

# ROVERBLADET

Nummer 112 (vintern 2018) 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

## Ledamot

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 0764-00 93 72  
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  
Skiftingegatan 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

Ingmar Johansson  
Norra Unnaryd 23  
560 25 Bottnaryd  
Tel 036 - 281 75  
johansson.ingmar@telia.com

## 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  
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  
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

Vår redaktör har sagt upp sig och efterträdaren kommer först efter nyår. Men vi har hastigt plockat ihop ett Roverblad ändå. En hel del material är taget ur tidigare Roverblad för snart 20 år sedan. Trots det är det mycket läsvärt. Den nye redaktören heter Henrik Olsson och vi hälsar honom välkommen och lycka till. Fd, fd redaktör Olsson

# Ordförandens ruta

**V**i får en ny MHRF-besiktning-  
person i ljusaste Småland.

Närmare bestämt Mats Johansson i Vetlanda och då täcker vi in landet bra geografiskt.

På styrelsemötet nu i november adjungerar vi Per Hahn att delta på mötena som sekreterare tills att han på årsmötet kan väljas som ledamot på två år. Välkommen båda två.

Vidare tackar vi

Anders Albihn för den tid han var redaktör. Till ny redaktör välkomnar vi Henrik Olsson. I väntan på ett nytt program till hans dator får vi hjälp av vår tidigare redaktör CG Olsson med detta nummer.

Snart skall friktionsdäcken sättas på på min Rover 75, trots att det fortfarande nästan är vårväder. Det fungerar bra med dem, eftersom jag bor i stan och inte ger mig ut på

landsbygden i samma utsträckning på vinterhalvåret.

Det känns skönt att min P4 inte behöver besiktigas längre. Den får ju ändå sin vård. På de två senaste pubträffarna i Göteborg har det kommit



medlemmar som inte varit med tidigare. Det är alltid trevligt med nya bekantskaper, som utökar samtalsämnen. Vi pratar inte bara om bilar, om ni trodde det.

Nästa år skall jag vara med på träffen i Hjo igen, eftersom den inte sammanfaller med vistelsen på vårt lantställe då. Det är många träffar uti landet under säsongen och jag försöker alltid vara på Thulinträffen i Landskrona och Gavnö i Danmark. I närområdet blir det Göteborgsträffarna. Missa inte inbetalningskortet, som ligger antingen i tidningen eller i kuvertet. Alla medlemmar önskas en God Jul och ett Gott Nytt Roverår.

*Bert*

## Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Michael Schollin, Gunnar Björkenor, Gamla Roverblad, Tomas Börjesson, Bert Rudal, CG Olsson, Gunnar Ahlqvist

## Manusstopp

Nr 113 15 februari, ute i mars  
Nr 114 15 maj, ute i juni  
Nr 115 15 aug, ute i september  
Nr 116 15 nov, ute i december  
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 uppmana er att om ni åker på en träff kan ni ta några bilder till Roverbladet och skicka till redaktionen.

## 2019

Vi närmar oss 2019 och det är dags att betala medlemsavgiften igen. Ett år går fort.

Du hittar ett inbetalningskort i detta nummer. Avgiften är oförändrad, 350 kr och endast 25 kr för familjemedlemmar.

## Omslaget föreställer:

Ett vackert och läckert gräddbakelse i Falkenberg. Läs mer på sid 10  
Foto Michael Schollin

## Roverklubbens matrikel

**P**å 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.

## 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

## Rover Club of Sweden hälsar medanstående nya medlemmar välkomna till klubben

1758 Fredrik Röjd, Färila

1759 Marika Karlsson, Sunne

1760 Ingemar Serneby, Viskafors

1761 Mats Witt, Trelleborg

1762 Klas Meadowson, Killeberg

1763 Svante Norström, Grisslehamn

1764 Maritha Ekbring, Lidköping

1765 Christina Thörnqvist Bolg,

Veddige

## 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 mars 2019

# The Rally Teams Rovers of Solihull

När det blev känt att Rover skulle ställa upp i 1962 East African Safari, så var det en lika stor sensation i motorvärlden som om en gammal och stabil familjemedlem skulle börja att dansa twist. Rover har ju rykte om sig att tillverka säkra, ombonade och pålitliga lyxbilar och det var svårt att se exakt vad de hoppades uppnå med att rallytävla med sin största modell, 3 litern.

Nu när över ett år har passerat och 1693 Safari och Le Mans är över är det möjligt att se mer klart bakom motiven som föranledde ett hopp in i rallyvärlden. Med ett rykte om att en mer sportig modell var under utveckling i Solihull blev behovet med att skapa en tävlingsimage för Rover förstående, även fast det är dyrbart att driva ett rallylag och ställa upp med bil i Le Mans.

Idén med att ställa upp med ett lag i 1962 Safari kom emellertid ursprungligen från en 15 000 miles provkörning med en fabriksbil i Östafrika, ungefär samtidigt med 1961 Safari. Det beslutades, efter mycket diskussioner, att bilarna skulle anmälas till tävlingen av lokala handlare, men de skulle bli preparerade i och skickade från England. Det talades mycket om att bilarna, efter tävlingen, skulle säljas av de lokala handlarna och bli kvar i Kenya. Man insåg så småningom att mycket fanns att lära genom att undersöka varje bil efter rallyt. Så de skeppades åter till England. Efter det har dessa bilar varit med om mycket som servicefordon i Liège -, RAC - och detta års Safarirally.

Hur de tre bilarna klarade sig i det första rallyt är väl känt, men kan

återupprepas. Adams/Rivieres bil låg femma totalt när halva loppet var kört, inklämd mellan Carlssons och Moss två SAAB. Adams/Riviere ledde den stora klassen med Brochners 3-litre fyra i klassen. Adams körde senare av vägen beroende på skadad styrning.

rande. Tillräckligt uppmuntrande för att en tävlingsavdelning bildades.

Chefen för denna avdelning liksom för motoravdelning i Solihull är Ralph Nash På dessa avdelningar görs allt utvecklingsarbete på Rover och LandRover. Dock ej på turbin-

THE MOTOR September 11 1963

## ROVER ENGINEERING

*proved again in the*  
**SPA · SOFIA · LIÈGE RALLY**



**IN THE TOURING CAR CLASS (over 2000 c.c.)**

**1st ROVER**

(Drivers :  
Mr. K. James,  
Mr. M. Hughes)

**3rd ROVER**

(Drivers :  
Mr. A. E. Bengry,  
Mr. B. Hughes)

The Rover 3-Litre has entered Europe's toughest Rally only twice—1962 and this year. By winning its class on both occasions, the Rover 3-Litre has confirmed its reliability, durability and speed.

The Rover Company is proud to have contributed, with The Ford Motor Company and The British Motor Corporation, in winning for England the Trophée des Nations.

(Subject to official confirmation)

**ROVER—ONE OF THE WORLD'S BEST ENGINEERED CARS**

THE ROVER COMPANY LIMITED, SOLIHULL, WARWICKSHIRE  
*Makers of fine cars and the world-famous Land-Rover*

En lagkamrat körde in i en bro. Den tredje bilen klarade hela tävlingen och blev tvåa i sin klass. Detta var Rovers första tävlingsverksamhet på över fyrtio år och resultatet var uppmunt-

sidan som har sin egen avdelning som heter Rover Gas Turbines Limited. Tidigare, när JET 1 utvecklades, skedde allt turbinarbete på Nashs avdelning. Därför är de

fortfarande mycket intresserade hur det går med Rovers senaste avkomma. Restan av tävlingsavdelning består av förman Tony Cox och tre montörer som arbetar där full tid. De är Lou Chaffey, David Moss och Graham King. Tony är naturligtvis välkänd för sin rallykörning utanför Rover. Det är värt att nämna att han vann den allra första tävlingen han ställde upp i, nu senast i Norwester.

## Bilarna

Vi ska nu titta på bilarna de använde för tävlingsbruk. Det är svårt att hitta mycket att säga rörande förändringar som gjorts för att höja prestandan för så lite har gjorts eller kanske inget behövdes göra. Naturligtvis är det förändringar inuti bilen för att föraren och kartläsaren ska ha det bekvämt, lättlästa instrument och annat. Den som sitter i en rallyutrustad 3-litre och sedan i en standardmodell märker hur spartanskt rallybilen är. På den mekaniska sidan är det nog enklare att se vilka ändringar som sker på en bil när den kommer till en tävlingsavdelning. Bilarna kommer direkt från bandet i standardutförande och tas till tävlingsavdelningen som ligger i ett skyddat område av fabriken. När bilarna kommer hit tas motorn ur och transporteras till Rovers avdelning i Tyseley. Där sätts de i en bänk och får gå i femtio timmar. När denna inkörningsprocess är färdig återförs motorerna till tävlingsavdelningen. Där monteras topplocket av för att kontrollera ventilerna. Alla lager undersöks nog och byts vid behov. Kopplingen är samma som på standardbilarna och inget ändras på denna. Även olje- och luftfilter behålls. Kompressionen är samma som standardbilarna. Också samma kolvar och kamaxel blir kvar. Grenröret poleras. Förgasare är en 54 mm S.U. förgasare och bensinen pumpas fram med två S.U. elektriska bensinpumpar som sitter i kofferten. Två pumpar sitter även i standardbilen, men rallybilen har förutom 1,5 gallon

reservtank även en extra 10 gallon-tank i kofferten. Det ger en total bensinvoly m på 24,5 gallon. Det finns tre olika utväxlingar för bakaxel på 3-litre, men bara en har använts för rallykörning. De tre utväxlingarna är 4,7:1 vilket är en speciellt låg utväxling, 4,3:1 vilket är det normala på en manuellt växlad och 3,9:1 som är den vanliga för automatväxlade. Den sistnämnda erbjöds även som utväxling på Coupe

rade på exportmodellerna. De är 1 3/8 tum i diameter i motsats till standardstötdämparna som är 1 tum. Alla Rovers stötdämpare kommer från Woodhead Monroe. Ralph Nash berömde dem när han sa att det aldrig har varit några fel på stötdämparna på Rovers bilar. Miljön för stötdämpare i Kenya är annars förödande. Stötdämpare förbrukas lika fort som en tank bensin här hos oss. Högar av uttjänta stötdämpare ligger överallt och de



*Damm och grus. Safarirallyt 1962. Bil 103 kördes av Ronnie Adams och Peter Rivière men kom inte i mål*

modellerna. Det är två olika utväxlingar som kan användas i växellådan, men den enda skillnaden är att tvåans och treans växel blir lägre. Den sistnämnda växellåda användes i rallybilarna. Overdriven som användes skiljde sig från standardmodellen genom att den växlade upp 27% högre. Overdriven används bara vid högsta växeln. Ljuddämparna som användes är standard, men eftersom 1962 års modell gav en bättre markfrigång användes denna även på 1963 års modell. Däcken är normalt 7,00 X 15 Dunlop SP. Bill Bengry gjorde emellertid så väl ifrån sig i årets Safari och han använde Dunlop Weathermaster på bakhjulen och C41 på framhjulen. En kombination som fungerade bra i Kenyas lera

## Fjädringen

Fjädringen är utrustad med kraftiga stötdämpare, vilka också är monte-

används till allt möjligt som tillverkarna inte skulle kunna drömma om. Bakfjädringen har också exportutförandet vilket innebär att det övre bladet är omvänt och en hårdare gummibussning används vid bakre infästningen. Den bakre infästningen är ganska ovanlig. Den består av en Y-formad bussning, vilken hjälper till att centrera fjädringen.

## Övriga förändringar

Framfjädringen och servostyrningen (en annan extra utrustning på rallybilarna) är monterade på en ram, vilken sitter fast i chassiet med gummibussningar. En stor skyddsplåt sitter undertill och skyddar inte bara motorn och fjädringen utan även kopplingens slavcylinder. Kardanstången är inte alls skyddad. Den är delad i två delar och lagrad på mitten..

Batteriet på 72 amperetimmar är av exportmodell, men all annan elutrustning från Lucas är den som

finns i standardbilarna. När det gäller belysningen kompletterades den med två extra 5 tums dimljus och två extra 7 tums fjärljus.

Det första man lägger märke till vad det gäller interiören är de tillbakalutande lättviktsstolarna. Dessa är tillverkade av Rover själva. Trots att det inte är riktiga rallystolar, sett ur entusiastens ögon, är de mycket bekväma. Tillsammans med Irving P5 fyrpunktsbälten håller de både föraren och kartläsaren stadigt på plats. Irvingbältena har den senaste typen av snabb lås monterat, vilket är en stor förbättring. Kartläsaren har två rörliga kartläsarlampor, ett Smiths åttadagars ur med stoppur, en separat vägmätare och en egen vindrutespolare. Vägmätaren drivs av en liten växellåda som är sammankopplad med den normala vägmätaren. Den extra spolaren har en egen behållare som sitter inne i kupén. Den kan alltså fyllas på från bilen insida.



*Bil 105 kördes av Per Brochner och Sam Hermon-Gill i Safarirallyt 1962. De fick ge upp efter en olycka*

tävling. Bilen halkade av vägen och med hjälp av bilens besättning och flera bybor blev den upphjälpt på vägen igen. Bilen for vidare och efter flera kilometer upptäckte de två i bilen att de skulle vara tre. Slokörade körde de tillbaka till byn. Där återfanns den frånkörde kollegan i byn bar med ett glas konjak.

inte röra!” Ett problem som oroade dem var regeln rörande hur många hjul som fick användas under rallyt. Ralph Nash sände kvickt iväg en protest till organisatörerna. Detta gjorde även andra deltagande märken och nu har regeln ändrats.

Under 1964 ämnar Rover utöka tävlingsverksamheten genom att även delta i Monte-, Alpine- och Tuliprally. Det nuvarande antalet 3-litres kommer att bestå och det är inte omöjligt att flottan utökas. Det som talar för detta är det nära samarbetet mellan utvecklingsavdelningen och tävlingsavdelningen. De brister som framkommer under tävlingarna skickas tillbaka till utvecklingsavdelningen och kan omedelbart rättas till och genomföras i produktionen.



*Denna P5 var något av en veteran. Den deltog i tre stora tävlingar. Denna bild är från Safarirallyt 1963. Observera Rover emblemet på framskärmen*

## Nyborjare

För närvarande är Rover nyborjare i rallyvärlden. De har hittills bara ställt upp i fyra större tävlingar. Resultat som uppnåtts visar dock att de är seriösa utmanare. Utöver de tävlingar de har ställt upp i med fabrikslag ställde i år Joss, Smith och Pratt upp i Monte Carlo rallyt som privatdeltagare. Trots att framgången här inte var så lysande drogs en hel del lärdomar hur bilen uppför sig på vinterväglag och i kyla. En lustig historia inträffade under denna

Rover tävlingsavdelning har för avsikt att i år ställa upp i Liègerallyt och RAC. Till Liège skickar Rover fyra bilar och tre förare har redan blivit uttagna. Dessa är John Sprinzel, Billy Bengry och Ken James. Deras kartläsare är Willy Caves, Barry Hughes och Mike Hughes. Med ett sådant erfaret lag bör Rover göra bra ifrån sig. Rover inställning till de nya reglerna att vissa baskomponenter ska förseglas så att de ej går att byta under tävlingen är: ”Oh, dem behöver vi

## Rovers tävlingsresultat

1962

### Safari

Tre bilar startade. En kom i mål, två i sin klass.

### Liege

Fyra bilar startade. Två kom i mål som sexa och artonde, etta och trea i sin klass.

### RAC

Fyra bilar startade, fyra kom i mål. Elfte och fjortonde plats och trea i sin klass.

1963

### Safari

Tre bilar startade. En kom sju och vann sin klass. Av 84 startande totalt kom endast sju i mål.

*CGO översatte*

# Komplicerande byten

Artiklar inleds ofta med ”Som den minnesgoda läsaren kommer ihåg...” men jag säger väl hellre ”Ni kanske kommer ihåg” (med betoning på ”kanske”) vilket uttryck synes mig bättre passa på en läsekrets med en medelålder på +50.

Alltnog och emedan, Henrik (vår nya chefredaktör) och jag behövde ett fordon för att ta oss hem till Mälardalen från Steve i Löddeköpinge. Jag köpte då en röd Rover 820 turbo av en av Steves medarbetare. Bilen gick som ett spjut och kan liknas vid en gokart.

Henrik körde de första 20 milen och blev så tagen att han köpte bilen efter ett par timmars körning. Som alla säljare säger jag naturligtvis att han fick den på tok för billigt.

Henrik snyggade till bilen och körde med den tills kopplingen tog slut. Chevalereskt erbjöd jag honom kopplingscyindern från min blåa reservdelsbil men Henrik visste tydligen vilket jobb det innebar att byta kopplingscyindern så han avböjde vänligen och bestämt. Detta trots att jag personligen levererade min kopplingscynder på hans tröskel.

Den röda blev stående hos Henrik till dess att han kände grannarnas tveksamhet mot gamla Roverbilar. Dessutom uppstod ett behov av ny växellåda till Henriks guldfärgade 820 turbo Coupe. Sagt och gjort, en bytesaffär arrangerades, röd Rover 820 mot växellåda från min blåa reservdelsbil, men då fick Henrik ta sig till Västerås och personligen krypa under den blå för att skilja växellådan från motorn.

Så stod jag då med en röd 820 som behövde kopplingscynder-

transplantation (i tillägg till min gråa 827 som behöver kamrems-transplantation, mer om det en annan gång). Kan väl inte vara så svårt. Men, för att få loss kopplingscyindern behöver man lossa två muttrar inne i kupén under instrumentbrädan och för att göra detta behövde jag ta bort förarstolen. Sedan fick jag krypa in under instrumentbrädan liggandes på rygg, en inte helt enkel operation för en 67-åring med förmaksflimmer. Att lossa

Till slut fick reläer huggas bort i förvisningen att jag hade ett i reserv från den blå. Bort med bromscynder och bromsservo, men först efter att jag tvingats krypa in under instrumentbrädan igen för att lossa på fyra muttrar som höll servon. Sedan fick jag loss bromsservon och därefter kopplingscyindern. Jag hade ju en kopplingscynder från den blå och den hade fått nya packningar så det var bara att sätta in den och



på muttrarna var lätt men det hjälpte inte så mycket. Nu skulle den lyftas ut ur motorrummet. Det finns emellertid inget utrymme för händer och fingrar i 820:ans motorrum. Dessutom blockerades kopplings-cylindern av ett blått relä fäst med två insexbultar. Mycket rostlösning användes, men bara en bult gick att få loss. Den andra doldes delvis av bromsservon.

därefter bromsservo och bromshuvudcynder. Det var hyfsat enkelt. Kvar är nu att lufta broms och koppling och se om allt fungerar. Men för att göra detta till ett ”cliffhangermoment” så får fortsättningen anstå till nästa nummer av Roverbladet.”

*Gunnar Björkenor*

# BMW and how to survive them

Artikel från 2000

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

## 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

goda namn från tex. P4, P5 och P6 modellerna när det gäller kvalitet och säkerhet. Något som de snabbt rostade Honda-produkterna knappast skulle lyckas med.

De med ett industrihistoriskt intresse kunde också konstatera att Rover och BMW delade rollen som världsledande pionjärer inom



*Ett Rover i ulvkläder. En vass Rover 75 med över 300 hk. Kommer till sommaren under namnet MG X10*

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.

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 jättekonzern. Att hoppa av i panik, som nu skedde, kan ur ett tidsmässigt investeringsperspektiv 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

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 att BMW skulle, som liten tillverkare, vilja uppnå större volymer på sina komponenter genom att göra Rover till en "BMW

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 tillverkas i Nordamerika (det finns ju ofta en koppling mellan dollar och pund) som ju knappast är lönsamma. Efterklokhet är ju inte svårt 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 överlevnads-möjligheter.

## Rover75s marknad-sidentitet – Mozart-effekt 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 samordnings-fördelar (om inte den nya 5-serien blivit en "klonad 75", vilket med tanke på framhjulsdriften verkar uteslutet).

Som ägare till denna bil blir man mer och mer övertygad om dess förtjänster. Man får en klassisk Rover 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 tycks inte höra hemma i den "turbomatade magsårsfilen" där så många spoiler- prydda bilar jagar hundradelar i Europas storstäder. Det handlar istället om avsänd värdighet, efter-tänksamhet 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

med eget fram- och bakparti samt inredning". Rover skulle fintrimmas mot lyxig komfort och BMW hålla fast sina prestandaorienterade "hets-modeller" för Autobahn. Av detta blev det, som alla vet, ingenting. Rover skulle inte få inkräkta på Bmw:s 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 framhjulsdri-ven 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 BMW:s högprestandaidentitet samordningen med Rover lättare. Det kan även tilläggas som allmän reflektion att BMW och Mercedes gör stort reklam-mässigt 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 motsägelsefullt att "dynamisk körglädje" består av att stabiliserande elektronik alltmer tar över förarens roll. Att sedan bakhjulsdriфт ger ökad transmission-svikt, lägre drivhjulseffekt, lägre drivhjulbelastning, lastväxlings-reaktioner 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

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 "Benchmark-modell" 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 Sverige-marknad och begreppet "åter-försäljardemokrati"

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 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 tillförlitlighetsproblemet hos BMW i England, "Bee Em Trouble You" dök upp igen. Det märkliga från svensk synpunkt kan dock tyckas vara hur total maktlös

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

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 uttalande "fair-play" åtagande, inte motarbetar



## ROVER 45 2.0-LITRE V6

AVAILABLE IN CONNOISSEUR (PICTURED) AND CLUB TRIM SPECIFICATIONS

RGS-0800-035

An MG Rover Group Communications (0121 781 6491) photograph. Copyright free for editorial purposes, not for unauthorised resale. For any other use, prior written permission is required.

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 "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 högprestandabilar som BMW inte tycks velat släppa

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 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 försätter. I likhet med tidigare importörs, BMW Solna, prognos räknar man med att växa i Sverige.

en sådan utveckling. För övrigt gynnas ju BMW av detta då man har ett antal miljarder att inkassera 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*

# Longbridge Plant

Biltillverkningen i Longbridge startade redan 1906 då Herbert Austin flyttade in med sin produktion av Austin bilar i det övergivna tryckeriet på området. Efter 2:a världskriget hade Leonard Lord tagit över som styrelseordförande och hans planer för massproduktion, nya modeller och exportverksamhet utvecklades i snabb takt. I juni 1946 hade den miljonte Austin tillverkats. Hur det sedan gick med den brittiska bilindustrin och alla dess omstruktureringar och avvecklingar är känt för de flesta.

Besöket på MG's födelseort i staden Abingdon kändes nästan vemodigt. Allt är förändrat på det f.d. fabriksområdet. Till och med skylten

till kinesiska Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC). Man är inte generalagent, utan bara en i raden av återförsäljare av i Kina

MG3 och MGZS till salu. För MG3 av 2015 och 2016 års modeller var 20-talet bilar, alla skyltade med enhetspriset £5 995 (ca SEK 72 000), så det verkade som om de var svårsålda. Vi fick möjlighet att provköra en MG3 av 2018 års modell och det var inte någon större hit precis. I storlek som en VW Golf eller vilken småbil som helst. Både högt väg- och motorljud som gjorde sig påmint i kupén, så att samtalstenen fick höjas ett snäpp. Bilen har endast 5-växlad låda och mycket hård fjädring. MGZS och MGGS ser då ut att vara mera välbyggda, då den senare avses ingå i premiumklassen.

Vi fick också syn på en mystisk vagn liknande en MGGS som rullade omkring på området. Bilen hade utrustats med SAIC's "rovermärke", d.v.s. ROEVE i front och akter. Det visade sig att detta var en prototyp till den nyutvecklade MG'n med eldrift. Om det var en bil med endast elmotor/-er, hybrid eller laddhybrid fick vi inte reda på. Det händer saker i alla fall – over there!

*Gunnar Ahlqvist*

som pekade ut var MG Car Co respektive Pavlova leather factory låg en gång i tiden, d.v.s. i förlängningen av Cemetery Road visade fel, då den satt monterad på en ställning bakom klubbhuset Kimber House, hemvist för The MG Car Club Ltd.

I Longbridge plant i sydvästra Birmingham är det emellertid fortsatt liv och rörelse kring MG märket. Efter att produktionen av Rover och MGTF avslutats 2005 och även verksamheten med sammansättning 2016, tillverkas inga bilar mera. Numera återstår bara konstruktions- och utvecklingsenheterna för de kinesiskt byggda MG bilarna i Longbridge.

Men dessutom en livaktig försäljningsverksamhet av dessa, d.v.s. MG3, MGZS och MGGS. MG Motor UK Ltd som försäljningsbolaget heter, är ett helägt dotterbolag

tillverkade MG bilar och konkurrerar således med andra importörer och återförsäljare i England.

Ute på gårdsplanen fanns många



# Tredje gången gilt?

**H**oly Maccaroni! Klockan är 08.30 och det plingar in ett meddelande från Blocket.se, där jag har en bevakning liggande sedan ett par dagar. Med darrande fingrar öppnar jag mobilen och...ta-da! En vit Rover 75 till salu som jag hoppats – och halvt fruktat.

Eftertänksam och uppspelt på samma gång, om nu något sådant är möjligt, lutar jag mig tillbaka i stolen och försöker tänka rationellt. Ska jag verkligen ha en Rover till? Jag har ju

jag satt där bakom träratten och smekte varje ouppnåelig detalj med blicken. Träpanelens vackra ådring, instrumentens ovala ”urtavlor” vars form återkom i dörrhandtag och luftinsläpp. Doften av läder och det matta gulröda skenet från instrumentpanelen som förde tankarna till en gammal radio från 1940. Men istället för Sven Jerrings röst: ”Stockholm – Motala!” kom Back Street Boys ”I want it that Way” ur Harmon/Kardon högtalarna. Jag kommer t.o.m. ihåg

vad jag hade på mig den dagen: Jeans och skinnpaj. O.K., det var inte så svårt. Det hade jag på mig mest varje dag, då för tiden. Men jag ger mig den på, att det var i den stunden, i denna ”Herrklubb på

och som nödvändiggjort en nedjustering av förarstolen så att det känns som sutte man på golvet. A-stolpar däremot, har en tendens att sitta där de sitter.

”Surt sa räven om Rönnbären”, tänkte jag då jag slank tillbaka till min Volvo 740, men kände ändå att ifrån förarstolen här inne rådde det Nordiska ljuset, med en utsikt som från fjället över klarnad sjö, snarare än den ombonade murrigt inramade vyn från en lyxig engelsk privatklubb.

Alltnog – sedan den gången har undertecknad tränat efter att en dag äga en sådan skönhet i Old English White. Nu var hon här, 19 år senare och något bedagad kanske, men fortfarande lika vacker om bilderna gjorde henne någon rättvisa. ”Gammal kärlek rostar...” nej, förresten!

Bäst att stoppa där. Återstår att se hur det förhåller sig med rosten. Beslut, beslut! Var det så här Alexander kände då han stod vid Rubicons strand? Borås Krocketsällskaps devis: ”När du står vid ett vägskäl – ta det!” var också något som plötsligt dök upp i sinnet under de där obelutsumma sekunderna vid frukostbordet, f.ö. en lika klockren betraktelse som att: ”Det går minsann inte att bromsa sig ur en uppförbacke!”.

Jag ringde utan vidare spisning upp annonsören. Av rösten att döma var denna en ganska ung kvinnoperson och hon bedyrade att: ”-Rost?



Fyndet på Blocket

redan två. Men-en vit..! Frestelsen är större än om en gräddbakelse just serverats framför mig på köksbordet, och på sätt och vis är det vad som just hänt, för bilen liknar en läckert pösig, gräddvit bulle när jag bläddrar bland bilderna.

Den första Rover 75 jag satt i var vit. Platsen var BMW:s återförsäljningsställe på Mölndalsvägen i Göteborg. Året var 1999. Det var en magisk upplevelse för mig! Tragisk för min dåvarande fru. Hon insåg naturligtvis att vi inte någonsin skulle ha råd med en sådan bil. Det gjorde väl jag med, längst inne - men ändå! Jag kommer ihåg känslan jag hade då

Hjul” som jag först gläntade på dörren till en bättre värld, också sartoriskt.

”Det kommer en tid i var mans liv, då ett språng tagit i rätt ögonblick leder till högre ting” (Fritt efter Woodhouse). Detta var inte ett sådant ögonblick. Nåväl, helt opragmatisk var jag nu heller inte ändå. A-stolpen, t.ex., var i biffigaste laget och gav en död vinkel åt vänster, och backspegeln skymde faktiskt sikten åt höger genom vindrutan, kunde jag konstatera efter en alldeles onödig, men alldeles, alldeles.. *underbar* provtur. En sanning som håller än i denna dag



Nej, det är så pytte, pyttelite att det syns knappt.” Backvarnare och färrdator och CD-växlare fanns också.” - Och, javisst, ja: avtagbar dragkrok! Det hade jag nästan glömt.”

Det avgjorde saken. Dragkrok har jag inte på någon av de andra 75:orna och då kan man ju nästan säga att jag sparar 5 000:- som den installationen kostar, tänkte jag, glad att hitta ytterligare en ursäkt till en ny vansinnesaffär.

Men det är långt till Sundsvall ifrån Falkenberg. Tågbiljetten och övernattningen på vandrarhem, som bokades i rödaste rappet innan jag hann ångra mig, gick på halva den summan. Och sedan går det nästan två tankar bensin till den långa återresan, kalkylerade mitt överjag nyktert tråkigt, som vanligt. Nåja: ”Ska en ha nåt roligt, så ska de va mens en lever” (Gammalt Halländskt djungelordspråk). Jag betalade bokningarna med något lättat samvete.

Tre dygn senare stod jag på perrongen i Sundsvall efter en odramatisk resa där alla byten gått som på räls, om uttrycket ursäktas, och solkurvor lyst med sin frånvaro efter att sommaren svalnat något. Den unga Roverägaren med pojkvän stod och väntade, men jag höll på att missa dem, för långt ifrån att matcha beskrivningen som min kära Iblandbo förtänksamt research:at fram via nätet, där det förekom mycket nitar och ringar i ansiktet och Sundsvalls högsta tuppkam, stod här ett par ganska städade personer i 20-års åldern. De lotsade mig bort till Centralstationens parkering där mitt spejande öga genast uppfattade något gräddvitt bland hela gråskalan av tråk-bilar.

Ungdomarna hade redan lastat vinterdäcken, ordentligt inslagna i vita plastsäckar och förevisade kvitton och besiktningssprotokoll, samt informerade om att bromsarna bytts runt om av pappa för några månader sedan, varför kvitton för just den åtgärden saknades.

Själv for jag något frånvarande och ouppmärksam runt kring bilen och inspekterade lacken. Rosten på skärmkanterna var verkligen inte så farlig som jag befarat. Några dåligt utförda spacklingar på stötfångar-

hörn och på bagageluckans ovansida fick accepteras som framtida projekt men för övrigt såg det inte så pjåkigt ut ändå.

Vi rullade ut från parkeringen och Sundsvalls centrum och 2.5:ans 177 hästkrafter kastade iväg bilen som ett

utan stämpel i servicehandboken. Jag kände mig försiktigt optimistisk inför hemresan nästa dag.

Efter diverse förvirrande och ineffektiva försök att överföra köpesumman via internetbanken i mobiltelefonen, som strejkade p.g.a.



*En halländsk Roverägare*

spjut då jag tryckte på gasen för kick-down. Detta var något helt annat än mina tröga 2.0 litare! Vid 2 100 varv låg hastigheten på 110 km/t jämfört med 80 km/t i mina 150 hästare och önskan om en sjätte växel fanns inte. Inga missljud från hjullager eller annat då jag svängde lite fram och tillbaka över vägen. Kamremsbyte skulle vara gjort för 2 000mil sedan, enligt en misstänkt slarvig anteckning

att Mobilt Bank ID inte ville vara med och leka, började svetten bryta fram i pannan, men pinsamheten mildrades något av att ungdomarna också gick bet på uppgiften. Affären avslutades ändå lyckligt med att närmaste bankomat konsulterades och till sist kunde jag på gammalt hederligt hästhandlarmaner bläddra upp 500-lapparna direkt i näven. Lättad efter avslutad affär och med

registreringsbeviset vederbörligen avpollterat i närmaste postlåda i vittens närvaro, eskorterades jag under halvhjärtade protester till mitt vandrarhem på det gamla regementsområdet, där ungdomarna t.o.m. följde med in för att se att jag

var det tyst som i graven. Månne vodka och saltgurkan tagit slut?, tänkte jag elakt, men sanningen var nog snarare den att en ny lång arbetsdag väntade i ottan, och man var inte här för att festa utan för att tjäna pengar.



*Finska Roverfantaster*

fick mitt rum(!) (var vi någonsin så artiga och uppmärksamma i 20-årsåldern?).

I hotellets allmänutrymmen och kök rådde en hemtam atmosfär av aktiv avkoppling. Fläsk osade i stekpannan och en livlig diskussion på något öststatsspråk överröstade stundom bredskärms-teve:n i ett hörn. Unga män i neonfärgade arbetskläder spelade videospel eller sms:ade kärestan i Litauen. Ölet flödade.

Med onda aningar inför nattens ro drog jag mig in på rummet för att bädda, men när klockan blivit 21.00

För övrigt kan meddelas att myggen i Sundsvall är ungefär som myggen i Falkenberg.

Nästa dags morgon hade jag bråttom ut till bilen för att "komma på rull" så snart som möjligt. Färden var plottad över Gävle, Fagersta och Örebro, där jag ville besöka min sällan skådade kusin och hennes man. Dagen var solig och vacker och inte fullt så het som tidigare dagar denna sommar, så det var en fröjd att köra sin "nya" bil söderut genom en del av landet som jag delvis inte tidigare sett.

Strax norr om Källefallat, i en lång

motförlöpa hann jag ifatt ett akterkastell som jag tyckte såg bekant ut. Stod det V-O-L-V-O på hatchback:en? Nej, då jag började omkörningen såg jag ju att de fem bokstäverna var R-O-V-E-R, och jag fick till svar glada vinkningar och vita tandgårdar inifrån kupén. Glädjande nog svängde Tourern efter mig in på en p-ficka när jag blinkade höger vid första möjlighet och vi kunde få en pratstund.

Marko Helminen med svensk-talande hustru som jag tyvärr glömt namnet på, från Vichtis norr om Helsingfors har fem 75:or alla årgång 2000. Tre av dem är i kördugligt skick, en grön, en ljusblå och en silverfärgad. Två är reservdelsbilar och så den blå Tourern då, från 2005. Marko jobbar på ett bildelslager och det var helt tydligt att det som gäller i bilvärlden stavas ROVER. Det kändes skönt att vara bland vänner och vi hade en animerad och givande diskussion om Roveriana i allmänhet och blå Tourers och vita 75:or i synnerhet, men till sist – om än motvilligt - måste vi ju brassa för fyllning och sätta kurs igen efter detta oväntade och trevliga Möte i Monsun.

Bilar har en förmåga att bara svälja mil efter mil och det finns alltid ny väg bortom kylaren. Ser man inte upp så blir man utan att svälja någonting själv i denna hypnotiska kilometerjakt. Jag hade nu nått ner till Motala efter att ha kört ungefär tio mil för länge och bestämde mig för att vid nästa skylt till Mackedonken så är det jag som lättar på gasen. Turligt nog dök en annan, långt mer





elegans och lyster under min frånvaro. Tack Medevi Brunn! Nu kan jag möta resten av vägens vedermödor med upphöjt lugn och tillförsikt.

Efter en andra tankning i Jönköping känns det som att vi nästan är hemma. Men det börjar bli sent på dagen och skymningen är inte långt undan. Då jag svänger vänster mot Halmstad och in på Nissastigen känns det inte helt bra. Kanske skulle jag tagit den större vägen över Göteborg istället? Nissastigen + skymning = älgfara, det vet man ju sedan barnsben. Men, ryck upp dig karl! I dessa moderna tider med skyltvakt av Gunneboängsel längs vägarna, mil efter mil? Vad kan hända om man bara låter blicken svepa från väggkant till väggkant?

Jo, mycket kan hända. Efter 10 mil av Gunneboängsel och nu riktigt mörkt svänger jag av mot Torup. Här har stängslet upphört och: Sim-sala-bim! Fram mot bilen från vänster, som i ultra-rapid, springer en kviga över vägen på kollisionskurs.

Mina ögon-som-sladdlampor far tillbaka in i skallen med full snärt. Högerfoten börjar flytta sig till bromsen. Kviran tvekar i steget en halv sekund och vrider något i färdriktningen

och – SWISH – jag är förbi henne på 1.5 meters avstånd.

I backspeglarna ser jag att bilen bakom mig hinner bromsa och sedan blinkar med helljus. Resten av färden, ca sex mil, går i 60 km/t med en lång svans av andra fordon efter mig. Konstigt nog kör ingen om.

Med likstelheten stramande från sätet ända upp i kinderna kommenderar jag kroppen ”Ursittning ur fordonet” hemma på gårdsplanen kl. 22.45 efter en resa på 14 tim 45 min och 88.3 långa landmil.

Men det var det värt, tänker jag förnöjt, när jag genom köksfönstret skymtar den vackra vita huldran där ute i den blå sommarnatten. Min vita Rover 75, 2000 som glider så fint på plats mellan den röda -99:an och den gröna 2001:an. Välkommen hem!

*Michael Schollin*

lockande skylt upp innan det: ”Medevi Brunn 2 km” stod det på den. Ja, varför inte? Här ska firas bilköp! Med berätt mod och med dotterns, i andan om benägna bistånd och gillande, gled jag in på de krattade grusgångarna vid Medevi Brunnshotell.

Rovern tar naturligt plats bland de andra lyxbilarna på parkeringen och en utsvulten, något stel och grånad vägens riddare stiger ur, knäpper den skrynkliga linnekavajen och stegar in på Brunnsrestaurangen, som -prisad vare Gud! - just öppnat för eftermiddagen. En mycket ung Maitre D´ tar emot.

- Hej! Jag har inte beställt, men har du ett ledigt bord och något som går fort, så är jag tacksam för slippa

McDonalds. Eh..helst fisk! Det glimmar till bakom den unge mannens glasögon och efter en snabb sorti ut i köket och ännu plötsligare entré igen, väser han konspiratoriskt: ”Vätternrödingen går fortast”.

Och det gör den! Efter bara sju röda minuter står maten på bordet och allt är väl i denna bästa av tänkbara världar. Milens brus och jäkt tystnar, tiden stannar upp, helg infinner sig mitt i söcken och allt står rätt till i människoland. Maten väntar!

En kvart senare – men det 15 minuter av en himmelsk välsignelse, i vilken jag tyckte mig se självaste Escoffier godmodigt nicka sitt bifall – flanerade jag avmätt och i godan ro, rakare och något mindre grå och skrynklig, åter mot parkeringen och min engelska kaross, som inte mist något av sin

# An Estate for a King

av Paul Adkin och Håkan Andersen

Artikel från 2000

Rover, eller MG Rover som det numera kallas, har inte hållit tillbaka sina produktplaner för det

med Rovers produkter. Rover håller ganska tyst om detta med ett undantag - Rover 75 Estate.

75 hade Rovers Richard Wooley, samme man som också ansvarat för formgivningen av Rover 600.



närmaste året, utan istället med jämna mellanrum försett pressen med nyheter. Ett antal sportvarianter av dagens Rover bilar, troligen försedda med MG-emblemet, kommer att introduceras under sommaren 2001. Dessa kommer troligen att heta MG X30 (baserad på Rover 25), MG X20 (Rover 45) och MG X10 (Rover 75). Också den nya MGF:en kommer att byta beteckning, troligen till MG Trophy. Men den verkligt intressanta frågan är vad som på sikt kommer att hända

Före det att BMW kom in i bilden som ägare så var det tänkt att Rover 75, som enda bil, skulle ersätta de ålderstigna Rover 600 och 800 bilarna. Det stod snart klart att 75:an skulle behöva en ny "plattform" för att vara konkurrenskraftig med övriga bilar i detta segment inom områden som åkkomfort, "handling", krocksäkerhet och ljudnivå i kupén. Beslutet att ta fram en ny "plattform" innebar också att man kunde utveckla andra karosser utan utveckla en helt ny bil. Ansvar för formgivningen av Rover

Under BMW:s ägarskap så granskades och reviderades Rover 75 projektet (som bar projektbeteckningen R40), för att tillförsäkra sig om att BMW:s kravnivå på kvalitet kunde uppnås. BMW erbjöd också Rover tillgång till ny teknik, som tidigare inte var tillgänglig för dem. Ett exempel på detta är bakaxelkonstruktionen på Rover 75, där BMW:s bakaxel från Z-sportbilarna användes istället för den ursprungliga Rover-konstruktionen. På detta sätt erhöll man en bil med

betydligt bättre chassiprestanda (komfort, "handling" och ljud), och ändå en lägre kostnad för BMW/Rover-gruppen tack vare större inköpsvolymen.

Rover hade också arbetat på att ta fram andra varianter på 75:ans plattform, nämligen en 2-dörrars kupé, som troligen skulle få varumärket Riley på sig, och en 5-dörrars herr-



gårdsvagn, som troligen skulle benämnas "Shooting Brake". När arbetet på sedanen närmade sig sin fullbordning, så flyttades gradvis teamet över för att arbeta på herrgårdsvagnen. Då kom det chockerande beskedet att BMW valde att sälja Rover, först till investmentbolaget Alchemy och därefter till dess nuvarande ägare, Phoenix, med en ledningsgrupp bestående f d Roverchefer under ledning av John Towers och Nick Stephenson.

Under denna period, då ägarskapet gradvis fördes över från BMW till Phoenix, så stoppades praktiskt taget allt utvecklingsarbete på nya bilar. Den nya ledningen inom Phoenix måste också sitta ner och arbeta fram en produktkatalog som man trodde på. Phoenix ledning insåg dock snart att herrgårdsvagnen hade kommit långt i produktutvecklingsfasen, och att man med relativt små kostnader och investeringar skulle kunna lansera en ny bil relativt snart. Så det var ett relativt enkelt beslut för den nya ledningen att låta utvecklingen av herrgårdsvagnen fortsätta för snarast möjliga lansering. Under dessa första månader under den nye ägaren stod det också alltmer klart vad BMW hade för planer i Storbritannien, och man beslöt sig därför att flytta produktionen av Rover 75:an från Cowley, i

närheten av Oxford, till Longbridgeanläggningen inne i Birmingham. På detta sätt så kunde man koncentrera allt bilbyggande till ett ställe. Denna flyttning genomfördes i september månad förra året, endast tre månader efter det att beslutet hade tagits. Flyttningen genomfördes oerhört snabbt med tanke på den planering och logistik som behövdes för att

flytta alla maskiner, installera dem och starta produktionen igen. På detta sätt förbereddes scenen för den nya herrgårdsvagnen som kommer att börja byggas under sommaren 2001 i den

uppfärskade fabriken. Hur kommer den att se ut, och hur skiljer den sig från sedanen?

Som du kan se av bilderna så bibehåller herrgårdsvagnen sedanens "retro"-formgivning, med praktiskt taget inga förändringar i frontpartiet men med en helt ny taklinje och en ny baklucka. Formgivning är en personlig fråga, men om man tycker om formgivningen av sedanen så kommer man också att tycka om herrgårdsvagnen, eftersom den är välproportionerlig och inte så klumpig som många herrgårdsvagnar kan vara.

Interiörmässigt så bibehåller man instrumentpanelen (driving unit) och de främre stolarna från sedanen, men de stora förändringarna har gjorts i de bakre regionerna. Med ett 60/40-delat baksäte erhåller man utrymme för att lasta ytterligare 100 kg, samtidigt som man kan lasta långa föremål och ändå ha en eller två passagerare i baksätet samtidigt. Lastutrymmet skyddas från insyn av en gardin, och där finns också ett extra låsbart utrymme under golvet (liknande det som finns på Land Rover Freelander). I lastutrymmet finns också krokar och öglor för att spänna fast bagaget på ett säkert sätt. Det kommer också att gå att beställa ett elektriskt kassettsystem som håller bagaget på plats. Volymen

i lastutrymmet varierar mellan 400 och 1446 liter beroende på hus baksätet används.

Exteriört så kommer bilarna att förse med rails och cross bars vilket gör det lätt att montera skidhållare, takboxar mm. Bakluckan är av tvådelad typ (liknande det som Range Rover har), det innebär att den övre glasdelen kan öppnas för att lasta in mindre föremål.

Ett automatiskt nivåreglerande system för bakaxeln kan beställas till bilen. Detta system behåller karossen på oförändrad nivå, vilket innebär att bilens "handling" inte blir en kompromiss så fort lastutrymmet utnyttjas.

Motorena blir desamma som i sedanen, d v s 1,8 l K-motor eller 2,0/2,5 KV6-motor. Bilen kommer också att finnas med en 2,0 Diesel av common rail typ från BMW. Samtliga modeller kommer att erbjudas med manuell eller automatväxellåda.

Tre olika nivåer på klädsel och utrustning kommer att erbjudas. Dels blir det en "Classic" som grundnivå, en mellannivå som kommer att kallas "Club" och slutligen "Connoisseur". Bilen kommer att erbjudas i 5 interiöra och 12 exteriöra färger.

Prestanda och bränsleförbrukning kommer att vara snarlika sedanens, möjligen med undantag för en någon liten ökning av bränsleförbrukningen. Längden blir 4792 mm, vilket är 45 mm längre än sedanen, medan bredden är oförändrad.

Det är alltför tidigt att prissätta bilen, men det är troligt att herrgårdsvagnen kommer att kosta 10-15 tusen kronor mer än sedanen. Lastkapacitet och -volym är något lägre än konkurrenterna Opel Omega (1800 liter), Volvo V70 (1640 liter) och Saab 9-5 (1500 liter), men priset i kombination med generös grundutrustning och en snygg design borde göra den attraktiv.

MG-Rover räknar med att 35% av den totala produktionsvolymen för 75:an kommer att utgöras av herrgårdsvagnar. Andrahandsvärdet på 75:an har hittills varit högt, troligen p g a hög efterfrågan och en hög kvalitetsnivå, så troligen kommer herrgårdsvagnen att bli en populär tjänstebil eftersom den är ekonomisk, flexibel, komfortabel och har en snygg design.

Rover 25 var första steget. Ett stapplande kliv bort från mjukt fjädrade bilar utsatta för sävlig marknadsföring till något som mer påminner om riktig engelsk körglädje.

Och med sex månader bakom ratten håller förtjusningen i sig. Bara Rover kunde byta leverantör av dörrsidor.

# Busig Bruksrover

Av Olof Neergaard Foto: Kenneth Ekelöv

Artikel från 2000

Gamla Rover 200 var en trevlig liten bil. Något mindre och

att passa de flesta förare så erbjöd till exempel Peugeot 306 en betydligt mer



Ägaren själv

enklare utförd än en VW Golf men också mycket billigare och dessutom käckare att köra.

Men det fanns saker som förvånade. Till exempel verkade det som om man bestämt sig för att inte göra bilen för levnadsglad. Inte ens en gång sportmodellen 200Vi på 143 hk, som aldrig importerades hit, framstod som överdrivet busig. För även om chassit medgav att man styrde med gasen, till exempel genom att släppa tvärt mitt i kurvan, så kändes fjädringen i mjukaste laget för så roliga manövrar. Mer komfort än sport. Och även om styrningen förmedlade nog med information för

taf för lösning.

Rover 25 är bättre. Den enda modell som vi i Sverige kunnat köpa må ha samma 1,6-litersmotor som gamla 216 Si men utförandet är betydligt mer inspirerande. Rover menar att 40 procent av bilen är ny. Åtminstone framifrån ser den helt annorlunda ut med en tuff framtoning i stil med storebror 75 och fyra separata strålkastare.

Bakpartiet är mindre förändrat med en kromad hylla ovanför nummer-skylden och ett elegant 25-emblem. Inget andas om bilens motorstyrka eller utrustningsnivå vilket väl inte stör någon i Sverige men knappast är till fördel i statusmedvetna England. Landet där bland andra Ford excellerar i prestigetunga bokstavs-kombinationer. Du minns väl Capri GTXLR!

Inredningen har fått nya, trivsamma dörrsidor i stil med 75. Tyvärr verkar Rover ha problem just med dessa. Samtliga nya Roverbilar jag kört de senaste åren har lidit av skrammel, misspassning eller felmonterade gummilister just i dörrarna. Vår bil är inget undantag utan rasslar småirriterande från vänster framdörr vid körning på ojämnt underlag.

Körställningen är näst intill idealisk. En lång chaufför som undertecknad kan reta sig lite på att



Så här ser den ut under huven

förarstolen blir aningen för hög hur mycket man än försöker veva ner den mot golvet men annars är det mesta till belåtenhet.

Med 1,6 litersmotor och 109 hk blir

längre sträckor. Den nya fastare hjulupphängningen tillåter rejält med bus genom kurvorna och i den lilla läderratten förmedlas hyggligt väl vad som händer med framhjulen.



*Lätt även för långa personer att ta sig i och ur*

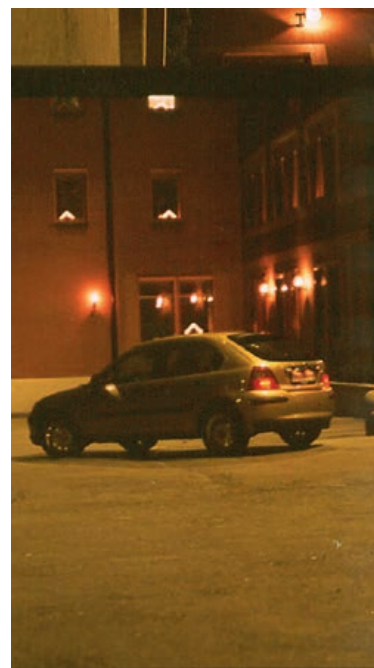
Rover 25 en ganska så pigg kamrat. Från stillastående till 100 km/h ska det gå att accelerera på strax under tio sekunder. Viktigare ändå är det fina vridmomentet som låter en hålla sig på trean och fyran mest hela tiden och gör bilen pilsnabb i tät stadstrafik. Lika bra det förresten, för växellänkaget hör inte till de mer exakta.

Körd entusiastiskt brummar det hemtrevligt under motorhuven. Men kanske är ljudet aningen störande på

Släpper du gasen tvärt i kurva går det att få ut häcken en aning vilket förstås är en klar fördel. Ett glädjeskutt som många (tyska) småbilar saknar idag.

Däcken är nu 15 tum höga och däcken mäter 185/55. Ganska så rejält för liten bil utan direkta prestandaambitioner men trivsamt för oss som gillar att stå på. Och dessutom snyggt att se!

Allt som allt är Rover 25 en



*En fräck liten bil på skumma Malmögator*

riktigt trevlig bekantskap. Enligt uppgift importerades bara 42 stycken innan BMW drog åt tumskruvarna förra våren vilket gör den till en av de mer ovanliga Rovermodellerna på svenska vägar. Just nu.

## **Fakta Rover 25**

### **Motor**

R4, 1588 cc. 109/6000 v/min, 138 Nm/4500.

### **Transmission**

5-vxl manuell, alt steglös automat. Framhjulsdraft.

### **Mått**

Längd/bredd/höjd 3990/1688/1419 mm. Vikt 1100 kg.

### **Hjulupphängning**

Fjäderben med undre tvärlänk fram. Halvstel bakaxel. Skivbromsar fram, trummor bak. ABS. Alufälgar 6 x 15, 185/55 15 däck.

### **Pris**

137 900 kr.



*En främling i natten*

# Tekniktips för Rover 75

Det finns original servicemanualer i olika versioner som går att hitta på nätet, viss reservation för hur upphovsrättsituationen ser ut när det gäller dessa:

[www.mgroverparts.se/verkstadsinformation.php](http://www.mgroverparts.se/verkstadsinformation.php) har en hel del relevant teknikinfor på sin websida.

Haynes gav ut en efterlängtat manual för Rover 75 och MG ZT för en del år sedan.

Det finns ett antal forum (engelska) på nätet som har information om R75.

Ursprungligen lanserades tre motoralternativ i R 75:

2,0L V6, 150 hk

2,5L V6, 177 hk (i MG ZT även 190 hk)

Denna är baserad på den KV6 som satt i Rover 825, men med många ändringar, speciellt i insugskonstruktionen. BMW Diesel med 118 eller 131 hk

De fyrcylindriga motorerna är 1,8L varianter av Rovers K-motor, med eller utan Turbo.

I Sverige såldes bara 1,8T som ersatte V6 2.0, samma effekt, 150 hk, men bättre vridmoment vid låga varv, bättre avgasvärden, lägre förbrukning (och tyvärr sämre hållbarhet). 1,8 motorn utan turbo hittas bara i



Rovers KV6-motor

importerade bilar, 120 hk. Alla motorerna förekommer i andra bilmodeller från Land-Rover, MG och faktiskt även KIA och har även tillverkats i Kina.

Det finns ett fåtal (<1000) bakhjulsdrivna R75/MG ZT V8 - dessa har en variant på Ford Mustangs V8.

## Rover V6or:

Dessa har inga direkta kardinalfel utan sköts servicen som tänkt kan de hålla länge utan problem.

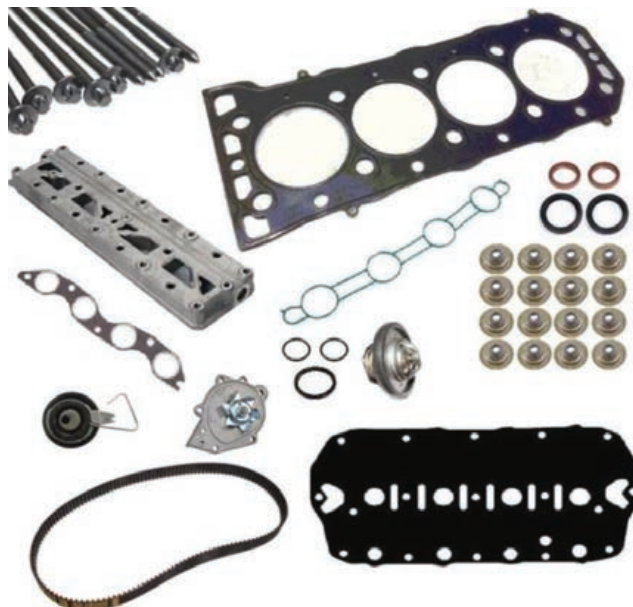
Observera att intervallet för kamremsbyte är 15 000 mil eller var 6:e år, det senare slarvas det ofta med och det kan klara sig men man lever på lånad tid....Går en rem (av tre) är motorn i de flesta fall skrot.

Annars är motorerna mest känsliga för överhettning, de har

dock inte ett generellt problem med topplockspackningar som fyorna i K-serien har i varierande grad. Överhettning kan orsakas av yttre faktorer - vattenpumpar kan börja läcka, termostathuset är gjorda i plast i original och har en tendens att spricka med tiden (det finns ev. ersättningar i metall) och kylfläktarna kan falla både elektriskt och rent mekaniskt (fläkthjulet lossar från motorn och faller ner bakom grillen).

Det lönar sig därför att hålla ett öga på temperaturmätaren och kolla kylvätskenivån. Det kan också vara värt att byta vattenpump och kanske även termostathus vid kamremsbyte i förebyggande syfte.

Skulle motorn överhettas kan cylinderfodren röra på sig (de är



Ultimate K Series Head Gasket Fix

limmade) och topplockspackningar ev. ge sig. Inte så vanligt.

Annars är ett vanligt fel krånglande VIS servomotorer. (VIS = Variable Induction System, motorerna har insugningsrör med variabel längd för att öka vridmomentet vid olika varvtal). Se sid 26. Roverklubben har en test och utbytesservice för dessa VIS-motorer. Problem (slitage) kan uppkomma i själva ventilmekanismen för VIS systemet men det är mindre vanligt, i detta fall måste tyvärr insugningsröret bytas. I båda fallen blir resultatet nedsatt prestanda och i vissa fall oljud, det är inget katastrofalt problem.

Tändmoduler, en per cylinder, kan lägga av liksom insprutarna, ger misständningar etc.

De slangar som löper över motorn kan bli sköra med tiden och kopplingarna går också sönder.

### **1,8T motorn:**

Denna lider av otillräcklig produktutveckling, det finns lösningar på vissa av problemen men de kom aldrig in i produktionsmotorer från MGR utan kom som modifieringar och i motorer producerade i Kina.

Grundläggande är att motorn har en speciell konstruktion med dragstänger som delvis håller ihop den, liksom många MC-motorer. Blocket är också väldigt lätt. Den har relativt liten kylvätskevolym, är mycket



*Bärarm*

känslig för överhettning och topplockspackningen är gjord i en kompositkonstruktion som inte alltså höll så bra. Detta är tyvärr orsaken till den tvivelaktiga utmärkelsen Rover 75 fick som bilen med mest motorskador av alla modeller från Folksam för en del år sedan.

Det finns modifierade MLS-packningar i stål och ett förstärkt oljegalleri som minskar risken för problem högst avsevärt, även om de inte helt elimineras. Det kan definitivt vara idé att montera detta i samband med service om det inte redan är gjort.

### **BMW Dieslar:**

Detta är i grunden hållbara motorer där problem huvudsakligen dyker upp med sensorer och givare i motorstyrsystemet

### **Växellådor:**

Alla modeller har en 5 växlad manuell låda från Getrag eller en Automatlåda från Jatco, enligt uppgift rätt lik den

låda Volvo använde.

Manuell lådor har inga speciella problem, däremot kan kopplingen krångla (den är hydraulisk) eller bli utsliten och det är lite böjigt att åtgärda.

Automatlådorna kan växla lite ryckigt vilket kan avhjälpas med en omprogrammering och/eller ett oljebyte. Obs, oljetypen är noggrant specificerad och bytet skall göras vid en viss temperatur, inget man ligger hemma under bilen på vintern och gör själv.

### **Rost:**

Bilarna är såpass gamla att det kan komma lite varstans.

Vanligt är skärmkanter, framkanten på motorhuven, fönsterramarnas svarta partier på en del bilar, nederkant på dörrarna och tröskellådorna, speciellt i bakkant och runt domkraftsfästerna där det skall sitta plattor i syntetmaterial som ofta ramlat bort.

En lurig plats är undre bärarmarna bak, speciellt runt "koppen" som fjädern vilar i. De är tillverkade i två halvor och måttligt rostskyddade från fabrik. Är de dåliga måste de förmodligen bytas, besiktningen brukar inte gilla reparationer..

### **Kaross:**

Det finns tre eller på nyare bilar två dräneringshål i brunnen framför vindrutan. För att se det mittre måste man ta bort en plastkåpa. Om de är blockerade kan det stå vatten här vilket är mindre bra då det sitter elektronikenheter här som kan bli dränkta vilket kan orsaka en del underliga problem. Rensa dem med t.ex. en gardinspiral med jämna mellanrum. Vatten i bagagerummet beror ofta på läckage runt bakljusen, eller problem med tätlisten runt bakluckan.

Om låset till luckan står och "dunkar" när man vill öppna den med knappen kan en justering av låsets läge ibland hjälpa.

Går det inte att öppna huven med handtaget till wiren så har förmodligen mekanismen glidit isär. Det finns metoder för att lösa problemet.

Bakre dörrlåsen bör smörjas med jämna mellanrum inuti låshuset, annars kan de fastna i låst läge och då måste oftast dörrklädseln offras för att få upp dörren. Det är ett BMW-lås och de har haft samma problem.

Vi återkommer senare med mer om elproblem. *Tomas Börjeson*

### **Chassie:**

Fjäderbrott har inte varit ovanligt, speciellt på tidiga bilar. Klubben analyserade några prover från mina brustna fjädrar och kom fram till att materialet var undermåligt, inte något högklassigt fjäderstål. Detta är dock vanligt på många nyare bilmodeller, inte bara R75. Ursprungligen kom ett service-meddelande om att en speciell platta skulle monteras under framfjädrarna för att undvika punktering vid fjäderbrott, osäkert hur många bilar detta verkligen gjordes på. Fjäderbrott bak är inte ovanligt heller och många bilar är misstänkt låga bak, vilket ofta är det enda som märks.

En av mina bakfjädrar var i 5 delar...

Annars är det mest olika bussningar som ger sig, särskilt i framvagnen. Hjulupphängningen bak och bromsarna är delvis baserade på BMWs 3 serie av den aktuella generationen vilket gör att vissa BMWdelar passar, t.ex. bromsbelägg. Det var också en orsak till att det var ganska lätt att göra R75 V8 bakhjulsdriven.

# Rovers ägare de sista 20 åren

1986 bildades Austin-Rover av BL (British Leyland), men det bestämdes snart att döpa om företaget till Rover Group under ledning av Graham Day. Försäljningen fortsatte att falla så 1988 var Rover Group till försäljning igen. Den enda köparen som var beredd att köpa hela bildivisionen var British Aerospace. Försäljningen avslutades samma år. 1994 avslöjade BA att de ämnade sälja Rover till BMW, ett företag som de samarbetet med inom flygteknik. Detta var till stor besvikelse för Honda som investerat en hel del i framtida utveckling med Rover. Honda koncentrerade sig nu istället i bygget av en egen fabrik i Swindon. Rover var nu tvugna att ersätta Honda-tekniken med sina egen teknik.

BMW betalade £ 800 000 000 för Rover och detta började de snart ångra. I Tyskland talade man om "The English Patient" en film dessa år. Rover fortsatte att producera 75, 45 och 25-modellerna under BMWs kontroll. Under tiden letade tyskarna efter olika möjligheter att bli av med sitt felköp.

BMW lyckades så småningom bli av med Rover, de behöll Mini, med en enorm förlust. 2000 sålde BMW Land-Rover till Ford och resten av Rover till Phoenix Venture Holdings. Detta konsortium bestod av fyra affärsmän ledda av förre Rover-direktören John Towers. Den nya firman fick namnet MG Rover. Namnet Rover fick man använda på licens av BMW som behöll varumärket. Tillverkningen flyttades till Longbridge

och Phoenix Venture Holdings sågs som räddare av Rover och skulle fortsätta med stor volym biltillverkning. "The Phoenix Four" betalade £10 för Rover och fick £ 400 000 000 i stöd från BMW. För att se denna summa i rätt sammanhang ska man veta att Rover Group hade gått med £ 800 000 000 i förlust året före I april 2005 tog allt slut när MG-Rover gick i

konkurs och 6 000 anställda blev utan jobb.

Engelska staten startade en utredning om hur "The Phoenix Four" hade hanterat företaget. Så sent som 2011 kom domen och dessa herrar blev förbjudna att driva företag på mellan tre och sex år

Detta var slutet på en 101-årig bilbyggarepok.



Den 5 000 000 Rovern, byggd 2003 i Longbridge. Denna bil finns nu hos MG i ett litet museum i Longbridge

# Rover Club of Sweden

## Hantering av personuppgifter enligt GDPR, General Data Protection Regulation

Sedan klubbens bildande har register över medlemmarna förts manuellt på papper och från mitten av 1990-talet registrerat personuppgifter av klubbens medlemmar i dataform.

Anledningen till registrering är att de registrerade uppgifterna utgör grunden för verksamhetens funktion och hantering av medlemsdata.

Registret används för namn och adressuppgifter i samband med kallelse till föreningsmöten såsom årsmöte och andra möten.

Uppgifterna finns kvar i datorformat i registret fram till dess medlem själv begär utträde, eller genom utebliven betalning av årsavgift eller annan orsak utträtt.

Uppgifterna tas bort från registret så

snart något av ovan skäl föreligger och kommit klubben tillhanda. Enskilda medlemmar har gett tillstånd till lagring av lämnade personuppgifter i samband med ansökan om medlemskap eller separat därefter.

### Personuppgifter omfattar:

- \* Namn,
- \* Adress,
- \* Telefonnummer
- \* E-postadress

Materialet tillhör oinskränkt Rover Club of Sweden

- \* Registrerade datauppgifterna lagras inom Sverige.
- \* Registrerade medlemmar kan själva editera sina egna datalagrade uppgifter.
- \* Rover Club of Sweden lämnar **inte** ut sammanställda eller enskilda uppgifter till någon utanför klubben

med undantag namn- och adressuppgifter i samband med utskick av klubbtidningen Roverbladet som tryckeriet ombesörjer

\* Personuppgifterna kan komma att på begäran av svensk myndighet utlämnas till sådan under sekretess om lagstiftning så medger.

### Du har som medlem rätt att:

- \* Begära rättelse eller radering av dina registrerade uppgifter. Radering eller ändring som inskränker Rover Club of Sweden möjlighet att tillhandahålla funktion kan innebära att den du som medlem kan anses ha begärt utträde ur Rover Club of Sweden.
- \* Begära att inte få kallelser till Rover Club of Swedens möten.
- \* Hos Datainspektionen lämna klagomål över Rover Club of Swedens hantering av dina personuppgifter.

## Säljes

Fyra st sommardeck på fälg Atrezzo Elit 205/65R 15

Två st bra mönsterdjup

Två st mindre bra mönsterdjup

Pris: 1 500 kr

Finns i Kalmar

Tel 0707-99 83 10

Medlem 1430 Åsa Cavalchini

När jag i våras köpte min Rover 75, Moonstone Green, kände jag bara till en till med denna färg. Så helt plötsligt på en träff i Skåne dök det

upp två till! Detta är egentligen en ganska ovanlig färg som man sällan ser. Det hör till saken att vi tre var de enda Rover 75 på platsen

CGO



# 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 tio och femton 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](mailto: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

## Teknisk beskrivning av insugningssystemet

Insugningsröret har konstruerats för att passa både 2,0 och 2,5 liters varianterna. Detta insugningsrör med variabel längd i tre steg ger en fördelaktig vridmomentkurva.

Insugningsröret har endast ett spjällhus vilket matar in i en Y-formad del vilken fortsätter i två sekundära rör. Dessa två sekundära rör matar in i två huvudblandningskammare, en för varje cylinderbank. I kamrarnas bakre del sitter en balansventil som kan aktiveras elektriskt. När ventilerna öppnar ansluts kamrarna till varandra.

Från de båda blandningskammarna till topplockets yta är insugningsröret längd ca 500 mm. Vart och ett av dessa rör har en sidoanslutning till ett effektrör som har en längd av ca 350 mm till topplockets yta. De sex effektrören är anslutna till ett länksystem som kan manövreras elektriskt, vilket gör att insugningsrörets längd kan varieras mellan 350 och 500 mm. Den tredje blandningskammaren

kan endast matas med bränsleluftblandning från de två huvudblandningskammarna via de sex primära insugningsrören. Insugningsröret har variabel längd i



tre steg och är lika för 2,0 och 2,5 liters motorerna. De fungerar enligt följande  
1 Vid låga varvtal är balansventilen och ventilen till effektrören stängda. Detta gör att motorn andas som två trecylindriga motorer med varsin separat blandningskammare och långa insugningsrör, vilket gör att motorns vridmoment når sin topp vid

2 700 v/min.

2 För förbättrat vridmoment vid mellanvarvtal öppnas balansventilen, men ventilen till effektrören förblir stängd. Vridmomentkurvas topp nås nu vid 3 750 v/min (2,5 liter) och 4 000 v/m (2,0 liter).  
3 Vid höga motorvarv är både balansventilen och ventilerna till effektrören öppna. Man får nu en spridning av vridmomentet uppåt från 4 000 v/min till ett maximum vid 6 250 v/min (2,5 liter) och 6 500 v/min (2,0 liter).

Insugningsrörets konstruktion ger också en förbättrad bränsleekonomi vid dellast. Genom hela emissionscykeln arbetar insugningsröret vid dellast enligt punkt 3.

Pumpförlusterna (kolvarnas arbete med att suga in luften och trycka ut avgaserna) vid varvtal under 4 000 har genom denna konstruktion märkbart reducerats. Detta resulterar i förbättrad bränsleekonomi.



Medlemsförmån för dig och din klubb. Prisivärd 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](http://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  
Segeerlindsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88

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

## 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*

## Behöver du olja till din(a) bil(ar)?

Roverklubben har tecknat ett förmånligt rabattavtal gällande förstklassig olja. Oljan finns i varierande viskositeter som passar både äldre och nyare fordon. För mer information, priser och/eller beställning kontakta: CG Olsson tel 040 - 30 76 05



### LUBRICATION ENGINEERS



## 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](mailto: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

oljesticke



**Bakrutedekal** med text  
'Rove around with Rovers'. 15 kr

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

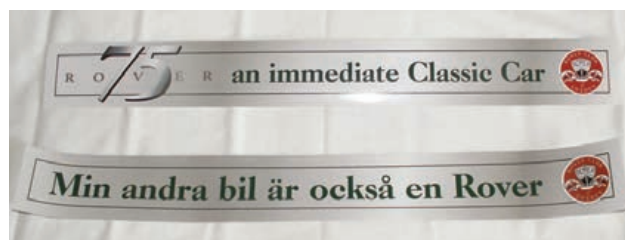
**Broderat Rovermärke** för jacka etc. 20 kr

**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



### 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 033 - 28 52 65

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](mailto:taby@minbil.se)  
Reservdelar: [reservdelar@taby.se](mailto:reservdelar@taby.se)



[www.minbil.se](http://www.minbil.se)

[www.mgroverparts.se](http://www.mgroverparts.se)

"The new 75  
is shockingly good."

GQ London

"Massor av träpaneler,  
klassiska mätartavlor,  
maffiga fätohljer och en  
insmickrande tystnad."

Norrstjele Tidning

"Rover har gjort något  
så unikt som en lyxig  
avstressningsmaskin."

Auto Motor & Sport

"The Rover 75 puts  
the premium on smoothness,  
and it drives well."

The Sunday Times

"V6-motorn mottar  
behagligt vid acceleration  
men hörs knappt i jämn fart  
och vindbruset  
är ovanligt bra dämpat."

Teknikens Värld

"The Rover 75  
is wonderfully refined,  
full of charm  
and well executed."

What Car



Svensk och utländsk press har skrivit många snälla saker om Rover 75.

Vill du uppleva känslan själv? Välkommen till premiären den 19 juni.

Rover 75 V6. Från 229.950:-.



STANDARDUTRUSTNING: FRONT- OCH SIDOAIRBAGS, ABS OCH EBD LÄSNINGSFRIA BROMSAR, ATC-KLIMATANLÄGGNING, RDS STEREO, LARM, YTTERTEMPERATURMÄTARE, ALUMINIUMFÄLGAR, POLLENFILTER MM. BRÄNSLEDEKL. BLANDAD KÖRNING 2,0 CDT-2,5 V6 AUTO: 6,1-11,6 l/100KM, MII JÖKI ASS 3. BERÄKNAT FÖRMÄNSVARDE VID 55% MARGINALSKATT FRÅN 1.795:-. WWW.ROVER.SE

ROVER OCH LAND ROVER KAN DU PROVKÖRA HOS: ALINGÅS: INGES BILSERVICE, 0322-139 33. BOO LÅNGE: EKSTRÖMS BIL, 0243-21 95 00. BORÅS: ASPLUNDS BIL, 033-14 10 40. ESKILSTUNA: M-BILAR, 016-51 39 30. GÄVLE: L.W. BIL & MOTOR, 026-14 15 16. GÖTEBORG: BMW OCH ROVER GÖTEBORG, 031-706 13 00. HALMSTAD: RIGO BIL, 035-10 99 00. HELSINGBORG: BILHALLEN, 042-15 90 70. HENÅN: OLLE RUTGERSSON BILCENTRUM, 0304-304 00. HUDIKSVALL: JANNE STRÖM BIL, 0650-188 40. JÖNKÖPING: C E JACOBSSON BILAFFÄR, 036-12 66 80. KALMAR: AUTOMAX, 0480-282 90. KARLSKRONA: BIL AB PETER RUDVI, 0495-131 31. KARLSTAD: AUTOWAX BIL, 054-21 77 12. KINNA: ASPLUNDS BIL, 0320-556 00. KRISTIANSTAD: JOSEF ZIRKELBACH EFTR., 044-10 12 60. LÄNKÖPING: HÄCKEFORS BIL, 013-36 25 40. LULEÅ: ENGLUNDS BIL OCH MOTOR, 0920-24 44 60. LUND: THEANDERS BIL, 046-16 01 30. MÄLMÖ: FÖRENADE BIL, 040-24 37 00. WENDELS BILFÖRSÄLNING, 040-21 80 00. NORRKÖPING: KNIFPRADENS BIL, 011-17 14 74. NYKÖPING: DILPUNKTEN, 0155-26 68 68. SALA: SALA BIL, 0224-170 50. SKELLEFTÄ: CURT TIVLÉN BIL, 0910-170 60. SKÖNDE: BILSALONGEN, 0500-41 62 25. STOCKHOLM: BMW OCH ROVER STOCKHOLM, 08-735 39 00. BORGES BIL, 08-702 25 30. H. MELIN BIL, 08-448 58 50. SUNDSVALL: JANNE STRÖM BIL, 060-52 55 00. SÄVSJÖ: HOLST BIL, 0382-130 85. UDDEVALLA: OLLE RUTGERSSON BILCENTRUM, 0522-892 00. UMEÅ: LINDHOLMS BIL, 090-70 61 90. UPPSALA: NOVATION, 018-69 42 40. VARBERG: LUNDS BIL, 0340-195 00. VIMMERBY: NILSSONS BILHALL, 0492-150 30. VÄSTERÅS: LÖS BIL, 021-81 03 90. VÄXJÖ: RS BIL, 0470-479 00. ÄNGELHÖLM: PAULSSONS BIL, 0431-829 00. ÖREBRO: CARLSSON BIL, 019-31 45 00.