 9/20	1924-1927	13,000
Rover 8hp twin	1920-1925	17,700
Rover 18hp	1912-1913	150
Rover 12hp (Clegg)	1912-1924	13,400
Rover 12hp (Knight)	1911-1912	200
Rover 8hp (Knight)	1911-1912	150
Rover 15hp	1909-1911	450
Rover 12hp (2 cyl)	1908-1910	400
Rover 20hp	1906-1910	200
Rover 12hp (4 cyl)	1906	100
Rover 6hp	1905-1912	2,296
Rover 8hp	1904-1912	2,200
Rover cars production total	1904-2003	5,000,000

Every effort has been made to ensure the validity in the calculation of historic Rover production. The most authentic and accurate records available have been used, though in the absence of exact early production figures, the numbers are based on chassis records, known surviving cars and available documentation.

SS2333 DIN 1.4301 AISI/SAE 304

Och det hände sig vid den här tiden, i början på 90-talet, att Roverägarna behövde rostfria avgassystem. Man hade gjort trevande försök i klubben

riktigt seriös.

Ett namn som hela tiden dök upp hos leverantörerna utomlands var Raka Rör i Göteborg, så vid en

hemskickat för en enhetsfrakt på 200:- oavsett ort och system. Den svåra delen i förhandlingarna var att jag lyckades få rabatt med 1% per

system, upp till 20 st vilket skulle ge oss 20% rabatt på våra system. Jag tror inte att Lars då såg någon fara i att vi skulle hamna på 20%. Observera att detta var för 30 år sedan, före e-mail, hemsidor och mobiltelefoner, så all marknadsföring från min sida fick ske via Roverbladet, ihärdiga telefonsamtal och brev, alltså ren gammaldags försäljning.

Nåväl; första ordern till Raka Rör blev 24 system den 27/6 1991. Andra ordern blev över 40 system och då hade jag lyckats förhandla fram max 25%.

Antalet på tredje ordern kommer jag inte ihåg, men vi hamnade till slut runt 100 system och jag tror att alla sitter kvar på de bilar som ännu rullar.

Mitt eget system till min Rover 105S kostade 3370:- minus 25% vilket blev 2527:- men i ärlighetens namn fick jag det lite billigare.

En liten tragikomisk händelse med ett rostfritt system var det som jag sålde till min gamla musiklärare på Bergaskolan i Limhamn. Han spelade och undervisade i violin, inte fiol vilket var viktigt. Han hade uppenbara problem att vistas i sin Rover 2000 TC från 1966 p.g.a ljudvågorna som systemet, enligt honom, utsände till hans känsliga öron. Jag och bilverkstaden i Malmö lade ner mycket tid med nya gummiupphängningar och påsvetsade stag och spiral-

fjädrar som skulle dämpa vibrationerna men inget hjälpte. Ingen annan utomstående hörde något onormalt, så till sist sålde han bilen (till mig) och köpte en Triumph Vitesse.

Det är helt otroligt hur mycket ideellt arbete man kunde lägga ner för 30 år sedan.



Anders Palmqvist

Malmö 1991 06 27

Bäste Roverägare,

Äntligen! Äntligen!

Rostfria avgassystem

Jag har under våren begärt in offerter från två svenska och tre engelska leverantörer och lagerhållare av rostfria system.

Resultatet är att Raka Rör i Göteborg är det billigaste och troligen mest seriösa alternativet.

Priserna i bifogad lista är bruttopriser, inklusive moms. På denna lista lämnas rabatt med 1% per beställt system upp till 20%, 20 system.

Då vi är ca 24 st intresserade kommer vi alltså att få 20% rabatt på listpriset.

Leveranstiden är ca 1 arbetsmånad, och leverans kommer att ske från Göteborg till respektive beställare. Fraktkostnaden är netto 200:- oavsett system.

Förutsättningen för att Raka Rör skall teckna order är ett förakott på 500:- per system. Jag bifogar ett inbetalningskort till Rover Club of Sweden och ber Er att snarast betala in 500:- så att vi kan samordna beställningen till Raka Rör.

Med vänlig hälsning

Anders Palmqvist

OBS. Sänd pengarna till Rover Club of Sweden och fyll i uppgifterna om fordonet på bifogat papper och returnera till:
Anders Palmqvist
Möbäcksgatan 3
216 24 MALMÖ

men utan några egentliga resultat. Så Bengt Alfredsson och jag kom överens om att jag skulle ta hand om avgassystemen och Bengt de elektroniska tändsystemen. Jag var då 43 år och hade många Engelska leverantörer i stålbranschen så förutsättningarna fanns kanske. Jag ägnade ganska mycket tid åt att hitta leverantörer både i Sverige och vid mina besök i England men hittade ingen

tjänsteresa i Göteborg kontaktade jag Lars på Raka Rör. Han var som vanligt otroligt stressad så jag fick bjuda ut honom på krogen, där vi kunde diskutera i lugn och ro. Resultatet av dessa förhandlingar blev, att om jag tog hand om beställningarna från Roverklubb medlemmarna så skötte Lars beställningarna i England och tog hem systemen till Göteborg, där vi antingen kunde hämta själv eller få

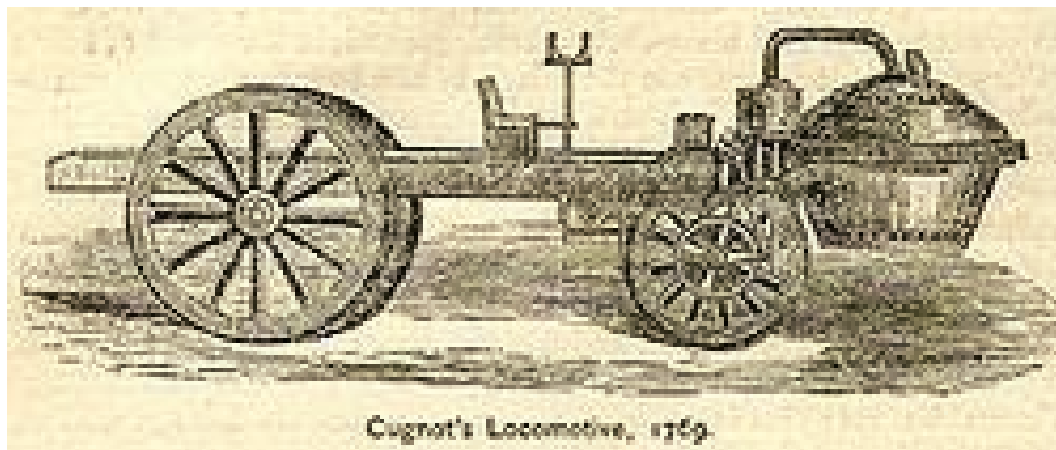
VÅR HISTORIA OM SJÄLVÅENDE FORDON

Så här började vår historia om självgående fordon för oss människor att färdas med.

en elbil.

En tidig variant var den trehjuliga elbilen som tillverkades av John Kemp Starley 1888.

potential som transportmedel över längre sträckor. Man får hoppas att Karl Benz uppskattade hustruns bilfärd som fantastisk reklam för produktens tillförlitlighet.



Ångvagn byggd av Joseph Cugnot

Fordonens historia börjar med en slags ångvagn byggd av Joseph Cugnot ca. 1769, vagnen var beställd av franska armén. Vagnens styrmekanism fungerade emellertid inte så bra, hyfsat understyrd ser det ut som och redan 1771 körde den in i en mur och förstördes i världens första bilolycka.

Elbilar då eller idag, trendiga och moderna och fasligt dyra. Men är det en ny uppfinning. Nej absolut inte, elfordonets historia går tillbaka knappt 200 år. Visste du att den första bilen någonsin var en elbil? Nåja, kanske är bil att ta i. Man vet inte exakt starten på elfordonets historia, vem som gjorde den första och när den första "elbilen" uppfanns. Dagens elbilar är ju resultatet av många teknikenombrott, chassikonstruktion, hjul konstruktioner samt batterier till elmotorer. Så man kan ju undra vem som kan ta på sig äran att upfunnit

John Kemp Starley i England byggde ca 1888 en trehjulig elektrisk "bil" och blev även mer känd som uppfinnare av den så kallade säkerhetscykeln. Företaget Rover tillverkade sådana cyklar men även företagen Sunbeam, Humber med flera andra. Säkerhetscykeln föredrogs av kvinnor som snabbt visade förtjusning i Rovers modeller.

Med förbränningsmotorn, som är betydligt lättare än ångmaskinen, öppnade sig nya möjligheter för självgående vagnar. Tysken Karl

Benz konstruerade en motordriven trehjulig vagn 1885. Bertha Benz, Karls hustru och affärskompanjon, blev 1888 den första personen att köra bil en längre sträcka, 106 km från Mannheim till Pforzheim och sedan tillbaka dagen därpå. Bertha hade med sina söner i bilen med uppgift att vid behov fungera som mekaniker. Med denna bilfärd visade hon på bilens

Trots elektricitetens framfart fick historien om elbilen till slut rejäl konkurrens. Förbränningsmotorerna vid den tiden hade en stor nackdel, de var tvungna att startas med en vev! Men uppfinningen av "elektriska startmotorer" Cadillac 1911 gav nytt in-

Intressant nog är att när Henry Ford skulle köpa bil till sin hustru, så fick hon en elbil, troligen en Baker Electric.

Början av 1900-talet visar dock att elbilar och droskbilsflottor var mycket vanliga i USA och även på västeuropeiska vägar. Mer än en tredjedel av alla bilar var eldrivna under seklets första 10-15 år.



Favorit hos kvinnor

tesse för förbränningsmotorfordon. Därefter, i kombination med dåtidens låga räckvidd och dyra batterier, hade elektriska fordon en marginaliserad existens. Men eldrivna fordon försvann aldrig helt. I början av 1900-talet fanns det närmare 100 tillverkare av elfordon. Från Anderson Electric, Baker Electric och hela alfabetet till Studebaker Electric, Starley Electric samt Waverly Electric.

Märkligt nog så har sällan den Svenska elbilen sällan nämnts. Waldemar Jungner, just han med batterifabriken, konstruerade år 1900 en elbil som testades i Stockholm samma år. Referat nedan;



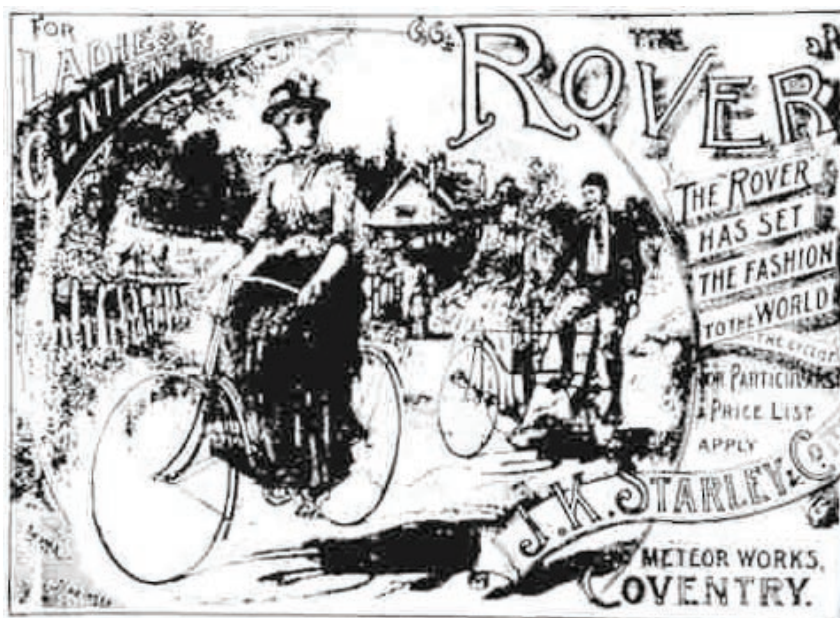
John Kemp Starleys trehjulig

En novemberdag år 1900 satt uppfinnaren Waldemar Jungner och hans hustru Hulda tillsammans med några journalister, ingenjörer och finansärer på Hotell Anglais vid Stureplan i Stockholm. De räknade varv efter varv som presterades av en eldriven bil, utrustad med ett silver-kadmiumbatteri som Waldemar Jungner konstruerat. Mycket stod på spel. Jungner hade i årtal ägnat all sin tid och alla de pengar han förmått låna ihop till sina experiment. Målet var att skapa en ny form av batterier som skulle revolutionera elektrotekniken. Försöket blev en triumf. Bilen körde sträckan Karlavägen, Narvavägen, Strandvägen, Birger Jarlsgatan och Sturegatan i inte mindre än 12 timmar – en sträcka på 148,5 kilometer. Dåtidens elbilar som körde runt i Stockholm kunde på sin höjd räkna med 30–40 kilometer på en laddning. Källa: Företags källan ; Anders Houltz.

Tomas A Edison bestred Jungners patent under många år och de juridiska kostnaderna blev till sist för tunga för Jungner som sålde av sin verksamhet. Men han slutade inte sin forskning och sökte nya lösningar för laddbara batterier under många år.

Namnen SAJ, Nife, Jugner levde vidare i Småland och företaget finns fortfarande kvar i Sverige.

Parallellt med de tidiga bilarna så kom



Säkerhetscykeln

sålde även cyklar med kardandrift under några år. Om dessa såldes för att undvika att damernas kjolar skulle fastna i cykelkedjan är dock lite oklart.

Ett nytt mode spred sig så sakta över världen anpassat för cyklande människor. I det konservativa England chockades läsarna av Daily Telegraphs artikel 1899 avseende damernas ytterst depraverade klädsel. Hur kunde man visa sig i "divided/split" cycle skirt som till och med visade ankarna. Hu så fasans-

ägarinna eftersom hon nekats tillträde till det publika kaférummet då Lady Harberton varit klädd i sin "Rational" split skirt cykeldress.

Daily Telegraph skriver, att hotellvärdinnan, ansåg det var i hotellets bästa intresse, avseende upprätthållande av ordningen på hotellet, att kvinnor som bar Rational cykeldress inte skulle ha tillträde till lokalen eftersom den oftast var full av män av alla slag. Dessa kunde ju göra sig lustiga på kvinnans bekostnad och till och med kommentera storleken på hennes ankla. Jösses.

Även på den Edwardianska tiden gällde det att se vacker ut bakom styret och ratten.



Svensk el-bil

även säkerhetscykeln att bli populär och "vanligt" folk omfamnade både cykeln och dess möjlighet att på ett hyfsat billigt sätt transportera sina ägare kors och tvärs på ofta bristfälliga vägar. Hundratals cyklar tillverkades över hela världen under det tidiga 1900 talet.

Rovers cyklar konstruerade av J K Starley var kända för sin tillförlitlighet och försäljningen var mycket god. Rover

väckande.

Enligt tidningarna ledde klädseln till minst en rättegång. Se Lady Florence Harberton och Rationals skandalen. (Inget nytt under solen, men visst har vi även under senare år sett puffärmar och byxkjol.)

Lady Harberton tvingades till rättegång 1899 i fallet mot en hotell-



Vid den här tiden föddes 1891 i Göteborg en liten tös som döptes till Ingrid. Vid sekelskiftet drömde hon om att få äga en cykel. Mer om det i en kommande artikel.

Björn Wennerberg

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

En berättelse med i huvudsak sant innehåll.

Så kunde det vara under perioden för det första världskriget. En berättelse med i huvudsak sant innehåll.

Kriget som bara skulle hålla på till jul 1914 enligt makthavande i England. Det var det budskapet som gällde när man rekryterade män till armén och flottan. I boken Framtidens krig menade den Polske författaren och bankiren Bloch 1898 att kommande krig skulle bli ett utnötningskrig. Han hade en bra kristallkula. Regeringen i England beordrade relativt snabbt sommaren 1914 om industriproduktionen till krigets behov.

Under krigsåren producerade Rover bla. motorcyklar, över 3100 st. för Engelska och Ryska försvaret. Dessa var företrädesvis av modell Imperial Rover 500 cc. på ca. 3.5 hkr. som visat sig var tåliga och bra maskiner.

Owen Clegg. Bilen blev mycket populär och redan före kriget hade man tillverkat över 5000 exemplar.

En annan tillverkare av "British fine cars" var Daimler som sedan 1910 ägdes av BSA (Birmingham Small Arms). Daimler fick sommaren 1914 order på mängder av motorer för flygindustrin och för tanks, namnade Big Willie eller Land Ships. En av dessa tanks flyttades efter kriget

bilar och flera av deras motor-konstruktioner som ex. vis V-12 motorer hamnade efter kriget i Daimlers



Daimler Scout 1899



Rover Imperial 1914

Man tillverkade även lastbilar av typ Maudslay och ambulanser, dessa var egentligen av fabrikat Sunbeam, men 1915 beslöts det att flytta tillverkningen till Rovers fabriker i Coventry. Rover ville naturligtvis att Rovernamnet skulle användas men det ansågs inte lämpligt. Dock kallades fordonen Sunbeam Rover. Noterbart är att kylarmaskeringen på lastbilarna var Rovers, kanske en tidig typ av badge engineering. De få personbilar man tillverkade dessa år var av modell Rover 12 hkr. framtagna av konstruktören

till Coventrys centrum. 19 år senare skulle denna järnklump ersättas av en staty föreställande Lady Godiva och då startade tanksmotorn utan problem. Dessutom tillverkade man bussar och last-

lyxfordon.

Ett mycket tidigt försök att tillverka ett arméfordon, Daimler Scout beväpnad med en kulspruta, gjordes av konstruktören Frederick R. Simms 1899, alltså



Daimler motoriserad Tanks.



Ambulans Sunbeam Rover.

några månader innan Boerkriget . Försöket föll emellertid den gången inte så väl ut.

Daimler fabriken hade relativt gott om anställda, men de flesta togs ut i kriget förstås. Det förekom ofta att kvinnor

lig rösträtt spreds över stora delar av England och tog sig ibland fram med tidiga motorskotrar, vilket Lady Florence visar i Londontrafiken.

Lady Florence på Scoter 1916.

Livet på landet var en kamp för



Daimler lastbil.

ersatte männen i fabrikerna och för att underlätta för familjerna skapades barnkrubbor där utbildade sköterskor tog hand om barnen. För att möjliggöra fler och längre promenader så konstruerades motoriserade barnvagnar som personalen i barnkrubban kunde använda.

Dunkley Pramotor med Daimler driv-

livsmedelsproduktionen, det var slitigt med få maskiner, men när tillfälle så gavs så kunde kvinnor rekryterade till lantbruken (Land girls) få en kort vila i solskenet.

Modet under krigsåren influerades ofta av uniforms persedlar. Men noblessen hade naturligtvis möjlighet att klä upp sig till tänderna. Herrmodet,



Dunkley pramotor (Daimler motor se loggan).

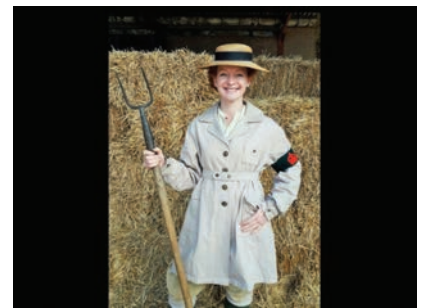
källa, se loggan på motorn.

Livet under kriget var ofta förfärligt hårt men det fanns alltid människor som fann på lösningar för att bli mer effektiva. Suffragetterna i sin kamp för kvinn-

emellertid var mycket uniformt och inte så kul att skriva om. Har man sett en uniform så har man och det civila modet för herrar skiljer sig märkligt nog inte så mycket från dagens kostymer, om man



Lady Florence London 1916.



Kvinna i uniform.

inte räknar med nobla män i Londons Bank district. Sportmodet däremot var mycket annorlunda jämfört med idag, i synnerhet inom motorsporten.

Kära läsare Ni har nu läst en del om en



Kvinnlig racerförare/ sportmode 1915.



Sportklädd racerförare 1913

kort och omvälvande tid i bilismens barndom men utifrån annorlunda perspektiv. Det mesta är sant men delvis kanske skriftställaren slirar lite på sanningen.

Björn W

RÄTTELSE I ROVERBLADET 122

Tyvärr så blev det fel i artikeln om Bengts Rover 1929. En del av artikeln på sidan 14 och 15 föll bort och det missade jag vid korrekturläsningen. Rättelsen inleds på sidan 14 med stycket;

Tillbaka till Peter Poppe som på 20 talet konstruerat en mycket avancerad 4 cylindrig motor med överliggande kamaxel för Rover. Motorn var kanske bra men gillades inte av Rovers kunder som tyckte den slamrade en hel del och markerade revir genom oljeläckage, inte så premium precis. Spencer Wilks som rekryterats till Rover var med och beslutade att Peter Poppe skulle konstruera en mer traditionell 6 cylindrig 2 liters stötstångs motor. Det blev den konstruktionen som användes i Bengts Rover Light Six 1929. Dessutom blev den basen till Rovers motorer ända fram till 1948 då P3 IOE motor (Inlet over Exhaust) blev ny motorstandard hos Rover.

Bengts motor visade sig, efter



rengöring vara i stort behov av renovering. Bearbetning av vevaxel, kamaxel och borrar kunde göras i Sverige men kolvarna som Bengt köpt

behövde bearbetas i England. Efter en färd till södra England, Dovertrakten, kunde Bengt lämna kolvarna för modifiering. Vev och ramlager fanns att tillgå i England. Mycket annat smått och gott fick också beställas från England.

En tid senare blev det en ny tur till södra England för att hämta de justerade kolvarna som vid hemkomsten visade sig passa perfekt. Som synes är motorn en rak toppventilmotor med 6 cyl. Effekten är på 45 bhp. vid 3600 varv. Oljeträg och svänghjulsåpa är i lättmetallgods. Förgasare med insug på ena sidan och avgaslimpa på andra sidan av motorn. Motorn är fortfarande under montering och i avvaktan på färdigställande av chassi och kaross så pryder den sin plats på garagegolvet.

Björn W

Svenska Roverklubben är medlem av Motorhistoriska riksförbundet (MHRF). MHRF grundades 1969 av 13 klubbar för att samlat kunna agera i frågor rörande till exempel besiktning- och importbestämmelser. MHRF företräder idag den fordonshistoriska rörelsen med 100 000 medlemmar i 200 klubbar.

En aktivitet som MHRF ordnar tillsammans med medlemsklubbar är Motorhistoriska dagen 6 juni varje år.

Medlemmar i Svenska Roverklubben har Via MHRF möjlighet att teckna en förmånlig försäkring. Se sidan 26 i detta Roverblad.

Det har senaste tiden synts i TV och tidningar att Länsstyrelsen har förklarat att import av veteranbilar som behöver renoveras skall klassas som avfall. MHRF har nyligen haft ett möte med Naturvårdsverket. Det som framkom på mötet var att Naturvårdsverket kommer att skicka ut en omarbetade vägledningen på remiss till länsstyrelserna varefter MHRF kommer att ges tillfälle att lägga synpunkter innan man slutligen fastställer vägledningen.

MHRF fortsätter att bevaka de



**MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

frågor som rör det rullande kulturarvet.

På MHRFs hemsida, <https://mhrf.se> kan man läsa om en hel del. Sedan mars 2011 har det varit möjligt att blanda in biodrivmedel (etanol) i bensin och diesel i Sverige. Regeringen har nu fattat beslut om att denna inblandning ska utökas via en ny reduktionspliktsbestämmelse. Det man behöver göra med gamla fordon är att regelbundet kolla gummidetalj och byta i förebyggande syfte samt bestycka om förgasare för att möta det lägre energivärdet och den ökade bränsleförbrukningen så att rätt bränsleluft förhållande består.

MHRF är medlem i FIVA. Fédération Internationale des Véhicules Anciens. FIVA bildades

1966 och organiserar i dag över en och en halv miljon entusiaster med historiska fordon i 65 länder över hela världen. FIVA representerar ägarna av historiska fordon i kontakter med Europeiska Unionens olika beslutande organ samt FN och andra internationella sammanslutningar. FIVA har ett antal kommittéer med representanter från de olika medlemsländernas förbund. Den juridiska kommittén bevakar myndighetsfrågor och lagar och regler, evenemangskommittén sörjer för hög standard vid internationella evenemang med historiska fordon, tekniska kommittén hanterar frågor kring fordons originalutförande och så vidare.

På MHRFs hemsida har du mer tips och kontaktuppgifter till kansli eller styrelse.

MHRF hemsida <https://mhrf.se>.



KAFFETUREN

Den första augusti hade vi vår månatliga träff i Roverklubben och den kallas i Skåne Kaffeturen. Den avhålls alltid första söndagen i månaden klockan 14:00. Denna gång besökte vi Hovdala slott utanför Hässleholm. Totalt kom 16 bilar, varav en Volvo Duett, en MG och en Jaguar; resten var Rover bilar. Antal bilar och personer var rekord sedan Kaffeturen startade för tre år sedan.

Noterbart är att bland alla deltagarna skulle endast ett mycket litet antal jobba dagen efter, inte p.g.a semester utan ålder. Vi kunde platsa som vilken pensionärsförening som helst.



Layoutgubben sitter och lurar på att Rovers flaggskepp fattas bland alla dessa fina Rovers!

Anders Palmqvist / 74 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

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till Roverklubben

1535 Jan-Åke Åhlin, Lidingö
1843 Inge Hedmark, Västerås.
1844 Torbjörn Johansson, Vetlanda
1845 Michael Nilsson, Uppsala
1846 Benny Benjaminsson, Ödsmål
1847 Karl Nordström, Brännö
1848 Lars Eriksson, Sollentuna
1849 Kenneth Svensson, Våring
1850 Svante Cederqvist, Lidköping
1851 Peter Bäckström, Lund



Vill du köra Rovers flaggskepp?

Till salu två Rover 827 Coupe

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

2. Grön Rover 827 coupe 1993, beige skinnklädsel, taklucka, 15.000 mil. Mycket fin, ingen rost.

Kontakta Gunnar tel: 0705 32 50 44 eller e-post : gbjorkenor@gmail.com



Nu har du chansen att få åka i Rovers flaggskepp. Rover 800 coupé är en sällsynt bil med en underbar komfort. Bilen ovan är Gunnars gröna Rover 827 coupé från 1993.

Rover 100 år 1962, modelltyp P4, till salu

Modellen 100 tillverkades 1960 - 1962 i ett antal av 16.621 st.

2,6 l sexcylindrig motor på 104 hk. 4-växlad med överväxel



P4 tillverkades 1949 - 64 med smärre förändringar. Motorstyrkan ökades successivt och modellerna kallades 60, 70 o.s.v. efter motorstyrkan. Bilen har använts mycket sparsamt och är i orenoverat bruksskick förutom att motorn renoverades 2008. Bilen hade sommaren 2004 endast körts 17.100 mil sedan

leveransen.

Det finns rost i trösklar under dörrar fram. Kopplingen kan behöva bytas. Bilen köptes i Skåne augusti 2004 av familjen Rudal, som nu är sjätte ägare. Bilen har sedan 2004 alltid servats hos Steve på English Car Car i Löddeköpinge. Pris 45 000 kr. Kontakta Anders Albihn på tel: 0735-466 351

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. Mikrokontakterna i originalutförandet är lödda på kretskortet och efter några år bryts denna lödning. Kretskortet är underdimensionerat och brott är vanligt, speciellt på balansmotorn. Driftmotorer 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 driftmotor 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 besiktningssprotokoll?

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 besiktningssprotokoll, dock ingen ny ansökan. Du gör precis som du gjorde när du tecknade försäkringen, kontaktar en besiktningssman 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

Medlemsavgift 2021

Ärade medlemmar. Glöm inte att komma ihåg att betala medlemsavgiften för år 2021. Harmonin för alla blir bättre om du betalar din medlemsavgift i tid.

Service för din Rover

På hemsidan finns en uppdaterad lista på alla serviceverkstäder i Sverige. Den går att skriva ut. Bra att ha i handsfacket om utfall att





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-annonser 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

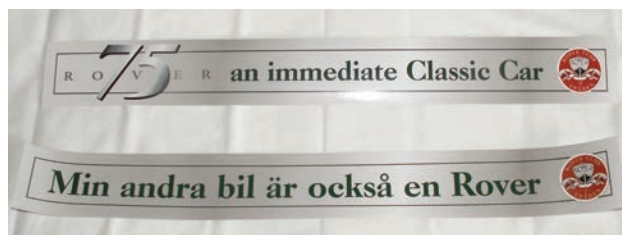
Postadress Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd, e-post
roverclubshop@yahoo.se
och beställ det du önskar.

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	25 kr
Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtshållaren bak	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
----------------------	-------



