

ROVERBLADET

Nummer 113 (våren 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.hahn2@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
Segeerindsgatan 26
416 53 Göteborg
Tel 0707-79 82 88
tomas.borjeson@gmail.com

Ledamot

Anders Albihn
Karl Johansgatan 47 F
414 55 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
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 016 - 13 20 45
carolapettersson.se@gmail.com

RCoS Bilförmedling

Tomas Börjesson
Segeerindsgatan 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
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 016 - 13 20 45
Mobil 0706 - 48 07 08

Rover 75 (1999-2005)

Tomas Börjeson
Segeerindsgatan 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
Skiftningegatan 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.

OBS nytt
telenr

Roverbladets adress

Roverbladet och klubben står fortfarande utan redaktör. Förrföre 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

I början av december gav avgas-systemet upp på min Rover 75. Systemet består av två delar och en del fanns i Jönköping och en del i Malmö. Det var de sista delarna i Sverige! Det som förvånade mig var att det var det gamla original-systemet, som var femton år gammalt, som gett upp.

Härom kvällen skulle vi åka och handla. Bilen hade stått i kallgaraget i

en vecka och vintern hade kommit i Göteborg med snö och kyla. När startnyckeln vreds på var startmotorn helt tyst. Att batteriet hade gett upp var ingen överraskning. Det satt i när jag köpte bilen för fyra år sedan och jag har ingen aning om hur gammalt det var. Det var lämpligt att batteriet gav upp i garaget och det var promenadavstånd för att inhandla nytt batteri.



Det blev det dyraste jag valde, även om alternativet var nästan 500 kronor billigare. Det lönar sig att satsa på det bästa.

Nu över till klubbverksamheten. Den nye tilltänkte redaktören har tyvärr

hoppat av, genom sitt tidskrävande arbete. Därför vädjar jag till den medlem, som har möjlighet att ta vid. Vi behöver nämligen akut en ny redaktör. Vid årsmötet avgår vår mångårige

kassör. Därför är det även här viktig att en kunnig medlem ställer upp. Mer om detta står på annan plats i tidningen. Hör av er! Utan redaktör och kassör kan, vad jag förstår, inte klubben fortleva. Det finns många kunniga medlemmar och det gäller då att ställa upp. Det blir stöd i introduktionen. Jag ser fram emot ett samarbete med nya personer.

Bert

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Olof Neergaard, Bengt Alfredsson, Anders Palmqvist, CG Olsson, Yngve Hägg, Per Hahn, Bert Rudal, Tomas Vemmenby

Manusstopp

Nr 114 15 maj, ute i juni
Nr 115 15 aug, ute i september
Nr 116 15 nov, ute i december
Nr 117 15 februari, ute i mars

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:

Nedfarten för Rover började inte förrän i början av 2000. Se artikel på sid 16. Denna nerfart för Rover 2000 TC är inte så dramatisk

Nästa nummer utkommer i juni 2019

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.

Rover Club of Sweden hälsar medanstående nya medlemmar välkomna till klubben

1766 Cecilia Sandberg, Göteborg

1767 Kent Elmbro, Färjestaden

1768 Safa Haghir Mansour, Stockholm

1769 Sven-Arne Roos, Ljungavverk

1770 Sven Andelius, Eksjö

1771 Thomas Forsberg, Enskede

1772 Thord Nilsson, Tavelnsjö

1773 Jonas Saemund, Vejbystrand

Kassör till Roverklubben sökes

Efter snart 25 år slutar klubbens kassör. Vill du ha ett intressant uppdrag i klubben är du välkommen att meddela valberedningen.

Kassörsjobbet går ut på att sköta klubbens bokföring, handha in- och utbetalningar samt sköta medlemsregistret.

Bokföringen sker idag i ett Vismaprogram. Detta är inte helt nödvändigt utan det går att bygga ett eget i Excel. Under nästan alla år skedde bokföringen i ett sådant program och det kan tillhandahållas till ny kassör.

Medlemsregistret hålls aktuellt genom att nya medlemmar läggs in. Avprickning när medlemsavgift är betald, borttagning av medlemmar som inte vill vara med längre osv.

Detta är i stora drag de uppgifter som ingår. Mer information lämnas på begäran av nuvarande kassör

CG Olsson

0707 – 49 79 51

Rover 75 20 år

Följande artikel är skriven av motorjournalisten Olof Neregaard och publicerades i tidningen Automobil 1999.

Nya Rover 75 kom till Sverige 1999, 20 år sedan. Inte nog med att den ser speciell ut, tillverkaren erkänner rätt ut att man inte har några som helst sportiga ambitioner med sin nya toppmodell. Istället ska körglädjen handla om att varva ner

Låt oss varva ner genom att jämföra nytt och gammalt – 1999 mot 1956.

Bästa stora Rovern på länge säger de flesta som provkört nya Rover 75. Fast vid närmare eftertanke räcker det inte med länge. Ruskigt länge passar bättre, Kanske måste man gå tillbaka ända till 1968 när Rover

idealiskt för en tredje passagerare. Precis som på en gammal 2000.

Resten av inredningen är lika speciell. Instrumentbrädan i form av en bred träplanka lär charma de flesta

het och varvtal. Ellipsformen går förresten igen på det mesta från knapparna för elfönsterhissarna och reglagen på mittkonsolen till de inre dörrhandtagen och innerbelysningen. En symbol för Cool Britannia.



monterade en 3,5-liters V8-motor från General Motors i sin kompakta men påkostade 2000, för att hitta en Rover som fått ett lika positivt mottagande som nya 75. Delar av bilen påminner också om P6:an, som 2000-modellen heter på Roverspråk. Till exempel de vackra och bekväma framsätena som hör till de bättre bilindustrin erbjuder idag. Baksätet är lika skönt att se och fungerar utmärkt för två personer något under medellängd men är inte

men själva instrumenten är inte lika självklart rätt. Är det egentligen så himla snyggt med ellipsformade tavlor med gräddvit bakgrund och kromsarger? (Jo det är det, red. anm.) Rover ligger farligt nära till att gå för långt här och så värst mycket sparsmakad Rovertradition är det heller inte fråga om. Bäst är panelen på kvällen när en svagt orangefärgad belysning ger illusionen av att det är en gammal rörradio som visar hastig-

Tysk humor

En fransman i bekantskapskretsen med ett dokumenterat intresse för engelska bilar menar att interiören i Rover 75 är ett exempel på hur en tysk formgivare tänker sig att en klassisk brittisk lyxbil ska se ut. Något av en karikatyr alltså. Finish och funktion är i fall på topp och bidrar till att göra Rover 75 till den troligen bekvämare i sin klass. Inte minst den dyraste Connoisseur-versionen med tjusig skinnklädsel som standard har den också en förmåga att ge föraren en doft av den fina världen, den man ser i gamla engelska och amerikanska filmer. Jo, ytterligare en bock i kanten blir det. Mittkonsolen är inte symmetrisk utan buktar ut på passagerarsidan och inkräktar på utrymmet. Anledningen är att BMWs GPS med monitor används och för att detta ska få plats var denna lösning nödvändig.

Den nya 75 byggs i en anläggning som kallas Rover Oxford. Egentligen är det den gamla Morrisfabriken i Cowley, strax sydöst om den världsberömda universitetsstaden, som byggts om från grunden utan att det syns från motorvägen som löper alldeles utanför. Enligt Rover bygger

man med samma kvalitet som i BMW:s fabriker i Tyskland.

Imponerande luftspalter

Ett tecken på att kanske stämmer är karosspassningen. En plåtslagare som till vardags renoverar klassiska sportbilar och lagar nya lyxåk åt försäkringsbolag skärskådade Roverns luftspalter, soringorna mellan de olika karosbitarna och blev mycket imponerad. Enligt honom hade bilen jämnare mått än nästan allt han hade satt skjutmättet på. Ett annat sätt att uttrycka det på är att Rover 75 har exakt lika breda luftspalter runt motorhuven som runt dörrarna. Självklart kan man inte mäta upp hur bra en bil är men också på landsväg imponerar Rover 75. Faktet gäller att vara på rätt humör för att uppskatta bilen ordentligt. Här finns inte så mycket av den sportighet som nästan alla andra märken säger sig företräda idag. Istället bygger upplevelsen på att njuta av en behaglig stund bakom ratten,

Låter sig inte provoceras

Låter det tråkigt? Inte då. Bilen har nämligen ett utmärkt kompetent chassi som mycket väl klarar buskörning men absolut inte låter sig provoceras. Inte ens plötsligt

men ger ändå hyggligt med känsla och samarbetar fint med en hjulupphängning som suger upp fler ojämnheter än kanske någon annan bil i prisklassen. Det sistnämnda är lite märkligt eftersom chassit på papperet



gasuppsläpp mitt i en kurva resulterar i annat än ett avmätt halvt steg in mot mitten.

Styrningen kunde vara mer direkt

låter som ett steg tillbaka.

Fjäderben fram med undre tvärlänk och så kallad Z-bakazel från BMW 3-serie ser inte lika spännande





kallade P4-serien. Ändå är den inte utan charm. En bil som kördes av de väl etablerade samhällsmedborgarna som bara ville utstråla trygghet, makt och förnuftiga affärer. På femtiotalet stod 75 för den nästa minsta motorn i modellserien. I den vi provkörde ligger en rak sexa på 2,2 liter med halvtopp. Avgasventilerna sitter här monterade i cylinderblocket vilket ger en mycket tyst gång men också en onödigt komplicerad konstruktion och inte särskilt effektivt utformade förbränningsrum.

I den tunga gedigna P4-karossen räcker det inte med 75 hk för att vara först från trafikljusen. Inte ens på femtiotalet ansågs Rover 75 vara särskilt snabba men de flesta kunde ändå se

ut som de dubbla tvärställda länkar. Rover tidigare fick via Honda. Men det fungerar utmärkt tack vare karossen är mer än dubbelt så styv som på gamla 600-serien och att fjädringsvägen är betydligt längre. Hjulen kan alltså röra sig mer upp och ned. Den vridstyvna karossen hjälper också till att hålla ljudnivån låg.

Det är inga problem att köra fort med Rover 75. Det bästa sättet att snabbt lägga mil bakom sig är att försiktigt guida ratten med avslappnade rörelser och se till att hålla farten uppe också i tvära kurvor. Bilen understyr en aning men plogar inte gärna med framhjulen. Klantar sig föraren rynkar någon högre makt i Rovers inre på ögonbrynen och reder på egen hand upp situationen känns det som.

Ytterligare en anledning att låta bilen rulla på är att kraftfull acceleration inte ligger för bilen. Med den starka 2,5 liter V6-motorn på 177 hk finns det bra med kraft även med femstegs automatlåda, men ibland känns det som varvtalet blir för högt. Dessutom saknar motorn variabla kamtider. Istället framhåller Rover att luftens väg genom insugningsrören varierar i längd vilket är ett mer primitivt sätt att ge en motor

ökat vridmoment på både höga och låga varvtal.

En tur med Rover 75 av förra generationen visar att även 1956 stod



modellnamnet snarare för mjuk gång än imponerande fartresurser. Däremot erbjöd man en finish och utrustningsnivå fullt i klass med samtida Mercedes Linjeföringen är egentligen tvärt om jämfört med nya 75 som sticker av från allt annat på dagens vägar.

Extremt konservativ, för att inte säga tråkig gäller för modeller i den så

charmen med en bil där det mesta är överdimensionerat, genomtänkt och där man inte sparat pengar på billiga nödlösningar

Säkert är det just så Rover vill vi ska se nya 75.

Rover 75 2,5 V6 1999

Hur mycket?

Pris 265 950 kr

Connoisseur med automat + 17 000 kr

Prestanda

0-100 km/h 9,5 sek

Toppfart 215 km/h

Förbrukning

11,6 l/100 km

Mått & Vikt

Längd 4745 mm

Bredd 1778 mm

Höjd 1427 mm

Hjulbas 2745 mm

Tjänstevikt 1545 kg

Motor

Typ V6 60 grader 2497 cc

Borrb x slag 80x82,8 mm

Kompression 10,5:1

Effekt 177 hk/6500 varv/min

Vridm 240 Nm/4000 varv/min

Kraftöverföring

Femstegs automatlåda med tre körprogram

Hjulupphängning

Fram McPherson fjäderben med undre tvärlänk och krängningshämmare

Bak Multilänkaxel med krängningshämmare

Styrning

Kuggstång med servo

Bromsar & Hjul

Ventilerade skivor fram och bak, ABS

Fälgar 6,5x15 aluminiumfälgar

Däck 205/65R 15



Rover 75 1956

Hur mycket

Pris 17 610 kr

Prestanda

0-96 km/h 21 sek

Toppfart 137 km/h

Förbrukning

13 l/100km

Mått & Vikt

Längd 4430 mm

Bredd 1970 mm

Höjd 1620 mm

Hjulbas 2820 mm

Tjänstevikt 1570 kg

Motor

Typ

R6 2230 cc

Borrb x slag 73x88,9 mm

Kompression 6,95:1

Effekt 80 hk/4500 v SAE

Vridmoment 154 Nm/1750 varv/min

Kraftöverföring

Fyrväxlad manuell växellåda med frihjul. Överväxel tillval

Hjulupphängning

Fram Tvärlänkar och krängningshämmare

Bak Stel axel med bladfjädrar och krängningshämmare

Bromsar & Hjul

Trummor

Fälgar 4,5x15 plåtfälgar

Däck 6,00x15



Återfall – nu igen

Nu har det hänt igen. Den fruktade Roversjukan fick ett nytt utbrott nyligen. Detta blev det andra återfallet jag drabbats av när jag trott jag varit botad. För drygt ett år sedan bytte jag bort min andra Rover 75 i ordningen mot en annan gammal dröm, en fin Jaguar XJ6.

Jaggen har varit mycket mysig men jag började snart tycka att den tomma platsen i garaget var lite störande. Dessutom säger djurskyddslagen bl a att en häst inte längre får vara ensam utan måste ha en kompis i stallet. Följaktligen måste väl då också andra djur, t ex en Jaguar ha en kompis? För att slippa bli lagförd måste jag troligen se till att min Jaguar också får sällskap. Den trevligaste kompisen den kunde få torde väl vara en Rover 75, den bilmodell jag tyckt allra bäst om av alla de bilar vi haft i familjen (inklusive 5 andra modeller av Rover). Hustrun var heller inte helt avvisande till tanken, bara lite.

Sagt och gjort. Jag gjorde en kravspecifikation i huvudet och började söka. Det skulle vara en välvårdad 2,5 litre Connoisseur



saloon, helst manuell, med lågt miltal och i en icke grå färg. Enklare sagt än gjort visade det sig.

Alla utannonserade bilarna var mest grå automater med långa miltal och ofta 1,8T. Tiden gick men till slut

kom den, en bil som uppfyllde nästan alla mina önskemål. Det vara bara en punkt som avvek, det var en automat,



men det fick jag stå ut med. Bilen var lackad i Atlantic blue, med ljus skinnklädsel och hade bara gått ca 12 000 mil på 19 år, kamrembytt nyligen och rostskyddsbehandlad för några år sedan.

Dessutom var den utrustad med sådana bonusdetaljer som träratt och Harman Kardon ljudanläggning. Den tillhörde en klubbmedlem i Ludvika, Sven-Erik Borgström.

Kontakt togs och vi kom överens. Mitt dilemma var att jag, efter en ögonskada med ett par efterföljande operationer har dåligt mörkerseende och att köra 75 mil i novembermörker och blöta vägbanor var inte att rekommendera. Sven-Erik förmedlade istället en del

bilder och uppgifter om bilen varefter jag kände mig trygg och började arrangera en transport med

en biltransportfirma. Men Sven-Erik ringde sedan och sade att han inte ville sälja bilen obesedd. Han erbjöd sig att köra ner bilen till Ystad så att jag skulle kunna kolla upp den och ha en chans att ångra mig. Var finner man sådana bussiga och justa bilförsäljare? De existerar naturligtvis bara i Roverklubben.

Bilen kördes ner ett par dagar senare, kollades upp och befanns vara så fin som beskrevs. Affären gjordes upp och Sven-Erik tog tåget hem till Ludvika. En sådan hjälpsamhet av en bilsäljare är fantastisk.

Nu står Rover nr 8 och glänser i garaget. Jag tycker också att Jaguaren nu ser gladare ut sedan den fått sällskap. Självt får jag leva med att läkarvetenskapen ännu inte kan bota Roversjukan. Trots egna medicinska försök med såväl Mercedes-, BMW- som Jaguarterapi, som i vissa fall lindrar symptomen, blir jag inte botad. Roversjukan måste nog betraktas som en kronisk åkomma.

Vid tangenterna Yngve Hägg
(medlem 262)

Så håller du din Rover 75 vid liv

Detta kommer från danska Roverklubben som i sin tur fått artikeln från "Roverdrive" – utgiven av Rover Car Club of South Australia – 2015. Redigerat något för svenska bilar.

När man läser nedanstående kan man få uppfattningen att Rover 75 och MG ZT plågas av problem och att man hålla sig långt ifrån dem. Men så är det inte alls.

Nedanstående fel och lösningar är insamlat från tusentals bilar som kört miljoner kilometer under bilens hittills 20 års levnad

Enstaka ägare kanske har haft några av de fel som beskrivs, men det är knappast någon som råkat ut för samtliga problem med sensorer, kamremmar, clips, kylarfläktar, VIS-fel, läckande soltak och annat. Dessa fel förekommer i stor utsträckning bland många andra av dagens bilmärken.

Håller man sin Rover 75/MG ZT i ordning och servar regelbundet så är det ett pålitligt fordon. Även interiören är slitstark och håller nästan hela livet

Nu för tiden kan den kinesiske producenten Roewe leverera retroelektronik som passar i 75 och liknar fabriksmonterat original.

Designern av Rover 75 lär ha sagt "Jag är överbevisad om att denna bil vill tillföra ägaren en stor stolthet. Varje gång han parkerar vill han kasta en blick bakåt när han är på väg bort"

Men låt oss nu titta på problemen
KV6-motorns akilleshäla är utan tvivel termostathuset i plast tysk-tillverkat. Rover ärvde detta av BMW.

Lösningen till detta är att till ett av aluminium från den sk eftermarknaden. Detta har tusentals Roverägare gjort. Om du fortfarande har kvar ett av plast är det viktigt att få det inspekterat årligen efter otätheter och i förekommande fall byta det.

Röda eller gröna stänk i motorns V är det första tecknet på ett läckande termostat. Det kan få katastrofala följder. Det är inte ovanligt att bilar till salu har överhettningsproblem, ofta med förklaringen att det krävs en ny blockpackning. Troligtvis har det varit fel på termostaten och motorn och motorn är skadad.

En annan komponent som oväntat kan ställa till det är ett orange clips, också tillverkat i Tyskland och ett arv från BMW. Många mekaniker har lagt timmar och kostat pengar för Roverägare på jakt efter lösning. Bilen går inte starta p g r a ett litet orange clips

Clipset håller ihop bensinpumpens och filtrets två delar inne i tanken. Problemet visar sig när det plötsligt inte går att starta bilen. Clipset går sönder och faller ner i tanken, men allt ser ut att vara i ordning och pumpen fungerar. En reparation utförd på få timmar förutsatt att man känner till lösningen.

Några av de tidiga modellerna har haft problem med kylarfläkten, tysk givetvis som inte går på de högre hastigheterna. Från 2003 monterades en annan kontrollenhet som eliminerade detta problem. Detta går även att montera på tidigare modeller.

Tidiga modeller har även problem med låsmekanismen till motorhuven. Denna kunde lossna från sitt fäste och gjorde det omöjligt att få upp huven. Regelbunden smörjning hjälper

Insugningssystemet, gissa var det är tillverkat, på KV6-motorn hade en prisvinnande design, men med åldern har det konstaterats att det blivit ineffektivt. Problemet hänger samman med VIS-motorerna (Variable Induction System). Många ägare har

lätit byta ut hela insugningssystemet när det bara var VIS-motorerna som var felaktiga. Sämre dragkraft och ökad bensinförbrukning indikerar på att dessa behöver kontrolleras.

Många ägare har fått bytt VIS-motorerna och märker en glädjande stor förbättring.

Två lampor på instrumentbrädan har en förmåga att lysa. Det är airbag warning och traction control. Då MG Rover var tvungen att se över sina kostnader försökte de spara småpengar genom att förkorta vissa ledningar. På vissa bilar räckte det att flytta förarsätet eller passagerarsätet för att rubba en kabelsamling så att någon av dessa lampor tändes. Det blev brott i kretsen

En fränkoppling av elsystemet enligt föreskrifterna, annat kan orsaka fler fel, gör att förbindelsen kan lagas.

Har bilen soltak är det viktigt att hålla avrinningskanalerna öppna. I annat fall kan det komma in vatten i kupéen. På tidiga modeller där gummilisterna efter hand torkar kan det också komma in vatten. Nya lister är lätt att skaffa och montera. Kolla även att avrinningsrören är hela. Du märker om de gått sönder på att det är våta mattor i kupéen

Som så många andra moderna bilar baseras funktionerna på en massa olika sensorer, gjorda även dessa i Tyskland, och dessa kan naturligtvis gå sönder och ge felaktiga signaler. Till exempel kan en felaktig sensor vid kamaxeln göra att bilen ej går att starta när den är varm. Lyckligtvis är dessa inte så dyra och relativt lätta att montera

Förtvivla icke utan njut av din eleganta Rover 75

British Car Meet Borgholm 2018

Min Rover 10 1947 blev ju inte klar till årsmötet i Hindås. Det tog ytterligare några veckor att hitta en renoverad amperemätare på Ebay och att lyckas köpa den. Så små-



Intåg på Ölandsbron

ningom kom även originalmätaren tillbaka från England åtföljd av ursäkter för den långa leveranstiden.

Dessa amperemätare är mycket eftertraktade eftersom de även sitter i tidiga Land Rover. Amperemätaren kunde monteras och nu fungerade även klockan, vilken efter urmakarens rekommendation nu får konstant ström även när huvudströmbrytaren är avstängd. Att en gammal man som jag kan känna så mycket glädje över att en gammal klocka går och visar rätt tid! Nu var det enda som inte fungerade bränslemätaren. Och varför skulle den det? Givare och mätare hade ju bara varit hos JIGE i Leksand för kalibrering och renovering. Men nej då. Och eftersom trippmätaren inte heller fungerade så blev det lite knepigt att bedöma hur mycket bensin jag hade kvar. Förvånande att trippmätaren inte fungerade eftersom hela hastighetsmätaren varit i England på renovering eftersom den lät som en astmatisk höna under gång.

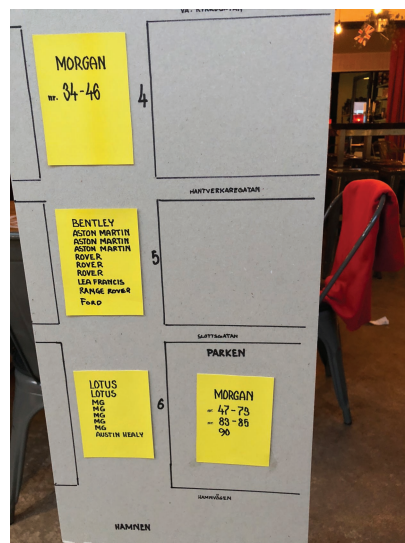
Tips från Steve Pike på English Car Care i Löddeköpinge ledde till inköp av en ny givare från Holden. Den 16 juni åkte jag till Löddeköpinge för service och montering av den nya givaren. Denna givare hade en instruktion med kopplings-schema bilagt vilken gav oss, Don, Steve och mig myror i huvudet så till den milda grad att dessa kröp ut ur öronen på oss vilket väl var en välkommen underhållning för verkstads-katten.

Vi fick den alltså inte att fungera. Mätaren var tillverkad i Wales och Steve tog senare kontakt med konstruktören. Se nedan. Däremot löstes problemet med trippmätaren enkelt av Steve som sa "du har nog skruvat in wiren för långt". Och det hade jag ju, och nu gick trippmätaren och jag vågade mig ut på lite längre äventyr. En parentes i sammanhanget är att när Steve gjorde ett andra försök, i slutet av september, efter en konsultation med Wales, att få givaren att fungera så lyckades det faktiskt. En underbar hemfärd till Älmhult förgylldes av det faktum att innehållet i tanken hela tiden ökade! Är det inte underbart? Tesla och andra kan slänga sig i väggen, på en Rover från 1947 fylls tanken på under gång!

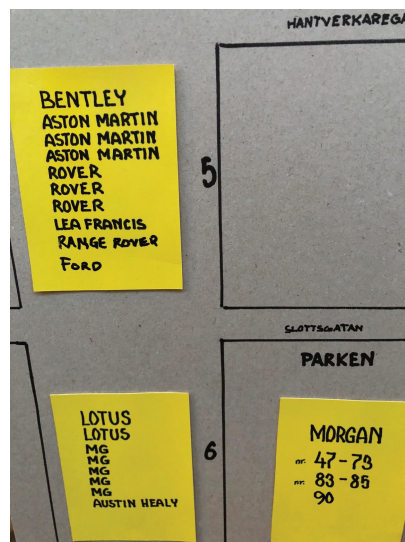
Men det var ju British Car Meet i Borgholm som det skulle handla om. Jag minns det med glädje från tidigare år och nu var det efter ett längre uppehåll dags för favorit i repris. Den legendariske Stefan

Ahlgren hade samlat ett antal kloka och duktiga kamrater kring sig som hjälpte till att få det att hända igen.

Fredagen den 6 juli var en av sommarens varmaste dagar och solen



Översikt över placeringen på Storgatan med omgivningar



Detalj från placeringen. Där står 3 Rover men vi var bara två

stod som trollspön i backen och förtrollade Småland till något Kaliforniskt. Jag startade "bright and early" från Älmhult. Morgontimmarna

var behagliga men framemot elvakaffedags blev det dags att sätta på TD:n. (TD=tvärdrag, vindrutan och alla andra lämpliga karrosseriöppningar på vid gavel.)

hatisk av flera anledningar. Framför IKEA Museum där jag arbetar har vi fyra laddstationer för våra kunders elbilar. Där hade alltid höga IKEA chefer ställt sina Tesla bilar på

till Gotland) och sedan installera mig i mitt fina hotellrum med stor balkong och utsikt över Kalmarsund. Whiskyväskan var med, och en svalkande GT kunde intas. Så blev det grillkväll med



Här får Peter och jag besök av Björn och Gerd Wennerberg

Ögonblicket då jag körde upp på Ölandsbron var magiskt, med utsikt och havsbris. Sedan blev det hett igen, och att rasta var närmast plågsamt, då det betydde att TD:n slutade att fungera. Men norra Europas minsta blåsa kräver sitt.

Så kom jag då fram till Hotell Strand i Borgholm. Och där möttes jag av Tesla-brigaden. Det hade jag inte väntat mig. Bilar, flaggor, elsladdar, storbildsskärmar och entusiastiska ungdomar. De var ute på sin "summer tour". Påminde lite om ett tältmöte med Maranatarörelsen. Alla som inte kör elbil är ju syndare och bakåtsträvare i elbilsfolkets ögon. Och jag som kom i en Rover från 1947 kände mig både syndig och ovälkommen. Men de visade stort intresse för Rovern, lite som om den hade kommit från en främmande planet. Att förklara frihulets funktion var speciellt roligt.

Eftersom mitt hotellrum ännu inte var klart fanns tid att både äta kroppkakor och provköra en Tesla. Jag tror att kroppkakor kommer att finnas kvar långt efter att Tesla försvunnit.

Min åsikt om dessa bilar har varit

laddning varje morgon och upptagit kundernas platser under hela dagen. Detta fick mig alltid att koka av raseri. Dessutom är Tesla amerikanska. Jag gör allt jag kan för att behålla mitt förtroende för det landet, men något förtroende för deras bilbyggeri har jag inte kvar. Så var det då dags att köra en. Den jättelika displayskärmen som dominerar instrumentbrädan belystes av solen, så det var omöjligt att se något som visades på den. Till exempel backkamerans bild. Jag hade dessutom svårt att tänka mig något som såg så amerikanskt malpacerat ut som just denna displayskärm.

Provturen visade att accelerationen var imponerande, till och med kraftigare än min Range Rover Sport Supercharged V8. Men resten var som vilken lyxbil som helst, inte det minsta imponerande. (Några månader senare provkörde jag Jaguar I-Pace som imponerade mera.)

När väl provturen var överstämmanden hade flera engelska bilar tillkommit, och jag fick tillfälle att beundra Peter Wingrens fina P4 (numera såld

hela gänget på en restaurang vars namn jag glömt. Ett kärt återseende med så många goda vänner, bland annat Björn Wennerberg och hans hustru Gerd. De åkte i sin fina Daimler denna gång. Och det bjöds riktigt god mat och dryck. Stefan och hans kollegor informerade oss om hur arrangemanget skulle fungera.

På lördagsförmiddagen ställdes bilarna upp på Storgatan, Borgholms centrala gågata med anslutning till torget. Mycket folk, stort intresse, glatt humör och riktigt trevligt. På torget underhöll Bosse Bildoktorn.

Dessutom marscherade ett bagpipe band på gågatan och spelade på torget. Vi var 2 Rover bilar, min och Peter Wingrens P4. Och massor av Morgan, som dominerade hela tillställningen. Jag tycker inte om Morgan och den överlägsenhet som en stor samling Morgan ägare utstrålar. Min Morgan, som jag köpte under mina år i London, var den sämsta bil jag någonsin ägt. Men det fanns andra trevliga människor att tala med, och hela tiden på Storgatan blev en lång trevlig pratstund med både

gamla och nya vänner. Bland annat upptäckte Peter Wingren och Björn och Gerd Wennerberg att de är gamla bekanta. När det sedan var dags för lördagens rally kom faktiskt lite regn. Milda varsamma droppar som var mycket välkomna.

Peter Wingren körde först med sin P4 och jag fick följa efter honom. Farten var alldeles lagom för en Rover 10 från 1947 och alldeles för långsam för en Morgan med V8 kan jag tro. Men jag njöt i fulla drag. Två Rover först i kolonnen. Så rätt!

På kvällen var det stor middag på Hotell Strand i Borgholm. Maten var inspirerad av det engelska köket, och det var ju ambitiöst. En bekant vars namn jag glömt höll ett intressant föredrag om elfordon. Kontentan var att förbränningsmotorn borde förpassas till historien. Återigen kände jag mig som en syndare med mina tre bensinbilar. Sedan var det dags för Bosse Bildoktorn att kåsera. Det var en härlig och makalöst rolig upplevelse. Jag fick senare ovärderliga råd av Bosse när det gäller fenomenet "min vattenpump lossnar". Kvällen var riktigt lyckad med dans och glad samvaro. På söndagsmorgonen var det dags för ytterligare ett rally då vi fick se ännu mer av Öland. Det avslutades på Mormors Pensionat Strandhagen. Ett underbart ställe som rekommenderas varmt! Där åt vi en god engelsk brunch och var sedan klara för hemfärd. En underbar helg som omedelbart fick mig att längta efter en repris. Stefan Ahlgren och gänget har hört av sig för att sondera intresset, och jag har lovat komma igen. Nu vill jag be er alla klubbkamrater att också komma med nästa gång! Vi får inte låta Morgan dominera! Inte Jaguar heller, för den delen. Snälla ni, gör mig sällskap nästa år!

Per Hahn

*Bilderna på denna sida
överst*

*Storgatan med banderoll och Morgan
bilar*

mitten

Ännu fler Morgan

nederst

Bagpipe band passerar



Vi hyllar en sjuttioåring

Vi talar om Rover P4. Modellen kom 1949 och mottogs lite tveksamt först, genom att den sågs som extremt modern, och inte hade konservativ formgivning längre.

Förebild till modellen var Studebaker, som hade en extra strålkastare i mitten av fronten. Detta tog Rover efter och modellen kallades Cyklop. Efter några år togs dock mittenstrålkastaren bort.

I början var instrumenten på instrumentbrädan i fyrkantig form. I mitt tycke blev det snyggare design, när man sedermera övergick till runda instrument. Vi talar här verkligen om instrumentbräda. Den var i gediget ädelträ av ca en centimeters tjocklek. I början var det också rattväxel och frihjulet hängde med under lång tid efter att man övergått till golvväxel. Frihjulet togs bort när överväxel infördes under senare delen av 50-talet.

När SAAB skulle börja tillverka bilar skickades för övrigt två tekniker över till Rovers fabrik för att studera frihjulstekniken. Rovers sista P4 rullade av bandet i maj 1964. Den hade då tillverkats parallellt med P6 under två år.

Den optimala P4 anser jag vara den med överväxel. En riktigt bekväm långfärdsvagn, som dels med överväxeln sänker varvtalet och dels sparar bensin. Jag har avverkat dagsturer på 60 mil med min P4 från 1962, utan att bli trött. Snart har jag haft bilen i femton år och den har succesivt gått igenom tekniskt och är i dag i toppskick. Dessutom är den numera besiktning befriad.

Tekniskt försågs modellen med starkare motorer allteftersom. Modellen Rover 75 o.s.v. står då för antalet hästkrafter. Det var endast ett begränsat antal fyrcylindriga bilar som tillverkades. Genom bilens tyngd blev den då alltför trött.

Den sexcylindriga motorn är en rak sexa s.k. halvtopp med en konstruktion liknande Rolls Royces motorer. För övrigt ansågs kvaliteten på bilen så god att den jämfördes med Rolls-Royce. P4 har alltid varit en dyr

bil att köpa ny. Man säger att man kunde i stället få två och en halv Volkswagen till samma pris. I dag tycker jag att prisnivån är låg och man får mycket för pengarna.

Designen utvändigt ändrades inte så radikalt genom åren. Bakrutan blev större och bagageutrymmet höjdes upp samt att fronten genomgick smärre förändringar. Mycket av charmen är allt trä och läder i kupén. En riktig engelsman med andra ord.

Standard var hel soffa i framsätet, men mot tillägg kunde man få två separata stolar. Motorhuv och bagageluckan var hela tiden i aluminium. Dörrarna var i aluminium tom 1962. Varför de inte var det de sista två åren undrar man över. Aluminiumen höll ned vikten och samtidigt slapp man problem med rostande dörrar. Det fanns som extratillbehör specialdesignade väskor som passade in på det något sluttande bagagerummets golv.

Bilen hänger med bra i dagens trafikrytm och med överväxeln kan jag köra i 110 på motorväg, men det är roligare att uppsöka småvägar. Vid landsvägskörning, delvis på motorväg, har jag mätt upp en förbrukning strax under litern milen och det är ett bra värde. I stadskörning kommer den gladeligen upp i 1,7 liter milen, men det blir inte så mycket körning i stan.

I England har många högt uppsatta personer kört P4. Man kan nog också gissa att bilen ibland framfördes av en chaufför. I Sverige var bilen inte lika vanlig. Den var ju som sagt inte billig att köpa ny. Rover P4 används fortfarande i

England som daglig bruksbil av en del personer. Reservdelar är inte heller något problem med. Finns både nyttillverkade och renoverade delar att köpa.

Bilens 70-årsjubileum uppmärksammas i England genom en träff i Devon den 6 – 8 september. Jag



har mer uppgifter om detta, ifall någon är intresserad.

Bert Rudal

Här följer lite modellhistorik:

Rover 75 (Cyklop) tillverkades 1949 – 1954.

Rover 60 tillverkades 1953 – 1959. Den var fyrcylindrig.

Rover 90 tillverkades 1953 – 1959.

Rover 75 Mark II tillverkades 1954 – 1959.

Rover 105R tillverkades 1956 – 1958. R står i detta fall för automatic, men det tillverkades inte så många.

Rover 105S tillverkades 1956 – 1959.

Rover 80 tillverkades 1959 – 1962. Den var fyrcylindrig.

Rover 100 tillverkades 1960 – 1962.

Rover 95 tillverkades 1962 – 1964.

Rover 110 tillverkades 1962 – 1964 och var också den motorstarkaste med delvis ändrad instrumentbräda.

Rover 800 Hatchback 30 år i Sverige

I augusti 1981 bestämde sig Honda och Rover för att gemensamt lansera en stor bil. Detta ledde till projekt XX som lanserades som Rover 800/Honda Legend 1986. Dock endast som 4 dörrars sedan.

också kom som Vitesse. Rover 800 jämfördes av engelsk motorpress med Ford Granada 2,0i Ghia, Fiat Croma SX och Renault 25TX (någon som kommer ihåg dessa modeller). Rover 800 blev testpanelens favorit.

den fram till våren 2012 då den inte gick igenom besiktningen, och i december samma år skrev han på Roverklubbens Facebook sida om det fanns någon som ville ta över bilen. Jag letade för tillfället efter en engelsk



This was a styling model for the Vitesse, dating probably from 1987. The car has the US-pattern Sterling wheels in their Rover-badged form, and the side bump-strips are colour-coded. Neither would be a feature of the production models. The front number plate reads, 'XX Vitesse'.

Under framtagandet av modell XX hade Honda och Rover kommit överens om att var och en av dem hade rätt att ta vidareutvecklingen av XX:s design som det själva ville efter att modellen kommit i produktion.

Rover var väldigt angelägna om att utveckla en hatchback för att fylla tomrummet efter SD1 men Honda var aldrig intresserade av en sådan modell. Fram till våren 1988 fanns bara en 4 dörrars sedan modell. I maj 1988 presenterade Rover sin hatchback.

Vid introduktionen kom sju olika modeller av 800 hatchback. De var 820e, 820Se, 820i, 820Si och 827 som

I juni 1988 kom ett Bodykit till 800 som monterat kostade 1 675£ men på Vitessen bara 1 475£ då den modellen redan hade vingen monterad på bakluckan.

Hämtat från: Rover 800 series The complete story av James Taylor

Ytterst få 800 hatchback var sålda som 1988 års modell i England och i Sverige presenterades 800 hatchback som 1989 års modell. I Malmö var Mondial återförsäljare och de tog hem en Rover 820 Si hatchback som demobil som de använde till de blev av med försäljningen av Rover 1991.

Bilen förvärvades då av Bernt Näslund i Svedala som sedan körde

bil Rover P6 eller Triumph 2000 men tänkte att jag kunde ju ta tillfället iakt så jag kontaktade Bernt. Vi samtalade länge via telefon och det slutade med att jag fick Rovern av honom. Det var en 820 Si från 1989 och den hade gått 16 000 mil.

En gråmulen decemberdag 2012 var jag i Vellinge och hämtade Rovern på släp vid Bernts sommarstuga. Bilen släpades hem och drogs in i garaget. Sedan började 3 månader av letande efter varför den inte ville starta.

Till sist hittade jag reläet som styrde bränslepumpen och bytte detta. Ett vanligt standard relä. Bilen

gick igång på första försöket och sedan beställdes det hem ett service kit med alla filter, stift och remmar. Detta byttes utan större svårigheter men vid först provkörningen blev det totalstopp. Bilen gick inte att flytta ur fläcken sedan jag bromsat. Det visade sig att det var slangarna till de främre bromsoken som svullnat och inte släppte tillbaka bromsvätskan. Nya beställdes om än till en Honda Legend då de bara kostade hälften så mycket som de som det stod Rover på förpackningen på. När de bytts så gick bilen som en dröm. Besiktningen klarades med blankt papper och sommaren låg öppen framför mig.

Upptäckte dock rätt snabbt att bilen kändes svajig på kurviga vägar. Kändes som att köra med bakändan i en slirig leråker. Blev lite kontakt med Rover 800 klubben i England via FB och rätt snart stod det klart att det var Michelin däcken som var boven i dramat. Bilens fjädring är inte byggd för däck med så mjuka däcksidor som Michelin har utan kräver styvare däck typ Dunlop SP eller Good Year F1. Fyra Dunlop inhandlades och monterades och bilen blev en helt annan på vägen.

Upplivede bilen som rymlig och bekväm med en sansad bränsleförbrukning för en så stor bil. Den låg på mellan 0,68 och 0,74 beroende på körstil. Körde bilen under två år för att sedan ta min 820ti i bruk men det är en annan historia. Hatchbacken står inställd i vänta på att jag ska få ork och tid att ställa i ordningen den för att ge sig ut på vägarna igen.

Tomas Vemmenby



The new Fastback models arrived late in the 1988 season but few are likely to have been delivered before the 1989 model year opened in the autumn. The new Fastbacks seen here were photographed for the launch publicity, with the sporting Vitesse variant in the foreground.

Kinnock erbjöds 820SE, krävde 825i, Thatcher godkände

The Daily Mail rapporterade i december 2018 att Labourledaren Neil Kinnock 1988 erbjöds en Rover 820SE, vilket var regeln för regeringsministrar och oppositionsledaren. Kinnock ansåg dock att denna ej var kraftfull nog med tanke på hans många och långa resor i tjänsten och krävde istället en 825i. Ett sådant betydelsefullt beslut måste självfallet tas på högsta nivå. Den annars så tuffa statsministern Thatcher godkände att socialdemokraten kunde få den starkare motorn. Denna viktiga information har blivit känd sedan National Archives släppt tidigare hemligstämplade regeringshandlingar.

För 20 år sedan

Arton månader hos Rover

Källa Rover P5 Clubs tidning Take Five och BBC

Fredag 11 december 1998

Roverarbetarna godtar nytt avtal

Arbetarna hos Rover har röstat för att acceptera radikala förändringar i arbetsuppgifter och viss personalnedsättning för att säkerställa framtiden för bolagets fabrik i Longbridge i Birmingham. Avtalet leder till att 2 500 mister jobbet i Longbridge.

I gengäld har bolagets tyska ägare BMW lovat att investera ytterligare £ 2 miljarder för att bygga en ny modell samt en ny Mini med produktionslina.

Överenskommelsen är utformad att förbättra produktiviteten och säkra Rovers långsiktiga framtid. En fackföreningsledare sa efter att avtalet var klart "Detta utmärkta resultat gör att Rover får en lysande

att 14 000 man blev arbetslösa och upp till 50 000 hos underleverantörerna.

Den tyska biltillverkaren hade köpt Rover fyra år tidigare och hade sedan dess investerat miljarderna utan att få något igen.. BMW skyllde också på att det starka pundet hade skadat Rovers försäljning.

Tisdag 23 februari 1999

Rover utses till årets bil

Rovers nya modell 75 utsågs till årets bil av tidningen What Car? och slog femton andra konkurrenter.

Nyheten gav företaget något att fira efter månader av spekulationer om dess framtid, speciellt när det gällde nedläggningen av fabriken i Longbridge.

Rover fick även ett ultimatum av sina

världens bästa biltillverkare. Priset delades ut på en mottagning i London för motorindustrin. Där röstades bilen fram som "The Best Compact Executive" och slog sina rivaler Renault Megane och BMW 523i.

Torsdag 1 april 1999

Avtal räddar Roverfabriken

Framtiden för Rovers Longbridgefabrik är säkrad efter en överenskommelse mellan brittiska regeringen och Rovers tyska ägare BMW.

Den engelska premiärministern Tony Blair sa att han var förtjust över att arbetarna vid Rover kunde se fram mot att BMW gör Longbridge till en högklassig fabrik för kommande sekel. Avtalet måste godkännas av BMWs styrelse och EU-kommissio-



Nya tider för den gamla Roverfabriken

framtid och arbetsstyrkan blir stabil." BMW varnade att de skulle ta till drastiska åtgärder om inte avtalet gick igenom. Fabriken i Longbridge skulle stängas vilket skulle få till följd

tyska ägare att presentera ett positivt resultat inom kort. Chefredaktören på What Car? sa att med fler investeringar från Tyskland så skulle Rover ha en förmåga att ta upp kampen mot

nen. BMW styrelse har möte i kommande vecka och vice ordförande Manfred Schoch sa att han är övertygad att styrelsen vill godta

regeringens erbjudande. Han sa "Jag är säker på att det är ett bra avtal för mr Blair är en mycket förståndig man".

BMW:s ökning med 10 % till 588 154 enheter. Försäljningen i USA har varit betydande för BMW. På tisdagen meddelade BMW

BBC att det fanns goda grunder för regeringen att godkänna hjälpen till Rover och att han kommer att pressa EU för att påskynda ett beslut.



Longbridge 2006 med gården full av osålda Rover 75

Onsdag 23 juni 1999

Rovers räddningsavtal säkrat

Framtiden för Storbritanniens största biltillverkare har säkrast genom att Rovers ägare BMW investerar £ 2,5 miljarder i fabriken i Longbridge. Industriminister Stephan Byers meddelade att regeringen kommer att skjuta till £ 152 millioner av statliga medel som betalas ut i samband med uppsatta produktionsmål. Denna stora investering säkrar 9 500 jobb vid Birminghamfabriken, vilka var hotade tidigare detta år.

Mr Buyers sa "Detta är goda nyheter för Longbridge, West Midland och hela landet.

Onsdag 20 oktober 1999

Rovers försäljning backar 30 %

BMW säger att Rovers försäljning har gått ner med 30 % under året. Men samtidigt framhåller man att Rovers marknadsandelar steg i september från 3,4 % till 5,8 % på den inhemska marknaden. Rovers nedgång står i kontrast till

lanseringen av Rover 45 och 25. Detta kommer att hjälpa Rover att nå bättre resultat vilket påbörjades med lanseringen av 75 tidigare i år. Siffrorna idag visar inte att det går så mycket bättre för Rover. 176 528 bilar levererades i september mot 253 810 samma period förra året. Land Rovers försäljning steg med 20 % till 133 423 bilar mot 111 760 perioden innan. 10 000 Rover 75 såldes i september varav 5 500 till export.

Fredag 17 december 1999

EU undersöker Roveravtalet

Brittiska regeringens räddningsplan för den problematiska Longbridge-fabriken kan blockeras av EU-kommissionen. Enligt BBC kommer en undersökning att starta för att se om detta avtal bryter mot EUs konkurrensregler. Dessa begränsar hur mycket statlig hjälp ett företag kan få. Undersökningen kom fram till att de pengar som utlovats till Rover kommer att hållas inne i 18 månader. Minister Stephen Byers berättar för

"Dröjsmål är inte intressant för BMW och Longbridge".

Rovers fabrik i West Midlands har varit hotad i snart två år.

Fredag 7 januari 2000

Rovers försäljning rasar

Försäljningen för den problemfyllda biltillverkaren föll kraftigt sista kvartalet förra året visar nya siffror. Den totala bilförsäljningen i landet var 2,2 millioner sålda fordon, en nedgång med 2,2 %. Rovers försäljning backade från 194 000 under 1998 till 143 000 1999. Minskningen inkluderar även den nya 75 som företaget satt ett stort hopp till. The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) släppte siffror som visar på en minskning på 12,2 %. En talesman för SMMT säger dock att siffrorna inte är så dåliga med tanke på turbulensen i företaget.

Fredag 14 januari 2000

BMW förnekar nedläggning av Rover

Biljätten BMW förnekar i en rapport att de planerar att lägga ned sitt brittiska dotterföretag. En toppdirektör hos BMW erkände för första gången att de måste skära ned förlusterna hos Rover. Enligt den tyska tidningen *Süddeutsche Zeitung* varnar BMWs försäljningschef, Heinrich Heitmann, att tiden håller på att rinna ut för Rover att visa vinst. Herr Heitmann berättade för tidningen på motormässan i Detroit att han fruktar att de inte har tid för att återetablera Rovers varumärke. Han uppskattar att det skulle ta åtta till tio år. För närvarande har BMW inga planer på att stänga Rover, men kan inte helt utesluta en sådan drastisk lösning, säger han.

Roverrepresentanter insisterar på att en stängning av Rover är helt uteslutet. En talesman, Axel Overmuller, berättar för BBC att rapporten som publicerats i den tyska tidningen är helt felaktig. Men han säger också att nedskärningar i personalstyrkan är helt beroende på hur försäljningen går

Måndag 31 januari 2000 BMW dras ner av Rover

BMW har visat svaga siffror tack vare Rover som drabbades av ett ovanligt starkt pund. Den totala försäljningen är ungefär som förra året. Rovers dåliga försäljning gjorde också att antalet anställda sjönk med 18,8 %. I tyska tidningar blev Rover kallad "Den engelska patienten".

I ett brev till aktieägarna skriver BMWs ordförande dr Joachim Milberg att

BMWs försäljning av bilar och motorcyklar har varit lysande, Land Rover är det märke som växer starkast i BMW-gruppen. Tyvärr upprepas inte denna succé hos Rover som visar en stor nedgång i försäljningen. Han fortsätter "Kraftig rekonstruktion tillsammans med ett förstärkt pund har visat sig vara en stor börda för Rover de senaste åren. Rekonstruktionsprogrammet för Rover kommer att fortsätta

Onsdag 15 mars 2000

Rovers problem

Den tyska lyxbilstillverkaren BMW är nära att sälja den förlustdrabbade Rovertillverkningen. BMW rapporterar att de förlorar £ 1 miljard årligen.

Mycket av det beror på rekonstruktionen, men en stor del skylls på det starka pundet och att Rover är en ineffektiv biltillverkare. Det behövs mycket investeringar för att nå upp till tysk standard, säger BMW.

Torsdag 9 maj 2000

Rover köpt för £ 10

John Towers, chefen för Phoenix konsortium som tar över Rover anländer till fabriken i Longbridge och tas emot som en hjälte. Phoenix har skrivit under ett kontrakt med BMW och köper Rover för £ 10. Avtalet blev klart efter två månaders

närvarande är det en stor lättnad i Longbridge och över hela West Midlands. John Towers berättade också att han planerar att ge personalen vinstdelning.

Epilog

I april 2005 satte Phoenix MG Rover i konkurs och mer än 6 000 anställda miste sina jobb.

Från Shropshire Times 8 april 2005

När John Towers kom genom grindarna till fabriken i Longbridge i sin Rover 75 tog han emot som en räddare. Champagnekorkarna flög i luften och han lovade att bevara biltillverkningen för framtiden. Men det blev falska löften. De sista tio åren har biltillverkningen i England genomgått en pånyttfödelse. Tillverkarna Jaguar och Land Rover,



John Towers med champagneglas i högssta hugg

förhandlingar mellan BMW, Phoenix den ursprungliga tilltänkta köparen Alchemy Partners samt brittiska regeringen.

"Vi är mycket nöjda med avtalet och det är en känslös dag för oss" sa mr Towers. "Vi har otroligt mycket arbete att göra för att få balans i räkenskaperna och vi är fast övertygade att klara det".

Många industrianalytiker är inte övertygade att Phoenix kan vända den negativa utvecklingen för att rädda Rover i framtiden. Men för

nu ägda av indiska Tata säljer mer än vad MG Rover någonsin gjorde. John Moulton, känd ledare av Alchemy Partners bjöd för att överta MG Rover från BMW 2000, men förlorade mot Phoenix. Han blev illa sedd för sina planer att skala av produktion i Longbridge med tanke på att han kunde rädda företaget. Han skyllde på förre industriministern Steven Buyers som backade upp Phoenix och lät MG Rover gå utför mot konkurs.

SD1 i Sverige - snart en "rödlistad" Rover?

Numera är de flesta Rover-entusiaster ganska överens - SD1 är en klassisk Rover-modell. Så

tillverkades från 1982 i drygt 100 000 ex. Nu tillkom även modellerna 2000, Diesel och Vitesse. Produktionen av

redan i december 1977 hade fler än 40 st registrerats. Men efter 1981 lade dåvarande generalagenten Olle Olsson AB ner importen. De SD1 Serie 2 (från 1982 års modell) du hittar i Sverige är alltså flyttgodsbilar eller direktimport.



BLW580 körs 200-500 mil/år. Sveriges äldsta SD1 - reg 14 sept 1977

har det inte alltid varit. När modellen presenterades ägdes Rover av Leyland som beskylldes (med viss rätt) för att ha prutat på Rovers höga kvalitetskrav.

Det byggdes ca 300 000 Rover SD1 av alla varianter från 1976 till 1986 - dvs drygt tio modellår. För Leyland var detta antal en stor besvikelse eftersom SD1 ersatte både Rover P6/P6B och Triumph 2000/2500, som båda tillverkades i drygt 300 000 ex vardera. Som mest hoppades Leyland att kunna sälja 100 000 SD1 per år men med facit i hand blev 1978 bästa produktionsåret med ca 54 000 bilar. Från introduktionen av SD1 3500, den 30 juni 1976, till 1981 tillverkades den som Serie 1 (olika varianter av 2300, 2600 och 3500) i en helt ny fabrik i Solihull. Det innebar knappt 200 000 Serie 1 totalt. En uppdaterad Serie 2

Serie 2 flyttades till Cowley (gammal Morris-fabrik) där SD1 hade sällskap i produktionen av Austin Princess, Austin Maxi samt Triumph Acclaim.

I Sverige såldes SD1 (med enstaka undantag) som 1978 till 1981 års modeller och endast som 3500 V8 - mest med BW65 automatlåda. SD1 blev ganska populär även i Sverige -

Jag kommer bara att skriva om SD1 Serie 1 nedan, bl a eftersom jag kan för lite om Serie 2. Hur många Serie 1 som såldes är oklart. Räkna vi hela 1970-talet (kalenderåren 1970-1979) såldes 1 914 st Rover av alla modeller (ej Land Rover) vilket placerade Rover på plats 31 i registreringsstatistiken (källa Klassiker). Bästa året var 1970 med 466 bilar - nästan samtliga Rover P6/P6B. Kalenderåret 1978 såldes 91 bilar och 1979 bara 53 bilar. Nästan alla bör ha varit SD1, men någon enstaka P6/P6B kan ha stått osåld fram tills dess.

Information från 1980-talet uppger att det 1980 såldes 44 st och 1981 24 st Rover - antagligen samtliga SD1. Stämmer dessa siffror såldes det (max) 212 bilar av modell SD1 Serie 1 under ca 4 år - alla 3500 (ev med något enstaka undantag för SD1 2600).

Enligt Transportstyrelsen februari 2005 fanns 3 st 1977, 141 st 1978, 9 st



ACH219 sålde jag, Nu tyvärr avregistrerad



GDE627 byggd i Belgien - skrotade jag pga usel svetsning.

1979 och 27 st 1980 dvs totalt 180 st SD1. Det innebär att ca 32 bilar (15%) skrotats eller avregistrerats på ca 25 år - det känns spontant som en ovanligt låg siffra. Exakt hur många av

dessa totalt 180 st som var registrerade och användes är okänt, men de flesta var säkert avställda sedan länge. I februari 2005 var t ex hela 125 bilar (88%) av 1978 års modell

av de avställda bilarna i behov av ganska omfattande och kostsamma åtgärder, då de stått länge. Samtidigt är SD1 fortfarande lågt prissatta. Det är detta som gör

avställda och endast 16 st (12%) i trafik.

Nuläget för SD1 3500 inger däremot en hel del oro! Sedan februari 2005 tom juni 2017, dvs drygt 12 år, har ca 40 % (mer än 70 bilar) av dessa 180 st SD1 skrotats eller avregistrerats! Kvar fanns i juni 2017 bara 106 bilar, dvs exakt 50% av sålt antal.

Dessa fördelas på 83 st 1978, 5 st 1979 och 18 st 1980. Av dessa 106 bilar var endast 9 st (8%) påställda och i trafik (7 st 1978 och vardera 1 st 1979 och 1980). Anmärkningsvärt är också att 9 st SD1 varit avställda mer än 30 år. Säkert är många



GXE224 SD1 utan motor - skrotade jag pga rost..

svenska SD1
 "rödlistade"!
 Med nuva-
 rande
 "avregistrerings-
 takt" finns
 teoretiskt inte
 en enda SD1
 kvar i Sverige
 om 20 år - alla
 är exporterade
 eller skrotade!
 Det kommer
 antagligen inte
 att hända men
 risken är stor
 att det bara
 finns några 10-
 tal bilar kvar.

Varför
 skrotas bilarna i
 allt snabbare
 takt? Jag tror
 att det ofta
 handlar om
 arvs- eller
 generations-
 skiften eller att t ex en villa säljs och
 garaget måste tömmas snabbt. Har



AYG466 ombyggd till Serie2. Mycket rostig men blir kanske bil igen?

besiktigad. Eftersom det är så få bilar
 som rullar är intresset för reservdels-

hamnar i olika hembyggen (Volvo,
 Trike, mm) - tyvärr.



BBZ199 min första Rover. Krocksador och rost - väntar på bättre tider!

Jag har själv
 köpt några reserv-
 delsbilar som saknat
 bl a motor, men i
 övrigt varit möjliga
 att renovera. Dvs
 borde antagligen
 inte ha skrotats?
 Grundproblemet är
 att tidiga SD1 (Serie
 1) fortfarande är en
 ganska "bortglömd"
 Rovermodell. Medan
 Rover P6/P6B sedan
 några år har sett klart
 ökande priser står
 SD1 ganska still på
 låga nivåer. Visserli-
 gen har flera körbara
 (och antagligen fina)
 SD1 funnits på
 Blocket för 30 000 kr
 eller mer, men de har
 varit trögsålda (eller
 osålda?). Det är bara
 att hoppas att
 intresset ökar och
 själv kan jag defini-
 tivt tänka mig

bilen då stått still i många år krävs tid
 och pengar för att få få den

bilar inte så stort. Undantaget är
 fungerande V8-motorer som kan vara
 värda några tusenlappar och ofta

ytterligare någon SD1, om ett bra ex
 dyker upp - jag har ju bara fyra st i

garaget f n! Det är en snygg, bekväm och ganska lättskruvad Rover med hygglig tillgång på reservdelar till vettiga priser.

I England har ett flertal rostiga SD1 renoverats seriöst, eftersom företaget Rimmer Brothers säljer NOS-plåt (från Indien) till rimliga priser. Självt har köpt på mig en ganska komplett uppsättning plåt för att få ordning på ett (eller kanske två) av mina tre SD1 renoveringsobjekt

Alla siffror ovan visar att Sverige 2019 inte dräller av körbara SD1 3500 Serie 1. Synd att inte fler uppskattar de tidiga bilarna, men om några år kanske det ändrar sig? Frågan är bara hur många bilar som då finns kvar och som har räddats från plåtpressen? Vill du någon gång ha en tidig SD1 - köp nu eftersom priserna knappast blir så mycket lägre.

Bengt Alfredsson



Okänd SD1 - tyvärr skrynklig. Inte min men garanterat avregistrerad!



AXM089 Reservdelsbil eller renovering? Vi får se?.

Välkommen till Sigtuna och Roverklubbens Årsmöte 7 - 9 juni 2019



Mälardalingarna i Roverklubben är glada över att på nytt få hälsa klubbens medlemmar välkomna till vår del av Sverige. Årsmötet hålls på Hotell Kristina i centrum av Sigtuna.

Mötet inleds på eftermiddagen fredagen den 7 juni, den sedvanliga rundan körs den 8 juni i det vackra mäljarlandskapet och på söndagen den 9 juni är deltagarna fria att göra egna utflykter eller bege sig hemåt.

Fredag 7 juni hålls själva årsmötet på eftermiddagen och följs av en tvårätters middag på hotellet.

Lördagen 8 juni ägnas åt det sedvanliga rallyt med inlagda sevärdheter. Dagen avslutas med tre rätters middag på hotellet.

Söndag 9 juni är det fria aktiviteter, kanske hemresa för någon

Anmälan

Anmäl dig genom att sätta in något av nedanstående belopp på klubbens plusgirokonto 79 69 43-9 **senast 23 april**

För hela paketet, som består av två övernattningar, två middagar och två frukost, 2 200 kr per person i dubbelrum.

Samma paket i enkelrum kostar 2 300 kr per person.

Klubbmedlemmar som bara vill delta i delar av programmet betalar för eftermiddagskaffe 7 juni 125 kr per person, för middagen 7 juni 370 kr per person, för middag 8 juni 495 kr per person, för logi i dubbelrum inklusive frukost 1 400 kr per person och natt, för logi i enkelrum inklusive frukost 1 500 kr per natt.

Väl mött i Sigtuna

Stadseenlig kallelse till Rover Club of Swedens årsmöte 7 juni kl 17.00 på Hotel Kristina i Sigtuna

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

Har du ännu inte betalat din medlemsavgift - gör det!

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 tjuugo 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 originalutförandet 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 kontaktton 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 monteras 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 funktionsprovningsen av den nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klub-

ben 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

Här träffas vi

Här är några av de större bilträffarna som är kända nu där Roverklubben deltar. Fler kommer och meddelas via hemsidan efterhand.

19 maj Tjolöholm Classic Car

7 -9 juni Roverklubbens Årsmöte

16 juni Gavnö Classic Car, ett måste.

Anmäl dig på www.gavnoe.dk

20 juli Thuliträffen i Landskrona.

Roverklubben har ett eget område

2-4 augusti British Motor Meet i Hjo.

Anmöl dig på

www.britishmotormeet.se



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.

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 63Helsingborg
0738-25 51 10

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

Tomas Börjesson
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

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

Gör så här!

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

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson

Säljes

Rover 75 2,5 Connoisseur 2005
Mil 9793

Vit skinnklädsel, fint skick dock liten parkeringsskada på hö framskärm,

Pris 28 000 kr

Ring för mer information

Tel 0707 - 22 06 57

Victoria



English Car Care
Service för Engelska bilar

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



Vagnmärke (se bild ovan).

Levereras med fästskruvar. 75 mm diam.

Vindrutedekal med nya klubbmärket.

50 mm diam.

Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket.

20 mm diam.

Keps med broderat Roveremblem

grå eller svart, se bild

Rockmärken, svarta

Pikétröja med klubblogotyp

Storlek S - XXI

Ficklampa i ordets verkliga betydelse, endast 7 cm med

kraftfull LED-lampa. Nu blir det lätt att hitta hålet till

oljestickan



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 25 kr

Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtshållaren bak 20 kr

Bakrutedekal för medel med

mer än en Rover 25 kr

Nyckelring, Rover original 80 kr

80 kr

5 kr

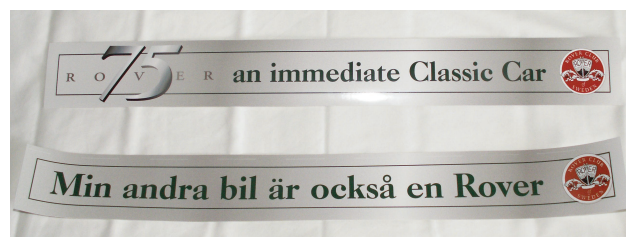
40 kr

125 kr

10 kr

200 kr

30 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



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

A4 ark med klubbdekaler

6 stora 75 mm,

8 mindre 50 mm

2 små 33 mm

60 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@taby.se



www.minbil.se

www.mgroverparts.se

What women like about the Rover 2000 Automatic

We cannot say we designed the Rover exclusively for ladies any more than we designed it exclusively for gentlemen. But the fact is ladies like it. Admittedly, some of the things they see in the Rover may seem trivial to menfolk, but to ladies little things mean a lot.

Opening and closing.

Long fingernailed ladies need not worry about breaking their nails when they open the door—the push buttons on the doors are twice as long as normal.

Stepping in and stepping out.

No big deal really. It's just simpler because the floor is four inches below the door sill and the doors open w-i-d-e.

Room—with a view.

Once seated, there is a great amount of room for leggy legs. A lot of headroom, too. The view from all windows is excellent and uninterrupted. A lady can see exactly where the right fender is going without having to guess.

Seating arrangements.

The two front bucket seats can be adjusted to the contours of any female shape. They go forwards and backwards, adjust from English upright to chaise longue. Although all four seats tend to hug their occupants, we suspect that ladies really love them because of the smell and feel of English leather.

Big wheel.

The steering wheel is larger than is usual, which makes it easy to turn and ladies like that. It can be moved up or

down. When the car is still, the steering is a little stiff; just stiff enough to remind the driver to look behind before pulling into traffic.

Shifting and handling.

Some ladies don't like shifting and with the Rover automatic transmission, they don't have to. And, if they want to—well then, it can be just as manual as they please. The car handles effortlessly; holds the road like a leech. It's a snap to park—not just because it's shorter and narrower than Detroit's finest but also because it turns circles inside them and most other cars. Yes, even a VW.

Bric a brac.

Two huge padded bins beneath the dashboard can hold an arsenal of cosmetics and packages. Even jumbo purses. Both bins lock. Above them is a generous shelf with a clingy rubber surface that stops things like earrings and sunglasses from sliding around.

Easy to read.

The speedometer is the ribbon type, unmistakably clear to read and placed so as to reduce the difficulty of refocusing when glancing from road to speedo and back. The switches are clearly marked and shaped so you can recognise them, even by feel. No two next to each other are shaped alike. A bold red brake light

on the dash tells a lady: (1) the hand-brake is on or, (2) the level of the braking fluid is low. High beams can be flashed, with headlights on or off, by flicking a lever on the steering column.

The quiet type.

The Rover is quiet inside save for the engine's reassuring purr. Thick wall-to-wall carpeting absorbs lots of noise. There is, however, a loud built-in sound which ladies with children appreciate—the loud click behind the driver's ear when someone unlocks a rear door from inside. The trunk is doubly carpeted, and the spare wheel has a cover to keep the luggage clean.

Out of gas?

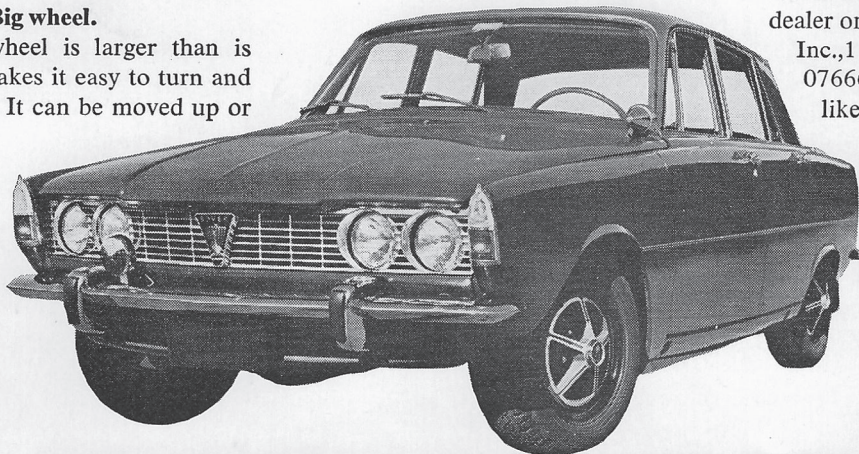
Nothing to worry her pretty head. A reserve fuel tank switch on the dash gives her an extra thirty miles or so to find a gas station.

About those dents.

Say someone biffs the Rover in a parking lot, what then? It's a relatively simple garage task to remove the dented panel and replace it—Rover's nineteen body panels are simply bolted on. It's even possible, at some expense, to get a spare set of panels in another color.

Know more.

If you want to know more about the Rover 2000 Automatic ask your Rover dealer or write: British Leyland Motors Inc., 111 Galway Place, Teaneck, N.J. 07666. (We'll even tell you what men like about it).



Heard about the Roverseas Delivery Plan? The same money it costs to buy a new Rover over here may buy you a new Rover in England and cover your transatlantic air fare, too.