

ROVERBLADET

Nummer 108 (Vintern 2017) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986

GOD JUL



Rover Club of Sweden

Ordförande

Bert Rudal
Mölnadalsvägen 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
0703-313 629
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
cgo@compaqnet.se

Ledamot

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

Ansvarig utgivare:

Bert Rudal

Kontaktman för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)

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

Rover P4 (1950-64)

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

Rover P5 (1959-73)

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

Rover 75 (1999-2005)

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

Rover 600

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

Rover 200/400

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

Webmaster

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

Rover 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	Thomas Astler	Tomas Börjesson
Ludvikagatan 41	Gryta 5744	Segerlindsgatan 26
252 63 Helsingborg	761 75 Norrtälje	416 53 Göteborg
0738-255110	Tel 0176-232660	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.

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

Min P4 har nu rullat 260 mil i år. Förra året blev det nog bara 90 mil, men rekordet är 400 mil på ett år. Nu är det insatt torrbollar i kupén och bagaget. Kan kanske bli någon liten sväng till i år om det inte är halt och saltat.

Min Rover 25 har väckts ur

Törnrosa-sömnen i ladan i Skåne genom ägarbyte.

Ett ovanligt fel uppstod på min Rover 75 i oktober och vid sökning på nätet hade några engelsmän råkat ut för samma och

tipsade om en enkel åtgärd. Eftersom jag ändå skulle ned till Steve avvakta jag i fall han ville göra en felsökning först. Det var endast andra gången på 18 år Steve råkade ut för detta. När jag slog ifrån tändningen upptäckte jag att vägmätaren fortsatte att lysa. Det visade sig också att färddatorn inte fungerade längre och inget felmeddelande kom upp eller markering att en dörr

var öppen. Jag förstod att det hela på något sätt hängde ihop. Tipset från engelsmännen var att bryta strömmen på batteriet i 30 minuter och sedan skulle allt fungera igen och det stämde. Troligen råkar du inte ut för detta fel, men om så tänk på att ha tillgång till radiokoden, eftersom en



omprogrammering av radion behövs. Jag körde under en vecka nästan dagligen med bilen, men misstänker att om den stått en vecka kanske batteriet hade laddat ur genom att strömmen

hela tiden låg på på vägmätaren.

Årsmötet är i full gång med planering och du kan läsa på sidan 24 var vi skall vara. Vi var där för fyra år sedan också, men nu går rallyt åt ett annat håll.

Det är fortfarande en del träffar, som glädjande nog pågår.

Jag önskar alla medlemmar en riktigt God Jul och ett Gott Nytt Roverår. Kör försiktigt.

Bert

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Anders Albihn, Bert Rudal, Paul Adkin, Tomas Börjeson, Bengt Alfredsson, Anna Wessén, Erik W Graver, CG Olsson, Hans Örtlund, Anders Palmqvist, Magnus Hjort, Carola Pettersson

Manusstopp

Nästa nummer utkommer i mars 2018, manusstopp 15 februari

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.

Har du e-postadress får du gärna meddela den till kassören. Vi saknar sådan adress till några av er medlemmar. Tack på förhand
CG cgo@compaqnet.se

I detta nummer:

En Ulv i fårakläder	4
Topplöcksproblem K-Serien	6
Roving Around Stekenjokk	8
Spärrfjädern som försvann	9
Träff Lindärva gårdspub	9
Träff på Sjöbo Kaffestuga	9
Kodnyckel för Rover 75 ägare	10
NEC 2017	11
Klubbkampen	12
Ulva Kvarn	13
Historien om en Viking	14
Träff på Wenngarn slott	16
Eskilstuna veterandag	17
Renovering av Rover 12	18
40 åringen som smet	20
Årsmöte 2018	24
Till salu	24 & 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 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

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 detta blad hittar 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

Redaktionen informerar

Förra Roverbladet nr 107 blev lite tokigt. Tyvärr försvann texter, bildtexter och annonstexter, vilket vi ber om ursäkt för.

I detta Roverblad har vi artiklar som berör Rover 75 då vi har många nya medlemmar med Rover 75. Finns det önskemål vad Roverbladet skall innehålla så hör av er till mig. Anders

Omslaget föreställer:

Bengt Alfredsson SD 1 på Wenngarn slott med ett välförtjänt pris.

Bild: Anna Wessén

En ulv i fårakläder

En Rover 75 1,8 T erbjuder fartresurser som klär bilen ganska väl, särskilt från låga varv. Tack vare turbon, kan dock bilens prestanda förbättras från trevliga övre medelklass-prestanda till snudd på Bentley-likartade fartresurser. Uppgraderingen tar dig ungefär lika lång tid att utföra som att dra en kopp Earl Grey. Kostnaden motsvarar ungefär ett års förbrukning av samma dryck.

Inget slår en engelsk lyxbil. Mjuka skinnstolar, mörkt trä och tyst gång ger en ombonad känsla. Har man i tillägg en acceleration som gör att närgångna bilister försvinner i backspegeln, är lyxkänslan komplett. Dock är de flesta, inklusive mig, inte tillräckligt förmögna att köpa en Bentley. Inte ens en begagnad. Därför köpte jag en 2001 Rover 75 2,5 V6 med bara 8 700 mil på mätaren i juni 2014, som har alla de ovan nämnda egenskaper!

En V6:a förlorad

Katastrofen inträffade en vacker dag i augusti två år senare. Jag var på väg hem från jobbet i Eskilstuna och svängde av från E20 på avfarten mot 55:an i min Rover 75 V6:a. Avfarten går över i en mycket skarp vänstersväng, som jag tänkte att bilen skulle kunna ta sig genom utan svårigheter. Det hade nog gått bra, vore det inte för den stora oljepölen mitt i vägen. Nu är bilen 1x1x1 meter stor och ligger hos en bildemontering i Eskilstuna.

Nu började jakten på en ny bil. Jag sneglade lite på en Alfa Romeo 155, men i slutändan blev det naturligtvis en Rover 75. Eftersom jag använder bilen till och från jobbet, försökte jag hitta en bil som drar lite mindre bränsle. Det blev en mörkröd metallic Rover 75 1,8 Turbo. Om sanningen ska fram, hade jag också andra tankar än lägre bränslekonsumtion med införskaffandet av en Rover med turbomotor. Men, first things first.

Project Drive

Jag kom överens med försäkringsbolaget om att byta fälgar mellan min nya bil och den som skulle skrotas mot en något mindre utbetalning. Fälgarna som följde med den nya



Rover 75 1,8T med ny cpu: En ulv i fårakläder.

Rovern var ingen njutning för ögonen. Eftersom den gamla bilen ändå skulle skrotas, tog jag mig friheten att byta även nackstöden. Till skillnad från nyare nackstöd, har de äldre Rovers logotyp ingjuten i skinnet.

Förklaringen till denna skillnad heter Project Drive, ett sparprogram som drabbade alla Rover 75 som tillverkades från och med 2002. Bland prylarna som försvann, fransett nackstöden, var emblemen vid b-stolparna, emblemen på bagagerumsluckan, handtaget på passagerarsidan fram och många andra saker. Project Drive skulle kunna vara värt en egen artikel.

Uppgraderingen

Det första jag gjorde när bilen var i min ägo, var att mejla Mike Kelland, mannen i Gävle som vet nästan allt om Rover. Han tipsade mig om Kmaps i England, som säljer omprogrammerade cpu-enheter på sin egen webbplats, kmaps.co.uk. Jag köpte genast hem en sådan för lite drygt 500 pund inklusive frakt.

Efter någon månad satt jag i bilen på väg till Gävle med min nya cpu i framsätet. Väl framme i Gävle bytte Mike burken åt mig med några enkla handgrepp. Man plockar bort två lock på vänster sida (sett framifrån) intill torpedväggen. Sedan drar man helt enkelt upp cpu:n som ser ut som en platt plåtburk från sitt fack. Man drar loss två sladdar, som påminner om

scart-sladdar från den gamla goda tiden, sedan pluggar man i den nya cpu:n och släpper den försiktigt ner i facket.

Ooops

Mike kollade om startspärren fortfarande fungerade genom att lägga silverpapper runt min nyckel för sedan att vrida om. Ingen signal lämnade transpondern i nyckeln och motorn startade heller inte. Efter att ha överlämnat en Bombay Sapphire och tackat så hemsak mycket för hjälpen, åkte jag hem. När jag svängde in på påfarten till E4:an började hjärtat banka lite snabbare.

Jag motstod frestelsen att trampa plattan i mattan. I stället försökte jag gasa lite lagom ut på motorvägen. Trots detta rusade bilen iväg utan att motorn lät det minsta ansträngd. Det är väl detta engelsmännen menar med "effortless acceleration". Man skulle kunna lägga till "seamless" också, tack vare en ganska smidig manuell växellåda och koppling.

Det roliga tog dock snart slut. Väl ute på motorvägen fortsatte jag att gasa lugnt för att komma upp i 120 km/t och sedan ligga kvar där. Vid ungefär 3 000 varv i femmans växel lade plötsligt turbon av och motorn bromsade. Oh dear! Jag kunde öka farten bara om jag gasade mycket försiktigt. Jag fick åka hem med en känsla av oro i magen. Det visade sig,

tack och lov, att det bara var turboslangen som hade hoppat av.

Känslan

En original Rover 75 1,8 Turbo utvecklar 150 hästkrafter vid 5 500 varv per minut och ett vridmoment om 215 Nm vid 2100 varv/minut. Med den nya mjukvaran ska motorn enligt Kmaps leverera mellan 200 och 215 hästkrafter och 270 Nm vid samma varvtal. Tekniska data från Kmaps talar sitt tydliga språk, men hur det känns är också viktigt.

Och det känns som att den nya mjukvaran ger motorn märkbart högre vridmoment från ungefär 2000 varv. Den största skillnaden är dock att bilen nu accelererar lika snabbt från låga varv i motlut som på platt mark. Sedan börjar bilen accelerera våldsamt från ungefär 3000 varv. Accelerationen fortsätter öka proportionerligt med varvtalet, det vare sig om man kör i motlut eller på platt mark. Bilen är överlag mer lättkörd och motorn svarar genast när man gasar. Den låter inte alls ansträngd eller stressad, utan det känns som att bilen borde haft denna cpu från början.

Det är svårt att uppskatta hur lång tid bilen tar på sig att komma upp i 100 km/t från 0. Min gamla Rover 75 2,5 V6 med 177 hästkrafter ska klara uppgiften på 8,6 sekunder. En konservativ uppskattning är att min tweekade 75:a med turbo når 100 km/t på strax under 8. Not to shabby, med tanke på att en original 75 1,8 Turbo enligt fabriken accelererar från 0-100 på 9,1 sekunder.

Är det säkert?

Man undrar om motor och drivlina verkligen klarar av detta. Låt oss börja med växellådan. Den är den samma som sitter i bilarna med V6-motorer. Alltså kommer inte växellådan gå sönder. Vad gäller själva motorn, utvecklar Rovers k-seriemotorer nästan 300 hästkrafter i några av Caterhams bilar. Mark Stacey hos Kmaps har själv haft sin uppgraderade 75 1,8T i fyra år och har ännu inte haft någon incident. Det har hellre inte jag, nästan ett år efter min uppgradering.

Räcker det inte med 200-215 hästkrafter? Mark Stacey uppgraderade en Austin Metro med en k-seriemotor med en större turbo från en Nissan 200SX och ny cpu. Resultatet blev 260 hästkrafter och 330 Nm! Motorn visar



Visst påminner interiören i en Rover 75 om betydligt dyrare engelska bilar?

inga tecken till att bryta ihop. Även denna uppgradering är enligt Mark fullkomligt säker. Som dock rekommenderar nya kolringar om man ska hämta ut ännu fler hästkrafter.

I varje fall rekommenderar han en ny så kallad 3 port electronic solenoid boost control. Den kontrollerar övertrycksventilen, eller turbons waste gate, som den heter på originalspråket. Rovers originaldel fungerar inte optimalt med den högre effekten, utan motorn levererar ojämnt vridmoment och går ryckigt, något jag själv upplevde innan jag fick hem min. Jag gick på Marks rekommendation och köpte en på ebay.co.uk som är standard i Subaru Impreza. Den är dock racing-specificerad.

Är detta lagligt?

Effekt-höjningen påverkar inte utsläppen, i alla fall inte på tomgång. Alltså klarar man av en besiktning. Dock måste man ju göra en ny registreringsbesiktning om man ska göra allt lagligt. Vid en poliskontroll med rullande landsväg, om man nu skulle råka ut för det, vankas böter och pålägg om att återställa bilen till originalskick.

Som tur är tar det under 10 minuter att byta tillbaka till bilens originella cpu, som du gör klokt i att ha kvar. I så fall kan du ju göra det medan du drar din Earl Grey.

Det är möjligt att man kan skicka in sin gamla cpu till Kmaps och låta dem programmera om den, men då har man ingen Rover 75 under tiden. Framför allt har man då inte en original cpu kvar, vilket är bra att ha, for obvious reasons.

Jag har inte gjort några andra kosmetiska förändringar med min bil än hjulen och nackstöden. Det kunde inte falla mig in att limma på eftermarknadsplast som kjolpaket,



Till vänster: Bilens cpu. Till höger: En 3 port electronic solenoid boost control.

vinge på bagagelocket eller annat trams. Förändringarna av min Rover 75 1,8T sitter under huven. Lika subtilt som det är engelskt. Som en varg i fårakläder. Eller som "the hound from Baskerville", kanske?

Erik W Graver

Topplöcksproblem K-serien

I Roverbladet nr 85 finns en mycket bra beskrivning av Topplöcksproblemen med Rovers 4 cylindringa K- Serie motor som skrevs av Paul Adkin. Innan artikeln, under hösten 2011, fanns uppgifter om att Rover 75 låg i topp när det gällde maskinhaverier. Vad som inte framgick av den undersökningen var att det gällde havererade topplockspackningar på den fyrcylindriga 1.8 liters motorn.

Bakgrund

K-serie motorn är en motorserie som byggdes av Powertrain Ltd, ett systerbolag till MG Rover, från 1988 till 2005.

Motorn byggdes i två varianter: en rak fyrcylindrig som finns med SOHC och DOHC från 1,1 L till 1,8 L, och KV6, en V6 på 2L eller 2,5L. De raka 4 cylindriga och V6 K-motorerna var alla av samma familj och ersatte alla andra tidigare Rover bensinmotorer.

Designhistoria

K-serien introducerades 1988 av Rover-koncernen som drivkälla för andra generationen av Rover 200. Den var revolutionerande genom

Detta fungerar genom att man injicerar flytande aluminium i en upp och nedvänd sandform underifrån. På detta sätt är oxidfilmen alltid på ytan av gjutningen och blandas inte in i materialet. Denna produktionsteknik övervann många av de inneboende problemen med gjutning av aluminiumkomponenter och därmed tilläts mindre godstjocklek och högre styrka med avseende på vikt.

Dock kräver processen användning av värmebehandlat LM25 material vilket gav motorerna ett rykte om att vara bräckliga. En motor som överhettas resulterar ofta i att materialet glödgas och komponenterna blir skrot.

Aluminiummotorblocket försågs med centrifugal gjutna gjutjärnsfoder som ursprungligen tillverkades av GKNs bolag Sheepbridge Stokes i Chesterfield men som sedan ersattes med foder från Goetze.

Tyvär har ett stort antal eftermarknadsmotorer, de så kallade "VHPDs" byggts med de gamla undermåliga GKN-fodren av Minister, Lotus och PTP långt efter att produktionslinan övergick till Goetze-foder år 2000.

Motorn lanserades ursprungligen

ende dragstänger som höll motorn under kompression.

Denna konstruktion är känd från lätta jaktplansmotorer från första världskriget. Den har också använts i MCmotorer och i Triumphs (bil) racermotor "Sabrina".

När Hondamotorerna blev föråldrade och fasades ut, långt innan BMWs övertag, gjordes en utvidgning av K-serien till 1,6 och 1,8 liters cylindervolym. Detta möjliggjordes genom att använda större diameter på cylinderfoder och även öka slaglängden. Förändringen krävde en ändring av blockkonstruktionen med borttagande av motorblockets "Top Deck" och en ändring från "våta" till "fuktiga" foder. (Ej längre helt kringgårdade av kylvätska).

Den ursprungliga designens gräns för motornvolymen var 1,6 liter, men Rover behövde en större motor för att använda i den nya Land-Rover Freelandern och senare i MGF. På grund av begränsade resurser var förstoringen av K-serien till 1,8 liter utöver det ursprungliga konstruktionskonceptet.

De två typer av topplock som bultades fast på de vanliga fyrcylindriga blocken var benämnda K8 (8 ventiler) och K16 (16 ventiler). I en senare topplocksdesign ingår även en Roverkonstruerad Variable Valve Control (VVC) enhet. Detta gjorde att mer kraft kunde utvecklas utan att kompromissa med vridmomentet vid låga varvtal och flexibiliteten. VVC-systemet ändrar ständigt insugets kamtider, vilket resulterar i en anmärkningsvärt flexibel enhet - Vridmomentkurvan för en VVC K-serie motor är nästan plan genom hela varvtalsregistret och effekten ökar stadigt utan avmatning tills varvtalslimitern slår till vid 7 200 varv per minut.

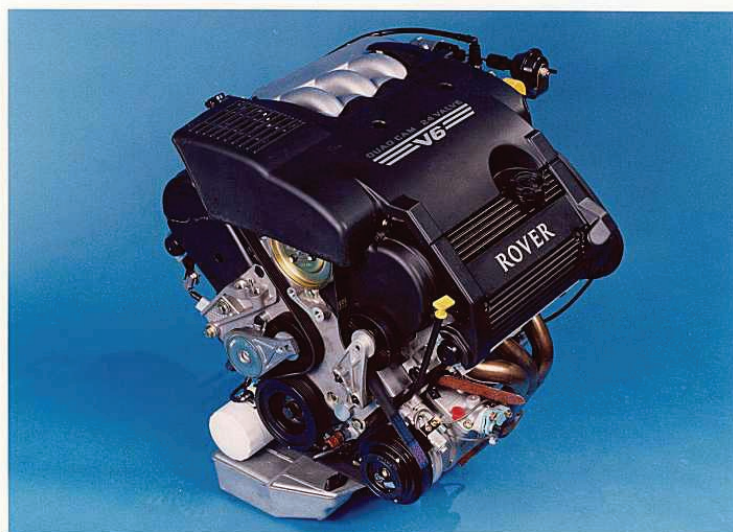
Som jämförelse är V6-orna mer konventionella motorer som inte använder dragstänger för att hålla ihop block och topp.

Problem med topplockspackningar

K-serie motorerna har fått ett rykte om problem med topplockspackningar. Detta orsakas av en rad problem, bland annat byggtoleranser,

att den var den första volymprodukten som tillverkades med lågtrycks sandgjutningsteknik.

som en 1,4 L med dubbla överliggande kamaxlar. Motorerna hölls tillsammans som en sandwich av komponenter med långa genomgå-



ROVER GROUP



ROVER KV6 ENGINE

RGS/0196/674

A Rover Group Product Communications (0121 782 8000) photograph. Copyright free for editorial purposes only. For any other use, prior written permission is required. Embargoed until 00.01 hours, Tuesday 16 January 1996

ett vekare block, gjutningskvalitet och material och kylsystemets layout. Ett antal förändringar har under åren gjorts för att komma tillrätta med problemen.

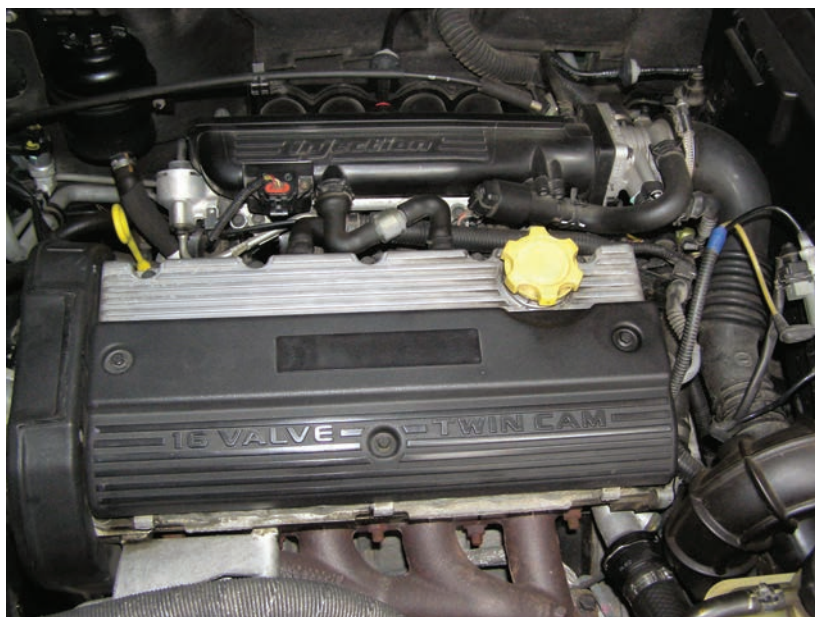
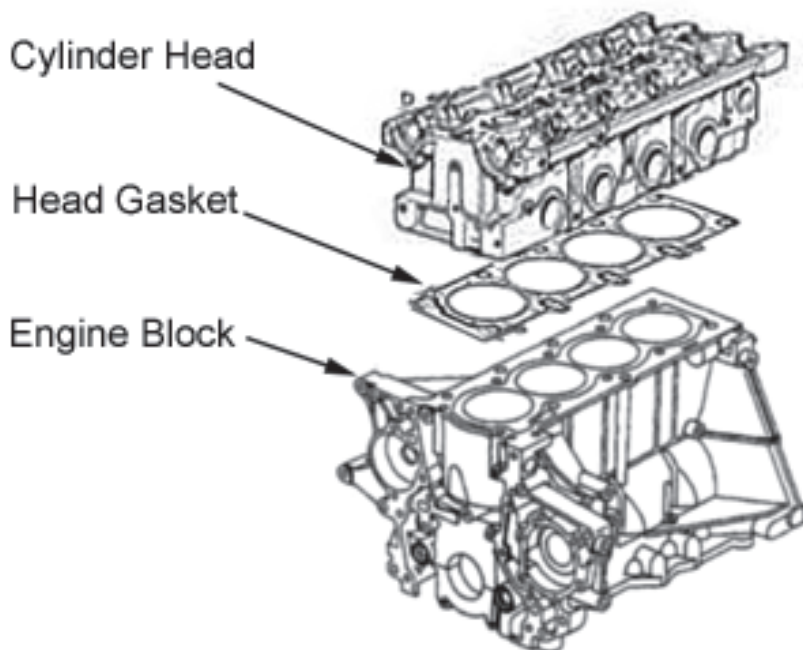
Bland de första av dessa förändringar var införandet av ståltappar för lokalisering av topplocket. Tidiga versioner av K-serie motorn hade ståltappar, men dessa var löst sittande och användes som ett monteringshjälpmedel.

Plasttappar infördes därefter för att förhindra skador på toppens anliggningsyta på löpande bandet och även som en kostnadsbesparing. Denna motor hade våta foder och en sammanhängande övre blockyta och var inte känd för att vara benägen för defekta topplockspackningar. Plasttapparna överfördes till den omgjorda K-serien som kom med i 1 600 och 1 800 cc kapacitet med hjälp av fuktiga cylindarfoder och en öppen blockdesign.

Det visade sig dock att denna motor hade ett problem med defekta topplockspackningar som delvis berodde på bristande styvhet i interfacet mellan block och topplock. För att minska denna rörelse återinfördes ståltappar, men nu med litet spel i passningen för att fixera topplocket ordentligt i förhållande till blocket. Detta minskade fel hos topplockspackningen som orsakades av rörelser mellan block och toppens anliggningsyta, men bara delvis då tapparna bara hjälpte lokalt. Packningen i sig var också föremål för smärre förbättringar av tätningens utformning under åren.

Under senare år ändrades kylsystemet för vissa modeller genom införandet av en tryckbalanserad termostat. Detta gav ökat kyl-vätskeflöde vid hög motorbelastning redan innan höga temperaturer uppnåddes och reducerade den termiska chock som motorn utsattes för när en konventionell termostat öppnades. Denna termisk chock skulle orsaka differentiell expansion för packningsytan relativt rörelsen mellan topplock och block och minska livslängden på packningen.

En ny topplockspackningsdesign har funnits i flera år från Land Rover som kan eftermonteras på alla K-seriens motorer. Denna är av MLS (Multi Layer Steel) design. Denna har nu ytterligare ersatts av en ny MLS design som används i samband med starkare



Rovers K-serie 1,8 liters turbomotor. Bild: Bengt Alfredsson

topplocksbulvar och ett förstärkt oljerör (i vilket bultarna skruvas). En modifierad åtdragningsmetod används också med de nya bultarna. Detta är ett mycket mer robust lösning, men fel har fortfarande återkommit.

Avsikten hos Rover var att införa MLS packningen och det förstärkta oljeröret i slutet av 2005 med den Euro IV utsläppsgodkända motorn.

Syftet med det senare är att för-

bättra motorns styvhet. Detta infördes aldrig av MG Rover Group då företaget hade gått i konkurs vid tiden för den planerade lanseringen.

N-serie motorn (i princip nämnda Euro IV-kompatibla K-serien) i MG TF som relanserades av Nanjing Automotive i september 2008 har dessa ändringar som standard.

Paul Adkin

Till svenska av Tomas Börjesson

Roving around Stekenjokk

När alla andra åker till värmen så åker jag och min fru norrut. Min fru härstammar från Jämtland och är sameättling.

Vi har tidigare kört upp till Andenes i Norge för att åka ut på Valsafari, vi har varit på Nordkap och kört runt mycket i norra delarna av Skandinavien.

I somras åkte jag och min fru med vår Rover 75 Tourer först till Töcksfors och vandrade runt på Bröderna Ivanssons bilskrot i Båstnäs. Favorit i repris.

Vi körde först den tråkiga E6an till Uddevalla sen har vi tagit väg 172 upp till Årjäng och sen väg E18 till Töcksfors. Det är vackra vägar om man kör småvägar hela vägen. Många små sjöar utslängda i skogarna och fina vyer. Resan från Göteborg tar ca tre timmar.

Att vandra runt på bilskroten bland dessa "bilvrak" eller tysta vittnen från forna tider är magiskt. Naturen gör sitt bästa för att vinna mot människornas maskiner. Fåglar har hittat nya boplatser i dessa vrak. Att gå runt denna bilkyrkogård tar ca 30 minuter om man bara går runt. Men att kunna gå runt och följa kampen mellan naturen och bilarna så kan man vara där flera timmar eller mer. Jag har kollat extra noga efter Roverbilar



Undrar om min fru har släkt här?

låg 20 meter från sjön.

Från Stora Blåsjön kan man köra vägen över Stekenjokkfjället mot Vilhelmina. Vägen över Stekenjokk är fantastisk vacker, det blir många stopp för att njuta av vyerna.



Skönhetstävling: Stekenjokk eller Rover 75?



Inga Roverbilar i Båstnäs

i Båstnäs men inte funnit några.

Efter Töcksfors har vi kört upp till Krokoms längs väg 45. Om man gillar skog är väg 45 fantastisk. Från Krokoms tog vi väg 340 till Norge där vägen byter nummer till Väg 765. Sen väg 74 tillbaka till Sverige och Gäddede. Från Gäddede så körde vi ytterligare 45 kilometer till Stora Blåsjön.

I Stora Blåsjön hyrde vi en stuga som

Känslan av den lite kyliga och regniga luften fyller lungorna och andningen känns lättare. Vi bor i de centrala delarna av Göteborg så det är kanske

behövt med lite frisk luft då och då. Det är lätt att ställa bilen, gå ut på fjället, njuta av naturen och tystnaden som härskar.

Vägen över Stekenjokk är bara öppen från början av juni till mitten av oktober. Resten av året vilar vägen under flera meter snö.

I Stora Blåsjön finns en restaurang, Fjällripan. På menyn finns bla.

Pizza med renkött!!! Tur man är vegetarian. Restaurangen har bara öppet fredag till söndag och verkar bara vara öppen på sommaren. Det fanns inte någon täckning för våra mobiltelefoner och efter några dagar utan att vara uppkopplad så var restaurangens Wi-Fi efterlängtat. Maten är fantastiskt god och det är en härlig utsikt över Stora Blåsjön.

Vi körde sammanlagt 2100 km med vår Rover 75 Tourer och vi åkte fantastiskt bekvämt trots att det är en modern bil (från 2003). Under våra 10 dagar som vi var iväg så har vi haft solsken två eller tre dagar. Resten av dagarna så regnade det.

Vi kommer förhoppningsvis att åka upp igen om några år och varför inte med vår P6a för komfortens skull och om vädret är bättre.

Anders och Malin Albihn

Spärrfjäders som försvann

Spärrfjäders till halvlyslampan på min Rover 75 försvann när jag skulle byta lampa.

Efter att ha kollat med Rimmer så är faktumet det att Rover inte tog fram spärrfjäders som reservdel.

Istället för att ta en spärrfjäder från en fungerande hel strålkastarinsats så hittade jag några spärrfjäders till en Audi jag haft en gång. efter att ha feplat ca 15 minuter en kvart och använt lämplig vokabulär så satt det en spärrfjäder lite hjälpligt och tryckte till halvlyslampan. Det visade sig att det inte fungerade som nödlösning. Halvlyuset gick rakt ner i marken när jag körde. När jag tog ur lampan igen

hade lampglaset börjat spricka. Jag införskaffade universalspärrfjäders på ebay. Återigen fick jag fepla och denna gång använde jag ännu mer lämplig vokabulär för att skapa rätt förutsättningar för spärrfjäders att komma på plats. Spärrfjäders sitter halvtomhalvt och lampan är inte helt fast men ljuset ligger rätt och jag bländar inte medtrafikanterna. På skroten kostar en hel lampinsats mellan 500 kr och 1200 kr. Nu skall jag ställa av min sommarbruksRover och ta fram VinterbruksRovern. Jag får ta tag i detta igen nästa år.

Anders



Träff på Lindärva gårdspub

Ägare av brittiska bilar i Skaraborg träffas på Lindärva Gårdspub mellan Skara och Lidköping. Träffarna är sista fredagen varje månad kl 19.00.

Lindärva Gårdspub ligger på Skattegården i Lindärva, ca en mil sydost om Lidköping.

Information om mat och dryck erhålls om man ringer till puben på 0510-509 69 eller gå in på deras hemsida: www.lindarvagardspub.se

För mer information kontakta Hans Örtlund: hans.ortlund@gmail.com



Träff på Sjöbo kaffestuga

Första söndagen i månaden träffas vi på Sjöbo kaffestuga vid 14-tiden. Detta har man läst de senaste 14 åren; först i Roverbladet, sedan på hemsidan och numera också på facebook. Dessutom skickas en påminnelse till alla medlemmar med e-post adresser i Skåne.

Det är alltså en lång tradition och de flesta medlemmar runt om i Skåne har nog någon gång besökt oss där.

Kjell Strand från Ludvika leder med längsta resväg, i en Rover 75 V8 och kortast väg har undertecknad eftersom vi bor 4 km bort.

Stamgästerna kommer från Beddingestrand, Everöd, Kabusa, Kvidinge, Malmö, Sjöbo, Stockamöllan, Trelleborg och Ystad. Under sommar-

månaderna är det mest Rover bland våra besökare och givetvis våra olika Engelska hundar, men under vintertid



kommer vi i Svenska, Tyska, Franska, Japanska, Koreanska bilar och en och annan Land Rover, utan hundar.

Huvudsyftet är inte att titta på Roverbilar och sparka på däcken

utan det är viktigare att träffas än att inte komma alls för att man har "fel"bil.

Januari, februari och juli träffas vi inte men annars är det första söndagen i månaden som gäller.

Maten är som bekant viktig i Skåne och man serverar kaffe och kaka, spiddekaga (spettkaka), kakbuffé, fem olika sorters smörgåsar och under december har man julmeny.

Det finns plats för 100 personer inomhus och 200 personer utomhus på sommaren, så även om alla våra nya

medlemmar med Rover 75 kommer, så har vi gott om plats. Kolla gärna på sjobokaffestuga.se och Sjöbo kaffestuga på facebook.

Anders Palmqvist - Svansjön i Sjöbo.

Kodnyckel för Rover 75 ägare

Vad betyder identifieringsnumret på registreringsbeviset? På registreringsbeviset finns ett identitetsnummer som består av 17 tecken. Tex: SARRJSLPBXM100537. Varje tecken berättar vad det är för märke och modell på bilen. Låt oss undersöka vad detta är för bil SARRJSLPBXM100537. De tre första tecknen står för Rover eller MG Rover och är tillverkarens identifiering SARR**J**SLPBXM100537 Tecknen fyra och fem berättar om det är en Rover 75 eller MG ZT. I detta fall en Rover

SARRJ**S**LPBXM100537

Sjätte tecknet beskriver utrustningsnivån

C = Contemporary SE

H = Classic (TL2)

L = MG (TL7.1)

N = Contemporary

S = Comfort (TL4)

X = MG (TL5.1)

Z = Connoisseur (TL7)

SARRJ**L**PBXM100537

Sjunde tecknet berättar vad det är för kaross

C = 2-Door Coupe

L = 4-Door Saloon

T = 5-Door Tourer

SARRJ**S**L**P**BXM100537

Åttonde tecknet talar om för oss vilken motor det är

E = 2.5 V6 (160PS) Petrol

F = 2.5 V6 (190PS) Petrol

G = 4.6 V8 Petrol

H = 2.0 Diesel

K = 2.0 V6 Petrol

L = 2.5 V6 Petrol

P = 1.8 Petrol

R = 1.8 T Petrol

SARRJ**S**L**P**BXM100537

Tecknen nio låter oss veta drivmedelstyp, vilken sida ratten är och vilken typ av växellåda bilen har.

B = 1.8 Petrol Manual RHD

C = 2.0 Diesel Manual RHD

D = 2.0 Petrol Manual RHD

E = 2.5 Petrol Manual RHD

F = 2.5 Petrol Manual RHD

J = 1.8 Petrol Auto RHD

K = 2.0 Diesel Auto RHD

L = 2.0 Petrol Auto RHD

M = 2.5 Petrol Auto RHD

N = 1.8 Petrol Manual LHD

P = 2.0 Diesel Manual LHD

R = 2.0 Petrol Manual LHD

S = 2.5 Petrol Manual LHD

T = 2.5 Petrol Manual LHD

W = 1.8 Petrol Auto LHD

X = 2.0 Diesel Auto LHD

Y = 2.0 Petrol Auto LHD

Z = 2.5 Petrol Auto LHD

SARRJ**S**L**P**BXM100537

Tionde tecknet berättar vilket år bilen är byggd

X = 1999 Model Year

Y = 2000 Model Year

1 = 2001 Model Year

2 = 2002 Model Year

3 = 2003 Model Year

4 = 2004 Model Year

5 = 2005 Model Year

SARRJ**S**L**P**BXM100537 - Det elfte tecknet talar om var bilen är byggd, Cowley eller Longbridge. Under BMW-tiden byggdes bilarna i Cowley och när märket år 2000 såldes flyttades tillverkningen till Longbridge.

D = Longbridge

M = Cowley

SARRJ**S**L**P**BXM**100537**

Slutligen visar tecknen tolv till sjutton bilens byggnummer



Sista Rover 75 på British Motor Museum

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

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



NEC 2017

Återigen har en helg tillbringats på NEC Classic Car Show. Fast helgen började med ett besök på National Motorcycle Museum. (NMM)

Det ryktas att en Road Rover är på väg att börja säljas av Jaguar/Land Rover. En bil som skall vara helt eldriven.

En bil som visades upp på NEC var en ny TVR Griffith. TVR slutade tillverka bilar år 2007 när företaget gick i konkurs. Men nu har en herre vid namn Les Edgar köpt upp företaget och bilens chefskonstruktör är Gordon Murray. Gordon har designat ett flertal Formel 1 bilar åt Brabham och McLaren. Den nya TVR Griffith kommer att ha en V8a med över 500 hästkrafter.

Givetvis så fanns det ett antal Roverklubbar på plats. Rover 200 & 400 Owners Club, Rover 75 & MG ZT Owners Club, Rover 800 Owners Club, Rover Coupe Owners Club, Rover P4 Drivers Guild, Rover SD1 Club, Rover Sport Register, P6 Owners Club och The Rover P6 Club.

Temat får årets utställning var 'Family Ties'. Två Williams F1 bilar som körts av far/son dynastier inom motorsporten visades upp. Keke Rosbergs Formel 1 bil och hans sons, Nico Rosbergs, Formel 1 bil visades upp.

En ny tradition på NEC är att strö halm över någon bil. Ett sätt att gripa sista halmstrået innan Brexit?



Bil från Haymarket?



Lila Rover 200 Coupé



TVR visade upp sin nya Griffith. Undrar hur många gånger TVR har återuppstått. Kanske är det dags att byta namn till TVR Sæhrímnir. Kanske finns det hopp om att Rover P6 återuppstår igen.



I Rover Sport Registers monter visade Ian Glass upp sin andra Marauder. Detta är ett renoveringsobjekt. Det tillverkades 15 Marauders och det finns kvar 12.



The Flying Banana på NMM



Rover med Sidvagn på NMM

Klubbkampen

Årets klubbkamp hade start och mål i Löddeköpinge. Roverklubben var väl representerad och även en Jaguar ställde upp för Rover.

Årets klubbkamp var kanske inte så mycket kamp utan mer åka. En kontroll och kraftprov utsattes kämparna med. Men härliga vägar och två stopp längs vägen för att samspråka med fantastiskt trevliga människor som drabbats av engelska sjukan.

En Rover 75 som gått 1400 mil sen ny fick vi se.

Efter klubbkampen fick en Rover 75 sina VIS- motorer utbytta under hållande regn.

Själv körde jag från Göteborg tillsammans med Tomas Börjeson och hämtade upp Kent Klar i Varberg. Att förena nöje med nytta brukar vara en bra idé så vi passerade Helsingborg på vägen hem och hämtade upp fälgar som Kent behövde till sin coupé.



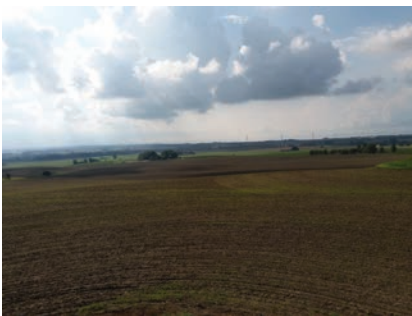
Två nyanser av rött på Klubbkampen



Snygga aktrar



Vi stannade till och tittade på Gravfälten vid Rönneberga Backar. Vacker utsikt och intressant historia. Även vacker utsikt på parkeringen.



Utsikt vid Rönneberga Backar



Stopp vid Rönneberga Backar



Två nyanser av grönt

Anders

Ulva Kvarn - tisdagsträff i Uppland

Jag vet inte hur länge denna veckoträff funnits, men det är många år. Den arrangeras av AHK Uppland varje tisdag (med start kl 17), under medio maj tom medio september. Bil, MC eller moped - alla fordon (helst 30 år eller äldre) är lika välkomna. Ulva är en gammal klassisk kvarnmiljö vid Fyrisån, strax norr om Uppsala. Lätt att hitta - mitt emellan gamla E4-an och Väg 272 (Tidernas väg). Och det gäller att komma i hygglig tid så att det inte är fullt!

Vi brukar försöka hinna med några tisdagkvällar varje sommar. 22 augusti blev det bråttom, då vi insåg att vi missat träffarna hittills i år! Med vår SD1 var vi snart där (knappt 6 mil från Gästre) och parkerade på gräsmattan bland äppelträden. Solen lyste och trots att det var kyligt verkade det bli en fin kväll. Vi hinner knappt kliva ur bilen innan en vänlig man kommer fram och hälsar och berättar att han har många minnen av sin egen SD1. Detta var när bilarna fortfarande var ganska nya i Sverige. Han gillade SD1 skarpt trots att det tydligen inte var ett helt problemfritt exemplar. Efter några år såldes bilen och det blev inga fler Rover för honom. Men istället en del annat brittiskt - till träffen åkte han en verkligt fin Jaguar MK II.

Inga fler Rover upptäcktes men väl andra fordon av brittiskt ursprung - Austin, Van den Plas Princess, Vauxhall, m fl. Det blev också ett långt samtal med ägaren till en fint renoverad NV 40 - en brittisk MC som



Svensk-brittisk MC i fint skick

Nymanbolagen sålde i början av 1950-talet. Det var helt enkelt en importerad Royal Enfield Bullet 350 cc som

lackerats i Nymans färger och med ett eget NV ramnr (den har alltså dubbla ramnr). Just en sådan Bullet (fast 500 cc och något okomplett) ligger ned-



Fd SD1-ägare gillade modellen.

plockad i lådor i garaget, sedan jag var 17 år!

Efter att Anna och jag fikat på caféet gick vi runt till några av de lokala hantverkarna med verkstäder på Ulva. Det fanns mycket att titta på och många att prata med. Framåt 20-tiden hade flera bilar rullat iväg och snart gjorde vi detsamma. Nästa besök blir 2018.



Vacker Jaguar Mk.II glider hemåt

Bengt Alfredsson

Historien om en viking

Första gången Rover använde vikingaskeppet som märke på kylaren var 1929. Sedan dess har märket förändrats och utvecklats. Den senaste versionen presenterades 2003 på den nya Rover Streetwise.

Vikingaskeppet har sitt ursprung i själva namnet Rover. 1884 presenterade Starley & Sutton Cycle Company en trehjulig cykel som de kallade The Rover (vandrar). Namnet slog så bra så det användes även på efterföljande modeller. The Rover Cycle Company bildades 1896 och blev berömt för sina säkerhetscyklar. Rovers motorcykel lanserades 1903 och året efter kom den första bilen. Företagets namn blev nu The Rover Company Ltd.

De flesta cyklar och motorcyklar som gjordes mellan 1885 - 1925 hade olika variationer av ett sköldliknande märke. De första 6hp och 8hp bilarna hade inget märke alls, endast namnet

Rover på hjulnavet. De större 15, 16 och 20hp bilarna fick en sköldformad mässingkylare som fungerade som ett jättemärke.

I letande efter ett sätt att symbolisera Rovernamnet kom man på idén om vikingtema. 1922 kunde man första gången erbjuda sina kunder en vikingfigur föreställande en krigare för £ 1. Denna figur utvecklades i olika skepnader och var med i annonser och broschyrer. Från 1929-års modeller fick alla bilar vikingaskeppsmärket och det klassiska vikinghuvudet.

I sin ursprungliga form påminde vikingaskeppsmärket om den tidiga Roverskölden, men med stilistiska löv som skulle föreställa bogvågor. Rover använde denna ursprungliga design i allt tryckt material ända fram till 1960-talet. När det gäller märken

förändring kan man se på 14 Pilot märket där skeppet sattes in i ett nytt triangelformat märke, som skulle passa på den karakteristiska 1933 - 49 Roverkylaren.

När man hade etablerat den nya märkesformen gällde det att skapa ett

nytt representativt skepp med svällande segel. Under vågorna sattes antalet hästkrafter för respektive bil, 10, 12, 14, 16 och 20. 1948 när P3 modellen kom räknades hästkrafter på ett annat sätt. På dessa märken kan man läsa 60 eller 75.

Rover chockade sina trogna kunder i slutet av 1949 med lanseringen av den något "amerikaniserade" P4, Rover 75. Märkesdesignerna hade fått fria händer att modernisera märket till denna modell. Vad de också gjorde på denna bil var att placera en strålkastare i grillen, därav namnet Cyclop.

År 1952 gick Rover något tillbaka till förkrigsmärket och gjorde ett mer attraktivt märke. Huvuddragen var det tidigare märket, men nu kom modell-

beteckningen, 75 och sedan 60 och 90, att synas i skeppets segel.

Idén med ett separat vikinghuvud återupptogs. Det blev ett huvud som placerades längst fram på motorhuvud. Där satt det stolt på alla P4 fram till modellen lades ned 1964.

Under 1950-talet dök det upp nya material, bland annat glasklar plast. Märket bakades in i detta material och blev mer färggrannt. Dessa nya märken syntes första gången på P4 från 1956.

När Rover 105 lanserades 1957 på Earls Court Motor Show gjordes en



Har Sista vikingen lämnat de brittiska öarna?

på bilarna under samma period så fanns det ett stort mått av artistisk frihet. Få, om inte ens någon, biltillverkare producerade så många olika variationer på ett tema som Rover gjorde.

Under tidigt 1930-tal kunde man se märket i olika utförande. Med vågor, utan vågor, med modellnamnet i, såsom Meteor eller Speed Pilot. Märket sattes också in i främre stötfångaren. Det märket förblev oförändrat fram till 1948, Även fast kylarmärket ändrade sig betydligt under dessa år. Början av denna

special-version av märket. 105 fick nämligen inte plats i seglet, så den beteckningen placerades istället ovanför ett förminskat skepp. För P5 Mk I och Mk II från 1958 och för de sista 95 och 110 versionerna av P4 producerades ett sifferlöst märke.

Rovers märkesdesigner gillade att variera sig. Det finns till exempel två varianter av märken på navkapslarna från denna tid. Från 1939 till 1959 satt det ett mässingmärke i

kapslarna, medan man för P4 och P5 från 1960 till 1967 använde sig av det nya plastinbäddade märket. Ett liknande märke sitter även i rattcentrum på P4 och P5.

Det beslutades att även sätta ett märke på den bakre stolpen på 1962, 3 litre Coupé. Då togs det fram ett litet minimalt skepp. Det placerades även på 3,5 litre Coupé samt på P6 från 1970 till 1976.

P6 lanserades 1963. Nu var det dags för ett nytt märke igen. Vikingaskeppsmärket blev fördubblat i storlek och vissa detaljer blev guldfärgade. Märket placerades mitt i fronten på bilen. Samma märke prydde även 3 litre Mk III från 1965.

Bara två år senare kom en ny ansiktslyftning. På P5B, både saloon och coupé sattes ett litet mässingmärke i grillen. En mindre variation av detta märke sattes på navkapslarna.



Detta senare märke användes också som logotyp på allt tryckt material.

P6 fick en ansiktslyftning 1970 och då var det återigen dags med ett nytt märke. Denna gång ett plastmärke med rostfri ram.

Några förändringar på skeppet och bogvågen syntes också. Detta märke blev, med små förändringar, standardmärket för de kommande trettio åren.

Ett revolutionsförsök när det gäller märke gjordes på SD1. Detta märke var av rostfri metall och var mycket stiliserat. På hjulnaven sattes liknande märke.

Kanske böjde man sig för kundernas synpunkter

för 1979 års SD1 fick tillbaka det beprövade plastmärket.

1989 tog företaget fram en mer enhetlig profil. Vikingaskeppet användes i alla sammanhang. En ny produktionsteknik började användas. Den byggde på screentryck. Märkesdesignerna tyckte att detta märke blev alldeles för perfekt. De anlätade en juvelerare som fick justera verktygen för att få en mer "handgjord" stil på dem.

När Rover närmade sig sitt andra århundrade som biltillverkare

ville de följa traditionen och modernisera märket. Det nya märket bygger på undersökningar hos allmänheten, speciellt kunder. Det har fått ett renare utseende och gulddetaljerna är utbytta mot silver, vilket ska återspegla dagens smak när det gäller teknik.



Modern Rover 75 grill

Från engelskan av CGO

Wenngarn 17 september - redan en Klassiker

Denna träff hölls i år för andra året på Wenngarns slott, arrangerad av tidningen Klassiker. Årets upplaga blev enastående välbesökt - det var nog tom det enda problemet! Anna och jag rullade in med vår SD1 ca en halv timme före officiell öppning kl 10 - då var vi redan nr 200+ av vad som till slut blev 1137 utställda fordon (tidningen Klassikers uppgift). För dem som kom senare än oss var kön ibland jobbigt lång. Något man skall förbättra till nästa år, har det utlovats. Wenngarns Slott är en historiskt intressant byggnad som efter nuvarande ägares satsning fått fina omgivningar. Här finns caféer, restaurant och tom ett hotell. Flera andra verksamheter håller på att byggas upp och målet verkar vara ett eget litet samhälle på landet, strax norr om Sigtuna.

Eftersom årets tema var 1970-tal passade det extra bra att i år åka en Rover SD1 från 1977. Terrasserna framför slottet hade reserverats för 70-talarna och Anna och jag blev anvisade en bra plats precis mitt framför slottet, nära trappan mellan de olika terrasserna. Det kunde inte vara mer centralt. Att sedan få presentera min Rover, som en av ett fåtal utvalda 70-talare var naturligtvis extra roligt. Särskilt som bilen fyllde 40 år nästan på dagen (registreringsdatum 19 september 1977). Dessutom fick bilen representera att Rovers V8-motor fyllde 50 år (presenterad maj 1967 i Rover P5B). Förutom äran fick jag en pokal och ett fint polerkit från Verktygsboden.

Vädrgudarna visade sig från sin allra bästa sida med sol och värme och alla tusentals besökare var också på sitt bästa humör, trots lite köer ibland. Även övriga utställda fordon var uppdelade på 50-, 60-tal, osv. Klubbbrutor fanns för dem som förbokade sådana - kanske något att fundera på för RCoS ett annat år? Jag såg ytterligare minst fyra Rover, som stod på lite varierande platser på området. Bland övriga bilar fanns så många både ovanliga och fina exemplar att det är jättesvårt att välja ut några favoriter. Det skulle i så fall var 2 st (!) Austin Maxi 1750 - båda i samma snygga blå färg. Jo du gissade



Gladaste bilföraren höll i ratten, men pappa skötte fjärrkontrollen

rätt - jag råkar ha några Maxi i garaget också. Vill du läsa mycket mer om Wenngarn - se Klassiker nr 9 och

Klassikers hemsida. Kanske ses vi här igen 2018?



Garanterat mest välpolerade Rover 3500 på Wenngarn!



En av Wenngarns få Rover 75 kom från Åby



Nöjd SD1-ägare berättade om sin "40-åring

Bengt Alfredsson

CMM Eskilstuna - alltid sista söndagen i augusti.

CMM betyder Classic Motor Marknad - eftersom just tidningen Classic Motor är en av arrangörerna för denna klassiska träff, som faktiskt funnits längre än Rover Club of Sweden. Platsen är Ekeby Flygfält och här huserar Eskilstuna Flygklubb och AHK Sörmland - de övriga två medarrangörerna. Marknad och fordonsträff kryddas med en flyguppvisning som ibland är spektakulär. Det finns mycket att se och göra - faktiskt svårt att hinna med allt på en dag!

För att slippa de värsta infartsköerna den 27/8 var jag på plats med min SD1 redan kl 8, efter 9 mils körning. Alla förbokade "rutor" för märkesklubbar började fyllas utom en. För en gångs skull var jag först bland RCoS medlemmar. Tyvärr hade Carola och Lasse, som ansvarar för RCoS deltagande, haft maximal otur! En nyfylld pumptermos med kaffe hade kraschat landat på golvet. Glaskross och innekatter gjorde att det tog sin tid att städa upp och fixa nytt kaffe. Lasse lastade ur sin välfyllda SD1.

Tält sattes upp komplett med ny fin RCoS-banderoll, flaggor monterades, stolar och bord ställdes fram, fika med bröd serverades. Till slut var allt klart Och plötsligt dök det upp ett antal Rover med fikasugna "besättningar". En P4:a samt flera fina P6 / P6B kom tidigt - fler Rover kom lite senare. Det blev en trevlig dag, där det verkligen fanns tid att prata med andra medlemmar - några som jag inte träffat på flera år! Vissa jagade fynd på marknaden, där flera upplevde att det fanns färre säljare än vanligt. Själv ägnade jag bara marknaden 15 minuter - lusten att köpa fler prylar var helt borta! Istället hann jag se många utställda fordon och att prata med gamla bekanta.

Vår medlem Johan Lovén gjorde en fin insats genom att presentera både bilmärket Rover och RCoS samt berätta om sin fina 2200TC framme vid scenen. Han är en riktigt bra Roverambassadör! Allt roligt har tyvärr en ände - även 2017 års CMM! För mig, som slapp köa på morgonen, blev det nu till att sitta i utfartskön i ca en halv timme med ängsliga blickar på tempmätaren - som dock lydigt höll sig på rätt sida 100-strecket! Åter hemma i god tid före kl 18.



Johan Lovén presenterar sin Rover 2200 TC, bilmärket Rover och RCoS.



Kaffet på plats



Välpolerade



Glänsande



Rickards fina Lotus skiner i solen

Text: Bengt Alfredsson. Foto Carola Pettersson

Renovering av Rover 12 Sports Saloon

Renoveringsdrömmen

En sak som funnits länge på min att göra lista har varit att skruva ihop en gammal bil.

Medveten om den egna förmågans begränsningar så var min tanke att göra detta tillsammans med någon annan. Med tanke på att vi ska hinna med mer än att bara skruva så satte vi inte upp någon alltför strikt tidplan. Tur var väl det, några bakslag har det blivit på vägen.

Hur kom Rover in i bilden?

Hösten 2015 var Jonas övertalad att dra igång ett gemensamt projekt. Eftersom jag dessutom är förtjust i tvåtaktare så föreslog jag först en gammal Saab. Det förslaget vann inte gehör utan vi började fundera på engelska bilar istället, vilket var helt ok för mig som är lite av en anglofil.

I oktober 2015 dök ett första intressant objekt upp på Blocket. Det var en 30-tals MG som varit monterad sedan 60-talet, utan pris angivet. En snabbkoll på nätet vad de kostar hopskrivade antydde att den här byggsatsen skulle bli mycket dyr. Mycket riktigt buden gick uppemot 100 000 kr. Sökandet fortsatte och ett par dagar senare dök en delvis demonterad Rover upp. Rover hade för mig fram tills då varit P6 och nyare. Inte nog med att priset var både angivet i annonsen och var överkomligt, bilen stod dessutom bara 11 km hemifrån. Sagt och gjort, vi åkte och tittade, funderade och slog till. I början av november var vi ägare #6 till en svensksåld Rover 12 sports saloon av 1947 års modell.

När vi fraktat hem bil och delar och

börjat se vad vi hade fått på halsen så var det ett riktigt bra objekt. Inget värre än lite ytrost här och där, stolar i hyfsat skick och baksäte i bättre skick. Massor med delar i plastbackar, textilier i en säck (slitna...), inredningsdetaljer såsom lister och träpaneler i ett skick som gjorde att de i bästa fall kunde användas som mallar om man lade ihop dem.



Dörrsida

Stamtavla

När vi började undersöka bilens historia så konstaterade vi att bilen såldes ny i Sundsvall 1947, därav Y-skylten. Sedan har den jobbat sig neråt mot Stockholmsområdet vilket även bekräftas av BA- och A-skyltar. Dessutom verkar det som om bilen stått på en skrot ett antal år på 70-talet och sedan räddats. Bilen har varit avställd sedan 1970 men senaste godkända besiktning är ändå gjord 1986 enligt Transportstyrelsen. Senast kända körning gjordes således runt 1986. En person som ägde den på 60-talet tror vi fortfarande är i livet.

Inventering

Arbetet började med att inventera vårt 3D-pussel. Vi fick med många

lösa delar; skruvar, distanser, lister, beslag och allt möjligt. Vi beställde en verkstadshandbok från engelska Roverklubben för att få lite stöd i arbetet. Även komma så här långt så har vi en hög med grejer som vi inte vet var de ska sitta. De hör kanske inte ens till bilen.

Nycklar

En sak som framkom vid inventeringen var att vi hade inga tändningsnycklar. Det går att koppla förbi men när man har en snygg instrumentbräda med tändningslås och startknapp så vill vi ju använda oss av dem. Det här problemet var löst. På tändningslåset så finns en kod instansad. Vi hittade en bra firma i England, angav kod vid beställning av

reservnycklar och vips så fick vi nytillverkade nycklar till det facila priset av 75 kronor styck.

Lack

Färgen på bilen kan närmast kallas maroon, riktigt snygg men inte original. Med hjälp av färgkombinationstabell i verkstadshandboken + detaljer på karossen så vet vi att bilen är omlackerad någon gång. Originalfärgen är svart med en dekorlinje i guld runt kupén. Lacken är gammal och har börjat släppa i mindre sjuk på flera ställen. Lacken har varit/är mycket oxiderad och smutsig. För att inte glömma hur den såg ut när vi hämtade den så har vi nöjt oss med att polera vänstra halvan av bilen, från grill till skuff. Till poleringen har vi använt ungefär en burk Autosol och ett antal kuddar till polermaskinen. Mildare rengöringsmedel gav inget resultat.

Lucas

Lampor, instrument med mera var demonterat vid köpet. Någon tidigare ägare hade gjort någon uppmärkning av elkablarna. Tyvärr var den inventeringen gjord för länge sedan och de flesta noteringarna var oläsliga. Vi fick med ett elschema när vi köpte bilen så det var bara att börja om med kablarna. Efter ett tag insåg vi att det var något som inte stämde. Numrering och färger stämde inte med schemat. För att göra detektivarbetet ännu svårare så hade färgerna på



I sitt nya hem

kablarna blekts med tiden. Ska den här vara ljusblå eller ljusgrön? Borde inte den svarta sladden till lampan vara blå? Kablarna kopplades inte riktigt som på schemat heller. Vad berodde då detta på? I verkstads-handboken fick vi svaret, vår bil är en exportmodell med annan kabel-dragning än standard. Bara att börja om igen. Nu gick det lite lättare.

Motor

Vi köpte ganska snart byggplywood för att ha ett golv i bilen. Sedan började arbetet med att få igång motorn. Motorn gick att veva runt utan problem. Vi testade bränslepumpen, den läckte som ett såll. Ny pump införskaffades på Bilema. Vi bytte olja, kylarslangar, packningar, gjorde rent tråg och filter, bytte tändkablar, rengjorde förgasare och sedan började försöken starta den. Efter ett antal försök så gick den igång. Video lades upp i Runningboard-gruppen på Facebook. Inte bara vi konstaterade att den inte lät bra. Small end knock eller big end knock trodde man. Där och då insåg vi att vi får lämna toppen på renovering. Vid demontering upptäcker vi att en ventilstyrning brutits av och en avgasventil var lätt böjd. Kunde detta vara boven i dramat?



Topp före renovering

Kylning

I samband med att vi fick igång motorn fyllde vi på kylarvätska. Naturligtvis var det inte tätt. Med ett litet hål i kylarens nederkant markerade Rovern sitt missnöje/revir i garaget. Hur fixar man det då? Jo med en crème brûlée-brännare och lödtenn. För att laga behövde vi först demontera kylaren. Det tog sina timmar att hitta och komma åt alla skruvar första gången. Men efter lödning håller den tätt. I samband

med kylardemontering och topp-demontering målades fläkten om, vattenpump och motordetaljer rengjordes och fick ny färg.

Utredning av inredningsdetaljer

Parallellt med detta så arbetade vi med inredningsdetaljer. Solluckan var trasig, dörrpaneler och klädda lister var helt slut, fönstermekanismer, handtag, rutor och vindavvisare behövde sättas ihop, handskfackshyllan var full av döda insekter och "souvenirer" från möss och trälisterna till dörrarna behöver en liten slipning och ny lack.

Med paneler och lister i varierande skick som förlaga så har vi tillverkat nya och klätt dem med galon, nästan samma nyans som original. Handskfackshyllan fick en omgång med sop, en halv burk textilrent och sedan en omgång med dammsugare med gott resultat. Solluckan dissekerades, rosten åtgärdades och den lagades och limmades ihop där den föll isär, den har fått ny galon också och är numera på plats. En del arbete återstår med dekorlister, mattor, innertak och övrig karossbeklädnad men det går framåt.

Växellåda

Säg den lycka som varar. Givetvis skulle den börja kärva strax innan provkörning. Framåtväxlarna gick i och ur. När vi fick i backen då fick vi inte ur den. Växeln fick vi ur efter lirande. Efter lite tips på nätet och inpetande av distanser på väl valda ställen så fungerar den.

Motor – igen

Efter återmontering av toppen så märkte vi lite missfärgade avgaser vid provkörning (bilen var uppallad). Av med locket för att ställa in ventilspelet och när vi vevar runt motorn ser vi att oljan ser ut att ha förvandlats till Baileys. Slutsats: inte helt tätt i motorn. Ut med olja, in med ny, varmkör och efterdra bultarna. Nu ser det bra ut.

Provkörning

På eftermiddagen söndag den 10 september slog vi upp garageporten och bilen fick sin första runda för

egen maskin på 30 år.

Wengarn

Med en provtur i ryggen så hade vi som ambition att bli klara till Wengarn. Lördagen den 16/9 jobbade vi heldag med att få till soltak, bakljus och backljus. Vid provkörning på eftermiddagen insåg vi att den gick för dåligt för att vi skulle kunna ta oss till Klassikers träff.

Skruv och stift

Veckan efter så tog vi itu med motorn igen. Vi gjorde något vi borde ha gjort för länge sedan. Vi bytte tändstift och vi justerade oktänväljaren. Två av stiften var sotiga och samtliga var av okänd ålder. 4 nya NGK stift skruvades i. Oktänväljaren var nerskruvad i botten och därmed inställd för lågoktanigt bränsle. Lite rengöring och sedan uppskrivning för högre oktantal. Ström på, pumpen jobbar utan att få upp en droppe bensin. Detta har inte hänt tidigare. Testar med att fylla på mer bränsle och använda choke (för första gången). Då hoppar motorn igång direkt. Den både låter och går mycket bättre, nästan allt missljud försvinner. Det återstår att testa hur den är på väg, om orken har kommit tillbaka.

Bilder och Roverägare i världen

I samband med att vi började jobba med bilen så lade vi upp en blogg på: <http://rover1947.blogspot.se/>

Vi har även lagt upp en del bilder och frågor på Facebook i gruppen Rover P3 & All Running Board Rovers Group. Härifrån har vi fått mycket hjälp och glada tillrop. Flera av medlemmarna har renoverat en eller flera bilar. En som har renoverat flera P2:or har dessutom lagt upp högupplösta bilder och varit mycket snabb med att svara. Värt att nämna är att många har bidragit med svar på våra frågor och hjälpt oss fram snabbare till där vi är idag.

Framtid

Renoveringen fortgår, vi har som sagt en hel del kvar att göra. Motorn har lite missljud kvar som vi ska se över. Vi är även på jakt efter flera delar men med tanke på att en hel del delar finns nytillverkade så ser det ljust ut. En ny lack skulle sitta fint också. I väntan på detta ska bilen avnjutas som rullande renoveringsobjekt.

Magnus Hjort

40-åringen som smet ur garaget

Jag har ändrat lite på den kända bok- och filmtiteln. Som några läsare redan vet är 40-åringen en bil. Inte helt förvånande en Rover - modell 3500 SD1 från 1977. Det innebär att bilen fyllt 40 år 2017. Kanske är det tokigt att fira en bils "födelseår", men jag tyckte att det var lite roligt. Men vilken dag fyller en bil år? Är det när den rullar av produktionsbandet - i detta fall någon gång under slutet av april 1977? Eller försäljningsdatum - dvs 14 september 1977? Eller kanske registreringsdatum - 19 september 1977? I verkligheten blev det lite utspritt "firande" under år 2017. Och ingen tårta men väl oljebyte med filter!

BLW580 är numera den äldsta 3500 SD1 i Sverige - såld 14 september 1977, Dvs dagen efter att svenskt typintyg blev klart. Det har funnits fyra svenska bilar med lägre chassinr (varav tre såldes senare än BLW580), men samtliga är tyvärr skrotade. I bilen snurrar en orenoverad originalmotor (motor nr 5 beror på unik nr-serie pga den svenska avgasrenningen).

Även om min bil är i ganska prydligt skick är det en bruksbil som gått drygt 35'000 mil och med en del skavanker. Med endast en ägare före mitt köp 2014. Det är denne ägare jag har att tacka för att den är i så bra skick. En förståndig man som har sett till att bilen fått regelbunden service och byte av slitdelar hos en märkesverkstad. Inga svetsarbeten eller större renoveringar har behövts, men bilen hellackerades i originalkulör Platinum år 2000, efter en påkörning. Alltid rent beskningsprotokoll utom två år - då blev det ombesiktning för defekt EGR-ventil och rostiga bromsledningar bak. Vill du läsa mer om BLW580 - se Roverbladet nr 94 sommaren 2015.

Mitt mål med just denna bil (jag har



ytterligare några SD1 - dock renoveringsobjekt) är att den skall rulla många år och minst 200 mil varje sommar. Det sista har jag nästan klarat, med drygt 700 mil på fyra år. Självklart görs regelbunden service, men så lite som möjligt skall ändras eller uppgraderas. Dessutom byter jag hellre till bra begagnade originaldelar än tveksamma nya pirat do. Tom original luftpump till avgasreningen fungerar. Det är intressant att kunna visa hur komplicerat svenska myndighetskrav gjorde livet för Leylands tekniker då bilen var ny. Flera extra ventiler och många meter extra slang och rör finns i motorrummet. Men ibland finns inga originaldelar att köpa - därför monterades i år ett Lumenition tändsystem då originalet stendog (2:a tändsystemet på 40 år som havererat). Alla fel som kan drabba en gammal bil tänkte jag skriva om i ett senare Roverblad. Det kan bli ganska underhållande - efteråt!

Under 2017 har jag kört ca 240 ganska njutbara mil, varav 200 mil fördelat på sju utflykter och resor längre än 10 mil (s k "roadtrips"). Bara en gång hade vi lite problem att ta oss hem pga anliggande och överhettade bromsar (kollapsad bromsslang till bakaxeln). Varmt blir det ibland också inne i bilen utan AC, som vi numera är bortskämda med i t ex Rover 75. Öppna rutor och korsdrag var vad som gällde på 70-talet i de flesta bilar, om det kändes svettigt!

Årets första utflykt den 6 juni (Nationaldag och Motorhistoriska Dagen) gick till Surahammar, där MCHK höll MC-muséet Gyllene Hjulet öppet. Flera klubbar var inbjudna med många fina 2- och 4-hjulingar att titta på. På vägen hem hittade vi några nya småvägar som



Riley 11/9 1926

vi aldrig tidigare kört. Soligt och varmt och bortåt 20 mil på vackra och kurviga vägar. Med öppna rutor och en V8 som

"gurglade" behagligt vid max 2500 rpm blev det extra njutbart - en lyckad dag!

1:e juli var det dags för ny solig utflykt - nu till veteranfordonsträff i Huddunge, som ligger strax norr om Heby - dvs nära vår hemby



Gästre. Arrangör var en lokal hembygdsförening och träffen var precis lagom stor. Mycket folk och ingen stress. Hembakat bröd och fika för små pengar. Blandat med fordon - allt från hottade veteranmopeder och gamla traktorer till ganska exklusiva bilar. Vi träffade några vänner och dagen gick fort. Med undantag för hemresan då bakbromsarna kärvade, vilket krävde många ofrivilliga "avsvalningsstopp"!

1:e augusti bar det av på en ny tredagarsresa till Dalarna (årets första Dalabesök gjordes i Rover 75 - se förra Roverbladet nr 107). Vi har aldrig tidigare besökt Classic Car Week och dessutom har vår SD1 levt nästan hela sitt liv i Rättvik (1978-2014) - det lät som en bra kombination! Men eftersom det är "vägen som är målet", när man kör en Rover, blev det flera stopp på uppvägens 24 mil. Det började redan vid Västanfors, nära Fagersta. Här hade en av Sveriges mest livaktiga hembygdsföreningar sin årliga knyppel-vecka. Eftersom just knyppling är ett av Annas



stora textila intressen blev vi kvar en bra stund. Dessutom gjorde den vackra miljön, intill Strömsholms kanal att det blev en lång fika i solskenet.

Nästa planerade stopp var i Grängesberg där jag hade siktat in mig på Bil & Teknikmuséet, inrymt i brukets gamla enorma generatorbyggnad. Det är ett ställe där vi lätt hade kunnat spendera en



Ockelbo Ferrari i Grängesberg

heldag! Här finns nästan allt vi använt i vårt tekniksamhälle de senaste 100 åren. Fordon, maskiner, radio&tv, film, mobiler, verktyg, bryggerier, mm mm! You name it! Inte så mycket av varje kategori kanske, men mer än tillräckligt. En stiftelse driver stället på ideell basis och tyvärr är de inte så bra på att marknadsföra sig. Men har du vågarna förbi - åk dit! Annars har du missat något. Lite dammig med lätt bleknade skyltar, men det är en del av charmen. Det tog många timmar att se bara en liten del av samlingarna, men bortåt 15-tiden kom vi iväg.

Återigen fikasugna letade vi upp en annan av Grängesbergs sevärdheter - Disponent-parkens Café. Det ligger på bruksområdet utanför samhället, men var faktiskt en besvikelse. Ideellt drivet och det är tydligt att krafterna inte räcker till, även om ambitionen är stor. Alldeles intill ligger Cassels Donation - en unik plats! En stor konsertlokal som skänktes till innevånarna i Grängesberg 1896 av bruksägaren och bankiren Sir Ernest Cassel (av brittisk härkomst förstås)



då han avslutade sin verksamhet på orten. Fasaden lär faktiskt vara inspirerad av Bank of England!

Nu fortsatte vi en liten väg norrut från Grängsberg. I den lilla byn Blötberget hade Anna beställt mattor (för vävning) av en specialist. De köper hem jättepartier som sedan säljs mest på nätet. Till slut



hittades just den kvalitet och färg som Anna behövde. När vi passerat Saxdalen gick den vackra vägen på sjön Väsmans västra strand, med en strålande sjöutsikt i eftermiddags-solen. Lunch eller middag hade vi inte hunnit med så räddningen fick bli våra färdigbredda mackor. En fika-



plats bör vara naturskön. Vid Västan-sjö en bit söder om Nyhammar gjorde



vi stopp vid en liten avstängd bro, Där ställdes våra stolar mitt på bron - fin sjöutsikt åt båda hållen! Det började snart skymma och vi hade drygt 4 mil kvar på väg 66 till Dala Floda. Vi gasade på genom skogen och var snart framme.

Dala Floda Vårdshus har blivit en favorit. Ett mysigt och personligt ställe där alla rum är olika. Tyvärr var



vi för sena för att få äta deras prisbelönta middag (rekommenderad i bl a White Guide sedan flera år). Efter incheckning tänkte vi ta en öl i baren, men så blev det inte alls! På väg för att hämta den sista väskan i bilen hörde jag en norsk stämma säga "Det var en meget pen Rover SD1". Mot mig kommer en leende Lars som visar sig vara en av Norges mesta SD1-fantaster, med flera Rover i garaget. Egentligen skulle han ha åkt en av sina SD1 just denna semesterdag, men olika skäl gjorde att de tyvärr åkte i flickvännens Audi istället. Det blev flera timmars Rover-snack, men till slut fick vår förståndiga kvinnor



oss att inse - imorgon är också en dag!

Som en del av "40-årsfirandet" för vår SD1 var vi anmälda till CCW:s "Classic Rally", som startade i Rättvik onsdag 2/8. Det har växt till ett riktigt stort evenemang, som pågår en hel vecka med massor av olika aktiviteter. Det finns flera rallyn att välja på under veckan, men just "Classic-rallyt" kändes mest lämpligt för oss.

Av 81 föränmälningar var drygt tre fjärdedelar USA-bilar och resterande europeiska märken. Det innebar 6 Volvo, 3 Opel, 2 Ford samt en bil av vardera Fiat, NSU, VW och Saab. Och slutligen fyra brittiska klassiker - Jaguar E-type, MG 1100, TVR 350i och min egen Rover SD1. Passar bra att två av dessa drivs av Rovers V8:a, som 2017 firar 50 år sedan försäljningsstart!

Avfärd efter tidig frukost och duggregn hela vägen (drygt 6 mil) till Rättvik. Långsam trafik gjorde att resan tog drygt 50 minuter. I Rättvik var köandet redan igång men vi hittade snabbt till Knektplatsen - 15 minuter till godo innan starten kl 10! Rallyt var mycket välorganiserat. Nätanmälan samt förbetalning av Startavgift med 300 kr/person (inklusive lunch / em-kaffe) kändes rimligt och fixades smidigt några veckor i förväg. Gott om funktionärer som visade oss rätt. Det var bara att hämta ett färdigt startkuvert med allt vi behövde - inkl startskylten med rejäla spännband. Lite knepigt att



fästa på en SD1 - det fick bli ventilationsgallret på motorhuven! Och vi hade absolut inte behövt ha bråttom, eftersom alla bilar skulle presenteras före start. Trevligt men tidsödande - sista bil var nog inte iväg förrän ca kl 11. Mycket lättkört efter en utmärkt karta med tydliga pilar / skyltar vid kritiska platser. Dessutom fanns en "Vägbeskrivning" som berättade var frågor, manöverprov, mm var placerade. Den var ganska dåligt skriven och förutsatte ibland lokal-kännedom. Faktum är att den orsakade mer förvirring än nytta. Men det är den enda, lilla anmärkningen vi har på rallyt. Kartan ledde oss på den vackra turistvägen genom Tällberg, med fin utsikt över Siljan. Snart slutade det regna och solen kom fram. Genom Leksands gator och ner på små vägar

mot Djura. Ut på väg 70 och stopp vid Clas Ohlson i Insjön för manöverprov (där jag klantade till det och fick 0 poäng). En liten avstickare till Leksands-bröd för smakprov som snart följdes av riklig lunchbuffé på restaurangen Moskogen. Här märktes att vi var drygt 200 personer - trångt och lite stressigt. Men personalen kämpade tappert och alla fick mat.

Åter till Leksand, där vi körde fel och missade planerad presentation.



Retur via Tällberg på samma härliga väg för eftermiddagskaffe i solskenet på Klockaregårdens Kaffestuga. Sista körsträckan innebar retur till Rättvik för målgång. Nu var väg 70 tillfälligt förvandlad till "förstoppad" parkeringsplats pga någon större publikaktivitet under CCW. Vi fick ta "bakgatorna" tillbaka till målet på Knektplatsen för utslagsfrågan. Det var åter mycket köande, men vi kom fram. Ny regnskur och samtidigt ny presentation av alla deltagares bilar. Kl 1630 blev det prisutdelning till de tre bästa ekipagen (nej - ingen Rover). Dessutom delades ett extra charmpris ut till tre tjugiga damer i identiska och



med bilen färgmatchade utstyrselar - mycket uppskattat! 2017 års Classic-rally var därmed över (ca 9 mil långt).

Kanske kommer vi tillbaka ett annat år, kanske inte? Köandet avskräcker en hel del.

Nu skulle vår Rover SD1 få hälsa på



sin gamla ägare Stig. Vi hade ringt honom i god tid och var välkomna. Vi letade oss upp på Lerdalshöjden söder om Rättvik. Utsikten över Siljan från husen häruppe skulle i Stockholm ha kostat åtskilliga miljoner, men Stig hävdade att han inte tänkte så mycket på de vackra vyerna - de var invanda. Med ett förflutet som ägare till en gummiverkstad, som han övertagit från sin far, har han intresset för bilar med sig sedan barnsben. Då han 1978 såg annonsen för en Rover 3500 SD1 bestämde han sig direkt. Bilens design var på 70-talet något helt unikt - som vissa faller för än idag! Bilen användes mest för längre semesterresor till Norrland, Norge eller Kontinenten. Den kördes sparsamt på vintern och mycket sällan om vägarna hade saltats. Regelbunden service fick den hos Olle Gruvriss AB (Leyland-verkstad i Rättvik). Olle köpte senare en egen SD1 som privatbil, efter att ha upplevt Stigs bil. Anledningen till att Rovern nästan slutat rulla år 2007 var att en äldre granne till Stig ville sälja sin Corolla. Toyotan, som fortfarande fungerar problemfritt, var mer lätthanterlig och lite billigare i drift än SD1. Stig är en hedersman och glad att se att hans gamla SD1 har tagits över av någon med stort Rover-intresse. Han hoppas att jag skall köra den länge. Men ytterligare 35 år blir nog rätt svårt. Bilen kanske klarar det - men ägaren...? Vi tackade för några trevliga timmar och styrde "hemåt" mot Dala Floda Vårdshus.

Nästa dag var hemresedag, men vi hann ta ett par Rover-bilder på den unika Kyrkälvsbron i Dala Floda - Sveriges längsta hängbro i trä. Därefter åkte vi den lilla vägen på Västerdalälvens sydsida till Bäsna. Vi



Full fart över kyrkälvbron - helt förarlost?

hade hört talas om en visnings-trädgård, som ansågs sevärd. Det var ingen överdrift - Bäsna är värt en resa! I en vindskyddad bäckravin, med skogen intill, har en nästan tropisk miljö skapats. Vi strövade omkring i drygt en timme. Ett utmärkt



Tropisk djungel i Bäsna?

café samt en välsorterad handels-trädgård har gjort Bäsna till ett mycket välbesökt utflyktsmål. Vi fortsatte mot Falun för att hälsa på min kusin som haft otur och låg på lasarettet. Sedan blev det raka spåret söderut på Väg 70, med lite högre marschfart än tidigare. Snart var vi hemma i Gästre igen. Totalt 686 km på tre dagar med en snittdänsning på ca 1,25 liter per mil - ganska hyggligt för en "normaltörstig" 40-åring?

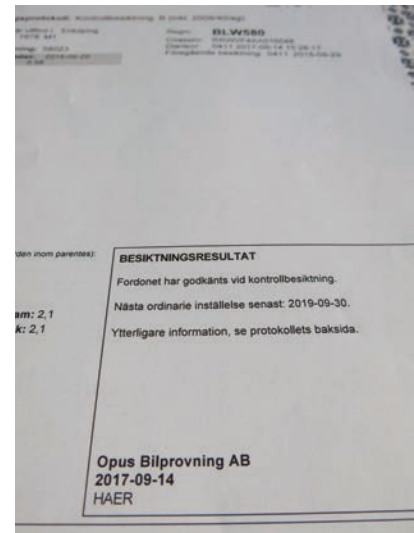
Nästa SD1-resa skulle lustigt nog också bli exakt 686 km på tre dagar - men nu bar det söderut mot Karlsborg. Förra gången (2016) deltog vi på BMM (British Motor Meet) med vår Rover 75. Vi åkte dit på nästan samma



omväxlande väg nu som då. Dvs Västerås, Kungsör, Hjälmsjö, Hallsberg, Askersund för att slutligen bo över i Granvik, bara någon mil norr om Karlsborg. Vägvalet är bara några mil längre än att åka den ganska tjatiga E18/E20. Jag hoppar över vad som hände på resan t&r BMM, för att denna redan långa text inte skall bli helt outhärdlig för dig stackars läsare! Kanske tar jag upp det som en separat artikel i Roverbladet en annan gång? På BMM, nästa dag i Karlsborg, valdes "40-åringen" ut för presentation vid scenen - som en av fyra brittiska bilar med något slags jubileum att fira 2017 (Triumph, Ford Cortina, TVR och Rover). Just TVR och SD1 fick dessutom tillsammans stå för 50-årsfirandet av Rovers V8-motor (introducerad i Rover P5B och

P6B under 1967) Efter två trevliga brittiska dagar i Karlsborg var det ganska skönt att komma hem igen. Vill du läsa mer om BMM - se förra Roverbladet nr 107.

Övrigt "40-årsfirande" innebar årets (tyvärr enda) besök på AHK:s tisdagsträff (22 augusti) vid Ulva Kvarn - strax norr om Uppsala. 27 augusti blev det en solig och lyckad dag på Ekeby Flygfält nära Eskilstuna. Men om dessa evenemang



kan du läsa i separat artikel. 14 september hade det gått på dagen 40 år sedan BLW580 såldes! En lämplig dag att besöka OPUS Bilprovning - jo det blev rent papper även 2017! Årets sista evenemang blev Klassiker på Wenngarn den 17 september. Även här blev BLW580 utvald som en av få bilar att representera just



40-åringen tar en tupplur över vintern 1970-talet - jag kände mig naturligtvis stolt och glad! Även Wenngarn kan du läsa om i en separat artikel. Den 1 oktober gick årets sista resa till vintergaraget. Här får nu "40-åringen" vila upp sig efter allt ståhej - för att nästa år rulla ut som 41-åring. Och det är knappast något att fira - eller hur?

Bengt Alfredsson

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 några 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



För mer info eller frågor, kontakta Bert Rudal tel: 031 - 335 83 36 eller e-post: bert.rudal@bredband.net eller Carl Gustaf Olsson tel: 0707 - 49 79 51 eller e-post: cgo@compaqnet.se

Har du en modern Rover 75 kan du passa på att testa VIS- motorena. Testutrustning kommer att finnas på årsmötet.

Mer till salu

SÄLJES:

Till Rover 3500 och 2000 Inredning, buckskin (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 nära 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 motor-basenheter, 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 kopplingtill V8 an, beg.svänghjul

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

KÖPES:

Till P6: Bagageluckeanordning för montering av yttre reserv.

thomas.astler@tele2.se
Tel: 0707143766



Här träffas vi

Nu fortsätter säsongen. 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 kontinuer-



ligt 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.

Kontaktperson Bo Arnholm, tel 031-741 28 38

Skåne

Tisdagsträffar på Vikingatider i Löddeköpinge från maj till september från kl 16.00

Skaraborg

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

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

Säljes

Rover 416 Tourer, 1998



Högerstyrd importerad från England. Midsummer green. Ny kamrem och ny generator. 3500 kr. Kent Tel: 0764 00 93 72

Rover P4 1962



Bilen är tvåfärgad beige över green. Renoverad ram, hyfsad lack. Innertak renoverat och takpaneler omklädda. Sidopaneler omklädda. Rullbälten monterade fram. Framsoffa renoverad och omklädd i antikrött skinn. Mattor utbytta. Motorn går fint, växellåda med överväxel fungerar fint. Bromsar också ok. Senaste besiktning juli 2016. Registreringsbesiktigad i Sverige september 2016. Radio monterad. Sedan import 2016 körd ca 250 mil utan problem. Enda skäl till försäljning är avsaknad av automatväxel. Mer information om bilen i Roverbladet nr 105. Pris 85000:- Björn Wennerberg, 0705- 95 05 20

Offenhauser insug. Har ett soltak som aldrig blev monterat. Fästen för reservhjul på bagageluckan finns. Kromade sparkskydd. Dragkrok. Original Roverfälgar, kromade mm.

Prisidé 75 000 kr, men ge gärna ett bud.

Lars Johansson, 0707-44 49 49.
larsjohanson2010@hotmail.com

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



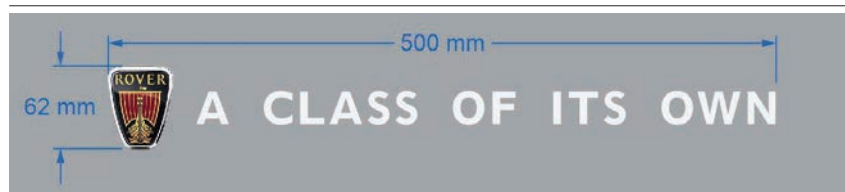
Rover 75 ägare, se hit, också!

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 monterar man den gamla elektroniken och det gamla nyckelämnet (axet). De nya skalerna 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 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



Medlemsförmån för dig och din klubb. Prisvärd försäkring för ditt samlarfordon

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

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

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

Veteranmarknad under tak Volvo Cars Torslanda 27 Januari

- Insläpp säljare 08.00, besökare 09.00.
- Avgift 300:-/ försäljare även för fordon till salu. 200:- för betalande klubbmedlemmar i någon av klubbarna.
-Kontant eller Swish, obligatorisk registrering. Generöst om plats.
- Höjdbegränsning 2,30m. Högre fordon välkomna för uppställning utanför vid serveringen.
- Försäljning av fika och korv.
- Gustaf Larssons väg, nära Hisingsleden (Norrleden, även kallad Hisingsleden) Torslanda Göteborg.
- Mer info på respektive Facebook och hemsida.



English Car Care
Service för Engelska bilar

Vi serverar 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



LUBRICATION ENGINEERS

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

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

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



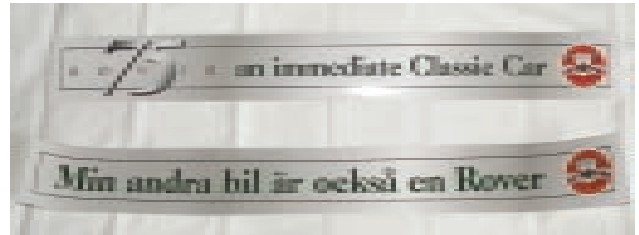
Bakrutedekal med text
'Rove around with Rovers'. 15 kr

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

Broderat Rovermärke för jacka etc. 20 kr

Bakrutedekal för Rover 75
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

Poster P6-annons

i A3 (42x30 cm), laminerad 50 kr

A4 ark med klubbdekaler

6 stora 75 mm,

8 mindre 50 mm

2 små 33 mm 60 kr

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