



ROVERBLADET

Nummer 119 (hösten 2020) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986

Rover Club of Sweden

Ordförande

Bert Rudal
Mölnsdalsvägen 31
412 63 Göteborg
Tel 031-335 83 36
bert.rudal@bredband.net

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

Vice ordförande

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

Revisor

Mats Johansson
Norra Esplanaden 14
574 31 Vetlanda
Tel 0383-136 29
furubol14@hotmail.com

Revisorssuppleant

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 64 Göteborg

Klubbshopen & valberedning

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

Valberedning

Christer Nässlin
Odensjö 13
556 31 Jönköping
Tel 036-36 76 74
christer.nasslin2@gmail.com

Kassör

Carl-Gustaf Olsson
Hyregatan 4
211 21 Malmö
Tel 040-30 76 05
cgolsson28@gmail.com

Ledamot

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

Ledamot

Björn Wennerberg
Mossängsvägen 28
429 34 Kullavik
Tel 0705-95 95 20
wennerberg@rmforum.se

Ledamot

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

Ledamot

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

Revisor

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

RCoS Bilförmedling

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

Referensbibliotek

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

Kontaktperson för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)

Bengt Karlsson
Flädervägen 16
860 35 Söråker
Tel 060-407 66

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

Range Rover (1975-)

Jan Möller
Drivisvägen 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
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 0706-48 07 08

Rover 800

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

Rover 75 (1999-2005)

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

Rover 600

Anders Hjelmsström
Tovared 104
314 97 Tovared
Tel 0707 406 064

Rover 75 (1999-2005)

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

Webmaster

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

Rover 200/400

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

Försäkring genom Rover Club of Sweden

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

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

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

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

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

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

Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Bert Rudal, ordf.

Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9

Årsavgift: 350 kr, betalas senast den 31 mars.

Familjemedlem: 25 kr / medlem och år.

Sätt in beloppet på klubbens plusgiro. Ange "medlemskap" och år. Adressändring meddelas till kassören.

Roverbladets adress:

Rikke W. Henriksen - redaktör och layout
Sjöhultsvägen 1 B
286 72 Åsljunga
sms: 0761 62 63 33
mejl: wrong.car@gmail.com

Ansvarig utgivare:

Bert Rudal

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

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

Ordförandens ruta



På Västfronten intet nytt! Detta är en lämplig inledning, för att under pandemin har jag hållit mig i karantän och kört sparsamt med bilarna. Promenader har skett i närområdet och för övrigt njutning på balkongen med läsning. Vi åkte inte ens till landet på Evas semester.

Båda bilarna har dock tvättats, vaxats och blivit insmorda med läderfett på sätena. 75:an är på äventyr i Kalmartrakten med dottern och hennes kille, för att sedan hamna på Gotland. Bilen lämnas tillbaka vid månadskiftet. Bara detta visar att man behöver ha minst två bilar.



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, redaktör emeritus
Bo Arnholm, hemsidans fader

Tänk på att anmäla er till årsmötet per telefon enligt anvisningar på hemsidan. Det kostar inget att koppla upp sig på telefon och du som aldrig varit med tidigare på årsmöte är särskilt välkommen att delta.

Jag är rädd för att restriktionerna med Coronan kommer att kvarstå året ut. Det är tur att det gått att delta på en del möten digitalt istället, men det kan inte bli lika trevligt som vid personliga möten.

Min P4 har rullat åtminstone varannan vecka i vår och sommar och det är alltid en njutning att köra den. Denna sommar har jag inte sett så många veteranbilar ute på vägarna, men det beror väl på att jag själv inte varit ute och rört på mig så mycket.

Var rädda om er och så träffas vi förhoppningsvis personligen på någon träff framöver.

Bert

Redaktörens hörna

När tiden inte räcker till blir det nödvändigt att prioritera.

Att få lov att vara redaktör på närvarande tidning har varit roligt, äro- och lärorikt, men ändarna på dagarnas måttband när inte längre ihop och lidande blir bland annat mina bilar som inte alls får den omsorg de behöver. Resultatet är urladdade batterier och dåligt samvete i överflöd.

Därför måste jag banta mina många projekt och lämna detta uppdrag åt någon annan.

Nästa tidning, som kommer i december, kommer därmed att vara min sista och även den kommer att få banta och bli en lite smalare version med enbart det mest väsentliga innehåll.

Den som skulle vara intresserad av att ta sig an uppdraget framöver hör av sig till vår ordförande Bert Rudal.

Redaktör Rikke

Roverklubbens hemsida

Klubben har en egen hemsida med bilder, Roverbladet samt länkar till andra Roversidor och alla serviceverkstäder i Sverige som jobbar med Rover.

www.roverklubben.se

Ansvarig är Carola Pettersson. Kommer du inte åt medlemsidorna? Det kan bero på att vi inte har din e-postadress. Sänd den till:

carolapettersson.se@gmail.com
då får du inloggningsuppgifter.

På medlemsidorna finns bland annat medlemsförteckning och bilregister med medlemmarnas bilar. Bra att ha till hands när du är ute och åker. Listan är dock 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 webmaster Carola. Hon hjälper gärna till.

Till detta Roverblad har följande medlemmar bidragit med material:

Anders Palmqvist, Gunnar Ahlqvist, Rune Björck, Veine Rosén, Rikke Henriksen

Omslaget föreställer:

En Rover 220 Coupé från 1995 som har varit ägd av olika medlemmar av Roverklubben sedan den importerades till Sverige.

Manusstopp kommande nummer av Roverbladet:

Nr 120 15 nov ute i december
Nr 121 15 feb ute i mars
Nr 122 15 maj ute i juni
Nr 123 15 aug ute i september

Innehåll

Roverbladet september 2020

- 5** **Rover 75**
VIS-motor och nyckel
- 6** **Köp och sälj**
Annonser för och av medlemmar
- 10** **KaffeTuren i augusti**
tipsrunda i Åsljunga
- 14** **Att bli med P5**
Veine Rosén renoverar
- 16** **KaffeTuren i juni**
guidad tur bland möllestenar
- 17** **Beyond the pond**
Gästkrönika av Charles Armstrong-Wilson
- 18** **Wheeler Dealer ala Palmqvist**
ett Rover 75 projekt
- 20** **Diverseavdelningen**
Försäkringar, träffar, klubbshop m.m.

6

Bilar till salu



17

Gästkrönika



Vi hälsar nedanstående nya medlemmar varmt välkomna i klubben

- 1797 Timo Rajala Rimbo
- 1798 Per Falck Knivsta
- 1799 Hans Wang Andersson Ludvika
- 1800 Eric Hansson Töcksfors
- 1801 Karl Olof Andersson Väröbacka
- 1802 Boris Jörgensen Mellerud
- 1803 Peter Rosenö Alingsås
- 1804 Jan Andersson Hedared
- 1805 Anders Lövegård Åkersberga
- 1806 Ingemar Pettersson Koppom
- 1807 Ove Herre Landskrona
- 1808 Olaf Rau Stockholm
- 1809 Daemon Löfman Älvkarleby
- 1810 John Rosengren Sjöbo
- 1811 Tony Wittgren Kristinehamn
- 1812 Mats Josefsson Vaggeryd
- 1813 Leif Wahlberg Älvsjö
- 1814 Magnus Svensson Skövde
- 1815 Bengt Haverby Lysekil
- 1816 Ulf Dänbro Sollentuna

14

Att bli med P5



Rover 75 V6 ägare - se hit!

I ett tidigare Roverblad skrev Mike Kelland om betydelsen av fungerande VIS-motorer (Variable Induction System) Ej fungerande VIS-motorer påverkar dragkraften och bränsleförbrukningen.

Alla Rover 75 är nu mellan femton och tjuugo år gamla och enligt engelska Rover 75 forumet har endast cirka 25 procent av bilarna idag fungerande VIS-motorer.

Roverklubben erbjuder en gratis test av dessa. Testet tar mindre än fem minuter att genomföra.

Renoverande utbytesenheter kan ordnas och priset ligger runt 1 000 kr, beroende på växelkursen mot pundet, samt din gamla enhet i utbyte.

Vill du ha VIS-motorerna på din Rover 75 V6 testade?

Kontakta:

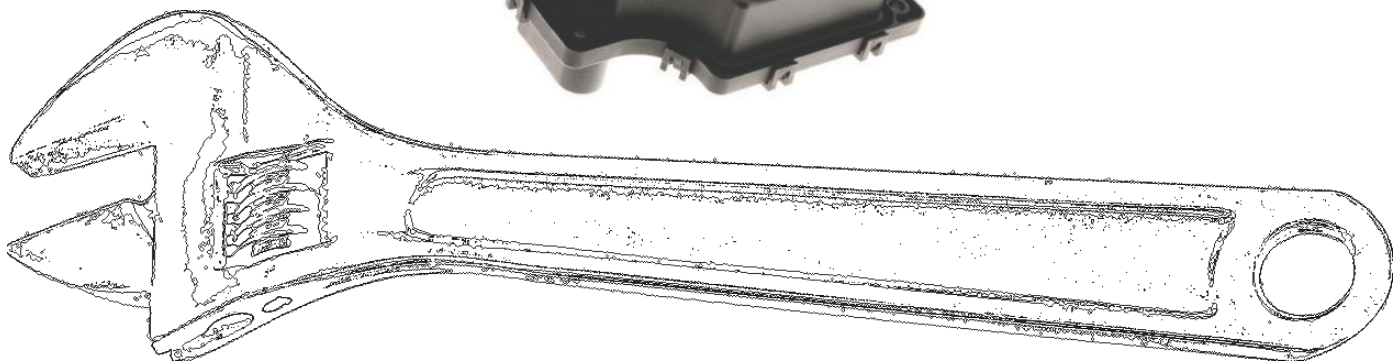
**CG Olsson i Malmö på tel:
0707-49 79 51**

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?

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.



Är din Rover 75 bilnyckel defekt?

Är tryckknapparna på nyckelskalet, alltså fjärrkontrollknapparna, trasiga?

Knapparna man trycker på då man vill låsa eller låsa upp bilen brukar förr eller senare gå sönder. Efter många tryck spricker plasten och blottar elektroniken i innanmätet.

Med ett trubbigt föremål kan man genom hålen i skalet trycka på elektronikplattans kontaktdon för att låsa eller låsa upp bilen, men det är både obekvämt och riskabelt då elektroniken kan förstöras.

Nya nycklar kan möjligen anskaffas, men då måste bilen tillsammans med de nya nycklarna omprogrammeras med hänsyn till bl.a. bilens

startspärr (immobilizer). En kostnad på flera tusen kronor enligt uppgift.

Roverklubben erbjuder ett bra alternativ: I ett nytt nyckelskal monterar den gamla elektroniken och det gamla nyckelämnet (axet). De nya skalen saknar tyvärr Rovers logotype på knappen för att låsa upp, men det kan man säkert acceptera då nyckelskalet blir helt igen.

Priset för en nyckelrenovering med nytt skal, överflyttning av befintlig elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också.

Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funk-

tionsdugligt.

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
Telefon: 0707-64 53 00**

Köp och sälj

- annonser för och av medlemmar

Säljes

Nya bromsskivor bakre till Rover 75 2,5 1999 sedan.
Pris 1 400 kr.

Köpes

Rover 75 2,5 automat eller manuell i bra skick.

Gunilla Jacobson
Trädgårdsgatan, Gamleby

Telefon: 0704-972755
Mail: jacobsontage@gmail.com



Kom ihåg! Det är gratis för medlemmar att annonsera i tidningen och det gynnar hobbyn om vi ger varande möjligheten att skaffa delar och bilar.

Rover Cabriolet till salu till högstbjudande i Roverklubben

Vi äger en Rover Cab årsmodell 1995 som inte gått många mil alls.

Motorn skar och vi har bytt motor men får ändå inte igång den. Vi tror det beror på att Rover hade något som kallas för "demobiliser" på den tiden för att man inte skulle kunna stjäla bilen. Blir bilen utan ström så är man tvungen att koda om den genom att vrida nyckeln olika varv.

Är det någon av er Roverfantaster som vill ha ett projekt att få igång bilen så kommer AMA att rulla många härliga mil framöver.

Hör gärna av er om ni är intresserade!

Tina och Kalle
0707-330160 eller 0705-928180



Ge ett bud!



Behöver du nya "wellies" till hösten?

Tips till entusiasten som känner till, och uppskattar, Rovers historiska samarbete med däcktillverkaren Dunlop.

Varumärket Dunlop tillverkar en mängd olika gummistövlar i diverse design. (Och redaktören är väldigt nöjd med sina.)



Lågmilare!



Säljes

Rover 416 Si i mycket bra skick. Endast 6 500 mil. 1996 årsmodell (registrerad 08/97). Nybesiktigad, nyservad med ny kamrem etc. Pris 29 500 kr.

English Car Care i Löddeköpinge
Telefon: 046-712323



Till salu

16" originala aluminiumfälgar till Rover 75 i fint skick
OBS! Däcken går INTE att använda! Pris 1 600 kr

Framstolar och baksäte till Rover P6 i hyggligt skick. Pris 2 500 kr

Rikke Henriksen, Åsljunga (Skåne)

Mobil: 0761-626333

Mejl: wrong.car@gmail.com



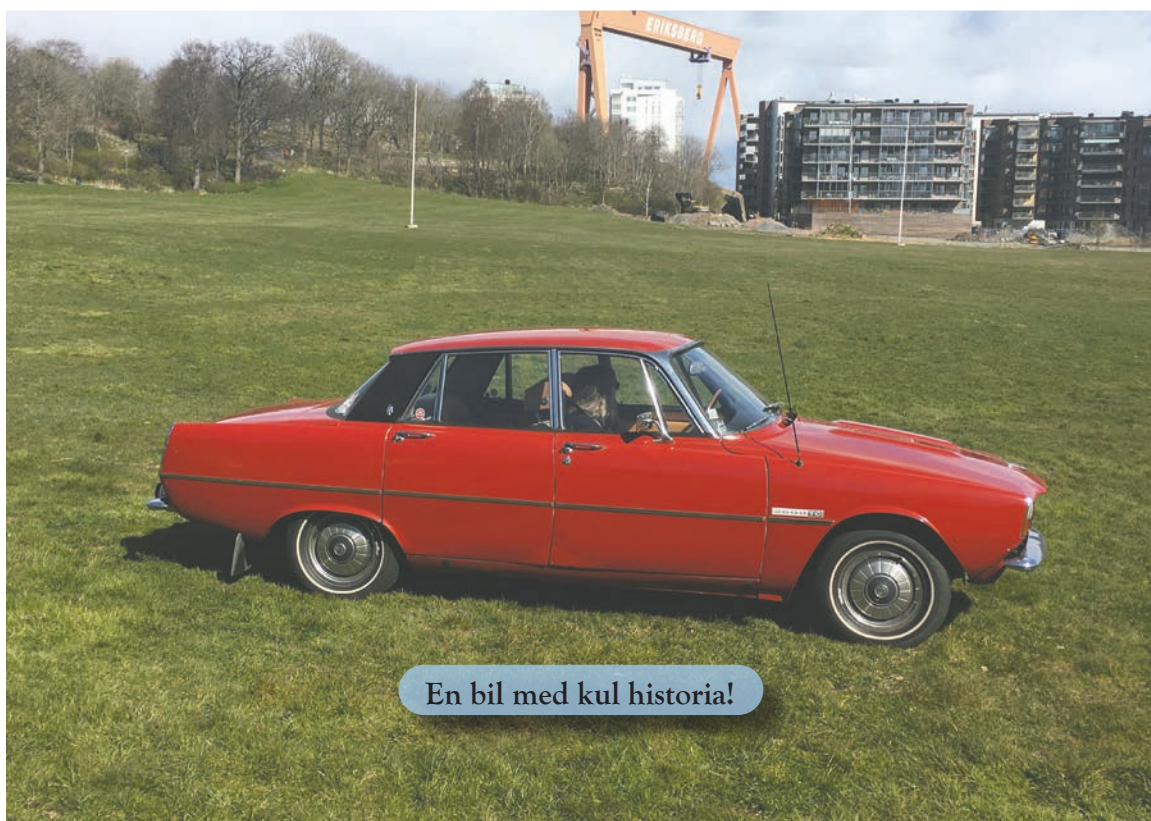
Rover 2000 TC 1971 till salu

Jag har nu åtta fordon. Fem bilar och tre motorcyklar. Jag kan bara konstatera att jag inte hinner med alla. Alltså blir det att försöka minska på fordonen.

Denna Rover P6a är från 1971, allt funkar och den är besiktningsbefriad. Kul historia kring bilen och den har funnits i klubben i många år. Det finns saker man kan förbättra om man vill.

Pris 22 000 kr

Kontakta Anders Albihn per mail: rovermannen@gmail.com eller telefon 0735-466351



En bil med kul historia!

Till salu

Högerstyrd Rover 220 coupé från 1995 - ej turbo

Öppningsbart glastak. Bra bruksskick. Bilen är servad, besiktigad och skattad. Kupéfläkten fungerar inte och termostaten behöver bytas. Nya däck runt om.

Den som vill ha en bil i utställningsskick har lite att pyssla med under vintern.

Pris 14 900 eller bud

Rikke Henriksen, Åsljunga (Skåne)

Mobil: 0761-626333

Mejl: wrong.car@gmail.com

Ny ägare med mer tid och bättre plats i garaget sökes!



Öppningsbart glastak!



KaffeTuren i augusti – picknick och tipsrunda i Åsljunga

Rover-vänner i Skåne har under ett antal år samlats varje första söndag i månaden på Sjöbo Kaffestuga i Sjöbo. Anders Palmqvist har varit sammandragande. Intresset avtog och man insåg att något måste göras. Olika medlemmar fick därför i uppdrag att kalla till söndagsmöte på något känt kafé någonstans i Skåne. Detta slog väl ut men sedan kom den där covid-19 och allting förän-

drades.

Lite Nostalgi med campingbord och egen fikakorg blev den nya modellen.

Det började vid Snogeholmssjön för att sedan fortsätta vid Vittseröds stenbrott för att i augusti hamna hos redaktör Rikke i nordliga Åsljunga.

I hennes mysiga trädgård gick vi en tipsrunda med fika som avslutning. Vann tipsrundan gjorde Catarina Ahlqvist som

förärades en trevlig liten skylt i emalj över "Rover Service".

Antalet deltagare har ökat för varje gång.

I september blir det träff hos en Ferguson-samlare i Glemmingebro på Österlen.

*Vid pennan: Rune Björck
Bakom kameran: Gunnar Ahlqvist*



En Rover som denna kan göra en vilken som helst vy vacker!



Picknick i trädgården





SD1 3500

En vit Honda Civic längst bak?
Ja, tillverkad i England!



Vilken härlig blandning! Fast P5:an
och SD1:an är dolda bakom raden...



"Hejdå och tack för visiten!"
- hälsar Åsljunga-gänget

Här möts bildiversitet med biodiversitet.
Nio olika Rovermodeller och en MG närvarade!



Rover 3500

'Tomorrow's Car Today' this is the new Rover 3500 from Leyland Cars.

The classic Rover virtues are built into a highly styled, five door body, which gives exceptional versatility from a five seater saloon to a luxury estate by utilizing the fold down rear seat, 'hatchback' fifth door and removable boot floorboards. Boot capacity ranges from 11.9 cu. ft.* in normal saloon conditions to a massive 35.4 cu. ft.* with the rear seat down.

Power is provided by an updated 155 b.h.p. Rover V8 engine, giving exhilarating performance and outstanding fuel economy.

Durability is built into the new Rover with electrophoretic body priming, full underbody protection, pressure ventilated sills, mud flaps front and rear and a fully aluminized exhaust system. Comfort and appointment feature strongly in the new Rover with fully reclining front seats which incorporate adjustable head restraints and a rear seat centre armrest. Seat facing material is a luxurious nylon velour and both passenger and luggage areas are covered with cut pile carpet.

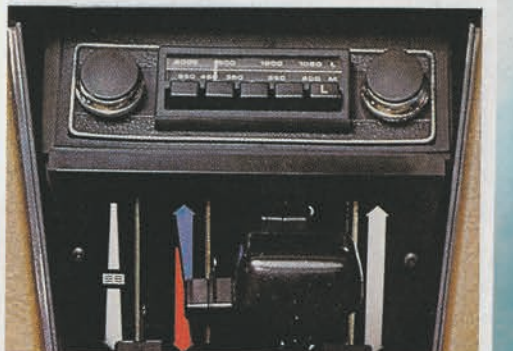
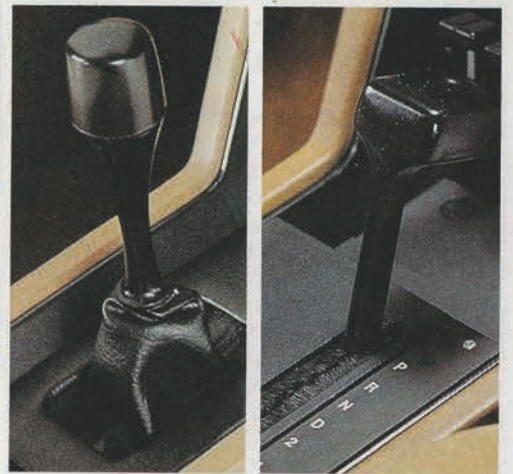
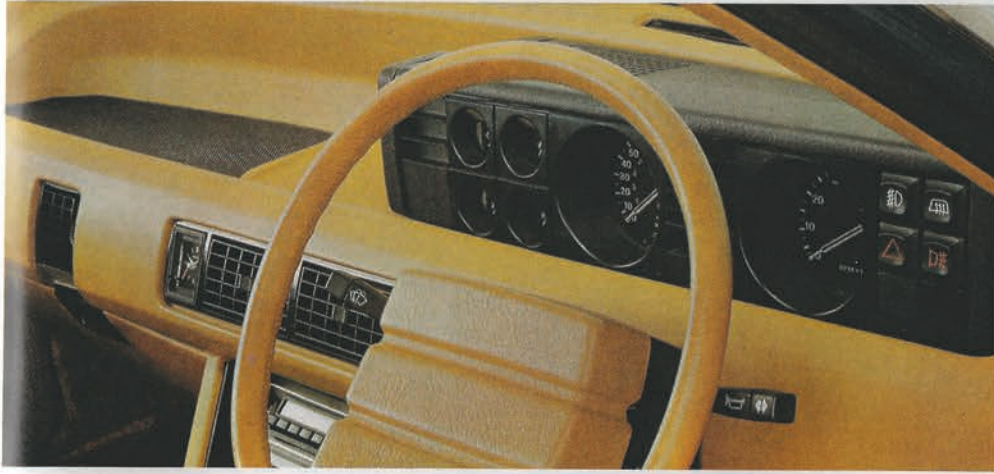
In the Rover tradition, safety figures highly and the body is designed to meet all European safety requirements. The whole fascia area is safety padded and the steering wheel features a large central pad. The inertia reel seat belts anchor to the seat frame ensuring correct seat belt location at all times. The Rover 3500 is the first production car in the world to be equipped with the new Triplex Ten Twenty laminated safety windscreen and also features tinted glass all round.

Combined with these high levels of comfort and safety, the new Rover maintains the marque's reputation of technical excellence with such new standard features as ride levelling, electronic ignition and an engine diagnostic system. Five speed manual transmission with an overdrive 5th gear is standard with a Borg-Warner Type 65 automatic gearbox as an optional extra. The new Rover 3500 has a host of features and equipment as standard making it perhaps the best appointed car in its class.

A push button radio with twin speakers is fitted together with a central door locking system, which enables all five doors to be locked by one operation. Controls and instruments include fully adjustable steering column, two speed wipers with electric washers and intermittent wipe, plus tachometer, clock, oil/fuel/battery/temperature gauges and a full warning light system. The heating and ventilation system includes three speed fan heater, side window demist and illuminated controls. All in all, the new Rover offers value for money with quality, appointment and prestige, combining performance with economy and safety with luxury—perhaps the ultimate in its class.



* Volumes from Leyland Cars Engineering to AMA Standards.



Att bli med P5

Text och bilder: Veine Rosén



Jag heter Veine Rosén från Nyhyttan 1,5 mil utanför Hedemora, jag var i kontakt med Lars-Åke Larsson angående en Rover P5 från 1967 som jag köpte i höstas av en kille från Öregrund, bilen fanns fysiskt på Gräsö, det sägs också att det var Kerstin Delberts premiär vagn. Hur som så blev jag med en Rover.

Vi lastade den på en trailer och fraktade den till Nyhyttan i början på oktober 2019. Väl hemma kunde jag konstatera att det var en del att göra, men så är det ju alltid. Efter en del strul så fick jag igång motorn så att det gick att köra bilen in i garaget.

Då var det bara att börja renovera jag började med helrenovering av bromsarna på alla hjulen, huvudcylindrar hjälpservo mm.

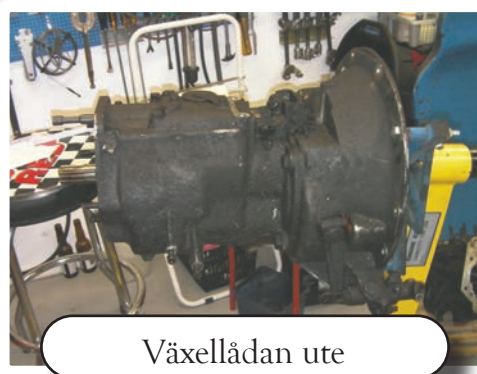
Demontering av hela inredningen, stolar, mattor, dörrsidor, trådbågar runt fönstren med mera. Allt såg inte så bra ut och har troligen aldrig underhållits sedan bilen var ny, även demontering av alla listor, belysning med mera.

Så var det dags att demontera motor och växellåda med överväxel som troligen har del läckt olja under många år, för det var precis igengrovt totalt.

Renovering av ventilerna till både

in och utblås, byta av alla tätningar och en riktig rengöring. Bara i oljeträget låg det levråd olja i ett tre cm tjockt lager - men allt går att fixa om man bara vill. Byte av ramlagertätningar där den bakre är delad ... hmm. I luftrenaren har det bott en hel råttfa miljö så den var helt igenbommad.

Växellådorna rengörs och ett byte av tätningar och packningar. Även behövdes det göras nya bussningar till växelföraren då de gamla bara hängde och slängde.



Växellådan ute

Stora delar av rostent har någon tydligen fixat men lite svetsjobb blev det ändå. Då bilen tydligen har stått i många år så blir det en del att fixa liksom på bränslesidan med demontering av tank och rengöring av dito.

Ni anar inte vad som fanns där. Likaså blev det renovering av de dubbla bränslepumparna.

Så var det dags att återmontera motor och växellådor, och det är tur att jag har en bra hjälpredda i min fru Boel. Utan henne så hade det blivit lite svårt, men efter lite strul så var allt på plats.

Efter lite fix med elen så var det dags att starta motorn och den gick perfekt.

Då var det dags att sy nya mattor. Köpte material på Matts Mattor i Borlänge, sedan lånade jag sonen Mikael's skomakarmaskin och sydde på kantband på de nya mattorna som jag mallade efter de gamla helt okej. Ny klädsel på runt baksätet samt hörnen framme.

Då återstår alla säten som fick helrenoveras efter alla konstens regler och efter mycket möda och besvär så blev de som nya, återmontering och återställning av alla detaljer till sätena.

Rengöring och uppsatsning av dörrsidor och montering, nedslipning av trälisterna runt fönsterna samt fernissa dito blev helt super bra.



Veines nya P5 redo för lite TLC

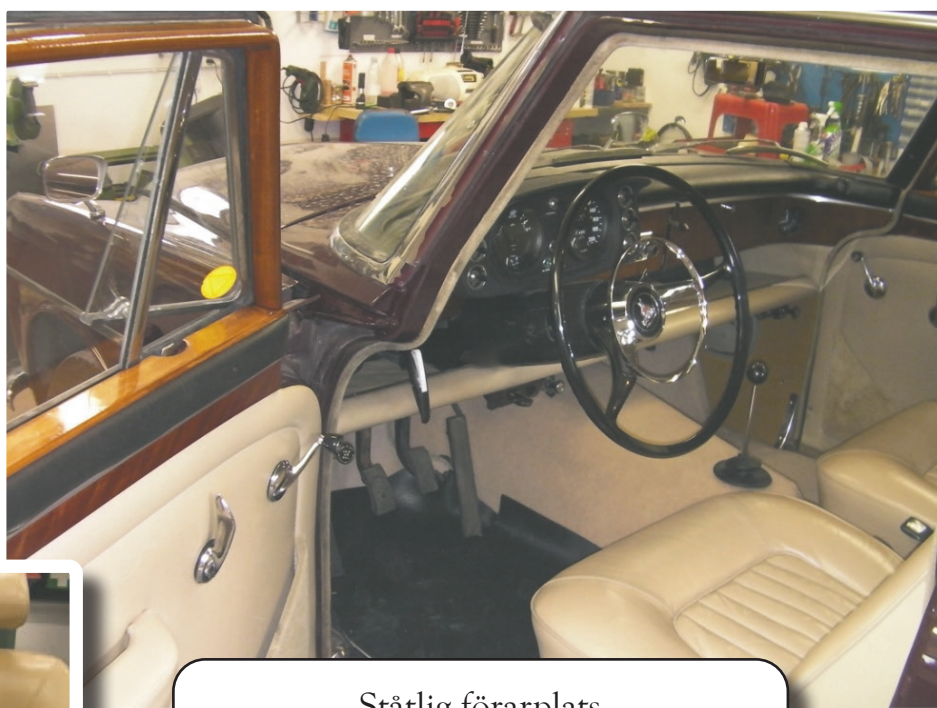
En hel del av repor att fixa till samt en proffsig polering av lacken blev så bra att den får duga.

Det återstår en del små pyssel men det kan vara bra att ha något att göra när höstmörkret faller på.

Ja mycket jobb blev det men i början på juni 2020 så var bilen godkänd av svensk bilprovning för all framtid.

Nu väntar vi bara på att corona ska avta så vi kan åka på lite bilträffar och träffa likasinnade.

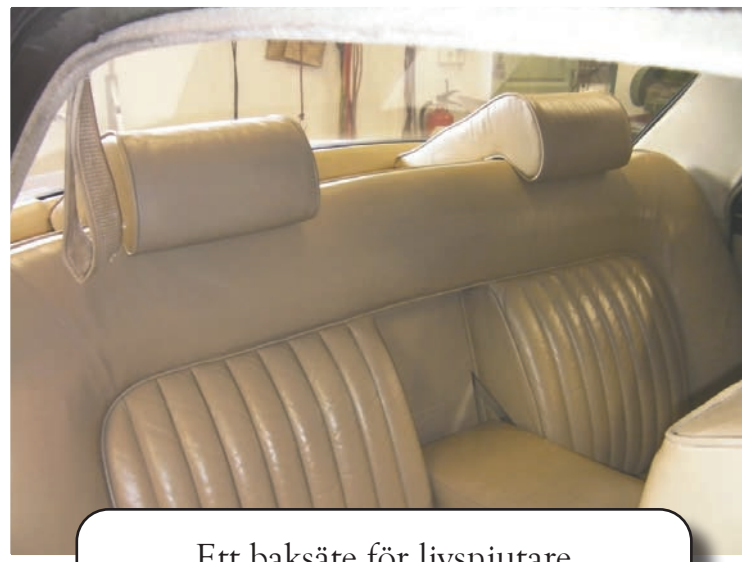
Veine Rosén



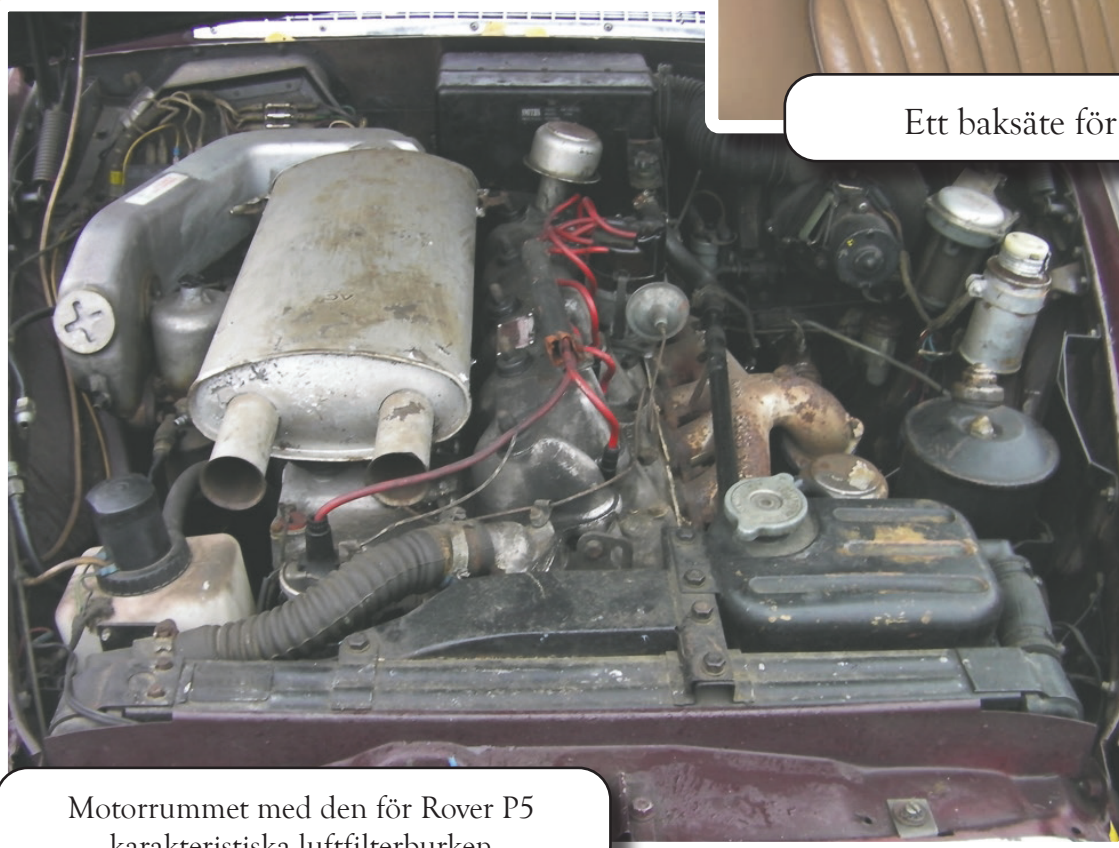
Ståtlig förarplats



Nyrenoverade framstolar



Ett baksäte för livsnjutare



Motorrummet med den för Rover P5 karakteristiska luftfilterburken

KaffeTuren i juni

- söndagspicknick med guidad visning i Höör

I enlighet med den nya traditionen träffades vi första söndagen i juni i det sydliga Sverige för att umgås med Rovervänner.

Denna söndag var vi bjudna av Bo och Astrid på en guidad visning av en intressant bit svensk matproduktionshistoria. Fast inte vid bandet på en fabrik eller på fältet bland nigande ax av havre - utan mitt ute i skogen.

Skulle vi jaga svamp då? Eller kanske vildsvin? Nej. Här bland träden, inne i den vackra, stilla skogen vid Vittseröd, visades vi däremot resterna av de små stenbrottens produktion av kvarnstenar.



En fascinerande tanke att människor en gång i tiden stod här i

dånet från släggor och kämpade sig svettiga, och säkert även blodiga, för att skapa den perfekta runda stenen att mala mjöl med. Och av den anledningen kunde andra, som hade dragit en lyckligare lott i livet, sedan njuta en lyxig vetebulle hemma vid fikabordets trygga lugn.

När vi lyckligt lottade Roverägare hade vandrat en fin runda bland förvånande mängder av stenar, som var kvarlämnade fast de till synes var perfekt huggna, och lärt oss en mängd detaljer om hur produktionen och frakten av de tonstunga stenarna gick till, körde vi i kortege till Bo och Astrids fina hus och trädgård där vi kunde njuta av den medhavda picknickkorgen i gott sällskap.

En härlig eftermiddag, tack!

Text: Rikke Henriksen

Bild: Gunnar Ahlqvist



Den överblivna kanten och en hel övergiven kvarnsten i bakgrunden



Bo Hansson berättar om Vittseröds kvarnstenar



Däckspark ser alltid proffsigare ut om man öppnar huven först...

BEYOND THE POND

- en gästkrönika av Charles Armstrong-Wilson



Memories from the wilderness years

The life of the Rover brand has not always been glorious, and one former salesman recalls life on the front line during one of its darker episodes.

When I was in my twenties and still trying to work out my purpose in life, I spent some time as a Rover car salesman. This was 1988 and the once respected marque had been packaged up with Austin, MG and Vanden Plas as the surviving remnants of the British Motor Industry. Ford was already US owned and now so too was Vauxhall while Rootes had been snapped up by the French. Carrying the standard for the UK was no easy task. These were not the company's glory years and Rover's image, perhaps more than any, had taken a severe beating.

I worked for a small independent dealership in South London, a concept that was also an endangered species in a world that was increasingly being taken over by

chains. The owner was my direct boss and, between us, we made up the entire sales staff. It has to be said that there was not a steady stream of interested customers filing into the showroom and, looking at our range, it was not altogether surprising. The Austin brand aside, with its Metros, Maestros and Montegos, we essentially had two Rover models on offer, the 200 and 800.

Frankly there was little to distinguish them from Hondas as they had much of their content in common with the cars built in Japan. This may seem sad, but frankly it was their saving grace. With its 1300cc Honda engine, the 213 was a really nice little car by the standards of the time. It was revvy, drove well and was, above all, reliable. The service department rarely saw them between services except, perhaps, when an elderly customer managed to burn out the clutch.

In contrast, the bigger-engined 216 was faster, but its British designed and built power unit was not as nice or as reliable. Unfortunately it was not really worth bothering with

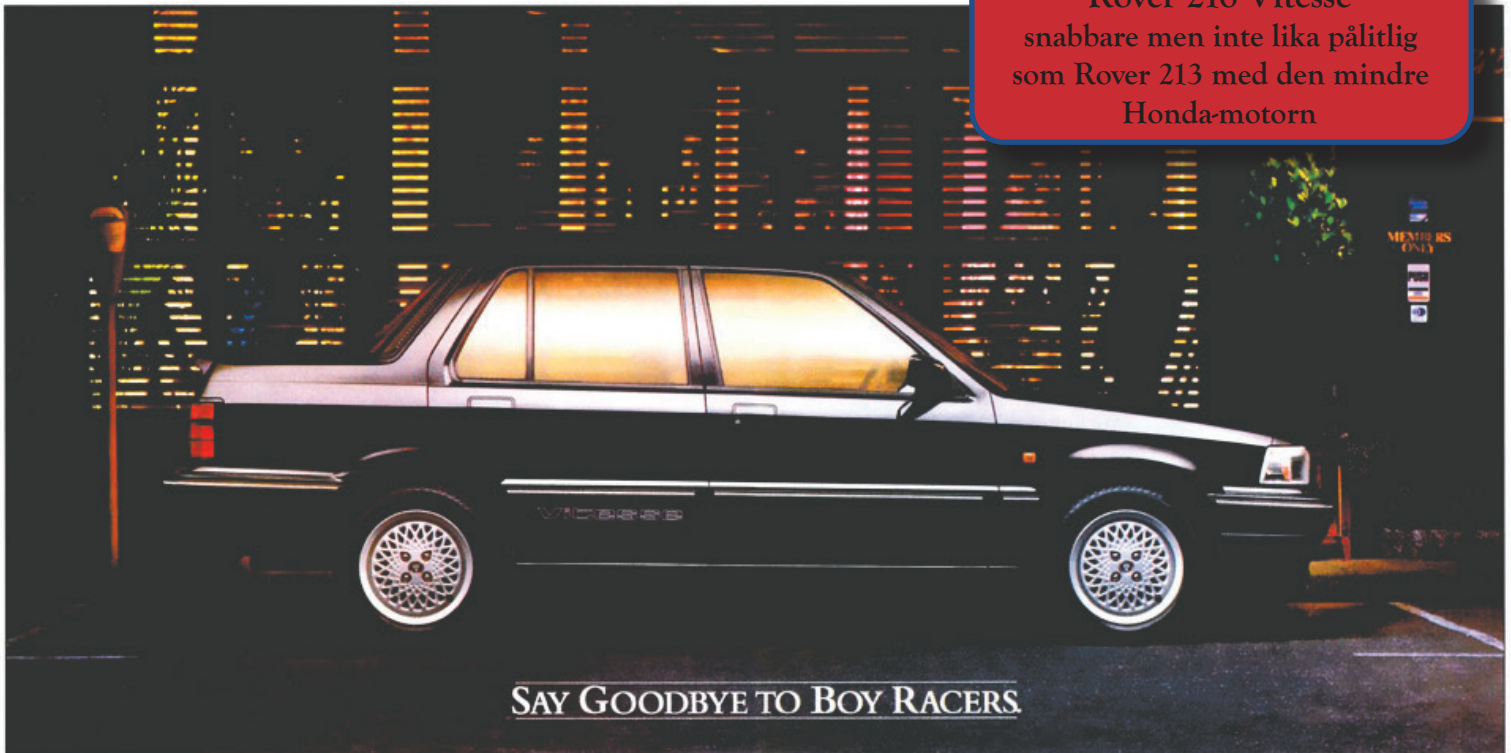
except in the GTi-beating Vitesse form where the potential problems could be justified.

Then there were the big cars, the spiritual successors to the Rovers we look back on with fondness. Sadly the 820 had the British 0-Series engine that was both gutless and mercurial. However, the V6 cars were another matter. Yes they were basically Honda Legends but successfully captured the Spirit of Rover's past. Once they launched the five door version, SD1 customers across the globe breathed a contented sigh.

However, in a few years, the Austin brand was dropped and virtually everything was badged Rover right down to the Metro, a policy that did neither brand a favour.

As for me, in a little over a year I realised I really was not a salesman. I moved on to a stainless steel exhaust specialist where I spent much of my time driving customers' Ferraris and Bentleys. Rather more pleasing.

Rover 216 Vitesse
snabbare men inte lika pålitlig
som Rover 213 med den mindre
Honda-motorn



SAY GOODBYE TO BOY RACERS

You'll find no go-faster stripes on the Rover 216 Vitesse.
Nor will you find any other adornments that are often substitutes for pace and brio in some performance cars.
Look under the bonnet of the Vitesse

however, and you will find something that both pleases the eye and quickens the pulse.
The spirited and responsive S Series, 1600 cc, 103* bhp power unit.
It boasts a multi-point fuel-injection system. It has the further refinement of full electronic

engine management. And it is harnessed to a sporty close-ratio five speed gear box.
Which all results in performance for you to enjoy; and for others simply to envy.
Yet the Vitesse isn't only a performance saloon. It never forgets it's a Rover. And that

means luxury and refinement. Like polished walnut panelling; tinted windows; central door locking; electric windows and stereo radio/cassette.
All as standard.
Introduce yourself to the Rover 216 Vitesse. And say goodbye to the crowd.



Wheeler Dealer projekt

En Rover 75 connoiseur 2,5 liter med manuell växellåda är vanlig. En sådan med sollucka är ganska vanlig. En vit med sollucka är ovanlig. En vit med sollucka och Neptune Blue personal line skinnklädsel är mycket ovanlig.

Det skulle vara intressant att veta hur många övriga som finns i klubben.

Hur får man tag i en så ovanlig Rover 75? Jo, på Rover klubbens hemsida då det i regel är där som medlemmarna annonserar ut sina fina bilar och det var där jag hittade min röda 75:a som nästan är i mint condition. Dessa bilar kommer i regel inte ut på blocket.

Den vita från 1999 köpte jag mycket billigt eftersom nästan alla varningslam-

porna lyste som ett flipperspel och det visade sig att den hade rostiga tröskellådor.

Jag fick demontera fronten och monterat fläktbladet och reparera fläktmotor, byta ut vevhusventilationen, byta alla vätskor och alla filter, täta de läckande dränerings slangarna från solluckan, ta ur mattan och suga upp c:a fem liter vatten ur varje sittbrunn och byta ut givarna till airbagen som inte tål vatten; detta på grund av igensatt dränerings hål i motorrummet.

Jag bytte bromsklossarna fram och oken och klossarna bak, samtidigt som jag justerade den berömda handbromsen. Svetsningen av tröskellådorna är beskrivet i förra Roverbladet. Jag fick AC:n

fylld med gas och smorde upp CD-växlaren och sedan var det bara besiktningen kvar efter ett antal veckor i garaget under förra vintern.

Det är en fantastisk känsla att köra en bil där absolut allt fungerar efter att ha haft det mesta demonterat på garagegolvet. Den fungerar nu som min bruksbil och är på väg mot 25.000 mil och den går bara bättre och bättre. Som bekant är jag förtjust i välservade långmilare, de har ett dovre ljud, går tystare, mjukare och jag har haft ett antal som gått långt över 30.000 mil, Svenska och Tyska.

Det är mest en psykologisk grej; livet lärde mig att jag kom fram och tillbaka till Hanover-mässan och kundbesöken från Malmö till ABB i Ludvika med



Så god som ny
tack vara en häändig ägare

Neptune Blue skinnklädsel



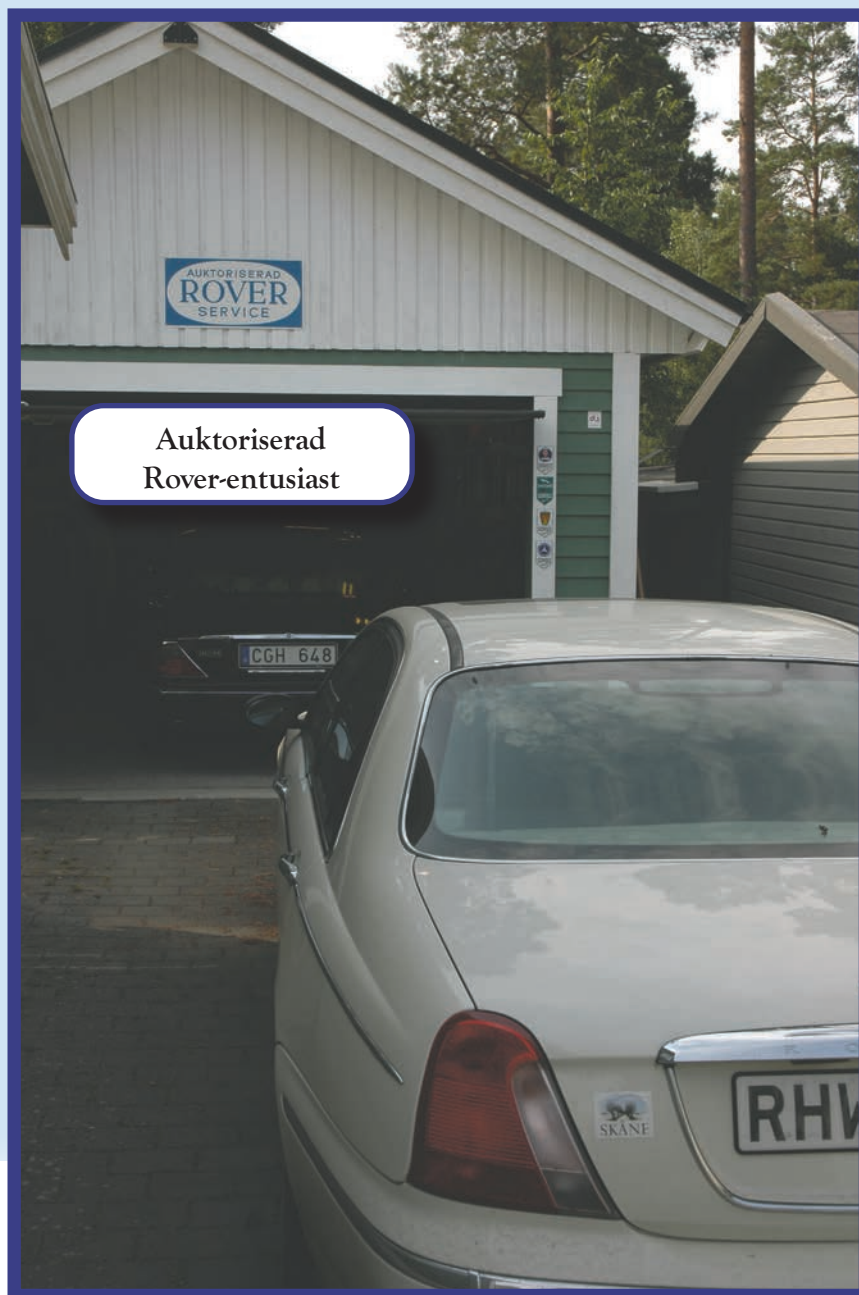
högmilare, många gånger.

Tyvärr får de flesta av er inte veta hur bra en Rover 75 kan gå då de sällan kommer över 20.000 mil.

Allt arbete som jag gjorde kan vilken normalhändig Roverägare själv göra, då Rover 75 är en rolig och lätt bil att jobba med, men att få allt detta gjort på en verkstad är inte ekonomiskt försvarbart. Slutnotan hamnade runt 10.000:- och som ni förstår slapp jag byta kamremmarna.

Kom ihåg att ALLA bilar går sönder och har sina typfel, till och med Subaru!

*Anders Palmqvist
RHW 034*



Utrustningsnivåer Rover 75

Utrustningsnivå 1

- ABS låsningsfritt bromssystem
- Airbags förare, pass. och sidor
- Bältessträckare fram och bak
- Bilstereo med kassett
- Elhissar fram
- Elspeglar med värme
- Äkta träinlägg i instrument
- Velourklädsel
- Analog klocka
- Höjdjusterbart förarsäte med svankstöd
- Ratt inställbart i höjdlid och axialt
- Startspärr
- Stöldlarm med skalskydd
- Centrallås

Utrustningsnivå 2

- Som nivå 1plus följande
- Automatisk temperaturkontroll
- Lättmetallfälgar
- Elhissar bak
- Bakre armstöd och mugghållare
- Ratt och växelspak i läder
- Kromade bakre instegsplåtar
- Mönstrad velourklädsel med möjlighet till personligt färgval
- Solskydd med belysning



Utrustningsnivå 3

- Nivå 1 och 2 plus följande
- Läderklädsel
- Läderklädd handbromsspak
- Eluppvärmda elstolar fram
- Svankstöd passagerare
- Dimljus
- Kartlampa och kartfack bak
- Fack i bakre armstöd
- Lättmetallfälgar i specialdesign
- Kromade dörrspeglar

*ur tekniskt kompendium
Rover Serviceskola*

Sökes!

Ny redaktör till Roverbladet

Från och med vårtidningen 2021 med deadline 15/2 kommer Roverbladet att behöva en ny redaktör som samlar in material, sätter ihop tidningen och skickar till tryckeriet.

Den som är intresserad av detta spännande och lärorika uppdrag hör av sig till Bert Rudal. Kontaktuppgifter finns på sidan 2.

Redaktör Rikke



ROVERKLUBBENS BIL-SUDOKU

SVÅRIGHETSGRAD - MEDIUM

Löses som vanliga
sudoku

	Leyland					Rover		MG
	Morris	Riley			Triumph	Austin		
Wolseley		MG	Austin					
Triumph	Riley			Jaguar		Morris		
			Riley			Wolseley	Leyland	
	Austin			Triumph	Wolseley		Jaguar	
	Wolseley		Leyland		Morris		Austin	
Leyland			MG				Morris	Wolseley
	MG		Triumph		Austin	Leyland		

NYHET!

**Roverklubbens helt eget
vagnmärke i emalj**

Pris 200 kr - fästskruvar ingår

Går att beställa via klubbshopen





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.

Här träffas vi

Skåne

Kaffeturen första söndagen varje månad med picknick

Göteborg

Första torsdagen varje månad på The Rover (dock ej jun-aug)

Mälardalen

Första onsdagen varje månad på Dinners i Enköping

Skaraborg

Sista fredagen varje månad på Lindärva gård mellan Skara och Lidköping

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

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

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson

Fatta pennan eller tangentbordet och skriv.

Grip tag i kameran och fota.

Skicka in text och bilder till tidningen!



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

Isskrapa RCOS 25 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



Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring eller skicka din beställning till:
Kent Klar
Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd
Tel 0764 00 93 72
e-post roverclubshop@yahoo.se
eller via www.roverklubben.se
2. Därefter sker leverans omgående.
3. I paketet du får ligga inbetalningskort.
Klubben uppskattar snabb betalning.
Observera att porto tillkommer.

Klubbshopens plusgiro är 79 69 43 - 9

Roverprylar

Bakrutedekal med text
'Rove around with Rovers'. 15 kr

Bakrutedekal med text
'Rover, one of Britains fine cars'. 15 kr

Bakrutedekal för Rover 75 25 kr

Dekal för skylthållare Rover 75 20 kr



Bakrutedekal för medlem med
mer än en Rover 25 kr



Broderat Rovermärke för jacka etc. 20 kr

Nyckelring RCOS 20 kr

Vykort med P4 och P6 foto 5 st 10 kr

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

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

Laminerad affisch med alla varianter av SD1 från
1976 till 1986. Måttet är A3 (30 x 42 cm). Den går
ej att skicka med posten utan finns endast att köpa
direkt från Klubbshopen 50 kr

Modellbilar

Rover SD1 Vanguards skala 1:43.
Olika färger. Pris oavsett modell 200 kr

Rover P6 Brekina skala 1:87 (H0) 100 kr



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

The Denovo Tyre

Tyre deflation at high speed holds no terrors when Dunlop Denovo tyres and wheels are fitted as optional equipment (power-assisted steering comes as part of the package). The car remains controllable under almost any driving conditions and the tyres can be driven deflated for distances of up to 100 miles at speeds up to 50 m.p.h. A network of more than 600 Denovo Service centres has been set up and, in the United Kingdom, one centre will usually be within access of any normal travel route. A similar network is being set up in Europe.

