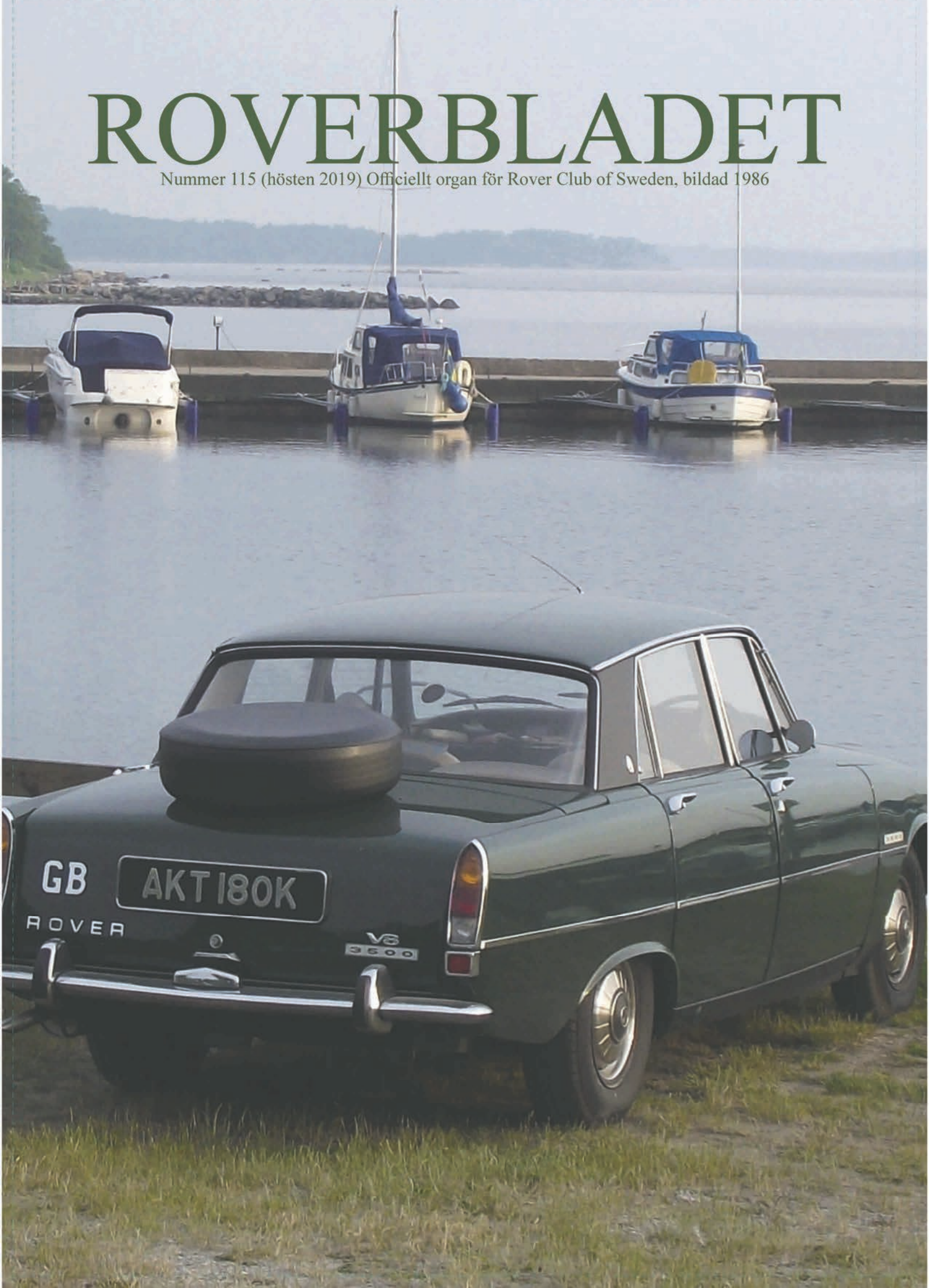


ROVERBLADET

Nummer 115 (hösten 2019) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



Rover Club of Sweden

Ordförande

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

Sekreterare

Per Hahn
Storgatan 1
343 32 Älmhult
Tel 0702-55 21 94
per.hahn@telia.com

Ledamot

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

Vice ordförande

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

Revisor

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

Revisorssuppleant

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 64 Göteborg

Klubbshopen & valberedning

Kent Klar
Brännelidsvägen 6
517 91 Bollebygd
Tel 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
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
Jakobsbergsplassen 2 A
724 61 Västerås
Tel 0705-32 50 44
gbjorkenor@gmail.com

Ledamot

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

Revisor

Carola Pettersson
Skiftingegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 016-13 20 45
carolapettersson.se@gmail.com

RCoS Bilförmedling

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

Referensbibliotek

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

Kontaktperson för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)

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

Rover P4 (1950-64)

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

Rover P5 (1959-73)

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

Range Rover (1975-)

Jan Möller
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 016 - 13 20 45
Mobil 0706-48 07 08

Rover 75 (1999-2005)

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

Rover 600

Ulf Alexandersson
Linnegården 1 Dannäs
330 12 Forsheda
Tel 0370-430 34

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 016-13 20 45

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
Tel 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



Välkommen Rikke Henriksen, som ny redaktör för alla årets nummer.

Tack till John Hamilton, som akut hjälpte mig med min Rover 75 efter årsmötet. Mer kan ni läsa om detta i årsmötesartikeln.

Välkommen också till de nya ledamöterna Björn Wennerberg och Gunnar Björkenor samt Anders Albihn som revisorsuppleant.

Lars Edwardsson på Verktygsboden tackas också för sin generositet med priser till rallyt.

På Thulinträffen medverkade jag med min Rover P4 och körde

60 mil den dagen. Närmsta vägen är inte alltid bäst. Vi ställde ut åtta olika modeller av Rover.

Eva och jag var sedan i tre dagar på British Motor Meet i Hjo. Där satte klubben ett nytt rekord och ställde ut 27 bilar. Jag kom i min Rover 75, men ställde inte ut den. Rover 75 var ändå välrepresenterad. Vi körde småvägar både till och från Hjo och slapp helt motorvägar. Träffarna med utställning är fantastiskt trevliga och man träffar många nya medlemmar. Alla har en historia att berätta om sina bilar och man kanske får en del tips och lär sig något nytt. Går man runt och tittar på utställningar hittar man som regel en ovanlig bilmodell. I mitt fall var det en Armstrong Siddeley Cabriolet från 1950. Kanske enda exemplaret i Sverige?

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:

Gunnar Ahlqvist, Karl Hutters Larsen, Per Hahn, Richard Segall Jones, CG Olsson, Rikke Henriksen, Thomas Eckered och Bengt Alfredsson

Omslaget föreställer:

Richard Segall Jones P6 3500 vid Karlskrona på en resa genom Sverige.

Manusstopp kommande nummer av Roverbladet:

Nr 116 15 nov ute i december

Nr 117 15 feb ute i mars

Nr 118 15 maj ute i juni

Nr 119 15 aug ute i september

Redaktörens hörna

Ja, nya redaktören det är jag då och jag ser mycket fram emot att ta mig an den utmaning som Carl Gustaf annars har skött beundransvärt bra under många år.

Kort om mig: En ordälskande Roverentusiast och mångsysslare som har varit medlem i klubben i fjorton år och haft nio olika Rover i min ägo. Av dessa har jag en kvar – min högt älskade Rover P6 3500S i färgen Scarab Blue. En orenoverad lågmilare som jag köpte i München och körde hem till Sverige sommaren 2005.

En nyhet i tidningen är att vi har fått en krönikör från England. Leta på sidorna får du se.

Glöm inte att plocka fram kreativiteten och kameran så vi tillsammans kan fortsätta skapa en spännande och läsvärd tidning. Ha en fin höst!

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.

Innehåll

Roverbladet september 2019

- 5 **Kaffeturen i juni**
Fika på Österlen
- 6 **Flaggar för Rover 75**
En ny medlem presenterar sig själv och sin bil
- 8 **Madamme Corolla**
Ett drama om stålsatt kärlek
- 12 **Gamla fordon berättar**
Per Hahn reser tillbaka i tiden med hjälp av sin Rover 10
- 17 **Knutstorp**
Svenskt Sportvagnsmeeting
- 18 **Årsmötet 2019**
Bilder och berättelse från Sigtuna
- 21 **Beyond the pond**
(På andra sidan dammen)
Engelsk krönika av Richard Segall Jones
- 22 **Tekniska sidan**
Om SRS i Rover 75
- 23 **Myshörnan**
Avkopplande rostskydd för hjärnan
- 24 **Materialinspiration**
Skribenter sökes - både nya och erfarna
- 25 **Diverseavdelningen**
Annonser, information och träffar

12
En tidsresa i
Rover 10



Fig. 2. Bicycle (Hochrad) von 1880.



Fig. 3. Rover (Niederrad) von 1886.

Kaffeturen gick till Österlen i juni



På Österlen i det fagra backlandskapet kring Kåseberga och Ales stenar hade Gun och Yngve Hägg bjudit in till månadsträff på Backagårdens Café & Bistro. Vi blev sjuutton personer med nio bilar och en MC.

Rover seventyfive, Rover SD1, MG ZT 260, MG RV8, Riley RM,

Jaguar XJ, Honda Civic och en Triumph MC.

I Backagårdens växthus under rogivande vinrankor intog sällskapet sedan sitt eftermiddagskaffe med en god macka eller nybakad kardemummasnurra.

Det snackades om vismotorer och trasiga nyckelskal samt i vil-

ken fabrik på öricket den ena eller andra bilmodellen hade tillverkats. Solihull, Longbridge eller Cowley var frågan för Rover- och MG bilarna? För bland de närvarande MG bilarna var det bara Riley'n som hade producerats vid MG-fabriken i Abingdon!

Gunnar Ahlqvist



Gott och blandat på kaffeturen med snygg Rover Seventyfive och en fin gammal Riley.



Min Rover 75

- och VARFÖR just denna!

Hej på er Roverägare. Först lite fakta. Jag heter Karl Grinch (ja, heter faktiskt så) Hutters Larsen.

Grinch kommer framförallt från att mina kollegor samt min fru anser mig lite "Grinchig" ibland. Så då fick detta bli mitt andra namn. Ensam om i det i detta avlånga land. Född i Norge den 7 juli 1969. Så i sommar blir det ett halvsekeljubileum. Men det var ju inte om mig vi skulle läsa, utan min Rover 75 årsmodell 2003.

Behövde mig en ny bil då jag för- ra året genomgick en hel knäplastik. Så manuell låda var ju inte att tänka på. Hade då en Gul Volkswagen New Beetle från 1998. Åkte till en bilfirma här i Eskilstuna, där jag bor, som handlade med begagnade bilar. Såg då en av de två bilar som jag skulle vilja ha. Rover var en av dem (denna fanns inte inne då) samt Jaguar. Ja nu kan ju Rover 75 kallas för fattig- lapps Jagga just på grund av många liknelser med en Jaguar. Detta var en Jaguar X-Type årsmodell 2002. Den hade gått 13 000 mil. Såg jättefin ut. Bilfirman tyckte lika så (så klart). Byte med pengar skedde.

Bilen togs till besiktning och be- siktningssmannen tyckte det var en mycket välbehållen Jaguar, PÅ UT- SIDAN. Undrar hur undersidan såg ut menade han då på! Hur menar du nu svarade jag? Jo, sa han. Denna typ av Jaguar är byggd på Ford Mondeos platta och det är riktiga rosthögar under. Bilen åkte upp och en stor suck kom från besiktningssmannen.

- Titta här, sa han och knackade på sidobalken. Cirka 45 cm från bak- hjulet och framåt var det rena rama rosthården. Och samma sak på andra sidan. Båda fjäderbenen var också rostangripna.

- Men du har tur, sa han, att det inte var 50 cm. Då hade ombesiktning behövts.

Tog bilen tillbaka till bilfirman och då stod den där, Rover 75! Års- modell 2003 med 12 500 mil bakom sig. Inte en ombesiktning sedan 2014. Och rent papper från senaste

besiktningen. Frågade direkt om åter- köp och att jag tog Roveren istället. Det var inga problem för firman samt att jag fick 3 000 kr tillbaka då denna var just 3 000 kr billigare än Jagua- ren. Det är servicetänk på hög nivå.

Tog bilen med mig hem och hela familjen mottog bilen med stora armar då alla anser att denna är så mycket snyggare. Vilket den faktiskt är. Barnen gillar den automatiska rullgardinen bak (jag med) då skydd för solen och viktigast av allt, solen skinner inte på surfplattorna när dessa används i bilen. Minstingen i familjen (8 år) lovordar denna då han nu faktisk kan öppna och stänga dör- ren själv. Var jobbigt med Jaguaren.

Hade dock otur endast fyra dagar efter att jag haft den i min ägo. Är på lilla stadsmuseet i Eskilstuna och är på väg ut från parkeringen då en kvinna backar rakt in i passagerardör- ren. Bula uppstår och dörren blir lite skev upptill så vid fart viner luften högljudd utifrån och in. Tur var att lilla sonen inte satt just där då han brukar vilja det. Men jag orkade inte flytta barnstolen. Så det blev snack med försäkringsbolag samt bilskade- verkstad som skulle laga detta.

Medans dagen D skulle närma sig för inlämning av bil så tar jag och en vän en liten tripp till Oslo för att ordna med skattekort för 2019 då jag jobbat i Norge. Väl hemkommen så skall bilen på verkstad.

En vecka senare, och 14 000 fattig- are för ett försäkringsbolag, hämtas bilen hem. Jädrans så bra jobb. Syns ingenting av skadan.

Nu till helgen var vi i Östhammar på svärföräldrarnas födelsedagskalas (de fyller år samma dag) i sommar- stugan. Då måste flagghållare på och flaggorna skall vaja. Dessa sitter med starka magneter och gör sig, i mitt tycke, bra på en "lyxbil" som denna. Känslan av att åka lyxigt finns där hela tiden. Med eller utan flaggor. Men jag är supernöjd. Den här bilen var ändå ämnad för mig hela tiden. Och varför då, kanske ni undrar?

Jo, saker kan ibland vara menade att så skall det vara. Mina svärföräl- drar fyller samma dag. När min fru och jag gifte oss så tog vi namnet Hutters Larsen som efternamn (jag hette Larsen och min fru Hutters), vad jag inte visste var att detta var hennes namn som barn när hon bod- de i Köpenhamn. Inget jag visste om alls.

Min fru har en Kia Sportige regi- strerad i Sverige 30 maj på NÄSTAN hennes födelsedag som är 31 maj. Bara en dags skillnad. Min Rover däremot, och här kommer meningen med att Rovern skulle vara min, är registrerad i Sverige 12 juli. På min födelsedag.

Just det. En sak till. Den har börjat dricka mycket servoolja på senaste tiden. Kan det vara slangarna som behöver bytas? Någon med tips på vad det kan vara? Maila mig gärna isåfall på min adress som kommer nedan.

Stereon kommer få en uppgra- dering med touchskärm så den "för- nyas" invändigt med ny fachia och kablar för multiratt.

Med vänliga hälsningar
från en ny medlem och Roverägare.

Bilder på min pärla kommer här också.

Karl Hutters Larsen

karl.hutterslarsen@gmail.com





Madame Corolla

- en automobil pjäs av Rikke Henriksen

Herr Volvo – avställd vit Volvo 245 som knappt har någon luft kvar i däck. Kär i Madame Corolla sedan många år tillbaka.

Madame Corolla – äldre mörkgrön Toyota med suddiga strålkastare som älskar Shakespeare och inte tycker om att köra i mörker och rusningstrafik.

Doktor Defender – fullvuxen brun Land Rover som jobbar långa dagar, och ibland även nätter, åt en distriktsveterinär.

Fröken Folkvagn – ung miljöbil i ljus blåmetallic som pendlar långt och tycker om att lyssna på musik.

Xantia – fullvuxen bordeuxröd Citroën med låga mil som sällan får köra längre än en halv mil. Kan ägna hela dagar åt att filosofera.

Eightinvee – stor amerikansk Buick från 50-talet. Nyinflyttad och nyrenoverad med sprillans ny lack i två blåa nyanser. Ofta iväg på träffar både kvällen och helger.

Bärgaren.

Trafik som passerar förbi.

En parkeringsplats i förorten en stjärnklar vårnatt med ett svagt ljud av klassisk balettmusik som hörs genom ett öppet radhusfönster i bakgrunden.

Motsatt parkeringen ligger en rad garage vars portar är prydligt dekorerade med blomstermotiv.

FRÖKEN FOLKVAGN Hur kommer det sig att gamla Herr Volvo alltid står där i sin hörna hela natten? Får han endast komma ut när det är ljus?

XANTIA Han står där hela natten. Det är sant. Sant är det också, att

han står där hela dagen med.

FRÖKEN FOLKVAGN Vad hemskt. Är han sjuk?

XANTIA På sätt och vis. Kärlekskrank i alla fall. Och något allvarligt med bromsarna, har jag hört. Bedrövtligt.

FRÖKEN FOLKVAGN Bara det inte smittas. Jag tycker inte om att åka till verkstaden.

XANTIA Var du ganska lugn, kära fröken. Att vara övergiven av sin ägare är inte smittsamt. Fast plågsamt. Sägs det. Min ägare skulle aldrig få för sig att bara lämna mig att förfalla så där jämmerligt grönfläckig av alger och full av gammal sotig olja. Jag är alldeles för värdefull.

EIGHTINVEE Vad gullig du är nu, Xantia. För att inte rakt fram säga naiv.

XANTIA Hur menar du Mr. Eightinvee? Jag trodde du sov.

EIGHTINVEE För det första skulle jag aldrig låta min skönhets sömn bli så tung att risken att gå miste om ett intressant samtal kunde bli verklighet.

För det andra menar jag helt enkelt att allt är relativt. Det finns värde. Och sen finns det värde.

XANTIA Du talar i gåtor.

EIGHTINVEE Endast för den som inte står ut med sanningen.

XANTIA Sanningen? Om vilket? Vilken sanning skulle inte jag stå ut med enligt dina, självklart fördomsfria, fördomar?

EIGHTINVEE Att allt är relativt.

XANTIA Tala klart språk. Annars kan du lika väl vara tyst och låta oss samtala.

EIGHTINVEE Nej, töser. Nu är inte detta intressant längre. Prata ni vidare om kärlekskval och sjukdomar om ni vill. Jag är ändå friskast i gatan trots min höga ålder.

FRÖKEN FOLKVAGN Nu vet jag!

XANTIA Vet vad?

FRÖKEN FOLKVAGN Hur Mr. Eightinvee menar när han säger att saker och ting är relativa. Får jag berätta?

XANTIA Jag lyssnar.

EIGHTINVEE Jag med.

FRÖKEN FOLKVAGN Det är relativt att ha en hög ålder. Vissa, som når en hög ålder, har fortfarande näst intill alla sina ursprungliga delar kvar. Andra har näst intill inte en enda del som ännu är gammal. Förhållandet ändrar värdet av sådant som annars kan synas lika. Att vara frisk i en hög ålder är därmed relativt mer beundransvärt hos den ena än hos den andra.

EIGHTINVEE God natt, fröken näsvis!

Eightinvee backar bort.

Madame Corolla kommer hem från att köra i mörkret. Skakande av ångest. Parkerar två bås borta från Herr Volvo som blinkar glatt med alla sina blinkljus.

MADAME COROLLA Hem ljuva hem! Det är alldeles förfärande så farligt det är därute för en äldre dam.

HERR VOLVO Låt mig ta hand om dig.

MADAME COROLLA Mina strålkastare ser inte längre klart. Jag räds att färdas i fart genom

mörkret där alla skuggor är små fluffiga katter som växer sig till mäktiga hornprydda älgar innan grenarnas gnäggande skratt avslöjar att de blott är busiga träd-kronor som, helt utan vett där mitt på vägen, leker tagen med månens lånade ljus.

HERR VOLVO Kom hit och stanna vid min sida.

MADAME COROLLA Jag vill inget hellre. Men hur vet jag inte. Min plats har alltid varit här där våra dörrar inte når varandra och min glödande värme aldrig hinner nå din ljuva huv innan avståndet har slukat all energi och gjort glöden svag och kall. Låt mig tänka. Sov gott, min kära.

HERR VOLVO God natt, sköna Corolla.

Fröken Folkvagn fnittrar och Xantia hyssjar på henne.

FRÖKEN FOLKVAGN (*viskar*) Det är mig alldeles obegripligt vad hon ser i honom.

XANTIA Allt det som inte syns.

Alla utom madame Corolla somnar.

Morgonrusningen hörs i bakgrunden medan bilarna en efter en lämnar parkeringen. Till sist står endast Madame Corolla och Herr Volvo kvar.

MADAME COROLLA Jag startar inte! Min nyckel är vriden men jag står emot. Hör du inte? Min startmotor hostar. Min insprutning spottar. Det är lika bra att sjuk-skriva direkt.

HERR VOLVO Madame har feberyra. Låt det ej vara allvarligt. Doktorn är inte hemma.

MADAME COROLLA Nej, nu gick jag igång. Jag får komma på en annan idé. Kvickt. Nu vet jag. Jag skriker! (*ljudet av en skrikande drivrem hörs*) Så där ja. Det gäller att stänga av mig innan remmen går av. Tänk allt som kan

gå sönder om mina vätskor slutar flöda i mina ådror.

HERR VOLVO Hon har blivit galen.

MADAME COROLLA Min galenskap är skådespel. Vänta får du se - att det som ter sig galet ej säl-lan är ett verk av snillets lysande konst.

HERR VOLVO Men ett sådant skådespel tjänar väl ingenting till annat än att skapa spektakel.

MADAME COROLLA Vänta lugnt. Lyssna. Nu diskuteras det var jag ska få vila tills jag mår bättre igen. Platsen vid din har redan pekats ut. Jag känner hur jag knuffas. Dit jag begär.

HERR VOLVO Drömmer jag eller är jag vaken?

MADAME COROLLA Förekommer jag dig fortfarande galen?

HERR VOLVO Du förekommer mig skönare än någonsin. Och så svindlande nära att himlens moln börjar snurra sig som sockervadd om en pinne.

Xantia kommer in på parkeringen samtidigt som Madame Corolla parkeras i båset bredvid Herr Volvo och lämnas kvar där.

MADAME COROLLA Äntligen. Äntligen kom dagen då jag fick vara dig närmast av alla. Aldrig vill jag lämna denna plats.

HERR VOLVO Om du anade min längtan efter denna dag. Somrar och vintrar har bränt min lack och frusit mina vätskor oräkneliga gånger medan jag har drömt om denna stund.

XANTIA Onda aningar kryper i mina kablar och stöter mig i hjärtat.

HERR VOLVO Lyssna inte.

MADAME COROLLA Vad sa hon?

XANTIA (*viskar*) Stillestånd är roten till allt ont.

HERR VOLVO Jag älskar dig, Corolla!

MADAME COROLLA Nej, det sa hon nog inte. Det hade varit rent tokigt.

HERR VOLVO Må vår lycka vara evig.

Bilar kommer och går från parkeringen. Dagar gryr och mörker sänker sig. En morgon ser man madame Corolla vakna stående på bara tre hjul med en röd plastlåda där vänster framhjul saknas.

MADAME COROLLA Jag tror...

HERR VOLVO Gör du?

MADAME COROLLA Avbryt inte. Det är så svårt för mig att samla tankarna denna morgon. Jag tror att jag kanske har gjort ett förfärligt misstag.

HERR VOLVO Är det så illa?

MADAME COROLLA Det är min fruktan.

HERR VOLVO Kanske mina känslors djup kan lugna dig. Tala om för mig, min kära, vad det är för dystra funderingar som plågar ditt milda väsen.

MADAME COROLLA Hur ska jag någonsin åter få skåda skogens lövbruna golv täckas av mjuka vitsippsmattor vävda över ett grönskande kläde? Eller se när havet lekfullt biter tag i strandens ljusa klänning och drar med sig den ut i vågens vagga?

HERR VOLVO Allt vackert jag har sett har jag kvar i mitt minne. Både stränder och sippor.

MADAME COROLLA Men doften då?

HERR VOLVO Dofter har vi tusenfalt här. Rabattens hyacinter. Radhuskökens alla kryddor. Rosenbladsparfym som förs med av

vinden när någon rullar förbi på vägen med nervevade rutor. Även mitt gamla doftträd i backspegeln har kvar en antydning av svunna tiders sötmilda skogsbärskänslor. Om jag blåser på den kanske du med märker dess doft?

MADAME COROLLA Hamlet ligger i mitt handskfack och möglar.

HERR VOLVO Jag får ändå nöja mig med en oljig näsduk och en påse Kungen av Danmark som passerade sitt eget datum för fyra år sedan. En möjlig prins för en smält karamell?

MADAME COROLLA Han är inlåst.

HERR VOLVO Mitt lås bröts upp för länge sen.

MADAME COROLLA Att köra eller icke köra. Det är frågan om att nöja sig med det man redan känner till. Eller lämna tryggheten. Med risken att aldrig mer få känna solens värme mot huven. Med möjligheten att hitta paradiset praktfulla poppelallé som fortsätter i enkel riktning i all evighet.

Denna livsgåtans vårusande syndafloed som vankelmodigt kastas mellan kala bergsväggar, droppande av fruktans fukt, och doftande dalgångar, blomstrande av längtan. Gåtan förlamar handlingens kraft.

HERR VOLVO Så sorgligt vackert, min vackra sorgmodiga Corolla. Eller icke sorgligt. Vem kan dock önska sig mer? Vem kan önska sig mer än just möjligheten att få välja vilken väg den vill gå?

MADAME COROLLA Den som inte har en karta.

Fröken Folkvagn svänger in på parkeringen och ställer sig mellan Madame Corolla och Eightinvee.

FRÖKEN FOLKVAGN Åh, vilken kväll. Mina däck är så ömma och svullna att jag aldrig kommer

att kunna sova ens den minsta av stunder. Vad säger du, mister Eightinvee. Vill du inte vara snäll att berätta något från ditt spännande liv som kan föra mina tankar bort mot mjuka gräsmattor?

EIGHTINVEE Jovisst, min tös. Såg du hur jag polerades med de finaste vaxer häromdagen? Tills solen fick gå i moln för att inte bländas? Igår var jag iväg på fest med endast de snyggaste renoverade modellerna. En utställning. Helt borta i grannlandskapet bland bilar så dyra att alla vi tillsammans inte ens skulle vara värda deras sämre hälft.

Men jag vågar knappt berätta vem som vann det största priset av alla. Det där punkterade puckot som står och rostar längst inne i hörnan tåler kanske inte att höra om andras storhet.

FRÖKEN FOLKVAGN Menar du Herr Volvo?

EIGHTINVEE Ja. Tänk om vindrutan skulle spricka av avund. Då hade han inte längre kvar en enda värdefull del.

Doktor Defender backar in bakom Eightinvee och slår på helljuset så det bländar honom.

DOKTOR DEFENDER Du skryter som du har förstånd, Eightinvee.

EIGHTINVEE Tycka du vad du må begära att tycka. Talet är fritt. Imorgon kommer jag ändå att flytta bort till garaget. Det bestämdes under denna mörka kvällens ljusa morgon. Adjö, mina små vänner. Må ni rosta i helvetet.

Eightinvee kör bort och ställer sig framför en garageport.

DOKTOR DEFENDER Ack! Hade vi blott alla fått stå i garagets trygga skydd. Då hade det inte gått så illa för vår goda madame Corolla. Himlen vara oss nådig med mycket moln och torka.

HERR VOLVO Vad menar den

goda doktorn?

DOKTOR DEFENDER Ser du inte?

HERR VOLVO Ser vad?

DOKTOR DEFENDER Att hon i natt blev frånrovat sitt hela främre hjul och skändades fullkomligt förfärligt av ett vasst och skrikande metallmonster. Hennes lack i vänster sida är alldeles förstörd.

HERR VOLVO Den sidan ser inte jag. Hon har där bak ett fint reservhjul. Det har använts innan. Och lack kan man laga.

DOKTOR DEFENDER Så enkelt?

HERR VOLVO Javisst. Problem är till för att lösas.

DOKTOR DEFENDER Är du så förbländad av kärlek att du inte ser evighetens avgrundsmörker krypa allt närmare medan det bit för bit gnager bort och sväljer ljustet det möter på sin väg? Förstår du verkligen inte?

HERR VOLVO Förstår vad, goda doktorn?

DOKTOR DEFENDER Att jag måste uttala detta smärtar mitt inre lika våldsamt som hade någon hållt stålspån i mitt bränsle och startat min motor. Nåväl. Låt det snart vara sagt.

HERR VOLVO Släpp orden fria.

DOKTOR DEFENDER Timglasets övre halva är tomt. Hon kommer aldrig att köra för egen kraft igen. En modell av hennes slag kan inte ta semester i flera månader och göra ingenting. Det lämpar sig på inga villkor. Hon är icke tillräckligt fin för att unna sig en sådan lyx. Underhållet räcker inte.

HERR VOLVO Hon är tillräckligt fin för mig. Underhåll eller icke.

DOKTOR DEFENDER Det hjälper ingen. Hon är gjord för att

utföra ett jobb.

HERR VOLVO Jobbat har hon gjort. Precis som jag. Ska hon inte få känna glädjen i kärlekens famn? Ska vi avundas vår lycka? Nej! Så får det inte vara. Jag accepterar inte att livet endast kan vara mer än en plåga för de som föds i den högsta klassen.

DOKTOR DEFENDER Livet? Detta handlar inte längre om livet. Det är döden, som är på väg.

HERR VOLVO Du yrar. Jag tror dig icke.

DOKTOR DEFENDER Bärgaren har kallats hit. Med besked om att lossa sin kommande last vid skrotens press.

HERR VOLVO Oh ve! Vad har jag gjort?

DOKTOR DEFENDER Nu ser han. Äntligen. Men till vilken eländig nytta?

HERR VOLVO Med förälskel-sens blinda idioti har jag kastat dödens dom över min käraste vän-inna. Min enda sanna vän i livet. Jag lät henne fångas av min åtrås kedjor. Fängslade henne vid min sida.

Bärgaren kommer körande in på parkeringen och backar upp mot Madame Corolla medan dystert dödsmetall dånar ut genom den öppna sidorutan.

XANTIA Ett illa varsel.

MADAME COROLLA Min bödel har kommit för att dra mig till schavotten. Ej villigt kommer jag att följa hans begäran.

XANTIA Vilket hemskt öde att se skrivit i sina stjärnor. Ett till övermått utmätt straff blott för att ödmjukt njuta kärlekens bräckliga sällhet undångömd i ett avlägset hörn av en oändlig värld. Där ingen kan störas därav.

MADAME COROLLA Åh nej! Han fäster en krok i min axel

och tänker dra mig från hem och fästman med våld. Att kämpa mot en sådan övermakt är lönlöst. Jag har inget försvar. Endast förstånd. Lycksalig den som var ett sådant förutan i denna stund.

XANTIA Hjälp! Kan ingen hjälpa? Enda brottet som här har begåtts är att döma så hårt en väns sinne är så mjukt. Rättvisans plädering har gjorts för döva öron. Dike må vara död. Fast gudinnors död är icke möjlig.

HERR VOLVO Detta vanvett måste bromsas. Håll ut, min älskade! Med min kropp och vilja som sköld och vapen ställer jag mig inför bödeln för att säkra att avfärden hindras. Jag manar dig till besinning, bärgare!

Volvo försöker köra fram för att förhindra bärgaren att lämna parkeringen. Upptäcker att hans motor inte längre går att snurra runt.

HERR VOLVO Lösningen som syntes så klar har förvandlats till en gåta. Men hur löses en gåta som saknar svar?

BÄRGAREN Vilket fånigt begär. Det finns sköna kvinnor överallt. Längs gatorna. På vägarna. I garagen. Jag träffar nya varje enda dag och kan välja och vraka bland de finaste märken. Till vilken nytta slösar han bort all tid och sätter sitt vett på spel för en enda?

HERR VOLVO Åh Corolla! Ensam kommer du att få lämna denna förgänglighetens värld. Mina cylindrar sviker mig. Hela mitt inre har ärgats till en orörlig ruin av förödelsens spillror. Övergiven av min herre har jag hamnat i förfall.

MADAME COROLLA Trogen stod jag vid din sida. Lydde inte mitt kall utan mitt hjärta. Men vem bär skulden? Ingen. Det är ingens fel. Vår magiska kärlekskraft äger magnetens makt att dra oss nära varandra. Stöta bort oss igen. Och dra oss än närmare.

HERR VOLVO Jag kunde ha släppt fri dig.

MADAME COROLLA Jag kunde ha stannat ändå.

HERR VOLVO Jag kunde ha stött bort dig. För din skull.

MADAME COROLLA Jag kunde ha dött av sorg. För vår skull.

HERR VOLVO Där hänger hon. Hjälplost naglad till flakets kalla stål. Här står jag. Lamslagen av tiden.

MADAME COROLLA Ljudet av min förtvivlade gråt ska eka mellan himlavalv och asfaltväg i all evighet. Far väl min älskade! Jag vill möta min död med din bild för mina strålkastares värmande sken. Resten är tystnad.

HERR VOLVO Förlamad. Förfärad. Förlåt!

Bärgaren kör iväg med Madame Corolla till skrotan medan ljudet från dess stora dieselmotor blir allt svagare tills den inte längre hörs.

Herr Volvo sjunker ihop i framfjädrarna av vanmakt.

HERR VOLVO Mitt hjärta brast nyss av dårskaps skam och kärleks smärta. En svart fläck kryper sakta över tjäratäckets yta och sveper den i den glänsande dräkt av olja som flödar ur mina uppslitna ådror. Min puls blir svag. Än svagare. Aldrig mer ska jag rulla genom mitt älskade hemland med fartvindens virvlande välgång mot min kropp. Snart, min älskade. Snart. Kanske förenas vi i smältdegelns famn. Mitt döende hopp.

Ljudet från bärgarens motor återvänder och växer sig allt starkare tills ljuset släcks och allt blir tyst.

Ridå

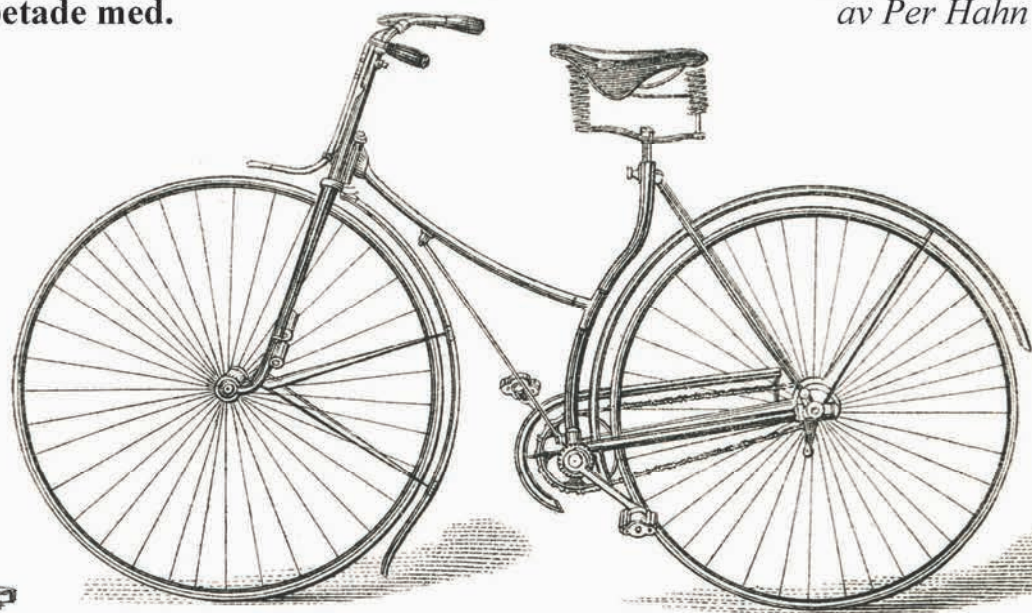
GAMLA FORDON BERÄTTAR

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 (drottning) om 1880.

Fig. A. Rover (Niermadi) om 1880.

Forskningen kring min egen Rover har hjälpt mig upptäcka tre företag som jag inte visste något om: Bolinders Mekaniska Verkstad, Westeråsmaskiner AB och And. Fischer AB. Men det är speciellt den förste ägaren till min Rover 10 six-light saloon från 1947, Erik Carl Gerhard (CG) Bolinder som fascinerat mig.

Rovers cykel

Vid tiden för Erik CG Bolinders födelse 1892 hade Rover-företaget i Coventry redan börjat producera en banbrytande produkt, cykeln. Redan 1885 konstruerade en av företagets grundare, James Starley, en cykel som kom att bli standard för all världens cykelfabriker och är så än idag - Rover Safety Bicycle. Denna tvåhjulning med lika stora fram- och bakhjul

blev en dundersuccé och redan första tillverkningsåret exporterades dessa Rovercyklar till alla världsdelar. Rover blev nu ett så känt varumärke att företaget år 1896 bytte namn till the Rover Cycle Company Limited.

Bolinders Mekaniska Verkstad

Erik CG Bolinder var sonson till en av grundarna till Bolinders Mekaniska Verkstad som startades 1844 i Stockholm av bröderna Jean Bolinder och Carl Gerhard Bolinder. Jean Bolinder döptes till Johan, men när han blev framgångsrik bytte han namn till Jean för det kändes finare. Men uttalet blev svenskt och alla i släkten Bolinder har sedan dess uttalat det "schang".

Bolinders utvecklades till ett av Sveriges främsta industriföretag.

Efter bröderna Jean och Carl Gerhard Bolinders död i slutet av

1800-talet togs företaget över av ingenjören och industrimannen Erik August Bolinder. Erik CG var hans äldste son. Erik August Bolinder blev VD för Bolinders redan 1888 och han förblev i ledningen ända fram till sin död 1930. Under Erik August Bolinders ledning utvecklades Bolinders till ett av landets främsta exportföretag. Han moderniserade och utvidgade produktionen, och vid sidan om sågverksmaskiner blev båtmotorer och lättviktsoljemotorer stora artiklar på världsmarknaden.

Erik CG Bolinder

Tillsammans med sin yngre bror Jean August Bolinder uppfostrades Erik CG till att bli framtida ägare och ledare av Bolinders. 1911 tog Erik CG sin studentexamen vid Kungsholms Läroverk och Nya Elementar. Studier fortsatte på Kungliga Tekniska

högskolan där han 1916 tog sin civilingenjörsexamen. Därpå fortsatte han med specialstudier vid Handelshögskolan.

I november 1918 kom freden och nu fanns möjligheter att precis som sin far, Erik August, studera och arbeta utomlands. Men åren efter kriget var svåra. 1918-1919 drabbades nämligen Europa och världen av den så kallade spanska sjukan. Farsoten som var en ovanligt dödlig form av influensa, är en av de värsta pandemierna som drabbat mänskligheten och krävde mer än 20 miljoner dödsoffer. Dessutom inleddes en världsomfattande ekonomisk depression som varade till mitten av 20-talet.

Erik CG och hans bror Jean August

Man kan lätt förledas till att tro att Erik CG levde lyxliv under sina unga år. Hur han och hans bror Jean August hade det framgår i sonen Jean Adolf Bolinders bok 'I skuggan av Bolinders verkstad'. Här berättar han om hur hans pappa Jean

August hade det under sina studier på Chalmers:

"Pappa skulle läsa på Chalmers i Göteborg. Han inackorderades hos en fängelsedirektör. Hustrun var snål. Rummet var iskallt och maten otillräcklig. Folk flyttade i mängd från denna regim men pappa måste stanna. Till sist var det bara skinn och ben kvar av honom. Han fick inga extra pengar hemifrån."



Rover 8

Utlandspraktik och hemkomst

Erik CG tillbringade först ett år i England 1919. Under sin vistelse där kom han säkert i kontakt med Rovers succé, Rover 8, konstruerad och designad av Jack Sangster från Birmingham. Det var alldeles rätt bil för efterkrigs-krisens Storbritannien med sitt innovativa lätta chassi, luftkylda 2-cylindriga boxermotor och låga pris. Vad Erik gjorde i England är inte känt. Året därpå tillbringade han i USA och arbetade på General Electric i Schenectady, N.Y.

Det är svårt att föreställa sig ett företag där det fanns mer att lära än hos General Electric 1920. Allt från glödlampor, elmotorer till elektronik, till och med radio via dotterbolaget RCA. Efter hemkomsten från USA blev han 1921 direktörsassistent och disponent vid Bolinders Mekaniska Verkstad, ett arbete som han behöll till 1927. Det första året i Sverige blev händelserikt i så måtto att han även gifte sig med Gurli Fischer. Hon var dotter till Anders Fischer.

Bolinders mekaniska verkstad



Anders Fischer

Anders Fischer växte upp i en lantbrukarfamilj i Leksand. Familjen bodde i en av de så kallade Fiskgårdarna i centrala Leksand. Detta med 'Fisk' blev så framträdande att han efter en tid bytte efternamnet Andersson till Fischer. I unga år startade han en järnhandel tillsammans med en kompanjon.

När kompanjonen avled 1901 flyttade Anders Fischer till Stockholm och grundade Grossistfirman And. Fischer, som hade agenturer för olika slag av maskiner, separatorer, kvarnar, symaskiner samt lantbruksmaskiner.

Anders Fischer kunde här dra nytta av sin erfarenhet från järnhandeln i Leksand, som hade lantbrukarna som en betydelsefull kundgrupp. Bland annat fick Anders Fischer agenturen för Separator AB med dess nyutvecklade mjölkseparator. Fischer sålde också, sedan 1904, lantbruksmaskiner från den anrika firman Westerås Lantbruksmaskiner i Morgongåva som var kända för sina radsåningsmaskiner, slättermaskiner, hästräfsor, självavläggare, gröpkvarnar, tröskverk och gödselspridare.

Efter några år fick Westerås Lantbruksmaskiner ekonomiska problem. Lösningen blev att Grossistfirman Anders Fischer år 1908 tog över ansvaret för verksamheten genom att bilda ett nytt bolag 'Westeråsmaskiner AB' med ett tillräckligt högt aktiekapital för att klara fortsatt drift.

Verksamheten gick hyggligt, speciellt gynnsam var exporten till bland annat Ryssland. Men några stora framgångar kunde man inte tala om. Efter freden 1918 fick dock försäljningen ett uppsving men åren därefter blev besvärliga i synnerhet 1921-22 då verksamheten blev stillastående på grund av depressionen.

Prisnivån sjönk drastiskt, också för jordbruket, vilket gjorde att lantbrukets inköp av utrustning så gott som helt upphörde. Problemen medförde en storförlust för Westeråsmaskiner, som man ändå lyckades överleva. Botten nåddes 1922/1923. Sedan följde en stabilisering av konjunkturen, men spannmålspriserna förblev tryckta hela 20-talet.

Fischer och Bolinder

Från år 1921 arbetade Erik CG som

direktörsassistent och disponent vid J & CG Bolinders Mekaniska Verkstad AB. Bolinders verkar haft en starkare utveckling än Westeråsmaskiner under 20-talet. Relationen mellan Erik CG och hans svärfar Anders Fischer fördjupades och de skulle så småningom börja samarbeta i affärssammanhang. Under 1920-talet föddes också paret Bolinders barn. Carl 1922, Anders 1925, Per 1926 och Ellen 1929. Familjen bodde på Fredrikshovsgatan, nära Oscarskyrkan i Stockholm.

Anders Fischers förtroende för sin svärson blev tydligt då Fischer avled 1926 endast 62 år gammal. Han hade berett plats för Erik CG Bolinder som 1927 blev styrelsemedlem i And. Fischer AB och Westeråsmaskiner AB. Erik CG började vid samma tid också engagera sig intensivt i verksamheten i Morgongåva som disponent och teknikledare, en befattning som han innehade till 1931. Under dessa 5 år arbetade han med att utveckla och förbättra företagets dominerande produkter som slättermaskiner och radsåningsmaskiner.

Under slutet av 1920-talet började Westeråsmaskiner ge bättre resultat. Under en tid kring 1926-1927 tvingades Erik CG även att ta ledningen av Bolinders Mekaniska Verkstad då hans far Erik August led av en tids sjukdom.

Depression och delning

Den 24 oktober 1929 kraschade börserna i New York. I den allt mer globaliserade värld som blivit verklighet efter det stora kriget som första världskriget kallades, fick börskraschen följder för folk över hela jorden. Nästan alla drabbades när börsens värde sjönk med 40 procent.

Miljonärer blev fattiglappar över en natt, och fattiglapparna fick det etter värre när pengarnas värde försvann och företag gick i konkurs på löpande band, och det hela förvärrades av att många vanliga människor lockats att investera på börserna åren innan.

Ganska snart skulle den ekonomiska depressionen drabba också Sverige, som först inte drabbades lika starkt. Men när Ivar Kreuger sköt sig på ett hotellrum i Paris den 12 mars 1932 försattes den svenska marknaden i kris. Svenska banker

ska enligt uppgift ha förlorat över 800 miljoner kronor – därtill kom de privata förluster som mängder av svenskar gjorde. Ingen hade egentligen haft insyn i Kreugers affärer och hans död avslöjade ett korthus.

Den internationella depressionen nådde därmed Sverige med all kraft. Arbetslösheten steg dramatiskt, bara mellan 1930 och 1931 hade den ökat med 180 procent! Järnmalmexporten gick sämre, jordbruket producerade mindre och trävarumarknaden sviktade. Sverige gick på knäna. Överallt bredde fattigdomen ut sig – igen. Fabriker slog igen. Folk blev arbetslösa. De led nöd.

Mitt i krisens första skede avled Erik August Bolinder 67 år gammal den 31 december 1930. Äldste sonen, Erik CG tillträdde då som vice verkställande direktör vid J & CG Bolinders Mekaniska Verkstad AB, en befattning som han innehade under åren 1931 och 1932. Den direkta ledningen utövades av disponent Kristoffer Hultdt. Kreugerkraschen påverkade även Bolinders. Under 1932 och 1933 skedde en uppdelning, eller en klyvning, av företaget.

Den ena delen blev Bolinders Fabriks AB där Erik CG:s svåger Stellan Mörner blev verkställande direktör. 1938 fick han sällskap av den nu ökände nazistsympatisören och amatördiplomaten Birger Dahlerus. Den andra delen, Bolinders verkstadsavdelning som tillverkade motorer slogs samman med Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna och kallades AB Bolinder-Munktell, förkortat BM.

Familjen Bolinder förlorade kontrollen över bolaget och för Erik CG fanns ingen framtid inom Bolinders. Hans fars arv gjorde det möjligt för honom att 1933 förvärva And. Fischer AB och Westeråsmaskiner AB. Han utnämndes till verkställande direktör i båda företagen.

Bröderna Wilks tar kontrollen av Rover

1927, då Erik CG först inledde sitt arbete som teknisk ledare på Westeråsmaskiner AB under Anders Fischers ledning, stod Rover på konkurrensens rand och ordföranden, direktörer



CG Bolinder

och andra ledande personer byttes ut på löpande band. 1929 utsågs Spencer Wilks till chefsdirektör och hans bror, Maurice, blev chefsdesigner och chefsingenjör.

Tack vare dessa två lyckades Rover överleva depressionen. Bröderna Wilks gärning hos Rover sammanfaller med Erik CG:s gärning vid Westeråsmaskiner. 1931 åkte styrelseordföranden Frank Searle till Nya Zeeland för att "titta till" den nyöppnade Roverfabriken där och Spencer Wilks fick ta över den verkställande ledningen. Året efter, 1932, bestämde företaget bank att dess utsedde kamrer Howe Graham skulle få ett avgörande inflytande över Rovers ekonomi. Spencer Wilks utnämndes till verkställande direktör och Howe Graham till ekonomichef.

En ny strategi lades fast. Rover skulle dels tillverka långa serier av små billiga bilar, men också korta serier av exklusiva och dyra bilar. Komforten skulle vara mycket hög, liksom kvaliteten. Tillverkningen skulle dessutom göras så rationell som möjligt. Många delar skulle vara gemensamma för flera olika modeller.

Från 1933, då Erik CG tog över Westeråsmaskiner, fanns en helt ny serie bilar tillverkade under bröderna Wilks överinseende. Med denna modellserie inleddes en ny storhetstid för Rover och serien förbättrades år från år. 1937 var året då P2 som serien kom att heta, var klar. Konstruktionen och tillverkningen var standardiserad med i stort sett samma utförande med undantag för motoralternativen, 10, 12, 14, 16 och 20 HP. Det innebar att den billigaste modellen var relativt överdimensionerad, speciellt sedan den från 1939 fick en kaross helt i stål från Pressed Steel.

Hela P2 serien sålde mycket bra men krigsutbrottet 1939 fick till följd att Rovers biltillverkning upphörde i maj 1940.

Erik CG utvecklar Westeråsmaskiner

Samtidigt som bröderna Wilks jobbade hårt med att få Rover på rätt kurs arbetade Erik CG med att vidareutveckla Westeråsmaskiner. De första åren blev relativt arbetsamma och besvärliga genom de svåra åren på 30-talet, som lett till en ekonomisk

världskris efter börskraschen i New York 1929. Detta gynnade givetvis inte And. Fischer och Westeråsmaskiner, men lantbruket behövde ändå utrustning. Mycken tid ägnades åt att vidareutveckla sortimentet och få tillverkningen att bli mer rationell och mindre kostnadskrävande.

1936 startades tillverkning av den så kallade självbindaren, det vill säga en maskin som avverkade stråna med ax och band dem i kärvar. En lättare variant av självbindaren utvecklades för särskilt mindre jordbruk och fick namnet 'lättribindaren'.

Självbindaren sålde bra både i Sverige och på export. Självbindaren tog stegvis över efter självavläggaren, som hade ingått i tillverkningen länge. En del lantbruk använde sig av både självavläggaren och självbindaren under viss tid innan självavläggaren helt försvann. Efter ett år in på 1940-talet visade det sig att produktionsvärdet för självbindaren per år översteg summan av produktionsvärdena för samtliga andra maskiner i sortimentet.

Slättermaskinen blev en storsäljare med det högsta antalet sålda enheter under alla år. Den blev kvar i sortimentet under lång tid ända till 1982 då tillverkningen upphörde. Modellen 'Aktiv 3', som tillkom 1934, blev en långvarig storsäljare både i Sverige och på export. Den följdes senare av ännu mer moderna modeller. 1937 var man uppe i cirka 7000 levererade maskiner per år.

Skördetröskan AKTIV

Lantbruksmaskinerna kompletterades med skördetröskan 'Aktiv M', som



Skördetröskan Aktiv M 1948

drogs med traktor. Utvecklingsarbetet startade 1946 och den första modellen blev klar 1948.

Förebilden var en skördetröska utvecklad i Minnesota, USA dit Erik C.G. Bolinder för studier. 'Aktiv M' fanns i sortimentet under många år och blev en stor framgång för Westeråsmaskiner. 'Aktiv M' blev populär bland lantbrukarna och känd

för att vara lätt att sköta, säker i drift och enkel att transportera fram till åkerfälten på smala stigar och vägar. 'Aktiv M' kom att kallas för lantbrukets 'Folkvagn'.

Ägaren moderniserar och leder

Under Erik CG:s tid som ägare och ledare av And. Fischer och Westeråsmaskiner moderniserades tillverkningen ytterligare med mer inslag av bearbetningsmaskiner och annan modern utrustning. Anläggningen förbättrades genom att man byggde samman fristående byggnader för att underlätta interna transporter och annat. Vissa av byggnaderna kompletterades med övervåningar. Vatten och avlopp installerades. Allt som allt krävdes relativt stora investeringar för detta, något man klarade genom att verksamheten var stabil särskilt under 1940- och 50-talen. Sverige hade i detta fördelen av att ha stått utanför andra världskriget med mindre inslag av konkurrens från övriga Europa än vad som kom att gälla senare.

Westeråsmaskinernas huvudkontor låg ursprungligen utanför fabriksområdet i en stor 1800-talsbyggnad som kallades slottet. Efter en brand 1937 byggdes huset upp och fick namnet Herrgården. Huvudkontoret flyttade då in till lokaler på fabriksområdet.

I Morgongåva talar man om Erik C.G. Bolinder som en trygg och familjär ägare av koncernen. Han värnade om bolagen såväl som personalen och var mån om sin status som ägare och högste ledare. Kanske såg man honom som något av en patriark. Han var inte dagligen närvarande i Morgongåva annat än vid viktigare genomgångar och sammanträden. Samverkan med platsledning i Morgongåva fungerade i stort bra med Bolinders intresse och fall-enhet för marknads- och produktfrågor, medan platsledningen skötte den löpande ledningen och kontrollen av verksamheten. Erik CG var fortfarande bosatt i Stockholm. Det förefaller logiskt att han bodde i Stockholm då han även ledde And. Fischer AB som hade huvudkontor i Stockholm. Men ibland bodde Erik CG i en lägenhet i Herrgården i Morgongåva.

1949 skilde sig Erik CG från sin hustru Gurli, som behöll vårdnaden av parets fyra barn, Carl, Per, Anders

och Ellen. Erik CG flyttade till en lägenhet på Gärdet. Han gifte så småningom om sig med sjuksköterskan Anna-Stina Eiserman från Borås.

Eilert Fors som jobbade på Westeråsmaskiner under skolloven mellan 1953 och 1958 berättade att Erik CG "disponerade ett antal bilar för eget bruk som han med nöje själv rattade när tillfälle gavs."

Till och från Stockholm åkte han ibland med tåg och ibland med bil. Men det finns uppgifter om att han inte var så lysande som bilförare. Det kan vara en av anledningarna till att han anställde en privatchaufför som hette Ernst Flodmark.

Ernst Flodmark, chaufför

Flodmark föddes den 9 december 1897 och avled den 3 november 1969. Det var tänkt att han skulle ta över föräldragården i Grimle men han skadades vid en olycka under tröskning på gården under 1920-talet. Han försökte rädda en man vid namn Wickman som fastnat i tröskverket och fått ström i kroppen. Wickman dog och Flodmark blev brännskadad och inte riktigt stark mer för hårt kroppsarbete. Men det hindrade honom inte från att ägna sig åt andra intressen. Han var bland annat en flitig jägare.

På en bild från hans dotter Gullis bröllop syns det hur glad Ernst var för att ha fått en älgjägare som Åke Eriksson till mäg.

Åke och Gulli blev sedermera väl kända i trakten som hängivna älgjägare.

Ernst Flodmark var även mycket motorintresserad. Han tog körkort 1921 och körde flera biltävlingar. Han hade nordisk licens för deltagande i automobiltävlingar i Danmark, Finland, Norge och Sverige.



Ernst Flodmarks tävlingslicens

Han startade tidigt en taxirörelse i Morgongåva. Reklamen för hans taxifirma lydde "BIL! Telefon 9 E. Flodmark, Morgongåva". Bland annat körde han mjölken från Morgongåva till Stockholm.

Erik CG Bolinder lärde känna honom under taxitiden och tyckte att han skulle köra åt honom på heltid istället. Han blev då chaufför och garageföreståndare till Erik CG Bolinder vid Westeråsmaskiner.

Jag har inte kunnat fastställa när Flodmark började hos Erik CG. Det fanns också ytterligare en chaufför vid namn Gustavsson som jag inte vet någonting om.

Rovers personbilstillverkning återupptas

Hos Rover hade 40-talet sett helt annorlunda ut än det gjort hos Westeråsmaskiner, som inte hade behövt ställa om sin produktion för att tillverka flygmotorer, utan kunnat fortsätta med att tillverka sina slättermaskiner, självavläggare och självbindare som svenska bönder behövde i ett Sverige som stått utanför kriget. 1945, direkt efter krigsslutet, upphörde all tillverkning av krigsmaterial hos Rover och man återupptog personbilsproduktionen i fabriken i Solihull. (Här byggdes sedan Rover-bilar ända fram till 1981.)

Den första bilen, en 10 HP six-light saloon lämnade fabriken i december 1945. Det var de facto rena förkrigsbilar som byggdes med endast mycket små modifieringar. Trots detta kallades de internt för P1, post war-1-modellen.

Före kriget hade Rover över huvud taget inte brytt sig om export av bilar. Ville någon köpa var det OK, men några ansträngningar gjordes inte. Efter kriget var allt material ransonerat och tilldelningen av stål berodde på hur mycket varje fabrik exporterade. Rover började alltså direkt att tillverka vänsterstyrda bilar och 1946 skeppades de första exportbilarna till Belgien och Danmark.

Fortsättning i nästa Roverblad ...

Rover 10 - mer om den i nästa Roverblad



Fam. Bolinders Nash



Ernst Flodmarks Buick 1930

Knutstorp

Svenskt sportvagnsmeeting 2019



Väntan i depån för bilar upp till 1000cc

Riley Brooklands deltog i förkrigsbilarnas lopp



Ljudet och doften av klassisk racing är fantastisk. Tyvärr är detta en ganska Rover-fattig tillställning eftersom Rover inte precis var ett sportbilmärke. Men vi är välkomna att ställa ut och även Rover Seventyfive blir gladeligen insläppta på finparkeringen.



Austin A40 motor redo för racing i standardloppet upp till 1000cc



Ett gäng Morgan - ser du P6:an i bakgrunden?

Sigtuna 2019

Roverklubbens årsmöte

Mötet hölls i Sigtuna under dagarna fredag till söndag 7–9 juni 2019. Uppläggningsen följde det traditionella framgångsreceptet med ankomst, styrelsemöte, årsmöte och enklare middag på fredagen. På lördagen kördes rally runt Sigtuna. Lördagen avslutades med middag på hotellet med prisutdelning.

Text av Thomas Eckered Bilder av Thomas Eckered och Bengt Alfredsson

Ankost, års- och styrelsemöten, middag (Fredag 7 juni 2019)

Det är alltid lika spännande att se klubbmedlemmarna anlända den första eftermiddagen. Vilka bilar kommer de i? Har någon köpt en ny Rover, eller lackerat om sin gamla? Har någon haft mekaniska problem under resan och kanske behövt avbryta långt från målet? Inget negativt hade inträffat denna gång och ett gäng glada klubbmedlemmar anlände under eftermiddagen, hälsade på sina gamla vänner och bekanta, granskade bilarna och slog sig ned under parasollerna utanför hotellet.

Redan då var vädret strålande och så fortsatte det under alla tre dagarna.

Årsmöte, styrelsemöte och konstituerande styrelsemöte kan man som vanligt läsa om på hemsidan. Diskussionerna var positiva och konstruktiva, medlemmarna tycks vara optimistiska och ha tillförsikt inför framtiden trots att medlemsantalet inte växer och medlemmarna blir ju bara finare med åren. Roverbilarna blir ju bara finare med åldern, så det är väl på samma sätt med medlemmarna.

Deltagarna var påtagligt nöjda med middagen, som skulle vara enklare än nästa dag, så förväntningarna spändes.

Rally (Lördag 8 juni 2019)

Rallyt startade klockan 10 och starten gick lätt och smidigt – för alla utom ordföranden Bert Rudal. Hans 75-åring, som hade gått så bra under hela resan till Sigtuna ville inte starta för att delta i rallyt. Ett stort antal experter (riktiga inte

inbillade) samlades kring hans bil, men problemet syntes olösligt på de minuter som var tillgängliga. Bert och Eva blev passagerare i ett annat ekipage. Redan innan bilarna hunnit ut från hotellets parkering hade kontakt tagits med klubbmedlemmen John Hamilton, som bokade in bilen på sin verkstad till måndagsmorgonen. Felet visade sig vara ett bränslefilter, inte pumpen som vi fruktade, och på måndag eftermiddag var Bert och Eva på väg hemåt.

Vid startplatsen utanför hotellet delades vägbeskrivning och frågor ut. Då anslöt också några medlemmar som inte hade kunnat komma redan kvällen före. Först då fick de förstås reda på rallyts sträckning. En av tjuvningarna med bilrally är ju att man skall kunna följa vägbeskrivningen och svara på frågorna samtidigt. Helst skall man inte heller kunna hitta de rätta svaren med hjälp av sin telefon eller iPad.

Rallysträckan var lagd så att den

Kvällsmys vid hotellet

skulle passera några av de många slotten och medeltida kyrkorna runt Sigtuna och följa småvägar genom vacker natur och genom små byar. Sigtuna kommun har ju egen flygplats (som heter Arlanda) vilket ger utmärkta förutsättningar för ett Roverrally.

Arlanda flygplats har ända sedan sin tillkomst på 1960-talet medfört begränsningar i vad som får byggas inom ett stort område runt flygplatsen. En följd av detta är att orörda och vackra naturområden med slingrande vägar blir idealiska för ett Roverrally. Vägarna är inte bara vackra, de följer sina medeltida, ibland vikingatida, sträckningar.

Rallyt gjordes avsiktligt kort, bara 50 kilometer på de kurviga småvägarna, följt av en transportsträcka på 30 kilometer tillbaka till hotellet.

Efter de 50 kilometrarna låg

lunchstället. Tanken med detta upplägg var att deltagarna skulle kunna ta det lugnt, både under



körningen och under pauserna vid de ställen där frågor skulle besvaras.

Som vanligt dröjde det inte så länge innan bilar och klubbmedlemmar hade klumpat ihop sig utanför en kyrka eller ett slott och kunde fortsätta de trevliga samtalen från kvällen före.

Väl tillbaka på Hotell Kristina i Sigtuna samlades svaren på frågorna in och rättades. Många av frågorna var nog svåra, men deltagarna var i gengäld kunniga och knepiga. Bästa resultat hade Leif Olsson med co-driver Classe. Därefter kom två lag med samma poäng, Christer och Agneta Nässlin samt Thomas och Fia Lindén. Hela fyra lag delade på tredjeplatsen.

Prisutdelningen gjordes som ofta i klubben: Pristagarna kallades fram i resultatordning och fick själva välja från prisbordet. Alla verkade nöjda.

Middagen denna andra och sista kväll var minst lika god som föregående kväll, men ännu rikligare.



St Olof Kyrkoruin i Sigtuna

Roverklubbens årsmöte

Avfärd (Söndag 9 juni 2019)

Frukosten på hotellet ägnades också åt samtal och erfarenhetsutbyte. Ordföranden Bert Rudal fick sin bil bärgad på eftermiddagen och inga rapporter har influiter om att någon deltagare skulle ha haft problem på hemresan.

Statistiken för deltagande i årsmötet under de senaste åren har varit:

2014 - 30 deltagare
2015 - 39 deltagare
2016 - 48 deltagare
2017 - 30 deltagare
2018 - 22 deltagare
2019 - 34 deltagare

Så låt oss hoppas att trenden nu är uppåt!

P0
ny!



Rover, Austin och Morris?



P3



P5



P6



75



SD1

BEYOND THE POND

- en krönika av Richard Segall Jones

Fraternal greetings from your English membership. Veronika, and I have been members since 2011 when we attended the RCoS 25th anniversary rally. We came from Tunbridge Wells in Kent in our 1971 Cameron Green P6B auto.

Taking the ferry – now sadly defunct – from Harwich to Esbjerg, we crossed Denmark and the Oresund Bridge to reach the rally before having a further week's tour of southern Sweden and making the return journey. The old car gave us no problems and is serving faithfully to this day.

Anyway, I am delighted to have been asked to send periodic bulletins from England - so here goes.

1959 was a great year. It saw the birth of one of Britain's best loved and most enduring automotive style icons. (But enough about me). Yes, the Austin/Morris/Rover Mini is 60 this year.

In 1979, after 20 years of production, British Leyland was unsure about the future of the Mini. Close to production was the Mini Metro, supposedly the thoroughly modern and more practical successor to the Mini. Nonetheless, BL decided to launch the Mini 1100 Special to celebrate the landmark anniversary.

Brought out in August 1979, and originally planned as a limited edition of 2,500, heavy demand saw 5,100 eventually sold. The majority were metallic silver with black vinyl roof and the rest were metallic 'Rose' with beige vinyl roof.

It was the only production Mini to have the Clubman 1100 engine in the non-Haynes (round front) body although it had Clubman bumpers. 10" x 5" Exaction wheels with 165/70 Dunlop tyres were standard and it had the 1275 GT instrument binnacle, centre console with push button



radio, clock and cigar lighter, tinted glass, and 'Special' decals and badges. It was advertised at the time as the most luxurious Mini ever.

Only some 50 now survive in the UK and I am lucky enough to own one with a factory fitted sunroof and having done only 35k miles. It is in very good structural and cosmetic condition having had restoration work about 10 years ago which brought it back to authentic 'Special' spec.

The previous owner kept the car under a cover in a garage but, sadly, rarely used it. So, after some 18 months of chasing down mechanical and electrical gremlins, and having to get the head completely reconditioned, I have now got it running sweetly. As well as showing it occasionally, I use it for my part-time commute across Kent - as with so many old cars, it likes regular use.



THE NEW MINI 1100 SPECIAL. £3,300*

Next time - A long search for a Rover P4 had a surprising ending...

"YOU TAKE THE DAIMLER, DEAR. I'LL DRIVE THE MINI."

Remember when you used to get excited about cars?

When Mini Coopers graced the rally routes of Europe, and shiny black Minis with dark windows shuttled Beates across London.

Well, we thought the 20th Birthday of the Mini was a good time to bring back a little of that excitement.

So we're saying happy birthday with the most luxurious production Mini ever.

The limited edition, 1100 Special.

SPECIAL INSIDE.

A specially designed, floor-mounted console houses the push-button radio and speaker, along with cigar lighter and electric clock.

And one of the world's best-handling automobiles feels even better when you lock your hands around a padded sports steering wheel and your eyes on a triple instrument pack, including rev counter.

Driver and passengers relax on seats with woven

fabric fronts in a special check pattern. Carpeting is thick, front and back.

SPECIAL OUTSIDE.

The Mini Special comes in two special metallic colours: Silver Grey and Rose. It sports a vinyl roof, distinctive side tape treatment, side repeater flashers, twin door mirrors, black matt wipers and tinted glass.

There are large wheel arch extensions for the alloy wheels, and extra-wide Dunlop 165/70 tyres to give that 1100cc power extra-wide grip on the road.

If nothing moves like a Mini, then the Special will move like nothing before.

But don't argue about who is going to drive it. Because if you don't get to your Austin Morris showroom soon the closest look you'll ever get is when one nips in front of you on the road.

And twenty years is too long to wait for another Mini like this.

Austin Morris
of Leamington

*PRICE INCLUDES SEAT BELTS, CAR TAX, AND VAT NUMBER PLATES AND DELIVERY EXTRA.

TEKNISKA SIDAN

När även en syning blir ingenjörskonst

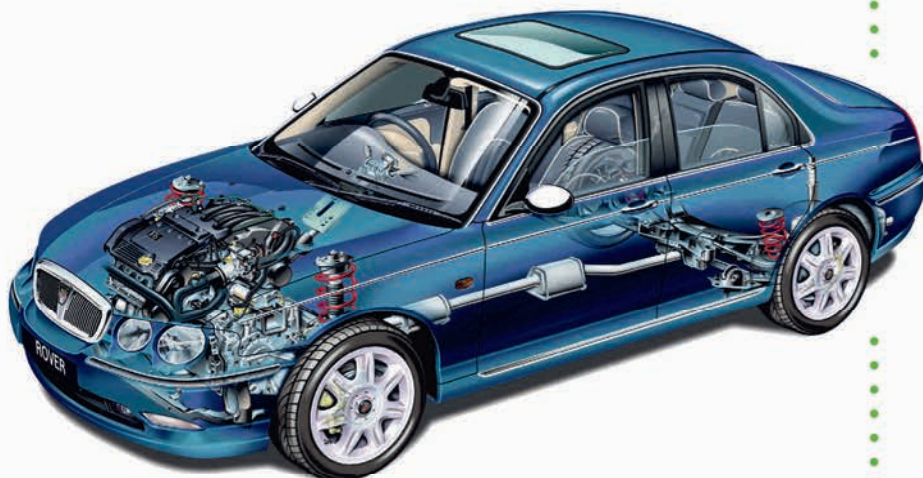
- ur tekniskt kompendium Rover 75

Thoraxkrokkuddarna sitter i framstolarna. Krokkudden är hopvikt och noggrant inpackad i en plastbehållare. Behållaren innehåller också en utlösare med en laddning nitrocellulosa och argongas under 200 bars tryck. Utlösningen sker genom att kväve och argon blåser upp kudden snabbt, expansionen öppnar behållaren och därefter stolklädseln.

Det är värmen från laddningen som orsakar gasexpansionen och fyller krokkudden, i motsats till den kemiska reaktion som blåser upp förarens krokkudde. Den klädselsöm genom vilken kudden expanderar är specialsydd och kontrolleras under tillverkningen. Tråden är gjord för att brista när thoraxkudden utlöses.

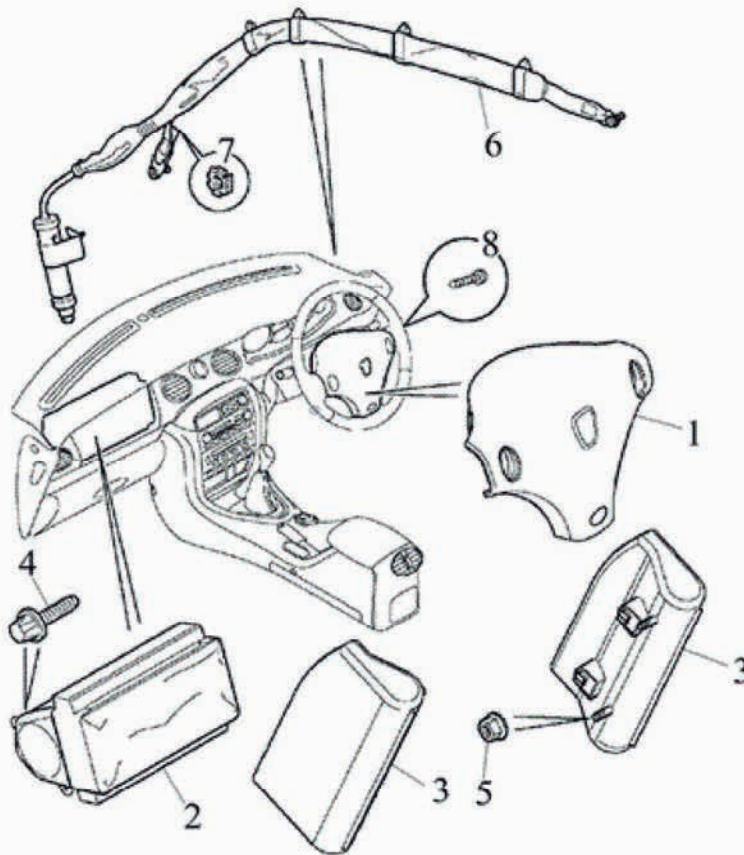
Tråden i stolklädseln där krokkudden ska utlösas är ungefär hälften så stark som den normala tråden i klädselsömmarna. Även längden på stygnen är mycket viktiga om sömmen ska öppna sig som ett blixtlås när krokkudden utlöses. Stygnen ska vara 5-6 mm långa för att tråden ska brista och krokkudden expandera korrekt. Om stygnen görs för tätt blir det för många förankringar och krokkudden hindras. För långt mellan stygnen och sömmen blir inte stark nog utan går upp av normal belastning.

Thoraxkudden är tillverkad av silikonbelagd nylon och har fullt uppblåst en volym på cirka 12 liter. Det tar ungefär 12 millisekunder för thoraxkudden att blåsas upp helt från utlösning och därmed hålla borta personen från inträngande föremål



Ett vanligt SRS-fel på Rover 75 är att sensorerna för sidokollision, som sitter under respektive framsäte, ärgår sönder. Särskilt om det läcker in vatten i bilen, vilket dessvärre inte heller är helt ovanligt

Ritning över krokkuddar i Rover 75



SRS = supplementary restraint systems

Myshörnan



ORD PÅ VILLOVÄGAR

k	a	a	r	ä	n	o	f	l	ä
d	k	a	h	t	d	e	u	s	k
d	k	e	b	a	k	u	s	k	t
a	l	l	e	h	h	g	j	o	m
e	v	e	r	i	g	e	y	g	o
h	s	l	j	m	i	k	i	n	t
q	r	o	t	o	v	u	r	r	o
d	o	l	r	ä	f	f	o	s	ö
c	a	j	t	i	f	e	v	t	h
t	v	t	a	k	i	r	e	n	r

- fikaträff
- fläktmotor
- höst
- kladdkaka
- motorolja
- rover
- skoj
- sverige
- tändkabel
- viking

ROVERKLUBBENS BIL-SUDOKU

SVÅRIGHETSGRAD - MEDIUM

Löses som vanliga sudoku

	Austin		Wolseley	Jaguar				
			Leyland	Austin	Triumph		Riley	
MG			Morris				Jaguar	
Leyland	Jaguar	Rover			Wolseley			
	Morris		MG				Wolseley	
				Morris	Jaguar		Leyland	Rover
					Austin	Wolseley		Leyland
			Rover		Morris		Triumph	Riley
	Riley				Leyland	Austin	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 tjugig 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 bilsemes-
trar 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 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 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



Redaktören
ångrar att hon inte
köpte denna



En dröm av
mysbrun velour!

Numera ovanlig
och mycket fin
Rover 213
till salu på Beaulieu
Autojumble 2018



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

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

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

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson



Till salu

Ratt till Rover 75 i
nautilusblå 995 kr.
Träratt Rover 75
restaurerad 1 895 kr.
Steve 046 - 71 23 23



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'. 15 kr

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

Bakrutedekal för Rover 75 25 kr

Dekal för skylthållare Rover 75 20 kr



Bakrutedekal för medlem med
mer än en Rover 25 kr



Broderat Rovermärke för jacka etc. 20 kr

Nyckelring, Rover original 80 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

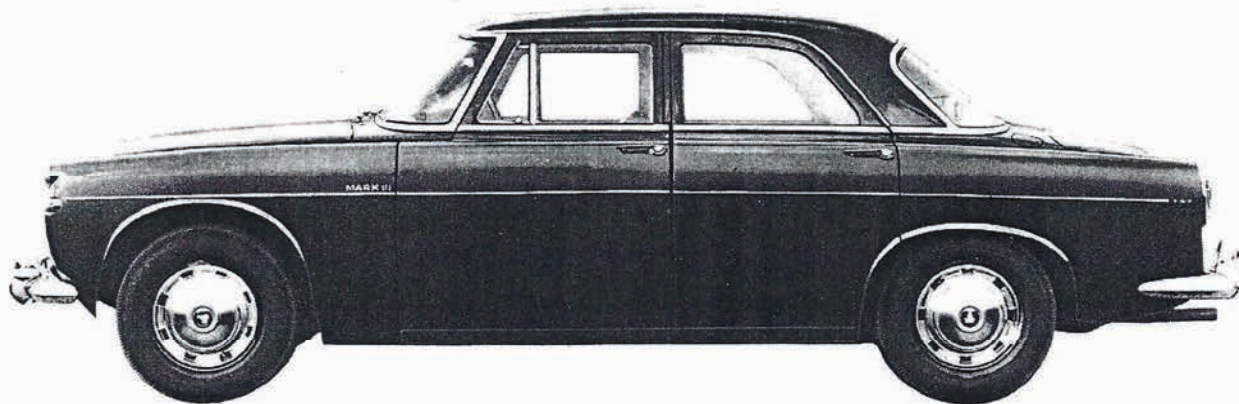


www.minbil.se

www.mgroverparts.se

Now
on show at
HENLYS
the new
ROVER

3 litre mark III and the full 1966 ROVER range
including the 'years-ahead' ROVER 2000



HENLYS DEVONSHIRE HOUSE · PICCADILLY · LONDON W1 · HYD 9151
HENLY HOUSE · 385 EUSTON ROAD · LONDON NW1 · EUS 4444

180-184 Kensington High Street, London W8 WES 0051
Henlys Corner, North Circular Road NW11 FIN 0081
The Hyde, Hendon NW9 COL 4031
Parkway, Regents Park, NW1 GUL 5721

Henlys Roundabout, Hounslow West, Middlesex HOU 5445
Bicester Road, Aylesbury, Aylesbury 4727
Andover Garages Ltd. Town Station Yard, Andover. Tel: 3783
1-5 Peter Street, Manchester. BLA 7843

England's Leading Motor Agents • Branches throughout the Country

LARGEST ROVER DISTRIBUTORS