

# ROVERBLADET

Nummer 110 (Sommaren 2018) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



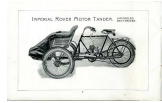
# Rover Club of Sweden

## Ordförande

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

## Sekreterare

Vakant



## 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 Eckerred  
Österby By 16  
193 91 Sigtuna  
Tel 08 - 592 541 06  
thomas.eckerred@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 (NY)

## Ledamot

Tomas Börjesson  
Segebergsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88  
tomas.borjesson@gmail.com

## Ledamot

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

## Revisor

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

## Revisorssuppleant

Ingmar Johansson  
Norra Unnaryd 23  
560 25 Bottnaryd  
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  
Segebergsgatan 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 P5 (1959-73)

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

### Rover P6 (1964-1976)

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

### Rover SD1 (1976-1987)

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

### Rover 75 (1999-2005)

Tomas Börjesson  
Segebergsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88  
tomas.borjesson@gmail.com

### Rover 600

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

### Webmaster

Carola Pettersson  
Skiftningegatan 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](http://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](mailto: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-besiktnings personer.

Tomas Vemmenby	Thomas Astler	Tomas Börjesson
Ludvikagatan 41	Gryta 5744	Segebergsgatan 26
414 55 Göteborg	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](mailto:cgolsson28@gmail.com)

## 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 utfall att ....

### Roverbladets adress

Anders Albihn, redaktör och layout  
Karl Johansgatan 47 F  
414 55 Göteborg  
[anders.albihn@yahoo.co.uk](mailto:anders.albihn@yahoo.co.uk)

# Ordförandens ruta

Vid årsmötet omvaldes jag som ordförande på två år och tackar för detta förtroendet. Vidare tackar jag Lars Edwardsson på Verktygsboden, som återigen varit generös med priser till

årsmötesrallyt. Mer om årsmötet går att läsa på annan plats.

Tyvärr saknar vi fortfarande en ordinarie sekreterare, men vi hoppas att någon intressent

hör av sig och denne blir i så fall adjungerad fram till nästa årsmöte.

Hur gick det då med besiktningen av min P4 Astrid? Hon blev godkänd med ett helt rent protokoll och det kändes skönt att inte behöva besiktiga mer. Det pinsamma var dock när jag skulle åka därifrån. Batteriet hade helt lagt av. Då fick jag ta fram startveven och lösa problemet tillfälligt. Batteriet visade sig vid

kontroll inte ens vara värt att ladda om. Efter insättning av nytt batteri uppförde sig bilen som ny, nåja.

Träffarna duggar nu tätt ute i landet.



På lördag åker Eva och jag till Öppet hus hos Steve i Löddeköpinge och på söndag ställer jag ut på Tjolöholm. Alingsåsparken och Hjo hoppar jag över eftersom jag är

bortrest då.

För oss som bor på Västkusten är det inte så långt till Danmark. Att åka över och vid någon träff besöka Danska Roverklubben är alltid lika uppskattat och dejligt, som danskarna säger. Det är då alltid lika roligt att samåka till dessa träffar. Hoppas att vi ses Någonstans i Sverige under säsongen.

Bert

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

Anders Albihn, Bert Rudal, Tomas Börjeson, Bengt Alfredsson, Lars-Åke Larsson, Gunnar Björkenor, Anders Hjelmström, Mats Johansson, Anders Palmkvist, Tomas Eckerred, Tomas Wemmenby, Erik Holländer, Per Hahn, Eric w Graver

## Manusstopp

Nästa nummer utkommer i september 2018, manusstopp 15 augusti

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.

## Omslaget föreställer:

Verktygsbodens Rover P6 NADA som står i deras undervisningslokal.

## I detta nummer:

Tidiga Roverbilar	4
Rover ett bra bilköp	5
Ännu en Rover	7
Inget är så svårt som man tror	8
Sterling Moss testar	13
Mysteriet med tändningslamporna	14
På upptäcktsfärd i bilen	15
Lite om BMM i Hjo	16
Min första Rover	16
Bengt Wallén - minnesord	17
Årsmötet	18
Djävulens Detaljer	20
Vårallyt	21
Tips omr Rover 75 (modern)	23
British Motor Meet	24
British Car Meet	24
Till salu	24
Till Salu	25
Träffar	25
Rover 75 ägare - se hit!	26
MHRF information	27
Klubbshoppen	28



## 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 kontakter 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

1735 Michael Riedel Hägersten

1736 Michael Utterdahl Säffle

1737 Per Göransson Uppsala

1738 Anita Löfman Röbbäck

1739 Hans-Gustaf Johnson Visby

1740 Bertil Nilsson Glumslöv

1741 Matilda Karlsson Visby

1742 Sven Larsson Sigtuna

1743 Lars Häger Vikingstad

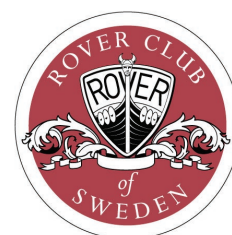
1744 Sven Ljungkvist Växjö

1745 Jörgen Göransson Harads

1746 Jonas Casserstedt Trollhättan

### Redaktionen informerar

Ny redaktör sökes för Roverbladet. Jag har valts till ordförande för Göteborgs Motorhistoriska klubb och då tiden inte räcker till så behöver jag lämna uppdraget som redaktör för Roverbladet. Ni som är intresserade kan höra av sig till mig eller till ordförande Bert.



Anders

# TIDIGA ROVERBILAR

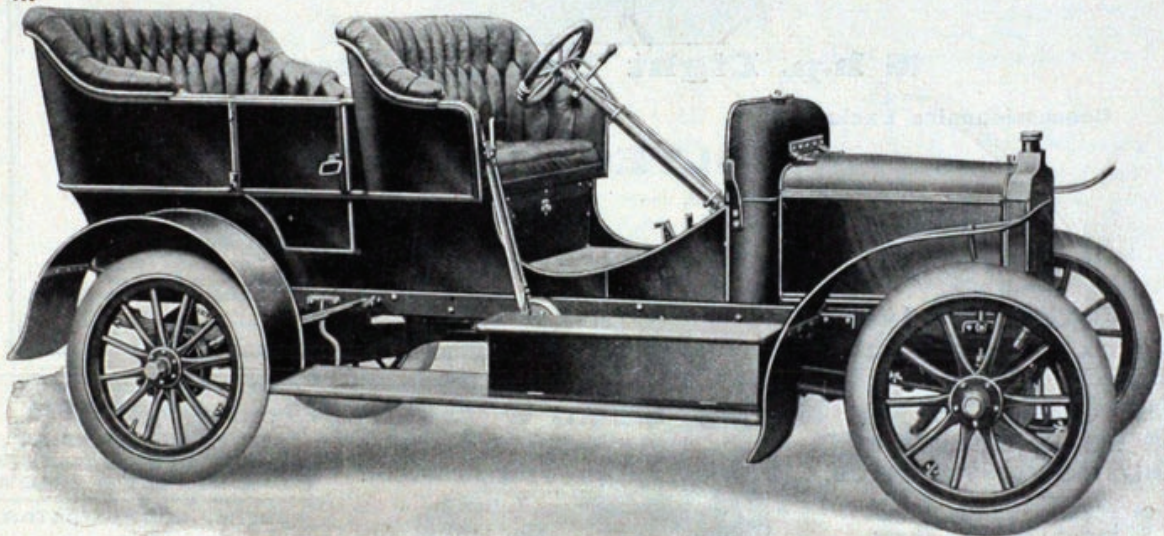
Efter Rover 6 och 8 kom Rover 10-12 1906. Den producerades enbart mellan 1906 och 1907. Rover 10-12 var en öp-

pen 4-sitsig bil. Motorn var, vattenkyld, rak 4-cylindrig på 1767 kubik. Skattehästar uppgavs till 13,95.

Rover 10-12 lanserades i november 1905 på Olympia Motor Show i London.

—THE—

## 10-12 h.p. FOUR CYLINDER ROVER CAR.



**PRICE WITH SIDE ENTRANCE BODY as illustrated, £300.**

Compare this Car with any other Car on the Market.

**The ROVER CO., Ltd., Meteor Works, Coventry.**

DUBLIN—23 Westmoreland Street.	Wayte Bros., 11 & 12 Lemon Street (Off Grafton Street).	
LONDON—19 Holborn Viaduct, E.C.	CROYDON—9a George Street.	
„ Garage—3, 4, & 5 Harpur Mews,	MANCHESTER—7 St. Mary's Gate	LEEDS—Guildford Street.
Theobald's Road, W.C.	LIVERPOOL—35 Bold Street.	BIRMINGHAM—Victoria Square.
„ STRATFORD, E., 339 High	NEWCASTLE-ON-TYNE—	CARDIFF—9 Working Street.
Street.	116 Northumberland Street.	
	BELFAST—81 King Street.	

**CATALOGUE No. 2 FREE ON APPLICATION.**

MENTION THE "MOTOR NEWS" WHEN WRITING.

# ROVER ETT BRA BILKÖP

Nu har jag ägt min Rover i 40 år. Jag såg Rovern första gången 27 December 1977. Bestämde mig direkt att den bilen skall jag ha.

Min förra Rover hade blivit stulen

Scanauto invoice for a Rover 3500. The invoice is dated 27/12-77 and is for a car with chassis number 45431185. The price is 30,000 SEK. The customer is Mats Johansson, Besnyd, 310 61 Långaryd. The invoice includes a table with one item: '1 st beg. Rover 3500 -75, req.-nr JG2 351, chassinummer 45431185' for 30,000 SEK. The total amount is 30,000 SEK. The invoice is from Scanauto AB, Göteborg, and is for a private purchase.



ett par veckor tidigare. Och så lång tid utan att äga en Rover det var svårt. På gränsen till tortyr.

Den 30 December 1977 hämtade jag ut Rovern nyservad och fin. Det enda som var fel på den när jag tittade på den före köpet var strålkastartorkarna

Scanauto order form for a Rover 3500. The form is dated 27/12-77 and is for a car with chassis number 45431185. The customer is Mats Johansson, Besnyd, 310 61 Långaryd. The form includes a table with one item: 'Rover 3500 -75' for 30,000 SEK. The total amount is 30,000 SEK. The form is from Scanauto AB, Göteborg, and is for a private purchase. The form also includes a section for 'BESTÄLLNING' and 'KREDITFÖRHÅLLANDE'.

som var ur funktion. Detta hade åtgärdats och nu fungerade allt till belåtenhet. Dom fungerar fortfarande utan problem.

Oj vad fin den var, polerad och så snygg.

Bengt Alfredsson ville se om strålkastartorkarna fungerade en gång, i så fall dom första sa han. Jag

bad om ursäkt för att han blev blöt i ansiktet då han studerade funktionen.

Den kostade en hel del av mina vederlagspengar ifrån Broströms rederiet, men den var värd det. Som sagt bilbytet var inte planerat, den röda 1973 jag hade och som blev stulen var också i ett mycket fint skick.

V-åtten mullrade så skönt, klockan hördes när den drogs upp, nästan att jag hörde tickandet. Inte undra på att det är "drömbilen". Det rådde västkustväder snömodd och mulet, enda gången Rovern har fått känna på vinterväglag. Den fick stå ute första natten.

Dagen efter körde jag till Valhalla-badets verkstad och monterade nyinköpta Clarion Cassette Radion det hade aldrig varit någon monterad radio i den trots att det fanns originalmonterad takantenn. Det var samma typ av radio som monterades av Scanauto i Sverige. I England var det fortfarande MW som gällde.

När jag åkte därifrån med full volym i högtalarna spelades Linda Ronstadts Blue Bayou då visste jag att detta är bästa bilen som finns. Körde till hyrd parkering i BP garaget på Masthugget där jag ställde den, för jag skulle till sjöss igen 2 Januari 1978. Ute fick den inte stå.

Det är en av 3 i Sverige sålda med den färgkombinationen. (SD1:s) Brasilia brown, Klädsel Sandalwood, Mattor Mortlake brown. Årsmodell

1975B. Pga, nya avgasregler 1975. (Alla bilar som inte klarade de nya avgasreglerna fick säljas på dispens som "B" 1976.) Enligt dåtida motorjournalister så var det den sämsta bilaffär man kunde göra att köpa en 1975B, 1976. Den var ett år äldre = ett år gammal vid inköpet. Som oftast så har dessa förstär-sig-på-are fel. De som köpte första generationens avgasrenade bilar hade alltid problem med krånglande vacumpumpar waste gasventiler luftinblåsning mm. Och ofta 2:or vid besiktningen med dyra reparationer som följd och alltid dålig gång i motorerna. Många hade hellre köpt en "B" istället om dom bara vetat.

Min bil levererades 26 Mars 1976 till första ägaren Ing.firma Pulsteknik AB i Göteborg. Dom körde 3875 mil med den. Nu har den gått 6486 mil.

Det som varit mest bekymmer med är förgasarna och den mekaniska bränslepumpen. I takt med att bensinen förändrats har ånglås uppstått. Då den har original servostyrning så hade de högerstyrda bilarna elektrisk bränslepump samma som på Rover Sport. Så varför vänsterstyrda svensksålda har mekanisk pump vet jag inte. Till slut kände jag att det var dags att ta itu med problemet.

Den var alltid lite strypt, det blev andra förgasarnålar ovh elektrisk bränslepump samma typ som Rover Sport, sitter bak under bensintanken. Det är några år sedan detta gjordes

och har varit helt problemfritt. Mycket bättre motorstyrka och snabbare start då bränslepumpen levererar bränsle direkt.

Andra fel som jag haft är generatormest pga, Scanautos vilja att inte vilja ta itu med det. Klagade genast vid köpet att laddningen var svag, men dom ville inte göra något, ej eller med förgasarproblemen som jag påpekade. Nu förstår jag varför, dom var ju mer eller mindre bankrutt vid den tiden. I generatormest var det någon diod som var trasig. I övrigt en mycket bra generator Lucas 18 ACR. Se upp för dåliga kopior som det finns gott om.

Sedan var det lackeringen, blank och fin vid inköpet några år senare flagnade färgen av. Tur att den alltid stod i varmgarage. Alla bilar med tidig SD1 färg hade samma problem. Många har nog skrotats pga, detta. Omlackeringen skedde redan hösten 1979.

Utöver lackeringen så är utbytet av automatlådan den stora plumpen. Trots lite körning så gick den sönder.



Redaktörens P6a solar sig i glansen av Mats P6a

några år sedan och det blev riktigt bra. Bilen har ju alltid varit parkerad i varmgarage, trots det hade klädseln blekts.

Så ser man tillbaks så är det en Drömbil som jag alltid tycker är lika trevlig var gång jag kör den.

Apropå tekniska frågor som jag fått under åren angående Rover, andra

bilar, motorcyklar mm. Oftast finns det Haynes reparationshandböcker eller originallitteratur att läsa. Studera dem noga och kolla noga på bilder, skisser mm. Gör du det är halva jobbet gjort och du slipper göra fel. Samma sak när man lämnar bort delar för renovering på olika firmor.

Tänk på att mekanikerna kanske är yngre än delarna och kan inget om hur de renoveras. Så skicka med instruktionsböcker med bilder och helst utbytesdelarna också.

Ser fram emot lagom körning med

drömbilen, i alla fall alltid till årsmötet med rallyt. Det är trevligt att glänsa med de andra Roverbilarna.

Bilden ifrån Roverrallyt i Jönköping 2017. Min Rover med en av systerbilarna. Skiljer 3 siffror i chassinumren.

Mats Johansson



Bild från årsmötet 2017

Fick lite rabatt av Scanauto om jag gjorde jobbet själv, det fick jag acceptera. Och är nu noga med oljebyte och filterbyte. Har även en extra oljekylare för lådan, bra vid varma dagar.

Läderklädseln renoverades för

Skall byta bromsbelägg bak. Caliprarna är reparerade med nya packningar så har jag flax så räcker det med bromsbeläggsbyte denna gång. Eventuellt blir det samma bromsbeläggsbyte med fram-bromsarna.

# ÄNNU EN ROVER

Kl 21:00 den 1:a maj satt jag och funderar på morgondagen då jag skall hämta ännu en Rover coupe', den här gången en 827 coupe från 1993 med 17.000 mil på mätaren. Frågan är naturligtvis vad jag skall med den till, jag har ju min gröna 827:a.

Bakgrunden är en annons i höstas där bilen annonserades ut för 30.000 kr. Jag och kompisen Hasse åkte till Stockholm och tittade på bilen. Exteriört var den jättefin och även inredningen såg väldigt fin ut. Grå på utsidan och grått skinn på insidan. Säljaren berättade att bilen ej var startad på fem år och att han oroade sig för att kamremmen sjöng på sista versen. Vidare berättade han att det var problem med läckage i huvudbromscylinern samt att det var ett högt ljud från ventilerna vid kallstart. Jag bjöd ett mycket lägre belopp där och då vilket nog säljaren tyckte var på gränsen till oförskämt. Det blev alltså ingen affär.

Senare på hösten, eller möjligen efter nyår, såg jag bilen på annons i Fyndbörsen eller något liknande annonsorgan. Samma höga pris begärdes. Jag följde annonsen och såg att säljaren efter några veckor sänkte priset med 5.000 kr. Fortfarande var dock priset alldeles för högt för en bil som hade dokumenterade brister och inte kunde provstartas före köp.

Tiden gick och efter en tid var bilen till salu för "Bud". Jag funderade och tänkte att det var viktigt att en så fin bil togs om hand om. Jag lade samma bud som jag gjorde i

höstas men säljaren ville ha det dubbla. Jag vidhöll mitt ursprungliga bud och meddelade säljaren att det gällde till den 30 mars. Den 29 mars mailade säljaren att han antog mitt bud och där

Rovern. Lastningen gick smidigt och efter cirka 30 minuter var vi på rull hemåt. Magarna skrek så vi stannade vid Gripsholms Vårdshus för lunch. Hem till Västerås och avlastning av



*Det är snart enklare att hitta hönständer än en fin Rover 800 coupé (red ann).*

satt jag med ännu en 827:a.

Onsdag den 2 maj skulle vi hämta biltransportkärren hos den lokala veteranbilklubben. Den som skulle lämna ut nycklarna var inte där och dessutom, till råga på allt elände, hade vagnen dubbdäck. Naturligtvis var det 4 hjul på vagnen. Vi drog snabbt till uthyrningsfirman, som inte hade någon vagn ledig. Ringer igen till nyckelgubben som nu är hemma. Tillbaks till honom och byte av 4 st hjul.

Kl 11:00, cirka 1 ½ timme försenade kom vi iväg till Huddinge. Vid 13-tiden var vi hos bilägaren och lastade på

Rovern i garaget i Skultuna. Hemma igen vid 18:30 tiden.

Planen är nu att byta vattenpump och kamrem samt bromshuvud-cylinder. Sedan behövs säkert byte av motor-, broms- och transmissions-oljor. Samt en koll av bromsarna. Därefter dags för besiktning. Går bilen igenom hoppas jag kunna sälja bilen till någon klubbmedlem som liksom jag tycker att fina Rover 827 coupe måste tas om hand. Så kära klubbkollegor, det är bara att ställa sig i kö och lämna anbud.

Gunnar Björkenor



## 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 effektökning i turbomotorn, bra effektökning även i övriga motorer. *OBS: Snart även andra bildelar!*

# INTE SÅ SVÅRT SOM MAN TROR?

Jag köpte min Rover 10 six-light saloon 1947 av Curth Jansson i Falkenberg den 10 Maj 2011. Det är nu 7 år sedan. Curth hade gjort en mycket fin renovering men avstått från att göra en del saker som jag

minsta detalj. Det svåraste var kylarmaskeringen och strålkastarna. Strålkastarna består av flera olika delar, därav två (en stor potta och en liten potta) som nitats samman med gammaldags nitar. Att kroma dessa

av optimism och hastighetsmätaren lät som en astmatisk höna. Jige i Leksand åtog sig givarna för bensinnivå och oljenivå samt mätaren för att renovera och kalibrera. Däremot hade de fått nog av gamla klockor. Det hade däremot inte urmakaren i Ljungby som åtog sig att renovera klockan.

Att försöka demontera mätarna från instrumentpanelen utan att montera ned instrumentbrädan rekommenderas inte, om man inte har en syster som är kiropraktor.

När ryggskottet väl var botat tipsade Anders Palmqvist om hur man monterar ned hela instrumentbrädan, övre och undre del samt instrumentpanelen via några skruvar i vindrutans nederkant. Och sen måste förstås alla lister runt vindrutan monteras ner och den furrflexlist som sitter i instrumentbrädans ovandel måste förstås också monteras bort. Den listen är tillsammans med en del annat spikat i trälistor av plywood som sitter i A-stolpen. Och de trälisterna hade förstås genomgått en process av kombinerad delaminering och förruttelse. De fick renoveras. Dessutom måste kabeln till frihjulet demonteras nere vid växellådan. För att kunna göra det måste mattor och kåpan över växellådan tas bort. När allt detta var borta kunde jag ta bort instrumentbrädan och instrumentpanelen för att demontera alla knappar och instrument.

Hastighetsmätaren, amperemätaren samt mätaren för oljetryck och vattentemperatur skickade jag till



under åren kommit att längta efter att få förbättra. Varje år har jag gjort några förbättringar, till exempel nya mattor och nya fjädrar.

I år var det dags för ett stort steg, nämligen renovering av instrumentbräda och omkromning. Om jag hade vetat hur mycket arbete och problem detta skulle medföra så hade jag nog aldrig...

Det allra första jag gjorde var att demontera nästan alla förkromade delar. Undantaget var alla handtag samt positionsljusen, de små droppformade lamporna på framskärmarna. Dessa detaljer var tillräckligt bra. Allt fotograferades och dokumenterades i

utan att ta isär dem tyckte perfektionisten i mig var oprofessionellt. Så jag slipade bort nithuvudena och borrade ur resten av nitarna. Alla delar lämnades till Bålsta Metallsliperi.

Avkromning och kromning gjordes av Dalakrom. Undantaget var de bakre stötfångarna och hornen som köptes nykromade från Mike Couldry, Meteor Spares i England.

Medan arbetet med kromning pågick satte jag igång med instrumentbrädan och instrumentpanelen. Den var inte särskilt snygg och dessutom fungerade varken klockan eller mätaren för oljenivå i sumpen. Vattentemperaturmätaren led



Strålkastare före krom

Mike Couldry i England för renovering.

Så var det ju det där med instrumentpanelen och hur den skall se ut i original. Den skall ha text på sig. Facebookgruppen för 'P3 and all running board Rovers' har varit ovärderlig ända sedan jag gick med.

Där finns en kille som heter Luli och har renoverat ett flertal P2. Han tipsade om att det bästa är att göra en stor dekal med erforderliga texter som täcker hela instrumentpanelen. Detta hade han gjort och kunde erbjuda kontakt till en leverantör som gjort dekaler till honom själv. Glad i hågen beställde jag två dekaler.

Nu när instrumentbrädan, instrumentpanelen och en himla många andra saker var demonterade var ju 'draught excluder' listerna runt framdörrarna ganska lätt åtkomliga. Dessa var slitna och skarvade med vanliga furlflex och levde definitivt inte upp till mina krav. Jag bestämde mig för att byta dem. Går säkert att få tag på tänkte jag. Efter idoga efter-



Draught excluder listerna

forskningar återstod bara ett sätt. Från Woolies kunde man köpa själva 'draught excluder' gummilisten som förekommer på flera andra bilar. Men sedan var man tvungen att köpa tyget att klä gummilisten med separat. Så kallad 'coach lacing'. Och den fanns bara i en färg, beige. Väldigt beige.

Nåja, skam den som ger sig. Allt fanns på metervara och beställdes med råge. Den mycket, mycket långa 'coach lacing' remsan färgades 'terracotta brown' med Dylon textilfärg i tvättmaskinen. Sedan limmade jag den färgade 'coach lacing' remsan med kontaktlim på gummilisten. Aldrig i bilrenoveringens historia har så få limmat så mycket till så många meter gummilist. Uttrycket "att gå upp i limningen" fick nu ny betydelse. Detta var ju den enkla delen av det hela. Sedan

skulle de gamla listerna kring dörrarna bort. Ännu fler lister och galonklädda paneler fick demonteras. Innertaket fick lossas och de galonklädda innertrösklarna fick genomgå en



Skruvsnubb

komplikerad operation för att kunna tas bort. Sedan kunde jag börja att demontera de gamla så kallade 'draught excluder' listerna.

Det mest intressanta som blottades vid demonteringen var ett slags nubb som var vridna till en grov skruv. Något sådant hade jag aldrig sett, och



Färg



Färgning av coach lacing

ingen annan heller visade det sig. Förrän jag med hjälp av google hittade en tysk firma som tillverkade just sådana. De kunde mycket väl tänka sig att sälja några tusen av dessa till mig. Men några stycken, det gick inte alls, det.

Demonteringen dokumenterades noggrant, trälister fotograferades i sitt rätta läge, gåtfulla inskriptioner undgick tolkning och till slut kunde jag börja montera de nya 'draught excluder' lister som jag tillverkat. Det är tur att ingen annan har tillträde till mitt garage. De skrik och svavelosande kötteder som jag brölade alltsom oftast vore tillräckligt för vem som helst att tro att jag är helt från vettet. En gammal barnvisa dök upp, först i det undermedvetna. Därefter manifesterade den sig i sammanbiten sång:

*Jag hamrar och spikar, jag bygger en bil.  
Jag sågar och gnider och drar med min fil.  
Jag målar och målar med tjockt och med tunt  
Jag startar min motor och bilen kör runt.*

Men ack, att starta motorn och köra runt var ju ännu inte att tänka på. Men listerna satt där till slut, och snyggt blev det.

Emellanåt bytte jag arbetet med listerna mot arbete med instrumentpanelen. Den stora dekalen från Lulis leverantör hade kommit och såg finfin



Instrumentpanelen var inte fin

ut. Eftersom jag mindes väl hur svårt det var med dekaler när jag byggde plastmodeller i min ungdom, tillkallade jag 'Vinyltanten'. Britt-Marie, som gjort skyltar och gnuggat bokstäver i hela sitt liv använder själv detta epitet för att beskriva sitt yrke. Hon är

pensionerad men erbjöd sig att hjälpa mig. Hon är ett riktigt proffs, och efter 3 timmar satt dekalen där. Men den passade inte så bra. Texten hamnade för nära 'ljusvredet' och lite annat smått och gott. Men jag mindes min gamle chef Håkan från Insjön som brukade säga "eftersträv' aldri' hundra procents perfektion!" Så jag tackade Vinyltanten och nästa dag

blev det perfekt. Jag kunde börja montera de mätare som kommit från renovering.

Så kom då den stora dagen då jag kunde åka upp till Bålsta för att hämta de nykromade delarna. Det kändes som att hantera kronjuvelerna.

Återmonteringen kunde påbörjas. Bland det roligaste var att skruva dit emblemen som jag hade renoverat



Skrynkligt

sprutade jag ett lager halvmatt klarlack ovanpå dekalen. Jag ville ju inte att den skulle lossna i kanterna eller slitas.

Att en dekal kunde bli så skrynklig hade jag aldrig kunnat föreställa mig. Bort med den och börja om från början. Texten låg ju ändå lite fel. Nu visade det sig att lösningen fanns på mycket nära håll. Min vän Ann som är grafisk designer kunde göra ett original som sedan kunde lämnas till Älmhults Screenryck som gjorde en riktigt fin dekal som de monterade. Nu

med nagellack och tvåkomponents klarlack. Det svåraste visade sig vara strålkastarna. Jag hade under vintern beställt nitar i rätt utförande från Amerika och köpt en pneumatisk nithammare från Verktygsboden. Från olika håll lyckades jag köpa nitdornar i olika dimensioner.

På YouTube finns mycket att se, bland annat också filmer med folk som nitar. Jag satte igång och övade nitning på skrotbitar. Det är fantastiskt vad man lär sig i garaget. Nu lärde jag mig att uttrycket "tvärnit"



Dekaler

kan ha olika betydelser. Problemet var mothåll. Det behövdes ett stort, tungt och spetsigt mothåll. Detta fann jag hos Smeden i Hulevik, som har traktens största städ. Tillsammans lyckades vi nita ihop strålkastarna och extraljusets.

Nu, tänkte jag, är jag över det värsta. Men det som man tror skall bli lätt blir oftast det svåraste. Nu handlade det om att sätta ihop resten av strålkastarna. Nita fast spännen och öljetter, få in reflektorerna, gummipackningen och sätta ihop det hela med kromringen som strålkastarglasen sitter i. Delarna måste ha genomgått en illasinnad metamorfos under slipning och kromning. I tre dagar kämpade jag med att klämma ihop strålkastarpotta, reflektor och kromring med glas. Dag två var en av de första varma fina vårdagarna så jag arbetade med garagedörrarna öppna. Grannarna



Renovering av emblem

kunde då beskåda en man som hoppade runt på garagegolvet och skrek för att sedan lägga sig ned och sparka och slita sitt hår. Ungefär som matadoren i Tjuren Ferdinand. Till

slut, på den tredje dagen, efter modifiering av gummilister och lite annat satt slutligen strålkastare och extraljus på plats, inklusive nya LED lampor som skall lysa bättre och



I väntan på amperemätare



I väntan på krom



Fastnubbnig på renoverad trälist

belasta elsystemet mindre. Nu förstår jag varför "Genius of the lamp" och de andra lampspecialisterna tar 20.000



Dessa två skola sammanfogas

kronor för att renovera en strålkastare.

Nästan klar, tror ni. Jag säger bara 'amperemätare'. Den skickades till Mike Couldry för renovering i December. Men är den klar? Nej,



Instrumentpanel på gång



Bakdörr efter bytet

säger Mike, den är hos den ende mannen i Storbritannien som kan reovera en sådan och han har SÅ mycket att göra, så du måste ha tålmod. Tålmod? Nu?

Nej, det är nu som Ebay kan komma till användning. Nu är det tyvärr så att dessa amperemätare även sitter på Land Rover Series 1. Och Land Rover folket köper alla dom kan hitta. Men en dök upp, och jag bjöd. Till sena kvällen satt jag där med bästa budet. 10 sekunder innan slutet gick någon in och bjöd över och där satt jag med extremt lång näsa och gnisslande tänder. Nåväl. Säljaren hade ytterligare en, New Old Stock, som jag köpte av honom. D.Y.R. Skickades för en vecka sedan och har ännu inte kommit. Och på fredag är det årsmöte i Hindås.

Hålla tummarna räcker inte, här måste det till "divine intervention".

Jag avslutar med texten från en gammal bonad som Ingvar Kamprad berättat om. Den hängde hos hans Faster och texten löd:

"Inget blir så lätt som man tror; men heller inte så svårt som man fruktar"

Per Hahn

## ROVER 25 ART CAR

År 2002 har Rover låtit en ung konstnär och modedesigner, Matthew Williamson, skapa en unik Rover 25. Exteriört ser den rätt snygg ut enligt några. Detta



Snygg?



Snygg?

var ett PR- trick men inte hjälpte det Rover i längden. Du vet väl att Rover 200 & 400 klubben i England skickar sin tidning till oss elektroniskt. Logga

in på Roverklubbens hemsida om du är nyfiken på The Viking som tidningen heter.

Anders

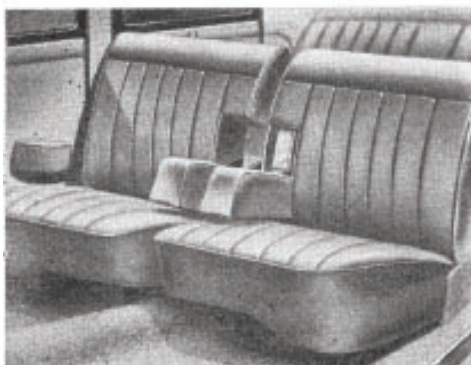


Rover 105 motsvarar kanske inte mitt ideal för en sportig vagn, jag skulle förr kalla den en gentlemanabil, förklarar Stirling Moss efter en provkörning. Sikten runt om är utsärkt, och fabriken har lagt ned otäckligt på sober elegans och andra egenskaper, som kommit att göra Rovets somn ökat.



**Stirling Moss testar . . .**

Rover 105 förekommer i två versioner, R och S, varav den förra med automatisk kraftöverföring, "Rover-drive" och den senare med konventionell fyrväxlad låda och överväxel. Stirling Moss fick tillfälle att provköra båda typerna, och lägger, inte oväntat, sin röst för 105 S med dess växelregler för den kräsne bilisten. Den automatväxlade typen finner han alltför långsam i starten.



Interiören i Rover-vagnarna får högt betyg både för utförande och bekvämlighet, speciellt då de separata armstöden. De skålförmade ryggsäten som kan fås som extra, fylltallade emellertid inte Moss.

## ROVER 105

Stirling Moss tar i och med denna testrapport steget upp från mellanklassen till en biltyp, som både kostar mer och ger mer. Rover 105 R och S får representera den speciellt brittiska bil, som vänder sig mer till den kräsne vardagsbilisten än till den, som älskar att köra "sportigt". Vad säger Stirling Moss efter en grundlig provtur?

**N**är Rover lanserade sin 108 hk-motor så var den speciellt avsedd att kombineras med automatisk kraftöverföring, "Rover-drive". 105 R, som vagnen i detta utförande kallas, vänder sig enligt fabriken särskilt till den kategori av bilister, som föredrar komfortabel körning på lättaste möjliga sätt.

Men efter att ha provat även den konventionella kraftöverföringen i förening med överväxel och fyrväxlad låda, måste jag erklära, att jag utan att tveka offrar automatkopplingen. Rover 105 R har i själva verket bara två hastigheter framåt, "top" och "overdrive top". Det är visserligen sant, att det också finns "nödfalls-växel" framåt, men redan dess namn anger, att den är till för att användas endast i speciella sammanhang, t. ex. vid start i kraftigt motlut.

Följden är att Rover 105 R är mycket långsam från 0—50 km/tim — jag fick tiden nio sekunder från 0—50 miles per

timme med mitt stoppar. Men det finns också en hel del goda sidor hos "automat-Rovern".

På några fartsträckor utanför London provade jag den ganska hårt, och den uppförde sig mycket bra. Den är kapabel för 160 km/tim, och även när farten närmar sig den siffran är väghållningen god. Vagnen känns bekväm och stadig men man kan inte säga, att körningen är hård. Ett svagt darrande i ratten gör sig påmint, när vägen är ojämn, men i övrigt är vagnen verkligen behaglig att handskas med.

Fabriken har verkligen gått in för att få bort alla slag av karosolljud — det finns många slag av gummibussningar just nu för den saken — och jag måste säga, att vagnen var absolut tyst i karossen. Bromsarna är goda, och jag kunde inte få vagnen att doppa nosen ens vid hårda inbromsningar.

Inget ringtjut kunde märkas vid kurvtagning, möjligen en smula vid inbroma-

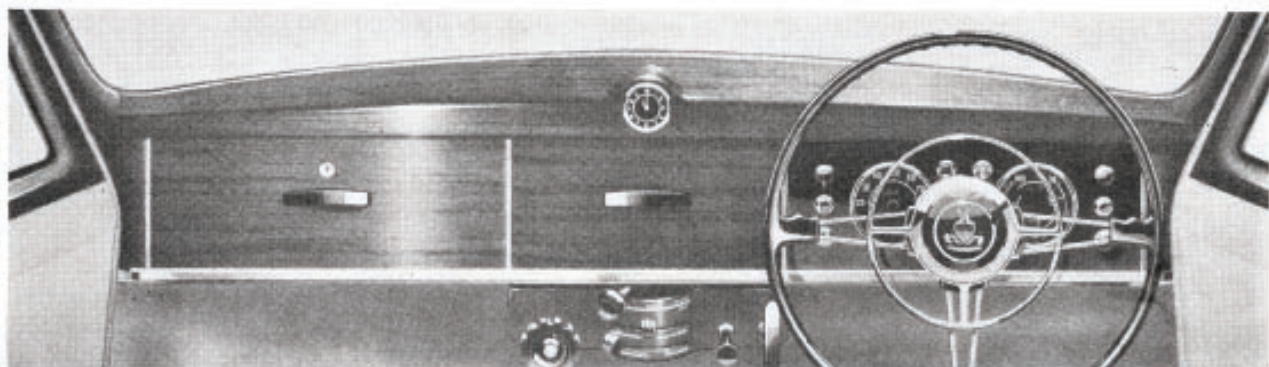
ning. Vill man ha bättre acceleration, kan man med en snabb nedtrampning av gaspedalen komma från överväxel till direktken och förändringen märks omedelbart.

Säten med skålförmade ryggsäten kan fås som extra, och fanns på mitt provexemplar, men personligen föredrar jag vanlig sofftyp i den här vagnen.

Utförandet är förstklassigt och mycken omtanke har lagts ned på små förnämliga detaljer. Instrumentbelysningen är reostatkontrollerad, båda framdörrarna går att låsa, det finns mätare för oljemängden, en lampa påminner föraren om att trycka in choken, när motorn är varm. Det finns en innehållsrik verktygstavla placerad under instrumentbrädan osv.

Till slut en pluspoäng för spårhakarna på bakdörrarna. Ovärderligt, när man har småbarn i vagnen.

STIRLING MOSS



# MYSTERIET MED VARNINGSLAMPORNA PÅ ROVER 600

Jag köpte en Rover 620 Si Sterling

Aut. 1998 för ett par år sen i Malmö. Det blev min 2a 600:a. Jag blev ägare den 16 april 2016. Bilen var i "nyskick" och hade endast rullat 100000 Km och var 99 % rostfri. Det enda felet på bilen var att varningslamporna ABS och SRS var tända mestadels. Ibland släcktes de samtidigt.

Ägaren gick ner på priset för att lamporna var tända. Så det verkade vara ett fynd att köpa bilen.

Första veckan som jag ägde bilen bokade jag en service. Jag brukade anlita Honda-verkstaden i min stad, för modellen är byggd på Honda Accord-serien så tänkte jag att de kanske kan felsöka felet med lamporna. Men deras bildiagnosdator var trasig, så det blev enbart 10000 mila-service. Så jag sökte vidare efter Roververkstäder som kan ha en fungerande "Rover Bil-diagnos dator".

Jag ringde runt och till slut hittade jag två verkstäder i Halland som hade en Roverdator. När jag kom dit till den första så försökte de koppla in sig på bilens dator för att hitta felkoder. Men då fungerade inte datorn, den fick inte kontakt. Men vi kan åka till min kollegas Roververkstad så de. Så vi åkte vidare till nästa verkstad. Deras dator fick

kontakt med bilens dator, men inga fel

fanns registrerade. Fast lamporna lyste fortfarande. Men de kunde

dator fungerade igen.

chansa att det var vänster sida. Men kommer sensorn släcka ABS

lampan, det var inte helt säkert?

SRS lampan som har med airbag systemet, hur gör man med det? Tänkte jag.

Paketet kom från England och åkte till Hondaverkstan och de bytte sensorn. Båda lamporna släcktes! Åkte till bilprovningen dagen efter. Bilen gick igenom utan anmärkning. Fantastiskt.

Vilken lättnad.

Rover 600 Si Aut. är jag mycket nöjd med. Den rullar fint på vägarna, och ser fram emot många trevliga mil med 600:an.

Anders Hjelmström  
Minicab75@gmail.com

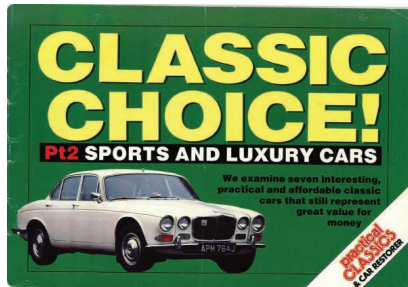


iallafall lägga in en fjärrnyckel i bilens dator för att kunna styra larmet och centrallåset på bilen. Fick då söka vidare, men jag hittade inga fler fungerande Roverdatorer som kunde felsöka min bil då.

Det gick ett par månader och jag blev uppringd av Hondaverkstan där jag var på service senast. Deras

# PÅ UPPTÄCKTSFÄRD I BILEN

Björn Wennerberg har köpt sig en



Daimler, därav att han nu vill sälja sin fantastiska P4a. Se annons i Roverbladet nr 109,

När Björn gick igenom nyförvärvet hittade han en liten broschyr från Practical Classics. Året för utgivning framgår inte men av trycket så gissar jag att den gavs ut i början av 90-talet.

Rubriken är sport- och lyxbilar. De kollar på sju intressanta och prisvärda klassiska bilar som fortfarande ger mycket bil för pengarna.

De sju bilar de har med i broschyren är, Rover P6, Fiat X1/9, Daimler Conquest, Lotus Elite, Citroen DS, Triumph TR/ och Jaguar/Daimler XJ6.

Vid första anblicken är det en brokig skara bilar men samtidigt bilar som står ut i mängden.

Vilka bilar kommer att vara intressanta som klassiker om 10 år?

När man följer värdet och intresset för Roverbilar i England så är det inte ofta som priserna sticker iväg. Både Practical Classic och Classics

monthly hamnar ofta i läsfåtöljen hemma men klassiska Roverbilar och vissa Rover 800 modeller verkar vara på väg upp både prismässigt och intressebaserat.

Har du hittat något spännande Roverrelaterat? Hör av dig till redaktionen!

Anders

## Rover P6

The Rover 2000 was a very advanced design for a family car



when it was introduced in the autumn of 1963. Its overhead camshaft engine, De Dion rear suspension, all-round disc brakes and 'bolt-together' bodywork were unusual features for the time. The range changed and expanded through the years and included twin-carburettor, 2200 and refined V8 3500 models before the SD1 Rovers replaced the P6s in the summer of 1976.

Even today the P6 Rovers are admired for their clean, sweeping lines. The styling was certainly bold for the 1960s. This is a 1970 3500 V8.

Practical Classics CLASSIC CHOICE 3


*Tuned, the 3500 will provide daily family transport.*

*During his ownership of the three Rovers Clive has carried out a number of restoration jobs, although (the 3500 sits apart) he has never yet been obliged to carry out any major bodywork refurbishment. However, he has carried out all the mechanical overhauls himself, including changing the clutch on his 2000TC - a job which proved to be more involved than even he had imagined at the outset. "You need heavy duty lifting tackle to take the considerable weight of the engine, a couple of friends who are prepared to help you, and plenty of time," he warns. With the notable exception of clutch changes and rear brake overhauls, Clive feels that most maintenance and repair jobs are relatively straightforward for an enthusiast working at home and, of course, become easier during long-term acquaintance with the model.*

*He advises would-be P6 owners to take particular care when choosing a vehicle because the unusual construction of the cars allows a rusty body unit to be disguised by the fitting of smart, intact outer panels. Therefore the vehicle will look good from a distance but can still be structurally unsound. In particular, rusty sill assembly box sections can be hidden from a casual glance by the fitting of sound outer sill panels.*

*Such horrors apart, Clive finds the P6s to be generally 'almost indestructible' and rates them as among the most interesting family cars of the 1960s/70s.*

Even on the 2000s there isn't a great deal of room around the power unit; on the V8 cars there is very little 'spanner welding' space.



ROVER P6			
<b>PRODUCED:</b>	2000, 1963-73; 2200, 1973-77; 3500, 1968-75	<b>MAX. SPEED:</b>	2000: 100+mph 2200: 105mph 3500: 115mph
<b>MODEL VARIANTS:</b>	Four-door saloon, five-door estate car	<b>OVERALL FUEL CONSUMPTION:</b>	2000/2200: 20-27mpg 3500: 19-26mpg
<b>ENGINE:</b>	2000/2200: Four cylinder, ohc; 2000, 1978cc; 2200, 2204cc; 3500: V8 cylinder, ohv, 3528cc	<b>SPARES AVAILABILITY:</b>	***
<b>MAX. POWER:</b>	2000: 90bhp @ 5,000rpm 2200: 98bhp @ 5,000rpm 3500: 143bhp @ 5,000rpm	<b>PRICES:</b>	Condition 1: 2000/220: £3,000 3500: £3,500+ Condition 2: 2000/2200, £1,000, 3500, £1,500+ Condition 3: 2000/2200/3500, £250+
<b>0-60MPH:</b>	2000: 14.5 sec 2200: 13 sec 3500: 9.5 sec		

6 CLASSIC CHOICE Practical Classics

### CHARACTER

The Rover 2000 was a comfortable, well-finished four-door family saloon with a large luggage boot. Performance was good, the 2-litre overhead camshaft engine giving a top speed in the region of 100mph and reasonable fuel consumption.

Excellent ride comfort and roadholding were afforded by the advanced suspension system, which employed horizontally mounted coil springs and an anti-roll bar at the front, with a sophisticated De Dion tube and Watts linkage arrangement at the rear. Braking was by discs at both front and rear, those at the back being mounted 'inboard', adjacent to the differential unit.

For 1967 automatic transmission could be specified and the 'TC' version was introduced, with twin carburettors, improved breathing and air oil cooler.

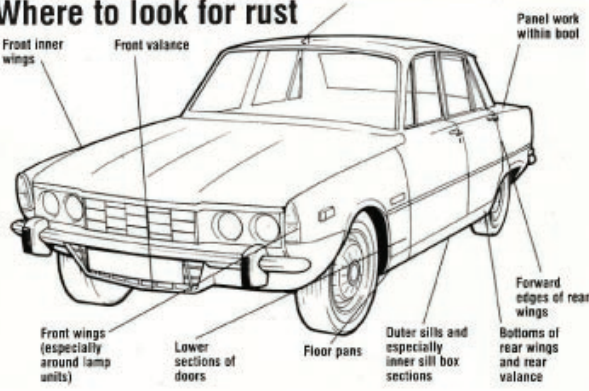
New wheel trims and (black) radiator grilles, black sills and vinyl-covered rear quarter panels identified Series 2 cars, from late 1970, and alternators became a standard fitting on the revised models.

In September, 1973, the 2000s were discontinued with the introduction of the essentially similar (but improved in detail) 2200 range which provided more power with similar fuel economy.

The remarkably smooth and powerful 3500 V8 P6s were announced in April, 1968. These fast, luxurious models shared the 2200's body shell but were powered by Buick's highly praised aluminium V8 engine.

Probably the most sought-after P6 is the

### Where to look for rust



manual gearbox version of the 3500S (October, 1971-on), which is a true driver's car yet still provides practical transport for a family.

Tinted glass and many detail improvements were standardised for 1974 versions, the range then continuing basically unchanged until June, 1976, when the P6s were discontinued. The specification of the very last 3500 VIP models optionally included power steering and air conditioning.

All the P6s are well-appointed, solidly constructed vehicles. The 2000s and 2200s are comfortable, capable performers, while the 3500s provide remarkably smooth progress (especially in automatic form) but are also capable of acceleration figures and high speed cruising capabilities seldom found in saloons of the 1960s. Of course, the V8s tend to consume rather more petrol than the four-cylinder models, especially if the performance potential is used to the full...

4 CLASSIC CHOICE Practical Classics

# MIN FÖRSTA ROVER M68527

För 50 år sedan var jag 21 år och köpte min första Rover; den första av totalt 15 stycken.

Jag gjorde värnplikten på LV4 i Malmö 1966/67 och körde då en Volkswagen 1952, som idag kallas Zwitter\*, med delad bakruta och den nya inredningen; tillverkades mellan okt 1952 och mars 1953. Denna köptes för 600:- 1965 och såldes för 900:- 1967 till förmån för en Rover 75 1955 års modell till det facila priset av 300:-.

Orsaken till det låga priset var att ingen, absolut ingen var intresserad av en 12 år gammal Rover och man betalade alltså tre gånger mer för en VW än en Rover!

En Zwitter är idag extremt ovanlig och kostar omkring 200.000:- i Tyskland.

Tidigare ägare till Rovern var en direktör på järngrossisten där min far var handelsresande (med PV 544). Idag heter det stålsäljare.

När direktören bytte till Mercedes 219 övertogs Rovern av hans fru som använde den i många år som "andra bil". Det kallades så i de fina familjerna. Den var alltså väl använd bl.a som pendlarbil mellan Höör och Malmö och hade 22.000 mil på mäta-

ren. Bilden visar en ganska trött och nerkörd Rover som med dagens uttryck hade anses vara i brukt skick. Men efter polering, vaxning, behandling av den blå skinnklädseln



och de blåa wiltonmattorna blev den faktiskt riktigt snygg. Utöver vanlig service fanns inget att göra med mekaniken och den klarade bilprovningen galant.

Det var en ny värld som öppnade sig att få skriva på en Rover och än idag är P4:an min favorit när det gäller byggkvalité och tekniska lösningar. Mercedes får ursäkta denna gång.

Jag körde bara ett halvår med den och sålde den till en kompis som pendlade med den mellan Röstånga

och Lund i många år. Samma pris: 300:-.

Jag hjälpte till att lyfta av karossen när bilen till slut efter en imponerande körsträcka behövde en renovering som tog i storleksordningen 10 år och bilen finns fortfarande kvar i Skåne.

Priset 300:-, för en 12 år gammal Rover, var 1968 en normal veckolön och för en normal veckolön idag kan man få en 13 år gammal Rover Seventyfive; 22.000 milare i brukt skick. Historien upprepar sig kan man säga.

Efter Rovern köpte jag en röd MGA 1956 års modell som sedan byttes mot en kalsongblå MGB 1963 års modell. Därefter kom nästa P4:a, som blev en Rover 90 1957, med det är en annan historia, dock inte lika lång som historien om min 105S som jag 1987 köpte av Peter Wingren och körde med i 21 år.

Min första Rover, som jag för övrigt fick provåka när den bara var ett par veckor gammal, är nog den bil som inledde en livslång passion för Rover P2, P4 och P6 för mig.

\*Zwitter är tyska och betyder mellanting eller hybrid.

Anders Palmqvist Sjöbo

BRITISH MOTOR MEET. Vill göra Hjo till samlingsplats för motorentusiaster

## Alfa-stöd till brittisk motorträff i Hjo

British motor meet har vuxit till Sveriges största evenemang för brittiska fordon och när arrangemanget genomförs för nionde året är det tillbaka i Hjo. Första helgen i augusti förvandlas Hjo till "You" och åtminstone 250 ekipage väntas inta staden, parken och Hamnbacken där de ska köra vänstertrafik.

Än låter våren vänta på sig, men motorentusiasterna ligger i startgroparna för att ta ut sina ögonstenar på årets första åktur. Många bilklubbar har upptäckt Hjo och redan förra året ordnades det flera träffar i staden vid Vättern.

### Hjo ett bilmekka

Hit förlade Morris Minor sin sommarträff, Triumph TR club hade sin träff i stadsparken liksom de amerikanska muskelbilarna på sin tionde power tour runt Vättern.

Dessutom arrangerade Alfaklubben sin första Skarborgsträff för italienska bilar på torget i Hjo och Lake Town cruisers genomförde sin traditionella rallyrunda för 18:e året.

Hjo får gärna bli en samlingspunkt för bilentusiaster, säger Hans Örtlund, ordförande i föreningen bakom evenemanget British motor

meet, som återvänder till Hjo efter två år i Karlsborg.

### Nionde träffen

Helgen 3-5 augusti arrangeras den nionde träffen för brittiska motorentusiaster med lördagen som själva meetet.

Hit beräknas åtminstone 250 bilar, motorcyklar, ja alla typer av brittisk tillverkade fordon att visas i stadsparken. Det blir en runda med vänstertrafik i Hamnbacken från Hjoån via torget och tillbaka och förhoppningen är att handlare och näringsidkare hakar på för att göra det till en brittisk helg där det serveras brittisk mat och dryck och ljuder brittisk musik.

Intresset och stödet från kommunen är stort och vi hoppas locka många tusen personer till staden och bidra till besöksnäringen.

Föreningen har nu beviljats ett stöd på 10 000 kro-



Föreningen British motor meets Roland Larsson, Bror Hultgren, Per-Olov Törnqvist och Hans Örtlund tar emot checken från Sparkbankstiftelsen Alf av Swedbanks Henrik Englund.

FOTO: LARS-OLA CARLEN

nor till arrangemanget av Sparbanksstiftelsen Alfa, vilket Hans Örtlund och hans styrelsekamrater ser som ett erkännande av konceptet. I veckan fick de ta emot en check av Henrik Englund på Swedbank i Hjo.

Weekendarrangemanget är vårt bidrag till att sätta Hjo på "motorkartan" och när vi avslutar på lördagen tar Lake town cruisers vid. Vi ser det som ett första steg att utveckla samarbete mellan olika bil- och motorklubbar,

säger Hans Örtlund, som har en vision om att skapa en motorhelg i Hjo dit bil- och motorentusiaster från när och fjärran ska återkomma årligen.

Inom en fyratimmarsradie när vi många bilentusias-

ter, säger Hans Örtlund. Hjo har ett bra läge i landet och kan man ha en dansbandsvecka i Malung och Classic Carweek i Rättvik så kan man ha en motorhelg i Hjo.

Lars-Ola Carlén

# Bengt Wallén - minnesord

Tyvärr har en av Roverklubbens allra mest trogna medlemmar lämnat både klubben och livet. Bengt Wallén var medlem från klubbens tidigaste dagar 1986 ända till sin bortgång under vårvintern 2018. Under de flesta av dessa år var han en mycket aktiv medlem som var med i styrelsen, hjälpte till med Roverbladet och ordnade lokala träffar. Han var också kontaktman för P5-ägare som hade tekniska frågor men kanske mest av allt var han under många år den som skötte Klubbshopen. Han var helt enkelt "Mr Klubbshop" för det var oftast Bengts initiativ som gjorde att det köptes in original Rover verkstads-handböcker och reservdelslistor eller nytillverkade delar som chassibusningar eller gummilister till Rover P6. Mycket av detta inhandlade Bengt själv på sina Englands-resor för att bespara klubben fraktkostnaden.

När det inte fanns kepsar med broderat Rover-märke att få tag i köpte Bengt in lösa märken och sydde fast dessa själv - många timmars jobb blev det!

Bengt gillade att berätta historier och han kunde många. Han gillade också att åka västerut - till England förstås.

På en resa till marknaden i Beaulieu, med bl a Lars-Åke Larsson och Anders Lofström hade vi alla mycket trevligt. Cider avnjöts gärna av Bengt som lärde okunniga svenskar att engelsk cider är något helt annat än "svenskt läskeblask". Efter ett par pint insåg även vi att detta var starka grejer - inget för

bilförare.

Bengts Rover P5 var en 3-Litre Coupé från 1967 lackad i Bordeaux Red och inköpt 1980. Den behöll han till 2011, då han sålde tillbaka den till den ursprungliga ägarfamiljen (som fortfarande äger den). Coupén var Bengts stolthet och den sköttes väl under alla år.

Lars-Åke kommer ihåg ett tillfälle då Bengt var på väg till ett styrelse-

vid 60 år - nu fick han mer tid för sina bilar. Förutom P5:an hade han flera Rover P6/P6B som alla hade det gemensamt att de lämnade Bengts garage i klart bättre skick än när de rullade in. Bengt var en händig och mångkunnig man som oftast såg problem som utmaningar.

En annan bilmodell som Bengt gillade var Ford Consul och Zephyr. Han hade under flera år en herr-



Bengt Wallén laddar upp godsaker i "Klubb-Shopen" (Ekolsunds Vårdshus vid RCoS Vårally juni 2007).

möte i Vittinge. På vägen dit hade han närbildkontakt med en älg, men det enda som blev skadat var ett strålkastarglas - Bengt var oftast en "turgubbe"! Bengt är oss veterligen den enda Roverägare som fått stenskott i bakrutan. Det hände hemma på Logvägen då en av kommunens gatsopningsmaskiner slängde iväg en sten in i Bengts trädgård. Det blev bara glaskross av rutan. Han fick låna en begagnad ruta av en medlem med en avställd bil. Typiskt Bengt är att då han själv fick tag i en fabriksny ruta lämnade han tillbaka den till medlemmen och behöll själv den begagnade.

Bengt hade ett förflutet som flygtekniker och tog avtalspension

gårdsvagn som han var nästan ensam om i Sverige - en Ford Consul MkII Farnham Estate.

Många trevliga klubbmöten hölls på Logvägen där Anna-Lisas goda mackor avnjöts. Men så småningom blev tyvärr Anna-Lisa sjuk och huset på Logvägen såldes.

Lägenheten på Bättringsvägen (jo den heter faktiskt så) gjorde att Bengt var tvungen att avveckla bilhobbyn.

Efter Anna-Lisas bortgång var det inte lika ofta som vi såg till honom på våra Rover-möten.

Tack Bengt för alla trevliga minnen du gett oss.

Lars-Åke Larsson och  
Bengt Alfredsson

# ÅRSMÖTET

Äntligen årsmöte igen. Årsmötena är fyllda av härliga personer och kära återseenden. Vissa personer möter man enbart på årsmötena. På parkeringen kunde man få se väldigt fina Roverbilar. Den äldsta var en P2a från 1946 som Lars Göran Karlsson kom med.



Rover P2 från 1946

Årsmötet i år arrangerades av Göteborgssektionen. Årsmötet avklarades utan drama. Tyvärr har Helena Lindhe valt att lämna styrelsen.

Maten första kvällen var grillat och det var fantastiskt gott.

På lördagen var det dags för rally och Tomas Börjeson hade ordnat att rallydeltagarna fick anstränga sig till sitt yttersta.

Under rallyt har vi kört på vägar som var vackra och intressanta.

Första delen gick över Ödenäsvägen och där har *Hem till byn* spelats in. För den oinvidige så är *Hem till byn* Sveriges mest långlivade TV-serie. Den startade sändas 1971 och visades



Gräfsnäs Anten Järnvägsstation

fram till 2006 med vissa avbrott.

Näväl åter till rallyt! Färden gick upp till Gräfsnäs Antens järnvägsmuseum. En järnvägsstation som låg längs med Västgötabanan (Göteborg till Skara) på ett smalspår, 891 mm, eller tre fot om man hellre gillar fötter. Idag återstår bara en kort sträcka som man kör

ångtåg på under sommartid.

Kort efter dettar har Tomas satt upp



Tomas klurar

en första kontroll vid Gräfsnäs slottsruin. Många känner till att på Gräfsnäs bodde Margareta Eriksdotter som sedemera skulle gifta sig med Gustav Vasa. Detta var inte en av frågorna utan Tomas hade tre kluriga frågor som rallydeltagarna fick grunna på. En av frågorna kom att fälla avgörandet i rallyt när vinnaren skulle koras.

Efter Gräfsnäs har rallydeltagarna kört längs med den vackra Långaredsvägen upp till Sollebrunn, och

nostalgimacken som Sven Liljekvist drivit både som en riktig mack under mågna år och som han och hans fru driver som en nostalgimack sedan 2011.

Förutom att Sven underhöll oss



Sven i berättartagen

med mackens historia så hade han härliga historier om bl.a. "källe". Vilken fantastiskt mack. Tusen tack Sven för att vi fick besöka dig.

Sven visade även upp sina fantastiska bilar. Bl.a. visar Sven upp Picko Trobergs Trehjuling.

Sven har många fina bilar och de är



Pickos Trehjuling

som British Motor Meet gått av stapeln i Alingsås så har Sven vunnit med någon av sina fina bilar.

Förra årsmötet bjöd även på en fin mack under rallyrundan och vilket arbete som läggs ner för att bevara dessa mackar.

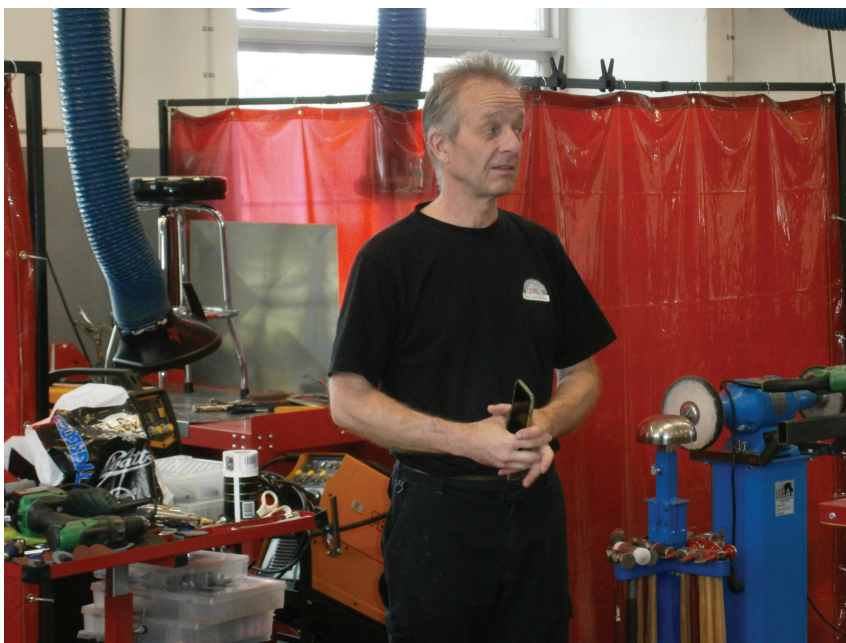
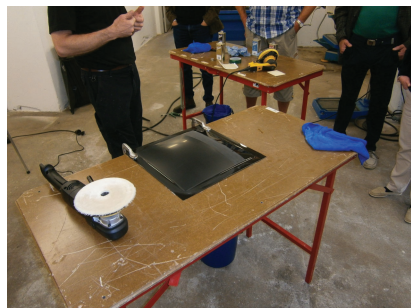
Efter att rallydeltagarna suttit upp igen och med förnyad energi så var nästa sträcka mot lunchen och leta ledtrådar längs med vägen.

En av Tomas kluriga frågor var högaktuell. *Fråga 4: Vad är meningen med Livet, Universum och allting.* För de som läst Douglas Adams bok *Lifarens Guide till Galaxen* så var svaret givet annars hade det bara varit att kolla på vägnumret som ju var väg 42.

Lunch på Vänga kvarn. Vilken vacker plats Vänga kvarn är. Jag tror många, inklusive undertecknad med

fru kommer att åter fara till Vänga kvarn.

Efter lunchen for vi åstad till Borgstena där Christer på Verktygsboden gav oss en föreläsning om polering. Helt otroligt att se ett proffs polera. Jag tror jag skall våga lite mer när jag polerar min P6a eller min Coupé och sen gäller det att skaffa



Christer på Verktygsboden föreläser om polering

rätt produkter.

I lokalen i Borgstena stod även Lars Edwardssons nyförvärv en Rover P6 NADA. NADA står för North American Dollar Area.



P6 NADA

Många var trötta efter ett långt rally och när sista sträckan via Sandhult, Sjömarken och Sandared var avklarad så var det bara tre frågor kvar när de kom tillbaka till Hindås.

På kvällen var det middag. Våldigt god mat igen men för min del så var den grillade maten på fredagen



oslagbar denna helg.

En fördel med att åka på årsmöte är att man får se så många fina Roverbilar. I år fanns det 14 Roverbilar förutom Rover P2 även Torsten och Björns fina Rover P4or.

Ytterligare skönheter var Christer och



Torstens P4a



Christers SD 1a



Björns P4a



Mats P6a och i bakgrunden en gul Rover 75

Lars Rover SD 1 samt Mats P6a och Stefan och Annalisas gula Rover 75



Lars SD 1a

När Tomas och jag räknat svaren så hade vi fått fram ett vinnande team.

Vinnare blev Björn Wennerberg och Per Hahn. De hade gissat/bedömt att vikten på den burk med skuvor vägde 3 kg. Rätt svar var 4,1 kg. Två på rallyt blev Stefan och Annalisa Blomberg. De hade lika många rätt som Björn och Per men de hade gissat 1,9 kg. De som kom närmast på att gissa rätt på vikten var Carola och Lars Petterson, de gissade 4 kg.

Fantastisk fina priser hade skänkts till Årsmötet av Lars Edwardsson på Verktygsboden. Tusen tack Lars för dessa fina priser och för presentationen i Borgstena.

Anders

# DJÄVULEN LIGGER I DETALJERNA

När Rover började gå lite knackigt en bit ut på 2000-talet, bestämde sig företaget för att försöka öka lönsamheten för varje sålda bil. Träinteriören ersattes av plastpanel med träimitation. Emblemerna försvann från D-stolparna liksom emblemet på skuffen, som integrerades i handtaget. Vikingaskeppet som var ingjutet i nackstöden försvann också. Bland annat.

Djävulen ligger i detaljerna, sägs det. Det var rätt många såna som åkte på stryk tack vare Rovers sparprogram Project Drive, som lanserades i början av år 2001. Detaljer som ansågs vara onödigt fördyrande, skulle bytas ut mot billigare delar. Mot slutet av 2001 var Project Drive implementerad fullt och helt i produktionen.

## Motorbyte 2003

En ändring i Rovers modellprogram som vi kan nämna, även om den inte var en del av Project Drive, är turbomotor som ersatte den mindre V6:an från 2003 års modeller. Den fyrcylindriga 1,8-litersmotorn har sina fördelar, bland annat bättre vridmoment från låga varvtal. Dess stora svaghet är dock topplocks-packningen. Vissa spricker, medan andra klarar sig genom bilens levnadstid. Min egen bil fick ny topplockspackning för några år sedan.

Det hände dock något som jag vill berätta om, så att andra inte behöver göra samma misstag. Eftersom motorn inte kom upp i rätt arbetstemperatur en kall vårväll, insåg jag att det var dags att byta termostat. Mekonomen slog på registreringsnumret och sålde mig en termostat för 350 kronor, som jag lade i passagerarsätet innan jag lämnade bilen hos en verkstad. När jag sedan hämtade bilen, rusade temperaturmätaren mot det röda. Men jag stannade innan nålen nådde hela vägen upp. Det blev en långsam färd med många pauser tillbaka till verkstaden, som bytte tillbaka till den defekta termostaten. När jag sedan åkte iväg igen, drog inte motorn som den skulle och den lät illa. Jag tänkte "är det 200 hästkrafter-trimningen som har tagit ut sin rätt? Eller är det topplockspackningen som har brustit igen?"

Sala Bilteknik kunde veckan efter konstatera att det var slangen till luftinsuget som hade lossnat. Puh. Men köp inte termostat hos Mekonomen.

## Detaljerna

Åter till detaljerna. Vad gäller trälisterna som ersattes av plastpanel, lade jag själv inte märke till att de var av plast när jag köpte min 2004 Rover 75 1,8 Turbo. Eftersom jag dammsög nätet efter information om min nya bil, upptäckte jag Project Drive. Det ena som avslöjar plastpanelen är texten AIRBAG på passagerarsidan, som



Plastpanel



Träpanel

sitter på en egen badge. Det andra är det lilla mellanrummet mellan ventillerna och panelen. Självt är jag oförmögen att se skillnaden enbart på panelens yta. Det som kanske stör mig lite mer, är emblemerna försvann från nackstöden, C-stolparna och bagagerumsluckan. Det är också lite tråkigt att Rover monterade de mindre sidospeglarna från de mindre modellerna. De är inte lika djupa (eller långa,

beroende på hur man uttrycker sig) som de gamla. Sannantaget får bilen betydligt mer flärd med dessa detaljer, enligt mitt tycke.

När man öppnar handskfacket, svider det lite i ögonen när man ser facket för servicehäftet av genomskinlig plast. Facket av läder i de tidigare modellerna känns betydligt lyxigare. Om ni delar min uppfattning, ska Mike Kelland erbjuda riktiga läderfack för en ringa summa pengar. De säljs via Roverklubbens hemsida.

Flera detaljer man kan nämna är 2.5 Litre-emblemet på höger framskärm, handtaget i taket på passagerarsidan, logotypen ingjuten i nyckelns plasthölje och domkraftens handtag. Allt försvann med Project Drive.

Något av det mest obegripliga är borttagandet av anti krängningsstolpen från underredet bak. Det är något jag tycker mig känna av när jag tar mig genom skarpa kurvor med fullastad bil, det vill säga sambo och mat för två veckors semester i Norge.

I min bil har jag monterat äkta träpanel och nackstöd med logotype från en skrotad pre-2001, för att få tillbaka något av den förlorade flärd. Men jag har insett att det inte är någon större mening i att fortsätta programmet. Då skulle jag ju min 2004 års modell inte längre vara original.

Bilarna från slutet av 2001 och framåt är också Rover-historia! Vill du veta mer? Googla i så fall på



Träinteriör

"Rover Project Drive", bland träffarna är en forumtråd i [www.the75andztclub.co.uk](http://www.the75andztclub.co.uk)

Erik W Graver

# VÅRRALLY

Årets upplaga orkestrerades av Eric Christensen från Ängelholm. Både rundan på knappa 10 mil och frågorna i anslutning till denna ombesörjdes med bravur av Eric. Det märktes att han var på hemmatrakter.

Rundan gick på små trevliga vägar upp och ner för Hallandsåsens sidor.

Det blev besök i Båstad, Torekov och Hovshallar bl.a.

Det hela startade på Valhall Hotell inne på gamla F10. Ett område som några av deltagarna kände sig hemma på efter att en gång i tiden gjort rekryten på denna flottilj. En av dessa var vår egen CG. (Carl Gustaf Olsson).

Det var samling mellan kl 9 och 10 och 43 morgonpigga i 23 bilar dök upp denna lite småmulna morgon.

Inbjudan hade gått ut till UBCC-south som förra året valde att delta i Roverklubbens vårrally då de inte hann med att göra något eget. Så det var förutom Roverbilar även Jaguarer, Morgan, Triumph, MG, TVR och en liten katt bland Hermelinerna, det kom en Ford Capri från mitten av -60-talet. Även vår vän Hans Örtlund i en Rover 75 anslöt sig efter 32 mils åkande.

Alla hälsades välkomna. Det blev kaffe och macka och information om dagens begivenhet. Alla fick var sin påse chips från Bjäre Chips som välvilligt skänkt några lådor av sina chips. Lite reskost under turen på Bjärehalvön.

Sedan begav sig alla iväg ut i den allt mer sommarlika dagen. Det blev både glass och kaffe med våffla under resan för deltagarna innan de kom till baka till utgångspunkten. Några hade valt att bara åka och inte svara på frågor medan andra hade ansträngt sig för att hitta alla svar. Synd bara att



Starten i Ängelholm



Segrade gjorde Fredrik och Tina Kivivuori från Hässleholm i en MG TF som erhöll en påse med Rakabajsare och rötkorv från Heberleins i Förslöv.

ingen tog sig tid att stanna i Karstorp och titta in på Bilgården och deras bilmuseum med ett antal tävlings Mini och lite andra roliga bilar från en svunnen tid. Alla vände hemåt efter en skön dag på Bjärehalvön. Ett stort tack till Eric Christiansen från Ängelholm för allt arbete med att arrangera

detta Vårrally och till sponsorerna Bjäre Chips och Heberleins Chark.

Som tvåa kom Kim och Cacka Andersson från Munka Ljungby i en Jaguar S-type 4.0 och som trea kom Göran Johansson från Munka Ljungby i en Triumph TR 250.

Hälsningar Tomas Vemmenby

# TIPS OM ROVER 75

## **Filterseparation – fyll aldrig tanken helt**

Ang: Rover 75 1,8 T. Min Rovermekaniker (Roverutbildad) sade apropå separation av filter (I ena brunnen under baksätet, som man brukar förebygga med ett clip), att man aldrig skall fylla tanken helt för att undvika detta. Speciellt sommartid är temperaturskillnaden mellan den kalla bensinen som pumpas upp ur underjorden och sommartemperaturen utomhus mycket stor. Detta gör att bensinen börjar expandera mycket sedan den kommit in i bilens tank. Allra senast skall man sluta tanka efter första klicket, när påfyllningshandtaget slagit av. Det har hänt att folk tankat, gått in för att betala, kommit ut, bilen har inte startat p.g.a. filterseparation i samband med detta.

## **Undvik rost i motorhuvskanterna längst fram**

På min förra Rover 75 (V6:a), hände det att framkanterna, på lägsta punkterna i kanterna längst fram på motorhuvorna började rosta. Detta beror på att fukt samlas längst ut i kanterna, som är de lägsta punkterna. Undvik detta genom att spruta in olja genom hörnhålen undertill i motorhuvorna. Upprepa med jämna mellanrum.

## **Underredesbehandling lönar sig verkligen**

På min förra Rover 75 (V6) började kanterna (utåt) speciellt i vänstra hjulhuset baktill rosta (Antar att det är speciellt utsatt p.g.a. ständiga duschar från mötande trafik). Samma gällde för nedersta tröskellådorna under fram- och bakdörrarna.

På min nuvarande Rover 75 1,8 T har jag därför haft min Rovermekaniker att spruta skärmkanterna från insidan, hela underredet inklusive inne i tröskellådorna och rambalkarna. Något man också speciellt skall se efter och spruta med rostskydd är bromsledningarna. Gör du detta kan bilen förbli som ny genom åren. Rostskyddsmedel kan köpas (billigt) på sprutflaskor i biltillbehörfärre. Rostskyddsmedlet skall vara oljebaserat för att tränga ut och utestänga fukten och kunna förbättras efterhand.

För att rostskydda tröskellådorna,

skall man borra hål undertill, som sedan pluggas med plastpluggar. Angående rambalkarna samma sak. Kanske det också är idé att spruta nederst i dörrarna.

## **Rover 75 1,8 T – startmotorn startar inte - ärgad kontakt**

Du sätter dig i din fina Rover, vrider om startnyckeln. Inte ett knäpp. Startmotorn går inte runt. På baksidan av motorn sitter startmotorn mot kupén. Sett bakifrån finns en liten elkontakt för elledning (2 har jag för mig) uppe i startmotorns högra sida. 99,9 % chans att det är denna kontakt som har ärgat (litet bleck nere/honkontakt i lösa delen). Anti-korrosionsspray är alltid bra att ha i bilen, liksom kontaktspray. Börja alltid där det är enklast att åtgärda om något inte fungerar. Möjligheten att det är fråga om en ärgad kontakt är mycket stor.

## **Rover 75 1,8 T – bensinpumpen fungerar inte – ärgad kontakt**

Du sätter dig i din fina Rover (som ny) en vacker morgon, vrider om startmotorn, som snurrar runt. Motorn startar inte. Du kallar på din mekaniker (Roverutbildad) och meddelar honom din intuition att det säkert är bensinpumpen. Han kommer och säger att det inte är bensinpumpen ” de går nästan aldrig sönder”. Jaha då! Vi kollar alla säkringar. (för innekontakterna under handskfacket finns säkringsbeskrivning i instruktionsboken där även en säkringstång finns. (flytta den till säkringsdosan i motorrummet). ”Håll i rödsprit i tanken”. Startförsök – inget händer. Jag har lärt mig att man alltid skall starta felsökning på det enklaste, mest lätt-åtgärdade stället. T.ex. för att kolla om det är bensinpumpen – lyssna i tanköppningen eller vid högra sidan av baksätet. Jag utgick ifrån att bensinpumpen sitter baktill under bilen (Det gör den på min Rolls Royce) och därför är knepig att kolla och åtgärda mitt i vintern inne på gården. Den sitter alltså under baksätesspassagerarnas säte till höger.

För att göra en lång historia kort. Jag lät bärga bilen till en MECA-verkstad, som sade sig ha analys-

grejor som passade. Mycket riktigt. De konstaterade att el gick fram till bensinpumpen, men inte till bensinpumpen.

Jag beställer ny (gammal) startmotor från Amazon Spares/Harry i Hull. Han levererar fel pump, jag returnerar. Blev lovad återbetalning för pumpen (som ännu inte synt till). Under tiden beställer jag och får rätt pump (koden står ovanpå pumpen). Jag beställer under tiden ny/gammal pump från Bradford Auto Spares /Steve Tempest i England. Snabb leverans, inga problem. Pumpen byts och för säkerhets skull monteras ett filter-clip för filterhållaren (i den andra baksätetsbrunnen). Det har tydligen hänt att filterdelar har separerat utan detta.

Bilen går bra i två månader. Sedan händer det igen. Nu inser jag att det inte är fel på pumpen (den gamla visade sig snurra hur bra som helst när vi tog ur den ur infästningen - så nu har jag två fungerande pumpar.

Jag ber nu min egen mekaniker kolla kontakten till pumpen under läderbaksätet (enkelt att avlägsna- trycka bakåt i framkanten dra uppåt i bak-kanten). Han konstaterar att honkontakten (till elen) är ärgad. Han skrapar med en liten skruvmejsel. Vi sprejar med anti-korrosionsspray och sedan olja/kontaktspray. Bilen startar, går oklanderligt igen. Vi är båda övertygade om att jag aldrig mer kommer att ha problem med detta. Saken är nu den, att äventyret sträckte sig över 2 månaders väntan och kostade mig drygt 6000 kr. Det var bara en ärgad kontakt!!! Jag fick igen lära mig att lita på mitt eget omdöme.

Elkontakten till bensinpumpen har (var det nu) 6 eller 8 kontaktstift/honor dvs alla möjliga styr och kontrollfunktioner (På äldre bilar skulle det bara varit två. Enklare att kolla/testa - suck). MECA brydde sig alltså inte/förstod inte att rengöra kontaktdelarna vid installationen av den nyinköpta pumpen.

Jag hade stor hjälp i processen med råd och information av Tomas Börjeson på Roverklubben. Stort tack Tomas för det.

Erik Holländer

# Rover klubbens Årstræf - 2018

Fredag d. 31.august - Lørdag d. 01 - Søndag d. 02. september.  
Afholdes med base på Kerteminde DanHostel og det Nordøstlige Fyn



## INVITATION



# BRITISH MOTOR MEET

*The Motor Meet for Hjo!*

Planeringen av 2018 års British Motor Meet har börjat. Efter två år på Karlsborgs fästning återvänder Sveriges största event för engelska fordon till Hjo, vilket framgår av loggan ovan. Evenemanget äger rum i Hjo stadspark den 3:e – 5:e augusti 2018.

En förening, BRITISH MOTOR MEET, har bildats vilket innebär att platsen för evenemanget fortsättningsvis kommer att vara Hjo. Alla motordrivna brittiska fordon är välkomna att delta. Vi ser därför gärna att också brittiska traktorer, motorcyklar, scooters och t.o.m. ångdrivna brittiska lokomobiler anmäls att delta. Deltagandet är dessutom gratis.

Hemsida: [www.britishmotormeet.se](http://www.britishmotormeet.se)

## British Car Meet som arrangerades mellan 1998-2009, gör comeback under 2018!

British Car Meet äger rum från fredag den 6 juli till söndag 8 juli i Borgholm.

### **Fredag 6 juli**

Samling, incheckning och en brittiskinspirerad välkomstmiddag på Lundgrens garage.

### **Lördag 7 juli**

Brittiska skönheter kommer stå längs Storgatan och i Societetsparken i Borgholm. Stan kommer att smyckas med brittiska flaggor, gatunamnen ändras för dagen till bekanta gatunamn från London, butikerna skyltar i

rött, vitt och blått och brittisk musik hörs överallt.

Träffen inleds med att säckpipsbandet "Pipes & Drums of the 1st Royal Engineers" spelar med ett stopp på torget. Därefter är det Bosse "Bildoktorn" Andersson som tar över mikrofonen, och håller oss informerade under dagen, på sitt underhållande och kunniga sätt. Bilutställningen avrundas med att säckpipsbandet Pipes&Drums åter spelar och efter dem tar svenska Beatles "Liverpool" över och ger en

konsert på torget. Sedan följer en defileringsutövning ut ur Borgholm till Bildoktorns kunniga vägledning, innan ekipagen åker ut på en rallyrunda, med stopp för te och scones. Lördagen avslutas med middag på Strand Hotell inkluderat en del brittiska galenskap.

### **Söndag 8 juli**

Hela träffen avslutas med en rallyrunda längs de vackra öländska vägarna, med stopp för lunch innan deltagarna skiljs åt.

Hemsida: [www.britishcarmeet.se](http://www.britishcarmeet.se)

## TILL SALU

Till Rover 3500 och 2000 Inredning, bucksin (1974) stolar -säten, nackstöd, armstöd. Sand -säten, stolar, nackstöd fram+bak, dåliga dörrsidor till båda sätterna. Handsfack, innertak, instrumentbräda, ovan+underdelar. Nyklädda dörrsidor i svart, mkt fina. Rostylefälgar, utan däck, samt några med 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 motorbasenhet, 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. 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 centerblem, 15 tum. Multiinstrument, 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.

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

Tel: 0707143766

### **Säljes:**

Delar till Rover P5, 3L, Coupe ca -66.

Finns i stort ett helt objekt P5 i delar och en kaross med mycket bra plåt för den som skall svetsa på sin Kaross.

- Karossen med registerpapper.

Vänsterstyrd .

- Motorn är renoverad Mark 2, och extra block

- Framram med hjulupphängning, Ej rostskadad . 2 st.

- Bakskärmar närmast NOS

- Fram- och bakstötffångare

- Bakaxel, växellåda och överväxellåda.

- Kromlister och andra.

- Röd inredning

Finns i Upplands Väsby. Flera bilder kan sändas

Ring 070-310 61 22 eller

mejla

[hans@mickos.se](mailto:hans@mickos.se)



## 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

## Träffar

### 6 juni

Motorhistoriska dagen  
Se länk på Roverklubbens hemsida

### 16 juni

British Motor Meet i Alingsåsparken Alingsås. Uppställning kl 1000. anmälan för bilar till [apark.kultur@gmail.com](mailto:apark.kultur@gmail.com).

### 17 juni

Sofiero Classic, Helsingborg [sofieroclassic.se](http://sofieroclassic.se)

### 6 - 8 juli

British Car Meet  
[www.britishcarmeet.se](http://www.britishcarmeet.se)

### 21 juli

Thulinträffen, Landskrona  
anmälan till Tomas Vemmenby [tomas.vemmenby@gmail.com](mailto:tomas.vemmenby@gmail.com)

### 30 juli - 5 augusti

Classic Car Week Rättvik  
[www.classiccarweek.com](http://www.classiccarweek.com)

### 6 augusti

Brittiska dagen i Arvika  
[www.arvikafordon.nu/pa-gang.html](http://www.arvikafordon.nu/pa-gang.html)

### 3 - 5 augusti

British Motor Meet i Hjo  
<http://www.britishmotormeet.se>

### 26 augusti

Eskilstuna Veterandag

## Utrikes Träffar

### 10 juni

Gavnö, Danmark  
[www.gavnoe.dk](http://www.gavnoe.dk)

### 17 - 19 augusti

Made in Great Britain. Vorbasse (Billund). Jylland.  
[www.made-in-gb.dk](http://www.made-in-gb.dk)

### 31 augusti - 2 september

Danska roverklubbens årsmöte.  
Se sidan 23. Det finns mer information på hemsidan.



1. 1957 Rover 75, nybesiktigad bra skick Pris 32000 kr
2. 1970 Rover 2000SC avställd bra objekt Pris 8000 kr
3. 2000 Rover 75 2,5 l avställd men besiktigad t.o.m.31/12 Pris 7000 kr
4. 2001 Rover 75 2,5 Tourer, manuell, helservice (inkl. kamremsbyte) hos English Car Care för 18600 kr. Pris 23000 kr. Ring för mer info Tel: 0410-23083. Lars Hågeman

## Säljes

### Rover 3500 - 1972



Automat Tobacco Leaf. 40 år i min ägo. Dags att ta adjö.  
Fin bil som fungerar riktigt bra. Utrustad med Holley 2 port på Offenhausers insug. Har ett soltak som aldrig blev monterat. Fästen för reservhjul på bagageluckan finns. Kromade sparskydd. Dragkrok. Original Roverfälgar, kromade mm. Prisdé 45 000 kr, men ge gärna ett bud.

Lars Johansson, 0707-44 49 49.  
[larsjohanson2010@hotmail.com](mailto:larsjohanson2010@hotmail.com)



### Fälgar

Rover original aluminiumfälgar i mycket gott skick med sommardäck 195x65 R15. Mönsterdjup 5.0mm. och 6.0 mm. på däck. Har suttit på min Rover 600. Avhämtning i Kungsbacka. Pris 1200:- el. högstbjud. Har Swish.

Anders Hjelmström

E-post: [minicab75@gmail.com](mailto:minicab75@gmail.com)  
Tel. 0707-40 60 64



### Dimljus

Rover 600 Dimljus ett Par. Original Fram Vänster & Höger. Hela och fungerade i fint skick. Ej spruckna i glaset. Skroten tar ca 350:-/st Säljes i par. Avhämtning i Kungsbacka eller skickas emot fraktkostnad. Pris 450:- el. högstbjud. Har Swish.

Anders Hjelmström

E-post: [minicab75@gmail.com](mailto:minicab75@gmail.com)  
Tel. 0707-40 60 64

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

## Hur är VIS-motorerna förbättrade?

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

Mikrokontakterna skruvas på plats och kan ej längre brytas.

Balansmotorn har nu ett oljetätt lager.

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



# Rover 75 ägare, se hit, också!

Är din bilnyckel/-lar defekta? Är tryckknapparna på nyckelskalet, d.v.s. fjärrkontrollknapparna trasiga? Knapparna på nyckelskalet, de man trycker på då man vill låsa eller låsa upp bilen brukar förr eller senare gå sönder. Efter många tryck spricker plasten och blottar elektroniken i innanmätet. Med ett trubbigt föremål kan man genom hålen i skalet i och för sig trycka på elektronikplattans 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

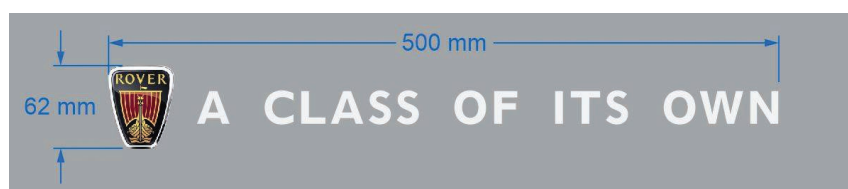
elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också. Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt. Då funktionsprovningen av den nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, 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.

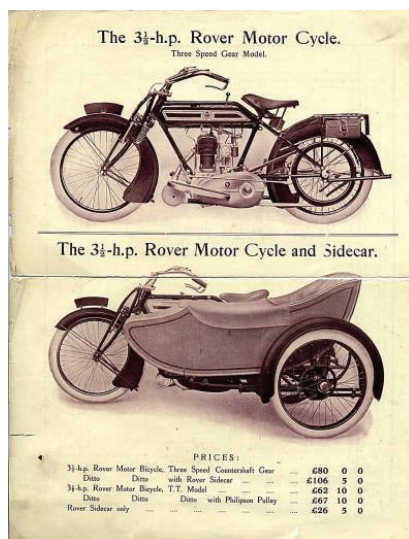
## NY REDAKTÖR

Under våren har nuvarande redaktör valts till ordförande för Göteborgs Motorhistoriska klubb.

Då tiden inte räcker till så finns det möjlighet för dig som gillar att skriva och skapa media.

Hör av dig om du är intresserad. Har du frågor om att vara redaktör så är det bara att höra av sig till Anders.

Kanske kan framtida redaktion vara ett familjesysselsättning.



## 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



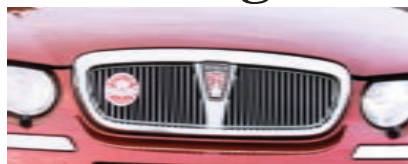
**LUBRICATION ENGINEERS**

**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-annonser**  
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](mailto:roverclubshop@yahoo.se)

och beställ det du önskar.

Eller också direkt via

[www.roverklubben.se](http://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

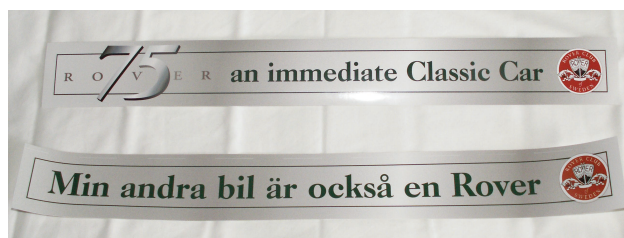
25 kr

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

