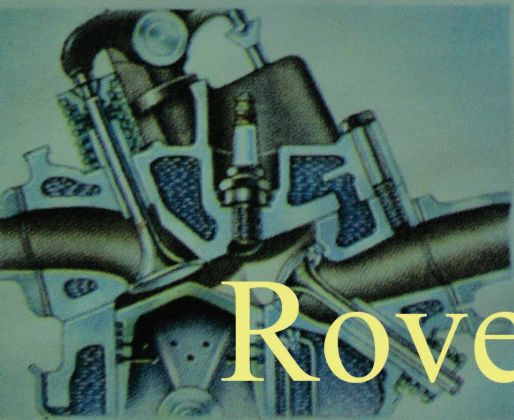
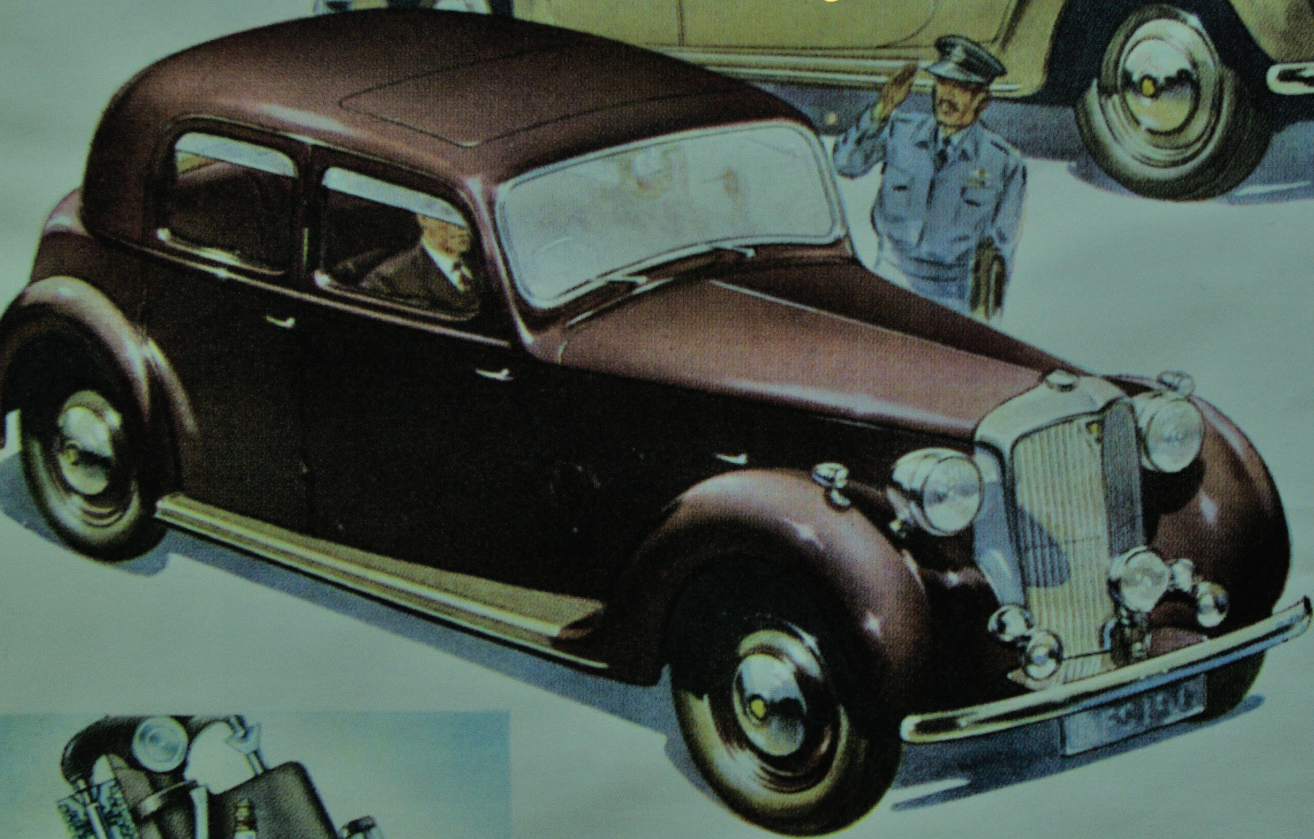


ROVERBLADET

Nummer 109 (Våren 2018) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986

Rover P3 fyller 70 år



Rover P5 fyller 60 år

The new Rover cylinder head design (patent No. 523,668) showing the compact high-efficiency combustion space and generous cooling provision.

Two new Rover engines . . .

The secret of the performance of the new Rover engines lies in the special cylinder head design. It is completely new and an example of advanced thought in a design which will show a real economy in power and economy.



ROVER

VISITORS TO stay and for arranged with country from t

ng your rs have in this ticulars.

One of Britain's Fine Cars — now made finer

Rover Club of Sweden

Ordförande

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

Sekreterare

Helena Lindhe
Box 55
450 72 Rabbalshede
Tel 0702 - 65 06 79
helena@lindesign.se

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

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

Ledamot

Tomas Börjeson
Segeerlindsgatan 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
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
Segeerlindsgatan 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)

Bengt Wallén
Bättringsvägen 6
162 54 Vällingby
Tel 08-36 31 83

Range Rover (1975-)

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

Rover P6 (1964-1976)

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

Rover P6 2000/2200

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

Rover SD1 (1976-1987)

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

Rover 800

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

Rover 75 (1999-2005)

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

Rover 600

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

Rover 200/400

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

Webmaster

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

Rover 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

Kontakta någon av nedanstående om du vill få din Rover besiktigad för MHRF-försäkring.

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

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

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

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

Ordförandens ruta

Det kommer en artikel i Vi Bilägare om Rover SD1 framöver. En journalist kontaktade mig och jag hänvisade till vår kontaktman för modellen. Håll koll på tidningen så du inte missar artikeln.

De nya besiktningssreglerna träder i kraft den 20 maj och bilar som är 50 år gamla eller äldre blir besiktningssbefriade. Det är dock ett krav att en godkänd besiktning får inte vara äldre än två år bakåt i tiden. Det gör tyvärr i mitt fall ett glapp på en månad och det blir då en besiktning i april för min P4.

Vi har vid ett fåtal tillfällen haft snö i Göteborg denna märkliga vinter. Jag skulle köra dottern till Landvetter Flygplats och det blev snöstorm på motorvägen. Normalt tar den turen en kvart, men denna gången tog det två timmar. En olycka längre bort orsakade milslånga köer och det stod helt stilla tidvis. På femtio minuter rörde vi

oss i etapper två kilometer. Folk var ute och promenerade på motorvägen. Några hade roat sig med att göra snögubbar vid vägkanten, vilket framkallade ett stor skratt när vi passerade. Vi kom fram en timma för



sent, men flygplanet var också försenat en timma med landningen och dottern kom med planet som lyfte en halvtimme efter vår ankomst. Det hade varit landningsförbud, när det var som värst.

När frugan och jag var i Stockholm nu i februari tog vi tåget båda vägarna och det fungerade faktiskt perfekt hela vägen denna gången.

Sista månaden har det inte blivit så mycket bilkörning i det tråkiga vädret vi haft.

Se nu till att anmäla dig till årsmötet före 25 mars. Jag hoppas vi ses.

Bert

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Anders Albihn, Bert Rudal, Tomas Börjeson, Björn Wennerberg, Henrik Olsson, Bengt Alfredsson, CG Olsson, Anders Palmqvist och Gunnar Ahlqvist

Manusstopp

Nästa nummer utkommer i juni 2018, manusstopp 15 maj

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.



I detta nummer:

Första Roverbilen	4
National Motorcycle Museum	5
Lite mer från NEC	7
Rover 800 Motorstyrssystem	9
Rover P3 fyller 70 år	11
Om billås, P6 i synnerhet	13
Vinterrally	14
Dölja sitt registreringsnummer	14
Rover P5 fyller 60 år	15
Roadtripp i höstrusket	19
Artiklar och fakta om Rover 75	21
Min Hjulklapp	22
Årsmötet	23
Måttfullt	23
British Motor Meet	24
British Car Meet	24
Träffar	25
Till salu	25
Rover 75 ägare - se hit!	26
MHRF information	27
Klubbshopp	28

Omslaget föreställer:

Annons för Rover P3. Foto Björn Wennerberg. Redigerad av red.

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

1723 Fredrik Holmquist. Hjärnarp

1724 Paul Bray. Byske

1725 Jan Jonsson. Norrköping

1726 Camilla Reimer. Västra Frölunda

1727 Jan Eriksson. Östersund

1728 Peter Ståhl. Trelleborg

1729 Chris Lundgren. Gnesta

1730 Erik Holländer. Sundsvall

1731 Sven Ek. Ekerö

1732 Ralph Gustafsson. Älta

1733 Preben Bailey. Torna-Hällestad

1734 Jan Eidman. Sigtuna

Redaktionen informerar

Gunnar Ahlqvist har gjort en sammanställning för moderna Rover 75 bilar som redovisar vad som skrivits i Roverbladet om dessa bilar genom åren. Har du tid över och kan hjälpa till med sammanställningar liknande det som Gunnar gjort så är redaktionen tacksam för denna hjälp.

Hur är det med träffar ute i landet. På sidan 25 finns en del träffar under året. Känner du till någon träff som borde uppmärksammas? Skicka informationen till redaktionen eller till webbmaster.

Glöm inte att skicka in bilder och text på träffar till redaktionen

Anders

FÖRSTA ROVERBILEN

En liten återblick kan vara på sin plats då och då.

Från 1896 heter företaget the Rover Cycle Company Limited. 1904 beslutade man sig för att även satsa på bilar. Edmund Lewis rekryterades från Daimler och på mindre än sex månader tog han fram en prototyp.

Bilen hade en öppen två personers kaross och fick en motor som vid 900 varv per minut utvecklade 8 hästkrafter.

Karossen byggdes av Hawkins & Peake och bilen kostade 200£ när den kom ut på marknaden i slutet av 1904.

1905 ändrades firmans namn till The Rover Company Limited. Bilarna blev allt mer betydelsefulla.

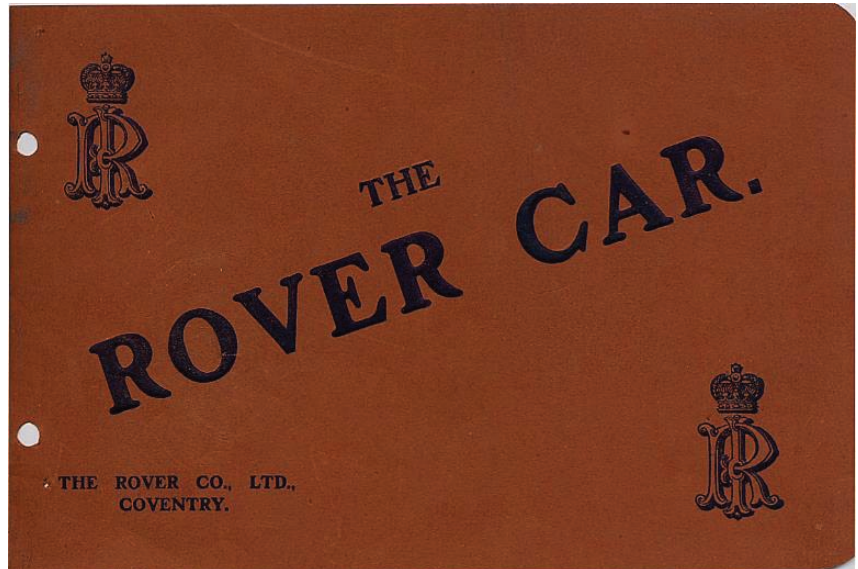
Motorcykeltillverkningen lades ner år 1905.

1905 fick 8hk-bilen sällskap av en bil med 6 hk motor på 780 cc. Denna blev mycket populär och kallades i folkmun ”a 100 guinea car” - en lågprisbil alltså! Modellen tillverkades ända fram till 1912.

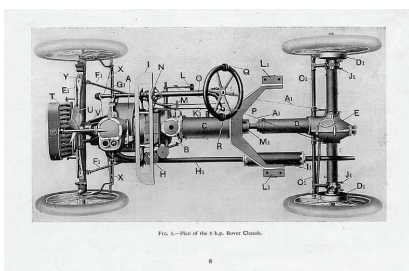
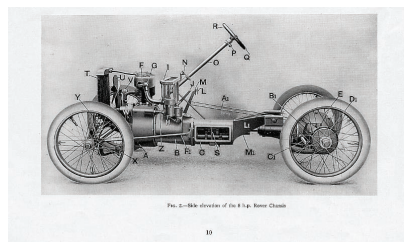
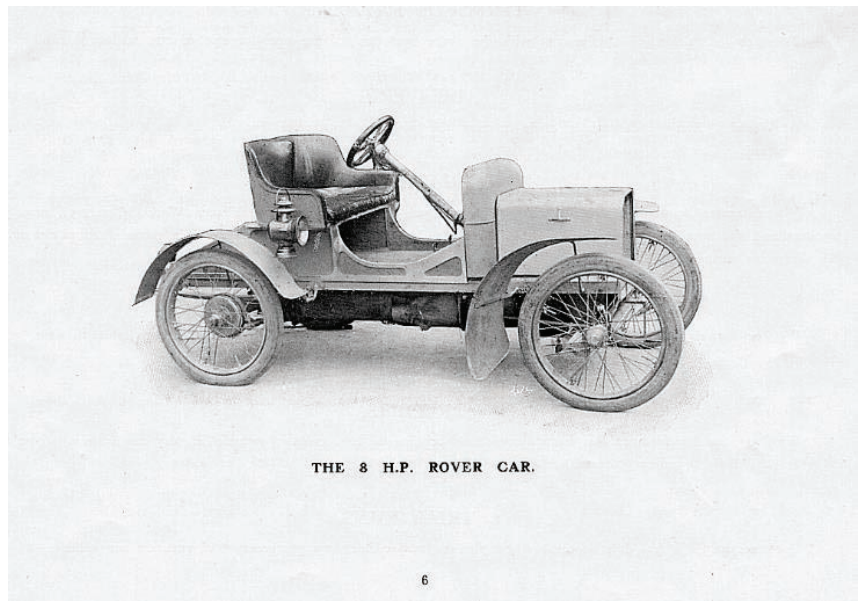
Bilen hade ett okonventionellt chassi, ett Backbonechassie som än idag används av tex. Lotus.

Bilen hade en motorbroms som ändrade hur mycket ventilerna öppnade för att ge extra motorbroms. När ventilerna var helt stängda var motorn som en luftkompressor och fick bakhjulen att sakta ner. Fotbroms fanns som påverkade bakhjulen via en vajer.

Farten för Rover 8 hp var på första växeln ca 13 km/h, andra växeln ca 26 km/h och på tredje växel ca 38 km/h.



Försäljningsbroshyr 1904



Backbonechassie

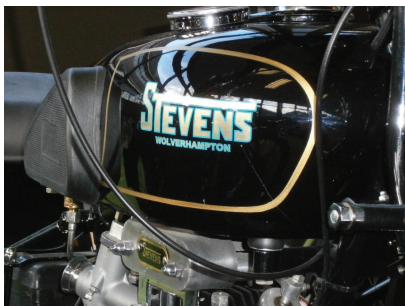


NATIONAL MOTOR CYCLE MUSEUM

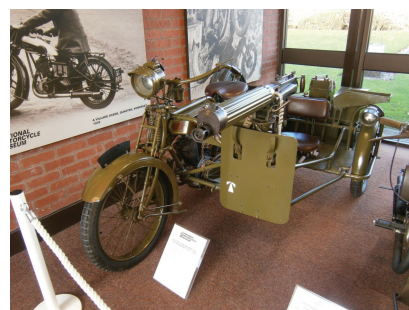
National Motorcycle Museum ligger i Bickenhill, Solihull, ett stenkast från flygplatsen och NEC.

Museet skapades av Mr William Roy Richards och öppnades 1984. Mr William började samla på engelska motorcyklar på 70- talet. När han byggde upp museet så har han gått upp kl 0430 och jobbat fram till kl 0730. För att efter detta göra sig ordning så att han kunde vara på sitt kontor kl 0830. Mr William gillade Norton motorcyklar.

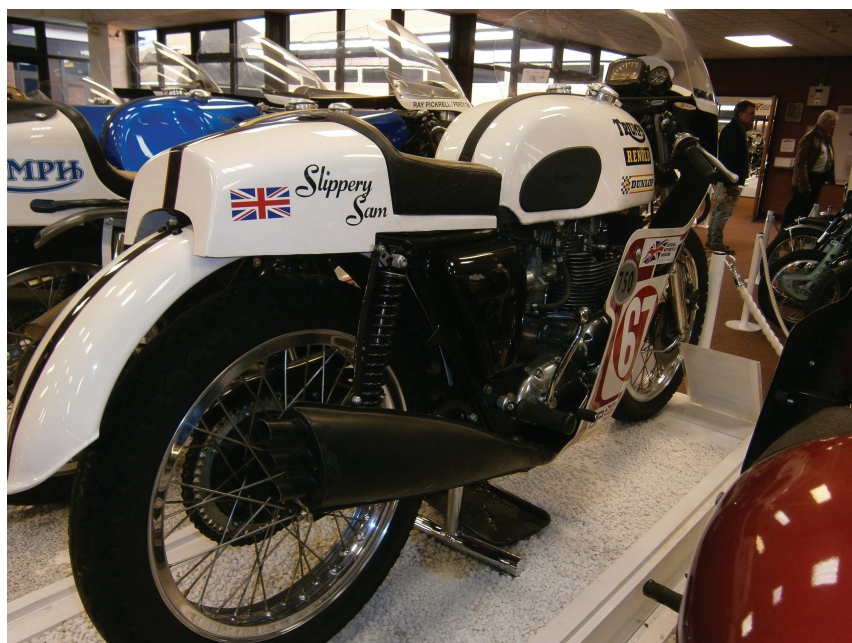
sportvariant och även familjevariant med barnsäte baktill. The Super



Stevens Brothers Ltd.



Busfrö Beware!



Slippery Sam.

Denna gången var mitt andra besök på museet.

Det finns över 1000 motorcyklar i 5 olika hallar. De äldsta motorcyklarna är från 1898 fram till de senaste moderna britiska motorcyklarna. En brand 2003 skadade byggnaderna och ett flertal motorcyklar. Museet har byggts upp igen efter detta. De motorcyklar som skadades i branden har restaurerats.

Rover har producerat över 10 000 motorcyklar under perioden 1903 till 1924. Det finns fyra Rovermotorcyklar på museet. Sen finns en uppsjö av märken man mest känner igen som bilmärken, Humber, Sunbeam, Lea-Francis mfl. Det är ett behagligt museum, man mår bra när man är där och när man är klar.

Det finns mycket att lära sig om motorcyklar. Ex BSA började tillverka trehjuliga mikrobilar år 1929. BSA byggde olika trehjulingar bl.a. en

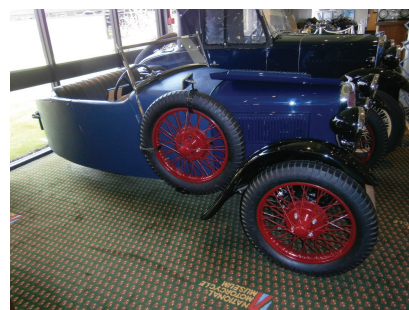
Onslow Special Brand (SOS) hade en slogan 1934 So Obviously Superior. Idag kanske man skulle varit lite mer ödmjuk! Probably the best motorcycle



in the world".

Familjen bakom AJS startade efter konkursen 1931 ett nytt företag 1932, Stevens Brothers Ltd. De började bygga trehjulingar som användes som nyttofordon. Senare började man bygga motorcyklar igen.

Triumph hade en motorcykel som



BSA Three Wheeler från 1932

beskrivs som deras mest hyllade motorcykel, Slippery Sam. Smeknamnet uppstod vid tävling på Bol d'Or då en oljepump havererade och förare och motorcykel blev indränkta i olja. Som tur var, var det inte sista smörjelsen.

När det gäller Rover motorcyklar så hette dessa Rover Imperial. Den första motorcykeln hade 3,5 hästkrafter. Rover sålde över 1000 motorcyklar det första året 1904 men slutade producera motorcyklar året efter för att koncentrera sig på sin "säkerhetscykel".

1910 har Rover byggt en ny motorcykel på 500 kubik. 1913 har Rover byggt en TT- modell.

Rover levererade en 500 kubiks motorcykelmotor till den ryska armén under första världskriget. Efter kriget har Rover producerat motorcyklar med 248 och 348 kubik. En JAP- motor har även använts.

1924 byggde Rover en lättviktare med en 250 kubiks motor.

Då Rover motorcyklar inte sålde så bra upphörde produktionen. Mellan åren 1903 och 1924 producerade Rover mer än 10 000 motorcyklar. Att uppleva dessa motorcyklar och Rovers motorcyklar är ju helt beroende på att personer som Mr William Roy Richards mfl har offrat så mycket för att kunna skapa dessa museum och samlingar.



Rover 250 cc från 1925 ovan och nedan Bilder Tomas Börjeson



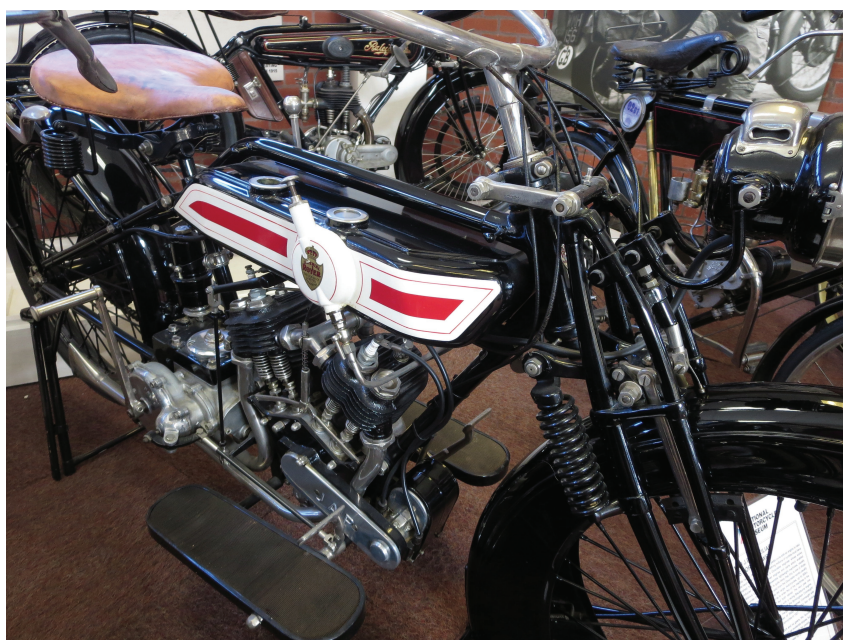
Rover 250 cc, Bild Tomas Börjeson



Rover 250 cc, Bild Tomas Börjeson



Rover 500 cc sidvagn, Bild Tomas Börjeson



Rover 700 cc JAP V- Twin från 1928

LITE MER FRÅN NEC

Jag hann knappt hem från NEC i november innan Roverbladet nr 108 skulle gå i tryck. För nytillkomna lyssnare så är NEC en stor utställning för veteranbilar, sportbilar och entusiastbilar i Birmingham som äger rum varje år i november. Några motorcyklar visades också upp.

I Rover Sport Registers monter visade Ian Glass upp en Marauder 100 med en intressant historia. De har byggts sammanlagt 15 Marauders mellan åren 1950 och 1952. Idag finns det kvar 12 stycken. Den Marauder, KWD 111, som Ian visade upp var ett renoveringsobjekt. Denna bil var den som visades upp på Genevé's motorsalong 1951 i Rovers monter.

Bilen har använts vid racing och tävlat på Goodwood mot bla. Mike Hawthorn.

Under 70- talet var bilen i mycket dåligt skick. och försmäktade i en trädgård i Southend-on-sea.

Under kommande tjugo åren har bilen bytt ägare ett flertal gånger. Till slut har den varit betalning för en skuld till en glasstillverkare i London.

Efter detta har en renovering påbörjats i Derby. Efter att ha spenderat 30 000 pund så har bilen återlämnats till ägaren okörbar och med lågt oljetryck, en knackande motor, fel på styrningen och en massa andra fel. Då ägaren inte fick tillbaka några pengar från "renoveraren" så har bilen stått i ett garage i 15 år och sen ställd utomhus tills nyligen när Ian köpte den.

Vad är då så speciellt med Marauder och vad är kopplingen till Rover? Marauder skapades av tre herrar vid namn George Mackie, Peter Wilks och Spen King som alla jobbade på Rover och som var intresserade av racing. George hade tidigare tävlat men då kört med förkrigsbilar. De behövde en modern racingbil och bestämde sig för att bygga en.

Spen King var kvar på Rover då han höll på med Rovers turbinmotor och senare var han "pappa" till Range Rover.

George och Peter lämnade Rover för att koncentrera sig på att utveckla och tillverka Maraudern först vid Dorrige station (söder om Solihull) och senare i Kenilworth (söder om Coventry).

Projektet visade sig bli för dyrt och



KWD 111

herrarna bestämde sig för att avsluta projektet när de fortfarande kunde betala alla räkningar.

George och Peter återvände till

tjötta. Man riskerar även att köpa upp sig på allehandda bra att ha saker.

I Rover P4 Drivers' Guild såldes kepsar och jag lyckades förvärva en



Rover 800 Mk 1

Rover. Peter var inblandad i utvecklingen av Rover 2000 (P6) och George var chef för Land Rover Special Products.

Fanns det något annat trevligt att titta på i Rovermontrarna.

Rover 800 klubben visade upp några fina Rover 800, bl.a. en mycket fin Mk 1. De gånger man kommer in i en av Roverklubbarnas montrar så riskerar man att fastna i timmar och



Mk 1 interiör

keps med texten P4 Drivers' Guild så att vår ordförande framöver slipper gå runt med en keps med texten Morgan. Han heter ju Bert!



Till salu för 34 000 £

Även bilar såldes på mässan. En Rover P6a var till salu för 34 000 pund. Bilen var omlackad och gummlisten vid bakrutan var inte korrekt isatt.



Rover 620, 1994, Rover Sport Register



Rover 75 klubben



Rover P4 Drivers' Guild



Rover P6, Rovers Sport Register



Rover SD 1 klubben



Rover 200&400 klubben



Rover P3 Grabber Coupé i väntan på att bli klar

Rover 800 motorstyrssystem - “hjärnan” vi vill glömma

Att kalla ett modernt motorstyr-system för “hjärna” är en kraftig överdrift. Men det är ändå oftast en ECU (Electronic Control Unit) vi skyller på när något inte fungerar som önskat på våra bilar från slutet av 1980-talet. Och även om bilelektronik har använts i ökande omfattning ända sedan 1960-talet, blev utvecklingen på 80-talet (en del kallar det invecklingen) extra snabb - framförallt pga avgasreningskraven.

I mina egna bilar av årgångarna 1989 tom 1999 (Fiat Tipo, två Nissan Primera och Rover 75) har hittills inga motorproblem berott på någon ECU utan på “vanliga, hederliga mekaniska fel”. Men nu är läget möjligen annorlunda, eftersom jag blivit ägare till en Rover 820Ti - en modell som har ett lite illasinnat rykte just då det gäller motorns ECU. Bilen går utmärkt, utom på låga varv då den smårycker. Detta kan självklart bero på massor med andra orsaker och jag kommer att försöka “beta av” dessa systematiskt innan jag skyller problemen på motorns ECU! Men det skadar inte att läsa på och kunna något lite om hur 800- seriens motorstyrssystem fungerar och kanske också

hur det kan felsökas. Och det lilla jag lär mig delar jag gärna med mig av till övriga 800-ägare eller andra intresserade – därav dessa rader.

Vilka källor har använts till artikeln?

- * Bilens felkodsystem, handbok för avläsning och diagnostik av C White (Haynes Publishing - utgåva 1998 med svensk text). Boken är generell för i stort sett alla vanliga motorstyrssystem och mycket detaljerad och omfattande, särskilt den del som behandlar respektive bilmärke. Jag lånade boken på närmaste bibliotek, men den bör finnas att köpa (både ny och begagnad).
- * Rover 820, 825 & 827 Repair Manual 1986-1995 (Haynes - finns endast på engelska)
- * Rover CD RAVE Technical Information (bl a verkstadshandbok)
- * Rover 800 Press Launch Information (juli 1986).

Vilket urval av bilmodeller och motortyper har gjorts?

Från Haynes bok (felkodssystem) har jag valt Rover-specifik information som avser Rovers 800- serie samt

därutöver 2-litersmotorer ur M- och T-serierna, som satt i vissa modeller av Rover 200, 400, Montego samt 620 Ti och dessutom i Land Rover Discovery med 2-liters insprutningsmotor. Inga Montego har sålts i Sverige och inte heller Discovery med 2-liters bensinmotor eller Rover 820E (utan katalysator med SPI) har sålts här.

Aktuella styrsystem - vad betyder förkortningarna?

De fyra olika styrsystem som förekommer ovan, samt mer detaljerat i tabellen nedan, är Rover SPi 10CU, Lucas MPi 11 CU, Rover MEMS MPi samt Honda PGM-Fi. Dessa system har också använts för många andra Rovermodeller (1989-1997) från Mini till Rover 623, men det är en annan historia och behandlas inte i den här artikeln. Eftersom Rover SPi inte förekommer på svensksålda 820 och Lucas MPi 11CU endast i de tidigaste årsmodellerna av 820i/Si (Discovery och Range Rovers V8:or 1990-1997 samt även SAAB 900 1989-1993 hade fö Lucas MPi 14CUX eller CU, som är ett snarlikt system) handlar dessa rader egentligen mest om Rover MEMS MPi och Honda PGM Fi. Om PGM Fi kan också konstateras att det förekommer på i stort sett samtliga Honda-modeller från 1985 tom 1990-talet.

Förkortningarna SPI (Single Point Injection - dvs endast en insprutare för hela motorn innebär egentligen en slags elektronisk förgasare) och MPI (Multi Point Injektion - dvs en separat styrd insprutare per cylinder) används generellt av bilbranschen. MEMS är däremot Rovers egna förkortning för Modular Engine Management System.

Vad påverkar de olika styrsystemen?

Lucas MPi 11CU styr endast bränsleinsprutning och tomgångsfunktioner medan Rover SPi 10CU,

Rovermodell	Motorkod	Tillverkningsår	Styrssystem
820E Spi DOHC 820SE Spi DOHC	20HD/M16e	1986-1990	Rover SPi 10CU
820i/Si DOHC kat Montego 2,0 EFI kat Montego 2,0 EFI auto kat	20HD-M16 20HF51 20HF52	1988-1990 1990-1992	Lucas MPi 11CU
220 2,0 DOHC 16V kat 420 2,0 DOHC 16V kat Montego 2,0 EFI Montego 2,0 EFI auto Land Rover Discovery Mpi 2,0 20HD DOHC 16V	20M4 M16 20HE36 20HE37 M16i	1991-1994 1989-1992 1993-1995	Rover MEMS MPi
220 2,0 DOHC 16V kat 420 2,0 DOHC 16V kat 820i 2,0 DOHC 16V kat 820 2,0 DOHC 16V Land Rover Discovery 2,0 Mpi DOHC 16V	20T4 T16 20T4 20T4 20T4	1992-1996 1992-1997 1991-1996 1996-1997 1995-1997	Rover MEMS MPi
220 2,0 DOHC 16V turbo kat 420 2,0 DOHC 16V turbo kat 620 2,0 DOHC 16V turbo kat 820 2,0 DOHC 16V turbo kat	20T4 T16 20T4	1992-1996 1992-1997 1994-1997 1992-1997	Rover MEMS MPi
825 Sterling V6	KV6	1996-1997	Rover MEMS MPi
825i V6 SOHC 24V Sterling V6 SOHC 24V 827i V6 SOHC 24V 827i V6 SOHC 24V kat 827i V6 SOHC 24V kat	V6 2,5 V6 2,5 V6 2,7 V6 2,7 V6 2,7	1986-1988 1986-1988 1988-1991 1988-1991 1991-1996	Honda PGM-Fi



Det började med en bild i en Rover-broschyr...

PGM-Fi och MEMS dessutom styr motorns primärtändning. MEMS har i vissa fall kopplingar till luftkonditionering och elbakruta och PGM-Fi har koppling till den automatiska växellådan (i förekommande fall).

Självdjagnosfunktion och Nödprogram - vad är det?

Självdjagnos innebär att styrmodulen kontinuerligt bevakar signalerna från vissa enheter (bl a givare) och jämför med en tabell av förbestämda värden. Vid avvikelser lagrar styrmodulen felkoder i sitt minne, men det gäller självklart endast för de situationer som förutsetts i programvaran eller där det finns en felkod. Samtliga styrsystem har nödprogram (kallas ibland "linka-hem-läge") som startas då vissa förutbestämda fel upptäcks. Nödprogrammet gör att styrmodulen går över till förprogrammerade grundvärden som ger möjlighet att för egen maskin köra till verkstad för reparation eller test. Efter att felet avhjälpats återgår styrmodulen till normaldrift. En s k adaptiv funktion anpassar dessutom inprogrammerade värden efter körstil och motorslitage.

Honda PGM-Fi

Styrmodulen sitter antingen under förarsätet eller täckt av en plåtkåpa under passagerarplatsens matta. En varningslampa på instrumentpanelen är tänd några sekunder efter start för att visa att systemet fungerar. Om den tänds under körning har ett fel uppstått. Systemet kan visa 28 olika tvåsiffriga felkoder. Årsmodeller före ca 1992 visar felkoder direkt på styrmodulen där det då finns två lysdioder (röd och gul) tillsammans med varningslampan på instrumentpanelen. Efter ca 1992 finns endast

varningslampan på instrumentpanelen och dessutom finns ett diagnosuttag (under instrumentpanelen) som endast används för att hämta blinkkoder. Felkoder kan raderas genom att

ta ut en viss säkring under minst 10 sekunder. PGM-Fi kan inte visa felkoder med s k felkodsläsare! Jag redogör inte här för de olika felkoderna eller vad de innebär (det blir för omfattande) utan rekommenderar att du skaffar lämplig litteratur (se "Källor" ovan).

Lucas MPi 11CU

Styrmodulen sitter antingen under förarsätet eller täckt av en plåtkåpa under passagerarplatsens matta. Lucas har inget permanentminne varför alla felkoder försvinner då batteriet kopplas bort. Dessutom kommer styrsystemet att starta med de förprogrammerade värdena efter att batteriet på nytt kopplas in - en klar nackdel. Det tar minst 30 minuter och ett varierande körschema från kall motor att åter "lära" styrsystemet anpassade värden. I övrigt se Rover MEMS nedan.

Rover MEMS MPI

Styrmodulen sitter nära batteriet eller



Styrenheterna är oavsett modell en aluminiumbox med kabelanslutning.

MEMS har permanentminne och sparar information även om batteriet kopplas bort. För MEMS kan fel (egentliga nummerade koder används ej) endast läsas och raderas med Rover original felkodsavläsare (egentligen en PC med specialanpassad mjukvara samt en anslutning till bilen - kallas Rover Testbook). Det innebär att 800-ägare med MEMS styrsystem behöver anlita sin verkstad för alla sådana-frågor. Samma "dystra" information får du i Haynes verkstadshandbok - kontakta verkstaden för test av ECU samt övriga komponenter i motorstyrsystemet. Jag har själv erfarenhet av en "allbilsverkstad" som med bestämdhet hävdade att de kunde läsa felkoder på alla Rover 800. När jag väl kom dit fanns inte ens en kabeladapter som passade och definitivt ingen dator med rätt programvara!



...och slutade med en Rover 820ti.

Det är med andra ord viktigt att hålla sig väl med sin Roververkstad.

Du undrar naturligtvis hur det gick med just min 820ti och dess ojämna varvtal? Just när detta skrivs är bilen avställd medan en annan Rover prioriteras i garaget - jag ber alltså att få återkomma med resultatet vid senare tillfälle.

Bengt Alfredsson



Rover P3 fyller 70 år

One of Britains fine cars – Now made finer, kunde man läsa i Rovers brochyren 1948.

I mitten av fyrtioalet började Rovers designteam under ledning av bröderna Wilks arbeta med ett facelift av modellen P2 som ju härstammade från tiden före 2 världskriget. Bröderna Wilks sneglade ganska ohämmat på den nya världen dvs. USA men insåg att man behövde någonting som kunde vara en övergång mellan Rovers traditioner och det nya moderna formspråket.

Ett av de fordon som man tittade på var Studebaker vars designer Raymond Loewy gjort sig ett gott namn i bilkretsar. Därom kanske någon skriver om när Rover P4 fyller 70 år.

Övergångsmodellen blev P3 en mycket traditionell bil, där en sann engelsman känner igen sig som i sitt hemmabibliotek, men med en hel del nya lösningar. Under de 26 år jag haft min P3 har jag både förvånats och förtjusats över goda och tossiga lösningar. Ibland har konstruktionsavdelningen vunnit över kvartalsnissarna och ibland blev det tvärtom. För att vara en övergångsmodell som levde mindre än två år och med bara drygt 9000 exemplar byggda, fanns det mycket nytt att hitta om man tittar under skalet.

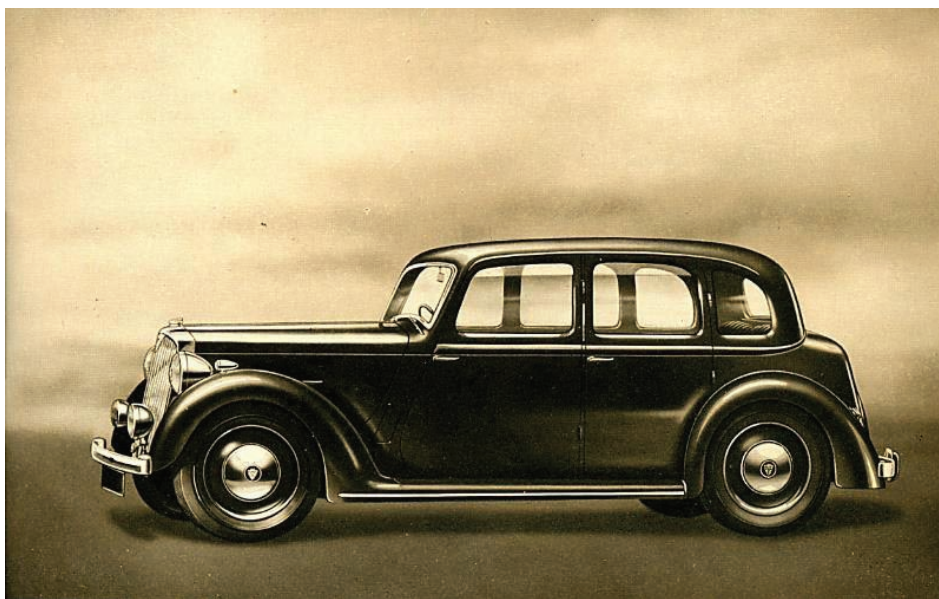
Bilarna, både 4 och 6-cylindriga blev relativt sett dyra, men förvånande nog skilde det endast 26 pund mellan fyran och sexan i pris där den senare kostade 1106 pund. Kanske inte så konstigt då att 75 (6-cyl) modellen blev den populärare. Rover 60 (4-cyl) tillverkades i bara ca 1270 exemplar. Den 4 cyl. motorn blev också grundmotor under de första fyra åren av Land Rovers produktion och tillverkades således i ett ansevärt antal även om den ansågs otillräcklig för arbete i

en Landrover.

Karossen i P3 blev några cm. bredare än i modell P2 och det gjorde gott för den inre bredden och armbågsutrymmet. Förutom motorstorlekarna så tillverkades också karosserna i två olika modeller, four light och six light där four light ansågs lite sportigare och snyggare. Karossmakarna Tickford gjorde en drophead coupé och Grabers tillver-

fett lossnade i små klumpar och hela framvagnen glappade hejdlöst. Nåja, allt går att lösa och p-ändar, leder, bussningar och annat som behövde förnyas fick jag tag i via Meteor spares i England. Bromsband, stötdämpare mm finns tillgängligt i Sverige. P3 fick en kraftig krängningshämmare fram till skillnad mot P2 som använde främre kofångaren som en slags krängningshämmare.

P3 fick också värmeanläggning som levererar fantastiska 100 kubik/fot luft per minut. Lite oklart vart den leveransen går. Men om man öppnar bakre sidorutan lite så blir det rejält varmt i bilen vid behov, defrosterverkan är dock inte så



kade några vackra convertibles.

Rover P2 hade ram under hela bilen medan P3 fick en ram som slutade alldeles framför bakaxeln och där karossens bakdel utgjorde en bärande del i bilen.

Framvagnen torde vara en av de kraftigast byggda i branschen och var en provbänk för kommande P4. Den avkortade ramen fick inte följa med till P4.

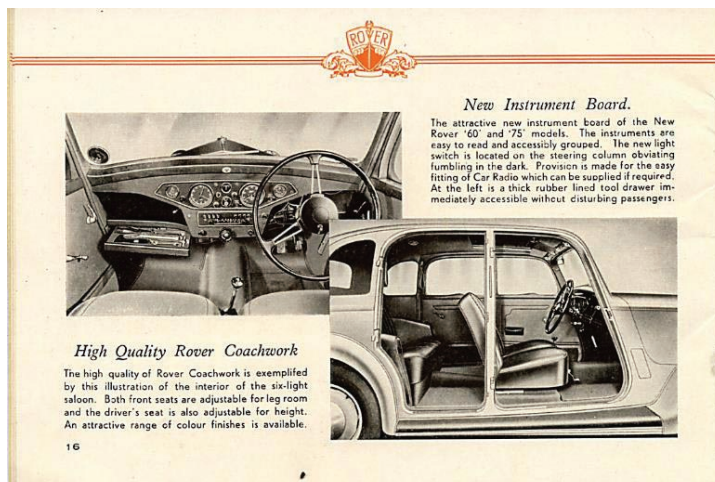
Annorlunda jämfört tidigare Rovers som hade centralsmörjning så

provade man nu utan smörjnipllar och det fungerade nog tills någon (t.ex. jag) puttade in fett innanför damaskerna då allt nästan 70 år stelnat

mycket att skryta om.

P3 har automatiskt återgående riktningvisare av den dåtida diskreta pil-modellen. Omgivande trafik ser den bättre när glödlampan bytts ut mot blinkande lysdiod som är betydligt kraftigare. Backljuset är automatiskt och sitter innanför klarglasat som också med en röd skärm utgör broms och bakljus.

Förarstolen är både höj- och sänkbar samt kan justeras i längdriktning, lite bättre än dåtida Volvo mfl.



Till och med ratten kan justeras i höjdlöd, dock behövs lämpligt verktyg. Detta kan med fördel hittas i verktygslådan som finns på Rovervis under instrumentbrädan och förvaringsfacket på passagerarsidan.

Friskluft och svalka erhålles genom de så kallade "reumatismluckorna" på höger och vänster sida framför framdörrarna. De fungerar utmärkt och tillsammans med delvis öppen taklucka erhålles en klart behaglig temperatur utan drag och en massa brus i bilen under de flesta förhållanden.

Precis som modell P2 har P3 en bra växellåda, synkroniserad på högsta växeln och frihjul. Nedför backarna rullar bilen som en cykel och det torde vara enklaste sättet att uppnå hisnande 110 km/timmen. Bromsarna är bra men inte så bra att farten skall överdrivas. Bromstrummorna har rejäla dimensioner, verkstaden som svarvade mina trummor undrade vilken lastbil de hörde till, de manövreras hydrauliskt fram och mekaniskt bak, tyvärr utan servo. Jag har från flera håll hört att detta semihydrauliska system under några år var ett brittiskt lagkrav, uppenbarligen litade man inte helt på herrarnas Girling och Lockheed.

Belysningen är bra och räcker till även idag, tack var glödlampor av halogentyp och en utmärkt dimstrålkastare i mitten.

Alltså är bilen inte riktigt så omodern som den ser ut.

Så till bilens hjärta, motorn, där teknikerna firade stora triumfer över ekonomerna genom att bygga F-motorer, i Rovers värld kallade IOE (inlet over exhaust) motorer. Lösningen utvecklades genom åren och hängde med från 1948 till 1990 i Rover och LandRover.

Var då detta en nyhet inom industrin? Alls icke. Så kallade F-motorer kom redan runt 1902, blev vanliga i motorcyklar som Hendersson och Harley Davidsson mfl.

Inom bilindustrin fanns dessa motorer bl.a. hos Humber, Willys, Rolls Royce samt i Packards V12 motor. Varför hoppade då Rover på tåget? Det sägs att man fick till ett mycket kompakt förbränningsrum med tändstiften i mitten och motorer som presterade bra enligt dåtida mått. Prestanda var mycket bra på mellanvarv och motorerna var ganska

okänsliga för bensinkvaliteter ner till 75 oktän. Dessutom relativt vibrationsfria samt ekonomiska och



allt detta gjorde enligt reklamen Rovers motorer helt i toppklass. Lite elakt skulle man kunna säga på brittiskt vis; Sällan har så få hästkrafter kostat så mycket. Dyra att bygga, ganska törstiga på olja och dyra att serva. De som försökt ställa in ventilspelet på avgassidan vet vad jag talar om.

Dock, man får inte glömma att motorerna gick tyst, vibrationsfritt och var mycket behagliga att körmässigt hantera.

Accelerationen kanske inte kan mätas i sekunder till 60 miles men med en almanacka går det nog. Segt är

bara förnamnet enligt dagens mätsticka, men de fungerar hyfsat i vardagstrafiken, tyvärr med högt varvtal.

Med åren blev motorerna mycket pålitliga och när skattesystemet ändrades också mer kortslagiga och näst intill skottsäkra och härliga att köra.

Var då en P3 bästa alternativet bland alla bilar i slutet av 40 talet. Tja, inte vet jag, men att idag köra en P3 är en upplevelse och ren och skär njutning. I färter mellan 40-80 km/timmen går bilen tyst, stadigt, vibrationsfritt och kör man på 4- växeln hörs nästan ingenting från transmissionen.

Jag som är försedd med en dålig rygg och opererad lite här och var sitter helt fantastiskt och kör gärna 30-40 mil utan paus. I jämförelse med många andra bilar är Rover P3 en riktig kvalitetsbil som känns väldig ombonad på alla sittplatser och doftar härligt gott av riktigt trä och skinn, ja och så lite olja ibland.

När vi åker längs gamla mysiga vägar så vinkar nästan alla vi möter, gör tummen upp och ler. När vi parkerat så kommer ofta äldre damer och herrarnas fram och berättar minnen om gamla bilar och vi ser deras leenden. Ingen av våra vänner och klubbkamrater har haft något negativt att säga om komforten. Att säga att Rover P3 är en fattigmans Rolls Royce är en kraftig underdrift.

Rover P3 är en toppenbil som vi, min fru och jag, är otroligt glada att få äga, köra och förvalta till kommande generation.



Björn Wennerberg

Om billås, om P6s i synnerhet

Artikel av Dick Björkholm tidigare publicerad i Roverbladet nr 45. Dick är tyvärr inte längre med oss.

När jag köpte en låda Roverdelar fick jag med en del billås utan passande nycklar så jag tyckte att jag hade råd att offra ett av dem för att stilla min nyfikenhet beträffande deras inre hemligheter. Det visade sig att de trots en del finurligheter var ganska enkelt uppbyggda. Här följer några tips och anvisningar om hur man reparerar och lägger om låskombinationerna på ett par vanliga Roverlås.

Demontera t.ex. tanklockslåset. Skruva av de mekaniska delarna och knacka ut det lilla stiftet som låser kolven i hylsan. För att få ut låskol-

Tändningslåset är enklare att skilja isär. På aluminiumhylsan som omsluter de elektriska delarna finns två hål,



det ena sitter rakt över ett stift som om det trycks ner lösgör kolven. Använd en liten tunn skruvmejsel för att tränga undan den fjäder som döljer

med en passande dorn eller annat lämpligt verktyg. Se upp så de små fjädrarna inte försvinner, de är mycket små och av mässing, så de låter sig inte fångas med magnet. Om man trycker på fjädrarna underifrån kan man få upp dem och rensa hålen som de har suttit i, för korrosion i kolven brukar göra att fjädrarna sätter sig. Har du en passande nyckel så håll ordning på stiftens placering, för det tycks finnas tre olika mått på stiftet: 2,8 - 3,5 - 4,2 mm. Ett gammalt lås får snedslitna stift vilket förklarar varför det kan hjälpa att vricka på nyckeln. Det är lätt att kasta

om stiftet så de passar en annan nyckel. Ett annat betydligt enklare och tarvligare sätt är att helt enkelt sätta en Rover-nyckel, vilken som helst, i låset och fila av de stift som behagar sticka upp.

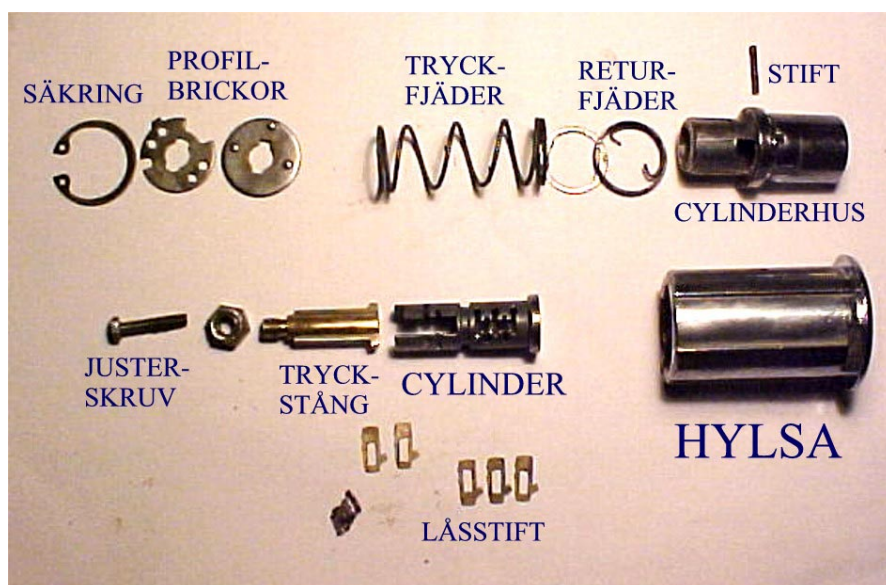
Spara gamla lås av Vilmotts fabrikat, de har nog alla samma mekanism.

Nu lite extra tips för den riktigt händig: Vill du göra nya retur-fjädrar till låsstiften kan du göra som följer: Tag en stålwire, 4-6 mm. Fläta upp en kardel cirka 10 cm. Sätt ett 1mm. borr i ett drillborskaft, stick in tråden i chucken och spinn en fjäder med lagom stigning.

Om du tar isär bakluckelåset så får du vara noga med de olika delarnas inbördes placering. Börja med justerskruven och muttern, därefter säkringsring och de två brickorna.

Ta ut fjädern och ta ut låset från hylsan. Därefter tar du en ring och retur-fjäder. Knacka ut stiftet och ta ut låscylindern. Håll reda på stiftet, det är 2,2 mm i diameter och går inte att ersätta med ett tunnare 2 mm utan att det kan bli problem. Det kan glida ut och ställa till det s.a.s.

Dörrlåsen har samma profiler som tändningslåset men jag har inte varit i tillfälle att skruva loss något dörrlås ännu.



ven måste passande nyckel sitta i låset och stå i olåst läge. Är den låst får man bruka våld och knacka ut kolven bakifrån med en passande dorn eller dylikt. Detta låter sig ganska lätt göras men de platta låsstiften böjer sig och måste ersättas med andra eller rätas ut på en plan metallplatta. Knacka inte med hammaren direkt på stiftet utan lägg dem mellan städet och ett plant metallstycke och hamra eller pressa de krokiga stiftet plana.

stiftet. Har man väl kolven ute ser man de fem låsstiften som om allt är riktigt skall fjädra uppåt. Dessa fem stift kan man knacka ut underifrån



Vinterrally

Sedan många år tillbaka, på trettondags jul, kör vi vinterrally tillsammans med MCHK – motorcykel historiska klubben och MHK – motorhistoriska klubben i Skåne. Båda dessa klubbar grundades för mer än 50 år sedan. Vi utgår från MHK:s klubblokal i Hököpinge som ligger mellan Staffanstorp och Dalby och åker sedan mellan Skånska slott och herresäten, en sång som skrevs av Hjalmar Gullberg 1929 och framfördes av Edvard Persson samma år. Efter målgång bjudes på ärtsoppa och pannekager före prisutdelningen.

Jag har åkt med Rover P4, Rover P6, Mercedes Coupe och på senare år med min trogna Rover Ten från 1946. Numera finns denna Rover i södra Tyskland så i år fick jag åka med kassörens nästan nya Rover 75, som blir 20 år nästa år.

I år ställde ca 15 riktigt gamla motorcyklar upp och ungefär 25 bilar. Hade det varit snö och hala vägar som förra året hade antalet varit



betyddigt större. Ni som känner mig vet att min inställning är att bilar och MC är tillverkade för utomhusbruk och det är fantastiskt att se vilka dyrgipar som deltar i dessa rallyn. Det enda som händer är att man får tvätta bilen och spola av underredet när man kommer hem. När jag föreslog att

jag kanske skulle köpa en billig bil att ha över vintern så frågade min kloka hustru om det inte finns vinterdäck till vår Jaguar! Vilket det gör.

Jag kan varmt! rekommendera att delta i kommande vinterrallyn för det ger en helt annan dimension till veteranbilsåkandet.

Anders Palmqvist

Varför dölja sitt registreringsnummer på bild på nätet?

Vi befinner oss i ett nytt digitalt samhälle. Många delar i den moderna utvecklingen är bra och syftet är att förenkla för oss. Några menar också att denna utveckling kanske gör samhället säkrare medan några emellertid menar det motsatta. Om detta kan man dryfta i evigheter och alla kommer inte att tycka lika. Däremot får vi nog lov att acceptera att förändringarna sker framför näsan på oss, eller kanske bakom ryggen.

Identitetsskyddet och integriteten har de senaste åren kanske inte direkt förändrats, men det har skett en förenkling att hitta uppgifter kring privatpersoner. Eller snarare så har möjligheten att snoka reda på identiteter och adresser blivit betydligt mer lättillgänglig. Sajten Ratsit där alla personuppgifter finns några knapptryck bort har debatterats och även andra liknande sidor finns där olika förvisso offentliga register gjorts mer åtkomliga för gemene man.

Det finns en ny detalj därute som vi kanske bör vara vaksamma på, vi som äger fordon vi gärna visar upp. Med tre enkla knapptryck kan man få fram

ägaruppgifter, inklusive adress så fort det kommit fram ett registreringsnummer. Detta har egentligen aldrig varit speciellt svårt, men tidigare har det (såvitt jag förstår) behövts en fax eller att man med en betalningsfunktion sökt uppgifter via sms.

På sidan "biluppgifter.se" fyller du enkelt i ett registreringsnummer. Vid första klick får du upp bilmodellen. Du får även upp frågan om mer information önskas via länken "se ägare i bilregistret". Om du då klickar så får du veta var fordonet finns registrerat och även om det finns fler fordon på adressen. Du får nu även upp en länk till "merinfo.se" och när du klickar på denna länk så blir namn och adress på ägaren synligt. Tada.

Nu ska vi inte vara nojiga. Jag ser ofta privatannonser med skuggade registreringsnummer och det kan väl ibland tyckas överdrivet när en V70 från 2001 eller en Opel från 2004 har suddade registreringsnummer? Men samtidigt kanske ägarna inte vill skylta med att en massa fordon finns på gården? Eller att fordonet i fråga överhuvudtaget hör hemma på en

gård 3km från närmaste granne? Är jag äldre och bor ensam ett längre avstånd från andra invånare så är det tänkvärt. Detta kan ju vara skäl nog att sudda sitt registreringsnummer på bild som publiceras på nätet.

Inom vår hobby kan det ju även finnas fordon som är synnerligen unika, så pass unika att rika samlare som befinner sig tusentals mil från våra gränser finner dessa intressanta? Likväl som att det historiskt beställts stölder av kända konstverk så har det även alltid förekommit stödjer av unika fordon. Jag minns en gammal historia kring hur en unik veteran-MC stals ur ett garage för att aldrig mer dyka upp igen. Sannolikt står den nu i någon skrupelfri dito rik personsamling i en välgömd samling. Att detta skulle ske är såklart synnerligen orimligt men sitter du på något väldigt ovanligt så kostar det ju så att säga inget att vara extra försiktig.

Ett råd kan ju vara att ha funderingarna ovan i åtanke och göra en egen avvägd bedömning innan man publicerar bilder på sina fordon på nätet.

Henrik Olsson

Happy Birthday

I år är det 60 år sedan P5 föddes. Här är historien om hur det gick till

Trots att brittiska regeringen förespråkade en "enmodellspolitik" på grund av råvarubrist när

byggarna var i full gång när ledningen i Solihull insåg att denna modell var tvungen att byggas i stor

producerad bil. 1955 togs ett beslut att en ny Rover skulle bli en större och dyrare bil än P4 för att slå sig in på lyxmarknaden. Det var då otänkbart att en sådan bil skulle ha en motor på mindre än 3 liter, så arbetet på V6 började igen.

Det viktiga var att försöka sälja denna bil i sådan kvantitet att kostnaden hölls under lågvolymsstillverkarnas modeller. Mr Wilks insåg att Rover var tvungen att anställa en professionell formgivare för att kunna tävla med de övriga lyxbilstillverkarna. Ansvaret för formgivningen av P5, det nya projektet fick samma kodnamn som den övergivna tvålitersmodellen, lades i händerna på David Bache, som kommit till Rover ett par år tidigare. P5 var hans första stora projekt vid Solihull.

Efter att tanken på en 2 liters P5 hade övergivits ändrade sig designen på nya P5 hela tiden. Det började med ett axelavstånd på 270 cm. Det ökade med tiden till 275 cm och stannade slutligen vid 280 cm. Även när den slutliga designen blivit bestämd insisterade Maurice Wilks att bilen skulle öka i bredd med en halv decimeter. Förmodligen var det så att Farinas kaross till en P4 hade varit utgångspunkten för P5s utseende.



Rover P5 cabriolet av Panelcraft

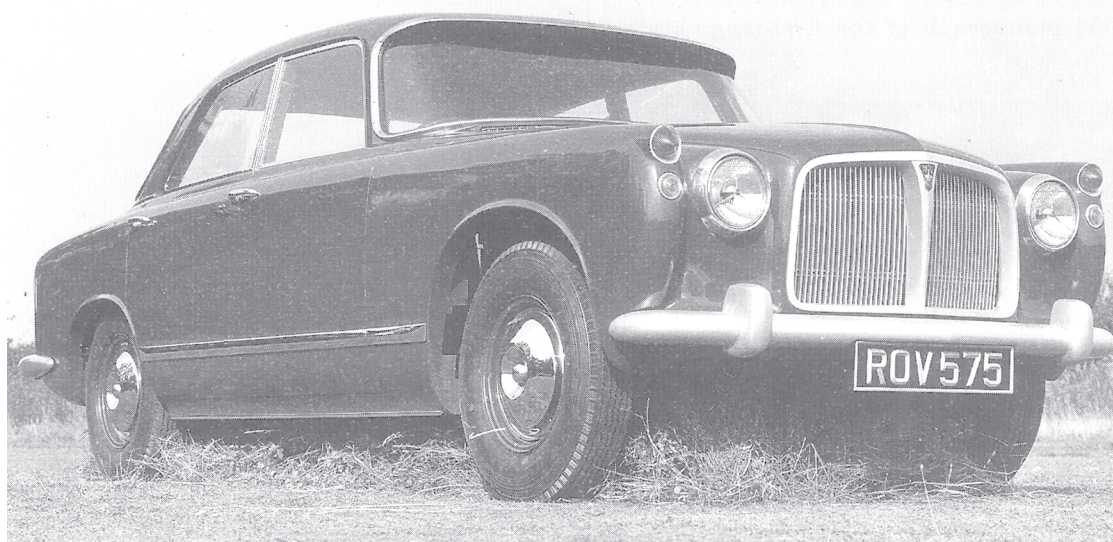
Rovers P4 lanserades, blickade Rovers Maurice Wilks ändå framåt i tiden till den dagen när restriktionerna skulle lättas. Han lekte hela tiden med tanken på en större version av Rover P4. Han uppmuntrade därför Rovers motortekniker att återigen plocka fram förkrigsprojektet med en V6 och förbereda den för en cylindervolyms på 3 liter. Motor-konstruktörerna gjorde flera prototyper tills projektet stoppades 1953.

Detta berodde på ett ledningsbeslut att nästa modell skulle bli mindre än P4 snarare än större.

Den nya bilen, med kodnamn P5, skulle bli en tvålitersmodell med en speciell bottenplatta. Denna typ av bottenplatta dök senare upp igen på P6. V6 hade blivit en tvålitersmotor och modell-

volyms för att bli ekonomisk och dessa resurser hade fabriken inte för närvarande. Projektet avslutades och i stället tyckte man det var bättre att sikta in sig på lyxmarknaden, där äldre namn som Alvis, Armstrong-Siddeley och Daimler kämpade för att överleva i den kärva efterkrigsekonomin.

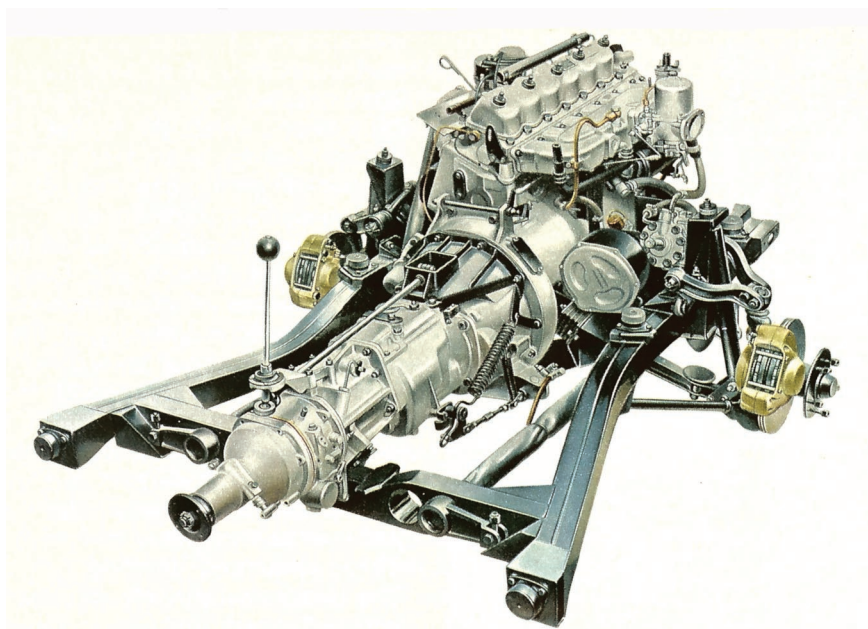
Jaguar däremot hade en vinnare i sin Mark VII. De erbjöd kunderna vardagslyx i en relativt billig, mass-



En av de första lermodellerna. Denna var inte i full skala. OBS halmet under bilen. Det var till för att dölja en stödjande träkonstruktion

Farinas P4 var 25 cm längre än en vanlig P4 och P5 fick ungefär den längden och på detta sätt vann man en rymligare kaross. P5 blev några centimeter lägre än P4 och fick då en lite modernare framtoning. Både fram- och bakrutan blev välvda och speglade dåtidens krav på bra runt om sikt. Trots förändringar var det utan tvekan en avlägsen kusin till P4 som i stort sett hade samma linjer och de delade till och med kylargrill.

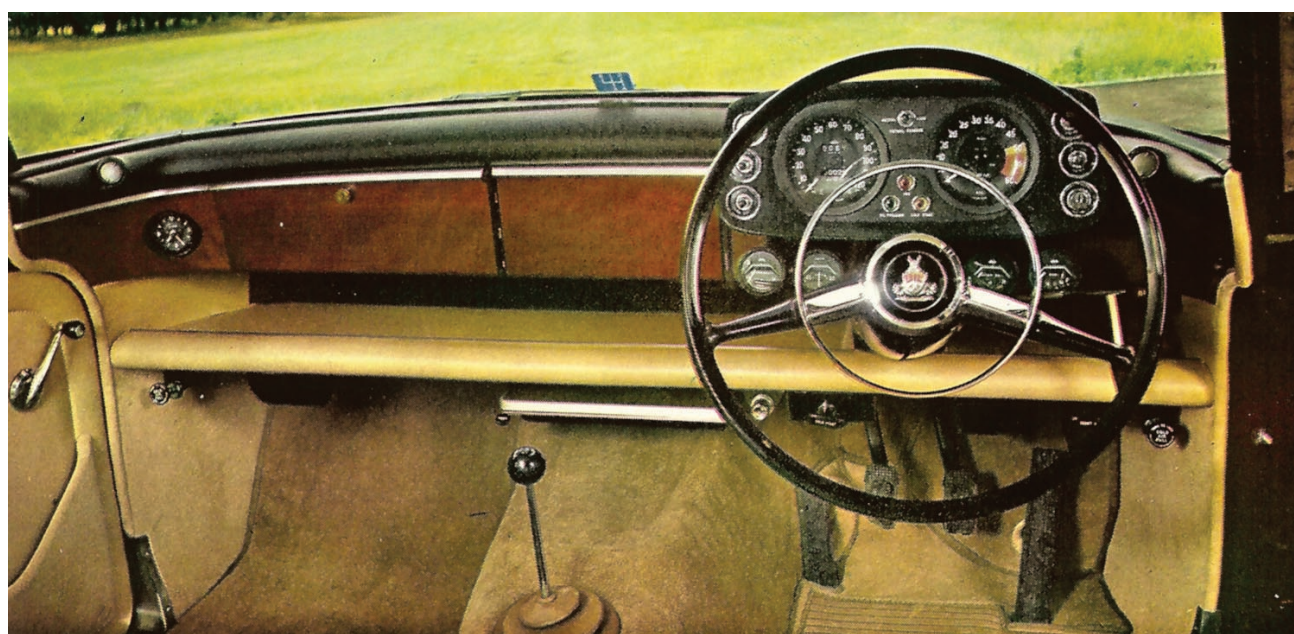
Wilks bad även Bache att titta på en sportigare version av P5. Bache skissade på en coupémodell med en lägre taklinje. Detta gav bilen en mer strömlinjeformad karaktär. Den ursprungliga tanken var att dessa modeller skulle sättas i produktion samtidigt, men Rovers ledning ansåg att det skulle ta alldeles för mycket resurser och dra med sig höga kostnader. Bara kaross-verktygen för Coupé skulle gå på över £ 1 000 000, en astronomisk summa i slutet på 1950-talet. Coupén lades i malpåse tills vidare. Den första färdiga Coupén visades inte förrän 1962.



Här syns hur motor och växellåda ligger i en separat ram

liten ram som bar upp motor, växellåda, styrning och framfjädring. Denna lösning gjorde att bilen fick samma styrka som med ett konventionellt chassi samt att passagerarutrymmet fick ett lågt golv. Det

underlättade servicearbeten genom att den kunde sänkas ned. Förseglade gummibussningar användes också för att minimera smörjställen till endast fyra, alla på kardanaxeln. Förvånansvärt få problem dök



Smakfull och elegant instrumentpanel

De låga linjerna som Bache förespråkade för P5 vållade lite tekniska problem. Det gick inte att ha den låga taklinjen på en bil med chassiram. Det blev inte tillräckligt med huvudrum och markfrigången skulle bli för låg. Teknikerteamet Gordon Bashford och Robert Boyle hade en tid funderat på en självbärande kaross tillsammans med en

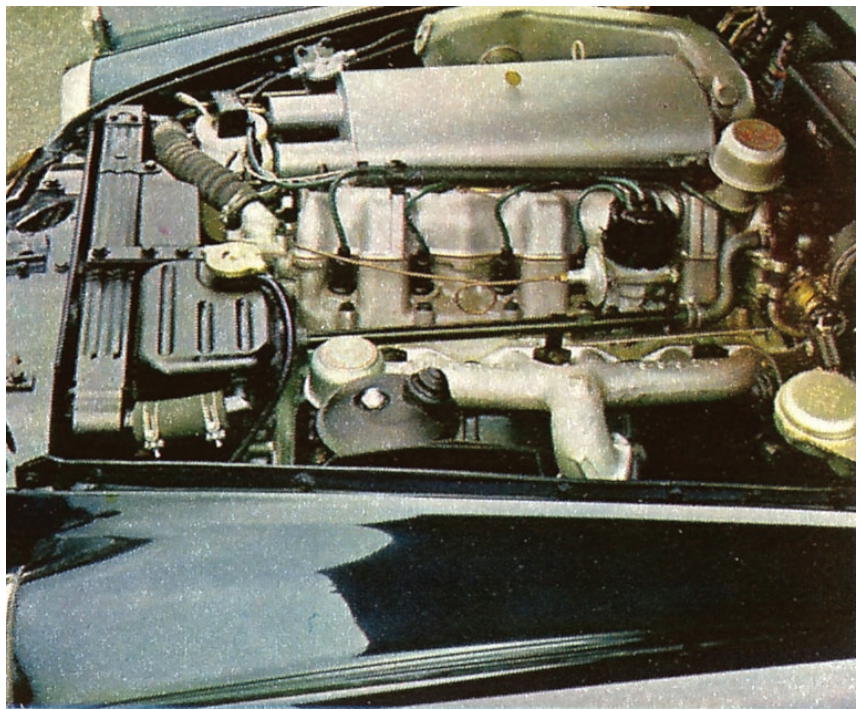
sparade också vikt jämfört med en hel ram.

Fjädringen var förstas viktigt på en bil i lyxklassen. Man valde halvelliptiska fjäderblad i paket för bakvagnen och torsionsfjädrar från Daimler till framvagnen. Det var också viktigt att bilens underhållskostnader hölls nere. Det visade sig att konstruktion med motoramen

upp vid utvecklingen av P5s självbärande konstruktion, trots att det var första gången Rover använde denna metod. Redan från början bestämde man sig för stålplåt i alla skärmar istället för Birmabright aluminium. Detta för att få en större stabilitet i karossen. En märkbar förbättring jämfört med P4 var att skärmarna, både fram och bak, var

enkla att skruva av och på, vilket naturligtvis minimerade reparationskostnaderna. Det största problemet som uppstod var att karossen hade en tendens att förstärka alla mekaniska ljud. Därför lades stor möda på att ljudisolera hela bilen. Alla hålrum fylldes med ljudabsorberande material. Trots detta lyckades man inte göra de allra första P5 så tysta som P4 var.

När det gällde interiören fick David Bache den att se mycket inbjudande ut. Det var mycket trä och läder, vilket förväntades av den marknad bilen vände sig till. Stolarna skulle vara av helt ny design, men de blev inte färdiga i tid utan en modifierad typ av P4s stolar fick användas. Baksätet blev, vilket förväntades av en chaufförskörd bil, mycket bekvämt. Bilen fick ett intryck av att vara mycket rymlig i framsätet. Detta uppnådde man genom att montera instrumentbrädan ett bra stycke framåt. Detta gjorde att handskfacket blev litet och själva instrumenten monterades på en snygg utformad konsoll. Vadderade kanter vid dörrar och liknande ställen gav en försmak av Rovers säkerhetstänkande, som blev en stor del i framtagandet av



Den vackra 3-litre motorn

med V6 var att den inte gick bra på tomgång under 1 000 varv. Den hade också vibrationsproblem trots att vevaxeln blivit balanserad med motvikter. Dessutom andades den inte helt tillfredställande. Det var bara att inse att denna motor skulle inte hinna bli

na motor till en 3 liter med vattenkyllning mellan alla cylindrar och en sjulagrad vevaxel, utan att öka motorblockets längd. Detta gjordes ganska finurligt genom att omdirigera cylindrarna utan att behöva ändra topplockets bulthåll. Det betydde att topplocken från Rover 90

kunde användas. Den enda ökningen i längd på motorn kom av vattenspumpen.

För att göra motorn tystare gjordes försök med ventillyftare av nylon. Detta övergavs snabbt då det visade sig att de smälte när motorn blev varm. Man bestämde sig också för att det endast skulle vara en förgasare av service-skal. Motorn fick en högre kompression än P4 och gav 115 hkr. Motorn fick

också ett betydligt bättre vridmoment. Detta var konstruktörernas intention att istället för högre hastighet ge motorn större flexibilitet. En liten kuriositet är att en av de första provmotorerna lever än idag. Den blev 1959 monterad i en Marauder.

En hel del av P5s nya komponenter blev testade i olika P4. En 3 liters



Roveremblem på framskärmarna togs bort innan bilen produktionsattes

Rover P6.

När det väl hade blivit beslutat att P5 skulle bli en stor bil i lyxsegmentet började konstruktionen av motorn. Den första motorn som gjordes var en V6 på nästan 3 liter vilket gav 100 hkr. Den provades i en P4 men det stod klart ganska fort att den aldrig skulle var ett tillval i P4. Det stora problemet

klar i tid till P5 lanseringen. Därför övergavs detta projekt.

Det var nu ganska ont om tid att börja tänka på en helt ny konstruktion så man tager vad man haver. Man började titta på P4s sexcylindriga motor på 2,6 liter. Denna kunde man kanske utveckla mer. Motoravdelning fick i uppdrag att konstruera om den-

prototyp till exempel gick 233 000 km i en anonym grå P4. Två stycken P5 prototyper byggdes 1956. De var mycket snarlika kommande saloonmodellen. Som brukligt var de gråmålade. En hade P4 standard överväxel och en hade Borg-Warner automatlåda. Ingen av dessa provbilar hade kylargrill. De hade P4s kofångare och lyktor, både fram och bak. Tyvärr har ingen av dessa bilar överlevt. En stod länge utanför Rovers testavdelning och användes till diverse experiment. Förmodligen har den rostat samman. Den andra bilen skrotades 1966 efter att länge brukats av Rovers personal för allehanda körningar.

Rover 3 litre, som P5 skulle heta officiellt, lanserades på Earls Court Motor Show 1958. Där fanns den med tre olika växellådsvarianter, en

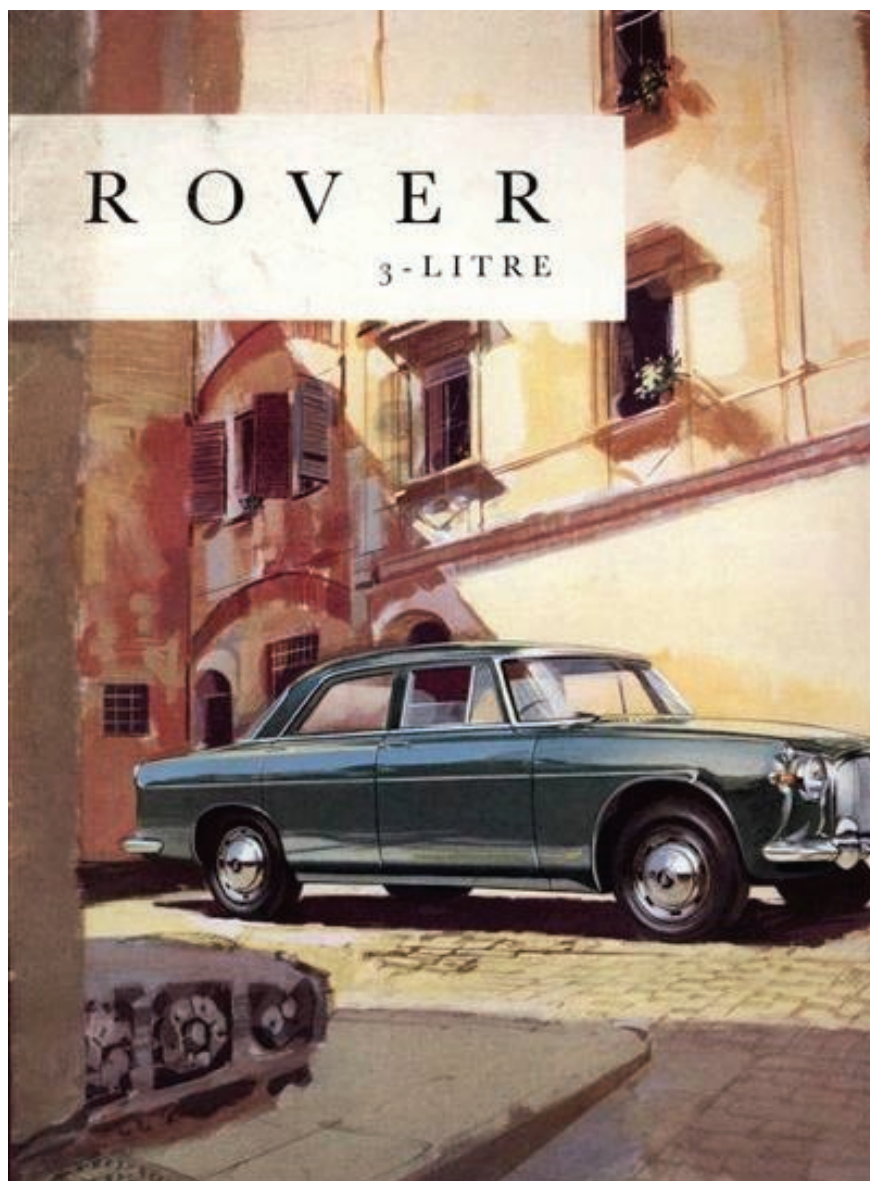


En av de första 3-litres i Sverige

fyrväxlad, en fyrväxlad med överväxel och en automatväxlad. Det fanns

också möjlighet att välja mellan tio olika färger och mot tillägg kunde man få den i tvåtonslackering. Det fanns sex olika färger på interiören. I sista minuten slopades Rover-emblemet på framskärmarna. Detta fanns dock med på de bilar som var ämnade för Italien och Nordamerika. De allra första bilarna hade även kylarmärket med svart vikingaskepp mot röd bakgrund. Detta försvann ganska snart och istället kom det vanliga med omvända färger.

De första reaktionerna från motorpressen visade återhållsam entusiasm. Den dåliga ljudisoleringen noterades, men samtidigt gav man erkännande för de tekniska nyheterna och lösningarna. Den nya Rover 3 litre kom också fort in i den kungliga bilparken. Den engelska drottningen blev trogen till P5 och senare P5B under hela produktionstiden.



Tidig Roverannons



Den engelska Drottningens Rover P5 ovan finns att beskåda på British motor museum som ligger söder om Birmingham, Gaydon.
www.britishmotormuseum.co.uk

En roadtrip i höstrusket med Henrik och Gunnar, eller Hur man blir med Rover 820ti.

Efter långt och idogt arbete så la Gunnar Björkenor så till slut vantarna på en mycket stilig Rover 827 Coupe med full Sterlingutrustning och alla bekvämligheter som kunde erbjudas 1993. Gunnar har beskrivit sin jakt

före Ljungby kommer en sträcka med växlande 2-1 väg. Fartbegränsningen är 100km/h och resultatet var att vi kanske inte var jättepoppis. Jag har i alla fall aldrig blivit omkörd av så

rad. Hur fraktar man två vita medelålders (näja) anglofiler 650km norrut på bästa sätt? Tåg, buss eller flyg kändes något tråkigt så redan innan avresan hade jag och Gunnar diskuterat olika inköp av bil. Initialt försökte vi få tag på en Rover men det var dåligt med lämpliga objekt i regionen. Andra märken poppade upp men det kändes inte helt rimligt att nergradera sig till en Alfa eller annan leksaksbil.

Turligt nog så visade det sig i sista stund att det fanns en Rover 820ti i direkt anslutning till English Car Care. Bilen har ägts och körts av mekanikerna där under ett par år, men hade nu stått i ca ett års tid. Gunnar förhandlade igenom en besiktning av bilen och vinterhjul, köpte bilen och därefter rullade vi norrut. Bilen ifråga är svensksåld 1996-97, tillverkad sent 1994. 200 hästkrafter via fyrcylindrig turbosnurra med vridmoment värdigt ett godståg från den amerikanska prärien och med bara drygt 15000mil ”på klockan”. Accelerationen står sig än idag med 0-100 på ca 7,5sekunder, för att inte tala om mellanregister-



efter sin coupé i Roverbladet nr 107. En resa som gick via Holland och Tyskland innan den gröna Coupén rullade in på svensk asfalt, en resa som jag förstått var mycket trivsamt!

Tyvärr drabbades bilen av (eller såldes med) ett växellådsrelaterat fel och det är egentligen här min berättelse börjar. Gunnar kontaktade mig och frågade om jag ville slå följe till English Car Care i Löddeköpinge där bilen med tillhörande låda skulle tas om hand. Vad kan man svara på en sådan inbjudan om inte ett omedelbart ”ja!”?

En halvkall novembermorgon rullade min japanska mellanklass-kombi mot Västerås där resan sedan fortsatte mot solen i en betydligt trevligare vagn. Säga vad man vill om dessa bilar men man sitter som en gud och varken motor- eller väg ljud existerar. Problemet med Gunnars 827 var att den högsta växeln inte gick att lägga i på automatlådan vilket då gjorde att resan genomfördes på trean i 3500rpm i ca 85km/h.

Jag vet inte om ni är bekanta med E4an söder om Jönköping, men strax

många långträdare i hela mitt liv! Väl



framme tog vi in på ett mycket trevligt slotts/gårdshotell alldeles i närheten av Löddeköpinge/Kävlinge, placerat mitt på en naturskön, idylliskt vacker slätt och planen var att lämna Gunnars bil tidigt nästa morgon. Hemresan var dock inte lika plane-

kraften som är oslagbar. Betydligt nyare och på pappret mer potent vagnar skulle få sig en bra match om tillfälle gavs.

Jag har som vissa vet redan en Rover 820 Vitesse Coupe som jag har avverkat många mil och år i. Denna

820ti är på många sätt och vis lik, men ändå inte. Motor och växellåda är mer eller mindre desamma och min bil är utrustad med krängningshämmare från en Vitesse Sport (som 820ti heter i England.) Det är emellertid en betydligt stummare fjädring i 820ti som även är ca 20mm lägre, och det är annan inredning i form av Recarostolar som kramar om föraren.

familjen faktiskt låter mig hållas med mitt vasinne.

Bilen var fruktansvärt skitig invändigt. Odören som smög sig på kan ha varit både det ena och det andra men väl hemma i Stockholm så plockades putsduken fram. En snabb tvätt utvändigt fick duga för nu, invändigt däremot så tvättades bilen grundligt med ett väldigt effektivt rengörings-

även justeras i sina gångjärn så de ligger numera i linje med övriga karossen och risken för att skatorna eller grannens katt ska komma in igenom dörrspringorna är begränsad.

Framtidsplanerna är att rulla med denna under våren och sommaren -18 och då ska även karossen attackeras eftersom det finns en del skönhetsfläckar och rost. Som vanligt är det så nära noll-budget som möjligt men det är ju inte helt enkelt. Jag har t ex redan köpt "nya" invändiga träpaneler då alla var bortom räddning och även



Körupplevelsen visade sig vara vitt skild mellan dessa två bilar, något

medel av märket Arctic clean inhandlat hos Pingens rekond. Rekommenderas för övrigt!

Lädet i halvskinnsinredningen fick sig en rejäl omgång av Gliptones lädervårdsprodukter och de antydningar till slitage färgades försiktigt in tillbaka till svart. Slutligen limmades instrumentpanelen ner då den hade släppt på brukligt Rover 800-vis. Dörrarna behövde

lagt beslag på en dragkrok som Gunnar levererade, samt bytt ut växelspaksdamasken mot en ny. Turligt nog sålde Rimmer Bros även ut de sista LHD "lux-mattorna" i just rätt gråa nyans. Att betala ca 150kr för alla fyra tjocka plyschmattor som dessutom levererades till dörren i sin Rover-originalförpackning kan aldrig



anses vara något annat än noll-budget!

Min Coupè då? Jo, den behöver en ny koppling och sannolikt även en ny växellåda. Och eftersom styrväxeln numera gråter floder så får den helt enkelt stå och vila under kommande säsong. Priserna på Coupéerna går ju även åt rätt håll så det känns okej att den vilar och samlar kraft. Tyvärr är ju inte sedanen lika "ball" i andras ögon som Coupén, men jag måste erkänna att det var länge sedan jag hade så förbaskat roligt bakom ratten i en så pass modern bil! Nej, denna är nog här för att stanna. I alla fall ett tag...

som faktiskt gjorde att smilbanden bredde ut sig på undertecknad som satt bakom ratten. Resultatet blev såklart att bilen efter några timmar helt enkelt hade bytt ägare!

När jag väl kom hem till familjen släppte jag bomben att vi numera inte hade fem bilar utan sex, och det är väl en överdrift att påstå att lilla frun blev överlycklig även om hon och övriga



Henrik Olsson

Artiklar och fakta om den moderna Rover 75, hämtade ur ROVERBLADET genom åren 1999-2017

Roverklubben har fått många nya medlemmar som har en modern Rover 75.

Gunnar Ahlqvist har gjort en sammanställning över artiklar i Roverbladet som handlar om den moderna Rover 75. Du kan hitta dessa artiklar i de Roverblad (RB) som finns på hemsidan.



För att komma in på hemsidan behöver du kunna logga in och har du problem med inloggning kan du kontakta vår webbmaster, Carola Petterson:
carolapetterson.se@gmail.com

Typ	Rubrik / Namn	Innehåll / Förklaring	RB nr	År
Artikel	En doft av (den) gamla fina världen	En jämförelse mellan gamla och nya Rover 75	36	99
Enkät	Vad säger entusiasterna?	Intervjuer med fem medlemmar	36	99
Artikel	BMW and how to survive them	Betraktelse på BMW's agerande med Rover	40	00
Artikel	Nyheter från Fadershuset	MG blåser liv i Rover	41	01
Artikel	An Estate for a King	Rover 75 Tourer	41	01
Artikel	MG ger nytt liv i Rover	MG Rover Group – nya ägare och nya modeller	43	01
Artikel	The first tour of the Rover 75 Touer	Roverklubben träffar MG Rover Sverige och provkör	43	01
Artikel	Engelskt lager	Brittiska klurigheter i Rovers stationsvagn	44	01
Artikel	5000 mil med en Seventyfive	En ägares betraktelse om sin Rover 75 1999, 2,0 Conn	45	02
Artikel	Rover News	Idéer om en ny stationsvagn – Rover TCV	45	02
Artikel	”Rulle” - Oljebrännare med stil	En ägares betraktelse om sin Rover 75 2000, 2,0 CDT	49	03
Artikel	Rovernews	MG Rover visar elhybrid och årets bästa begagnatköp	52	03
Artikel	Rover 75 – bättre kan ni	”Vad är det för bra med en 75”.	53	04
Teknik	Upplysande om Rover 75	Glödlampshållaren för halvljuset – en modifiering	53	04
Artikel	Strimma av hopp efter jubelvår i mell	En betraktelse över agenturen och återförsäljarledet	56	04
Artikel	Comeback för Rover Coupé	Presentation av en ny karossvariant av Rover 75	56	04
Artikel	MG Rover upp i rök	En betraktelse över ägarstrukturen och Rovers framtid	58	05
Teknik	Rulle är däckad	Snedslitna däck – hjulinställning bak	58	05
Artikel	Fel häst vann (troligen)	Nya ägare till MG Rover, eller? Vad händer?	59	05
Artikel	Historien om Sjuttiofemman	En resumé över tiden	60	05
Artikel	Veteransynpunkter	Rover 75 som veteran- och entusiastbil	63	06
Teknik	Säkerhetsbälten	Tips på hur man kan förnya och köpa nya bälten	64	06
Artikel	Nyheter från Kina	Roewe (<i>Rong wei</i>) heter efterträdaren...	64	06
Artikel	Varför köpte BMW eg. Rover?	Spekulationer av en initierad person	65	07
Artikel	Tokrea på Rover 75 V8	En ägares berättelse om sitt bilköp i England	66	07
Artikel	”Project Drive” skola i förfall	Fabrikens nerskärning , i syfte att spara pengar	66	07
Artikel	”Rulle” rullar vidare	En ägares berättelse om sin semesterresa	70	08
Artikel	Onödigt vetande eller...?	Detaljer avgör om Cowley eller Longbridge fabriken	71	08
Artikel	Ha den äran på 10-årsdagen	Bilen med läderfåtöljer fram och ladersoffa bak	72	08
Kåseri	British Racing Green	Historien om den klassiska mörkgröna färgen	73	09
Artikel	Dålig start med Rover 75	Betraktelse över ett kostsamt köp av en beg bil	73	09
Teknik	Reservdelar till nyare Rover	Kompartibla bromsdelar	75	09
Artikel	Inköpsresa till Tyskland	En ägares berättelse om sitt inköp av en Rover 75 V8	76	09
Artikel	Rover Tourer	En bra vardagsbil – praktisk och tålig	76	09
Teknik	Verkstadstips	klubbmedlems tips på en bra service- och bilverkstad	76	09
Artikel	Det bittra slutet	Betraktelse över tiden efter år 2004 från <i>Freewheel</i>	77	10
Teknik	Fjäderbrott fram på Rover 75	Mekartips på hur man byter en framfjäder	78	10
Artikel	Håll rent i stuprännorna	Viktigt att hålla avrinningskanalerna rena.	79	10
Teknik	Detta visste vi redan	Xpart reservdelar till Rover 75	82	11
Teknik	Head Unit är huvudsaken	Antispinnfunktionen och ICE-anläggningen	83	11
Artikel	Topplöcksproblem	Havererade topplockspackningar på 1,8 lit motorn	85	12
Teknik	Byte av termostat	Byte på KV6 (V6) utan att ta bort insugningsrören	87	12
Artikel	Motorbyte på Rover 75 V6, 1999	Tänk efter vem du köper av...	87	12
Artikel	Rovers K-motor – kort introduktion	”Lean burn teknik” och låg vikt	88	12
Artikel	K-motorns tillkomst	En presentation av Sivert Hiljemark	88	12
Artikel	En såpa eller sopa	Rover 75 2,0 1999 med brustna fram- och bakfjädrar	88	12
Teknik	Rovan – en pensionerad Rover 75 av	1999 års model. Byte av fjädrar och bromsar bak	90	13
Teknik	Rovan – en pensionerad Rover 75 av	1999 års modell. Byte av bromsdelar fram	91	13
Teknik	Spit i bensinen	Etanolinblandning – vad säger distributörerna?	91	13

forts sidan 22

forts från sidan 21

Typ	Rubrik / Namn	Innehåll / Förklaring	RB nr	År
Artikel	Nyopererad	Andra kamremsbytet på en Rover 75	92	13
Teknik	Kodnyckel för Rover 75 ägare	En förklarting till vad identitetsnumret står för	92	13
Teknik	On the Threshold of a Dream	Felsökning med OBD och T4 med fjärrkoppling	93	14
Teknik	A Question of Balance	Testmetod och felsökning av VIS-motorerna	96	14
Artikel	Rover 75 V8	Presentation av Rovers värstingmodell 2004-2005	97	15
Teknik	Rover 75 V6 ägare – se hit!	Test och provning av VIS-motorerna, samt byte	97	15
Teknik	Insugningssystemet på V6 motorer	Beskrivning hur balans- och effektmotorerna fungerar	97	15
Artikel	15 år med Rover 75	En medlems berättelse om sina bilars för/nackdelar	99	15
Artikel	”VIS” av erfarenhet!	Två medlemmar efter byte av VIS-motorerna	99	15
Artikel	Rover 75 med andningsbesvär	Övertryck i vevhuset på KV6 med ’blåst’ kamtätning	101	16
Teknik	Rover 75(MG)service på hemmaplan	Forts. felsökning med OBD och T4 för KV6	102	16
Teknik	TOAF	Mera om diagnostiksystemet T4 och felkoder för KV6	103	16
Artikel	Rostbekämpning med linolja	Miljövänlig underremsbehandling	103	16
Teknik	Nyckelskal till Rover 75	Att byta plastskal på den befintliga nyckeln	104	16
Teknik	Tekniktips för Rover 75	Styrkor och svagheter samt vanliga fel	106	17
Artikel	Några tips på rostställen på Rover 75	De mest utsatta ställena på kaross och chassie	107	17
Artikel	En ulv i fårakläder	Att chiptrimma sin K-motor, 1,8T med en utbytes CPU	108	17
Teknik	Topplöcksproblem K-serien	Problem med topplockspackningar	108	17

Gunnar Ahlqvist

Made In Great Britain Association vil hermed gerne invitere dig til vores arrangement Made In Great Britain - Classic Motor Show 2018 som vi afholder 11. august 2018.

Arrangementet finder sted på Strandet Hovedgaard, Strandetvej 47 - 19, 7840 Højslev. Vi håber du har lyst til at deltage.



På forhånd tak. Med venlig hilsen Made In Great Britain Association www.made-in-gb.dk

Min hjulkapp

Jag har skaffat mig en uppsättning av Verktygsbodens hjulramper. Jag har länge tänkt att det vore bra att ha men hur ofta behöver man dessa och vad är det för fel på pallbockar och domkraf-ter?

Då jag hade lite medel kvar på mitt lek-och bus-konto vid årsskiftet så åkte jag ner till Borås och köpte dessa. Jag be-hövde ändå byta främre ljuddämparen på min P6a.

Lyfthöjden är väldigt bra och när man väl ligger



En höjdare

under bilen så har man bra med utrymme och jag blev väldigt överraskad över hur smidigt det var att få upp bilen.

Nackdelen är att dessa hjulramper väger 65 kilo så det är lite otympliga att släpa fram men när bilen väl är uppe på hjulramperna gick det fort att pumpa upp till full höjd.

Får väl hitta på någon orsak för att använda dem igen.

Anders

Boka redan nu helgen 11 maj – 13 maj 2018 för årsmötet

Vi bor på Hindåsgården i Hindås, som ligger mellan Borås och Göteborg. Kör väg 40 och sen väg 156. Preliminärt program ser ut så här: Innan årsmötet på fredagen erbjuds kaffe och macka.

Årsmöte på fredagen kl 17.00. Dagen avslutas med middag. På lördagen åker vi en runda på ca 18 vackra mil med lunch och sedan middag på kvällen på Hindåsgården.

På söndag efter frukost tar vi farväl och längtar till nästa årsmöte.

Anmälan

Du anmäler genom att sätta in något av nedanstående belopp på plusgiro 79 69 43 - 9 före 25 mars

Priset för hela paketet som består av två övernattningar, två middagar, två frukost och en lunch och, inte att förglömma trevligt sällskap är 2 000 kr per person i dubbelrum och 2 500 kr i enkelrum

Vill du bara var med på delar av programmet går det alldeles utmärkt
Eftermiddagsfika 85 kr
Buffémiddag fredag 440 kr
Utflykt och lunch lördag 175 kr
Middag lördag 555 kr

Nytt år ny avgift

Roverklubbens medlemmar önskas ett gott nytt år. Ett sätt att förbättra det nya året är att betala medlemsavgiften för 2018.

I förra bladet fick du inbetalningskort. Som tidigare är det 350 kr för dig och 25 kr för familjemedlem. Som familjemedlem räknas hustru, man, barn, hund och/eller katt

Betalningen klubben tillhanda senast 31 mars, men det gör inget om det blir tidigare/ Kassören

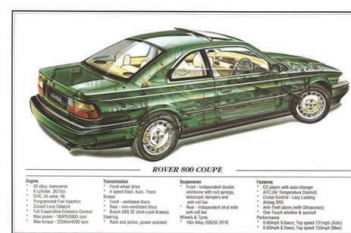


Kallelse till Årsmöte i Rover Club of Sweden 11 maj - 13 maj kl 1700 i Hindås

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

Hur var det nu med mått och sånt. Alltid intressant att jämföra olika mått, längd, vikt mm på våra Rovermodeller.

	P5	P6	SD1	800	75 (modern)
Längd	4,75 m	4,56 m	4,70 m	4,88 m	4,75 m
Bredd	1,78 m	1,68 m	1,77 m	1,96 m	1,78 m
Höjd	1,55 m	1,42 m	1,35 m	1,36 m	1,43 m
Spårvidd fram	1,39 m	1,35 m	1,50 m	1,49 m	1,51 m
Spårvidd bak	1,41 m	1,31 m	1,50 m	1,45 m	1,51 m
Hjulbas	2,80 m	2,63 m	2,82 m	2,76 m	2,75 m
Vikt	1 587 kg	1 300 kg	1 430 kg	1425 kg	1 500 kg
Vänddiameter	12,2 m	9,6 m	10,4 m	11,0 m	11,3 m





BRITISH MOTOR MEET

The Motor Meet for Hjo!

Hej alla entusiaster av brittiska motorfordon!

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.

Vi har bildat en förening, BRITISH MOTOR MEET, vilket innebär att platsen för evenemanget fortsättningsvis kommer att vara Hjo. Nya medlemmar till Föreningen British Motor Meet Hjo är välkomna. Årsavgiften för 2018 är hela ett hundra kronor (SEK 100,00) och kan med fördel sättas in på Bg 396-6405. 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.

Uppdatering av vår hemsida pågår och kommer att fungera med länkar för anmälan, boenden m.m. inom kort.

Om man vill boka boende så gäller följande: Gå in ”manuellt” och boka enligt följande:

·Gå in på www.hotellbellevue.se

·Till vänster på startsidan finns det en ruta där man kan välja ankomst/avresa samt antal personer. Välj och klicka på sök rum. Du kommer nu till en bokningssida där det står att det inte finns lediga rum detta datum.

·I mitten på sidan bredvid ankomst/avresedatum finns en ruta där det står Erbjudande/Lojalitetskod – Skriv in er kod BMM2018 klicka på sök rum. OBS, måste vara stora bokstäver.

Välj det rum du vill ha och klicka på lägg till i varukorg.

Nu kan du välja om du vill ha något lite extra på rummet vid ankomst kan ni välja detta.

·Klicka sedan på boka

·Fyll i dina uppgifter, läs igenom bokningsregler och godkänn. ·Snyggt, du är klar.

Länken nedan är direkt länkad till boende med buffé båda kvällarna 3–5 augusti för 2 personer.

<https://bellevue.nitesoft.se/units/2018-08-03/2018-08-05/BMM2018/2> eller telefon: 0503-120 00

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 säckpipbandet ”Pipes & Drums of the 1st

Royal Engineers” spelar med ett stopp på torget. Därefter är det Bosse

säckpipbandet Pipes&Drums åter spelar och efter dem tar svenska

Beatles ”Liverpool” över och ger en konsert på torget. Sedan följer en defileringsutur Borgholm till Bildoktors 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



”Bildoktor” Andersson som tar över mikrofonen, och håller oss informerade under dagen, på sitt underhållande och kunniga sätt. Bilutställningen avrundas med att

Här träffas vi

Det finns säkert någon träff någonstans i landet som passar just dig. På klubbens hemsida under "Här träffas vi" ser du vad som är på gång. Denna rubrik uppdateras kontinuerligt med aktuella träffar som kanske inte alltid



hunnits bli publicerade i Roverbladet. Känner du till någon trevlig träff så hör av dig så kommer den med i kalendern.

Stående träffar

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 Eckerred, tel 08-592 541 06

E-post thomas.eckerred@telia.com

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

Skåne

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

Skånekaffe

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 sjbokaffestuga.se och Sjöbo kaffestuga på facebook.

För mer information kontakta Anders Palmkvist Tel 0416-199 55

Skaraborg

Ägare av brittiska bilar träffas på Lindärva Gårdspub mellan Skara och Lidköping. Träffarna är sista fredagen varje månad kl 19.00. 2018 startar träffarna i april. För mer information kontakta: hans.ortlund@gmail.com

Vårrally i Skåne

Den 29 april 2018 blir det Vårrally med Roverklubben i Kullabygden. Rallyt går längs med Hallandsåsen. För mer detaljer kolla på Roverklubbens hemsida eller kontakta Tomas Vemmenby, 0738-255110 tomas.vemmenby@gmail.com

Träffar

5 maj

Arosmarknaden Västerås
www.arosmotorveteraner.se

11 - 13 maj

Årsmötet

Hindås
se sidan 23

19 maj

English Car Care Öppet Hus
Löddeköpinge
kl 1000 - 1400

20 maj

Tjolöhom Classic Motor Show
anmälan till Tomas Börjeson
tomas.borjeson@gmail.com

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.

17 juni

Sofiero Classic, Helsingborg
sofieroclassic.se

6 - 8 juli

British Car Meet. Se sidan 24
www.britishcarmeet.se

21 juli

Thulinträffen, Landskrona
anmälan till Tomas Vemmenby
tomas.vemmenby@gmail.com

29 juli - 4 augusti

Classic Car Week Rättvik
www.classiccarweek.com

5 augusti

Brittiska dagen i Arvika
www.arvikafordon.nu/pa-gang.html

3 - 5 augusti

British Motor Meet i Hjo. Se sidan 24
www.britishmotormeet.se

26 augusti

Eskilstuna Veterandag.
www.eskilstunaveterandag.se

Utrikes Träffar

17 - 20 maj

Internationell Roverträff Emmental/
Bernar Mittelland, Schweiz.
www.roverclub.ch

Länk kommer på Roverklubbens hemsida.

10 juni

Gavnö, Danmark
anmälan senast juni kl 0800.
www.gavnoe.dk

11 augusti

Made in Great Britain. Höjslev (se sid 22). Jylland. www.made-in-gb.dk

Säljes

Range Rover 1977



Hej.

Jag vill se om det finns något intresse för min Range Rover 1977 som mest står still. Den är ramrenoverad och besiktigad i höstas utan anmärkningar. Rover V8 sitter i och fungerar utmärkt. Ev kan byte vara av intresse. Maila eller ring vid intresse pblconsulting@hotmail.com

0730914037 Bo Lindh

Rover P4 100 1962

Bilen tvåfärgad beige över green. Ram helrenoverad. Höger framskärm rostlagad ny plåt och lackad. Innertak, takpaneler, sidopaneler renoverade. Rullbälten monterade fram. Framsoffan renoverad nytt skinn i antikrött.

Mattor utbytta. Radio monterad. Nya gummilister ventilationsrutor. Wipac extraljus, ej på bild. Powerspark tändning. Bra däck. Motor och växellåda, overdrive fungerar fint. Bromsar bra. Senaste besiktning juli 2016. Reg. Besiktigad i Sverige september 2016. Körd ca 400 mil sedan köp i England. Härlig bil att köra. Pris 75.000:- Björn 0705-950520



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, 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

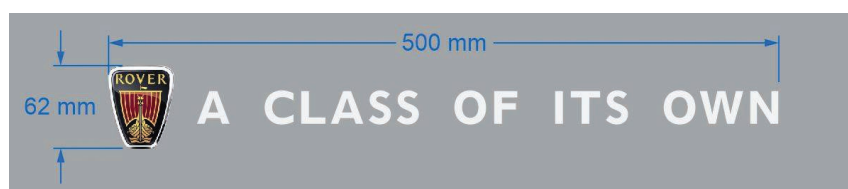
och överflyttning av befintlig elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också. Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt. Då funktionsprovningen av den nyrenoverade nyckeln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



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





Medlemsförmån för dig och din klubb. Prismsäkring för ditt samlarfordon

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

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

Visste du att

Tekniska finesser på moderna bilar är äldre än vad man kan tro. Elektrisk servostyrning kom första gången 1903 på Columbia Electrical Truck.

Bränsleinsprutning fanns på en Pennington redan 1896.

Servoassisterade bromsar användes av Hispano-Suiza 1919.

Variabla ventiler dök upp i början på 1900-talet på De Dion Boutonbilarna



"Aj, aj, släpp mig!! Jag ska aldrig mer svära åt dig!"

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

1. Fotografera ditt fordon enligt de anvisningar som finns på MHRFs hemsida. Numera vill de helst ha digitala bilder, eftersom sådana är enklare att arkivera. MHRF arkiverar

även de gamla pappersbilderna som du tidigare skickat in.

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson



Behöver du olja till din(a) bil(ar)?

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



LUBRICATION ENGINEERS



English Car Care Service för Engelska bilar

Vi servar och reparerar din Rover.

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

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

E-post: englishcarcare@telia.com

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



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

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

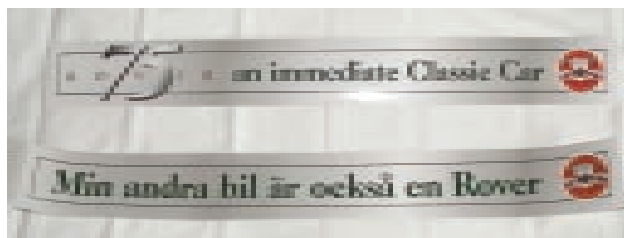
Broderat Rovermärke för jacka etc. 20 kr

Bakrutedekal för Rover 75 25 kr

Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåthållaren 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. 200 kr

Pris oavsett modell 200 kr

Brekina P6 skala 1:87 (H0) 100 kr

Vykort med P4 och P6, foto 5 st 10 kr

Vykort med P6B, målning av Peter Haventon. Storlek 16x21 cm. 5 kr

Poster P6-annons

i A3 (42x30 cm), laminerad 50 kr

A4 ark med klubbdekaler

6 stora 75 mm, 60 kr

8 mindre 50 mm, 60 kr

2 små 33 mm, 60 kr

Inför kommande vinter måste du förse dig med Roverklubbens epokgörande isskrapa 25 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