

ROVERBLADET

Nummer 117 (våren 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@gghus.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
Skiftingegatan 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@gghus.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
Drivsvägen 4
722 31 Västerås
Tel 021-33 29 58

Rover P6 (1964-1976)

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

Rover P6 2000/2200

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

Rover SD1 (1976-1987)

Mike Kelland
Åvägen 28
806 43 Gävle
m.e.kelland@icloud.com

Rover 800

Lars Pettersson
Skiftingegatan 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
Skiftingegatan 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

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
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



Idag tog jag en liten sväng med min P4.

Efter en månads stillastående gick bilen igång på första försöket. Det kan man nog tacka huvudströmbrytaren för.

Varje vecka brukar jag träffa en ishockeyfantast som också är väldigt bilintresserad. Därför kom jag just nu att tänka på en av tvillingarna Lundqvist, som båda håller på med ishockey. Anledningen är att han, fråga mig inte vem av dem, bor i närheten av mig.

Jag har sett honom flera gånger körandes en Maserati och då tyder

det också på bilintresse.

Vid ett tillfälle träffade jag Thomas Ravelli. Pratade vi fotboll? Absolut inte. Han är också bilintresserad och är Citroënfantast. Tidigare ägde han en Citroën padda och den har han säkert kvar idag.

Det är billigt att ha en veterantbilsförsäkring och det är då viktigt att tänka på att efter tio år skall det göras ett nytt besiktningsprotokoll med kompletterande bilder. Har man överskridit tiden är bilen ändå försäkrad, men om det händer en olycka är ersättningen reducerad.

Tiden går så fort och jag uppmanar dig därför att kolla hur gammal din veterantförsäkring är.

Vi närmar oss glädjande nog våren och dess årsmöte. Det handlar inte bara om formalia, utan vi umgås också och har trevligt tillsammans.

Bert



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

Till detta Roverblad har följande medlemmar bidragit med material:

Kenneth Tiedman, Björn Wennerberg, Per Hahn, Rikke Henriksen, Gunnar Ahlqvist, Fredrik Röjd och Richard Segall-Jones.

Omslaget föreställer:

Björn Wennerbergs fina Rover 60 P3 som längtar till vårsol och torra vägar.

Manusstopp kommande nummer av Roverbladet:

Nr 118 15 maj ute i juni

Nr 119 15 aug ute i september

Nr 120 15 nov ute i december

Nr 121 15 feb ute i mars

Redaktörens... Rover!



Då blev det dags för Roverblad nummer 117 - vilket även var numret på huset jag växte upp i på andra sidan Öresund. Det var där jag fick bensin i blodet. Genom att dofta på den oförbrända 98 oktän från pappas Lada 1200. Med bly. Såklart.

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.

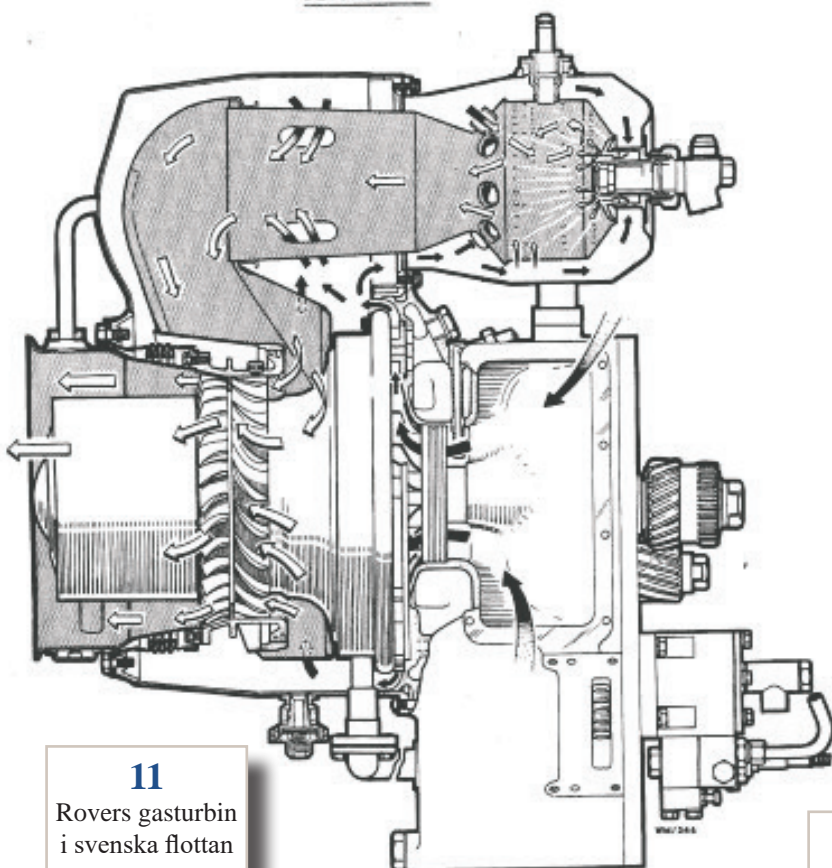
Innehåll

Roverbladet mars 2020

Påminnelse!
Om du ännu inte betalat din medlemsavgift kom ihåg att göra detta före 31 mars
Avgiften är 350 kr
Plusgiro 79 69 43 - 9

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 5 | Rover 75
VIS-motor och nyckel | 19 | Till salu
med mera |
| 7 | Viking Rover Tomten | 21 | Beyond the pond
Engelsk krönika av Richard Segall Jones |
| 8 | Årsmöte 2020
Inbjudan till Möckelsnäs Herrgård | 22 | Tekniska sidan |
| 12 | Gamla fordon berättar
Sista delen av Per Hahns tidresa i Rover 10 | 23 | Myshörnan
Avkopplande rostskydd för hjärnan |
| 16 | Farbror Blå
En följetong om bakre hejdare | 24 | Materialinspiration
Skribenter sökes - både nya och erfarna |
| | | 25 | Diverseavdelningen
Försäkringar, träffar, klubbshop m.m. |

ROVER
GAS TURBINES
ENGINES TYPE IS/60 & IS/90
MAINTENANCE MANUAL
DESCRIPTION



11
Rovers gasturbin i svenska flottan

GAS FLOW DIAGRAM



8
Färdmedel till årsmötet med Roverklubbens vikingar?



16
Farbror Blå och bromsen som inte ville jobba

Rover 75 V6 ägare - se hit!

Iett 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 tjugio 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:

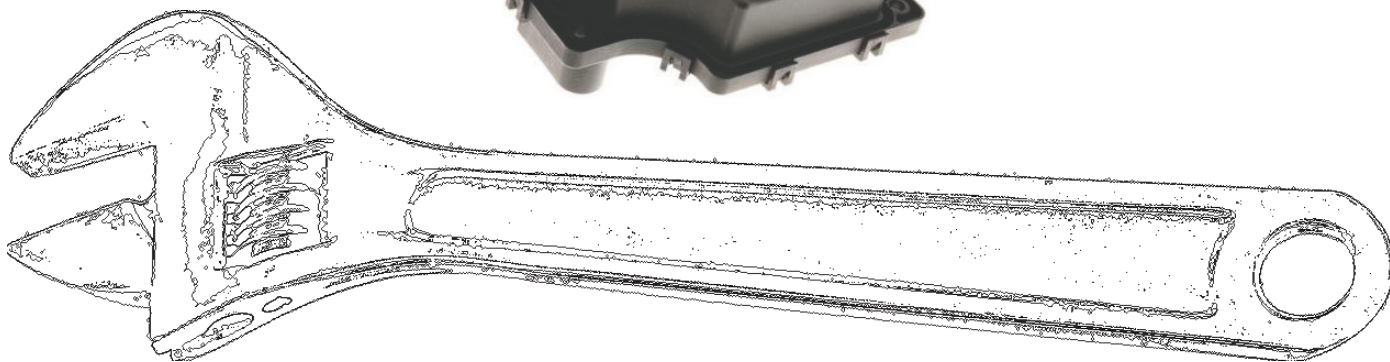
**CG Olsson i Malmö på tel:
0707-49 79 51**

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**

Invitation to join the annual UK Rally 13th. of June 2020 in Løgumkloster, Denmark

Since 2001 an annual rally for cars of British make has been held in Løgumkloster, Denmark. In 2020 we continue this tradition by inviting owners, drivers or just fans of these cars to join us in Løgumkloster. If you are planning a drive for you club or register, or if you happen to spend your holidays in Denmark, why not let this event be the destination for the day.

The rally is held Saturday the 13th. of juni on the cozy market square in the heart of the small city of Løgumkloster only 15 km. north of the danish-german border. It's free to participate in the rally, and you can arrive already from 8 AM. In association with the local bakery, we offer a free morning coffee at 9 AM, and throughout the day, there will



ENGLÆNDERTRÆF

be plenty of options to buy food on the square as well in no less than 5 restaurants or pizzerias just across the street.



In conjunction with the UK-rally the shops of the city arrange a market day with stands and live musical entertainment.

Friday evening event

If you prefer to stay for a night or longer in Løgumkloster, we also arrange a casual supper and a guided leisureful drive in the late afternoon and evening of Friday the 12th. for only 160,- DKK. The supper is this year arranged on the Central Hotel just across the street from the market square.

The destination for evening drive is always a secret for the participants, but as ever it is following leisureful routes in scenic landscapes either in the hilly eastern part of Sønderjylland or in the marsh of the western part of Sønderjylland (world heritage).

A day on your own...

This rally is really without any stress, no tests, competitions, concours, scrutineering or what ever, it's pure relaxation, coffee, beer, vehicles, toasts, paper reading, book reading, chats with friends - simply cozy.

It's easy to fall in love with Løgumkloster, as you also have the opportunity to enjoy both cultural



heritage and a wonderful nature in the surroundings of Løgumkloster. The 12th. century monastery of Løgumkloster just 2 minutes walk from the square is amongst the most beautiful Cistercian churches in Europe, and just 300 metres across the meadow you can have a leisureful walk in the woods of Løgumkloster - so why not be there ?

Attendance booking and accommodation

You can decide to show up without registering your attendance, but as we offer free morning coffee and hand out free event mugs to registered attendees we recommend to register your attendance via our website at: www.englaendertraef.dk. You can book for both the free Saturday event and the Friday casual supper (160,- DKK) and drive



event in the same booking sequence. Just follow the instructions on the booking site.

Yours Sincerely
On behalf of the "Engländertræf i Løgumkloster" event coordinator group.

Anton Schulz
Allegade 19
6240 Løgumkloster
Denmark

tlf: +45 2999 3789
mail:
info@englaendertraef.dk
or
as@englaendertraef.dk

website: www.englaendertraef.dk

Viking Rover Tomten

Midvinter dagens köld är hård
Snön den gnistra och glimma

Viking sova i enslig gård
djupt under midnatts timma

Månen den vandrar sin tysta ban
Snön lyser vit på taken

Viking till våren, igen blir vaken.

*Av Björn Wennerberg
fritt efter Viktor Rydberg*



Inbjudan till RCoS årsmöte 2020

Årsmötet hålls i år på Möckelsnäs Herrgård nära Älmhult



Mötet inleds på eftermiddagen fredagen 22 maj. Den sedvanliga rundan körs 23 maj i det vackra landskapet vid sjön Möckeln. På söndagen 24 maj är farväl efter frukost och på återseende

Fredag 22 maj hålls själva årsmötet på eftermiddagen vid 17-tiden. Därefter en tvårätters middag på hotellet och trevligt umgänge.

Lördagen 23 maj ägnas åt det sedvanliga rallyt med inlagda sevärdheter. Dagen avslutas med tre rätters middag på hotellet och fortsatt trevligt umgänge.

Söndag 24 maj är det fria aktiviteter, kanske hemresa för någon

Ett tips är en guidad visning av IKEA klockan 10. Inträdet är 55 kr för de äldre och 60 kr för ungdomarna.

Anmälan

Anmäl dig genom att sätta in något av nedanstående belopp på klubbens plusgirokonto 79 69 43-9

senast 6 april

För hela paketet, som består av två övernattningar, två middagar och två frukost, är priset 2 000 kr per person i dubbelrum.



Samma paket i enkelrum kostar 2 500 kr per person.

Klubbmedlemmar som bara vill delta i delar av programmet betalar för eftermiddagskaffe 22 maj 125 kr per person, för middagen samma dag 370 kr per person, för middag 23 maj 495 kr per person.



Dagordning för årsmötet

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

Inbjudan till söndagsträffar



Brittiska sportbilsträffar på Säby 2020

Hej alla entusiaster av engelska bilar! Ni är varmt välkomna till våra trevliga söndagsträffar (se datum nedan) i sommar. Alla engelska bilar är välkomna men vi välkomnar naturligtvis, med glädje, även sportbilar från övriga Europa.

Bilträffarna börjar kl 12.00

I anslutning till träffområdet ligger **Sund Örtagård o Café** där man handlar kryddor, honung, egentillverkade gårdsprodukter samt få sig något att äta eller kanske bara en kopp kaffe. Det går naturligtvis att besöka Sund Örtagård även andra dagar. För mer information, se deras Facebooksida, **Sund Örtagård**

Vägbeskrivning: Vi träffas mittemellan Strängnäs och Enköping längs riksväg 55. Sväng in där det är skyltat Säby samt Handelsträdgård. Du kan även knappa in Sund Örtagård på din GPS.

Datum: 14/6, 28/6, 12/7, 26/7, 9/8, 6/9

För mer info om våra bilträffar kontakta: morgan.stefan.olsson@outlook.com

Hjärtligt välkomna

Carl af Ugglas och Stefan Olsson

Rover – en viktig del i svenska flottans stjärnskott

Torpedbåten T 121 Spica var, när den sjösattes vid Götaverken 1966, ett av världens mest avancerade örlogsfartyg.

Låg vikt, hög fart och tekniskt avancerad i både drift och beväpning var grundkonceptet för dessa lätta övervattens attackfartyg.

Rover gasturbinmotorer med låg vikt per hästkraft passade väl in i Spicaprojektets sex fartyg.

Både huvudmaskiner och generatormaskiner var gasturbiner. Huvudmaskinerna var tre stycken Rolls Royce Proteus med en sammanlagd effekt av 12 750 hk. Två stycken Rover 1S 90 levererade ström och en Rover 1S 60 drev en sprinklerpump och brandpump.

Beteckningen 1 S 90 betyder ”one shaft and 90 BHP.” Detta innebär att centrifugalkompressorn och axialturbinen sitter på samma axel. Få rörliga delar i maskinen ger hög driftsäkerhet och få vibrationer. Motorerna har ett

driftvarvtal på 46 000 rpm som nås redan 20 sekunder efter start. Varvtalet växlas sedan ner till 3600 rpm för generatordrift.

Dessa Rovermaskiner kan betraktas som en av de mest framgångsrika små brittiska gasturbinmotorer som någonsin har producerats. Olika tillämpningar som brandpumpar och hjälpgeneratorer inom industri och sjöfart har varit de numerärt största områdena.

Rover utvecklade också en dubbelaxelkonstruktion för användning i fordon. Turbinmotorn gav ett brett och bra vridmoment från start till full fart, men hög bränsleförbrukning och en stor mängd heta avgaser gjorde dock konceptet ointressant för fordon.

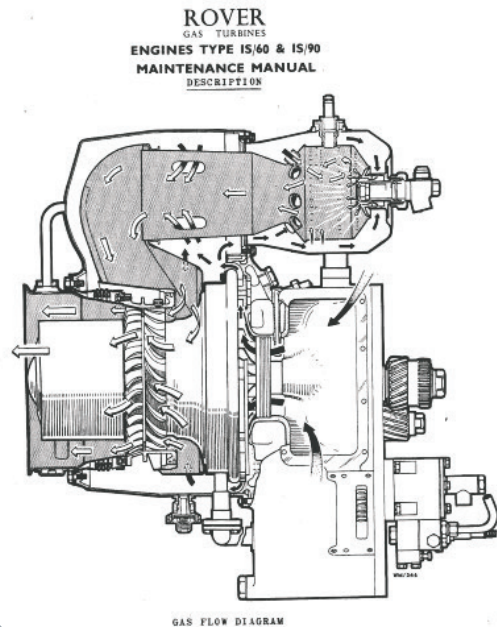
Turbinerna 1S 90 upgraderades från 90 till 123 BHP, men var ändå för kläna för den eldrift som behövdes när fartygen upgraderades och när Spica II klassen byggdes. Roverturbinerna ersattes med dubbelt så starka MTU-tur-

biner.

T 121 Spica utrangerades 1989 och blev sedan liggandes i förfall på ett marinemuseum i Karlskrona tills föreningen ”Spica vänner ” övertog fartyget 2003. Spica renoverades och är numera ett K-märkt museifartyg klassat som passagerarfartyg och i full drift med turer i Stockholms skärgård för allmänheten och företag som är intresserade av att åka torpedbåt.

Mer information finns på:
www.t121spica.se

Kenneth Tiedman



Spica T121 med Rover gasturbin

GAMLA FORDON BERÄTTAR

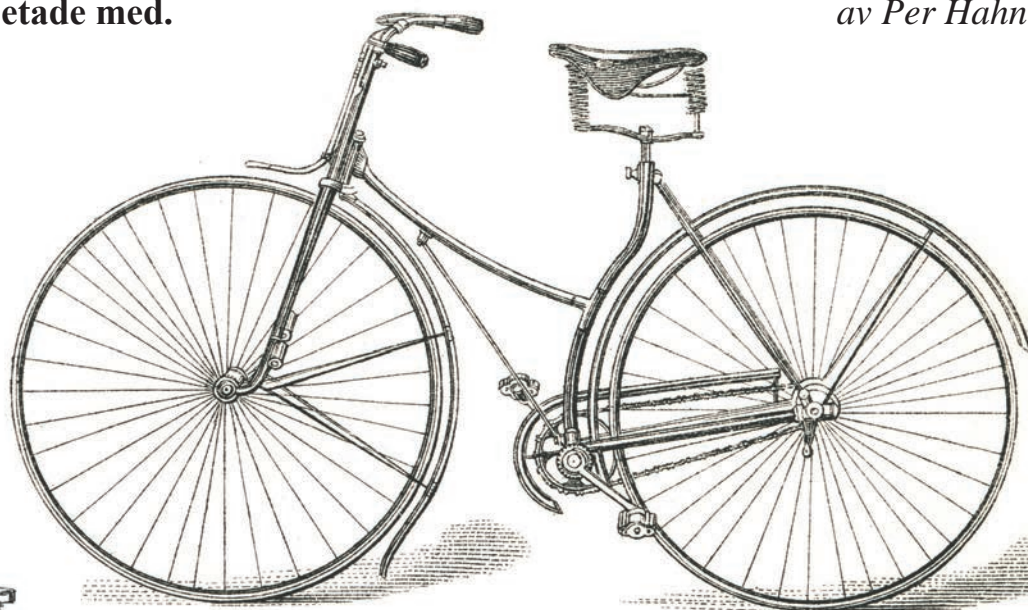
Del 3

Rover 10

Genom att forska i våra bilers historia upptäcker vi inte bara tekniska skeenden. Våra gamla fordon bär också med sig historier om dem som ägt och brukat dem. På så vis kan de få en ännu bredare kulturell och historisk betydelse.

Människor som fallit i glömska kan bli föremål för nytt intresse. Vi får upptäcka vem de var och vad de arbetade med.

av Per Hahn



The "Rover" Safety. (original form)



Hochrad (Hochrad) von 1880.

Fig. 3. Rover (Niederad) von 1880.

Jungman Jansson tar över

Curth Jansson hade all ork som behövdes. Han är välkänd i veteranbilskreter runt om i landet och de som sett hans röda och vita ekipage, en Chevrolet 1953 med en vidhängande Opio 600 husvagn från 1968 har kunnat se den unika standarden på hans renoveringar med egna ögon.

Chevrolet femtiotreen var hans första stora renovering.

Curth föddes i Falköping 1942. Redan som barn förstod han att om man skall ha något fint så får man jobba sig till det. Arbeta hade han fått lära sig sedan 8 års ålder med trädgårdsarbete. Leka fick han inte. Kanske efter 8 på kvällen, då han kunde springa upp till grabbarna som spelade fotboll. Men då skulle dom hem för det började mörkna. Curth

fick aldrig lära sig att leka, bara rensa ogräs. Men nu lever han för de fina bilar han skaffat sig.

Bilmekandet började kring 1958 då han bad grannen som kunde svetsa med karbidsvets att göra en cykelbil åt honom av vattenledningsrör, rester från växthusbyggen som han tog hemma. Den fick cykelhjul och blev nästan lika stor som en riktig bil. Ratt och pedaler skulle han fixa själv men cykelbilen blev aldrig klar, eftersom han "fått nog av att vara en kanin" och stack hemifrån till den stora staden Falkenberg. Då var Curth nästan 17 år och blev springpojke i ett byggvaruhus och fick köra Monark trehjuling, på två hjul i korsningarna, i full fräs. Det varade ungefär ett halvår.

I april 1959 gick Curth till sjöss och arbetade som sjöman i ungefär 2 år på olika båtar. Han tycker att

det var synd att han inte hade någon kamera. Det var en härlig tid då han fick se så vilt skilda platser som Amerika, Japan och Medelhavet.

Speciellt spännande var det under Berlinkrisen 1961. Då låg man på redde i Medelhavet och väntade på att få gå vidare. Sovjetunionen hade ju ställt ett ultimatum för att västmakterna skulle lämna Västberlin.

Kriget var farligt nära. Krisen slutade med uppförandet av Berlinmuren den 13 augusti. Så Curths fartyg och besättning klarade sig denna gång.

När han mönstrat av blev det militärtjänstgöring och efter detta började han sin nuvarande yrkesbana som billackerare hos sin äldre brors släkt. Där arbetade han i 1 år och gick sedan vidare till Falkenbergs Billackerering där han arbetade i 8 år, fram till

1972. Då var det dags för repmöte och då det var avklarat startade han eget som bilplåtslagare. Hans firma fick namnet Skogstorps Bilriktning och den drev han till 2014.

Curth faller för bilen och vågar

Curths bekantskap med R7110187 började veckan före Rättvik Classic Car Meet i augusti 2004. Det var då han såg en annons i Classic Motor, en Rover 10 från 1947. Han ringde till ägaren, Mats Hastegård som hälsade honom välkommen att titta på Rovern i Borlänge på hemvägen från Rättvik. Som vanligt åkte Curth, sambon Margareta, vännen Gert och hans fru Elly i Curths berömda Chevrolet/Opio ekipage till Rättvik veckan därpå. På vägen hem åkte de via Borlänge för att titta på bilen. Curth minns väl synen som mötte honom i Mats Hastegårds garage:

”Objektet, eller skall jag säga vraket, var lastat med massor av delar. De låg packade ovanpå varandra huller om buller och det var inte lätt att se om den var komplett som det

stod i annonsen. Kablarna hängde över motorn och omkring. Skärmarna satt i alla fall på plats någorlunda. Huven gick att stänga. Dörrarna hängde i gångjärnen och det gjorde även bakluckan. Takluckan hade låst sig och rutorna satt nog i dörrarna. Tänk att jag vågade att köpa detta vrak, men den var så gullig där den stod och neg för mig och blinkade med sina fruntimmersdörrar. Då föll jag för den och det är ju häftigt med taklucka.

Den 2 augusti hämtade Gert och jag bilen. Vi lade en stor presentning om den. Sen körde vi hemåt vid 15-tiden. Ibland stannade vi för att kolla lasten eftersom presentningen lossnade ibland. Tänk vad det fladdrade, sicken syn det måste ha varit! Vi kom i alla fall ner till Ödeshög och där tog vi nattamat kring midnatt. Sen gick vi ut och lade oss i bilen och sov lite. Gert snarkade så jag höll vakt för vi kunde ju blivit rånade på vår last för den var ju värdefull, min plåthög. Det skulle ju bli en bil av den!

På morgonsidan var vi hemma. Bo Legelius som ägt bilen före Hastegård hade låtit en äldre bilplåtkunnig reparatör börja rikta och tenna delar av bilen. Jag tyckte att det var bra gjort så det var bara att fortsätta”

Plåtarbetet fortsätter

Rovern blev Curts andra stora renovering. Han fortsatte med plåtarbetena som hade påbörjats uppe i Dalarna.

”Främre skärmar har jag fått ändra om liksom mycket annat. All plåt är original utom fotstegen. Trösklarna var inte färdiga. Jag fick lista mig fram till hur det skulle vara. Fotstegskonsolerna måste göras i rätt höjd och bredd. Fotstegen gjorde jag själv. Mycket fick ändras för att få rätt passform. Jag klädde fotstegen med de korrekta fotstegsgummimattorna från England som var för långa. Jag kapade dom och limmade dom med silikonlim. Dom blev släta och fina.

Jag ställde de färdiga fotstegen



mot väggen för att torka. Men dagen därpå låg gummimattorna nerrullade på golvet! Fy vilket jobb! Limmet var nog två år gammalt. Men med nytt lim blev det bra och det är det fortfarande. Man får aldrig ge sig.

Alla dörrarna fick monteras på prov för att se till att dom passade. Det var viktigt att även se till alla mässingskulorna i gångjärnen. Bakluckan stämde rätt bra och behövde bara justeras.

En del instrument saknades och instrumentbrädan var lossad och hängde lite på sniskan. Jag beställde en del av Bengt Karlsson i Sundsvall. Vi träffades en gång på Jönköpingsmässan och på det sättet fick jag lite delar till instrumenten. Jag köpte även några delar av Mike Couldry, Meteor Spares i England."

Maskinen går igång

"Bo Legelius hade ju renoverat motorn men den var inte startad sedan dess. När det var dags att se över motorn fick jag lite hjälp av min vän Lars-Göran som har en Rover 12. Jag gick igenom tändning, olja, brytare, bensin, tändstift samt batteri och vatten. Efter några varv med startmotorn så tog den och pluddrade så gott, ett så härligt billjud! Motorn lät precis som jag föreställt mig."

Montering både dag och natt

"Det blev mycket jobb. Jag fick som vanligt jobba nätterna igenom ibland. Allt förarbete gjorde jag själv, till och med maskeringen som behövdes då alla delar lackades lösa och karossen var naken. Redan när jag var liten hade jag ju lärt mig att skall man ha något fint så får man jobba sig till det!

Sedan blev det roligt att montera. Men mycket arbete för nu skulle ju allt passa. Läderklädseln och mattorna har jag reparerat. Plywood där sådan skulle sitta är bytt. Innertaxklädseln i alcantara fick jag hjälp med av min tapetserare från Köinge som tyvärr gick bort för cirka 1 år sedan.

Alla valnötstlistor runt sidororna har jag gjort efter original, men inte dom nedre som är original förutom en som jag tror är eller var mörkare. Min sambo Margareta har bistått mig med lite inredning.

Framrutan fick jag ta ut och återmontera efter lack, instrumenten likaså, precis som allt annat till bilen. Lackeringen, som gjordes i mars 2008, blev kanonfin.

Allt förarbete hade jag själv gjort. Jag var ju billackerare i tio år! Där efter har jag mest gjort försäkrings-skador, alla sorters krockskador fram till 2014. Sedan dess har jag varit "pansjonär" och lever på vatten och knäckebröd. Tur att jag har en sambo som sköter om mig med mat"



Förberedd för lack i Curth ägo

Bilen blev godkänd i ursprungskontroll och MHRF besiktigad i mars 2009. Registreringsbesiktning gjordes i Falkenberg i april 2009 vid mätarställningen 47 530.

Curth njöt av bilen i två år till den 16 maj 2011 då jag köpte den. Vi blev vänner och han är glad över att jag "vårdar den och förnyar den till ännu perfektere skick" som han uttrycker det.

Vården innebär bland annat att jag har lyft upp bilen varje vinter och borstat den ren undertill och rostskyddat med linolja. Hjulen har demonterats och rengjorts både på in- och utsidan samtidigt som småsten och grus har petats ut ur däckmönstret och däcken behandlats med gummiförnyelse. En slags fotvård för bilar.

Min andra sommar med bilen avbröts av att den kokade i höjd med Killeberg på Riksväg 23. Det visade sig att vattenpumpen hade lossnat. Jag tog det säkra före det osäkra och köpte en nyrenoverad vattenpump från Viking Engineering i England. Den gamla skickades också dit för renovering och kom tillbaka 2013. Så nu har jag en i reserv. Under åren som följde var jag noga med att se till att pumpen satt fast.

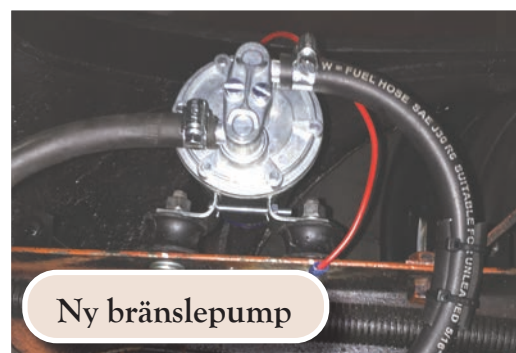
2014 hade jag fått nog av att titta på ett rostigt grenrör och halka runt

på nedsuttna sitsar. Ett begagnat grenrör köptes och skickades till Metal Madness i Robertsfors som blåstrade det och gav det en aluminiumbeläggning. Grenröret som satt på bilen skickades till Zircotec i England för blåstring och svart keramisk beläggning. Båda dessa behandlingar minskar utstrålningen av hetta i motorrummet. Eftersom alla säten hade originalläder i gott skick kvar beslöt jag mig för en funktionell invändig renovering av de främre sitsarna för att öka komfort och livslängd.

Året efter var det dags för ryggstöden som fick samma behandling. Dessutom tyckte jag att mattorna var lite tråkiga, så nya beställdes från Coverdale i England och detaljarbete med bland annat kantband av läder gjordes av Elmtex i Enerйда.

Så var det kylsystemet som fortsatte bekymra mig med lite väl höga temperaturer ibland. Jag hade läst om Evans waterless coolant. En kylarvätska som inte innehåller vatten och inte kan koka och dessutom kyler bättre än vanlig kylarvätska. English Car Care i Löddeköpinge konverterade kylsystemet till Evans och sedan dess har temperaturen alltid varit jämn och lagom. Lite problem hade det också varit med bränslepumpen av märket SU (Skiner Union). Efter experiment med en Biltema-pump, som inte gillade när det stänkte vatten på den, rådde Steve Pike på English Car Care mig att satsa på en HARDI pump från Tyskland som han haft goda erfarenheter av. Den låter precis som en SU-pump och har fungerat perfekt sedan dess. Jag har en ny i reserv, så den kommer nog att vara för evigt.

Jag var också trött på de slaka fjädrarna till bakaxeln och investerade i nya fjädrar från Jones Springs i England. Detta gjorde underverk för kursstabiliteten. Det hade varit en något vinglig framfart. 2016 bytte jag även till nya fjädrar till framaxeln och nu blev bilen riktigt stabil.



Ny bränslepump

2017 var det så dags för att våga lite extra mycket. Curth hade varit nöjd med kromdetaljerna men det var inte jag. Nästan alla kromade delar demonterades och jag åkte med dem till Bålsta Metallsliperi som kromade av, slipade, polerade och kromade om allt på Dalakrom. När jag var i färd med demontering av kromdelarna tyckte jag att det var lika bra att fortsätta demonteringen så att jag skulle kunna renovera instrumentbräda, instrument och mätare samt textillisterna runt dörröppningarna. Jag var inspirerad av en bonad som Ingvar Kamprad pratat om. Den satt på väggen hos hans faster och där stod: "Inget blir så lätt som man tror; men heller inte så svårt som man fruktar".

Jag hade faktiskt kommit att tycka att detta stämde väl på livet, men nu blev det andra bullar. Denna renovering var mycket svårare än jag fruktade. Här finns inte plats att berätta om allt. Men textillisterna runt dörröppningarna var speciellt pyssliga. Jag fick köpa textilband (coach lacing) och gummilist från Woolies i

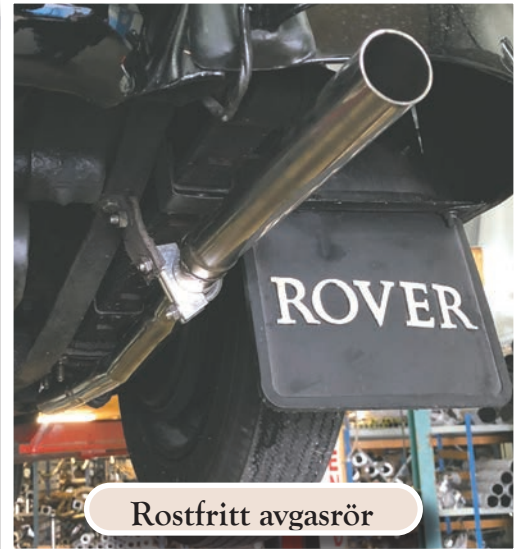
England. Textillisten fick sedan färgas med Dylan färg och limmas på gummilisten. Till slut hängde allt på amperemätaren som var i England på renovering väldigt länge.

Jag fick köpa en renoverad mätare på Ebay för mycket dyra pengar. Men när juli månad kom var bilen ute på vägen igen, och till och med den elektriska klockan fungerade!

Säg den glädje som varar. Min glädje dämpades av ett pruttande avgassystem som rostade inifrån.

2018 fick jag åka till Mölndal och lämna bilen hos Raka Rör som byggde ett fantastiskt fint rostfritt avgassystem. Nu var det slut på pruttandet och istället började väsandet. Grenrörspackningen. Men så kom grenröret från Zircotec ner från hyllan tillsammans med en ny grenrörspackning och väsandet var över. Men mitt svärande över att behöva dra åt bultarna till vattenpumpen titt som tätt blev högre för varje år som gick. På British Car Meet i Borgholm lärde jag känna Bosse Bildoktorn som gav mig råd om hur man skulle kunna råda bot på det. Så fick jag lära mig mycket om bultar och brickor. Nya bultar skulle det bli och dessa är lika ovanliga som hönständer.

Renovering av emblem



Rostfritt avgasrör

Namrick i England hade dem. Och brickorna skulle vara extra hårda och dessa fanns i Anderstorp.

I februari 2019 "lades bilen in" för en längre vistelse hos English Car Care i Löddeköpinge och då kunde vattenpumpen äntligen fästas ordentligt. Dessutom byttes hjullager, packboxar och bromsbackar. När detta skrivs är det juli 2019 och allt fungerar utom klockan. Men tiden går ändå.

1300 stycken 10 HP six-light saloons tillverkades 1947. 46 har överlevt. 38 av dem i Storbritannien och 4 i Sverige. Vet inte om någon mer än min är i trafik.

Per Hahn



Nya mattor



Thulinträffen 2019



Farbror Blå och hejdarna bak

- En följetong i fem akter



Rover 75 Tourer - alias Farbror Blå

En bättre begagnad Rover Seventyfive Tourer 2003 inköptes för några år sedan för att tjäna som familjens vinter- och andrabil.

Bor man på landsbygden, som vi gör, krävs det två fungerande bilar, då de kommunala kommunikationerna är bristfälliga eller saknas. Eftersom vanan att köra British har funnits i familjen sedan 1978, så var det inga problem att anskaffa ytterligare en engelsman, då det i familjen redan fanns två Rover, en Rover Seventyfive Saloon från 1999 och en Rover 216 Cabriolet från 1998 samt två MG.

Den blåa Touren, kallad "Farbror Blå" (ej att förväxla med Polisen), med styvt 24 000 mil på mätaren vid inköpet skulle en del antagligen kalla "slängbil" eller "rättsoffa", men det vore att håna Rovermärket. Även om bilen rullat långt, kan den vara både välskött, servad och användbar för

ytterligare många mil. Farbror Blå var och är ännu i ett hyfsat bruksskick med både kamremsbyten och service gjorda enligt serviceschemat. Dessutom har han fått en underredsbekämpning med kallpressad linolja under det senaste året i syfte att bättra på rostskyddet.

Akt 1

Efter att ha varit avställd under sommaren 2018 skulle Farbror Blå besiktigas under hösten. Vinterdäcken som satt på var väl på gränsen till det tillåtna, men i övrigt fungerade allt som det skulle. Alla lampor kontrollerades, den avtagbara dragkroken monterades och så visiterades golvluckan i bagageutrymmet så att varningstriangeln fanns på plats.

Allt gick bra utom att det blev en 2:a på handbromsen. "Svag bromsverkan" tror jag det stod i protokollet. Ja,

ja, det blir väl till att justera handbromsens backar tänkte jag, som också tyckte att handbromsens ingrepp tog lite väl högt upp på spaken. Hem, hissade upp bakvagnen på pallbockar och av med bakhjulen. Lite rostigt är det ju kring baknaven och bromsskivorna på gamla bilar, men protokollet från bilprovningen visade på bra och jämn bromsverkan av fotbromsen

runt om. Genom ett av hjulbultarnas hål i bromsskivan kan man med en skruvmejsel justera handbromsbackarnas anläggning. Bromsskivans nav fungerar nämligen också som bromstrumma för handbromsen. Jodå, det gick att snurra expanderskruvorna några snäpp på både vänster och höger sida, vilket därmed fick handbromsspakens att greppa efter bara fyra-fem snäpp. Handbromsverkan var väl dock inte den bästa, men Farbror Blå stod i alla fall still i en svag backe med åtdragen handbroms.

Tillbaka till bilprovningen för ombesiktning precis innan julaftonen, men ack, ack, ack...

Bromskraftmätarnas pilar pendlade både hit och dit när bilprovaren drog i spaken. Denne tröstade mig dock med en tidig julklapp – jag slapp att betala och hälsades välkommen tillbaka!

Akt 2

Nästan en månad hade gått och tidpunkten för körförbud började närma sig. Upp med bakvagnen och av med bakhjulen igen. Bromsoken gick hyfsat lätt att skruva av och hängas upp i chassiet med en ståltråd, medan resten av bromsarna skulle åtgärdas.

Jag anade nog att någon tidigare ägare hade bytt både oken och bromsskivorna under årens lopp. När skivorna monterades av, vilket märkligt nog gick utan att skruva av hållarna för bromsklossarna, visade sig problemet med den dåliga handbromsverkan.

På höger sida bilen hade båda handbromsbackarna förlorat sina bromsbelägg och på vänstersidan var det ena belägget totalt nerslitet. Vid åtdragen handbroms hade alltså backarna expanderats järn mot järn och det kan ju vem som helst förstå att det innebär svag bromsverkan!

Hur kan det då hända att handbromsbackarna förlorar sina bromsbelägg?

Orsakerna kan vara flera: Högt slitage genom att man glömt att helt släppa handbromsspaken.

Feljusterade handbromsvajrar eller dåliga returfjädrar samt inte minst rostiga bromsskivor.

Bromsskivorna visade sig vara både spåriga och rostiga, så då var det väl lika bra att skaffa nya skivor och bromsklossar tillsammans med nya handbromsbackar, med de gamla komponenterna som förebilder. Dessa reservdelar är ganska lätt att få tag i då de är kompatibla med delar för BMW.

De nya handbromsbackarna gick hyfsat lätt att montera med några extra stöbrickor, då bromssköldarna också var ganska rostiga. De nya bromsskivorna med nya klossar och de gamla bromsoken monterades också utan problem. Handbromsbackarnas expanderskruvar justerades och hjulen

skruvades på igen.

Vid provkörningen fungerade fotbromsarna perfekt som förväntat, medan bandbromsverkan fortfarande inte var till min fulla belåtenhet. Chansade i alla fall att efterbesiktiga och Farbror Blå gick igenom. So far so good!

Akt 3

Frapå vårkanten 2019 behövde Farbror Blå uppsöka en vårdcentral för lite service, bl.a. filter- och oljebyte i motorn. Bakre ljuddämparen var väl inte heller frisk, så det fick bli en ny. Jag bad också vårdcentralen att kolla över handbromsverkan samtidigt, då den åter hade tröttnat betänkligt. Ett

svagt skrapande ljud från



Det är med hjälp av denna justerskruv inuti bromsskivan bak man ser till att handbromsen tar som den ska

vänster bakhjul hade också börjat uppträda under den senaste tiden. Vårdcentralen kunde ställa diagnos. Den yttre bromsklossen var kraftigt nerslitet, hade glidit av hållarens glidytor och kommit i kläm mellan hållaren och bromsskivan! Va, det var ju inte så länge sedan nya skivor och bromsklossar monterades!

Diagnosen utvecklas till att Farbror Blå borde sannolikt vara utrustad med ventilerade bromsskivor bak eftersom han är en Tourer – och inte solida som jag hade bytt till! De gamla hållarna till bromsklossarna pekade på det, då de är något bredare i jämförelse med hållare för solida skivor. Här fanns alltså förklaringen till att det

gick att skruva av de gamla solida rostiga skivorna utan att skruva av hållarna. Det förklarade också att den yttre bromsklossen kommit i kläm, eftersom hållarens glidytor blir för korta. En ny bromskloss monterades som en tillfällig lösning och handbromsbackarna justerades ännu en gång. I detta skede uppstod också en diskussion om huruvida alla Tourer varit fabriksutrustade med ventilerade bromsskivor bak. Något exakt svar på den frågan har jag ännu inte erhållit...

Tiden gick och Farbror Blå rullade på. Den första maj hade han begåvats med nya vintersulor och var beredd att ställas av för sommarförvaring.

Akt 4

Nya ventilerade bromsskivor hade anskaffats under sommaren

2019 och ny tid på vårdcentralen bokades in. Upp på liften, bakhjulen av, bromsoken hängdes upp och de relativt nya solida skivorna monterades av. För ordningens skull kontrollmättes tjockleken på den ventilerade skivan för att se så den passade i bromsoket med dess klossar. Men, mätningen visade att den ventilerade skivan inte kommer få plats i bromsoket!

Vilken slutsats drar man av detta? Jo, någon tidigare ägare (läs klåpare) till Farbror Blå hade någon gång i tiden då bakbromsarna tagit slut, helt enkelt bytt från ventilerade skivor till solida och samtidigt bytt ut och skaffat nya bromsok för solida skivor. Men utan att byta ut hållarna!!!

Vad göra? De befintliga bromsoken befanns vara i hyfsat skick. Ska man köpa nya ok för ventilerade skivor, eller byta ut hållarna? Svaret var ganska enkelt, d.v.s. behålla de befintliga oken, lämna tillbaka de ventilerade skivorna och få pengarna tillbaka. Att skaffa nya eller begagnade hållare

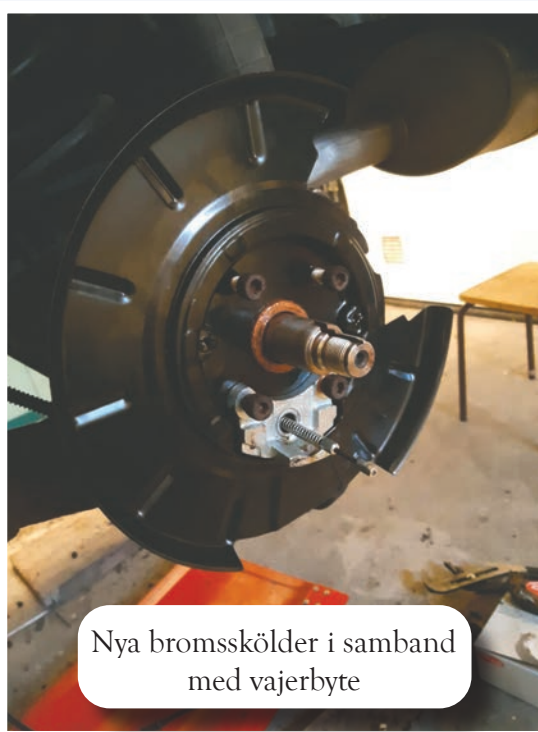
borde inte vara något problem.

Vårdcentralen hade en hållare på hyllan och ECC i Löddeköpinge levererade en begagnad från ett skrotobjekt.

Operationen med att montera av de gamla hållarna på Farbror Blå inleddes. De två bultarna som fäster hållaren på vänstersidan gav med sig efter möda och besvär, men på högersidan hjälpte inte vare sig uppvärmning till glödhet eller våld. Hållaren hade ju suttit på plats sedan Farbror Blå såg dagens ljus för första gången. De ursprungliga bultskallarna hade med tiden angripits av rost och antagit en mer eller mindre rund form. Det är klart, efter 16 år och nu 25 000 mil, så får man väl räkna med att tidens tand och vårt vinterklimat med fukt och vägsalt biter ifrån sig. Om inga andra verktyg duger, kommer vinkelslipen väl till pass och den trilskan-de gamla hållaren förpassades snabbt till skrotlådan.

Och så var det handbromsen. Justeringar på expanderskruvarna vid bakhjulen gav inte tillfredsställande resultat.

På skruven som sitter under handbromsspaken och damasken går det också att justera handbromsverkan. Detta är dock förrädiskt, då det påverkar bromsvajrarnas slaglängd och ska bara utnyttjas om vajrarna blivit en aning uttänjda. Det är på respektive bakhjuls expanderskruvar som hand-



Nya bromsskölder i samband med vajerbyte

bromsens verkan ska justeras. Rätt justerad, ska handbromsen gripa in vid 3 snäppet på spaken.

I Farbror Blås fall hade någon tidigare ägare justerat skruven under handbromsen så mycket att vajrarnas slaglängd påverkats maximalt. Bristen av belägg på backarna hade väl också påverkat vederbörande att justera ännu mer. Vajrarna har därefter successivt blivit uttänjda mer än vad justeringsmöjligheterna nu medger och måste alltså bytas ut!

Om man studerar verkstadshandboken, så är det en grannliga uppgift att byta ut dessa vajrar. Nästa hela avgassystemet ska plockas av och diverse värmesköldar under bilen ska demonteras.

Vårdcentralen valde en annan metod och grep sig an problemet från bilens insida. Handbromssystemet består av tre vajrar. En från spaken till en bromskraftfördelaren och från denna en vajer till vardera bakhjul. I samband med vajerbytet begåvades Farbror Blå också med nya bromssköldar.

Akt 5

Nu är Farbror Blå kurerad och alla bromsarna runt om fungerar tillfredsställande. Han ska snart in till den årliga kontrollbesiktningen och kanske finns det någon annan ålderdomssvagheter eller åkomma som måste åtgärdas? Då får vi se om det räcker med egenvård eller om vårdcentralen måste uppsökas igen. Den som lever får se...

Epilog

Ja det har kostat och frågan är väl om Farbror Blå är värd en så omfattande behandling i förhållande till vad begagnade Rover Seventyfive kostar på marknaden. Men man får väl hoppas att han ska vara oss trogen och leverera i ytterligare några år. Jag dristar mig att travestera på ett uttryck från Benjamin Franklin (1706–1790), mannen som uppfann åskledaren: "The quality and amusement remains, long after the price is forgotten!"

Gunnar Ahlqvist

Rover Serviceskola

Strömställare för bromsljus Rover 75

Strömställaren för bromsljus är en halleffekts zongivare som bevakar rörelser i bromspedalen. Det innebär att strömställaren för bromsljus arbetar utan mekanisk kontakt med bromspedalen vilket eliminerar aktiveringsljud och dessutom blir injusteringen enklare. Utsignalen

från Hallgivaren håller bromsljuset släckta när inte bromspedalen trycks ned. Bromsljuset kan tändas med tändningslåset i läge 1 eller 2. Om strömställaren för bromsljus tas bort eller kopplas bort tänds bromsljuset kontinuerligt när tändningen är i läge 1 eller 2.

K-Series



Köp och sälj

- annonser för och av medlemmar

Har en Buick V8 till salu från en Range Rover. Motorn är från 80-talet och saknar startmotor men är i övrigt intakt. Motorn finns i Vimmerby och kan kosta 3 500 sek.

Ingemar Appelquist
Tel 070 528 62 10



Öppet hus hos
English Car Care



Produktvägen 16 i Löddeköpinge
Pingstafton lördagen den 30 maj
10.00-14.00

Alla brittiska bilar är välkomna!

Inbjudan till träff i Enhörna

Även i år besöker vi vår medlem Bo Emthén och hans bror Hans som bjuder in till en träff på sin gård Stora Väsby i Enhörna lördagen den 16 maj. Alla brittiska bilar är välkomna. Klubbarna för MG, Morgan, Jaguar, Rolls-Royce, Triumph och Rover är särskilt inbjudna.

Vi erbjuds en träff i trevlig lantlig miljö med möjlighet att äta lunch. De som vill äta lunch anmäler detta till Hans på mejladress: hans@ladugardens.se

Plats och ort: Stora Väsby, Enhörna

Vägbeskrivning: Från Södertälje; kör Enhörnaleden (väg 552) mot Enhörna, Sväng höger till Stora Väsby efter c:a 13 km.

Från Läggesta/Mariefred: Kör väg 990/576 mot Södertälje. Sväng vänster vid skylt "13 Överenhörna". Sväng höger vid skylt "Ytterenhörna". Sväng vänster till Stora Väsby.

Tid: Drive in från 11.00

Ingen anmälan krävs men de som önskar lunch tar kontakt med Hans.
För mer info om verksamheten på Stora Väsby kan du besöka hemsidan:

www.ladugardens.se



Säljes

Rover 75 Connoisseur 2000 2,5 V6 manuell 18 500 mil.
Väl servad. Nybes. Mycket fint skick. Träratt. Nytt batteri.
Bytt VIS-motor och renoverad startnyckel.
Nästän nya vinterdäck medföljer.
Bilen säljes på grund av ägarens ålder.
Fler bilder kan skickas. Prisidé 19 000 kr.
Helst mailsvar: lars.lyrval@telia.com
Lars Lyrvall 070 667 39 64 Borlänge

Till salu

Rover 825 SI automat 1997
9 830 mil. Grå metallic. Grå läderklädsel. Elektrisk sollucka, AC och all utrustning i funktion.
Rostskyddsbehandlad och rostfritt avgasrör. Regelbundet servad och översedd.
Planade toppar och nya packningar.
Kamrem, rullar och vattenpump bytta. Alltid i garage. Finns nu i Söderköping.
Prisidé 20 000 kr eller högstbjudande.
Mer info från Kenneth på tel. 0768513413



BEYOND THE POND

- en krönika av Richard Segall Jones



Fifteen years ago, in April 2005, I did an unusual thing. I bought a Rover.

In my case, this was the lovely 1971 P6B Auto which Veronika and I have to this day. I say it was strange to buy a Rover because April 2005 was the month in which MG Rover, the last British owned mass-production car manufacturer, went out of business.

The Rover Company had started as a bicycle maker but in 1904 began producing motor cars as well. Coincidentally, 1904 was the year that Mr H W 'Bertie' Norris was born. In 1971, he became the first owner of the P6B we bought in 2005.

1904 was also the year that Britain saw the introduction of vehicle number plates and a 20mph (32km/h) speed limit.

Bertie Norris rose from humble beginnings on Merseyside to become a director of the Westminster Bank, a forerunner of the current NatWest Bank in the UK, before retiring in 1968 – the year that Rover intro-

duced the V8 engine into the P6, Paul married Linda, John married Yoko and the BBC first aired Monty Python's Flying Circus.

Sadly, Bertie died in 1991, the year that the Rover Group ended MG badge-engineering. Freddie Mercury died the same year.



Mr Bertie Norris

Austin Rover had, of course, forged a partnership with Honda in the 1980s before BMW acquired the Rover Group from British Aerospace in 1994. BMW could not reverse the constant losses and dwindling market share being suffered by the Rover Group and sold it for a notional sum of 10 GBP in 2000.

The purchaser was Phoenix Venture Holdings (PVH) which relaunched the brand as MG Rover. Over the course of the following five years, cars produced included the MG F/MG TF, the Rover 25, 45 and 75 (with MG badged variants), the City Rover and the Rover Streetwise. There was quite a scandal in 2005 when the company folded and it emerged that the four businessmen who had set up PVH had taken 42 million GBP in pay and pensions before it collapsed.

So ended a chapter in the history of British car making; particularly sad as it marked the end of a company which had produced so many fine cars down the years. So, let's remember with gladness dear old Bertie Norris: a self-made man who built a successful career reaching the top of his chosen profession of banking. He would seem just the sort of fellow to buy a Rover to add some distinction to his motoring in retirement.

Richard



TEKNISKA SIDAN

Frågan om syftet med så kallad badstrandslåsning:

- ur tekniskt kompendium Rover 75

Badstrandslåsning konfigureras vid kundpassning av bilen. Funktionen innebär att dörrarna kan låsas med en reservnyckel när bilens motor är igång ☺

Svaret:

Hej!

Toyota Prius har samma funktion

idag. Fast med motorn avstängd.

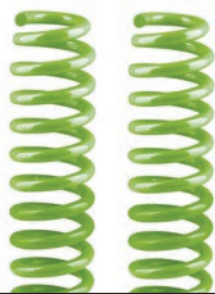
Vitsen är att kunna köra AC under

ett snabbt dopp så att man kan hop-

pa in i en kall bil.

Med vänlig hälsning

Fredrik Röjd - Färila



Springtime...



Hjulmuttrar är konade för att centrera fälgen på bilens nav! ☺

En elev frågade mig nyligen om jag akut kunde hjälpa hans syster med hennes Volvo 945 då bromsarna var så pass trasiga att hela bilen skakade...

Hjälpa henne kunde jag. Fast inte med bromsarna, eftersom de var fina. Det var däremot inte hjulbultarna.

När hon svängde in i verkstaden var hjulet nära att trilla av eftersom det bara satt kvar i én ynka snedvriden bult!

Någon "duktig" hemmamekare hade försett framhjulen med vanliga platta snickarmuttrar istället för Volvos originala. Troligen för att kunna få på aluminiumfälgar vars bultmönster inte passade på bilen.

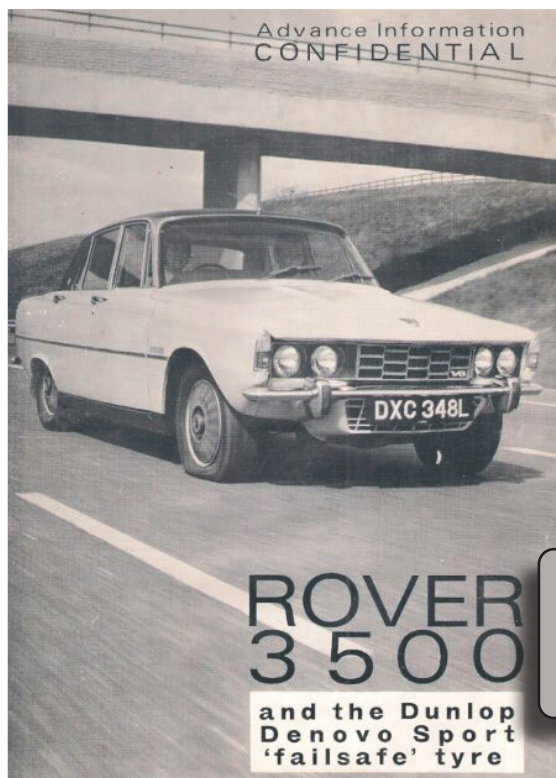
Fyra av fem bultar hade slitits av på grund av det våldsamma trycket mot dem och den femte var, som det syns på bilden, på god väg att ge upp.

Dagen innan hade tjejen kört på motorvägen och hon blev påtagligt skakad när hon kom till insikten om vad som hade varit nära att hända.

Hennes bror fick uppdraget att byta hjulnaven, eftersom bultarna inte går att byta på grund av ABS-ringen, och bilens ägare fick i uppdrag att skaffa sig andra hjul.

Läxan? Själv är enbart bästa dräng om man vet vad som är fram och bak på kossan ☺

Redaktör Rikke



Visste du att Rover samarbetade med Dunlop om att utveckla "punkterfria" däck? ☺

Dags för service?

Tänk på att även kontrollera bromsvätskan och byta den vid behov!

Bromsvätska är ingen olja utan är vattenlöslig och kommer med tiden att suga upp fukt. Det kan orsaka så kallad ånglås i bromssystemet och vid väldigt låga temperaturer kan den till och med frysa till is.

Vanligast är dock att det orsakar inre korrosion i bromskolvorna vilket i sin tur leder till dyra bromsrenoveringar ☺

Myshörnan



MED GLIMTEN I ÖGAT...

En man kör upp för en brant och smal fjällväg. En kvinna är på väg ner för samma väg. Då de möter varandra sticker kvinnan ut huvudet genom fönstret och skriker: "Svin!"

Mannen lutar sig snabbt ut genom sitt fönster och skriker argt tillbaka: "Kärring!"

De fortsätter åt vart sitt håll.

Då mannen kör runt nästa skarpa kurva krockar han med ett vildsvin och dör.

Tänk om män kunde lära sig att lyssna.

ROVERKLUBBENS BIL-SUDOKU

SVÅRIGHETSGRAD - MEDIUM

Löses som vanliga sudoku

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

Materialinspiration

till alla Roverbladet-skribenter

- Rita din drömbil - som såklart ska sättas i produktion som en ny Rover.
- Kör ut pärlan till en pittoresk plats och plåta som ett proffs till omslaget – på högkant.
- Gör en kul, klurig eller knasig frågesport.
- Skriv ett litet inlägg om något inom hobbyn som gör dig ledsn eller lyrisk.
- Bjud på din största miss - vare sig det är soppatorsk eller hemmamekartrassel.
- Låt oss få höra om dina dolda, små smultronställen - så andra Roverentusiaster kan få glädje av dem.
- Berätta om någon bil du saknar och ångrar att du sålde. Eller den du önskar att köra in i ditt framtida garage.
- Skapa den där tecknade serien, du alltid har drömt om.
- Skriv en dikt – med eller utan rim och reson.
- Släpp loss din inre författare och skriv en spännande, skrattretande eller sorglig novell om en Rovers liv.
- Skicka en tjugusig bild på ditt renoveringsprojekt. Vare sig det är en fullskalig Rover eller en 1:43 Corgi-modell som du hittade i sorgligt skick på fjolårets marknad.
- Låt oss få höra om och se lite bilder från en kul, knasig eller katastrofal träff du har varit på i Sverige eller utlandet.
- Dela med dig av dina kunskaper. Vet du något spännande om Rover, British Leyland eller BMC? Mekar du själv och har kommit på en fiffig lösning på ett problem? Är du ett proffs på briljanta bilsemmetrar och kan göra en inspirerande reseguide? Låt gärna oss andra ta del av detta.
- Be om hjälp om du inte har så lätt för att skriva eller stava. Alla kan inte vara bra på allt men det löser vi med samarbete.
- Smått är också gott! Läsgodis kan lika gärna vara små, smaskiga munsbitar på hundra ord som ett sju sidors kungligt taffel till text.
- Kom ihåg att här är vi alla lika ... tokiga i Rover :)

Ny eller rutinerad skribent?
Det spelar ingen roll.
Roverbladet är lika mycket din tidning
som alla andras. Du är hjärtligt
välkommen att ta plats i den!

Det går bra att skriva på papper och skicka med posten, om du vill. Du är välkommen att ringa eller mejla redaktören om du har en idé men känner dig osäker på om och hur du vill skriva.

Foton får gärna vara högupplösta. Tänk på att ibland vända runt kameran på högkant – särskild om du har det perfekta omslagsfotot framför dig.

Redaktören



Redaktionschefen!



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 - olika caféer

Göteborg
Första torsdagen varje månad
på The Rover

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

Några fina träffar att notera i almanackan 2020:

Tjolöholm Classic Fjärås 17 maj
Gavnö Danmark 14 juni
Thulinträffen Landskrona 18 juli
British Motor Meet Hjo 31 juli - 2 augusti



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.

Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket.
20 mm diam.

Rockmärken, svarta

Pikétröja med klubblogotyp
Storlek S - XXL

Ficklampa i ordets verkliga betydelse,
endast 7 cm med kraftfull LED-lampa.
Nu blir det lätt att hitta hålet till oljestickan



Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring eller skicka din beställning till:
Kent Klar

Brännelidsvägen 12

517 91 Bollebygd

Tel 0764 00 93 72

e-post roverclubshop@yahoo.se

eller via www.roverklubben.se

2. Därefter sker leverans omgående.

3. I paketet du får ligger inbetalningskort.

Klubben uppskattar snabb betalning.

Observera att porto tillkommer.

Klubbshopens plusgiro är 79 69 43 - 9

Roverprylar

Bakrutedekal med text

'Rove around with Rovers'. 5 kr 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

200 kr 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

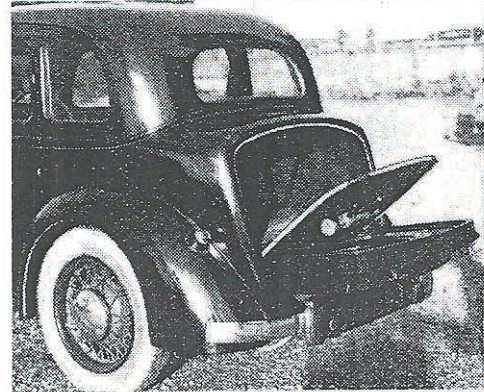
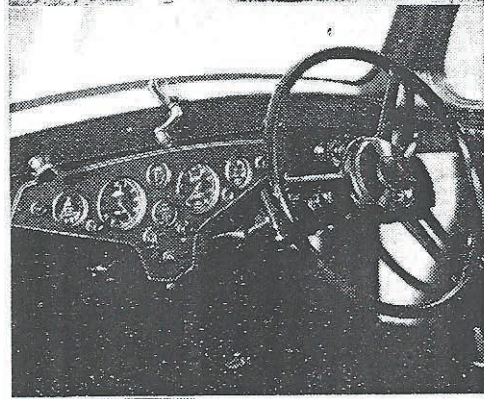
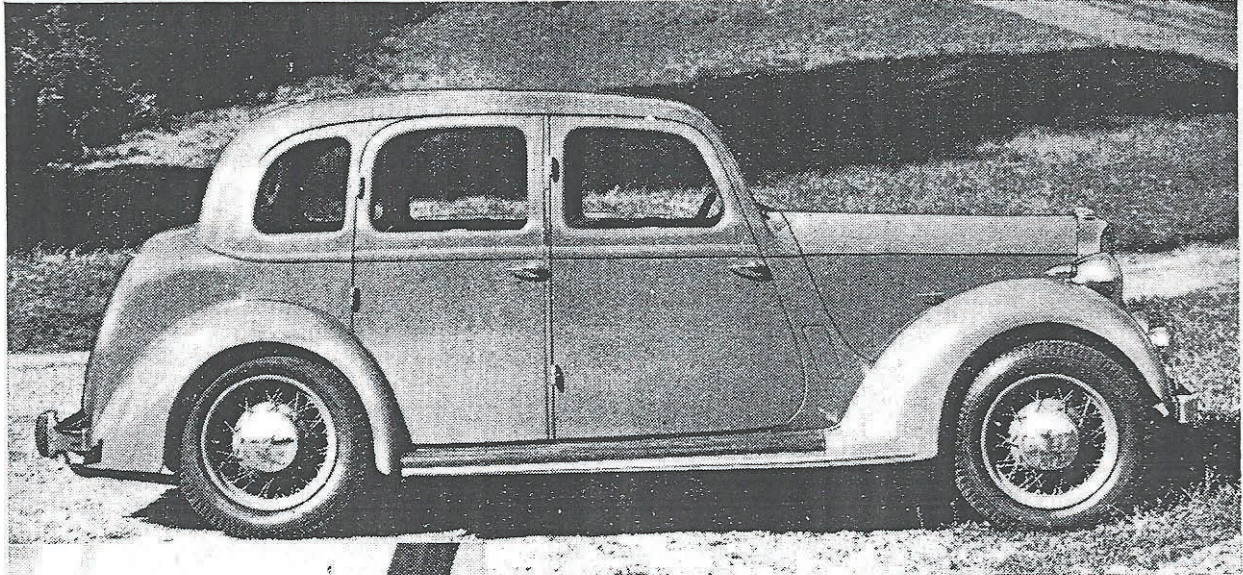
Min bil Täby
Kemistvägen 4
183 79 Täby
Tel: 08-68404460
E-post verkstad: taby@minbil.se
Reservdelar: reservdelar@minbil.se



www.minbil.se

www.mgroverparts.se

THE ROVER TEN



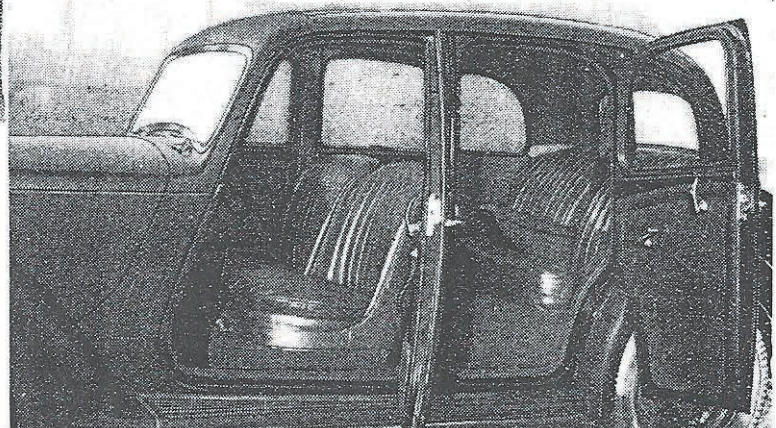
NOW IN LINE WITH LARGER MODELS...

When you sit in the Rover Ten Saloon you will be surprised and delighted by its roominess and spacious comfort. If you are well acquainted with Rover design, you will notice that the coachwork has been brought into line with the larger models and now includes built-in luggage compartment and concealed spare wheel at the rear. And when you drive this Rover Ten Saloon you will be thankful for the careful, well balanced distribution of weight and smooth power of its three-bearing crankshaft engine.

£275

TAX £8.5.0

- *Controlled Freewheel*
- *Synchromesh Gears*
- *Underslung Chassis*
- *Easy-Jacking System*
- *Automatic Chassis Lubrication*



THE ROVER COMPANY, LIMITED, COVENTRY.

London Showrooms: HENLYS, LIMITED, DEVONSHIRE HOUSE, PICCADILLY, W.1

CVS-324