



ROVERBLADET

Nummer 116 (vintern 2019) 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 0729-75 99 23
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
Segerlindsgatan 26
416 53 Göteborg
Tel 0707-79 82 88
tomas.borjeson@gmail.com

Ledamot

Björn Wennerberg
Mossängsvägen 28
429 34 Kullavik
Tel 0705-95 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
Segerlindsgatan 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
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)

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

Rover 800

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

Rover 75 (1999-2005)

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

Rover 600

Anders Hjelmsström
Tovared 104
314 97 Torup
Tel 0707-406064

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
Segerlindsgatan 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



Vi börjar få en del nya medlemmar från Norge och önskar dem varmt välkomna.

Norge saknar en Roverklubb och då har norrmännen stor nytta av medlemskap hos oss. Tekniska tips bland annat.

MHRF fyller 50 år i år och gratuleras för detta. MHRF gör stor nytta och vi stödjer dem med medlemskap. De bearbetar politiker och myndigheter för vårt bästa. Dessutom kan man som medlem i Roverklubben anlita någon av våra besiktningsmän för att få en förmånlig veteranförsäkring på sitt



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

fordon genom MHRF.

Jag har nyligen gjort kamrembytte på min Rover 75 hos Steve och snart är det dags att få på vinterdäcken. Med mitt körande på vintern är det bästa friktionsdäck har jag förstått från en del tidningsartiklar. Min P4 har jag rätt att köra året runt på sommarkäck.

På ett föredrag i Hjo lärde jag mig att veteranbilar regelbundet skall varmköras. Står motorn still en hel vinter blir det ett mekaniskt slitage på motorn vid start efter stillastående. Oljan fungerar då inte normalt som den skall förrän efter ett tag. Något att tänka på.

Här i Göteborg underhåller vi oss med pubträffar när vi inte träffas med bilarna. Sist var det rekord med åtta besökare.

Alla medlemmar önskas en riktigt God Jul och ett Gott Nytt Roverår.

Bert

Redaktörens hörna

Vintertidningen är här! Därmed är det dags att dra fram julpynten och knåda degen till lussekatterna. Här i huset älskar vi nämligen julfirandets alla traditioner lika högt som gamla bilar från före elektronikkens intåg.

För en fordonslärare blir det ett efterlängtat jullov där mycket ska hinnas med som har hamnat längst nere på prioriteringslistan.

Timmarna räcker inte till i vardagen och jag vill be om ursäkt till de som har försökt ringa mig i ärenden som gäller Roverbladet - jag är helt och alldeles hopplös att få kontakt med via telefon. Lättast är att mejla mig eller skicka ett sms.

Det sagt så är det ett fantastiskt roligt uppdrag att få skapa en tidning som handlar om något av det som ligger mitt hjärta närmast: Rover. Glädelig jul!

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
så kommer inloggningsuppgifterna till dig.

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:

Gunnar Ahlqvist, Michael Schollin, Per Hahn, Richard Segall Jones, Yngve Hägg, Rikke Henriksen, Anders Palmqvist

Omslaget föreställer:

Charles Armstrog Wilsons Rover P4 hemma vid huset i Royal Tunbridge Wells

Manusstopp kommande nummer av Roverbladet:

Nr 117 15 feb ute i mars
Nr 118 15 maj ute i juni
Nr 119 15 aug ute i september
Nr 120 15 nov ute i december

Innehåll

Roverbladet december 2019

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 5 | Kaffeturen i oktober
Fika i Flyinge | 19 | Köp och sälj |
| 6 | VIP Rover 75
Limousine-snickerier för mycket viktiga passagerar | 20 | Beyond the pond
(På andra sidan dammen)
Engelsk krönika av Richard Segall Jones |
| 8 | British Motor Meet
- i backspeglern | 22 | Tekniska sidan
Om stöldskydd och badstrandsläsning |
| 12 | Gamla fordon berättar
Per Hahn reser tillbaka i tiden med hjälp av sin Rover 10 | 23 | Myshörnan
Avkopplande rostskydd för hjärnan |
| 16 | Taktfull taktlöshet
och en frusen doldis | 24 | Materialinspiration
Skribenter sökes - både nya och erfarna |
| 17 | Beaulieu 2019
bilder från marknaden | 25 | Diverseavdelningen
Information och träffar |

18 Julklappstips



16
Dikt, dårskap
och en doldis

20
Jakten på en P4

Blomstrande kaffetur i oktober



Foto: Anders Palmqvist

Söndagen den 6 oktober bjöd på strålade fint väder och kaffeturen lockade sju bilar och 11 personer att bege sig till Flyinge Plantshop & Café Smedjan i Flyinge klockan 14.00.

Caféet som är inrymt i en gammal verkstadslokal hade vissa reminiscenser kvar från forna dagar.

Klappstolarna var både nötta och lätt korroderade. På bordsski-vorna hade påförts någon slags laminat som efterliknade tidningspapper från tiden och det slipade

verkstadsgolvet bar ännu spår efter dåtidens arbetsmiljö. I övrigt var lokalen ljus och trevlig.

Det serverades hembakade kakor, pajer, mackor, kanelbullar och deras berömda chokladbollar. Tillsammans med en kopp kaffe smakade alltsammans mycket gott enligt de församlade Roverentusiasterna.

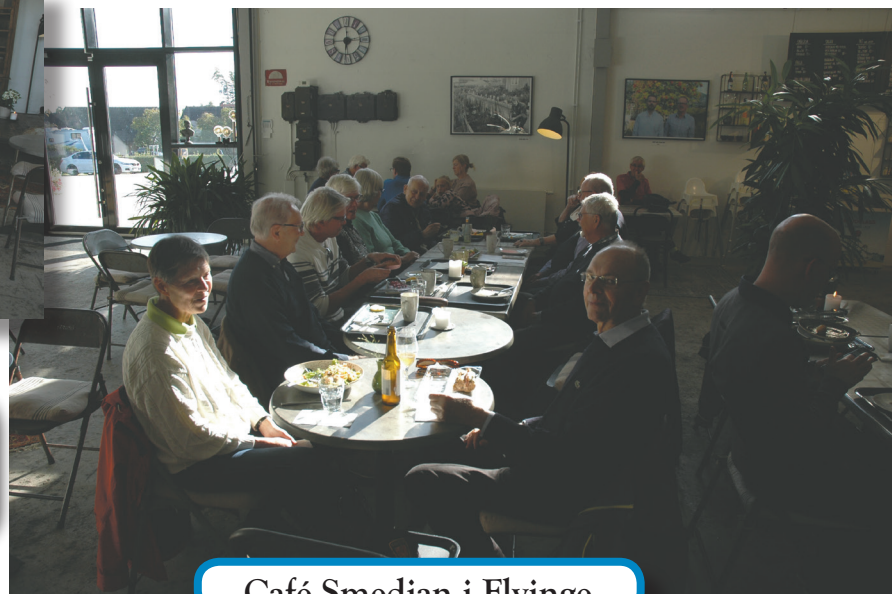
I anslutning till caféet finns en stor plantshop. Här kunde man inhandla träd och buskar, plantor, blommor, krukor, trädgårdskonst,



med mera. Några sågs bära ut välfyllda kassar till sina bilar efter det smakfulla kafferepet. Vid halv fyrtiden bröt sällskapet upp och var och en drog hem till sitt.

Ett par av entusiasterna dröjde sig naturligtvis kvar på parkeringen för att sparka däck och beundra bilarna. Hur var det nu med rostskyddet? Dinitrol, Tectyl eller kallpressad linolja, det var frågan...

Gunnar Ahlqvist



Deltagande bilar i oktober:
En P6, en SD1, fyra Seventyfive samt ett rovdjur i form av en Jaguar.

Café Smedjan i Flyinge

Rover 75 Connoisseur VIP Executive

- den perfekta transporten för prominenta passagerare

För att kunna skjutsa prominenta personer, så kallade VIP, har man hittills alltid använt limousiner av olika slag.

Dessa VIP-personer är ofta mycket kräsna och bortsökta och vill ha något exklusivt och det bästa. De har höga krav på komfort, elegans och bekvämlighet. Att alltid ha tillgång till ett glas champagne är ju självklart och också livsavgörande för dem.

Dessa passagerare har hittills bara varit hänvisade till tyska, stjärnprydda limousiner eller kanske några engelska dussinlimousiner från Bentley eller Daimler (jänkelimos förbigår jag med tystnad. De är bara för brats, inte för riktiga VIP). Alla dessa limousiner kan upplevas lite

för vanliga och långtråkiga för det kräsna klientelet som behöver transport. Därför har de ju bara väntat på ett vettigt alternativ.

En Rover 75 Connoisseur VIP Executive torde väl vara det perfekta alternativet för dessa statsmän, företagsledare, filmstjärnor med flera. Beklagligt att inte de styrande på Rover fattade detta och gjorde den versionen. Därför måste den göras av någon annan.

"Någon annan" har av denna anledning gjort ett försök, i detta fall som ett samarbetsprojekt mellan

undertecknad och "Anders Palmkvist Design Office".

Skisser gjordes efter lite måttagning, mallbyggeri och brainstorming.

För att därefter förfärdiga denna basutrustning, som krävs i en limousine, behövdes skickliga specialister. För finsnickeriet och faneren

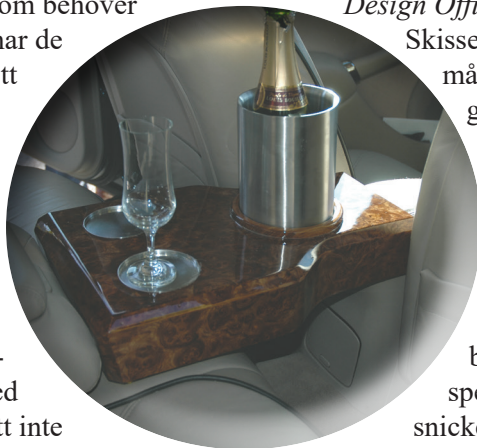
valdes KJM-Trä Special-

snickerier i Tommarp och lackfinis-
hen utfördes sedan av Roland Nilsson's Billackering i Sjöbo. Vi tycker att resultatet blev vackert.

Nu har champagnebordet monterats i min Rover 75 Connoisseur som numera avancerat till "Connoisseur VIP Executive".

Direktören som provåker på bilden blev begestrad och anser nu att "övriga limousiner kan slänga sig i väggen. Nu är det Rover som gäller om man ska åka ståndsmässigt och värdigt".

Yngve Hägg



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 tjugo 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 900 kr, beroende på växelkursen mot pundet, samt din gamla enhet i utbyte.

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

Kontakta:

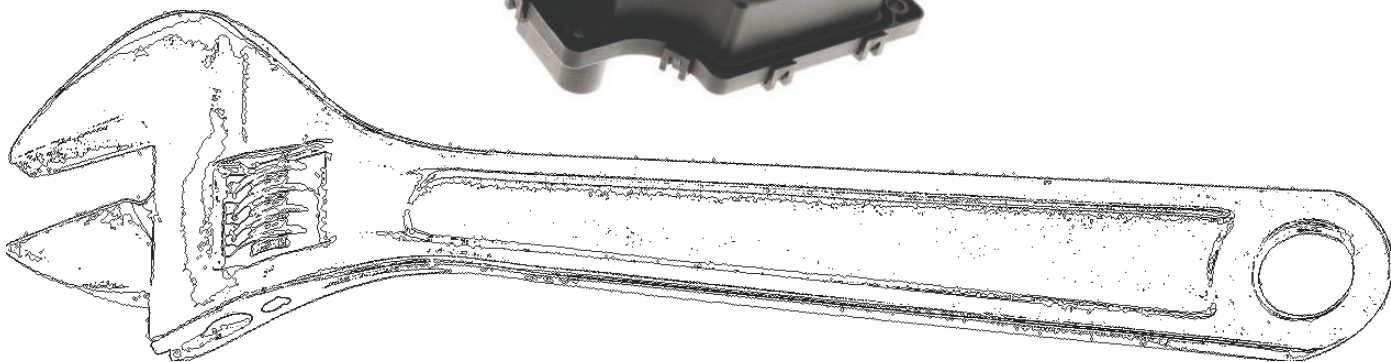
**CG Olsson i Malmö på tel:
0707-49 79 51**

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 balansmotor 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

funktionsdugligt.

Då funktionsprovningen av den nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att renovera en av bilens två nycklar åt gången.

Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

Vill du ha din Rovernyckel renoverad?

Kontakta Gunnar Ahlqvist på

**E-post: g.ahlqvist@live.se
Telefon: 0707-64 53 00**

British Motor Meet - i backspegeln

Höjdpunkten på bilåret för mig och min co-driver är avgjort British Motor Meet, vare sig mötet äger rum i Hjo eller Karlsborg. Men helst Hjo.

Här samlas allehanda brittiska fordon och i år även två Rovermotorcyklar! Alltid är det något som – iallafall för mig – är nytt. Jowett Javelin hade jag till exempel aldrig förr hört talas om. Nu fick jag se en alldeles "livs levande" och till och med äran att slå följe med sagda åk, och nio till, på väg från Göteborg till Hjo den 2 augusti 2019.

Som fullbetalande medlem i Roverklubben, eller Rover Club of Sweden som det mer ståtliga, fullskaliga namnet stavas, har undertecknad nöjet att på den första torsdagen i månaden kunna träffa likaledes pungslagna och hårt prövade ägare av engelska fordon av varierande ålder och skick (fordonen alltså) på The Rover Pub på Andra Långgatan i Götelaborg.

Forumet är öppet också för dem som inte äger just en bil av märke som den namngivande puben, men oftast visar det sig att där bland innehavet av Daimlers, MG, Morris och RR, but to name a few, ändå smugit sig in en kärra av rätta märket i var och varannan Ale-törstande gentleman eller ladys fordonspark, när man som av en händelse för samtalet in på bilar.

Göteborgare har, rätt eller orätt, rykte om sig att vara öppna, trevliga och glada s.k. "Goa Gubbar", så det är kanske inte så underligt att det



"Gräddbullen"

som från början var mötespunkt specifikt för Roverklubben med tiden utvidgats och nu utgör ett bredare spektrum, vari också ingår Göteborgs Motorhistoriska Klubb, eller GMHK som vi säger i branschen.

Icke för ty kändes det lite oanständigt att som Roverklubb-medlem haka på motor-historikerna och göra gemensam sak i ett Rally på väg från Sveriges västra huvudstad till Hjo vid Vätterns strand. Vi var ju inte ens

medlemmar. Men, sådana äro Göteborgarne: Inkluderande och, ja, helt enkelt Goa Gubbar!

Rendez-vous var glasskaféet i Sävedalen och sedan vi klämt in den vita gräddbullen mellan en stålblå Daimler en annan likaledes flott kaross av Bona Fide veteranstatus, anslöt vi oss till det glassiga gänget därinne.

Ljudnivån var hög och stämningen på topp trots den kyliga förplägnaden. Vi hejade och nickade till höger och vänster och försökte komma ihåg namn och biltillhörigheter då en



Engelsk croquet i stadsparken
- mys för äkta anglofiler



Fina bilar parkerade framför Bellevue



Villan vid Bellevue

bygata så som det såg

ut på

landsbygden i

distingerad

herre med militäriskt

kortklippt mustasch äskade

tystnad och bad om förståelse för att hans Austin Seven bara kunde göra max 70 km/h (i medvind och under en kortare sträcka) och att han var ledsen för att på detta sätt klavbinda oss andra, but there you are, s.a.s.

Vi förlät mannen på stående fot och alla och envar försäkrade att vi närmast såg fram emot en färd i sakta mak genom ett sommarfagert Sverige. Någon gick så långt som till att förkunna att för hans del så kunde alla Volvo, Toyota och BMW-bilar bara köra om. Han brydde sig icke!

Själv gjorde jag i all hemlighet en mental notering att ställa trippen för att kunna räkna ut hur mycket jag sparar i bränsle på sträckan genom att köra i en snitthastighet av cirka 50 km/h i 18 mil.

I andan om gned jag händerna av förtjusning över att ha kunnat spara några spänn som senare kunde läggas på nya bromsskivor runt om på den röda 75:an därhemma, som stod näst på tur till verkstad.

Det är därför jag har tre bilar. En

kör jag, en står på verkstad och en är avställd. Och så byts det om över året.

Nåja, allt ity och emedan: Road Captain Alvar manade till uppsittning i fordonen och kaféet tömdes på glassätare på en liten slick. Alvars Lotus Elan mullrade igång och ett efter ett defilerade ekipagen ut från parkeringen i god ordning och med Anders af Rovers lejongula P6 med släpvagn som arriärgarde. På kärran: de två tidigare nämnda Rovermotorcyklarna. På trottoarerna: uppskattande allmänhet. På agendan: Äventyret! Och detta började nu.

Vilken dag! Klarblå himmel, nedvevade rutor och vinden i min älskades hår (AC:n funkade inte), open road och gott sällskap! Vad kunde väl vara bättre?

Vi stannade för 25 minuters paus vid Larvs Second Hand som möjligen är Sydsveriges största? Sedan en andra gång vid Åsele Tå i Falköping, som är en samling med backstugor och pörten utmed en

bygemenskapens tid innan laga skiftet 1827. Mycket intressanta stopp båda, men av tvingande skäl något förkorta för att hinna förkovra sig i kultur, eller fynda prylar till ett redan överlastat hem. Vid närmare eftertanke lika bra det, förresten.

Sent omsider intog vår rullande karavan trästaden Hjo och även om det bland populasen vändes på ett och annat huvud hade vi nog ändå förväntat oss att Grönköpings Veckoblads grävande journalist, något otålmodigt efter lång och spänd väntan, hjälpt oss upp med dörrarna efter rallyts alla strapatser för en rykande het första intervju med de vägdammiga hjältarna. Men därav intet.

Nåja, att landa framför Hotell Bellevue med Vida Vättern ett stenkast från lobbyn och området däremellan knökat med utstuderat välskötta klenoder från Anno Dazumal fram till dagsaktuella dyrgripar, är belöning nog, at the end of the day.

Lägg därtill att, som de flesta av oss i GMHK-gänget med spelad

nonchalans kunna promenera förbi den hiskeliga 1970-talsbunkern som är Bellevues huvudbyggnad mot det träslott av snickarglädje, torn och utsirade verandor som heter "Villa Victoria" var ändå det som tog priset. Allt sedan förra årets BMM hade vi trånat efter att bo här och att nu träda in i detta himmelrike av svensk pensionatmiljö a'la 1910 var, ursäkta mig medan jag samlar mig och anlägger my stiff upper lip, worth waiting for, to say the least.

Lutande, lutade trägol. Bröstpanel. En fot höga, profilerade sparklister och dörrfoder. William Morris tapet! The mind boggles! Vårt rum hade t.o.m. burspråk ut emot strandpromenaden och bara 30 meter bort glittrade Vätterns vågor som tusen blinkningar av välvilligt samförstånd i den oförtjänt, men uppskattade lyckan av att ha vunnit högsta priset Hotellkodsmiljonärerna.

"Här..." sade jag till min Mam-sell, medan jag högtidligt skänkte upp två generösa Gin & Tonic utan is. "Här kan jag sitta och vipa på foten och titta ut genom fönstren resten av BMM. Om det kniper!"

Så blev det nu ändå inte. Någon måtta får det ju vara. Vi som gästar kurorter och hôtél vet att noblesse oblige och känner ett väl ändå ett minimum av socialt ansvar. I alla fall tillräckligt för att uppfatta ett tilltagande stojande och glammande i salongen utanför kammaren, vilket som – kanske av en Gin & Tonic-sporrad nyfikenhet – fick mig att glänta på dörren. Och där satt hela gänget ledigt uppslupna runt borden med en aperitif. Kanske i avsaknad av glass? Följden blev en av dessa sällsynt trivsamma och spontana för-

fester som gör huvudnumret, det vill säga middagen på hotellet, till en antiklimax. Det skall dock skyndsamt tilläggas att denna måltid på intet sätt saknade kompatibla höjdpunkter. I alla fall kulinariskt.

Nästa dags morgon tassade jag gry-tidigt iväg till frukostbuffén för att ridderligt hembringa en kopp kaffe till the idol of my life, att i nymornat majestät intagas vid sminkbordet.



Själv återvände jag för att gå i krig med bacon, ägg och sausages.

Men prick klockan 07.55 satt jag i Rovern och som första ekipage rullade vi in på Rover-enklaven framför stora scenen i Hjo Stadspark.

Jag är smått chockerad själv. Så tidigt var det länge sedan jag var uppsatt för att hämta tidningen. Sånär långt i berättelsen måste jag

komma med en liten bekännelse. Vi hade inte kommit hit uteslutande som Roverentusiaster. Vi, eller iallafall jag, hade en underliggande plan. Vi ville slå ett slag för en ytterligare anglifisering av eventet genom att presentera engelsk krocket i stadsparken.

Redan ett halvår tidigare eller mer, hade jag tagit kontakt med evenemangsledningen för att höra om intresse fanns för att inlemma engelsk krocket som en ytterligare aktivitet och muntration under British Motor Meet. Svaret blev artigt avvaktande. En ytterligare påstötning i ärendet ledde heller inte till någonvart.

Jag beslöt ändå att ta med bågar och klot och satte på eget bevåg upp en plan på 14 x 22 meter ett stycke bortom evenemangsområdet. Utan att eftersätta den egna aptiten på bilfluktande spenderande vi ändå 4-5 timmar med att spela krocket med intresserade förbipasserande och lyckades på så sätt slå ett slag för England, Harry and Saint George. För att inte säga för svensk krocketsport i allmänhet.

Tillbaka på utställningsområdet kom CG "VIS-doktorn" Olsson med sitt test-kit och kunde konstatera att en av VIS-motorerna (Variable Induction System) slutat fungera. Bägge mina andra 75:or har testats vid tidigare möten och genom CGs försorg kunnat åtgärdas. En toppenfin service som CG har all heder av.

Det är lustigt ändå: Så snart man öppnar en motorhuv och böjer sig in, så är folk där, som dragna av en magnet!

En dam som bodde i Hjo blev intresserad och önskade hjälp med ett VIS-test hon också.

Lotus, Austin, Jowett och Daimler visar upp sig vid Åsele Tå



Ovanligt nog, för färgen är inte vanlig, hade även hon en vit Rover 75. Hon berättade att den stått ute i en hagelskur och var full av små bucklor. Försäkringsbolaget ville inte betala. Det var en sorglig syn. En annars välhållen Rover 75 Club förstörd av hundratals små bucklor i tak, motorhuv, bagagelucka och på flyglar.

Våra vänner i Roverklubben trodde nog att vi helt svikit dem för GMHK och det kändes bra att kunna

återknyta bekantskapen runt middagsbordet till långt ut på småtimmarna den sista kvällen.

Hemfärds morgonen förde uppbröttets vemod med sig. Det var inte utan en viss saknad som vi såg den långa raden av Rallyfordon försvinna ut ur Hjo. Själva ville vi besöka museet som hade en utställning om Svenskt Tenns grundare Estrid Eriksson, bördig från Hjo, och hennes mångåriga medarbetare Josef Frank.

Det är ett fint litet museum med

mycket material om stadens historiska trähus och det var intressant att efteråt söka upp miljöerna som förekom på utställningsskärmarna och se hur staden förändrats, men ändå har kvar mycket av det gamla.

British Motor Meet 2019 är nu historia, men vi återvänder mer än gärna et annat år. Med lite tur blir detta åter igen i Hjo!

Michael Schollin



F.d. redaktörens P6:a
bredvid en Jowett Javelin

GAMLA FORDON BERÄTTAR

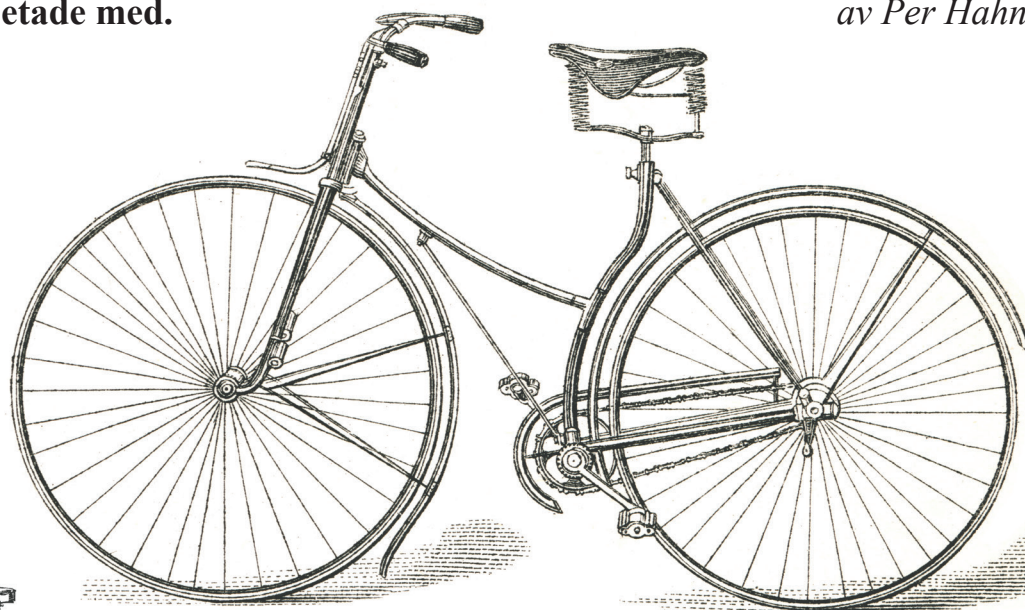
Del 2

Rover 10

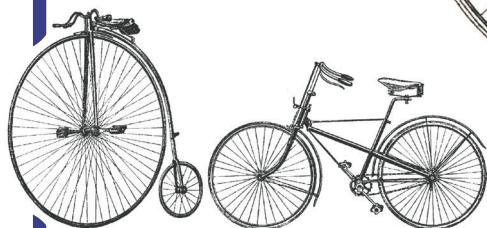
Genom att forska i våra bilars historia upptäcker vi inte bara tekniska skeenden. Våra gamla fordon bär också med sig historier om dem som ägt och brukat dem. På så vis kan de få en ännu bredare kulturell och historisk betydelse.

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)



Bicycle (Hochrad) von 1880.

Fig. 3. Rover (Niederrad) von 1886.

Erik CG och R7110187

Den 24 april 1947 blev Westeråsmaskiner ägare till en högerstyrd Rover 10 av årsmodell 1947 med chassinummer R7110187. Den importerades och såldes av Aktiebolaget Gjestvang i Johanneshov och var en så kallad exportmodell. Det är den bilen jag numera äger. Den registrerades på Westeråsmaskiners kontor i Stockholm med adress Kungsgatan 26 och med registreringsnummer A22015. Den 6 mars 1953 registrerades bilen på Westeråsmaskiners huvudkontor i Morgongåva med nummer U9535.

Numera är den vanligaste kommentaren man får att bilen har ratten på fel sida. Men 1947 och nästan 20 år framåt satt ratten på helt rätt sida eftersom man hade vänstertrafik.

Under tiden i Westeråsmaskiners ägo fick Rovern mest gå korta turer i Morgongåva med omgivningarna. Erik CG disponerade också en Hudson som ibland användes för resorna till Stockholm och längre turer.

Ingrid berättar

Ingrid Johansson i Vittinge jobbade åren 1953 och 1954 som husa och serveringshjälp på Herrgården hos Erik CG Bolinder.

Då jag intervjuade henne hösten 2011 hade hon mycket att berätta:

"Det var ett händelserikt år. Direktörn var så snäll och jag gjorde allt jag kunde för att vara till lags. När Direktörn skulle åka till Stockholm på jobb var alltid avfärd bestämd klockan 8. Flodmark stod klar med Hudson. Direktörn blev aldrig färdig att åka i tid. Det var tele-

fonsamtal och allt möjligt. De kom aldrig i väg före 10. Flodmark visste det såklart och satt i köket och drack kaffe med kokerskan Gerda.

En dag i september sa han, "Ingrid, Gerda, Kajsa och jag skall åka till jaktstugan i Siggefora! Och Ingrid skall köra Rovern!" (Kajsa var direktörns hund.) Av någon anledning kunde väl inte Privatchauffören Flodmark eller Gustavsson köra. För att komma till Siggefora får man åka via Molnebo och sedan i nordostlig riktning mot Grarlunda. Jag var 19 år och hade just tagit körkort i augusti 1953 så jag var nervös, men hade traktorvana. Vägen var smal och eländig, och jag var så orolig. Men det gick bra. Jag tyckte att det nog var bäst att jag körde eftersom Direktörn inte körde så bra, och tittade än hit och än dit.

En annan gång skulle Direktörn själv

ut och åka med Gerda. Alldeles vid Herrgården gick det upp en väg vid en järnvägsövergång. Där lutade det också uppför. Där fick han motorstopp på spåret. Men lyckades på något sätt få undan bilen. När tåget kom tog fotsteget på en vagn i plåtpressningen på bakluckan vid reservhjulet. Så nära var det! Men det reparerades förstås direkt. Han hade hus i Storlien också, granne med Prinsessan Sibylla. När de skulle resa dit i april, skulle hela hushållet med. Flodmark och Gustavsson fick hjälpa till. De hade 43 kollin! Man bodde vanligtvis i Storlien i en månad. Direktörn var med i ett företag som ordnade landsväg till Trondheim. Jag och Gerda fick följa med dit, och han ordnade taxi och sightseeing till oss, och bjöd på hotell och middagar. I Storlien hände många roliga saker. Där kom en konstnär som skulle måla något åt direktörn. Direktörn ville inte gå upp på morgonen, och hade oftast morgonrock på sig. Det finns en bild på direktörn och konst-

nären utomhus, med morgonrock på! Jag gifte mig 1954 men kom tillbaka och serverade och hjälpte till ibland. Direktörn hade blivit äldre och var ofta trött. En gång drog han sig tillbaka men ville tala med mig. Jag gick och satte mig på sängkanten och pratade med honom. Jag berättade att jag skulle gifta mig. Då blev han så glad och sade att "jag får väl vara med på bröllopet?". En vecka senare var han död. Det måste ha varit 1954."



Rover 10

Världsledande

1954 avled Erik CG endast 62 år gammal. Då var Westeråsmaskiner tekniskt världsledande. Just tillverkningen av skördetröskor skilde ut fabriken från en rad andra verkstäder. Det var nämligen många som tillverkade såmaskiner och gödselspridare. Det var inte särskilt komplicerade produkter, men skördetröskan var en avancerad maskin. Sammanlagt säger statistiken att man sålde 18 000 stycken Aktiv M varav hälften gick på export. Jag kan inte annat än beundra Erik CG för en fantastisk prestation. Från det som säkert måste ha känts som ett nederlag för familjen Bolinder vid delningen av deras företag i depressionens svåraste år till uppbyggnaden av en av Sveriges mest avancerade och framgångsrika verkstadsindustrier. En ny generation Bolinder tog vid. Per Bolinder blev VD och chef för Westeråsmaskiner och hans fyra år äldre bror Carl blev VD och chef för moderbolaget And. Fischer.

Under den nya generationens led-

STOCKHOLMS POLISDISTRIKT
TRAFIKAVDELNINGEN

BEVIS om flygande inspektion
Datum för inspektionen

Nr 564378

Klockslag

10/5 1967 (finkörning)

11.15

Fordonslag, fabriktyp och årsmodell <i>Jeep Rover</i>		Reg.nr <i>A 6572</i>	Fördes av ägaren <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Ägarens namn och adress <i>Försämare Bertil Gustavsson Arkulsgat. 5 Sthlm C</i>		Telefonnummer —	
Vid inspektionen var följande brister iakttagits på fordonet		Poäng	Poäng
<i>1. Reflektörerna oviddrade</i>		<i>7. Stenklappar saknas.</i>	
<i>2. H. baklys felriktad</i>		<i>8. Blybatterier utglöppa</i>	
<i>3. Baklys f. svagt.</i>		<i>9. V. framdäck ojämnt slitet</i>	
<i>4. Bränsljus ut funkelt.</i>		<i>(i månader över hela sthlm)</i>	
<i>5. Signal ut funkelt.</i>			
<i>6. Fel broms eff.</i>			
<i>(Stannar ej på 8 m r. 30 m)</i>			
Intyg härmed skall lämnas på omstående sida av			
<input type="checkbox"/> 1. Bristerna skall snarast avhjälpas			
Beviset skall sändas till		senast den	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Ovannämnda jämte andra förekommande brister skall snarast avhjälpas.		Fordonet skall inställas till kontrollbesiktning hos AB Svensk bilprovning i	senast den <i>31/5-67</i>
Besiktningsskylten, ev. vagnbok och detta bevis skall medföras. Beställ omgående på telefon tid för inställelsen		Telefonnummer	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Fordonets brukande i trafik förbjöds tills vidare (körförbud)		Besiktningsskylten, ev. vagnbok och denna handling medtages vid uppvisandet	
Ort <i>Sthlm</i>	Polisman / Inspektör <i>Pert Sundgren</i>		

Inspektionsbevis maj 1967

VÄND

ning utvecklades många framgångsrika produkter, bland annat den första självgående skördetrösken Aktiv M2S men även snöveslor och snö-scootrar. Eriks näst äldste son Anders och dottern Ellen valde helt andra vägar i livet. Ellen blev förskollärare och Anders blev bergsklättrare och bosatte sig i Schweiz. Han blev den förste att bestiga flera toppar i Anderna.

Mot slutet av 70-talet var han en auktoritet när det gällde Himalaya, och hedersmedlem av den engelska "Himalayan Club" och dess general-sekreterare i Schweiz.

Ernst köper R7110187

Den 10 juli 1956 fick Ernst Flodmark köpa Rovern. Den var då fortfarande i gott skick och hade inte gått långt. Han kom att använda den som bruksbil i nästan sju år. Familjen gjorde flera semesterresor till Norrland med bilen.

Helt nöjd med Rovern var han emellertid inte. Styrningen var be-

häftad med besvärande glapp och han försökte få styrsnäckan reparerad. Markfrigången var heller inte tillräckligt bra. Man slog i underredet ibland då man åkte på skogsvägar. Dessutom fick man ofta problem med bränsletillförseln i branta backar och ofta "skit i förgasaren". Man hade alltid en stor fotpump med för att pumpa i bränsleröret för att åtgärda problemet.

Bilen var således inte tillräckligt praktisk för familjen Flodmark och Ernst bytte in den mot en Opel hos John Anderssons Bil AB i Sala den 28 Juni 1963.

Övergångstid

John Anderssons Bil AB sålde bilen några dagar senare till Ingenjör Erik Oskar Lennart Berggren i Dingtuna. Jag har inte lyckats få kontakt med honom eller hans familj. I två år ägde han bilen varpå han sålde den till bröderna Curt och Yngve Weiler i Munktorp i augusti 1965.

De körde aldrig med den men

tyckte att den var för fin för att stå ute. De förvarade den i en lokal som de hade tillgång till. De avregistrerade bilen den 30 september 1966.

Den 14 april 1967 sålde de bilen till en försäljare i Stockholm, Bertil Gustavsson som fick en interimslicens med rödplåt nummer A6572 som utfärdades den 24 april 1967. Gustavsson körde med bilen en månad, men den 10 maj tog det roliga slut då han fastnade i en flygande inspektion och fick 9 anmärkningar. Bilen såldes.

Bo Legelius köper R7110187

Näste ägare, Bo Legelius skrev i oktober 2007 i ett brev till Curth Jansson i Falkenberg som då startat renoveringen av Rovern:

"1966 köpte jag en MG TD 1950 som jag fortfarande har kvar. Den slamrade i motorn och utan någon erfarenhet lyckades jag med hjälp av verkstadshandboken lokalisera felet till glappa vevlager och byta dem.



Snyggt par i Bo Legelius ägo 1967



Maj 1967



På väg mot renovering 1974

Jag tyckte då att jag skulle våga mig på ett objekt till. Jag ville ha en täckt bil och eftersom jag körde Rover till vardags blev jag intresserad av denna Rover 10 1947 som en bilhandlare på Sveavägen annonserade ut. Jag bodde då i Uppsala och åkte och tittade på den. Den stod på rödplåt eftersom den ramlat ur registret. Polisen hade gjort en flygande på den och det var ett antal fel som skulle åtgärdas inom en månad. Jag vill minnas att det var svaga bromsar och avgasläckage, kanske något mer. Jag tror säljaren begärde 1500 men jag bjöd hälften. Det tog han inte så jag åkte hem igen. Väl hemma ringde han och sa att han kunde leverera den i Uppsala för 1000 kronor. Jag försökte nog pruta men det gick inget vidare, kvittot är på 975 kronor! Det var den 12 maj 1967.

Jag körde omkring med den några dagar i Uppsala. Den måste ha gått rätt skapligt eftersom jag bestämde mig för att köra



Nutida bild på "huvudpersonen"



upp den de 15 milen till vårt ställe i Dalarna. Jag minns att det gick bra at marscha i 85 på mätaren. Den var lite glapp i styrningen, men så farligt var det nog inte. Det var fortfarande vänstertrafik så det var bra med högerstyr. De scannade bilderna från ett gammalt fotoalbum är tagna i maj 1967 när jag kommit fram till Dalarna.

Rödplåten gick ut och jag fick lämna tillbaka den. Idag skulle jag fixat felen, besiktigat och successivt förbättrat den som rullande renovering. Men på den tiden skulle allt plockas ned i småbitar och helrenoveras. Jag körde karossen till plåtslagaren efter att jag tagit

ur motor och låda, se bilder. Det var 1974 så det tog ett tag innan jag började. Motorn lämnades till en motorrenoveringsfirma i Falun. Vad som gjordes minns jag inte riktigt, men jag tror att cylinderloppen borrarades och vevaxeln

slipades. Det kan du lista ut av vilka gamla delar som finns kvar. Jag monterade själv ihop motorn. De nya delarna skaffade jag i England. Jag bytte också P-ändar och renoverade styrsnäckan på en mekanisk verkstad. Även bromsarna jobbade jag med minns jag. Sedan gick det i stå. Jag köpte en del andra samlarbilar som inte krävde så mycket jobb. 1981 flyttade jag till Stockholm och Rovern blev kvar i en lokal i Falun som företaget jag jobbat hos lät mig disponera i en fabriksbyggnad. Det blev lite jobbigt att ha den kvar där men först 1985 annonserade jag ut den och Mats Hastegård köpte den i november 1985. Då var karossen rostlagad och stod kvar på ramen med axlar. Resten av delarna fick han

hämta hos mig i min lada på landet. Det var minst två lass. Det måste vara han som satt tillbaka motor och växellåda med mera i bilen. Jag är säker på att jag inte gjorde det. Av pappren kan man se att bilen bara varit på vägen i 17 år. Jag tror inte den har gått så långt. Det är alltså en bra bas för en fin bil och jag hoppas att du har orken att fullfölja jobbet."

Fortsättning i nästa Roverblad ...



Taktfull taktlöshet - en automobil dikt

Kolv nummer åtta den sjunka
i svindlande skärseldad takt
Cylindervägg blottas så naken
som hisshusets ekande schackt
Med luftblandat bränsle det fyllas
i ugnen är tändveden lagd

Tillbaka mot toppen den vänder
med tryck pressar kolven nu på
Tills tändstiftet tänder för värmen
och flammande lågor de stå
Med slickande tungor de skapa
en tryckvåg så stark de förmå

Nu kolven blir knuffad mot botten
så hårt att den kan sätta fjutt
På vevaxelns snurrande krafter
som driver oss fram med ett skutt
Men först får vi ha med oss slutet
som ej är för den som är putt

För upp går nu takten till toppen
och klämmer en avföring ut
Vårt bränsle har blivit till gaser
med dunder och brak och salut
De fisar sin väg genom rören
som leder mot ändbitens slut

R.W.H.

Upplevd på jobbet...

Ett eftermonterat huvlarm kan vara bra som stöldskydd.
Och varför inte fixa detta hemma själv?
Kunden hade hittat ett perfekt förborrad hål långt framme i
motorrummet, över strålkastaren, som han hade fäst sensorn
i. Allt fungerade som det skulle. Problemet var bara att det
var hålet man justerar strålkastaren igenom, vilket därmed
inte längre var möjligt.
Bilens halvljus stod för högt, och skulle därmed ha under-
känts på besiktningen, så det var bara till att demontera.
Sensmoral? Ibland blir det dyrt att spara pengar £££



Vilken bil är det
som gömmer sig i snön?

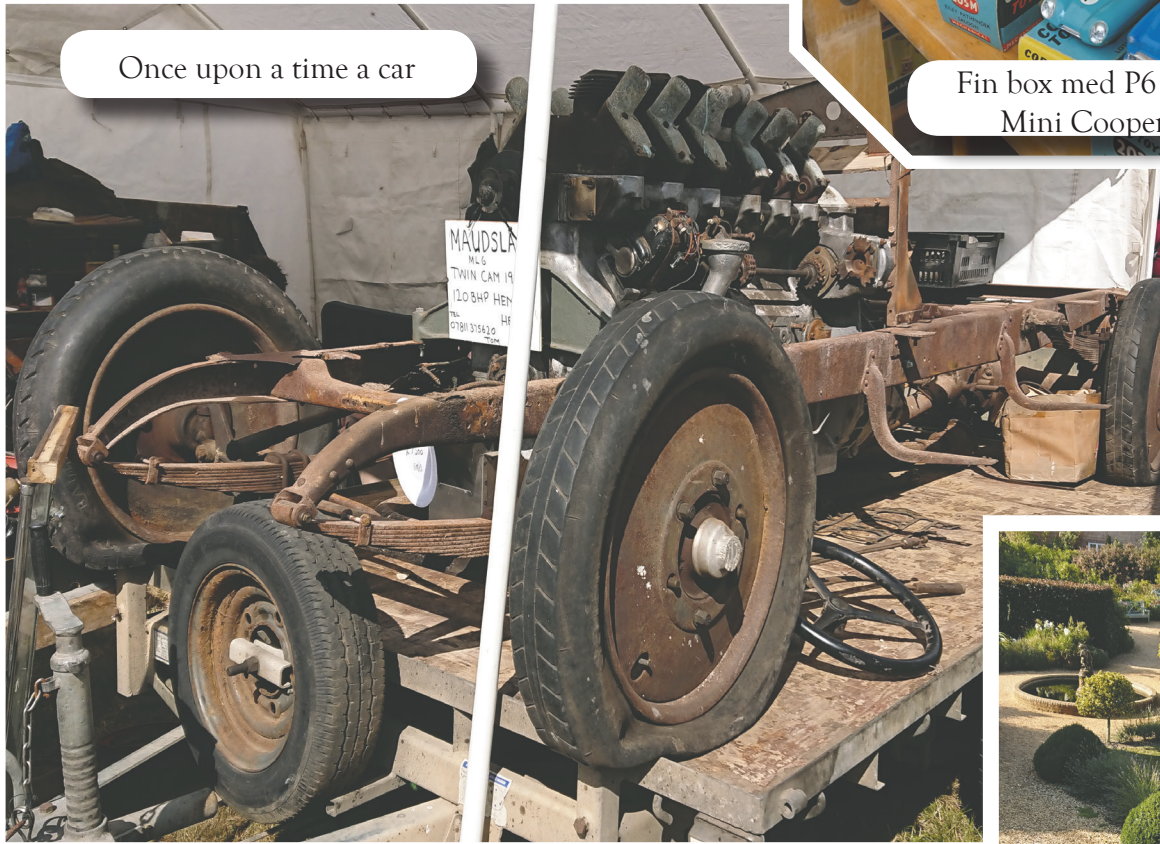


Bilden är tagen 4:e maj 2019
på en hemlig ort i Mellansverige

Beaulieu

International Autojumble 2019

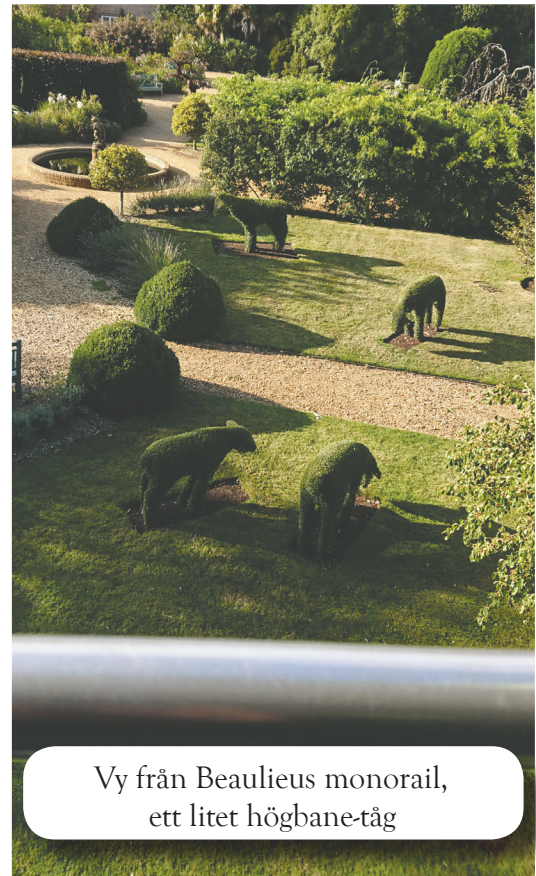
Once upon a time a car



Fin box med P6 Rallye Monte-Carlo, Mini Cooper och Citroën DS



Som alltid en fantastisk upplevelse att vandra upp och ner i raderna med bildelar på ett gigantisk fält vid ett slott mitt i New Forest.



Vy från Beaulieus monorail, ett litet högbane-tåg

Raka rör på riktigt...

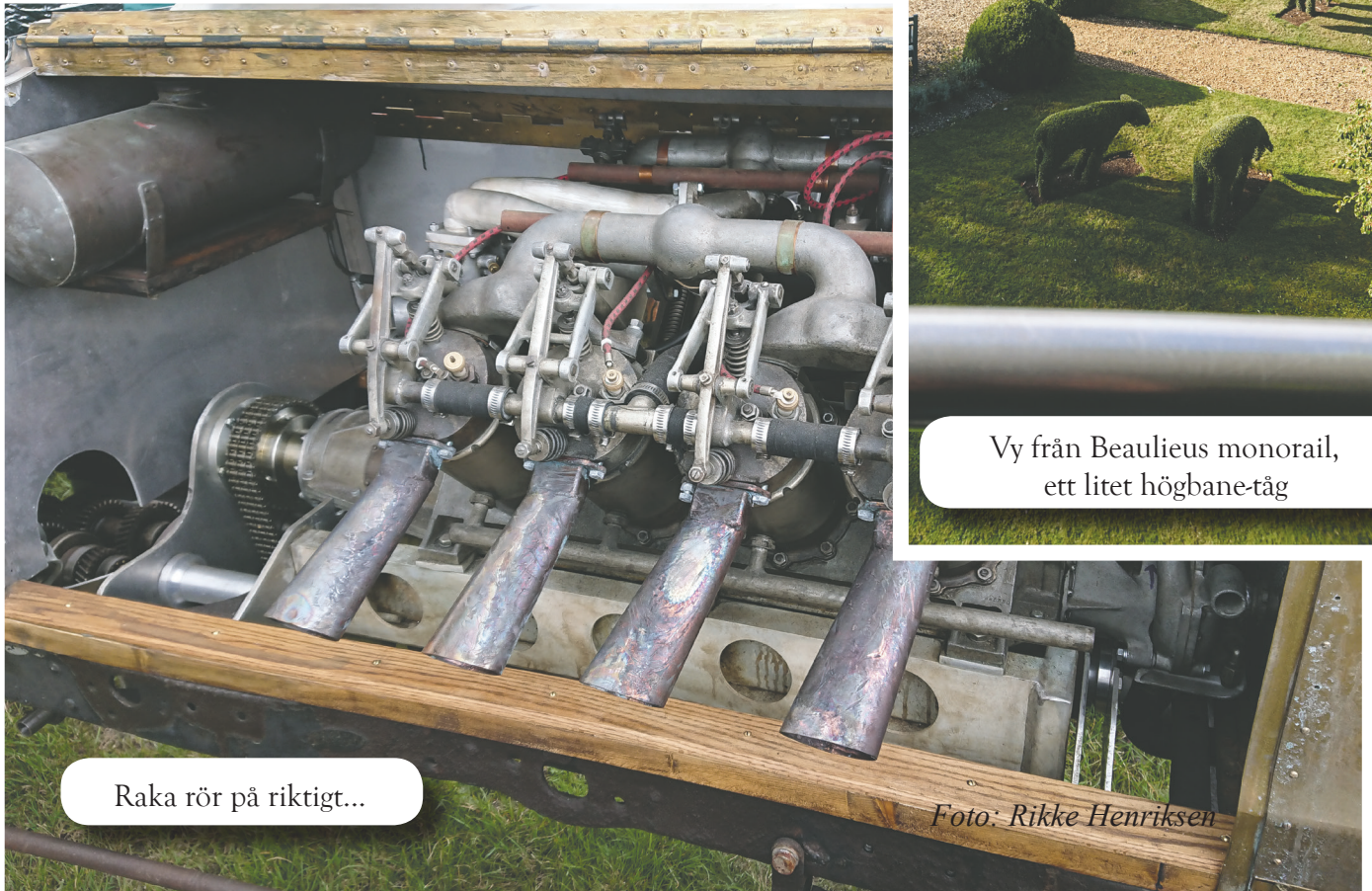


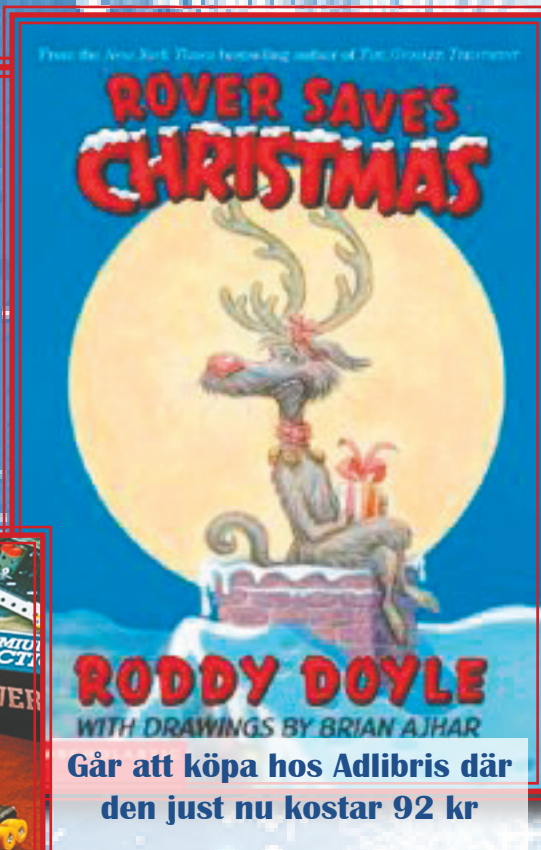
Foto: Rikke Henriksen

Julklappstips

**Personlig Rover P6 mugg
finns att köpa på engelska e-Bay**



**Land Rover byggsats
från giftdiscoveries.co.uk**



**En Rover 75 limousine kanske
hade varit något? Fast du får
bygga den själv...**

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



Reservdelar till Rover P6

Vi har fått in ett par nya reservdelsbilar så hör av dig om du saknar delar till P6 2000TC eller 3500.

Steve Pike - Löddeköpinge
Tel 046-71 23 23



Rover 75 2.0 kombi Årsmodell 2002 guldfärgad

27 000 mil. Manuell. 5 ägare.

Det mesta bytt och fixat 2013.

En helt ny nyckel, två trasiga.

VIS- motor fixat 2014.

Originalfälgar med dubbfria vinterdäck.

Avställd och ej besiktad efter 2017. Stått i garage och nu ute under presenning.

Växelåda lagad. Läder och trä.

Fungerar bra, inga felkoder men har rost igenom på bägge sidor ca 12 cm.

Säljes för 5 000 kronor. En låda med papper och tidningar medföljer.

Finns i Katrineholm.

Mats

E-mail: polswetz@gmail.com

BEYOND THE POND

- en krönika av Richard Segall Jones

Greetings from a very damp England.

My friend and neighbour, Charles, and I met through our dogs and our shared fascination with old cars.

When I first met him, he had a 1940s Alvis and a Fairthorpe (yes, I had to ask as well) and his wife, Diana, was using a Riley 1.5 for everyday transport.

Charles had a career in motoring journalism and is extremely knowledgeable on old car mechanics and motoring trivia of all kinds.

Over the years, he and I spent many happy (if sometimes puzzled) hours tinkering with my Rover P6.

Eventually, the Rover allure rubbed off on him and he started hankering for a P6 himself but he really wanted a '50s car. So the hunt began for a Rover P4 to a very precise specification. After thorough research, he decided it had to be a 1956 Rover 90 with overdrive or a 1957 Rover 105S and it had to be in black with a red or tan interior.

The quest was on! Charles and I went to see a lot of P4s, all to end in disappointment. Right colours, wrong model. Right model, wrong colours. Right model and right colours but bad paint, too much rust,



smoky engine etc. – you get the picture.

So when I got word from Charles that he was going to inspect a two-tone green, 1962 Rover 100, I assumed the day would end fruitless. Later on, I got the expected message: aside from being way outside the carefully prescribed search parameters, the car had flat tyres, binding brakes and a flat battery, so could not even be given a test run. It also had some rust and needed attention to various seals.

Naturally, he went ahead and bought it!





It turned out the car was very sound and original. The tyres re-inflated OK and, once Charles had given the hydraulics a thorough rebuild, the brakes worked very nicely. With a recharged battery and fresh fuel, the old girl readily sprang to life.

Thoroughly cleaned and polished, she looked highly presentable and part of the car's unique appeal was it had been in the same family from new.

A lady had bought the car new as a retirement present for her husband who was stepping down from the board of Chanel. (Nice gift!)

Since acquiring the P4 in February 2018, things have not been a complete breeze. Charles had to lift the cylinder head (after a mystery loss of pressure in one cylinder) and replaced almost all the rubber components that had degraded over the years.

Also, once on the road, the steering was a great disappointment as the car seemed to have a mind of its own. So last winter the front suspension was dismantled and all the bushes replaced. That and adjusting the wheel bearings have made it a pleasure to drive. In the first six

months of his ownership, the car covered more miles than in the previous six years. Now it looks great and performs reliably but the journey continues. The plan for this winter is to remove all the doors and front wings to tackle the welding. There's not much but it needs to be done.

So, what has Charles learned from the experience? 'When you are searching for a classic, buy the right car not the right specification.'

Having said all of which, it seems Charles still fancies a Rover P6. Well, who can blame him?



TEKNISKA SIDAN

Skalskydd

- ur tekniskt kompendium Rover 75

Skalskyddet är en del av larmsystemet i Rover 75. Skalskyddet reagerar med ljud och ljussignaler om någon av bilens dörrar, motorhuven eller bagageluckan öppnas när larmet är aktiverat.

Ljudsignalerna kommer från ett särskilt larmsignalhorn under motorhuven eller från en siren med batteriuppsäckning - om en sådan är monterad.

Om någon tar sig in i bilen utan att öppna motorhuven, bagageluckan eller någon av dörrarna, till exempel genom att krossa en ruta, kommer larmet att utlösas vid tryckningar på låsbrytaren eller öppningsknappen för bagageluckan.

Larmet utlöses också om någon av dörrarna eller motorhuven öppnas

🔧

Badstrandslåsning

- ur tekniskt kompendium Rover 75

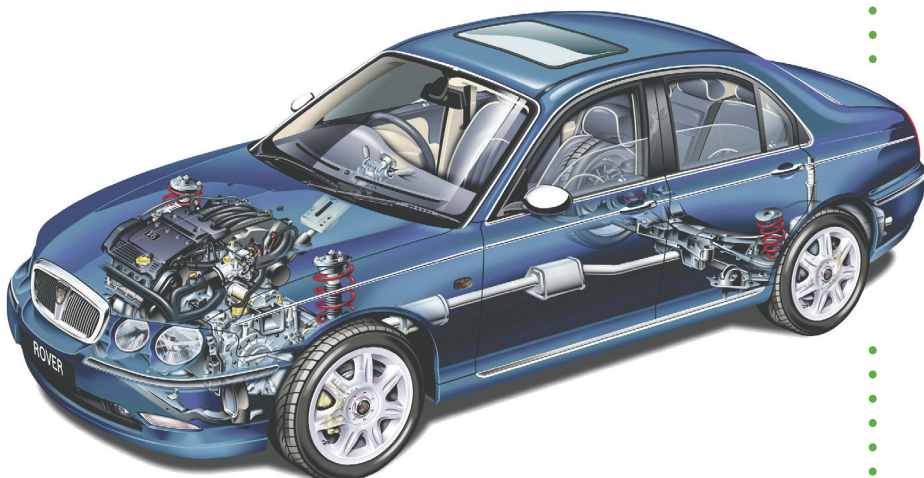
Badstrandslåsning konfigureras vid kundanpassning av bilen.

Funktionen innebär att dörrarna kan låsas med en reservnyckel när bilens motor är igång 🗝️

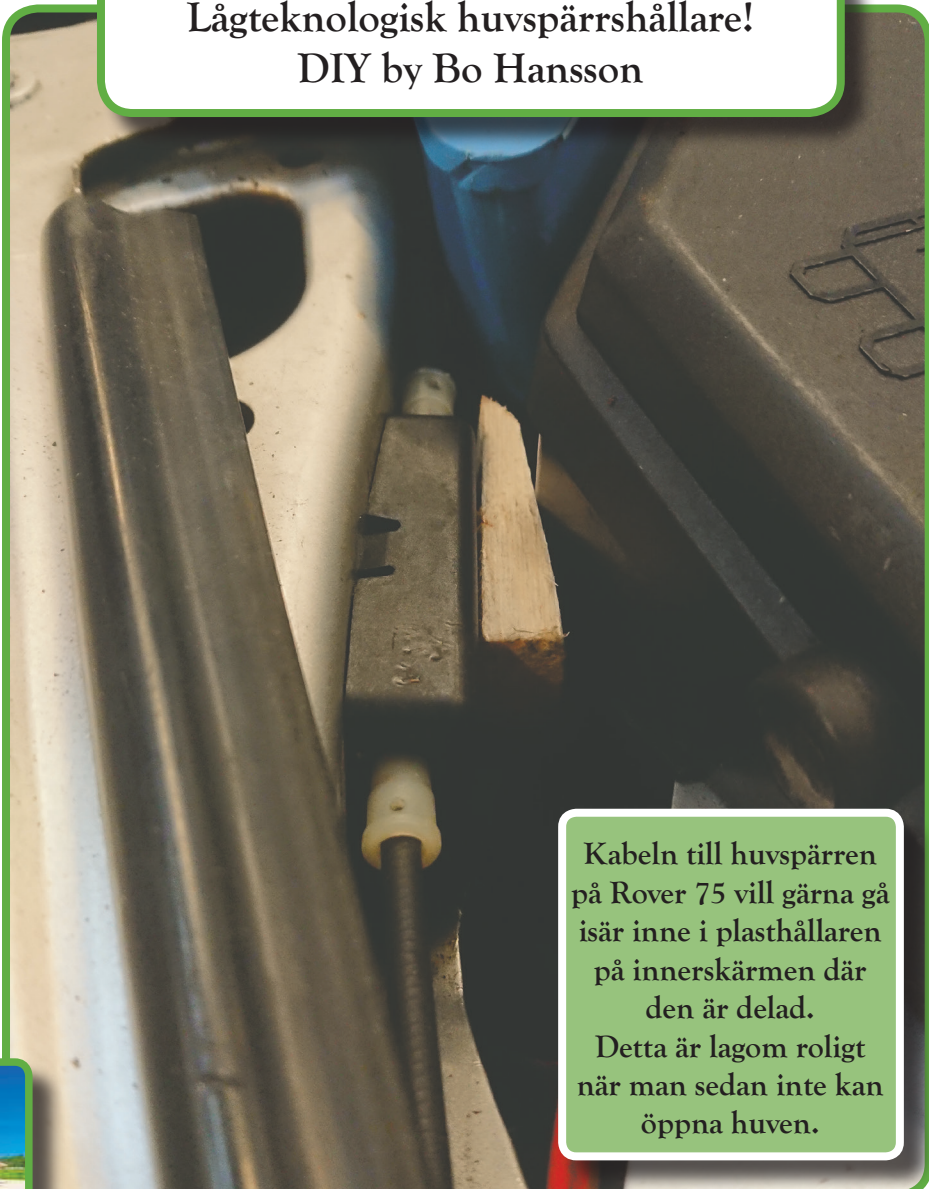
(Syftet med badstrandslåsning är för redaktören oklart. Den som har svaret eller ett bud på svar är hjärtligt välkommen att skicka in det till:

wrong.car@gmail.com

Alla svar kommer att visas på närvarande sida i nästa nummer!)



Lågteknologisk huvspärrshållare!
DIY by Bo Hansson



Kabeln till huvspärren på Rover 75 vill gärna gå isär inne i plasthållaren på innerskärmen där den är delad.
Detta är lagom roligt när man sedan inte kan öppna huven.



Myshörnan



ORD PÅ VILLOVÄGAR

b	h	h	l	u	j	v	o	b	t
a	s	u	s	m	h	i	g	r	u
g	o	s	n	ö	s	s	t	s	t
a	u	a	e	t	o	k	o	n	å
t	s	o	t	i	s	h	m	d	r
i	s	o	l	i	v	v	l	l	u
n	e	t	u	h	t	w	f	f	s
z	t	l	l	o	a	n	ö	r	f
j	t	d	s	g	l	d	e	g	a
u	l	l	e	n	t	e	r	a	s

austin
 england
 förgasare
 hjulhus
 jul
 rullmotstånd
 snö
 solihull
 turbo
 viskositet

ROVERKLUBBENS BIL-SUDOKU

SVÅRIGHETSGRAD - MEDIUM

Löses som vanliga
 sudoku

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

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 ledsen 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? Me-
kar du själv och har kommit på en fiffig lösning på ett problem? Är du ett proffs på briljanta bilseme-
strar 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
siders 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 välkom-
men att ta plats i den!**

Det går bra att skriva på papper och skicka med posten, om du vill. Du är välkommen att sms:a 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

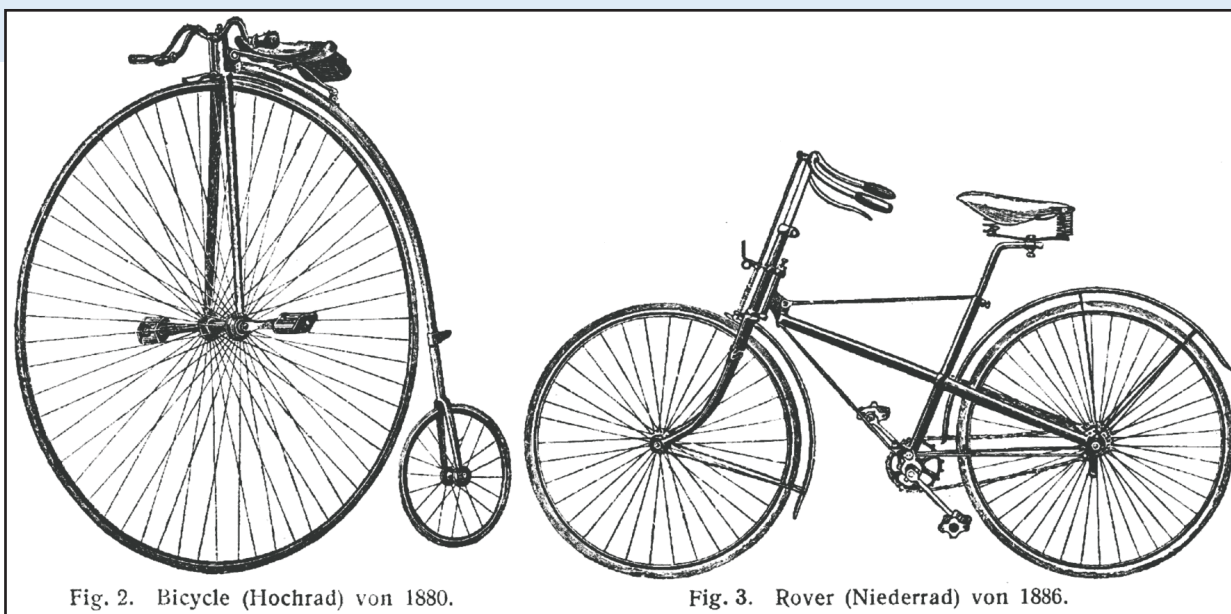


Fig. 2. Bicycle (Hochrad) von 1880.

Fig. 3. Rover (Niederrad) von 1886.



Medlemsförmån för dig och din klubb. Prisvärd försäkring för ditt samlarfordon

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

MHRF-försäkringen, Sveriges första och största samlarfordonsförsäkring, ägs och drivs av Motorhistoriska Riksförbundets 170 medlemsklubbar i samarbete med Folksam.

Du kan försäkra bil och mc, 20 år eller äldre. Dessutom finns försäkring för moped från 1980 eller tidigare, traktor från 1975, husvagn från 30 år, rullande renovering och många flera varianter.

Läs mer på www.mhrf.se eller ring 08-32 03 54 eller kontakta någon av klubbens försäkringsmän, se sid 2.

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

MHRF vill säkerställa att fordonets skick inte försämrats sedan försäkringen tecknades. Eftersom MHRF inte hinner kontrollera alla 37 000 försäkringar, måste du själv hålla reda på om du påverkas av denna

nya regel. Om du missar detta kan ersättningen vid totalskada minska om fordonets skick försämrats.

Gör så här!

1. Fotografera ditt fordon enligt anvisningarna 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 motorecyklar 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



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



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 skriv beställning till:
Kent Klar
Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd
Tel 0729 75 99 23
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'. 40 kr 15 kr

Bakrutedekal för Rover 75 10 kr 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



Merry Christmas!

