

ROVERBLADET

Nummer 114 (sommaren 2019) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



Rover Club of Sweden

Ordförande

Bert Rudal
Mölnaldsvägen 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

Referensbibliotek

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

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

Ansvarig utgivare:

Bert Rudal

Kassör

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

Ledamot

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

Ledamot

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 64 Göteborg
anders.albihn@yahoo.co.uk

Ledamot

Tomas Vemmenby
Ludvikagatan 41
252 63 Helsingborg
Tel 0738 - 25 51 10
tomas.vemmenby@gmail.com

Ledamot

Thomas Eckered
Österby By 16
193 91 Sigtuna
Tel 08 - 592 541 06
thomas.eckered@telia.com

Revisor

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

RCoS Bilförmedling

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

Revisorssuppleant

Vakant

Kontaktman för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)

Bengt Karlsson
Fläddervägen 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
E-post: 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
Segeberindsgatan 26
416 53 Göteborg
Tel 0707-79 82 88

Rover 600

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

Rover 200/400

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

Webmaster

Carola Pettersson
Skiftingegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 016 - 13 20 45

Rover 75

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

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

Rover Club of Sweden på Internet.

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

www.roverklubben.se.

Ansvarig är Carola Pettersson

Kommer du inte åt medlemssidorna? Det kan bero på att vi inte har fått din e-postadress. Sänd den till **carolapettersson.se@gmail.com** så kommer inloggningsuppgifter till dig.

På medlemssidorna finns bland annat medlemsförteckning och bilregister med medlemmarnas bilar. Bra att ha till hands när du är ute och åker.

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

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

Roverbladets adress

Roverbladet och klubben står fortfarande utan redaktör. Förförre redaktören har satt samman detta nummer. Vi letar och hoppas kunna hitta någon som är villig att ta på sig denna uppgift. Stöd och hjälp utlovas inledningsvis. Är du intresserad av detta intressanta uppdrag? I så fall hör du av dig till vår ordförande.

Ordförandens ruta

Nu har vi tre redaktörer, som skall ansvara för var sitt nummer av Roverbladet. Därför efterlyser vi en fjärde redaktör, för att täcka in fyra nummer om året.

Ger vi endast ut tre nummer, blir vi tvungna att betala moms på tryckningen och det är ju slöseri med klubbkassan.

Nu har jag varit hos Steve i Löddeköpinge två gånger fördelat på två veckor. Först åkte jag ned

med Anders Albihn medtagandes resväskorna till CG, som han tagit över från erbjudandet på vår hemsida. Väskorna fanns lämpligt nog i närheten av mig. Vi passerade Jan Jern på nedvägen för hämtning av klubbens vandringstallrik. Tack för kaffet!

I år förädrades Steve tallriken och han fick den direkt, eftersom han inte kan vara med på årsmötet. I

verkstadens kök pryds nu väggen med tallriken och diplommet.

Nästa tur ned var med Astrid, min P4, för service. På hemvägen vid avfarten till Tylösand gick vägmätaren över till 0, vilket betydde att bilen hade



gått 20 000 mil på 57 år. De senaste 40 åren har den varit en hobbybil och jag har snart varit lycklig ägare i 15 år.

Turen blev 55 mil och det var mer än vad bilen rullade förra året. Det är

inte alls tröttsamt att köra den så långt på en dag. I snitt har jag kört den 200 mil om året, vilket väl är normalt för en veteran. Det har varit besök på träffar och nöjeskörning på småvägar. Bilen har genom åren uppmärksammats både i press och TV, där jag medverkade i ett bilprogram. Den skulle också ha varit med i filmen om Bossehögen, men tyvärr lades filmen ned strax innan inspelningarna skulle börja.

Bert

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Bengt Alfredsson, Erik Graver, Michael Schollin, Gunnar Ahlqvist, CG Olsson

Manusstopp

Nr 115 15 aug, ute i september

Nr 116 15 nov, ute i december

Nr 117 15 februari, ute i mars

Nr 118 15 maj, ute i juni

Som ni ser är det gott om tid att sända in material.

Handskrivna, maskinskrivna, e-post, lösa lappar allt går bra. Bara greppa pennan och kom igen.

Jag vill ta tillfället i akt och uppmaner att om ni åker på en träff kan ni ta några bilder till Roverbladet och skicka till redaktionen.

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

Omslaget föreställer:

Är detta första gången vi inte har en Rover på framsidan? Detta är en Morris Minor Van. Bilden är tagen av Bengt Alfredsson 1988 under en resa i Wales och England. Hela reseberättelsen finns i detta nummer. Läs och njut.

Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida kan alla medlemmar, efter inloggning, se vilka bilar som finns i klubben och vem som är ägare. Listan är långt ifrån fullständig och korrekt.

Gå in på listan och kontrollera att du står för rätt bil(ar). Du kan själv rätta till uppgifterna. Lägg gärna till en bild om sådan saknas.

Behöver du hjälp så kontaktar du Carola Pettersson. Hon hjälper gärna till.

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

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

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

Mats Johansson
Norra Esplanden 14
57431 vetlanda
Tel 0703-31 36 29

Service för din Rover

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

Nästa nummer utkommer i september 2019

Metalliskt ljud, lysande varningslampor och lukten av bränt gummi

Vågar man köpa en bil vars motor låter som en trasig gräsklippare? Jag gjorde det, eftersom jag helt enkelt lät mig lockas av bilens utseende. Så här gick det.

Det var juli i fjol. Min Rover 75 med fyrcylindrig turbomotor och

att det ändå var servopumpen som orsakade ljudet.

När jag öppnade huven uppenbarade sig också lösningen på servopumpens måttliga funktion: En slang hade dragits från ventilen i påfyllningslocken till en coca-cola-

slog jag till ändå.

- Den heter Goldeneye, sade mannen, känslösamt när vi skrev på papperen. Jag lyckades pruta ner priset ordentligt, eftersom kamremshytet var long overdue.

Lysande varningslampor och



trasig topplockspackning var inget att åka på semester med. I stället för att köpa en VW, tittade jag på en enligt mitt tycke mycket vacker Rover 75 2,5 V6. Det var bara ett problem med bilen, servopumpen var på väg att lägga av och lät illa. "En baggis", tänkte jag.

Väl framme bad jag ägaren, en man i sina bästa år, att starta upp bilen. Motorn lät mycket värre än väntat: "klacketi-klacketi-klacketi-klack", ett högt metalliskt ljud, helt annorlunda än ett kärvande hjullager. Jag tyckte dock att det lät som om ljudet kom från ett högre beläget ställe i motorrummet, jag antog därför

flaska, som var fästad till torpedväggen med ett buntband. Systemet fungerade så att när servopumpen hade hostat upp ungefär 3-4 dl olja, nog att fylla flaskan till hälften, tog man loss den och hällde oljan tillbaka i behållaren. Denna procedur fick naturligtvis upprepas med jämna mellanrum.

- Är du säker på att det bara är servopumpen, frågade min sambo Elin. Jag var inte riktigt säker. Bländad som jag var av den ljusa karossen (av Rover kallad white gold metallic) och den beige skinninteriören (av Rover kallad sandstone) som kontrasterade så vackert mot den mörka träpanelen,

lukten av bränt gummi

Bilen lät självklart förskräckligt hela vägen hem. Dagen efter körde jag upp mot Mike Kelland i Gävle, som hade en begagnad servopump som han dessutom kunde hjälpa mig att montera. Efter att ha passerat Uppsala började varningslampan för krockkuddarna att lysa. Sedan ABS-bromsarna och sedan en massa andra lampor. Jag antog att servopumpen hade lagt av helt och att generatorremmen hade slitits av. Lukten av bränt gummi bekräftade detta. Jag svängde av på första avfart, innan bilen hann själv dö. Sedan ringde jag bägaren.

Skam den som ger sig, ungefär 45 minuter senare var bilen och jag på väg till Mikes residens i Gävle. Bilen på bärgarens flak och jag i framsätet.

Väl framme i Gävle började vi genast jobba. Mike pekade på de delar som behövde plockas bort för att komma åt servopumpen, sedan började vi båda att skruva. Vid det här laget var det dock inte bara servopumpen som fick bytas. Generator-

Sanningens ögonblick
Resten var förhållandevis straight forward. Vi fortsatte skruva allt på plats, inklusive servopumpen, tills klockan blev 17.30. Sedan var tiden inne för det magiska ögonblicket. Var det den nu utbytta servopumpen som var upphovet till det förskräckliga ljudet? Jag bad en bön, trampade in kopplingspedalen och vred om nyckeln.

runt och levde sitt eget liv, något som förklarar det förskräckliga ljudet. Det blev enligt honom ett pilligt jobb att få hop det hela, men bilen startade utan problem. Carlos beskriver det som ett mirakel att motorn överlevde denna vanskötsel som den utsattes för.

Jag utsatte sedan bilen för något av det tuffaste stresstestet man kan utsätta en bil för: Att köra in till



remmen hade slitits av och delvis smält. Efter att ha hämtat en ny från Mekonomen, fortsatte skruvandet tills Mike insåg att vi behövde skruva loss motorfästet för att komma åt remmen.

Det var då vi kom att tänka på Carlos Romero, en mycket skicklig mekaniker med lång erfarenhet med Rover. Stämningen i garaget höjdes avsevärt när vi såg en Volvo PV komma glidande med Carlos bakom ratten.

Motorlyftet gjordes enkelt genom att skruva loss motorfästet, höja motorn underifrån med en domkraft och sedan skruva fast den till en högre punkt i karossen. Ingen av oss hade själva kommit på den idén. Carlos hade också bra koll på hur generatorremmen skulle trädas på alla kugghjul. Jag tackade för hjälpen och passade på att boka tid för kamremsbyte hos Carlos.

”Vrooom, klacketi-klacketi-klacketi-klack...” Mike gjorde tecken åt mig att stänga av motorn. Han hade vänligheten både att upplåta sitt garage till Goldeneye i några dagar och att skjutsa mig till Gävle järnvägsstation. Jag antog ganska lugnt att det måste vara något med kamrem och spännare ändå.

Carlos bärgade bilen hem till sitt garage efter någon vecka. Under tiden diagnosticerade Mike bilen och upptäckte att fläkten bara fungerade på högsta varv, krismodus så att säga. Då är motorn 108 grader varm. Mike plockade bort kofångaren fram och lagade fläktdelarna. Jag åkte på semester i en – javisst – en ’05 VW Passat 2.0 TFSI.

Flera veckor senare började Carlos arbetet med att byta kamrem, då kunde han konstatera att spännehjulet helt enkelt hade skilts ifrån spännaren. Den lösa ringen hoppade

Stockholm en måndag morgon. Bilen klarade testet med beröm godkänd, motorns temperatur översteg aldrig 92 grader. Hur jag vet det?

Jag loggade in mig i bilens diagnossystem. Så här gör du: Tryck in pinnen till kilometerräknaren, vrid sedan tändningsnyckeln ett snäpp medsols. Sedan trycker du tills du ser siffran 19 i displayen. När displayen byter modus, trycker du tills du ser siffran 7. Displayen visar nu exakt motortemperatur.

Bilen har fungerat klockrent ever since. Men den lever bara tack vare Mike och Carlos.

Min 1.8 Turbo blev väldigt bra och gick genom besiktningen utan anmärkningar. Men det är en annan historia.

Erik Graver

Köp en begagnad Rover 75

Du kommer inte alltid att ångra dig

Rover 75 är kanske den vackraste bil Rover någonsin byggt, så andra i Rover-familjen får ursäkta om jag som en i 75:ans stora fan-club breder ut mig ytterligare på forumet med lovsång till just denna eleganta lyxbil och seriöse utmanare av både Jaguar och Mercedes.

20 år efter att Rover 75 drog in som en bländande komet på bilhimlen och 15 år efter att dess stjärna slocknat, har priset dalat från 249 900:- till mindre än en tiondel av det priset. Men tidens tand, och mer eller mindre försiktiga bilförare/ägare har gjort att en hugad spekulant på Rover 75 idag får räkna med att behöva lägga en vacker slant utöver inköpspriset på mellan 15- och 20 000:-, beroende på körsträcka och skick.

Att spendera dubbla inköps-summa i reparationer för att få bilen upp till sin forna glans är inget ovanligt, men när detta är gjort och räkningen har svidit över, kör man som en kung och dessutom med tillfredsställelsen av att veta sig ha räddat en bil över den knepiga körsträckan mellan Bruksbil och Classic fram till, förhoppningsvis, Veteran!

Med tanke på det ovan sagda kan det därför med fog argumenteras att det inte bör avskräcka att lägga ut lite mer i inköpspris än vad som vanligen begärs i annonserna OM det med fog kan styrkas att det är en välhållen bil med gedigen dokumentation som erbjuds till salu. "It all depends", som de säger.

Fel och brister kommer fortlöpande på alla äldre bilar och hur väl man står sig i detta lotteri beror kanske också på vilken typ av bilägare man är? En del kan ju fixa själv.

Själv är jag en Puts&Studs-ägare. För Puts&Studs-släktet är en skinande ren och blank bil A och O.

Puts&Studsaren kan lägga hur mycket tid och energi som helst på tvättning och schamponering, polering och vaxning, svärtning av däcksidor och gnickning och gnidning med Autosol på redan blanka kromlister och backspeglar.

Dammsugning av kupén i bilen går före både kök och vardagsrum och applicering av lädersåpa/balsam tajmas noga in med årstiden och yttertemperaturen. P&S:aren har alltid en flaska vatten samt pappersservetter sedan förra besöket på McDonalds, sparade i bilen, i-och-för borttagandet av fågelträck som ALLTID träffar just hans/hennes bil (notera att begreppet "hen" inte används. Hen är höna på engelska. Inget annat).

Puts&Studsaren parkerar ALDRIG under ett träd och förlägger sin dagliga motion till att hitta den mest avlägsna parkeringsrutan varifrån det gärna går tre gånger längre än nödvändigt för att försöka undvika dörruppslag från andra i den egna bilen. Vid återvändandet från den långa promenaden, lastad med varor(i regnet) blir Puts&Studs:aren alltid lika förvånad över att finna en annan bil parkerad kloss intill den egna på en annars öde del av parkeringsplatsen och går då över sin bil med ljus och lykta för att hitta ev. nya skråmor, samt antecknar nogsamt färg och registreringsnummer på bilen som haft fräckheten att parkera för nära.

Andra är mer lagda åt Själv-mekar hållet.

För Själv-mekaren är inget omöjligt. Fastrostade bultar är en utmaning som överkoms med relativt jämnmod. Arbetsställningar i det klaustrofobiskt mörka utrymmet under läckande bilar på ett iskallt cementgolv, vilket skulle fått en vilken som helst utbrytarkung

att tankfullt bita sig i underläppen, tages som en naturlig del av bilägandet. Nödvändigheten av att behöva lossa två, tre komponenter för att komma åt en fjärde, och att sedan montera tillbaka allt i riktig räckeföljd och i exakta vinklar med rätt vridmoment, är något som detta specimen återger med samma välbehag i rösten som talades det om en bättre tre-rätters middag avnjuten på Källaren Freden. Själv-mekaren älskar den lite metalliska stunsen som uppstår då svartoljiga fingrar doppas i grön "Swarfega". Dito skramlet från det tandade blecket då papperet rivs av från torkpappersrullen. En renande, metafysisk upplevelse som kröner fyra timmars arbete, efter avslutat lönearbete, väl att märka, med det där lilla extra. Samt den uppenbara bonusen av att ha sparat sig en "pretty penny".

Puts&Studs-typen är hemligt avundsjuk på Själv-mekaren, men lider i tysthet. De i Själv-mekarens ögon fullständigt onödiga verkstadsräkningarna betalas (nästan) utan att knota, sätts in i pärmen och glöms sedan genast bort, för nöjet att kunna sätta nyckeln i tändningslåset och bara tuta & köra. Puts&Studsarens hemliga förtjusning är vetskapen att Själv-mekaren får svida i i samma utsträckning som han själv vid pumpen. Men innerst inne gnager en känsla av otillräcklighet...

En del kanske känner igen sig lite i bägge de här schablonerna, eller ingen, men nog skulle kanske undertecknad behöva lite mer olja på tassarna än vad som nu är fallet, kan tro?

But I digress! Tillbaka till inköpspris och standard på begagnade Rover 75!

Jag har i dagsläget tre -75:or. En -99:a, en -00:a och en -01:a, dvs. alla från åren före "Project Drive", besparingspaketet som Rover MG implementerade redan år 2000, men som inte började påverka -75:orna förrän i januari 2001 och som först fick full effekt 2003, om jag läst min Roverhistoria rätt ("Rover 75 and MG ZT: The Complete Story" av James Taylor. www.crowood.com).

Som Puts&Studs-ägare skulle jag inte kunna leva med mig själv i full vetskap om att instrument-brädans trä i själva verket är välliknande plastimitation, att Roverdekalerna, som skulle varit där, inpräntade i nackstödens läder, saknas i min bil eller att (Flämt!) spegeln bakom solskyddet saknar belysning då jag behagar fälla upp skyddslocket för att kontrollera att vaxet håller mustascherna piggelina. I mean to say.... what, what?!

Här nedan följer mina erfarenheter av inköpspris och kostnader för reparationer som behövdes för att få bilen fin igen. Det tar emot lite att prata om penningssummor. För när allt kommer omkring, vad betyder väl pengar bland Gentlemen? (Å-hm). Själv-mekaren kunde säkert ha sluppit undan med halva summan jag lade på upprustning av mina klenoder. Men jag tror kanske att det kan ställa ägandet av en entusiastbil lite i perspektiv, och kanske någon känner igen sig? Bara lite, lite grand..? Hur som helst tror jag nedanstående belyser min tes att det är bättre att lägga lite mer i inköpspris än att bli nödgad att reparera upp i efterhand. Om det går.

Min första Rover -75 Connoisseur, 2.0 Litre, 150Hk bensinare i British Racing Green (variation. Se ovan nämnda Roverbok!) med Sandstone Beige interiör och av den ädla årgången 2001, byggd i Longbridge (nr 203842) och inköptes 2012-09-22 för det facila priset av 22 000:- (Hmm..mycket 2:or där). Bilen hade då rullat 14 300 mil.

Bilen hade många små skönhetsfel och en del lite större som krävde utsugning av bucklor i dörrarna, byte av motorhuv där en elak buckla i den dubbelvikta plåten i framkant var

omöjlig att göra något åt, samt byte av grill och öppningsmekanism. Plastomfattning runt dimljusen saknades. Säljaren hävdade dock bestämt att bilen aldrig varit krockad. Vidare hade denna smaragd ett brett 1.5m långsgående skrapmärke som sträckte sig från den vänstra bakdörrens framkant över halva bakskärm. Parkeringsskada, hävdade säljaren.

Omlackering av ny motorhuv samt vänster bakdörr-och skärm och även bakre stötfångare, med efterföljande lackkonservering av marknadsledande "Permashine", med vilket övriga delar redan behandlats några år tidigare, grävde ett djupt hål i plånboken. Lagg därtill fullskalig Dinitrolbehandling samt en efterlängtnad växelspaxknopp i trä att matcha träratten, och jag var nu uppe i nästan *dubbla inköpspriset för renoveringen!*

Min andra Rover -75 Connoisseur 2.0 Litre, 150 Hk bensinare i Copper Leaf Red med Ash Grey interiör, bygd i Cowly 1999 (nr.107398), inköptes 2016-12-08 för 15 000:- efter att ha rullat 17 400 mil.

Denna vagn hade behandlats varsammare av tidigare ägare och hade bara små bucklor efter dörruppslag samt stenskott som jag kunde leva med och bättra själv. Men kamremsbyte med allt som där hör till (spännrulle, vattenpump, drivrem etc.) samt renovering av AC, byte av övre länkarbak (Ouch!), svetsning av rost i balkar samt underrederbehandling och byte av termostat var nödvändigt för att få bilen upp till standard, och -vips!- *dubbla inköpspriset igen*, plus lite till! Faktiskt lite mer än den första.

Min tredje Rover -75 Connoisseur 2.5 Litre 177 Hk bensinare automat i Old English White (eller Arran White som färgen hette "over there") bygd i Cowly år 2000 (nr 162591) inköptes 2017-08-14 för 16 000:-, efter att ha rullat 20 000 modiga mil.

Men nu hade jag väl lärt mig min läxa ändå? Icke! Jag såg bara det hon kunde bli och vad hon var, var henne förlåtet. För sådan är kärleken. Dessutom; solid-lacker är lättare att bättra själv och vid det här laget var

jag något mer luttrad än då jag först föll i farstun för Hennes Majestät i British Racing Green.

Den Vita har nästan lika många blemmor, men dem har jag bestämt att jag kan leva med och har inte gjort något åt det kosmetiska. Ännu. Så djupt kan man falla när man har fler än en älskarinna att underhålla. Och Daddy är inte gjord av pengar! Ändå är jag redan uppe i *en summa motsvarande inköpspriset*. Ett kamremsbyte bedömdes nödvändigt då en slarvig anteckning utan stämpel i servicehandboken tydde på att bytet, om det alls gjorts, utförts av någon oauktorerad, en misstanke som besannades då bara en av tre remmar bytts och att denna till yttermera visso hade en skadad kugge. De övriga två var torra, och drivrem och vattenpump var heller inte bytta.

Om ni ursäktar en gammal bilvärldens Lothario för att komma med råd där sådana inte har efterfrågats och när det finns bilälskare mycket bättre skickade att komma med sådana än Yours Truly, låt mig trots allt fortsättas med att säga följande:

Jag skulle inte köpa en 2.0 Litre igen. Den är mycket slöare än 2.5 Litre och drar bara marginellt mindre bränsle än min 2.5 - som visserligen är automatväxlad där de andra har manuell låda - men ändå.

Jag skulle troligen inte köpa en -75:a som inte tidigare varit underrederbehandlad.

Jag skulle starkt överväga att hellre lägga mer i inköpspris på en bil vars standard berättigar priset än att köpa något billigare som inte är så väldokumenterad och med fler skavanker att åtgärda i efterhand.

Nu är det så att jag inte ska ha några fler Rover -75. Tror jag. Pewter Grey med Sandstone Beige interiör och träratt kunde ju vara fint, men.... nej. Då får någon av de andra gå vidare först.

Men SKULLE jag till äventyrs köpa en Rover -75 igen så skulle jag nog hellre göra det från någon av er, kära kamrater i Roverklubben, med välskötta och dokumenterade bilar, än via "Blocket.se". Och som sagt, hellre lägga lite mer i inköpspris än 2-3 gånger inköpspriset i reparationer efteråt!

Michael Schollin

Repris från Roverbladet 2001

Rover och BMW

Denna artikel var med i Roverbladet 2001, snart 20 år sedan. Intressant läsning och nu vet ju hur det gick

Efter samtal med flera i MG Rovers, som tillverkaren nu heter, nya ledning under de senaste månaderna är det inte utan en viss beundran man kan följa hur produktionen av 75 sedan oktober är i full gång i Longbridge. Man har tom lyckats få bort några flaskhalsar från produktionen i Cowley. Detta bådar ju gott eftersom Rover 75 redan fått flera europeiska utmärkelser för sin ledande tillverkningskvalitet i denna fabrik.

Den stora, och fortfarande obesvarade, frågan är dock hur man rimligen ska kunna begripliggöra BMWs handlande ur bla företags-ekonomiskt perspektiv. Att göra anspråk på en djupare förståelse från en utomståendes synvinkel är naturligtvis orimligt, men vad som värre är att mycket talar för att denna oförmåga delas av många bland BMWs mindre ägare samt, den till stor del före detta, ledning. Denna artikel vill dock bla peka på några sakförhållande som kanske kan ge upphov till fler synpunkter.

Tidsperspektivet

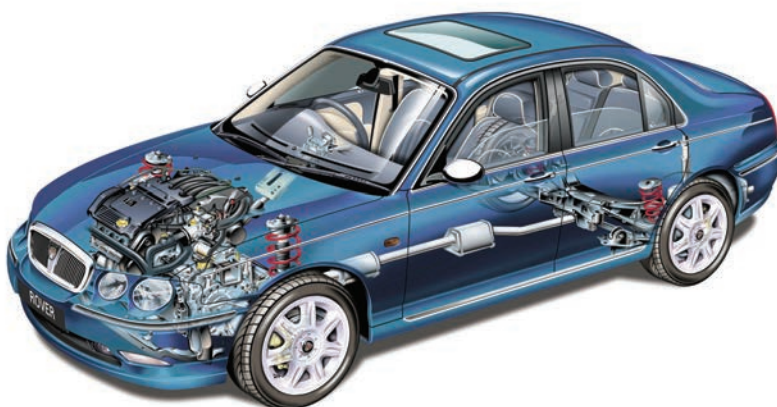
När BMW gick in i Rover hade man att göra med en volymmässigt jämnstor tillverkare med vilken man inte hade någon konstruktions- eller delkomponentssamhörighet. Rover byggde framhjulsdrivna bilar med ett långt utvecklat samarbete med Honda. Att fullt ut uppnå samordningsvinster med BMW-produkter skulle ta 12 – 15 år. Detta är inget långt tidsperspektiv inom bilindustrin då varje modell tar omkring fem år att utveckla. Även om allt skulle gå bra hade BMW tagit på sig en gigantisk uppgift som bättre varit lämpad för en jättekoncern. Att hoppa av i panik, som nu skedde, kan ur ett tidsmässigt investerings-

perspektiv ses som exempel på planlös kapitalförstöring.

Identitetsaspekter

När BMW "trängde sig före" Honda in i Rover hade Honda väldiga problem med sitt bristande säkerhetstänkande. BMW sågs av många som ett steg i rätt riktning för att återupprätta Rovers goda namn från tex. P4,

att BMW skulle, som liten tillverkare, vilja uppnå större volymer på sina komponenter genom att göra Rover till en "BMW med eget fram- och bakparti samt inredning". Rover skulle fintrimmas mot lyxig komfort och BMW hålla fast sina prestanda-orienterade "hetsmodeller" för Autobahn. Av detta blev det, som alla vet, ingenting. Rover skulle inte få



P5 och P6 modellerna när det gäller kvalitet och säkerhet. Något som de snabbt rostande Honda-produkterna knappast skulle lyckas med.

De med ett industrihistoriskt intresse kunde också konstatera att Rover och BMW delade rollen som världsledande pionjärer inom jetmotorteknologin. Här har Rovers mycket tidiga insatser, före BMW, ofta glömts bort.

Psykologiskt kunde kanske en viss ömsesidig belastning anas från världskrig och annat elände, men nu var vi ju alla moderna européer där samgåendet kunde ses som en seger över all nationalistisk egoism.

Samordningsfördelar

Den vanligaste uppfattningen var nog

inkräkta på BMWs identitet!

Detta skulle stå BMW extremt dyrt, men för Rover gav det ju den fördelen att vi nu har Rover 75 som är en världsledande modern framhjulsdriven lyxibil medan BMW blir alltmer konstruktionsmässigt isolerat i det bakhjulsdrivna (bakvända) hörn som man själv målat in sig i. Det är ju ingen hemlighet att BMW och Mercedes gjort sig beroende av bakhjulsdriften för att kunna förse sina bilar med jättemotorer för hemmamarknaden.

Att lägga ned sina M3 och M5 modeller skulle för BMW troligen innebära att även de mer "normala" modellerna fick svårt att hävda sig.

Med andra ord gjorde inte BMWs högprestandaidentitet samordningen

med Rover lättare. Det kan även tilläggas som allmän reflektion att BMW och Mercedes gör stort reklamässigt väsen av all dyr elektronik man lyckats (tvingats) bygga in i sina bakhjulsdrivna konstruktioner med frontmotor för att maskera dessas kinetiska tillkortakommanden. Det kan tyckas motsäggelsefullt att ”dynamisk körglädje”

Kina! Att montera ned en nästan färdig tillverkningslina för nya Minin i Longbridge och flytta denna till Cowley och dessutom involvera Rover 75 i denna bisarra rockad vittnar ju inte om någon större känsla för logistik.

BMW:s tveksamma uppfattning om hur man sprider valutaexponering visar ju även i de modeller som

med ”kassaskåpskänsla” samtidigt som det är en hypermodern bil i absolut världsklass när det gäller komfort, säkerhet kvalitet etc. Ingen bil tycks ha fått så många internationella utmärkelser. Bilen har redan enligt internationell motorpress uppnått ”kultstatus”! Inbitna Mercedesägare som köpt 75 säger ”mer Mercedes än Mercedes egen nya C-klass”, vilket bör vara goda vitsord från denna kategori. Rover 75 är faktiskt den ”avstressningsmaskin” som reklamen talar om. Bilen tyck inte höra hemma i den ”turbomatade magsårsfilen” där så många spoilerprydda bilar jagar hundradelar i Europas storstäder. Det handlar istället om avspänd värdighet, eftertänksamhet och livskvalitet.

Marknadsstrategiskt ska man nog ta vara på denna nisch där det knappast finns några konkurrenter. Istället för snabba marknadsandelar fram och tillbaka bör man försöka behålla en stabil kundkrets som identifierar

sig och sin livsstil med produkten (jfr Mercedes).

Det förtjänar att understrykas att Rover 75 inte är en tysk eller japansk konstruktion utan kommer i allt väsentligt från Rovers konstruktörer i Gaydon. Inom BMW koncernen gällde också 75 som ”Benchmarkmodell” dvs. målnivå för nästa nya BMW bil. När det gäller BMW:s roll är utan tvivel det mest fatala misstaget underlåtenheten att lansera 75-modellen på USA-marknaden!

Istället för dyra och utsiktslösa försök av BMW i Formula 1 skulle givetvis resurser satsats på att Rover 75 introducerats i BMW:s nordamerikanska återförsäljarnät samtidigt med europaintroduktionen. Möjligen skulle denna självklara åtgärd kunna ha gjort att BMW inte behövt lämna Rover och därmed besparat sina återförsäljare enorma kostnader.

Rovers Sverigemarknad och



består av att stabiliserande elektronik alltmer tar över förarens roll. Att sedan bakhjulsdrift ger ökad transmissionsvikt, lägre drivhjulseffekt, lägre drivhjulbelastning, lastväxlingsreaktioner etc. glöms, i motsats till nästan hela den övriga bilvärlden, bort!

Valutaperspektivet

Det omedelbara motivet för BMW:s handlande är naturligtvis den starka brittiska valutan. På kort sikt har man givetvis rätt, men investeringar i bilindustrin är inte kortsiktiga.

Dagens finansklimat driver dock upp en kortsiktighet i tex. ”den nya ekonomin”, vilket smittar av sig på delar av näringslivet som absolut inte klarar detta perspektiv. Detta måste dock ses som märkligt att BMW envisas med den nya Minin vilken blir en mycket löneintensiv produkt med tanke på dess prisläge. Denna bil borde göras i ett asiatiskt land, tex.

tillverkas i Nordamerika (det finns ju ofta en koppling mellan dollar och pund) som ju knappast är lönsamma. Efterklokhet är ju inte svår att uppnå, men att sprida riskerna till tex. Ungern där såväl BMW som Rover kunde haft parallellproduktion av mycket närbesläktade produkter, enligt ovan, skulle givetvis öka BMW:s överlevnadsmöjligheter.

Rover75s marknadsidentitet – Mozarteffekt på fyra hjul

Glädjeämnet för Roverentusiaster heter givetvis 75. Denna modell ska man vara glad för att BMW investerade i, även om den blev mycket dyr att ta fram och inte skulle kunnat ge BMW några större samordningsfördelar (om inte den nya 5-serien blivit en ”klonad 75”, vilket med tanke på framhjulsdriiften verkar uteslutet).

Som ägare till denna bil blir man mer och mer övertygad om dess förtjänster. Man får en klassisk Rover

begreppet ”återförsäljardemokrati”

BMW dras med en extrem ägarstruktur där en familj närmar sig 50% ägande. I Sverige lyckades BMW ”locka med” sig cirka 44 återförsäljare på Rover. Münchens tack för detta blev att utan förvarning ”lägga locket på” och vägra återförsäljarna att enligt avtal fabriksbeställa bilar. Endast inestående lager skulle säljas. Samtidigt talas det

hos BMW i England, ”Bee Em Trouble You” dök upp igen. Det märkliga från svensk synpunkt kan dock tyckas vara hur total maktlös återförsäljarorganisationen var. BMWs ledning tycktes helt obekymrad över deras, liksom kundernas existens.

I Tyskland lär en rättslig process av ca 170 återförsäljare drivas mot BMW, vilket inte kommer att underlätta en kommande försäljning av BMW koncernen. I Sverige tycks återförsäljarna i

bottenplatta för ersättaren till 25 och 45 för 2004, redan tecknats med ”en världskoncern” vars identitet kommer att presenteras i samband med introduktionen av nya modeller i vår.

För svenskt vidkommande kommer den nya dansk/svenska generalagenten att upprätta huvudkontor i Malmö och befintliga svenska återförsäljare kan teckna ett treårsavtal avseende

MG Rovers representation. För Roverägarna i vårt land är det givetvis bra att de allra flesta fortsätter. I likhet med tidigare importörs, BMW Solna, prognos räknar man med att växa i Sverige. BMW Group förutspådde officiellt i början av året att Rover skulle gå om BMW i Sverige inom några år! Man får väl utgå från att BMW, i överensstämmelse med sina uttalade ”fair-play” åtagande, inte motarbetar en sådan utveckling. För övrigt gynnas ju BMW av detta då man har ett antal miljarder att inkas-



ROVER 75 INTERIOR CONNOISSEUR - OXFORD LEATHER UPHOLSTERY

RGS/0199/100

A Rover Group Corporate Communications (01926 482420) photograph. Copyright free for editorial purposes, not for unauthorised resale. For any other use, prior written permission is required.

vid presskonferens i Tyskland om ”den engelska patienten”. Skrivna order kunde inte effektueras etc.

Graden av brist på professionalism gav snabbt upphov till frågan vem som egentligen skulle diagnostiseras som patient!

Samtidigt figurerade i internationell massmedia uppgifter om att tyska näringslivet gått med på 40 – 50 miljarder i skadestånd till ”mindre frivilliga fd medarbetare i randiga arbetskläder” inom tysk industri på 40-talet. Kostnaden skulle indirekt komma att belasta kunder i den tyska industrin. Tanken på ett modernt, upplyst Europa utan nationalistisk egoism tycktes hemsökas av spöken från det förflutna.

I England hölls demonstrationer och det välkända begreppet, använt i samband med tillförlitlighetsproblem

”god svensk tradition” fogat sig i sina, av BMW beslutande, öden sagt till sina kunder att ”vi vet ingenting” och att ”detta blir mycket dyrt för oss”!

Framtiden och MG Rover

Den övergripande strategin blir att lägga över mycket mer på MG namnet och tillverka de högpstandabilar som BMW inte tycks velat släppa pga. interna konkurrensproblem (!) Rover 75s identitet som lyxig komfortbil kommer troligen betonas ytterligare, medan tex. 25 modellen kommer som MG med KV6 motorn.

Ett ökat oberoende plus en mer helengelsk identitet kan säkert räknas på plussidan. Men ett samarbete med en stor tillverkare är givetvis ofrånkomligt. Enligt tidningen ”MG World” har ett förhandlingsavtal, avseende delad

sera den dagen Rover åter går med vinst. Roverkoncernen var de facto vinstgivande innan BMWs intåg!

Att MG Rover blir en mindre koncern med ännu starkare brittisk karaktär välkomnas säkert av såväl Rover som MG ägare. Den nya ledningen kommer förlita sig mer på entusiasm och begåvning än på storlek, vilket inte behöver vara av ondo för Rover MG entusiasten.

Det ska avslutningsvis ges en eloge till de nya ansvarigas professionalism i sammanhanget genom att poängtera att ingen av dessa vid något tillfälle gav uttryck för någon kritik mot BMW. Hur man än ser på vad som varit är det som vanligt endast framtiden som räknas och denna blir för en del roligare om det tillverkas äkta engelska bilar!

Fd BMW kund

Till salu

Till Rover 620ti

Starmotor, generator, ljusinsats hö sida, kylarpaket

Leif

Tel 0705 - 10 34 15

leif.rover@gmail.com

Rover 75 Conneisseur årsm. 2000

2,5 lit man. 18 500 mil. Väl servad. Ny bes. Mycket fint skick. Träratt. Nytt batteri. Bytt VIS-motor och renoverad startnyckel. Nästan nya vinterdäck medföljer. Bilen säljes p.g.a. ägarens ålder.

Prisidé 29 000 kr. Helst mailsvar

lars.lyrvall@telia.com

Fler bilder kan skickas.

Medl. 1610 Lars Lyrvall

Tel 0706-67 39 64 (Borlänge)



Med en strålände vårsol, men en kylig vind från nordväst, samlades 24 glada Roverfantaster på kafé Lotta på Åsen för att dricka kaffe, prata bil och umgås i största allmänhet.

Lotta på Åsen ligger strax utanför Ljungbyhed, vilket gjorde att flera medlemmar från mellan- och norra Skåne passade på att dyka upp och bekanta sig. Åsa och Jan Jern från Kvidinge hade valt kaffestället denna gång och hade bokat det f.d. Stallet på stället, så att vi alla kunde sitta tillsammans och där även hundar var välkomna.

Överslagsmässigt kunde jag räkna till tre P6:or, en SD1, en 800, sex 75 Saloon och en 75 Tourer samt en MGF. Inte så dåligt!

Stort tack till Åsa och Jan för ett trevligt valt ställe och samvaro. Nästa kaffetur blir 2 juni. Då är det herrskapet Gun och Yngve Hägg som utser kaffeställe och

Anders Palmkvist som är behjälplig med mailutskicken. Vi ses kanske då!

*Gunnar & Catarina Ahlqvist
Beddingstrand*

Kaffedags på åsen



*Några av de Rover som mötte upp kaffeträffen
Saaben i förgrunden tillhör faktiskt en Roverägare som ännu inte tagit fram sin Rover
för sommaren*

En varg i fårakläder

En Rover 75 1,8 T erbjuder fartresurser som klär bilen ganska väl, särskilt från låga varv. Tack vare turbon, kan dock bilens prestanda förbättras från trevliga övre medelklass-prestanda till snudd på Bentley-likartade fartresurser. Uppgraderingen tar dig ungefär lika lång tid att utföra som att dra en kopp Earl Grey. Kostnaden motsvarar ungefär ett års förbrukning av samma dryck.

av Erik Graver

Inget slår en engelsk lyxbil. Mjuka skinnstolar, mörkt trä och tyst gång ger en ombonad känsla. Har man i tillägg en acceleration som gör att närgångna bilister försvinner i backspegeln, är lyxkänslan komplett. Dock är de flesta, inklusive mig, inte tillräckligt förmögna att köpa en Bentley. Inte ens en begagnad. Därför köpte jag en 2001 Rover 75 2,5 V6 med bara 8 700 mil på mätaren i juni 2014, som har alla de ovan nämnda egenskaper!

En V6:a förlorad

Katastrofen inträffade en vacker dag i augusti två år senare. Jag var på väg hem från jobbet i Eskilstuna och svängde av från E20 på avfarten mot 55:an i min Rover 75 V6:a. Avfarten går över i en mycket skarp vänstersväng, som jag tänkte att bilen skulle kunna ta sig genom utan svårigheter. Det hade nog gått bra, vore det inte för den stora oljepölen mitt i vägen. Nu är bilen 1x1x1 meter stor och ligger hos en bildemontering i Eskilstuna.

Nu började jakten på en ny bil. Jag sneglade lite på en Alfa Romeo 155, men i slutändan blev det naturligtvis en Rover 75. Eftersom jag använder bilen till och från jobbet, försökte jag hitta en bil som drar lite mindre bränsle. Det blev en mörk röd metallic Rover 75 1,8 Turbo. Om sanningen ska fram, hade jag också andra tankar än lägre bränslekonsumtion med införskaffandet av en Rover med turbomotor. Men, first things first.

Project Drive

Jag kom överens med försäkringsbolaget om att byta fälgar mellan min nya bil och den som skulle skrotas mot en något mindre utbetalning. Fälgarna som följde med den nya

Rovern var ingen njutning för ögonen. Eftersom den gamla bilen ändå skulle skrotas, tog jag mig

omprogrammerade cpu-enheter på sin egen webbplats, kmaps.co.uk. Jag köpte genast hem en sådan för lite



Rover 75 1,8T med ny cpu: En ulv i fårakläder.

friheten att byta även nackstöden. Till skillnad från nyare nackstöd, har de äldre Rovers logotyp ingjuten i skinnet.

Förklaringen till denna skillnad heter Project Drive, ett sparprogram som drabbade alla Rover 75 som tillverkades från och med 2002. Bland prylarna som försvann, frånsett nackstöden, var emblemen vid b-stolparna, emblemen på bagagerumsluckan, handtaget på passagerarsidan fram och många andra saker. Project Drive skulle kunna vara värt en egen artikel.

Uppgraderingen

Det första jag gjorde när bilen var i min ägo, var att mejla Mike Kelland, mannen i Gävle som vet nästan allt om Rover. Han tipsade mig om Kmaps i England, som säljer

drygt 500 pund inklusive frakt.

Efter någon månad satt jag i bilen på väg till Gävle med min nya cpu i framsätet. Väl framme i Gävle bytte Mike burken åt mig med några enkla handgrepp. Man plockar bort två lock på vänster sida (sett framifrån) intill torpedväggen. Sedan drar man helt enkelt upp cpu:n som ser ut som en platt plåtburk från sitt fack. Man drar loss två sladdar, som påminner om scart-sladdar från den gamla goda tiden, sedan pluggar man i den nya cpu:n och släpper den försiktigt ner i facket.

Ooops

Mike kollade om startspärren fortfarande fungerade genom att lägga silverpapper runt min nyckel för sedan att vrida om. Ingen signal lämnade transpondern i nyckeln och motorn startade heller inte. Efter att

ha överlämnat en Bombay Sapphire och tackat så hemskt mycket för hjälpen, åkte jag hem. När jag svängde in på påfarten till E4:an började hjärtat banka lite snabbare.

Jag motstod frestelsen att trampa plattan i mattan. I stället försökte jag gasa lite lagom ut på motorvägen. Trots detta rusade bilen iväg utan att motorn lät det minsta ansträngd. Det är väl detta engelsmännen menar med "effortless acceleration". Man skulle kunna lägga till "seamless" också, tack vare en ganska smidig manuell växellåda och koppling.

Det roliga tog dock snart slut. Väl ute på motorvägen fortsatte jag att gasa lugnt för att komma upp i 120 km/t och sedan ligga kvar där. Vid ungefär 3 000 varv i femmans växel lade plötsligt turbon av och motorn bromsade. Oh dear! Jag kunde öka farten bara om jag gasade mycket försiktigt. Jag fick åka hem med en känsla av oro i magen. Det visade sig, tack och lov, att det bara var turboslangen som hade hoppat av.

Känslan

En original Rover 75 1,8 Turbo utvecklar 150 hästkrafter vid 5 500 varv per minut och ett vridmoment om 215 Nm vid 2 100 varv/minut. Med den nya mjukvaran ska motorn enligt Kmaps leverera mellan 200 och 215 hästkrafter och 270 Nm vid samma varvtal. Tekniska data från Kmaps talar sitt tydliga språk, men hur det känns är också viktigt.

Och det känns som att den nya mjukvaran ger motorn märkbart högre vridmoment från ungefär 2 000 varv. Den största skillnaden är dock att bilen nu accelererar lika snabbt från låga varv i motlut som på platt mark. Sedan börjar bilen accelerera våldsamt



Till vänster: Bilens cpu. Till höger: En 3 port electronic solenoid boost control.

från ungefär 3 000 varv. Accelerationen fortsätter öka proportionerligt med varvtalet, det vare sig om man kör

i motlut eller på platt mark. Bilen är överlag mer lättkörd och motorn svarar genast när man gasar. Den låter inte alls ansträngd eller stressad, utan det känns som att bilen borde haft denna cpu från början.

Det är svårt att uppskatta hur lång tid bilen tar på sig att komma upp i 100 km/t från 0. Min gamla Rover 75 2,5 V6 med 177 hästkrafter ska klara uppgiften på 8,6 sekunder. En konservativ uppskattning är att min tweekade 75:a med turbo når 100 km/t på strax under 8. Not to shabby, med tanke på att en original 75 1,8 Turbo enligt fabriken accelererar från 0-100 på 9,1 sekunder.

Är det säkert?

Man undrar om motor och drivlina verkligen klarar av detta. Låt oss börja med växellådan. Den är den samma som sitter i bilarna med V6-motorer. Alltså kommer inte växellådan gå sönder. Vad gäller själva motorn, utvecklar Rovers k-serie-motorer nästan 300 hästkrafter i några av Caterhams bilar. Mark Stacey hos Kmaps har själv haft sin uppgraderade 75 1,8T i fyra år och har ännu inte haft någon incident. Det har hellre inte jag, nästan ett år efter min uppgradering.

Räcker det inte med 200-215 hästkrafter? Mark Stacey uppgraderade en Austin Metro med en k-seriemotor med en större turbo från en Nissan 200SX och ny cpu. Resultatet blev 260 hästkrafter och 330 Nm! Motorn visar inga tecken till att bryta ihop. Även denna uppgradering är enligt Mark fullkomligt säker. Som dock rekommenderar nya kolvringar om man ska hämta ut ännu fler hästkrafter.

I varje fall rekommenderar han en ny så kallad 3 port electronic

solenoid boost control. Den kontrollerar övertrycksventilen, eller turbons waste gate, som den heter på originalspråket. Rovers originaldel fungerar inte optimalt med den högre effekten, utan motorn levererar ojämnt vridmo-



Visst påminner interiören i en Rover 75 om betydligt dyrare engelska bilar?

ment och går ryckigt, något jag själv upplevde innan jag fick hem min. Jag gick på Marks rekommendation och köpte en på ebay.co.uk som är standard i Subaru Impreza. Den är dock racingspecificerad.

Är detta lagligt? Effekthöjningen påverkar inte utsläppen, i alla fall inte på tomgång. Alltså klarar man av en besiktning. Dock måste man ju göra en ny registreringsbesiktning om man ska göra allt lagligt. Vid en polis-kontroll med rullande landsväg, om man nu skulle råka ut för det, vankas böter och pålägg om att återställa bilen till originalskick. Som tur är tar det under 10 minuter att byta tillbaka till bilens originella cpu, som du gör klokt i att ha kvar. I så fall kan du ju göra det medan du drar din Earl Grey.

Det är möjligt att man kan skicka in sin gamla cpu till Kmaps och låta dem programmera om den, men då har man ingen Rover 75 under tiden. Framför allt har man då inte en original cpu kvar, vilket är bra att ha, for obvious reasons.

Jag har inte gjort några andra kosmetiska förändringar med min bil än hjulen och nackstöden. Det kunde inte falla mig in att limma på eftermarknadsplast som kjolpaket, vinge på bagagelocket eller annat trams. Förändringarna av min Rover 75 1,8T sitter under huven. Lika subtilt som det är engelskt. Som en varg i fårakläder. Eller som "the hound form Baskerville", kanske?

Englandsresa våren 1988

År 1988 var det dags för Anna och mig! En bilsemester i England hade länge funnits på önskelistan - naturligtvis helst i en klassisk Rover.

Några Englandsbesök hade det visserligen blivit under årens lopp. Anna hade tom jobbat i London i några månader. Mina jobbresor i den egna firman var alltid tidspressade och oftast gick resorna till London eller Coventry. Nu var Annas och mitt mål den engelska landsbygden och drömmen var egentligen att besöka Skottland. Men det blev inget Skottland och anledningen kan du läsa nedan!

Men varför berätta detta år 2019? Det är hela 31 år sedan! Lite försenad reserapport, eller hur? Svaret är att lediga dagar runt jul och nyår gav tid för lite städning i de privata samlingarna. Där hittades de mappar som alla gamla semesterminnen samlats i. Så fort vi kommer hem brukar nämligen allt skyfflas ner i en mapp - biljetter, kvitton, broschyrer och annat som vi samlat på oss under resan. Årtal skrivs på en lapp och tanken är alltid - "det där går vi igenom senast om några veckor"! Så blir det sällan - i just det här fallet tog det alltså drygt 30 år.



Tur att vi sparar nästan allt

Vi letade också fram de foton vi tog på semestern 1988. Drygt 100-talet papperskopior låg fortfarande i

sina gulsvarta Kodak-kuvert. Det hade aldrig blivit tid att sortera in dem i album. Kanske var det också anledningen till att färgerna fortfarande var ganska oförstörda. Alla foton låg dessutom i "kronologisk" ordning och blev därför till stor hjälp vid "rekonstruktionen". Det riktigt roliga och utmanande är nämligen att försöka minnas vad vi gjorde varje dag under två veckor. Nästan som "polisutredningar" på TV (fast utan DNA och listor på mobilsamtal). Vi satt alltså vid köksbordet och återupplevde semesterresan - alldeles gratis och problemfritt. Nej - allt kom vi inte ihåg men det mesta dök upp ur minnet efter några timmar. Och kanske något blev fel, men oavsett det - vem vet bättre än vi själva vad som egentligen hände på vår semester?



Denna SD1 köpte vi först 2014

På en bilsemester ger en pålitlig bil en trevlig resa och god nattsömn. Tyvärr blev det ingen Rover denna resa eftersom vår Rover SD1 1978 var "krasslig" och väntade på helrenovering (det gör den för fortfarande). Vår Austin Allegro 1300 Special var avställd av flera skäl och vår do 1300 Estate var just skrotad. Alltså blev valet enkelt - vår "nästan nya" Fiat Uno 70S (som förblev Årets Bil 1985). Inköpt lätt begagnad 1987 med 2000 mil på mätaren och förhoppningsvis problemfri. Ett bra val visade det sig - den skötte sig prickfritt hela resan! Vår Uno är fortfarande kvar i familjen - men avställd sedan några år. Även den har numera blivit veteran. Till saken - hur var resan?



Hur många Fiat Uno finns kvar?

Lördag 30 april:

Avfärd Upplands Väsby och ankomst Göteborg i god tid före kl 15, då färjan avgick. Om vi reste med Tor Britannia eller Tor Scandinavia minns vi inte - DFDS kallade dem blygsamt för "Nordsjöns stoltaste tvillingsystrar".

Söndag 1 maj:

Ankomst Harwich ca kl 14 - nu gällde det att ratta rätt! *In UK the left side is always the right side!* Ja visst ja - glöm inte att klistra på dekalen med "ljusriktningstriangel" på strålkastarglasen samt S-märket på bakluckan. Fram med bilkartan och sedan iväg västerut. Målet var Cambridge eftersom Anna varit där en hel del för många år sedan (hon bodde för "vägg-i-vägg"

med Stephen Hawking en tid). Nu upptäckte vi förtjust (jag) en del brittiska klassiker i dagligt bruk - bl a Rover P6 och Jaguar XJS. Det är bra mycket mer tunnått med sådana bilar 2019 - av naturliga skäl.



Katt med klös - Jaguar XJS

Solen strålade och Cambridge visade sig från sin bästa sida - vackra gamla byggnader och blommande



Rover 2000SC Serie 2 i bruksskick träd och rabatter. Det var långhelg med lediga ungdomar som kajkade omkring på floden i klassiska "Punts". Vi strosade omkring i flera timmar och njöt. Till sist blev det sent och vi

och där numera Land Rover tillverkas.. Vi tillbringade hela eftermiddagen på NEC, eftersom det fanns mycket brittiskt "godis" att se. Vi hade säkert kunnat spendera en dag till. Men



NEC och Rover P5-klubben



Cambridge blommar upp!

jag hann prata med trevliga personer från alla representerade Roverklubbar - för respektive Rover P4, P5 och P6 samt Rover Sports Register (1988 var jag av någon anledning medlem i både Rover P5/P5B Club samt Rover P6 Owners Club). Det fanns flera bilar i mycket fint skick - unik var en Rover 3500 från 1975 körd endast 1062 miles (mindre än 200 svenska mil). Där var det ingen överdrift att tala om "nyskick"!

så bra att vi blev kvar i Wales i hela



Tidig 2000 - lack Wedgewood blue



S k "Punts"- drivs med stör!

rullade iväg mot vårt förbokade hotell i Leamington Spa.

Måndag 2 maj:

Efter bastant brittisk frukost körde vi till närbelägna Stratford-upon-Avon. I denna charmiga gamla stad kretsar nästan allt kring Shakspeare och vi besökte bl a Ann Hathaway Cottage (där Shakespeares fru föddes).

Eftersom just denna måndag var röd dag (s k Bank Holiday) pågick Classic Cars Show i närbelägna Birmingham, där NEC (National Exhibition Center) då var ganska nybyggt (invigdes 1976). På vägen dit passerade vi Solihull, där många Rover har byggts (tom SD1 Serie 1)

Tisdag 3 maj:

Dagen var vikt åt arbete och möten

med vår amerikanska leverantör (Zemco Automotive Electronics - dvs farthållare, färdatorer, billarm, mm som idag säljs i Sverige av PDQ AB) som hade sitt Europakontor i Coventry. Anna blev väl omhändertagen av chefsfru (utflykt och shopping) och dagen avslutades med en gemytlig middag. Det var nu vi blev övertalade att "innan ni åker till

Skottland - ta en liten sväng runt Wales - det går fort". Nu går jag händelserna i förväg, men självklart följde vi det goda rådet och trivdes



Rover P4 Drivers Guild



Unik 3500 -1975 och 1062 miles!

åtta dagar! En bidragande orsak var definitivt väderrapporten - varje dag sol i Wales och regnskurar över England och Skottland.

Onsdag 4 maj:

Dags för utcheckning från hotellet , som var litet, personligt, centralt och



Fordon” från fordom - tjusigt!

som faktiskt finns kvar fortfarande år 2019 - The Landsdowne Hotel rekommenderas! Vår Fiat Uno var ivrig att få “blåsa bort sotet” på lite långkörning, men blev totalt lurad. Första planerade stopp efter bara några ynkans miles - redan i Warwick! Vi ville uppleva Warwick Castle - “The finest medievel Castle in England” enligt broschyren. Brittiska bilentusiaster gillar oftast blankpolerad metall samt mycket trä och läder i inredningen - The Great Hall är proppfull med vapen, rustningar och mörka pampiga möbler! Hela Warwick Castle är en vacker och påkostad anläggning som hållts i gott skick. Som bostad för earlen av Warwick sedan urminnes tider kan man anta att det oftast funnits “slantar på kistbotten”. Åtskilliga foton togs eftersom det fanns mycket att se. Dessutom fanns flera caféer och restauranger att välja på, så en sen lunch avåts i ståndsmässig miljö.

Nu var dagen långt liden och det var dags att äntligen varva ur vår Fiat Uno - alla de 68 hästarna skulle behövas! Målet för dagen var den lilla staden Hay-on-Wye i östra Wales. Minnet sviktat efter alla dessa år, men vi bör ha kört ca 200 km på ganska små vägar. Jag hann tom titta in till en vänlig bilskrotare i Kington

och en verkstad som sålde Land Roverdelar i Clyro. Tursamt nog handlades inget (men visitkorten finns kvar efter 30 år).

Via Worcester och Leominster kom vi in på väg A4112 och snart var det dags att korsa floden Wye, som just här utgör gräns mellan England och Wales. Den idag lilla och charmiga staden Hay-on-Wye har ett dramatiskt förflutet. Eftersom det ofta har varit stridigheter vid gränsen till Wales brändes staden och dess slott ner år 1216 på order av Kung John. Den byggdes upp igen för att istället sprängas i småbitar under Civil War på 1600-talet. Men nu är det lugnt sedan några hundra år och vi hittade snabbt ett trevligt B&B hos Mrs Gwynne - Belmont House. Förresten - på frågan *Why Hay-on-Wye* är svaret *Books , more Books, lots of Books*, men mer om det imorgon.

Torsdag 5 maj:

Dags att botanisera i världens största “Book-Town”. Det började 1961 med att Richard Booth köpte det gamla slottet i staden och förvandlade det till antikvariat. Sedan köpte han brandstationen, apoteket, slaktarens affär, osv och fyllde även dem med begagnade böcker. Fler antikvariat flyttade hit och nu lär det finnas mer än trettio st. Det största har minst en halv miljon böcker och flera antikvariat är specialiserade på olika ämnen, Tyvärr fanns inget med enbart motorlitteratur. Dessutom finns handlare som säljer konst och även nya böcker. Staden är världsberömd i bokkretsar (vi hade faktiskt läst om den i DN 1988 - veckan före vi åkte till England).

Numera hålls en årlig internationell festival med musik, föredrag och litteratur som lockar ett stort antal besökare och många kändisar. Den startade i liten skala just 1988 men om



Anna och Uno, on the Right side!

det visste vi naturligtvis inget! Vi strosade omkring i de små gränderna, tog en fika och åt lunch - det fanns gott om näringsställen. Dessutom inhandlades många kilo böcker och ett antal grafiska tryck från slutet av 1800-talet av den naturromantiska sorten - de pryder numera väggarna i vårt hus. Till slut fick vi nog av all kultur och bestämde oss för att köra vidare. Men först “skulle vi bara” följa upp ett tips från vår B&B-värd om en “liten kort avstickare”. Det gällde den lilla grusvägen som går från Hay-on-Wye i sydöstlig riktning alldeles utefter nordvästra branten av nationalparken Black Mountains. Det var en av de vackraste vägar vi någonsin kört med en fantastisk utsikt över Vale of Ewyas kuperade och pastorala landskap. Alldeles bredvid vägen flyter floden Honddu. Vi passerade Gospel Pass och det lilla samhället Capel-y-ffin, som har två



Vackert vy Black Mountains

kapell men numera knappast några innevånare! Vi fortsatte den slingrande vägen och stannade först då vi kom till ruinen av det urgamla klostret Llanthony Priory. Här härskade lugnet och stillheten. Knappt en människa såg vi men överallt fanns det massor med får. Det mest civiliserade vi hittade var en parkerad Morris Minor.



Llanthony Priory - vacker ruin.
 Legendén hävdar att det var den normandiske riddaren William de Lacy, som runt år 1100, blev så betagen av platsens skönhet att han grundade det första klostret just här. Det lär också vara Wales äldsta Augustinerkloster och "den över hela Wales världsberömda globetrottern" Giraldus Cambrensis blev också hänförd då han var här år 1188 - dvs exakt 800 år före oss.

Via grusvägen krånglade vi oss ut på en större väg till Abergavenny. Som vanligt hade det redan hunnit bli sen eftermiddag och vi tog den lite större väg A40 västerut via Brecon, Llandovery till Haverfordwest. Nu var vi ute på Wales sydvästra udde i grevskapet Pembrokeshire och satsade åter på att köra småvägar. Men det var sent och vi blev snabbt trötta. Tänk om det snart dök upp en skylt med "B&B vacancies"! Och just det hände - tala om tur! Vi hade hamnat i den lilla byn Solva - en plats som vi aldrig kommer att glömma. Familjen Williams genuina B&B "River View" blev vårt hem de närmaste fyra dyggen. Sällan har vi mötts av sådan vänlighet och gästfrihet som här. Och Solva visade sig ha mycket att erbjuda. Familjen Williams hade själva blivit förtjusta i byn, sålt sitt byggföretag i stressiga London och flyttat hit några år tidigare.

Solva, som heter Solfach på Wales eget tungomål (kymrisk), är ett f d fiskarsamhälle med en av Wales mest skyddade hamnar. Nu har byn

blivit populär bland turister sommartid. Vi stoppade i oss ett hastigt kvällsmål och somnade snabbt till flodens brus alldeles intill vårt rum.

Fredag 6 maj:

Beslutet togs redan vid frukosten - idag får bilen stå och transport sker till fots. Vi lärde oss snabbt att byn har två delar - Lower och Upper Solva. Den lägre delen, med vårt B&B, är byggd kring floden och den skyddade havsviken och har definitivt mest charm. Ca 2 kilometers promenad uppströms efter Solva River tog oss till Middle Mill. Här startade 1907 The Woolen Mill - ett småskaligt väveri som varit igång sedan dess. Anna som är mycket vävintresserad stortrivdes. Självklart köpte vi med oss en "rug" i klassiskt mönster, som fortfarande gör nytta i en av våra soffor. Jodå - fortfarande 31 år senare går det att köpa en identisk "rug" i samma mönster för 99 GBP - numera har The Woolen Mill självklart egen nätbutik!

På vandringen tillbaka till vårt B&B hamnade vi på Solva Nectarium - något så ovanligt som en tropisk fjärlsträdgård i det karga Wales! I flera byggnader, med ett varmt och fuktigt inomhusklimat, gick vi omkring bland de mest fantastiskt vackra tropiska fjärlar och växtmiljöer. Efter en stund blev det lite svettigt och vi fikade istället på caféet - passande döpt till "The Hungry Caterpillar" (Caterpillar betyder fjärlslarv).

Väl "hermma" igen hade våra B&B-värdar tagit ledigt och stängt. Inga fler B&B-gäster förrän nästa vecka, men vi var självklart välkomna att stanna hela helgen. Förresten - ville vi följa med i deras båt och vittja hummertinor på kvällen? Självklart tackade vi ja till ett så trevligt erbjudande. Båten var en mindre halvdäckad träbåt med en urgammal utombordare som tog oss ut på öppet vatten i St Brides Bay. Plötsligt stannade motorn och vår kapten började leta efter något under durkar och i förvaringsfack. Han sken upp och frågade glatt - do you like Guinness

beer? Jag svarade jakande men undrade vad det hade med vår utflykt att göra. Kaptenens svar var enkelt - bensinen var slut, han hittade ingen reservdunk, det blåste en lätt frånlandsvind varför nästa landkänning borde bli Irland (några dygn senare). Men tursamt nog hittade han till slut en bensinslutt i en plastdunk och vi kunde dricka vår Guinness på puben samma kväll istället.

Lördag 7 maj:

Dagens frukostbeslut - vi stannar ytterligare en dag! Sugna på en bilutflykt körde vi några kilometer västerut och passerade St Davids. Efteråt har vi insett att det var riktigt dumt att missa denna charmiga plats som faktiskt är Storbritanniens minsta stad. Den har riktigt gamla anor eftersom stadens katedral lär ha grundlagts redan år 550 av Wales eget skyddshelgon - den helige David. Staden blev en känd pilgrimsort som sedan 1500 år besökts av många "kändisar" - bl a Wilhelm Erövraren (ni vet - han som bl a vann slaget vid Hastings 1066). Katedralen ligger djupt inne i en klyfta och det påstås att den därför skonades vid vikingarnas plundringar på 900-talet - den syntes inte från havet! Personligen tror jag att byggplatsen valdes för att få lite vindskydd mot den eviga blåsten.

Men som sagt vi valde bort St Davids och ställde bilen längre ut på udden, för att kunna gå på de många vandringslederna utefter kusten. Det blåste kallt men solen sken och det var fantastiskt vackert med den



SD1 med Body-kit

branta och klippiga kusten och det blå havet. Det fanns inte ett träd i det

vindpinade landskapet men en del blommande buskar klamrade sig fast i skrevorna. Gräset blev frodigt av de fuktiga och salta vindarna och alla de tusentals fåren trivdes.

Plötsligt intill ett lågt stenhus som hukade sig vid grusvägen - en Rover SD1! Men inte vilken SD1 som helst



Inte värst diskret - eller hur?

utan försedd med en monstruös kjolsats med påhängda spoilers fram och bak samt lackad i en "mycket grön" kulör som matchade det friska gräset. Mer speciell än snygg var nog helhetsintrycket. Möjligen var det ett "bodykit" från firman Care le Gant som lär ha funnits att montera från ca 1984. Jag har inte sett något liknande varken förr eller senare.

Vi fortsatta att gå längst ut till Ramsey Sound och hittade en vindskyddad plats för att avnjuta medhavd picknick. Utsikten mot bergiga Ramsey Island var tjugisig och snart skulle vi dessutom få se ett dramatiskt skådespel. Detta är Wales västligaste udde och när tidvattnet pressas in i sundet blir det våldsamma vattenrörelser som skulle medföra absolut livsfara för en mindre båt. Det bildades hundratals virvlar och flera meter höga roterande vågor. Fantastiskt att se - på behörigt avstånd. Alldeles intill fanns en livbåtstation - inga trevliga vatten att förlisa i en mörk och stormig natt!

Åter "hemma i Solva" tillkännagav vi vår avsikt att åka vidare nästa morgon - men det accepterades inte av vårt värdpar. På söndag träffas nämligen alla Solvabor på en pub i Solva och med det menas verkligen alla! Och vi två var ju efter tre dygn nästan att betrakta som bofasta - alltså var vi hjärtligt välkomna på söndag em. Det hela lät ju kul så vi beslutade att skjuta fram avfärden till måndag morgon.

Söndag 8 maj:

Det blev en liten fotoutflykt på klipporna ovanför hamninloppet innan det var dags att dra sig mot puben, där det redan var mycket folk. Vårt värdpar kände i stort sett alla lokala gäster och de gick runt och presenterade oss svenska turister. Vi

fick många frågor om vad vi gillade Wales och vad det fanns för likheter med Sverige. Det kan tilläggas att i den här delen av Wales talar alla engelska och inte kymriska (ett språk med sitt ursprung i norra Spanien och Bretagne som också är besläktat med iriska och skotska) - något som längre norrut i Wales



En skyddad strand.

skulle visa sig allt annat än självklart. En god pub-brunch ovanpå vår bastanta frukost samt nersköldj med lokal ale gjorde att klockan närmade sig stängnings-dax.

Detta var nämligen 1988 och så länge sedan hade de flesta pubar stängt kl 15-17. Vi började känna oss nervösa då stängningstimmen närmade sig men alla tog det lugnt och beställde in nya glas. Men regler är alltid till för att kringgå. Prick kl 1500 reste sig alla och gick ut genom huvudentrén som låstes. Samtliga gick sedan runt huset och in köksvägen samt satte sig på exakt samma platser vid samma glas - vi var nu pubägarens privata gäster och då gäller självklart inga öppetregler!

Men även en trevlig kväll tar slut och det var skönt med nedförsbacke tyckte våra ben (vi var inte lämpliga bilförare denna kväll).

Måndag 9 maj:

Slutligen lämnade vi motvilligt Solva - endast tre dagar försenade. En plats vi vill återse nästa Wales-resa. Men vi hade fortfarande mycket kvar att

göra och se i Wales - dags att låta Fiat Uno 70S bekänna färg.

Vi styrde mot nordost på väg A487, passerade välkända Cardigan och parkerade i kuststaden Aberystwyth. Wales är oftast ganska kuperat och från just Aberystwyth (som f ö betyder floden Ysweiths mynning) går en unik järnväg. Den



Litet lok får kämpa på - uppåt...

byggdes för att transportera ner blymalm och timmer till kusten och blev klar 1902. Men ganska snart stängde gruvorna och det blev mer lönsamt att frakta turister istället. Pga alla kurvor valdes en verkligt smal spårvidd strax under 0,6 meter. 1988 var sista året för Vale of Rheidol Railway som ägd av Brittiska Staten och den är numera privatägd.

På samtliga övriga statliga järnvägar hade ångloken försvunnit ca trettio år tidigare - men inte här! Stigningen upp till ändstationen vid Devils Bridge är drygt 200 meter så



...och bromsa neråt!

ångloket från 1921 får jobba ordentligt på uppvägen. Tåget går inte fort (12 miles tar 1 timme) och det ger gott om tid att njuta av utsikt och vackert landskap.

Devils bridge finns bara en i Wales men faktiskt flera i Europa med samma namn. Just denna är unik eftersom det inte är en bro - utan tre st byggda på varandra! Den första stenbron byggdes f ö ca år 1200 och ansågs på den tiden så svår att utföra att legenden hävdar att brobyggaren var just - the Devil! I själva verket var den sannolikt byggd av mycket

kompetenta munkar.

Nästa stenbro, byggd ovanpå den gamla blev klar 1753 och 1901 var det dags igen - nu invigdes en järnbro byggd ovanpå de två andra.



Devils Bridge

Det hela har varit en stor sevärdhet ända sedan dess vilket också beror på vattenfallet (som döpts till Jakobs Stege) med nästan 100 meters fallhöjd, då floden Mynach rinner ut i floden Rheidol.

Tyvärr hann vi inte gå turen ner till Rheidol och åter eftersom tåget bara stannade en timme i Devils Bridge och kanske var våra knän tacksamma för det - mer än 600 trappsteg ner och sedan upp igen!

Strax norr om Devils Bridge, längre upp i bergskedjan Cambrian Mountains, har floden Wye sin källa - ni vet den som rinner genom "bokstaden" Hay-on-Wye.

Åter nere vid bilen insåg vi att det redan var dags att leta upp ett B&B. Minnet är lite oklart varför vi körde hela 80 km nordost på A487 / A494 till byn Bala där Mrs G Evans drev ett litet B&B på sin gård, som låg mycket vackert vid Bala Lake (Wales största naturliga sjö). Vi trivdes och blev kvar två dygn. Det var här vi lärde oss om *kymriskan* - Wales eget språk. Mrs Evans talade hygglig engelska medan herrn i huset i princip inte använde ett enda ord engelska under tiden vi bodde på gården!

Vi tog oss tyvärr ingen tid att titta på orten Bala som lär ha rötter tillbaka till romartiden. En lite intressant detalj är att traktens andra stora (konstgjorda) sjö Llyn Celyn, sedan 1960-talet förser Liverpool med dricksvatten. Detta projekt skedde inte utan stark lokal kritik eftersom samhället Capel Celyn numera befinner sig på sjöns botten!

Tisdag 10 maj:

Museum of the Welsh Woolen Industri blev dagens utflyktsmål. Det låter kanske inte så kul för bilentusiaster, men egentligen är det nästan tvärtom! Om det finns något område där mekanisering och kluriga lösningar växt fram så är det inom textilområdet - det var här automationen började i både England och Wales! Och glöm inte att t ex anrika bilmärket Wolseley började med att tillverka fårsaxar.

Det blev ett litet logistiskt fel med vårt B&B-boende i Bala. Nu åkte vi nämligen tillbaka mot sydväst till Drefach Felindre. Anledningen till alla onödiga miles är 31 år senare något oklar, men gissningsvis en kombination av "noll" förberedelser inför resan och att vi saknade en vettig karta över Wales. Nej - vi hade ingen GPS eller mobil - kom ihåg att detta var 1988!

Trakten vi kom till var i början av 1900-talet centrum för Wales väv- och textil-industri, med totalt 43 fabriker. Den enda som idag finns kvar ägs av Wales National Museum och visar på utvecklingen från ett hantverk till en industri. Det är ett typiskt "working museum" där gamla maskiner och processer fortfarande fungerar. Vi blev tydligen så imponerade att vi glömde att ta några foton (men googla på www.nmgw.ac.uk om du vill veta mer). Det enda "bevis" som finns kvar är inträdesbiljetten. Enligt hemsidan är museet numera utbyggt så nästa gång vi kommer till Wales blir det kanske ett nytt besök? Efter besöket återvände vi till vårt B&B i Bala.

Onsdag 11 maj:

Dags att röra på sig mot nordost. Det är tyvärr bara fyra dagar kvar tills

båten avgår mot Sverige! Via väg A4212 och A470 nådde vi Snowdonia National Park, som skapades redan 1951. Mount Snowdon når över 3500



Fiat Uno på väg till Snowdonia

fot (ca 1085 meter) och är antagligen det "vildaste" bergsområdet i Wales. Klipporna är på många håll både imponerande och vackra och detta är också ett mycket välbesökt turistområde. Här är populärt att vandra och cykla och bilvägarna är smala, kurviga och fina, när det inte är för många turister i farten.



Snowdonia National Park.

Nationalparken får årligen ca 14 miljoner besök, så vi är glada att vi kom före högsäsongen under sommaren. Tyvärr hade vi ont om tid. Annars hade vi säkert tagit tåget på anrika The Festiniog Railway, som slingrar sig fram genom det dramatiska landskapet. Vädret var soligt och härligt och det blev faktiskt en kortare vandring efter att vi parkerat bilen vid hållplatsen Tan-y-bwlch.

På flera platser finns spår efter den

omfattande brytningen av skiffer-plattor "s k Slates" som på många håll i Storbritannien använts som taktäckning istället för tegel. Dessutom finns flera konstgjorda dammar med



Smalspår är modellen!

vattenkraftverk och dessutom några kärnkraftverk i landskapet, så någon "örörd vildmark" handlar det inte om.



Ibland var det "rasande brant"

Människor har bott här i flera tusen år och de har förstås lämnat en hel del spår efter sig. Tillbaka i vår Fiat letade vi oss in på väg A4086 som går norr om Mount Snowdon och bjuder på fina vyer. Vi stannade i Llanberis, en stad som fram till 1969 var centrum för brytningen av "slates". Upp till 3000 man slet hårt i dagbrott och gruvor. Idag är turismen en av de största näringarna. Anna blev lycklig då hon hittade Seion Weaving Centre som erbjöd allt inom textildesign och vävhantverk. Bl a gjorde de reklam för svenska "Glimåkra" vävstolar. Det fanns mycket att se och vi blev kvar en stund på eftermiddagen, men insåg

att det var dags att fortsätta och hitta ett nytt B&B.

Istället för nordost styrde vi mot nordväst och hamnade på ön Anglesey. Sundet till fastlandet är ganska smalt och det finns flera broar så man inser knappast att Anglesey är en ö.

Motorvägen A5 fortsätter ända till Holyhead i väster där en färja tar över för vidare transport till Dublin (ca 3,5 timmar). Vi svängde istället omedelbart höger efter bron och stannade i den historiska lilla staden Beaumaris. Här var det också gott om turister och alla B&B var fullbokade, men till slut hittade vi ett ledigt. Tyvärr det enda B&B vi någonsin bott på som inte varit trevligt. Men vi hade inte hjärta att klaga på att det var fuktigt och luktade illa samt att frukosten var bränd. Det var så uppenbart att den unga familjen behövde varje penny de kunde få in. Frun jobbade borta och mannen, som var arbetslös, skulle sköta både små barn och B&B, trots att hushåll och matlagning inte var hans paradgrenar. Det blev bara en natt på detta B&B.

Torsdag 12 maj:

Beaumaris ligger med vacker utsikt över havet. Staden består egentligen bara av två större gator med



Brödbil / the Castle från 1200-talet?

många småbutiker och domineras av sin gamla befästning från 1200-talet. Denna, som fyndigt nog heter "The Castle", är numera bara är en pittoresk ruin. Mittemot ruinen, på Castle Street, besökte vi ett trevligt och litet leksaksmuseum. "Museum of Childhood" annonserade blygsamt "Claimed by many to be the best museum they have ever visited". Så bra var det kanske inte men det fanns bl a en hel del kul modellbilar att se.

Utanför i solgasset hittade jag två



Snygg Princess i Beaumaris.



Allegro Series 3 - speciell.

bilar i skala 1:1 som var i perfekt bruksskick - en Austin Allegro Serie 3 och en sen Leyland Princess! 1988 var dessa fortfarande vanliga bruksbilar i UK - idag är de tom ovanliga på samlarbilsträffar! Adjö till Beaumaris och tillbaka till "fastlandet" över bron. Vi lämnade småvägarna för en stund och körde snabba A55 mot den urgamla staden Chester (grundad på romartiden). Strax före Chester svängde vi av motorvägen för att



North West Rover Centre

ta en paus - vi upptäckte förvånat att vi just parkerat utanför Northwest Rover Centre (Connahs Quay, Deeside). På varje ledig parkering på gatan stog det Rover SD1 och P6/P6B. En del fina och en del "lite trötta".

Vi ringde på och hälsades välkommen av en av ägarna, som förvånat undrade hur en svensk hittat dit! Firman gjorde allt från service till helrenoveringar och hade nog en viss övervikt på SD1 (antagligen eftersom det 1988

rullade en hel del sådana på vägarna). Jag blev visad reservdelslagret som innehöll en hel del "godis" till vettiga priser, men en liten Fiat Uno har tyvärr vissa begränsningar. Som slutkläm undrade ägaren om jag



Snygg 3500S (Serie 2)

visste någon som behövde en fabriksny tom kaross till SD1? Han hade tre styck så det gick bra att välja färg också. Kommer jag ihåg rätt var priset under 1000 GBP. Men det var ju det där med transporten....? Jag fick ägarens visitkort, men har aldrig kontaktat honom igen och idag finns inte företaget kvar.

Alldeles före Chester lämnade vi Wales och var nu åter i England - fullständigt odramatiskt! Vi körde väg A51 i sydostlig riktning och passerade Nantwich. Vi närmade oss väg A525 som gick till bl a Stoke-on-Trent, dit vi tänkte oss nästa dag. Nu skulle det vara perfekt med ett mysigt B&B, men sådan tur hade man ofta i England 1988!

I den lilla byn Woore, där A51 korsar A525 stod skylten om Larksfield B&B. Vi installerade oss i den lantliga idyllen men vi var ganska tidiga. Så varför inte åka en liten sväng till Macclesfield och lokalisera The Silk Museum, som var som var ett av fredagens planerade besöksmål. På vägen dit (i Bucknall) hittade vi en firma som annonserade "Sale Shock Absorbers" och självklart behöver en Roverägare stötdämpare om bara priset är rätt. En stund senare lastade jag in Monroe stötdämpare till både min Rover 90 (P4) och Rover P6/P6B till priser klart under svenska. Vi fortsatte mot Macclesfield och parkerade utanför muséet, där man just stängt för dagen (ca kl 17).

Vi kliver ur bilen och just då öppnar en vänlig äldre man entrédörren och undrar om han kan hjälpa till

med något? Vi berättar naturligtvis att vi är från Sverige men planerat att återkomma dagen efter, då muséet är öppet. Nu erbjuder den vänlige mannen en guidad privat visning redan ikväll -

"ni har ju ändå åkt ända från Sverige"! Flera timmar senare kommer vi ut efter en fantastisk guidning av muséets chef (som f ö var försäljningschef för företaget fram tills det stängde 1981).

Han hade jobbat här sedan han var ung

och kunde allt om råvaran silke och vävningen av siden. Han startade varena maskin och visade tom hur handvävning gick till. Det är nog det bästa besök vi gjort på något museum. Och vi fick inte ens betala inträde!

Fredag 13 maj:

Eftersom Macclesfield besöktes redan på torsdag kväll vek vi hela fredagen för Stoke-on-Trent. Vi befann oss nu i norra Staffordshire - Englands centrum för porslins- och keramikindustrin. Här fanns fortfarande 1988 minst tjugofem tillverkare.

Wedgwood, Royal Doulton, Minton och Spode är några av de mest välkända.

Den världsberömda ljusblå keramiken från Wedgwood har tom givit namn åt en nyans av lack som finns både på tidiga Rover 2000 (1960-tal) och Rover 75 (tidigt 2000-tal) - Wedgwood Blue. Första besöket blev på Gladstone Working Pottery Museum där vi (IRL som det numera heter) kunde följa hur en lerklump förvandlades till vackert dekorerade föremål - inklusive bränningen i s k Bottle Ovens.

Kaffemuggen därifrån används f ö än idag - bra kvalitet.

Nästa besök blev förstås Wedgwood - ett måste. Deras museum innehåller



Här fanns kanalbåt att hyra.

1000-tals utsökta föremål av bl a "Fine bone China", som är det finaste porslinet. Nya modeller och dekorer tillkommer ständigt. I fabriksbutiken var priserna ganska höga, men efter att ha sett hur mycket arbete som krävdes kändes det nästan billigt. Plånboken tillät bara inköp av några mindre föremål - det blev förstås de klassiska i Wedgwood blue.

Efter att ha tillbringat åtskilliga timmar i Stoke-on-Trent kände vi att det var nog med keramik. På väg A519 söderut passerade vi Shropshire Union Canal och "Norbury Junction". Här låg typiskt engelska kanalbåtar förtöjda - några var till uthyrning. "Detta verkar mysigt, det måste vi testa något år" -



"Parkering" Shropshire Union Canal

31 år senare har det ännu inte blivit av!

Dagens resa slutade i Bridgnorth, strax väster om Birmingham. Dvs ganska nära "starten" för 11 dagar sedan. Den lilla staden gav ett

trevligt, gammaldags intryck. Det förstärktes av The Kings Head Hotell som erbjöd B&B för rimliga pengar, i den äldsta korsvirkesbyggnad vi har bott i. Huset var mer än 350 år gammalt och inredningen var förvånansvärt ursprunglig. Innan vi somnade konstaterade vi att det varit ännu en givande och trevlig dag - trots att det var fredag den trettonde!



Unik 1921 TT Rover (496 cc)

Lördag 14 maj:

Efter sedvanlig Full English Breakfast (som jag gillar men Anna inte är lika förtjust i) strosade vi runt i Bridgnorths många små butiker. Hos Malt House Antiques hittade vi en tjugis svarvad blompiedestal - dryga metern hög. Som tur var gick den att demontera i delar som fick plats i bilen, så det blev affär. Det var först



Napier Railton - one of a kind!

när vi kom hem som vi upptäckte lappen på undersidan "Made in Denmark" och splitter ny! Men den är lika tjugis ändå.

Anna minns också att jag köpte en billig sats med tumverktyg - det har jag själv nästan glömt. Det beror antagligen på att de var gjorda i sämsta Indiska kvalitet - det upptäcktes också först då vi kom hem.

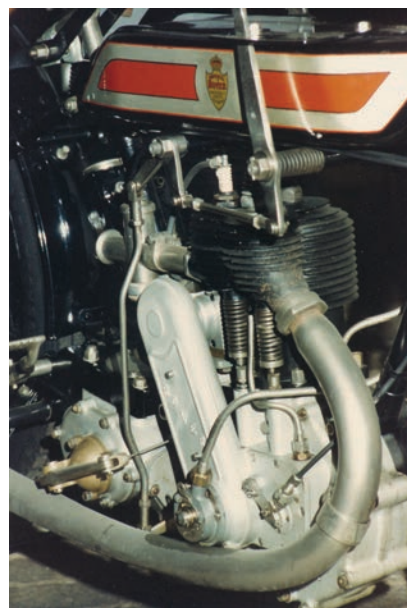
Efter lunch rullade vår Fiat Uno mot "Midlands Motor Museum", med adress Stanmore Hall på Stourbridge Road. Ca 60 bilar och lika många MC var utställda i en välfylld lokal.

Äldsta bil i utställningslistan var en Hispano Suiza från 1913 och den nyaste en 3-Liters MG Metro 6R4 från 1987 - hygglig spännvidd eller hur? Äldsta MC var en Sunbeam från 1915 och nyaste en Honda MT 125 från

1980. Ingen bil från Rover tyvärr men en unik Rover MC - 500cc TT Rover 1921. Fyra st byggdes för Isle of Man TT och detta är den enda som finns kvar. Rover kom för ö på plats 13 i 1921 års TT - otur! Många utställda MC var tävlingsmaskiner - t ex hela 6 st Norton Manx och ett antal Sunbeam TT Replica. Det var också gott om Velocette

och Triumph och andra brittiska cyklar - mycket sevärt för en anglofil. Bland bilarna fanns också mycket brittiskt från 1930- tom 1970-tal. Det mest avvikande var specialbygget Napier Railton från 1933. V12-motor med cylindervolym 23,97 liter och över 500 hk vid ca 2500 rpm från en flygplansmotor. Bilen har slagit 47 världsrekord på sin tid. Ett bastant chassi byggt som en lastbil. All metall ytslipad, polerad och obehandlad - imponerande. Som en juvel att titta på och men sannolikt ett monster att köra! Ägs numera av Brookland Motor Museum - googla om du vill veta mer.

Eftermiddagens fika fick bli den sista på resan - nu bar det av mot sydost. Vi ville inte ha för lång väg att köra till färjan i Harwich på söndagen. Vi satsade på att hitta ett B&B strax sydost om Cambridge - det borde väl inte var så svårt? Det visade sig helt omöjligt - det var ont om B&B just här och de få som fanns var fullbokade. Vi fick istället ta in på ett fint men dyrt hotell i Saffron Walden.



Motor TT Rover

Söndag 15 maj:

Nästa morgon tog vi långfrukost och körde sedan mot Colchester, där vi upptäckte Puben "The Rovers Tye". Den ligger mycket praktiskt nära utfarten mot Harwich. Det blev en enkel måltid innan vi körde vidare mot DFDS färjeterminal.

Drygt ett dygn senare körde vi iland i Göteborg och hade bara ca 50 mil hem till Upplands Väsby. Vår första bilsemester i England och Wales var över och den gav absolut mersmak. Tyvärr skulle det dröja till 1992 innan vi styrde västerut igen - men det är en helt annan historia.

*Bakom ratt & tangentbord
satt Bengt Alfredsson*



Rovers Tye - favorit i Colchester.

Bilmässa i Fredericia

Varje vår och höst anordnas en sevärd klassisk bilmässa i Fredericia på Jylland. Så ett veckoslut i början av mars styrdes Rovern västerut för ett besök. Denna mässa drar mycket utställare och ännu mer publik. Förutom alla utställda fordon är det även en stor marknad med allehanda delar och tillbehör och mycket kuriosita.

I en av hallarna samlas fordon som är till salu. Här finns mycket som lockar, men priserna i danska kronor passar kanske inte en svensk idag. Priserna ligger i många fall ganska högt. Här stog en Rover 75 -99 som gått endast 6 000 mil. Den var till salu för 69 000 danska kronor. När jag pratade med ägaren senare på eftermiddagen var bilen såld och han hade fått vad han ville ha och lite mer. Är det bara vi svenskar som inte vill betala något för dessa fina bilar?

I en annan hall har olika klubbar fått utställningsplatser för att visa sin verksamhet och de har skapat trevliga monter. Här träffade vi på den danska Roverklubben som hade en monter tillsammans med Rootesklubben, de som har Vauxhall och Hillman som hobby. Bemanningen bestod bland andra av bröderna Graakjer som var vänliga att bjuda på kaffe med tilltugg

En annan hall ägnas åt motorcyklar och mopeder. Här får alla entusiaster sitt lystmäte av gamla klassiska cyklar. De flesta av märkena är avdöda idag.

Ytterligare en hall upptogs av alla säljare. Här kunde man hitta allt som berör hobbyn. Vad som fanns i mängder var modellbilar i olika skalor och varierande skick

På parkeringen utanför mässhallen samlades ett stort antal bilar från 50-talet och framåt. Mycket att titta på och många i väldigt fint skick.

Allt som allt en mässa värd att besöka. Det är inte mer än 25 mil från Malmö så du hinner på en dag om du bor i denna del av landet. Nästa gång är i oktober

CG Olsson



Rover 16 Four Light Saloon från 1947.
Inköpt som ett vrak från England och nu renoverad till toppskick



Rover 95 från 1963. Tillverkades i två år, totalt 3 680 stycken.
Motorn är på 2 625 cc och ger 102 hkr och toppfarten närmar sig 150 km/tim



Rover 75 -99 blev såld på mässan till ett förväntat pris

Rover 75 V6 ägare - se hit!

I tidigare Roverbladet 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 tjuo år



gamla och enligt engelska Rover 75 forumet har endast ca 25 % av bilarna idag fungerande VIS-motorer.

Roverklubben kan nu erbjuda en gratis test av dessa. Testet tar mindre än fem minuter att genomföra.

Renoverande utbytesenheter kan ordnas och priset är ca 900 kr, beroende på växelkursen mot pundet, samt din gamla enhet i utbyte.

Vill du ha dina VIS-motorer testade?

Kontakta Mike Kelland på e-post m.e.kelland@icloud.com, han finns i Gävle eller CG Olsson tel 0707 - 49 79 51 som finns i Malmö. Förmodligen ses vi på någon träff under året och då finns också möjlighet att göra testet

Vad är det då för fel på de tyska kvalitets VIS-motorerna?

I korthet allt, bl a på grund av övertryck i det övre insugningsröret tränger olja in i motorerna.

Alla V6-ägare har sett den ansamling av oljerester som finns i spjällhuset, olja som sedan kontaminerar övre insuget och dess VIS-motorer. Detta drabbar främst balansmotorn men även effektmotorn. Mikrokontakterna

i orginalutförandet är lödda på kretskortet och efter några år bryts denna lödning. Kretskortet är underdimensionerat och brott är vanligt, speciellt på balansmotorn. Driftsmotorer i denna miljö klarar inte jobbet och blir utbrända.

Hur är VIS-motorerna förbättrade?

Nytt kretskort av bredare konstruktion utvecklat av det engelska forumets medlem MadMonkey

Mikrokontakterna skruvas på plats och kan ej längre brytas.

Balansmotorn har nu ett oljetätt lager.

Effektmotorn har nu ett stopp som förhindrar att motorn går förbi sin planerade bana. Starkare driftsmotor används och löds med 40% blyblandning

Rover 75 ägare, se hit, också!

Är din bilnyckel/-lar defekta? Är tryckknapparna på nyckelskalet, d.v.s. fjärrkontrollknapparna trasiga? Knapparna på nyckelskalet, de man trycker på då man vill låsa eller låsa upp bilen brukar förr eller senare gå sönder. Efter många tryck spricker plasten och blottar elektroniken i innanmätet. Med ett trubbigt föremål kan man genom hålen i skalet i och för sig trycka på elektronikplattans kontaktdon för att låsa eller låsa upp bilen, men det är både obekvämt och riskabelt då elektroniken kan förstöras. Nya nycklar kan möjligen anskaffas, men då måste bilen tillsammans med de nya nycklarna omprogrammeras med hänsyn till bl.a. bilens startspärr (immobilizer). En kostnad på flera tusen kronor enligt uppgift.

Roverklubben kan nu erbjuda ett bra alternativ. I ett nytt nyckelskal monterar man den gamla elektroniken och det

gamla nyckelämnet (axet). De nya skalen saknar dock Rovers logotype på knappen för att låsa upp, men det



kan man säkert acceptera då nyckelskalet blir helt igen. Priset för en nyckelrenovering, d.v.s. nytt skal samt överflyttning av befintlig elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också. Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt.

Då funktionsprovet sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att renovera en av bilens två nycklar åt gången. Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

Vill du ha din Rovernyckel renoverad?

Kontakta Gunnar Ahlqvist på e-post g.ahlqvist@live.se eller 0707-64 53 00



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

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

Här träffas vi

Skåne

Kaffeturen första söndagen varje månad

Mälardalen

Första onsdagen varje månad träffas vi på Dinners Enköping

Göteborg

Första torsdagen varje månad träffas vi på The Rover på Andra Långgatan
Nästa gång i september

Skaraborg

Sista fredagen varje månad träffas vi på Lindärva gård mellan Skara och Lidköping

20 juli

Thulinträffen i Landskrona
Berätta om du kommer till CG Olsson
0707-49 59 71

3 augusti

British Motor Meet i Hjo
Anmäl dig till Hans Örtlund
hans.ortlund@gmail.com

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

Gör så här!

1. Fotografera ditt fordon enligt de anvisningar som finns på MHRFs hemsida. Numera vill de

helst ha

digitala bilder, eftersom sådana är enklare att arkivera. MHRF arkiverar även de gamla pappersbilderna som du tidigare skickat in.

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson

Rover Club of Sweden hälsar medanstående nya medlemmar välkomna till klubben

1774 Hans Göttinger, Sollentuna

1775 Anna Kimelman, Hisings Backa

1776 Jesper Lindsten, Malmö

1777 Gunnar Wetteholm, Varberg

1778 Christer Söderström, Uppsala

1779 Emma Oredsson, Knivsta



English Car Care Service för Engelska bilar

Vi servar och reparerar din Rover.

Alla modeller från 1950 och fram till idag är välkomna
och blir väl omhändertagna

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

E-post: englishcarcare@telia.com

Välkommen

Steve

Klubbshopen

Klubbregalia

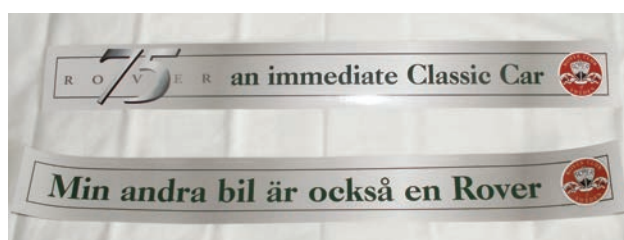
Vindrutedekal med nya klubbmärket. 50 mm diam.	5 kr
Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket. 20 mm diam.	40 kr
Rockmärken, svarta	10 kr
Pikétröja med klubblogotyp Storlek S - XXI	200 kr
Ficklampa i ordets verkliga betydelse, endast 7 cm med kraftfull LED-lampa. Nu blir det lätt att hitta hålet till oljestickan	30 kr



Bakrutedekal med text 'Rove around with Rovers'.	15 kr
Bakrutedekal med text 'Rover, one of Britains fine cars'.	15 kr
Broderat Rovermärke för jacka etc.	20 kr
Bakrutedekal för Rover 75 Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtshållaren bak	25 kr 20 kr
Bakrutedekal för medel med mer än en Rover	25 kr



Nyckelring , Rover original	80 kr
Vykort med P4 och P6, foto	5 st 10 kr
Vykort med P6B, målning av Peter Haventon. Storlek 16x21 cm.	5 kr
Poster P6-annons i A3 (42x30 cm), laminerad	50 kr
Alla varianter av SD1 En laminerad affisch med alla varianter av SD1 från 1976 till 1986. Måttet är A3, 30 x 42 cm. Denna går ej att skicka med posten utan finns endast att köpa direkt från Klubbshopen	50 kr
Modellbil Rover SD1 (Vanguards). Skala 1:43. Olika färger.	
Pris oavsett modell	200 kr
Brekina P6 skala 1:87 (H0)	100 kr



Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring, eller skriv, till Kent Klar, tel 0729-75 99 23

Postadress Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd, e-post

roverclubshop@yahoo.se

och beställ det du önskar.

Eller också direkt via

www.roverklubben.se

2. Därefter sker leverans omgående.

3. I paketet du får ligger inbetalningskort. Klubben uppskattar snabb betalning.

Observera att porto tillkommer.

Klubbshopens plusgiro är

79 69 43 - 9

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

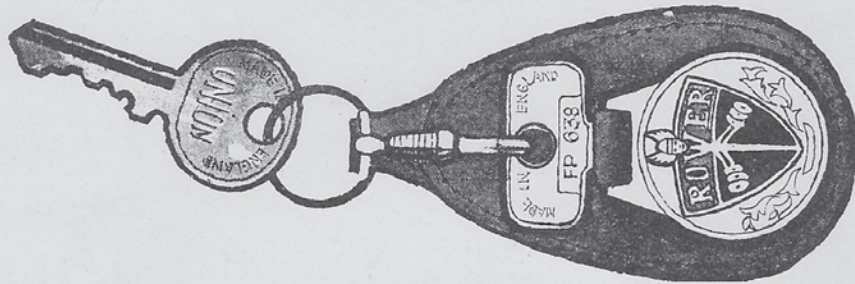
Min bil Täby
Kemistvägen 4
183 79 Täby
Tel: 08-68404460
E-post verkstad: taby@minbil.se
Reservdelar: reservdelar@minbil.se



www.minbil.se

www.mgroverparts.se

why do Rover owners keep on being ROVER owners?



The best person to answer this question is a Rover owner. Or you could ask the Observer's motoring correspondent who says 'The designers have tried to save the owner all unnecessary expenditure on accessories or maintenance'. The unique Rover advantages listed below may also help to answer the question for you.

RUTHLESS QUALITY CONTROL Often Rover standards for materials are so high that nothing is commercially available—so steels and alloys are specially made to detailed Rover specifications.

LONG-LIFE ENGINE Rover's copper-lead bearings last about four times longer than white-metal bearings. All oil is filtered for absolute cleanliness and there is a pressure feed to all bearings and moving parts. Every Rover engine is given a 5-hour non-stop bench test.

EXCLUSIVE CYLINDER HEAD DESIGN . . . allows a high compression ratio, and good pulling power at low speeds. Thermostatic inlet manifold keeps petrol/air mixture at optimum temperature.

TO THE MOON AND BACK Components are subjected to rigorous tests. A fatigue tester for instance reproduces on laminated torsion bars the stress of a mileage big enough to reach the moon, and back.

MARRIED FOR LIFE Every Rover gear wheel is manually stoned, then carefully measured. The graph recording its shape is filed away so that if any part of a Rover gear box failed, its life history could be checked. Then the gears are paired—and given a trial run while skilled craftsmen listen for the slightest sound of disharmony.

CO-ORDINATED SUSPENSION Shocks imparted by corners, braking, or by the roughest roads are completely absorbed by generous vertical wheel movement and telescopic shock absorbers.

EXTENDED ROAD TEST Every part of a Rover is tested along the line. There is a final visual check before it leaves the factory doors. But even after that every Rover car is driven twenty miles or more under expert observation on the private factory test track . . . the test driver's report is filed away for many years to come, part of the pedigree certificate of a thoroughbred.

VIRTUALLY NO CHASSIS LUBRICATION

Since 1948, Rover has virtually eliminated chassis lubrication—with rubber bushes; prepacked bearings; oil reservoirs filled and sealed on assembly and needing only bi-annual attention; low-pressure grease gun attention (4 points only). On the 3-Litre sealed universal joints reduce points to be greased at 3,000 miles, from four to one.

BODY SILENCE Sound-absorbing material is sprayed on the body, and heavy felt floor coverings fitted. Sound is stopped at source by rubber pads between front coil springs and chassis, rubber bushes in the rear springs and rubber mountings between frame and body.

NOT EXTRA Disc brakes and overdrive are standard equipment on all Rovers.

TIDY TOOLS Under the dashboard of every Rover car, on the passenger side, there is a neat, compact, complete tool drawer.

HAND-FINISHED PAINTWORK The body is pre-treated with a phosphoric cleaner. Five undercoats are then applied, each separately rubbed down by hand. The final coat is hand-polished and waxed. Every part of the body is specially treated to protect from corrosion.

CONNOISSEUR'S FINISH The very best pieces of three quality hides tanned to kid glove softness and dyed with pleasing shades of colour make the upholstery of one Rover car.

INTELLIGENT DASHBOARD The driver can control the density of the non-dazzle illumination. All passengers can see the electric clock. The speedometer needle is made of clear plastic so as not to obscure figures. On the 3-Litre and '100' there is an oil level gauge.

CONTROLLED HEATING AND VENTILATION

The volume and temperature of the air in the car can be varied independently of the screen demister. The fresh air intake is sited just in front of the windscreen, to avoid dust and exhaust fumes. On the 3-Litre the ventilation system is at face level.

GENEROUS LUGGAGE SPACE The vast boot of a Rover has an unobstructed floor, a balanced lid and automatic light. The spare wheel is in a separate underneath compartment.

THE ROVER COMPANY LIMITED, SOLIHULL, WARWICKSHIRE; ALSO DEVONSHIRE HOUSE, LONDON, W.I.

Reprinted for — THE ROVER MOTOR COMPANY OF NORTH AMERICA LIMITED

NEW YORK: 36-12 37th Street, Long Island City 1, New York
SAN FRANCISCO: 373 Shaw Road, South San Francisco, California

TORONTO: Mobile Drive, Toronto, Ontario, Canada

VANCOUVER: 156 West Second Avenue, Vancouver, B. C., Canada

MONTREAL: Dominion Square Building, Montreal 2, Quebec, Canada