

# ROVERBLADET

Nummer 111 (Hösten 2018) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



# Rover Club of Sweden

## Ordförande

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

## Sekreterare

Utses inom kort



## Ledamot

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

## 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

Mats Johansson  
Norra Esplanaden 14  
574 31 Vetlanda  
Tel: 0383 - 13 629  
furubo14@hotmail.com

## Klubbshopen & valberedning

Kent Klar  
Brännelidsvägen 6  
517 91 Bollebygd  
Tel 0764-00 93 72  
roverclubshop@yahoo.se

## Referensbibliotek

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

## Vice ordförande

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

## Kassör / TF Sekreterare

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

## Ledamot

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

## Ledamot

Anders Albihn  
Karl Johansgatan 47 F  
414 55 Göteborg  
anders.albihn@yahoo.co.uk

## Revisor

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

## Revisorssuppleant

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

## Valberedning

Christer Nässlin  
Odensjö 13  
556 31 Jönköping  
Tel 036 - 36 76 74  
christer.nasslin2@gmail.com

## RCoS Bilförmedling

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

## Ansvarig utgivare:

Bert Rudal

## Kontaktman för olika Rovermodeller

### Rover P2 & P3 (1946-49)

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

### Rover P4 (1950-64)

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

### Rover P5 (1959-73)

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

### Range Rover (1975-)

Jan Möller  
Drivisvägen 4  
722 31 Västerås  
Tel 021-33 29 58

### Rover P6 (1964-1976)

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

### Rover P6 2000/2200

Richard Arbrink  
Visthusgatan 45  
724 81 Västerås  
Tel 021-33 71 32

### Rover SD1 (1976-1987)

Mike Kelland  
Åvägen 28  
806 43 Gävle  
E-post: m.e.kelland@icloud.com

### Rover 800

Lars Pettersson  
Skiftingegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 016 - 13 20 45  
Mobil 0706 - 48 07 08

### Rover 75 (1999-2005)

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

### Rover 75 (1999-2005)

Stefan Blomberg  
Hagvägen 9  
616 90 Åby  
Tel 0706-163290  
e-post: benets1@hotmail.com

### 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 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.

## Försäkring genom Rover Club of Sweden

MHRF-besiktningss personer.

Tomas Vemmenby	Thomas Astler	Tomas Börjeson
Ludvikagatan 41	Gryta 5744	Segeberindsgatan 26
252 63 Helsingborg	761 75 Norrtälje	416 53 Göteborg
0738-255110	Tel 0176-232660	Tel 0707-798288

## Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

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

**Har du e-postadress** får du gärna meddela den till kassören Vi saknar sådan adress till några av er medlemmar. Tack på förhand CG. E-post: cgolsson28@gmail.com

## Roverbladets adress

Anders Albihn, redaktör och layout  
Karl Johansgatan 47 F  
414 55 Göteborg  
anders.albihn@yahoo.co.uk

## From Roverbladet nr 112

Henrik Olsson, redaktör och layout  
Kårstagränd 20  
194 51 Upplands Väsby  
henriks\_box@hotmail.com

# Ordförandens ruta

I den enorma värmen har jag inte kört så mycket med min P4. Tack för ACC i min Rover 75. På den behöver ena halvljuslampan bytas. Ingen kan påstå det är lätt. Jag vänder mig till en lokal kirurg. För övrigt har jag haft

abstinensbesvär. Detta beroende på att jag på två och en halv vecka kört 225 mil utan att se en enda Rover. Beror det på att alla var i Hjo, där jag inte var denna gång?

Eva och jag har träffat vår medlem Per

Hahn i Älmhult, när vi besökte IKEA Museum och deltog i en mycket intressant guidad tur. Per åkte med i bilen innan musei- besöket och visade oss runt så vi fick se alla IKEA:s byggnader som var spridda med närhet till både järnväg och omlastning till lastbilar. Dessutom fick vi se Pers imponerande garage med tre bilar, en cykel man cyklade



liggandes och en av tre nya elmopeder i Sverige. Den liknade en lättare äldre motorcykel. Tack Per för att du ställde upp för oss.

Vi åker till Gotland igen nu några dagar och därefter blir det Eskilstuna

på Ekeby flygfält med styrelsemöte i samband med Eskilstuna Veterandag.

Vi har en ny sekreterare på gång till styrelsemötet i november.

Man färdas i Rover med

komfort, men tyvärr har inte alla insett hur fantastisk en Rover 75 är och dessutom prisvärd. Min Rover 25 som jag sålde i höstas fick jag tidigare i somras köra från Jörlanda till Göteborg. Den är också mycket bekväm. Det är nog inte många som sålt sin bil och sedan både fått åka i den och köra den.

Bert

## 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.

### 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, past editor

Bo Arnholm, hemsidans fader

### Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till Roverklubben

1747 Tommy Curtson Kungsör

1748 Ronny Breste Vittsjö

1749 Peter Fredh Märsta

1750 Lennart Kindstedt Skoghall

1751 Gunilla Enneby Säffle

1752 Jan Stenvall Varberg

1753 Linnéa Pokas Perstorp

1754 Bo Emthén Enhöra

1755 Åke Ingebrigtsen Nybro

1756 Christina Breideborn Onsala

1757 Åke Wallin Visby

### Redaktionen informerar

Jag får passa på att tacka för mig. Det har varit kul att göra Roverbladet men samtidigt inser jag att det inte går att förena mina styrelseuppdrag, mitt arbete och ordförandeskapet i GMHK med att göra Roverbladet.

Jag önskar Henrik Olsson lycka till som vår nya redaktör och givetvis så hjälper jag till så ofta jag kan om det skulle visa sig att någon hjälp behövs.

Anders

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

Anders Albihn, Bert Rudal, Tomas Börjeson, Gunnar Ahlqvist, CG Olsson, Henrik Olsson, Erik Graver

### Manusstopp

Nästa nummer utkommer i december 2018, manusstopp 15 november.

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.

### 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 ....

### Omslaget föreställer:

Svensk och danskt i harmoni på Gavnö.

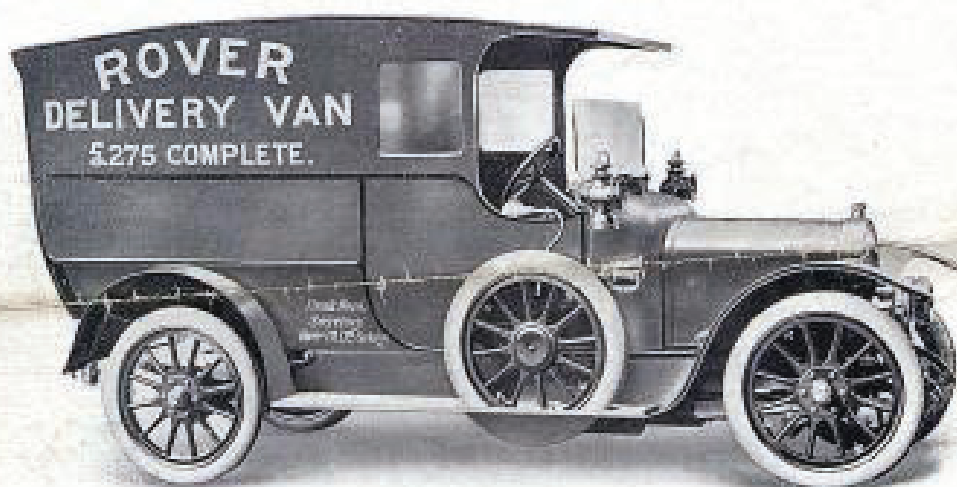
### I detta nummer:

Tidiga Roverbilar	4
Öppet hus hos Steve	5
Ny medlem?	7
Gavnö	8
British Motor Meet Alingsås	9
Britisk Motor Show Danmark	10
Min nyaste Rover 75	11
Välklädd för bilresa	12
Turbinbilar	13
Tävling	16
BMM Hjo	17
Thulinträffen	19
Tjolöholm Classic Motor	20
Sommaren med Rover	22
Marknadskrafterna	25
Träffar	25
Rover 75 ägare - se hit!	26
MHRF information	27
Klubbshopen	28



# Tidiga Roverbilar

## THE 12-hp ROVER HALF TON DELIVERY VAN



Complete **£275** Complete

**The Rover Co. Ltd., Coventry**

59-61, New Oxford Street,  
London, W.C.

16, Lord Edward Street,  
Dublin.

Rover 12 HP hade en fyrcylindrig motor på 1767 kubik. Rover tillverkade SU- förgasare på licens och tanken låg bakom torpeden med självfall. Tanken var avtagbar och rymde 9 gallons, drygt 40 liter. Baklampor och sidolampor var parafinlampor och strålkastarna var acetylenedrivna.

Slaget på motorn var 100 mm och cylinderborrningen var 75 mm. Det

beskrevs inte några hästkrafter annat än 13,95 skattehästkrafter. Hjulbasen var på 2134 mm. Rover byggde även taxibilar av Rover 12.

Växellådan var treväxlad med backväxel.

I reklamen för Rovers taxibilar beskriver Rover att chassit är byggt i samma fabrik som de världsberömda chassiena som vann Tourist Trophy

på Isle of Man. 1907 har Ernest Courtis vunnit med en Rover 20 HP.

1906 har JK Starley och Mr Harry Smith tävlat med var sin Rover. Rallyt kallades The four-inch course. Detta då cylinderborrningen begränsades till 4 inch diameter. 4 inches skall väl vara 102 mm om jag räknat rätt.

Anders

# English Car Care's öppna hus

Det var dags för det traditionella besöket hos Steve och English Car Care.



I år körde jag själv från Göteborg längs med småvägar och tog mig i lagom fart ner till English Car Care's öppna hus.

En av Steves kunder hämtade en engelskbyggd Ford Capri som Steve renoverat. Snygg färg på forden får man nog säga. Det blev ett



Nyrenoverad Ford Capri

ceremoniellt överlämnade.

Jag tog min lilla vinterbil (Berts gamla Rover 25) för det var den som stod i garaget hemma. Mina andra bilar står i garage på andra sidan älven.

Väl på plats så är man snabbt igång med att tjöta med alla man inte sett på länge, några hade man träffat på årsmötet men det är väl alltid kul att tjöta. Det går att tjöta även med de som inte har Rover har jag upptäckt.

Min svåger dök upp och vi gick på upptäcktsfärd bakom Steves verkstad. Min gamla Streetwise och min svågers gamla Jaguar står sida vid sida och hjälper behövande med reservdelar. Lite sorgligt men sånt är livet, även för våra bilar. Alltid blir det roligare när det finns en massa andra bilar när man går på upptäcktsfärd runt verkstaden.

Givetvis så stod det en Rover Streetwise som var (är) till salu. Jag gillade min gamla Streetwise och visst känns det när man vet att delar av ens

tidigare Streetwise finns i den som var



Streetwise till salu

till salu. Hmm, jag har fyra bilar (det blev en till i juli, så nu är det fem Rovers) och just nu är jag mitt uppe i ett projekt med att övningsköra med min syster. Jag har köpt Berts gamla Rover 25 med steglös växellåda för att övningsköra då min syster inte verkar vara intresserad av att blanda bensin när hon är ute och kör.

Näväl, åter till English Car Care. Bo Hansson kom till verkstaden med sin Rover 216 Coupé. Den har gått som Pace Car på Silverstone och är otrolig fin. Återigen går tankarna, tänk om den är till salu... Det är bra om man



Rover 216 Coupé som varit Pace Car på Silverstone

lämnar plånboken hemma ibland. Björn Wennerbergs Rover P4 är även till salu. Jag har fått en bild av Björn som jag satt upp på kylskåpet hemma. Är det lättare att minska på sitt bilinnehav? Nej, tvärtom!

Runt verkstaden finns en massa härliga engelska bilar och som tur är ordnar Steve med ett quiz som hjälper till att skingra tankarna och låta de

små grå få jobba lite. Tur att Steve även bjuder på snittar och kaffe så att



Trehjulig Morgan med trevlig ägare (engelsman i exil)



Steve's nya projekt?

hjärnan får lite energi. Steve ringde och meddelande någon vecka efter att jag kom på topp tre på quizet.

Det är dags för hårdträning så att jag nästa år kan utmana för att vinna quizet.

När man är hemma igen så är man väldigt glad och nöjd och längtar till nästa träff.

Anders

# Hört på internet

Den 27 – 28 juni var det auktion på internet, Bilweb Auctions. Det såldes ut bilar från Jännaholms Bilmuseum (Pall Olle) samt privata bilar. Det fanns tre Roverbilar, en Rover P4 och två Rover P6.

Rover P4 som varit på Jännaholms bilmuseum vara av årsmodell 1955. Den beskrevs vara i lagom skick, med bättrad originallack i bruksskick och mängder av skav, smårost och andra spår av njutningsfullt brukande.

Inredningen beskrev vara original med fin patina både på det oxblods-färgade skinn och träarbetet.

Enligt kvitton ska bromsarna renoverats någon gång under 1980-talet och har enligt besiktning-protokollen gått mycket lite sedan dess. Bilen ställdes av 2015.

Värdet på Rover P4 bedömdes till 130 - 170 000 kr. Högsta bud på auktionen var 45000 kr vilket innebär att bilen inte såldes.

En Rover P6B som även varit en av Jännaholms bilar. Årsmodell 1972. Rovern beskrevs vara i fint bruksskick med en äldre men i grunden bra lackering och prydlig originalinredning med viss patina. Bilen var startad och i annonsen beskrivs att den går fint men den hade inte körts på flera år. Bilen var avställd. Värdet på P6an bedömdes till 100 - 130 000 kr. Högsta bud blev 50000 kr vilket innebär att bilen inte såldes.

Den sista Rovern som auktioneras ut var en Rover P6 2000 SC årsmodell 1969. Denna stod i Göteborg och var inte en del av Jännaholms bilmuseum. Denna Rover beskrevs vara i bruksskick, med bara tre ägare. Inredningen i skinn hade några sprickor i sömmarna och lite rost fanns. Bilen hade stått i närmare 20 år och uppgavs behöva väckas till liv med en översyn och nya däck. Värdet på Rover 2000 SC bedömdes till 25 - 40 000 kr. Högsta bud på auktionen var 18000 kr och detta bud accepterades och bilen har sålts.

Själv har jag gjort det enklare för mig och köpt en Rover 75, årsmodell 00 genom en annons som fanns på Roverklubbens hemsida.

Anders



Rover P4 årsmodell 1955



Rover P6B årsmodell 1972



Rover 2000 SC årsmodell 1969

# Ny medlem?

Liksom i alla klubbar och organisationer är det viktigt att de som är nya medlemmar på ett naturligt sätt snabbt kommer in i klubbgemenskapen.

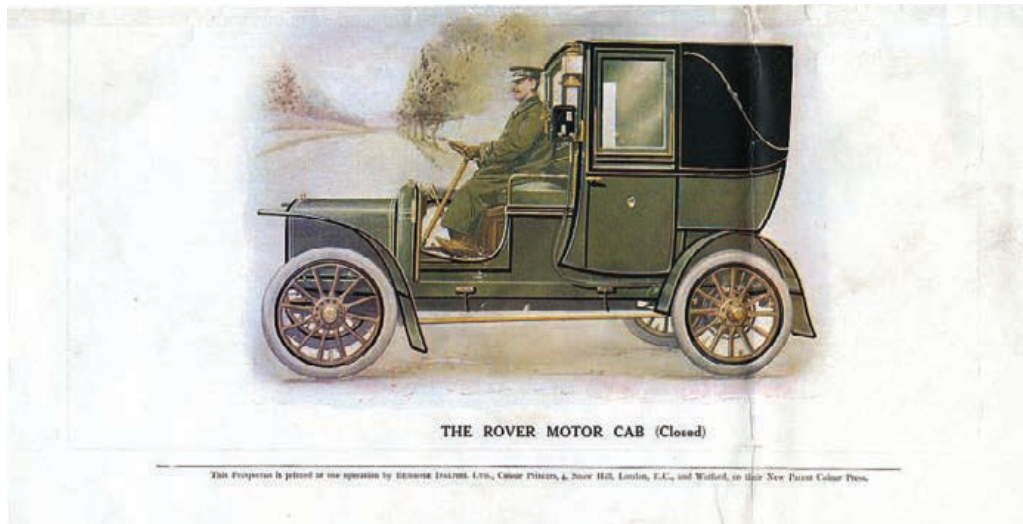
Vår klubbs senaste rekryteringskampanj har resulterat i en icke försumbar nyrekrytering av medlemmar. Förhoppningsvis, och troligtvis, är många av dessa yngre än klubbgenomsnittet.

Ni som är nya i klubben är, vad vi som är "gamla i gården" uppfattar, lite blyga för att komma på de träffar som ordnas i de olika landsdelarna.

Givetvis vill vi ha med er alla i vår trevliga gemenskap. Vilken kan då orsaken vara till så få nya ansikten kommer på träffarna?

Kanske beror det på att träffar av lång hävd ofta kallas för "rallyn". Det är en beteckning som vi borde ta bort, rallyn körs på avlysta grusvägar - våra träffar körs på allmänna vägar belagda med asfalt (mestadels).

Kanske finns det en tro att de som varit med länge står i grupper och pratar med varandra. Det gör vi också, vi har ju ofta känt varandra länge och har ett gemensamt intresse. Men jag försäkrar att vi gör så gott vi kan för att fånga upp nya medlemmar, och vi kommer att fortsätta med det också. Vi är inte heller farliga att ta kontakt med, det bästa vi vet är att visa upp och



THE ROVER MOTOR CAB (Closed)

berätta om våra Rover.

Kanske tror du att du har en bil som inte platsar i gemenskapen. I vår klubb är det högt i tak vad det gäller bilinnehav. Gammalt eller nytt, slitet originalskick eller nyrenoverat, det spelar ingen roll. Har din Rover ett tillfälligt funktionsuppehåll, kom i din bruksbil.

Huvudsaken är att du kommer, du kommer att bli förvånad över hur trevligt vi har. På våra träffar dyker det ofta upp bilar av andra märken, vi säger aldrig nej till någon.

Du som är ny i klubben, kolla evenemangskalendern i Roverbladet eller på hemsidan och häng på när det kommer en tur som ser spännande ut så ses vi!

Välkommen till gemenskapen i Rover Club of Sweden!

Nedan en enkel handledning i träffteknik

Gör så här!

1. Leta upp en träff i som tilltalar dig i Roverbladet eller på hemsidan.
2. Sedan åker du till samlingsplatsen. Glöm ej fikakorgen om sådan påkallas!
3. Ibland åker vi och tittar på något intressant t ex ett slott.
4. Museer besöker vi också ibland.
5. Fikar gör vi ute i det fria. Om vi inte hittar en trevlig servering.
6. På en del träffar blir vi bjudna på grillkorv.
7. I en kommande Roverblad kan du kanske läsa om din första träff i klubben



CGO



## Från 150 - 200 hk på 15 minuter!

Tack vare en omprogrammerad motorstyrenhet (ECU) ökar du antalet hästkrafter från 150 till 210-215 hk i en Rover 75 1,8T.

Den optimerade ECU:n levereras av ingenjörerna som i sin tid utvecklade och testade Rovers K-motor. Den är mycket enkel att byta och helt säker för motorn. Läs mer på

[www.rover75tuning.se](http://www.rover75tuning.se)

Motoroptimering för Rover 75 med 1.8T, 2.0 V6, 2.5V6 och 4.6 V8. Högst effekttökning i turbomotor, bra effekttökning även i övriga motorer. OBS: Snart även andra bildelar!

# Gavnö Classic Autojumble & Concours de Charme 2018.

Varje år i början av juni månad slår Gavnö Slott upp sina portar och hälsar entusiastfordonsägare av alla slag välkomna till en motordag i slottsparken.

I Sverige hade vi före år 2000 Båstad Classic Car Show i Norrvikens trädgårdar som varje sommar erbjöd veteran- och hobbyfordonsägare en kombination av njutbar parkmiljö och vackra bilar. Nostalgi festival i Brunnsparken i Ronneby och Sofiero Classic i Sofiero slottspark utanför Helsingborg har tillkommit under senare år. I dag finns dessutom ytterligare alternativ att ställa ut sin bil i vacker slottsmiljö under en dag och det är på Gavnö Classic Autojumble & Concours de Charme utanför staden Naestved på Själland i Danmark.

Delar av nuvarande Gavnö slott uppfördes under 1400-talet och slottsparken blev anlagd under 1750-talet. Slottet har ägts och bebotts av familjen Reedtz -Thott sedan 1500-talet och idag residerar familjen Otto Reedtz -Thott. Adelsnamnet och släkten Thott har sedan Skåne blev svenskt år 1658, än idag förgreningar i Sverige och dess vapensköld har färgerna röd och gul, precis som Skånes landskapsflagga.

Söndagen 10 juni hade jag avtalat med klubbens eminente kassör CG Olsson att vi tillsammans skulle göra ett besök på Gavnö Autojumble & Concours de Charme. Det blev tredje året i rad som vi reste tillsammans i CG's "Fem og halvfyrders-ere", som det heter på danska. Men det blev också en premiärtur för det senaste fyndet, då denne nestor byter Rover 75 nästan lika ofta som en annan byter... tja! Denna gång blev det till att bli komfortabelt förflyttad i en nyförvärvad superfin grön saloon av 99-års modell, med bara 900 mil på mätaren! Kulören heter visst Moonstone green och hade Deep Sea Green läderklädsel. En mycket smakfull och elegant vagn!

Avståndet från Malmö till Gavnö är ca 14 mil och kör man Öresundsbron och sedan motorvägen tar det knappt 2 timmar. Vi startade klockan sju från Malmö och rullade in i slottsparken kvart i nio. Då var merparten av deltagarna redan på plats, men ännu ringlade en lång kö av bilar så

sakteliga fram på den smala vägen som leder fram till slottet. Slottsparken på Gavnö är under Classic Autojumble indelad i olika sektioner.

Då man anmäler sig till eventet, vilket sker i god tid på nätet, [www.gavnoe.dk/autojumble.html](http://www.gavnoe.dk/autojumble.html), så blir man tilldelad den sektion som ens bilmärke representerar. För bil och förare är inträdet gratis och för passagerare var entrén 80 DKK i år. Vi hade alltså tilldelats plats bland Roverbilarna där också danska Roverklubben huserar med både bilar, partytält och flaggor.

Efter att ha backat in 75:an i raden av P4:or, P5:or, P6:or och en 216 Cab samt en SD1, skruvade CG ihop och reste den svenska Roverklubbens beachflagga intill sin bil. Som vanligt blev vi väl mottagna av våra danska vänner och som traditionen påbjuder serverades det "morgensmad" bestående av nybryggt kaffe, färska frallor med ost och rullepölse, danska winerbröd och sist men inte minst "en lille en", d.v.s. Gammeldansk!

Efter en stund så anslöt också göteborgarna, Bert Rudal, Anders Albihn och Tomas Börjesson. De hade kört från Göteborg vid 4-tiden på morgonen i Anders fina P6:a.

Sedan förflyter dagen genom att man vandrar runt i parken, njuter av alla bilar, slottsbyggnaderna, miljön och praktiken av både växter och natur. Man stannar till vid någon intressant bil, studerar en detalj, pratar med ägaren och kanske knäpper några bilder med kameran eller mobilen. En campingstol är inte dumt att ha med sig.

Efter ett tag blir man trött i fötterna. Man slår sig ner, handlar en korv med bröd, en öl eller en sodavand. Med jämna mellanrum hörs en ungdomsorkester konserter högt och ljudligt. Det är ett ambulerande brassband som förflyttar sig runt om i slottsparken. Musiken är medryckande och utgör ett trevligt inslag.

På eftermiddagen är det tid för Concours de Charme. En jury bestående av representanter från fordonsinstitutioner och klubbar i Danmark vandrar under förmiddagen runt,



bedömer och betygsätter ekipage som anmält sitt deltagande. De tittar alltså på hur besättningen har kombinerat sin personliga utstyrselar med fordonet ifråga. De deltagande ekipagen paraderar sedan fram ett och ett



framför slottsbyggnaden och juryn, samt får sig tilldelat en minnespokal. Kul och intressant, då en del ekipage ger sig hän åt diverse spektakel framför jurypanelen och åskådarna.

Gunnar Ahlqvist

# British Motor Meet Alingsås

Den 16 juni var det brittisk bil-utställning i Folkparken i Alingsås. Det är Alingsåsparkens Kulturförening som arrangerade detta.

Parken har varit eftersatt ett antal år och föreningen och kommunen försöker få liv i parken igen. I parken hade föreningen chokladhjul och lotteri. En spelman med dragspel,



Sten Broman var inte på plats

invigning av en kommunpoliker och en gammal Matchless tävlingsmotorcykel startades upp och



Symfoniorkester

framförde en symfoni.

Träffen startade med en körning i karavan genom Alingsås vackra gator för att sedan ställa upp bilarna i parken till allmän beskådan.

I år var det P6a som tog mig till och från träffen. Det var sammanlagt tre Roverbilar på träffen, Kent kom med sin 220 coupé och Tomas hade sin



Fel bil? Rätt bil bakom!

P6B. Björn hade nog tagit fel nycklar på morgonen då han och Gerd kom i en Daimler.



Vinnaren



Tomas på plats!



Så även Kent!

De andra åren har regnet vräkt ner men i år var det ett fantastiskt fint väder.

Träffen är mysig och man kan gå runt och kolla på dansbanan och ana lite kring folkparkens historia. Förr i tiden har folk vallfärdat till parken och dansat till någon trevlig orkester som spelade fina bitar. Hepstars och Lill Lindfors har fått besökarna i Alingsåsparken att kunna svänga de lurviga benen i otakt. Det var en omröstning och givetvis så vann rätt bil. En gigantisk Rolls Royce.

Det blir en sväng till Alingsåsparken nästa år igen. En träff som börjar i lagom tid och slutar i lagom tid.

Alingsåborna verkar inte förstå vilken häftig träff som finns i deras stad.



En sällsynt Sunbeam Rapier



Med snygg interiör.



Snygg Velocette

# Britisk Motor Show i Danmark

Att vara Roverentusiast är slitsamt. Jag hade bestämt mig för att min semester skulle börja lite fint med en resa till Danmark, Höjslev och en relativt ny träff som heter Britisk Motor Show.

Upp kl 0230 och försöka få i sig lite kaffe. Dusch och tandborstning i ett sömnrusigt töcken. Ner till garaget och min Rover P6 som fick tjänstgöra denna dag. Det tog 5 minuter att köra till färjeterminalen. Jag var förbi biljettkontrollen kl 0340 och efter ytterligare tjugo minuter så var jag ombord. Kaffe, lite shopping och sen försöka sova i en obekväm fåtölj.

Väl framme i Danmark efter 3 timmar och 15 minuters väntan så välkomnades jag med ett strilande regn som följde mig hela vägen från Fredrikshamn till Höjslev.

Väderprognosen sade att det kanske skulle komma en skvätt regn på eftermiddagen i Danmark. Väl på plats så upphörde regnet rätt snabbt. Jag tog fram det syntetiska sämskinn



som jag fick i Hjo och som nog är det bästa sämskinn jag haft. Lånade även ut det till en engelsman som bodde i Hamburg och som körde en svart Rover SD1.

Väl på plats så kom det bilar hela tiden. Det fanns tre Reliant bilar och



En av tre Reliants

de är sällan man ser en Reliant i Sverige men plötsligt ser man tre stycken.

En massa fina engelska bilar, mindre



lastbilar, traktorer och motorcyklar.

Man går runt och tjötar, danskarna blir lite förvånade när man själv kan både räkna på danska och dra till med lite danska uttryck. När man efter ett par timmar börjat kunna stället och sätter sig ner för att prata med grannen, han med den svarta SD1an, så börjar det regna. Först lite lätt och ett uppehåll för att locka ut folk igen för att sen sätta igång och regna rejält.

För att vara en träff för engelska bilar så kanske man kan konstatera att det snarare var en träff för engelskt väder. Oavsett så var det trevligt att träffa båda kända och okända ansikten.

En säckpipsorkester stod och spelade och fick oss att sluta tänka på regnet.



Innan regnvattnen samlats tillräckligt mycket runt min P6a så har jag



klivit in i bilen och kört mot Fredrikshamn. Givetvis så har regnet gjort mig sällskap hela vägen. Först när jag åter

var tillbaka i Göteborg hade regnet nästan upphört. Så sämskinnets kom till användning igen innan godnatt-sagan för P6an lästes i garaget. Nästa år så åker jag väl igen men kanske tar jag med mig stövlar och ett större paraply.

Visst fanns det gott om Rovers att kolla på och andra kul engelska bilar.



Snygg P4a



Vacker P5a



Snygg P6B



Wolseley och MG



# Min nyaste Rover 75

Sedan 1984 har jag uteslutande kört Rover, dels som bruksbil och dels som hobbybil. Många varierande modeller har passerat genom åren. Alltsedan hösten 1998 när det visades bilder på Rovers, då nya, modell som fick beteckningen 75, har jag varit förtjust i den. Då var det dock en oövervinnelig dröm med en prislapp på mellan 350 – 400 000 kr för de mest utrustade. Det var bara att fortsätta att färdas i P5 och P6 som jag gjort under alla år.

Rover 75 började säljas i Sverige under 1999 och efterhand syntes fler och fler i trafiken. De första

Green. Den hade jag till 2012. Redan 2010 kom den andra. Det är en Pewter Grey 2,5 l V6 Automat, årsmodell 1999. Denna bil används fortfarande som vinterfordon. Då behöver man inte bekymra sig om däckbyte med mera. Bara att ställa på och köra vidare.

Under tiden har ytterligare ett antal Rover 75 passerat i min ägo och körts under längre och kortare tid. Totalt har det blivit sex stycken

I början av maj i år blev jag tipsad om en Rover 75 som fanns i Bohuslän. Den uppgavs vara mer eller

och hör och häpna, mätarställningen 900 mil!

Det var egentligen inte mycket att fundera på. Kontakt togs med mannen som skulle sälja den, en ägare som är en äldre man som varit sjuk en längre tid. Bilen användes senast 2013 och dessförinnan har den varit avställd i omgångar. Affären avslutades och en fredag i slutet av maj för en god vän med mig för att hämta hem bilen.

Lite småfel dök upp första veckan, säkert på grund av den långa avställningstiden. Nu är allt dock i



Rover 75 i Moonstone Green

årsmodellerna byggdes när BMW ägde företaget. På hösten 2000 sålde de fabriken till en finansgrupp och tillverkningen flyttades till Longbridge i Birmingham. Sedan vet vi ju hur det gick.

Fabriken gick i konkurs 2005 och helt plötsligt gjorde sig 75-ägarna av med sina bilar i tron att service och delar var slut. Det gjorde i sin tur att priserna på begagnat dök till överkomliga nivåer.

Nu blev det läge att inskaffa en. Min första köptes 2007, Årsmodell 2000 2,5 liters V6 manuell i British Racing

mindre i nyskick. Det kan man inte låta passera obesett.

Efter vårt årsmöte i Hindås i mitten av maj blev hemvägen längre eftersom vi tog vägen via Bohuslän. Det visade sig vara en mycket ovanlig

god ordning och den har många sköna mil framför sig.

En annan osannolik kuriositet upptäcktes också efter köpet. Denna bil har ett chassinummer som slutar på 155177. Min fina vinterbil från

samma år har chassinummer som slutar på 155176. De har alltså stått jämte varandra på tillverkningsbandet i Cowley utanför Oxford och träffas igen efter åtta år. Ganska otroligt att två bilar i nummerordning hamnar hos samma ägare.

Kan detta vara den Rover 75 i Sverige med den lägsta mätarställningen?



färg, Moonstone Green och det var en V6 2,5 l, något annat är otänkbart. Dessutom manuell som jag egentligen föredrar. Årsmodellen är 1999

CG Olsson

# Välklädd på resan

I tidningen Motor i maj 1958 fanns en artikel om hur man skall vara välklädd när man reser med sin automobil. Möjligtvis är denna artikel inte genusneutral.

Trivseln på en bilsemester, speciellt på långresor utomlands, är ofta beroende på klädsel och utrustning. Man bör vara riktigt klädd, praktiskt, bekvämt och ledigt. I kläder som inte skrynklar sig eller suger åt sig damm, som inte är skrymmande och som är lätta, mjuka och tåliga. Även om man har en stor bil bör inte hela garderoben plockas med. Se bara till att utrustningen blir så rationell som möjligt och ta bara med det som är nödvändigt. Det är inte så mycket som ni tror. Vi skall inte här bestämma vad ni skall ta med er, de individuella anspråken och vanorna är ju så olika. Men vi vill göra ett förslag, som sedan kan varieras med hänsyn till vars och ens smak och behov.

## Kläder för damer

Under resan: Långbyxor, shorts eller en kjol i god skrynkkelhändig kvalitet med permanentplisserade veck. Till detta en skrynkelfri blus (orlon) eller jersey samt en skön varm jumper. Vid kyligare vår- och höstsemestrar eller alpturer är en komplettering med mockaväst eller pastellfärgad mocka- eller nappajacka att rekommendera. På fötterna en luftig sport-, promenadsko eller varför inte



En höghalsad jumper är skön att ha i en öppen bil och kyliga kvällar. Denna är i kraftig hellylle kamgarmskvalitet.

ett par sköna sandaler. Populärast är väl att åka barhuvad. Annars är en enkel och oöm huvudbonad som t ex



Bekväm, ledig och oöm kvalitetsblazer. Kombi-neras lämpligen med ett par uddabyxor i samma kvalitet.

basker att föredra.

Vid uppehåll: Långbyxor eller shorts användes med en viss försiktighet under uppehåll, på resan. I de katolska länderna och speciellt i Spanien och Portugal ses inte alltför "frigjorda" kläder som långbyxor och shorts med blida ögon. Till ev reskjol bör man ta med några extra skrynkelfria blusar och för restaurang-, varieté- eller teaterbesöket sommarmellankläanning. Dräkt är annars användbar i de flesta sammanhang. Ett par snygga skor bör med tillsammans med en hatt och handskar.

I stället för ulster regnplagg kan man bära den lätta poplinrocken, som skyddar mot vind, regn och damm. Underkläder och nattdräkter bör vara av lättvättat, strykkningsfritt nylonmaterial, som har förmågan att andas.

Tänk på att baddräkt, modell bikini, inte bör användas i Italien, Spanien och Portugal. Glöm förallrdel inte en plastpåse till blöta badkläder. Badrocken duger som morgonrock och glöm inte tofflorna för utländska hotell- och pensionatsgolv, som alla gånger inte alltid är nyskurade. Till detta kommer givetvis strumpor, näsdukar, gärna pappersdito, scarves och accessoireer alltefter var och ens behov.

## Kläder för herrar

Under resan: Den som föredra att

åka i blazer bör välja hög kvalitet, gärna en panama- eller frescovara, som är sval och som andas och är skrynkkelhändig. Denna bör kombineras med en skrynkkelhändig byxa, utan dammsamlade slag, i mörk färg som inte skvallrar om varje liten fläck.

Praktiskt är också en jacka av skinn eller sval linnevara. Den bör, i så fall, vara utan slejfar och uppslag som bara fastnar i handtag m.m. samt försedd med rejäla fickor.

Jackan bör också vara försedd med dubbelt blixtlås så man kan lägga på jackan nerifrån över höfter och mage. Tar ni en skinnjacka ska den vara impregnerad mot väta.

På fötterna rekommenderas sport- eller promenadskor eller ev. sandalmodell med kraftiga sulor.

Åker man inte barhuvad så kan man välja mellan basker, båtmössa eller edwardiansk keps eller en praktisk, lätt tvättbar, mössa med bred skärm, mot solljus, i syntetiskt material.

Ofta åker, både förare och familj, i den enhetliga och praktiska s.k. overallen med jacka och byxor i samma färg och kvalitet.

Bilskjortan bör vara raglanskuren med variabel krage som kan bäras med eller utan slips eller som schillerkrage med en färgglad scarf. Helst korta ärmar.

Under uppehållet: För användning under uppehåll och sightseeing duger gott blazer, alt. jacka, och byxor. En mörk kostym räcker fint, även för besök på exklusivare ställen. Tag med några extra skjortor av orlon, perlon eller nylon. Promenadskor och ett par tunnare skor till den mörka kostymen hör givetvis till. Poplinrocken klarar både regn och överrocksproblemet. Vill man vara elegant bör väl även hatt och handskar komma med. Kom ihåg att vanliga svenska korta simbyxor inte tolereras i Spanien. Bäst att ha där är de shortsliknande badbyxorna som finns i t ex nylon.

En varm tröja eller pullover är nödvändig för kyliga kvällar. Strumporna bör vara av nylon eller, kanske bättre, en smidig crepé och underkläderna av t ex knytynlon eller poplin då båda kvaliteterna kan andas.

# Pionjär på turbinbilar

En förvånad bilvärld såg hur Rover 1950 som första företag försåg en bil med gasturbin. Rover lärde sig

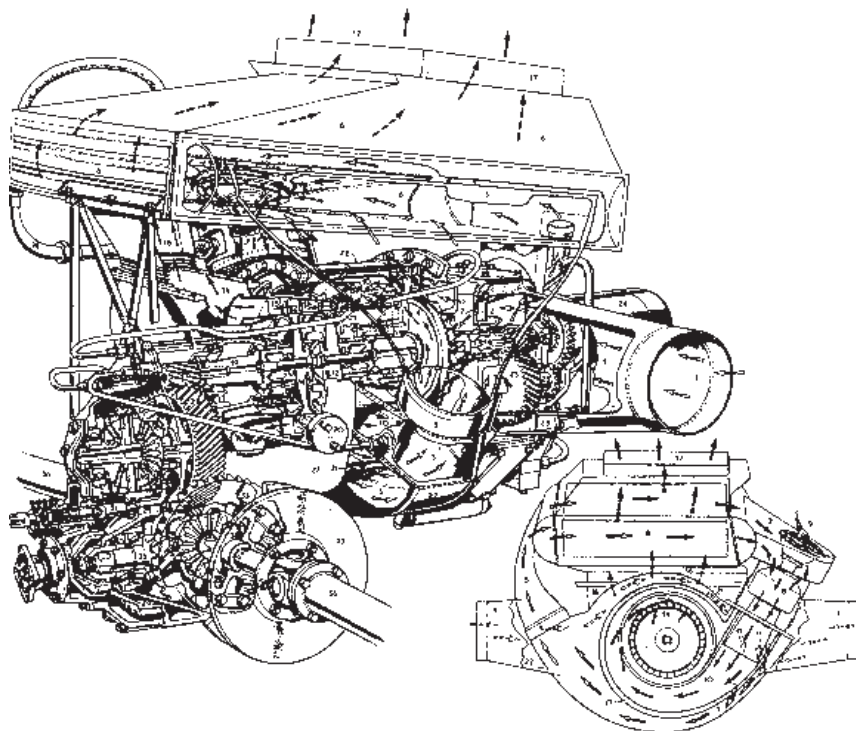
planen: den brittiska Gloster Meteor och den tyska Messerschmitt Me 262. Rover var som så många andra

driva kvarnar med ånga. På 1700-talet utvecklade bl a James Watt praktiskt användbara ångdrivna kolvmaskiner. Nackdelen var förstas att man först måste göra ånga, varför en sådan kraftkälla inte är idealisk för bilar - ångmaskinen med sin vattentank skulle bli för stor och tung.

De av Otto och Diesel i slutet av 1800-talet utvecklade kolvmotorerna som drevs med förbränning av bensin eller oljebränsle var mycket mer kompakta och konkurrerade snabbt ut el- och ångdrivna motorer. En bilmotor fick också i början av detta sekel bröderna Wrights flygplan upp i luften. Vid samma tid byggdes de första praktiskt användbara gasturbinerna. Det gällde att finna det mest ekonomiska sättet att omvandla bränsle till rörelseenergi. För att med ånga driva en skovel eller kolv måste man först skapa ånga, vilket kräver energi. Såväl explosionsmotorer som gasturbiner utnyttjar bränslets värmeenergi direkt i stället för att först producera ånga. Men även i dessa går det mesta av bränslets energi förlorad genom gasutsläpp, motorns kylning, mekanisk friktion och ofullständig förbränning. Särskilt det sistnämnda upptar i dag mycket av motorkonstruktörernas intresse.

För det första går explosionsmotorerna med allt högre varvtal, vilket ger allt kortare tid för förbränningen. För det andra går dessa motorer sällan fullt utan på "dellast" utan att utnyttja motorns fulla verkningsgrad. I genomsnitt omsätts ännu i våra dagar bara högst 20 procent av bränslets värmeenergi i nyttigt arbete i explosionsmotorer till bilar.

I flygplan är problemet än allvarigare eftersom explosionsmotorns verkningsgrad minskar på högre höjder, vilket dock delvis kan kompenseras genom att motorn förses med en kompressor som pressar luft och bränsle in i cylindrarna. Eftersom särskilt stridsflygplan måste gå allt högre och snabbare, uppfann sir Frank Whittle en helt ny drivmetod: inte med en propeller utan direkt med en kraftig gasstråle, som bildas av en turbin. Som kompressor fungerar ett skovelhjul som suger in



Skiss av en turbinmotor

tekniken från flygmotorer under andra världskriget och fortsatte under 15 år att experimentera med gasturbinbilar. Men ingen av dem kom någonsin i produktion. Flera andra märken följde Rovers exempel. Särskilt General Motors i USA tog snabbt efter. Även från Japan kom några prototyper, främst från Toyota. Än i dag är gasturbinen aktuell som alternativ till vanliga Otto- eller dieselmotorer. Ett bra exempel är Volvos hybridbil ECC med både el- och gasdrift, som väckte stort intresse på Parissalongen hösten 1992.

Det är inte ologiskt att just Rover var först med att pröva gasturbinens möjligheter som bilmotor. Rover på erfarenheter från sin utveckling av jetmotorer för det brittiska flygvapnet, som inleddes i slutet av 30-talet. Som jetmotorernas uppfinnare gäller Sir Frank Whittle, och motorn utvecklades parallellt i Storbritannien och Tyskland under andra världskriget (1939 - 45). Mot slutet av kriget kom de två första operationella jetjakt-

bilfabriker under kriget direkt i flygindustrin och därmed också i utvecklingen av gasturbinen. I Storbritannien koncentrerades denna till slut hos Rolls Royce, vars tillverkning av jetmotorer och gasturbiner i dag är skild från biltillverkningen. Trots sina omfattande experiment med turbin-drivna bilar har dock Rover aldrig serietillverkat någon turbinbil. Däremot levererade Rover en tid gasturbiner för andra ändamål som t ex stationära industrimotorer eller fartygsmotorer.

## Ständig förbränning

Idén bakom turbinmotorn är egentligen mycket äldre än idén till den vanliga bilmotorn. I princip kan man beskriva en väderkvarn eller ett kvarnhjul som en turbin. Idén går ut på att rikta en stråle (en gas eller en vätska) mot skovlar monterade på en axel, så att skovlarna snurrar och därmed vrider axeln. Detta är mer praktiskt än när bränslet i vanliga bilmotorer förbränns periodiskt i cylindrar och driver kolvar som i sin tur driver en vevaxel. Redan i början av vår tideräkning försökte folk

luft. I den komprimerade luften sprutas bränsle som antänds i en ständig förbränning. De gaser som bildas lämnar åter motorn under hårt tryck från en annan kompressor och driver planet framåt.

Särskilt i flygplan har detta god verkan. Tack vare det höga trycket från kompressorn utnyttjar en jetmotor dubbelt så mycket av bränslets energi som en vanlig kolvmotor.

En gasturbin arbetar annorlunda. Där driver gasstrålen ett tredje skovelhjul, som i sin tur via en axel överför kraften till den maskin eller det fordon som skall drivas. Fördelen är att den vridande rörelsen uppstår direkt i motorn och att förbränningen är kontinuerlig och i regel klarar sig med enklare och billigare bränsle än bensin men även jetmotorer utsätts nu för miljökritik och måste rena sina avgaser och effektivisera sin förbränning.

Eftersom gasturbinen helt revolutionerade luftfarten, ansåg Rover att den också skulle kunna användas i bilar.

En av dess goda egenskaper är att den utvecklar sitt högsta vridmoment när turbinen hålls stilla, t ex om den kopplas till hjulen på en stillastående bil. En kolvmotor däremot ger inte sitt högsta vridmoment förrän vid ett visst varvtal.

En nackdel är däremot att turbinen måste snurra med runt 10 000 v/m för att skapa en verksam gasström. Vidare måste gaserna vara mycket heta: ju hetare de är, desto bättre verkar motorn.

### Experimentbilarna Jet1 och T3

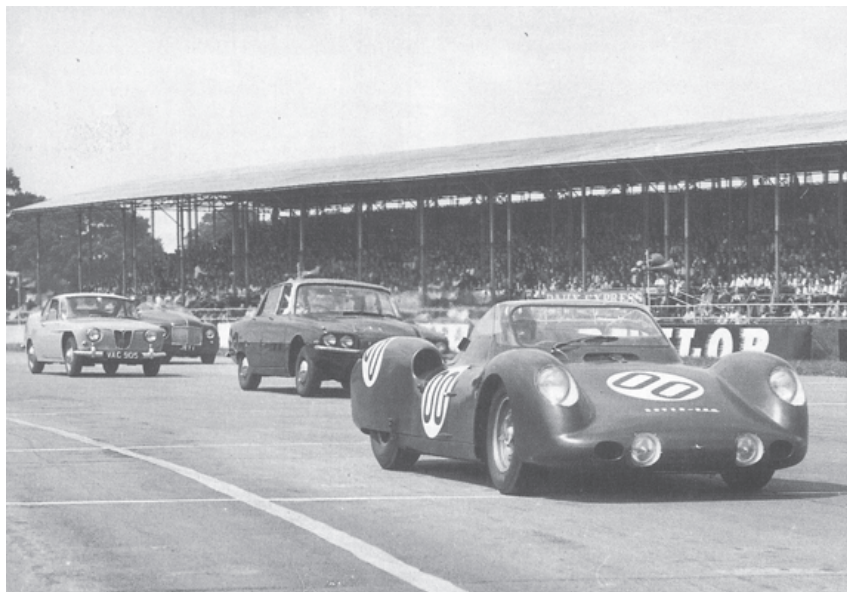
Rovers gasturbinbil hade en värmväxlare, där de utströmmande gaserna förvärmde de inkommande. Utan denna förvärmning skulle det ha blivit kvar så mycket värme i utloppsventilerna att motorn hade givit mindre effekt än en vanlig kolvmotor



Replica av JET 1

Inte förrän med den 2-sitsiga prototypen Jet 1 från 1950 kunde Rover lösa detta svåra problem.

Denna bil var fyrhjulsdreven för att kunna utnyttja turbinmotorns högsta vridmoment, som utvecklades alldeles innan man körde iväg. Någon kopp-



Alla Rovers gasturbinbilar på samma bild, främst Rover BRM därefter T4 (-61) och T3 -(56) och sist JET 1

ling behövdes inte. Att starta en gasturbinbil krävde en särskild teknik. Man satte igång kompressorn med den elektriska startmotorn, så att den kunde komprimera tillräckligt med luft för att kunna utläsa förbränningen. Sedan drevs kompressorn av ett på samma axel monterat turbinhjul. Intill satt ett till turbinhjul, som var kopplat till kraftöverföringen via en axel och var orörligt så länge bilen stod stilla - bilen behövde kraftiga bromsar och försågs därför med skivbromsar.

Det är svårt att beskriva vilket öronbedövande tjut bilen gav ifrån sig när man startade. Ju mer bränsle motorn fick, desto mer ökade vridmomentet. När man så släppte bromsen, lösgjordes ett enormt uppdämt vridmoment och kastade bilen framåt. Detta krävde drivning på alla fyra hjulen för att de inte skulle spinna. Med motorns jämna kraftutveckling behövdes inga andra utväxlingar än framåt resp. bakåt.

Prototypen Jet 1 var en ombyggd, samma modell som 1949 presenterades som 60 och 75 med en tredje strålkastare mitt i grillen, även kallad Cyklop. Namnet Jet var inte

helt berättigat. Det förde tankarna till jetmotorerna i nya flygplan, men bilen utnyttjade inte den äkta jetstråleprincipen. Därför fick senare utvecklade prototyper bokstaven T för turbin i stället i sina namn.

Den första helt nyskapade

prototypen med turbinmotor var T 3, som kom 1956. Den hade en tvåsitsig kupékaross i plast med motorn baktill, eftersom den med värmväxlaren var för hög för att sitta fram. Dessutom behövdes utrymme för att släppa ut de heta avgaserna. Gasturbinen gav 110 hk vid det astronomiska varvtalet 52.000 v/m. Ett problem var dock att uppnå bättre driftsekonomi än med en traditionell kolvmotor, ett problem som fortfarande inte är riktigt löst. Praktisk utveckling på racerbanan Rovers nästa prototyp med turbinmotor var T4 med motorn fram från 1961. Den hade i princip samma kaross som den nya modell 2000, som lanserades några år senare. Denna prototyp körde 1962 några uppvisningsvarv på Le Mans. Året därpå fick turbinbilar delta i, men utom tävlan, eftersom ingen visste hur en turbinmotor skulle passas in i reglementet.



Rover satte 1963 en gasturbin i ett BRM Formel 1 chassi med en öppen, tvåsitsig kaross. Med BRM - förarna Graham Hill och Richie Ginther vid ratten nådde de en 8:e plats med 173,6 km/tim medelfart men räknades inte officiellt i prislistan, Trots att den inte var snabb nog för att vinna drog den 90 liter bränsle (kerosen) per timme. Det motsvarar 5,2 l/mil. Med starkare

Whitney som komplement till sin traditionella Grand Prixbil. Den körde några lopp utan att imponera annat än på raksträckorna. Den lät spöklik när den med Emerson Fittipaldi eller Reine Wisell vid ratten passerade med ett diskret vinande. Alla experimentbilar med gasturbin drog för mycket bränsle de flesta i USA under 60- talet. För att få bästa

utblåsningsventilerna. Hettan får naturligtvis inte släppas ut. Motorns effekt kan höjas genom att de heta avgaserna värmer upp den inströmmade luften. Turbinhjulens skovlar måste också justeras ytterst noga för att tåla de extremt höga varvtalen och temperaturerna. De keramiska materialets bräcklighet försvårar detta.



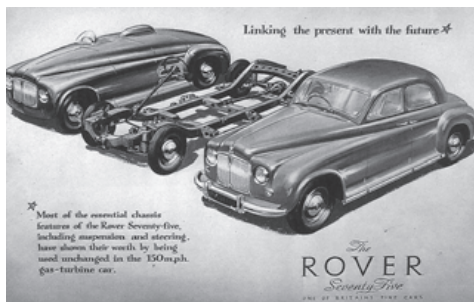
Rover BRM PÅ NEC

motor skulle den ha dragit alldeles för mycket.

Rover provade dock bilen i flera tävlingar och återvände flera gånger till Le Mans. Med en ny kaross kom Graham Hill och Jackie Stewart på 10:e plats 1965. I USA körde bröderna Granatelli turbindrivna bilar i det klassiska 500 miles-loppet i Indianapolis. Men efter en mycket lovande debut för turbinbilarna ändrades reglerna så att gasturbiner inte längre kunde konkurrera.

Till skillnad från Formel 1 försöker de ansvariga för USA:s främsta racer-serie alltid skapa regler som gör bilarna jämnstarka. För Formel 1 visade sig dock turbinbilar för tunga och törstiga. Lotus byggde 1970 typ 56B med en turbinmotor från Pratt &

effekt måste turbinen ha mycket heta gaser, vilket kräver dyra material som tål 1200 - 1500 grader. Numera an-



Rover relaterade alltid sin gasturbins-forskning till standardbilarna

vänds värmemetalliga keramer till bl a turbinernas skovlar.

Man kan dock lösa problemet genom att utvinna maximal värme från

Rover fick få efterföljare till sina turbinförsök på 50- och 60- talen. De kunde inte minska den höga bränsleförbrukningen. Därför har tekniker och forskare prövat andra lösningar, t ex andra bränslen med större energiinnehåll.

Men 70- talets oljekris försvårade dessa försök. Förbränningen kan dock göras mycket renare än i en vanlig bilmotor. Högre miljökrav gör därför åter turbinmotorn intressant.

Ett exempel på det är Volvos prototyp ECC på Parissalongen 1992. Dess gasturbin drivs med diesel, ger 95 hk, drar bara 0,6 l/mil i blandad körning samt klarar Kaliforniens avgaskrav 1993 med råge.

# Vinn ett digitalt skjutmått från Verktygsboden

Fyra foton, skriv svar och skicka till redaktören. Vid lika många svar kommer lottdragning att ske för att kora en vinnare. Svaren redaktören tillhanda senast 180930. Skicka svar till anders.albihn@yahoo.co.uk eller enligt adress se sidan 2

Fråga 1. En engelsk motorcykel eller? Det räcker med vilket märke i svaret.



Fråga 2. En bil eller? Märke och modell i svaret.



Fråga 3. En gul engelsk bil eller? Märke och modell i svaret.

Fråga 4. En motor men från vilket bilmärke?

Denna kan du vinna!



# British Motor Meet 2018

Andra deltagare från GMHK/RCOS på väg till BMM hade efter glassättning och avvinkning vid Triumphglass Glasskafé i Sävedalen



åkt en runda i Västergötland under dagen och besökt bl.a. Kungslena Kyrka på vägen, men Anna och jag åkte upp senare och var på plats strax efter 18.00.

Mötet började för oss med en grillbuffé på Hotell Bellevue på fredagskvällen, där vi också bodde under helgen.

Efter maten vidtog generellt samkväm med övriga deltagare på



lämpliga platser runt hotellet både inne och ute, härvid intogs bl.a. både malt- och druvbaserade varor i tillräckliga kvantiteter för ändamålet. Efterhand drog sig alla tillbaka för natten.

På lördagen skulle utställarna vara på plats före kl 10.00 i Stadsparken där utställningen hölls.

Detta höll nästan alla, även de som kom direkt till träffen.,

Roverklubben hade drygt 25 deltagande ekipage, med en ovanligt blandad modellflora, men med vissa luckor i urvalet. Bl.a. fanns ingen 25 eller 45 och ingen P5 med men ett flertal SD1 vilket varit lite ovanligt på senare tid. Majoriteten åkte Rover 75 av olika versioner inklusive V8.

Vi var några som deltog med delad



Hans Örtlund British Motor Meet Generalen hälsade alla välkomna. MHRF var även delaktiga i att ta upp politiker på scen och ställa frågor kring veteranbilar och entusiastbilar.



Hotell Bellevue i Hjo ordnade med särskild parkering på baksidan av hotellet.

klubb tillhörighet, Göteborgs Motorhistoriska Klubb hade ett mindre antal deltagare på plats med MG-bilar som stod ihop med RCOS vilket passade bra då undertecknad och Anders Albihn är med i båda klubbstyrelserna.

Kent Klar hade med stora delar av klubbshopen som genererade en hel del intresse.

Bland övriga deltagande fordon märktes bl.a. en riktigt fin Bentley av klassisk racingtyp och Sveriges äldsta fyrhjuliga Morgan.

Ett stort antal brittiska fordon kunde beses hos de olika klubbarna, bl.a. fanns ett flertal Triumph, MG, Morris och Ford på plats.

På plats fanns förutom alla

utställda fordon också en hel del företag, bl.a. Verktygsboden som



visade polering på en Rover 620, och en säljare som hade en Rover återförsäljarskylt i nyskick (som enligt uppgift Hans Ö hade tingat redan innan)

Vädret höll sig fint ända till mitten

på eftermiddagen då tyvärr mörka moln tornade upp sig och det kom en del kraftiga åskskuror som bl.a. gjorde en tur med Hjos turisttåg lite mer spännande och mycket blötare än väntat och också resulterade i att den planerade vänstertrafikkörningen ställdes in och att många avvek lite tidigare än önskvärt från utställningen.

Man hade också en utomhusbio planerad senare på kvällen men denna blev troligen svår att genomföra på grund av ovädret.

På söndagen kunde den som ville delta i Skaraborgsrundan, men vi valde efter frukost att följa med Anders och Malin hemåt via fina vägar i Västergötland. Vi stannade vid Hornborgarsjön för lite fågelskådning och lunch och



Gammal är äldst



Hornborgarsjön

Anna och jag stannade också sedan vid Ekornavallen för att insupa den historiska atmosfären.



Det var så många moderna Rover 75 i Hjo att några fick gömma sig



Klassikers webbredaktör Mårten strövar omkring bland våra Rovers



Otroligt fint i Hjo Stadspark

Mysigt på alla sätt innan regnet kom. Många fina Roverbilar att titta på och ännu trevligare Roverägare.



Tomas Börjeson

# Thulinträffen 2018

Thulinträffen har tydligen haft ett par år med vissa problem, framför allt med infarten.

I år var inte detta något som märktes men det kan kanske ha varit en orsak till att det var lite glesare med utställare och besökare än vid tidigare tillfällen.

De som hade kommit bjöd oavsett på en hel del intressanta fordon att begrunda. Bl.a. fanns alla möjliga varianter på östillverkade kopior av BMW R75 från andra världskriget: Både Ural, Dnepr och den kinesiska varianten fanns på plats.

Som vanligt fanns i alla fall en Thulinbil att bese. Denna är för övrigt i praktiken en tysk AGAbil som licenstillverkats, vilket kan verifieras om man jämför med den AGA som finns i Stenstorp på Dahlénmuseet. Annars var mixen stor med bl.a. ett stort antal A-Fordar på plats.



Kaféet hade ny regi men var helt OK och serverade bl.a. räksmörgåsar som var uppskattade.



RCOS hade i år hamnat lite närmare infarten än tidigare men även den nya placeringen fungerade. Bilar på plats var Per Hahns superfina P2, en P6B, en radiostyrd dito i skala 1/12, 820 Ti,



Hattifnattar? Tur det inte åskade!

800 Limousin, två Rover 75 varav den ena var CGs nyinköpta lågmilare och den andra Anders Albihns och min 220T Coupé. Ett nyinköpt tält prydde också montern och minskade belastningen på kepshållarna i det fina vädret som rådde.

På hemvägen till Göteborg passade vi på att besöka Mölle och Kullaberg vilket är uppskattade besöksmål som kan rekommenderas. Kullamannen missade vi dock.



Måste småsyskon vara med?

Tomas Börjeson

# Tjolöholm Classic Motor 2018



Tjolöholms slott

Tjolöholm Classic Motor ägde i år rum 20 maj, i fint väder som förebådade resten av sommaren. RCOS hade i år sju deltagande fordon i sin monter, men i grannskapet fanns BAC som hade ett par Roverbilar och Anders Albihn hade med svepskälet att han är ordförande i klubben valt att ställa sin P6 hos GMHK i år. Totala antalet Rover var därför minst tio.

Hos RCOS deltog bl.a. tre st P4, varav Björn Wennerbergs bil tyvärr senare under året gått på export till Danmark, dock till en riktig entusiast som haft en liknande bil och saknat den djupt.

De övriga tillhörde Jarl Östensson och Bert Rudal. Kent klar hade sin 220 Coupé välpackad med klubb-



Roverklubbhörnan från ena sidan

shopen, två moderna Rover 75, Blombergs och Claes Petris som båda hade åkt från Östergötland och min 3500 V8 utgjorde övriga bilar.

Hos BAC fanns förutom Anders



Roverklubbhörnan från andra sidan



Rovermys

Hjelmströms fina Rover 620, Olof Neergaards Rover 75 V8 som tydligen egentligen är en MG ZT och till



ytterligare förvirring är försedd med emblem från en Roewe.

För övrigt var utställarna som vanligt mycket blandade, man kunde möjligen



Uppackning

ana ett visst manfall hos vissa klubbar

medan andra var väl representerade.

Upplägget på showen gick att känna igen från tidigare år, även om man hade några nyheter som ytterligare förbättrade en redan trevlig tillställning. Bl.a. visade man i samband med utställningen av racingbilar i Ladan även upp en del auktionsobjekt, framför allt den i Göteborg välkända Aston Martin som tillhört



Aston Martin DB 2 Mk 4 skulle säljas på auktion. Den blev visst inte såld.

Bengt Mörner. Man delade även ut korb efter utsällningens slut kl 16 för att minska ner ruschen lite och det verkade fungera utom på de italienska



Bert och Björn visar hur en korb skall ätas.

bilar (L-mb-rgh-n-, F-r-r- och M-s-r-t-) som tydligen går så sakta att de alltid måste åka 30 minuter före alla andra för att hinna hem.

Väl mött 2019!



GMHK visade upp en fin gammal engelsk åkgräsklippare. Tillverkare är Dennis. Den fungerade finfint! Står det inte en finfin Rover P6 hos GMHK. Undrar sa flundra om gädda är en fisk.



Mer mys. Det är bra med dessa tält dels för att kunna tjöta men också som ett skydd mot solen.



Skuggsidan



Efter korven börjar det bli tomt.

Tomas Börjeson

# Sommaren med Rover - en recension

Sommaren med Rover startar ganska knaggligt. Redan i inledningskedet rasar kopplingen på den Röda 820ti som tas över från Gunnar Björkenor i november. Trots



att ny slavcylinder byter ut den läckande gamla så är positionen på växelspaken oförändrad. Stiltje i lådan helt enkelt där väljandet av växel är direkt omöjligt.

Parallellt står den Gyllene Vitesse Coupén fast i sin vinterboning med kopplingslameller som behöver bytas och drivknut som knackar på



det yttersta. Dessutom hörs urtrampningslagrets gälla röst så fort foten tas bort från pedalen till vänster. Nej, det är idel mörker i början av berättelsen ”En sommar med Rover”.

Men skam den som ger sig. Gunnar Björkenor dyker upp i scen 2 och menar att det säkerligen skulle gå att blåsa liv i både det ena och andra med hjälp av den extra men tyvärr obotligt döende stand-in som står placerad i en annan studio i en lada utanför Skultuna.

I inledningen av scen 3 beger sig



hela gänget ut till ladan i olika omgångar. Fröken Växellåda skiljs efter många tårar och tandagnisslan från sin döende moder för att senare tillfälligt fosterhemplaceras i ett radhusgarage i Upplands Väsby tillsammans med ett par busiga och smutsiga framstolar.

Framstolarna, som är tvillingar, är bedrävligt skitiga och i scen 4 ser vi



hur de verkligen skrubbas och tvålas till för att avslutningsvis få rejält med smörj. Och det ger resultat. I slutändan är tvillinggrabbarna rena både bakom öronen och på ryggen. De kanske saknar sin döda mor, men de mår för första gången på många år riktigt bra, behandlade med all den kärlek och omsorg de saknat under så många år.

I scen 5 börjar så äntligen historiens alla pusselbitar falla på plats. Den trilskande Fröken Växellåda har fått nya packboxar och slutligen så går adoptionen igenom för alla syskon, både Fröken Växellåda och de två



tvillinggrabbarna som efter mycket om och men flyttar in hos sin nya

adoptivmoder, den Gyllene Vitesse Coupén.

Hela historien och scen 6 avslutas lite sorgligt men ändå hoppfullt då Gunnar med hjälp av de skickliga stuntmännen Hasse och Uffe tar över ansvaret för den trötta och utmärglade Röda 820ti som sorgset har börjat blekna i augustisolen. När så slutligen ekipaget rullar iväg är det

svårt att hålla tårarna tillbaka.

Historien lämnar ändå sin publik med en känsla av hopp. Framtiden med öppningar av idel ljus och planer som otvivelaktigt finns. Kanske ser vi

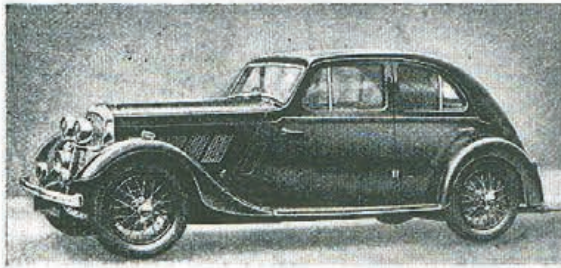


en uppföljare i framtiden om den yngre kusinen i röd träningsoverall och hur han fått nya krafter att utföra stordåd på vägarna?

Vår historia ”Sommaren med Rover” går så mot sitt slut och i den allra sista sekvensen ser vi så äntligen den Gyllene Vitesse Coupén glida fram längs med landsvägen med destination solnedgången i det vackra svenska sommarlandskapet.

Henrik Olsson

# ROVER

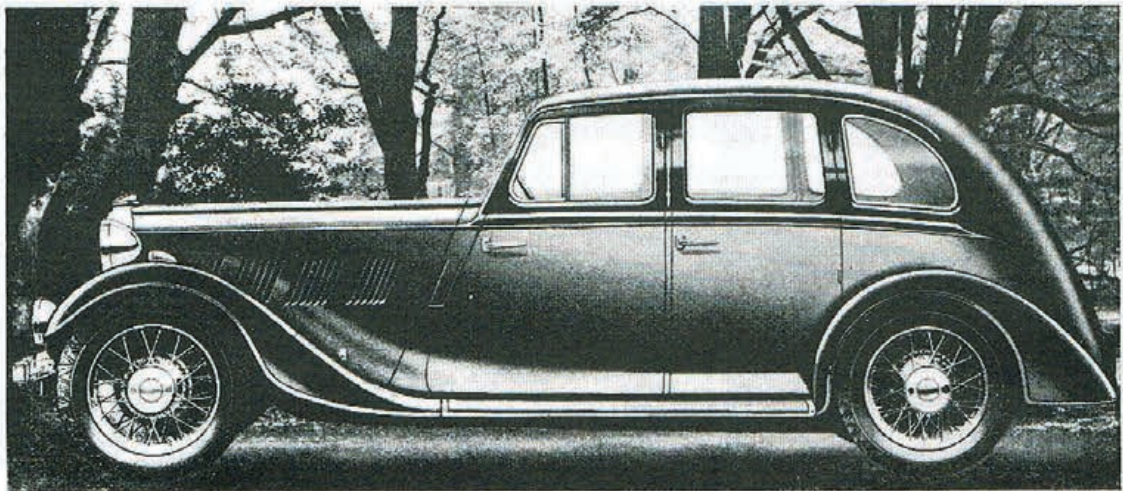


## STREAMLINE COUPE AND SALOON

Designed and built for the streamline enthusiast, these practical models maintain the quality, silence and comfort which distinguish Rover coachwork. Luggage and spare wheel are carried in lockers fitting flush with the effectively swept tail. Write for new catalogue.

Either model on 14 H.P. chassis—£348.

4 door Coupe on Speed 14 chassis—£415.



THE ROVER COMPANY LIMITED, COVENTRY.

London Showrooms: Henly's Ltd., Devonshire House, Piccadilly, W.1.

London Service Station: Seagrave Road, Fulham.

MENTION OF "THE AUTOCAR" WHEN WRITING TO ADVERTISERS, WILL ENSURE PROMPT ATTENTION.

# Hur vill du möblera din bil?



BEIGE



NEPTUNE BLUE



AUBERGINE



ASH GREY



DEEP SEA GREEN

Det kanske mest komplicerade momentet vid införskaffandet av en Rover 75 V6, är valet av inredning. Det finns nämligen en hel del att välja mellan.

Väger du in alla dina valmöjligheter har

du över 40 olika kombinationer till ditt förfogande. Bara frågan om klädsel kan med lätthet få en förmiddag att blåsa förbi på ett ögonblick. Läder eller tyg? Mörkt eller ljus? Diskret eller vågat?

Vårt förslag är att du tittar in till din närmaste BMW-butik, ber att få provköra Rover 75 V6 och sedan ber att få titta i det vackra träetuiet med färg- och klädselprover. Välkommen in.

Rover 75 V6. Från 229.950:-



Ett märke i BMW Group. [rover.se](http://rover.se)

STANDARDUTRUSTNING: FRÖNT- OCH SIDOAIRBAGS, ABS OCH EBD LÅSNINGSFRIA BROMSAR, ATC-KLIMATANLÄGGNING, RÖS-STEREO, LARM, YTTERTEMPERATURMÄTARE, ALUMINIUMFÄLGAR, POLLENFILTER MM. BRÄNSLEDEKL. BLANDAD KÖRNING 2,0 CDT-2,5 V6 AUTO: 6,1-11,6 L/100 KM, MILÖKLASS 3, BERÄKNAT FÖRMÅNSVÄRDE VID 55% MARGINALSKATT FRÅN 1.795:-

ALINGSÅS: INGES BILSERVICE, 0322339 33. BORLÄNGE: EKSTRÖMS BIL, 024321 95 00. BORÅS: ASPLINDS BIL, 03314 10 40. ESKILSTUNA: M-BILAR, 01691 39 30. GÄVLE: L.V. BIL & MOTOR, 02614 15 56. GÖTEBORGS: BMW OCH ROVER GÖTEBORGS, 031706 13 00. HALMSTAD: RIGO BIL, 03610 99 00. HELSINGBORG: BILHÄLLEN, 04215 90 70. HENÅN: OLLE RUTGERSSON BILCENTRUM, 0304269 00. HÖRNÖSAND: JANNE STRÖMS BIL, 0503386 40. JÖNHÖPING: C E JACOBSSONS BEPLÅNING, 03634 69 80. KALMAR: AUTODAX, 0480282 90. KARLSKRONA: BIL AB PETER RUDÅ, 0405131 31. KARLSKRONA: AUTONÄR BIL, 05421 77 12. KANNA: ASPLINDS BIL, 0320956 00. KRISTIANSTAD: ERIKSSON OCH MÅNSSON BIL AB, 04410 12 60. LINKÖPING: HÖCHEFORS BIL, 01336 25 40. LULEÅ: ENGLUNDS BIL OCH MOTOR, 02024 44 60. LUND: THEANDERS BIL, 04615 54 30. MALMÖ: KÖRANDE BIL, 04024 37 00. MENDALS BILFÖRSÄLNING, 04021 80 00. NORRBYÖPPING: HNEPPRAGENS BIL, 01127 14 74. NYKÖPING: BILFURKTEN, 015928 88 66. SALA: SALA BIL, 0224170 50. SKELLEFTÅ: CURT THYLIN BIL, 0910170 60. SKÖVDE: BILSALONGEN, 050041 62 25. STOCKHOLM: BILCENTRUM I STOCKHOLM AB, BREDÅNG, 08603 37 00. NACKA, 08556 188 00. BMW OCH ROVER STOCKHOLM, 08735 39 00. BORGS BIL, 08445 88 60. H. MELIN BIL, 06448 58 50. SUNDSVALL: JANNE STRÖMS BIL, 06052 55 00. SÄVSJÖ: HÖLST BIL, 0382120 85. UDDEVÄLLA: OLLE RUTGERSSON BILCENTRUM, 022264 65 50. UMRÅ: LINDBOLMS BIL, 09070 81 90. UPPSALA: NOVATION, 01869 42 40. VÄRNBERG: LINDÖS BIL, 0340195 00. VIMMERBY: HILSSONS BILHÄLL, 0482130 30. VÄRNBERG: LARS LEVIN BIL AB, 0370474 20. VÄSTERÅS: LO-S BIL, 02181 61 01. VÄXJÖ: RS BIL, 0470479 00. ÄNGELHOLM: PAULSSONS BIL, 0431629 00. ÖREBRO: CARLSSON BIL, 01931 45 00.

## Här träffas vi

Det finns säkert någon träff någonstans i landet som passar just dig. På vår hemsida under "Här träffas vi" ser du vad som är på gång.

Känner du till någon trevlig träff så hör av dig.

### Stående träffar



Bild Tomas Eckered  
**Mälardalen**, första onsdagen varje månad träffas vi kl 1800 på Dinners Enköping. Lätt att hitta i korsningen E18/väg 70. Grusgatan 2, Enköping. Kontaktperson Thomas Eckered, tel 08-592 541 06. E-post [thomas.eckered@telia.com](mailto:thomas.eckered@telia.com)



**Göteborg**, första torsdagen varje månad, ej juli och augusti, träffas Rovervänner på puben The Rover kl 1730. För mer information kontakta Bo Arnholm, tel 031-741 28 38



### Göteborg, Tisdagskörning

Tillsammans med andra engelska bilklubbar (UBCC) träffas vi vid butiken Store, Flöjelbergsgatan 20A. Vi träffas kl 1830 och avfärd kl 1900. Maj till Sep.

### Skåne

Första söndagen i månaden träffas vi på Sjöbo kaffestuga vid 14-tiden. Januari, februari och juli träffas vi inte men annars är det första söndagen i månaden som gäller. Kolla gärna på [sjobokaffestuga.se](http://sjobokaffestuga.se) och Sjöbo kaffestuga på facebook.

För mer information kontakta Anders Palmkvist Tel 0416-199 55

### Skåne, Tisdagsträffar

Tisdagsträffar på Vikingatider i Löddeköpinge från maj till september från kl 16.00. Se hemsidan

## Säljes Rover 75 2005



En fin silverfärgad saloon är till salu i Halmstad, som endast rullat ca 11.000 mil. Bilen som köptes ny av nuvarande ägaren är utrustad med 1,8 lit motorn, automatlåda och avtagbar dragkrok. Ny topplockspackning, kamrem och nytt batteri 2016. I övrigt full dokumentation. Sommar- och vinterdäck på fälgar ingår. Bilen har alltid förvarats i varmgarage och säljes nybesiktigad, då ägaren inte kör bil längre. Pris 32.000 kr eller högstbjudande. Gunnar Ahlqvist, medl.nr. 794, [g.ahlqvist@live.se](mailto:g.ahlqvist@live.se), tel. 070-764 53 00, förmedlar kontakten till ägaren.

## Säljes

Till Rover 3500 och 2000 Inredning, buckskin (1974) stolar -säten, nackstöd, armstöd. Sand -säten, stolar, nackstöd fram+bak, dåliga dörrsidor till båda satserna. Handsfack, innertak, instrumentbräda, ovan+underdelar. Nyklädda dörrsidor i svart, mkt fina. Rostylefälgar, utan däck, samt någramed nya och begagnade däck. Plåtfälgar med s och v-däck. Plåtdetaljer för ytterkarossen. Glasrutor runt om. Fram och bakvagnsdetaljer, fjädrar, deDion tub, drivaxlar, diff. V8 motor-basenhät, BW 35 automatlåda. 2 lit motor med vxlåda. Förgasare SU, för V8 och 2 lit, vipparmar-startkrans för V8 an. Br.pump. mek. och el. Torkarmotorer, Mk1+2. Värmepaket. Elhärva Mk1+2. Instrument, belysning, reglage, rattar, lister i gummi och krom-rostfritt. Bromsok fram + bak, servon, cylindrar Girling och Lockheed, bromsreservdelar. Kylare V8. Sandfärgat skinn, ca 1,5 m2, för reparation av dina säten tex. Etc.

### ROVERSD1:

Mittre delar av avgassystemet (1984) Doorskin, nya, vänster sida, du som ska laga en dörr. Manuell vx-låda, 1984, renoverad men nära delar saknas, en ny och en begagnad koppling till V8an, beg.svänghjul

ROVER P5: 4 st navkapslar i rostfritt och med centeremblem, 15 tum. Multi-instrument, div strömbrytare. Bakersta ljuddämparen, beg. men hel å tät, ansl.rör reparerat med nytt. Org.radio, utan FM.

[thomas.astler@tele2.se](mailto:thomas.astler@tele2.se) Tel: 0707143766

## Köpes

Till P6: Bagageluckeanordning för montering av yttre reserv. BW 35 eller 65 automatväxellåda, även sån med tveksam funktion kan vara av intresse!  
SD1:5-växlad manuell låda, svänghjul för manuell koppling, till Rover V8!  
Soltak typ Webasto.

[thomas.astler@tele2.se](mailto:thomas.astler@tele2.se) Tel: 0707143766

# 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



# Rover 75 ägare, se hit, också!

Är din bilnyckel/-lar defekta? Är tryckknapparna på nyckelskalet, d.v.s. fjärrkontrollknapparna trasiga?

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

Roverklubben kan nu erbjuda ett bra alternativ. I ett nytt nyckelskal 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

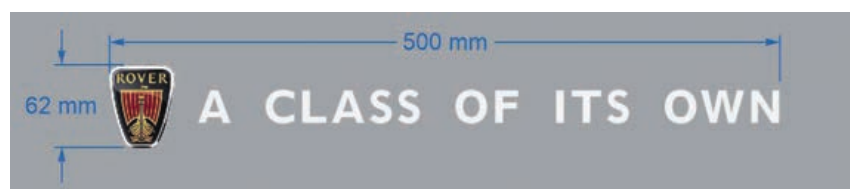
elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också. Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt. Då funktionsprovningsen av den nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att renovera en av bilens två nycklar åt gången. Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

Vill du ha din Rovernyckel renoverad? Kontakta Gunnar Ahlqvist på e-post [g.ahlqvist@live.se](mailto:g.ahlqvist@live.se) eller 070 - 764 53 00



## Bakrutedekal.

Dekalen är en reproduktionsdekal från originalen som gavs ut av MG-Rover Group mellan 1999 och 2005. Pris 185 kr inkl moms. Frakt tillkommer. Beställning görs till: [alexander.nyren@hotmail.com](mailto:alexander.nyren@hotmail.com)





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](http://www.mhrf.se) eller ring 08-32 03 54 eller kontakta någon av klubbens försäkringsmän, se sid 2.

Titta gärna på MHRFs sida där alla evenemang i landet finns med.

### Ny besiktningsman

Efter nästan 10 år som besiktningsman och försäkringsansvarig i Roverklubben, kommer jag nu att lämna mitt ideella uppdrag för MHRF försäkring.

Jag har besiktigat ett antal Rover men också Aston Martin, Citroen B11, Ford Galaxy, Ferarri 348, Jaguar, Land Rover, MGB, MG 1300, Morris Minor, Rolls Royce, Triumph Spitfire, van den Plas 1300, Volvo PV och mängder av Mercedes.

Det är alltså ett intressant och lite statusladdat arbete jag nu lämnar och jag skulle gärna se att någon annan tar över som besiktningsman och kan jobba ihop med Tomas Vemmenby - Helsingborg, Tomas Börjesson - Göteborg, och Thomas Astler - Norrtälje. Det är inget krav att heta Tomas, men ni som är intresserade av denna möjlighet är välkomna att kontakta mig, så skall jag lotsa er vidare i systemet.

Numera sker de flesta besiktningarna digitalt, vilket har underlättat betydligt. Carl-Gustaf Olsson kommer nu att vara försäkringsansvarig .

*Anders Palmqvist*

## 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*

Är du intresserad av att vara besiktningsperson? Det är inget krav att heta Tomas. Kontakta Ordförande eller någon av nuvarande besiktningspersoner. .

## 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



**Vindrutedekal** med nya klubbmärket.  
50 mm diam.

5 kr

**Rockslagsmärke/Pin** med nya klubbmärket.  
20 mm diam.

40 kr

**Pikétröja** med klubblogotyp  
Storlek S - XXI

200 kr

**Ficklampa** i ordets verkliga betydelse, endast 7 cm med kraftfull LED-lampa. Nu blir det lätt att hitta hålet till oljestickan

30 kr



**Poster P6-annons**  
i A3 (42x30 cm), laminerad

50 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

**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

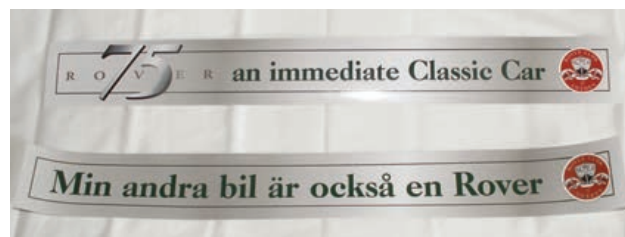
25 kr

Samma som ovan men mindre,  
tänkt för nummerplåtshållaren bak

20 kr

**Bakrutedekal** för medlem 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

Inför kommande vinter måste du förse dig med  
Roverklubbens epokgörande isskrapa

25 kr

