

ROVERBLADET

Nummer 107 (hösten 2017) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



Rover Club of Sweden

Ordförande

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

Sekreterare

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.magnusson57@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



Roverbladets adress

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

Carl Gustaf Olsson, redaktör, emeritus
Hyregatan 4
211 21 Malmö
Tel 040-30 76 05
E-post: cgo@compaqnet.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
Segeerlindsgatan 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
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
Skiftingegatan 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
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	Segeerlindsgatan 26
252 63Helsingborg	761 75 Norrtälje	416 53 Göteborg
0738-255110	Tel 0176-232660	Tel 0707-798288

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

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

Ordförandens ruta

Min P4 har redan rullat 200 mil i år och nästa tur går till Karlsborg för medverkan i British Motor Meet. Vi passar på och har styrelsemöte där också.

Vid utställningen i Alingsåsparken hade vi för första gången strålande väder hela dagen.

När vi var på landet utanför Kalmar i två veckor såg vi endast en Rover 75 och den rostigaste Rover 25 jag någonsin sett. I övrigt såg vi bara gamla amerikanare på vägarna i

Småland. Smålänningarna utvandrade på sin tid till Amerika, som det då kallades. Nu verkar det vara tvärt om, att amerikanarna utvandrar till Småland. Vi körde med 75:an till landet och man blir lätt bortskämd med aircondition. I P4:an tycker man att det är en pressande värme, men efter ett tag glömmer man det. P4:an skall helst framföras på

mindre vägar och det är då man får uppleva vacker natur och slipper all stress på motorvägar, där målet skall nås fortast möjligt. Målet är ju inte det viktiga, utan resan med upplevelser.

På begäran har min systersons grabb,

som är 8 år, fått åka med en tur på tre mil i P4:an. Han kunde inte få nog. Finns det hopp om kommande generationer trots allt, när det gäller gammelbilar?



Nästa årsmöte skall vara någonstans här i Västsverige och vi skall börja planera för det. Några idéer om platser finns redan. För övrigt gäller att hålla koll på olika träffar runt om i landet. En del står i Roverbladet, men de färskaste träffarna finner man på hemsidan.

Träffarna är alltid trevliga oavsett väder.

Bert

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Lars Edwardsson, Bengt Alfredsson, Richard Segal Jones, Mats Johansson, Christer Nässlin, Tomas Börjeson, Ingemar Johansson., Anders Albihn, Mikael Almarker, Bengt Alfredsson, Kåre Torfjäll, Bert Rudal, Régis Ledy; Hans Örtlund, Perolov Törnqvist och Carl Gustaf Olsson.

Manusstopp

Nr 108 15 nov, ute i december

Nr 109 15 februari, ute i mars

Nr 110 15 maj, ute i juni

Nr 111 15 aug, ute i september

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.

Nästa nummer utkommer i november 2017

I detta nummer:

Gavnö igen	4
British Motor Meet Alingsås	5
Hört på Facebook mm	6
Öppet Hus hos Steve	7
Årsmötet	8
Roverjakt i Europa	10
Besök på Morganfabriken	12
Internationell Roverträff	14
Träff i England	16
Tjolöholm	17
Till salu	17
British Motor Meet Karlsborg	18
Rover 75 rost	20
Roverfest	21
Roving Around	23
Våra träffar	25
Marknadskrafterna	25
Rover 75 ägare se hit	26
MHRF	27
Klubbshoppen	28

Omslaget föreställer:

Per Hahn vann People's Choice på årsmöte med sin fina Rover från 1947

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, redaktör emeritus

Bo Arnholm, hemsidans fader

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till Roverklubben

1714 Björn Karlsson, Särö

1715 Rustan Carlsson, Tidan

1716 Claes Blomdahl, Herrljunga

1717 Olle Bergman, Stockholm

1718 Thomas Eriksson, Stockholm

1719 Tomas Holknekt, Bjursås

1720 Peter Hansson, Karlskoga

1721 Sven-Erik Borgström, Ludvika

1722 Göran Näslund, Veddige

NEC 2017

NEC Classic Car Show i Birmingham är i år 10 - 12 november. För de som inte varit där tidigare och vill ha lite tips om utställningen så kan man kontakta Anders Albihn som har planerat att åka dit som vanligt.

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

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

GAVNÖ IGEN

Gavnö slott Är beläget på en liten ö i närheten av Nästved, på Själland, ca 10 mil söder om Köpenhamn. Gavnö började byggas år 1402. Slottet nämns första gången i Valdemar Sejrs privilegium för Sankt Peders Kloster i Nästved 1205.

1403 flyttades dominikannunnor från Gladsax i Skåne dit, och Gavnö gjordes till en aristokratisk klosterstiftelse, som dock drogs in efter reformationen.

Knut Thott bytte till sig Gavnö 1681 mot Näs i Skåne. 1825 gick slottet ur ätten Thotts ägo och hamnade i stället hos ätten Reedtz. Nuvarande ägaren är Otto Tage Henrik Axel Baron Reedtz-Thott.

Danmarks största veteranbilshow äger rum på Gavnö slott. Bilar och motorcyklar ställs upp i slottsparken. I år ägde denna show rum den 11 juni. Om man vill så kan man ställa upp i Concours de Charme och klä sig i tidstypiska kläder som bilen.

Jag åkte som vanligt med ordförande Bert och Tomas Börjeson till årets utställning. Vi gav oss av lite senare från Göteborg än vad vi brukar då vi tog min 820 Coupé som är mycket snabbare än min P6a. Efter en kaffepaus på färjan (vem kan dricka kaffe på en bro?) så gled vi förbi Köpenhamn och infarten till Gavnö var smidig.

Väl på utställningen hälsades vi välkomna av våra vänner i den danska Roverklubben med smörgås och wienbröd. Även en gammeldansk serverades på morgonen. Jag hoppas att våra danska vänner känner sig lika välkomna som vi kände oss när de besöker oss i Sverige.

På utställningen passade CG på att montera nya VIS- motorer på en dansk Rover 75.



Utställningen är väldigt trevlig, (skandinaviens trevligaste träff?) och



Frukost på svenska



sättet man hälsas välkommen på är något vi kanske kan ta efter på våra träffar. Frågan är väl om vi har någon gammelsvensk att bjuda på?

Nästa år är det 30 årsjubileum för Gavnö Classic Autojumble & Concours de Charme.

Förutom bilar så finns det även andra arrangemang på slottet, de har tex Danmarks största tulpanfestival. För den som vill läsa mer gå in på:
<http://www.gavnoe.dk>

Jo alltså strömmen kommer in genom hålet där och går sedan vidare till verket fram till motorn här, som får driva den här cyckelpumpens pistong, som sedan blåser på propellern...

...det går hit det går dit det går runt en liten bit..

VIS- motorn är visst en makalös manick.

Anders

BRITISH MOTOR MEET I ALINGSÅS

Den 17 juni var det brittisk bilutställning i Folkparken i Alingsås. Det är Alingsåsparkens kulturförening som arrangerade detta.

Det har varit ett uppehåll förra året då träffen skulle krockat med midsommarfirande.

Parken har varit eftersatt ett antal år och folkparkens förening och kommunen försöker få liv i parken igen. I parken hade föreningen chokladhjul och lotteri. En trevlig orkester spelade fina bitar.

Träffen startade med en körning i karavan genom Alingsås vackra gator för att sedan ställa upp bilarna i parken till allmän beskådan. Jag hade med mig ordförande Bert i min P6a till träffen. Det var sammanlagt tre Roverbilar på träffen.

De andra åren har det regnat men i år var det solsken.

Det var även en omröstning om nicest car in show och givetvis så vann "fel bil". Sven Liljekvist, han med Nostalgimacken i Sollebrun vann med en Jaguar. Det fanns ett par andra kandidater, en MG PB från 1936 och en Wolseley Hornet Special från 1934.

Denna träff är så liten och mysig att man hinner prata med alla och kolla ordentligt på alla bilar och motorcyklar. Givetvis så var fikat gott och de som



En stor Allard fanns till beskådande, eller som man säger i mellanöstern, "Allard Akbar".



Ordförande Bert och Kent spekulerar.



Kents tourer



Rover 2200 TC

tagit med sig egen fikakorg kunde sitta både i solsken eller under skuggan av ett träd om så behagades.

En fjärde Rover fanns på plats men med motorhuven öppen och kontroll av VIS-motorer så var aktiviteten en annan.



Anders

LITE VI HÖRT PÅ FACEBOOK mm

På Roverklubbens Facebooksida kan man ibland hitta träffar som inte är så kända eller där träffarna är på

mer om dessa träffar så kan ni skicka information till Roverbladet.

På Facebook så dyker det upp olika

röd P6a. Facebooksidan är ett bra sätt att få kontakt med klubbmedlemmar.

Det finns även ett fristående



Häggenås Föreningshus 170628

mindre orter.

Ovanstående bild är från Häggenås Föreningshus där det är träffar vissa onsdagar. Om någon vet

diskussioner och ibland lite bilder En av deltagarna på Facebook, Kåre Torfjäll (ännu inte medlem!) har förmedlat dessa bilder. Kåre har en

Roverforum som sköts av Dan Tamrin. Du hittar detta på: rcos.eggetforum.se



Tore beskriver detta som en tidig 2000 som verkligen borde fått lite kärlek istället för att hamna på denna

bortglömda sportstugedomt i Jämtlands djupa skogar! Tore såg den på samma plats för 20 år sedan och sen

dess verkar ingen tittat till varken bilen eller fritidshuset.

ECC ÖPPET HUS

Som traditionen påbjuder så var ett besök inbokat på pingstdagen och English Car Cares öppna hus i deras verkstad i Löddeköpinge.

Denna gången luftades Rover 75 Tourer tillsammans med andra glada Göteborgare.

Det är som alltid trevligt att komma ner till Skåne och fröjdas med andra som även drabbats av engelska sjukan.

Givetvis så finns det en tipspromenad med en massa kluriga frågor. Man blir nästan mätt på de snittar och godsaker som ställs fram.

Vi är nog många som stött på Steve och hans mekaniker på olika träffar eller kontaktat English Car



Care när våra Rovers behövt pysslas om lite. Många fina bilar att

se på, en del icke-Rover, men det går väl an när det är bra väder.



Man kan väl även vara intresserad av andra engelska fordon När köpte du senast en engelsk traktor till någon vän?

ÅRSMÖTET

I år var det Smålands tur att arrangera årsmöte med sedvanlig rallyrunda och god gemenskap.

Eftersom Jönköping ligger centralt till så samlades vi på Södra Vätterbygdens Folkhögsskola. Den har ett bra läge med god utsikt över Jönköping, Huskvarna

lastbilsrally med långt över hundra deltagare, som hade åkt en runda och kom i mål allt eftersom. Många fina lastbilar såg jag.

Lunchen åt vi på markan med gott om plats och god mat.

Tyvär så blev det lite strul på

om ursäkt för detta.

Där tog Mackinnehavare Stig Andersson emot och höll ett föredrag om mackkultur. Han har som en gammal bensinstationshandlare bensinen i blodet. Macken är hans stora intresse med många trevliga och roliga prylar.

Roverbilarna stod utefter gamla R1 det blev en imponerande rad.

Men Martina Nässlin med charmiga dottern Julias kaffe-servering var nog så välkommet, det satt gott med fikat. Tack!

Jag och Julia lyssnade till, jag tror det var, Wera Lynn som sjöng i Per Hahns Rover (för övrigt värdig vinnare av People's choice) Julia tyckte nog att jag var gammal men jag förklarade att musiken till och med var äldre än jag. Hon tittade storögt på mig, undrar vad hon tänkte!?

Väl tillbaka till Folkhögskolan så kunde alla koppla av en



och Vättern. Där var det stora utrymmen för årsmötet, matsal och boende. Vädret var med oss hela helgen, nästan för bra!

Årsmötesförhandlingarna gick smidigt, det märks att styrelsen är enig och gör ett mycket bra arbete. Det hade sparats pengar på möten mm, och värvats nya medlemmar. Främst då Rover 75 ägare via bilregistret. Hoppas nu att de nya medlemmarna trivs och stannar i klubben. Så ekonomin i klubben fick ett bra lyft.

Middagsbuffé serverades med medelhavstema båda dagarna, smakade gott och var även lite spännande. Glassbomben på lördagskvällen var av det bättre slaget.

Det blev 21 bilar som rullade nedför backen ut på hemliga äventyr. Första målet blev besök på Slätten i Skillingaryd ett gammalt exercisområde, som fortfarande är i drift. Götaströms Fordons-historiska Klubb hälsade oss välkomna med en egen parkering med enbart Rover bilar. "Det blir inte bättre". Miliseum visade militärhistoria med frågor för rallydeltagarna. Det fanns även en veteranmarknad. Samt deras stora



Per Hahns fina Rover 1947 och Tomas Vemmenbys Rover 820 Turbo

hemresan Roverbilar är ju snabba och dom första kom iväg snabbt vilket splittrade fältet. Men efter några förvecklingar fick vi samlat alla bilarna och vi kunde följa gamla Riksettan mot Moliden och till Nostalгимacken i Lovsjö. Vi ber

stund innan middag och prisutdelning började.

Efter middagen så kunde då äntligen prisutdelningen börja, det fanns gott om priser att välja bland.

Vinnare och första pris gick till Tomas Vemmenby i en Rover 820 Turbo.

Calle Ljustermo och Marie hade längsta färdsträcka.

Per Hahn vann people's choice i sin fina Rover 1947. Dom fick varsin Roverkudde.

Vi tackar alla deltagare samt våra sponsorer:

Verktygsboden Lars Edwardsson, Auto Experten i Jönköping, Nordea i Vetlanda, Sparbanken i Eksjö, Swedish Match industrier, Privata givare = klubbmedlemmar, Södra Vätterbygdens Folkhögsskola, Götaströms Fordonshistoriska klubb, Nostalgimacken i Moliden, Miliseum och markan i Skillingaryd. Utan Er vore det inget riktigt rally. Varmt Tack



Uppställning i någorlunda raka led i Skillingaryd



Föredrag i Moliden



Nostalgimacken i Moliden



Prisbord



Christer Nässlin delar ut pris och Carola har valt något fint



Tomas Börjeson



Malin

Text och foto: Mats Johansson, Christer Nässlin och Ingemar Johansson.

ROVERJAKT I EUROPA

I början av året sålde jag min P5B Coupe. Den hade då stått oanvänd i två år vilket kändes fel. Bättre att sälja till någon som vill få ut den på vägen. Jag behövde dock inte annonsera utan via Thomas Astler blev jag kontaktad av Torbjörn som visade sig bo just utanför Västerås. Vi bestämde träff för visning av bilen och kom också snabbt överens om en affär. Torbjörn skulle hämta bilen lite senare och så blev det.

Nu stod jag för första gången sedan 1991 utan Rover och ganska snart började det kli i Rovertarmen. Henrik hade övertygat mig om att jag borde ha en 820 Coupe och då riktades blickarna mot Italien. Frågan var naturligtvis hur jag skulle få hem en bil och hur man avregistrerar en bil i Italien. Jag kontaktade några Italienska motororganisationer men fick aldrig några tydliga svar. Självt ville jag helst köra bilen hem via Alperna och med biltåg från Innsbruck till Hamburg samt färja Kiel - Göteborg! På så sätt blev det inte mer än 80-90 mil att köra.

Det fanns flera objekt på Subito och Autoscout och efter diverse mailväxlingar med en potentiell bil kom jag överens med säljaren att, om jag köpte bilen, så skulle jag få köra på de italienska plåtarna till Sverige. Försäkring skulle gå att ordna via svenskt försäkringsbolag baserat på bilens chassinummer.



Gunnar och Juan Manuel

Vi träffade säljaren i en liten italiensk by och på ett härligt värdshus. Uppenbarligen ett ställe där tidigare Formel 1-förare brukade bo för matsalen var full med signerade porträtt från forna storheter. Som vanligt så var bilen inte lika fin IRL (In Real Life som dom säger nuförtiden) som på bilderna. Klarlacken hade lossat på flera ställen, inredningen var så där och SRS-lampan tändes inte alls. Med tanke på det begärda priset så blev det ingen affär. Bilen är fortfarande till salu men nu för en bråkdel av vad säljaren ur-

sprungligen begärde. Vi fick inte tillfälle att titta på en annan 820 Coupe som fanns utanför Venedig. Den bilen är också fortfarande osåld.

I väntan på flyg hem tog vi hyrbilen och tog en tur runt Lago Di Como samt besökte Monza.

Inget bilköp men en trevlig minisemester.

Hemma från den italienska resan var det bara att fortsätta att leta på Subito.it, Autoscout, theParking och Leboncoin.fr.

Jag fastnade för en 827 Coupe i Bordeaux som såg fantastiskt fin ut. Många mail utväxlades mellan mig och säljaren, som f.ö var en pensionerad advokat. Bilen hade gått 19.000 mil vilket var mer än jag tänkt mig. Den var dock väl underhållen och mycket var bytt. Vi kom så långt att vi var överens om ett pris ifall jag, efter att ha sett bilen, ville köpa den. Dessutom erbjöd sig säljaren att köra upp bilen till Köpenhamn dit han skulle på ett jubileum. Toppen, för det var ju 150 mil att köra från Bordeaux till Kiel. Av olika anledningar passade mitt schema inte med säljarens besök i Köpenhamn varför jag bokade enkel flygbiljett till Bordeaux och meddelade säljaren om detta. Två dagar senare blev svärmor kraftigt sämre varför jag var tvungen att avboka. Säljaren trodde uppenbarligen inte på min förklaring och blev väldigt sur. Jag meddelade då honom att det inte fanns förutsättningar för en affär om sådan misstro fanns. Hans bil är fortfarande till salu, men nu för 1000 EUR mindre än vad vi hade diskuterat.

Jakten gick vidare och nu hittade jag en auktionssajt som hade en holländsk 827 Coupe till salu med utgångsbud 500 EUR. Bilen och framför allt inredningen såg ut att vara i superskick. Dock var det något problem med motorn och växellådan. Jag vågade därför inte bjuda. Bilen gick sedan för 900 EUR och frågan är om inte bara inredningen var värt det.

En dag fick jag ett mail från Henrik som berättade att det fanns en 820 Turbo Coupe till salu utanför Lidköping. Den hade gått drygt 10.000 mil. Inom några dagar åkte jag och Hasse ner till Lidköping för att titta på



Vårt värdshus utanför Monza

bilen. Inredningen var lite sliten, bakre kofångaren sprucken men framför allt var båda trösklarna mycket rostiga. Jag bestämde mig där och då att inte köpa bilen. Men, man är ju inte sämre karl än att man kan ändra sig. Efter lite prutande köpte jag bilen ett par veckor senare och väntar nu på att få hem den. Jag köpte den för att ha som reservdelsbil men jag skall ta en rejäl funderare tillsammans med Henrik för att överväga om den i stället är ett renoveringsobjekt.

Nu stod jag alltså med en potentiell reservdelsbil men ingen bil att använda reservdelarna till.

Ut på nätet igen och nu fastnade jag i Holland igen. Rene Wilders tipsade om en guldfärgad 827 Coupe i norra Holland. Beslöt att ta Norwegian till Amsterdam. I samband med detta var det också ett British Car Meet 1 timme söder om Amsterdam. Vore kul att besöka men hur skulle vi ta oss dit? Lösningen blev att jag skickade ett mail till Richard Lezer, ordförande i holländska Roverklubben, och frågade om han visste om någon i klubben skulle dit och kunde erbjuda lift. Richard bodde strax intill Schipool och erbjöd oss att åka med honom. Hans Rover 75 med V8 körde oss snabbt till utställningen. Till historien hör också att vi redan hade kommit överens med säljaren av den guldfärgade 827:an att åka med honom från marknaden och till hans hem för att titta på bilen. Således fanns skjuts både till och från marknaden.

På marknaden träffade vi också vice ordföranden i holländska Roverklubben, Hennie West. Han hade en grön 827:a som hade gått 14.000 mil. Vi fick höra att han kunde tänka sig att sälja sin bil. Av ordföranden fick vi också höra att det fanns en extremt fin 825 Coupe till salu i Rotterdam. Korten på bilen visade den finaste 800 jag har sett men priset var också därefter.

Alltnog, vi lämnade marknaden med ägaren till den guldfärgade 827:an och färdades i 160 km/tim till hans bostad i norra Holland. Nu var det söndag kväll. Bilen såg jättefin ut

men saknade listerna mitt på dörren på vänster sida. En provtur visade också att det var något skumt med ABS:en och att det var ett väldigt skramlande från ventilerna. Som alltid fungerade inte heller SRS-lampan. Jag meddelade säljaren att det ej blir någon affär.

Måndag morgon och ingen inköpt Rover. Vi ringde Richard Lezer och bad honom att sätta sig i förbindelse med advokaten i Rotterdam som hade den fina 825:an Coupe. Richard ringde upp men fick beskedet att advokaten nu inte ville sälja till mig. Förklaringen angavs vara att advokatens son hade väntat på oss hela söndagskvällen att vi skulle komma och titta på bilen. Vi hade ingen aning om att vi var väntade så någonstans i kommunikationen hade det blivit ett missförstånd.

Ännu ingen Rover funnen och nu tänkte jag på vice ordföranden som eventuellt hade sin bil till försäljning. Kort samtal med honom och vi hoppade på tåget till Emmerich am

Pengarna var framme tisdag morgon.

Nästa steg var att fixa exportskyltar och försäkring. Det gick smidigt att få skyltarna, giltiga i fem dagar, och en försäkring, 85 EUR för fem dagar. Klockan 14:30 tisdag eftermiddag tankade vi fullt och drog ut på Autobahn mot Hamburg. Sjukt mycket lastbilar men det flöt på bra till Hamburg. Bilen gick som en schweizisk klocka. Onsdag morgon lämnade vi Hamburg med fastnade en timme i köer just norr om Hamburg. Vi kom trots det lindrigt undan, söderut mot Hamburg var det kö i 10 mil.

I Kiel gjorde vi vissa smärre inköp av öl och vin samt vissa brända och destillerade drycker sedan åkte vi ut till ett minnesmärke över tyska ubåtsmän omkomna i de båda världskriegen. Dödstalen var förskräckliga, under 2:å världskriget dog 75% av ubåtsbesättningarna, 30.000 man.

Ombord på färjan blev det smörgåsbord och sedan sängen.

Resan från Göteborg till Västerås



Rover 827 Coupe

Rein som låg på andra sidan gränsen, alltså i Tyskland. Måndag eftermiddag blev det besiktning och provkörning av ett stycke grön Rover 827 Coupe och kort därefter gjordes affären upp. Vi försökte överföra betalningen via telefon men det gick inte. Som tur var fick jag tag i min banktjänsteman som fixade det åt mig.

gick smidigt efter ett stopp på en skrot i Kumla för att se på delar till 800 Coupe.

Nu väntar jag på skyltar för tillfällig registrering så jag kan åka till BMM i Karlsborg innan jag besiktar bilen.

Ordningen är återställd, jag har en (två) Rover!

Gunnar Björkenor

BESÖK PÅ MORGANFABRIKEN

När jag fyllde jämna år i december fick jag i present från familjen att besöka Morganfabriken till våren. I mitten av maj flög dottern Helena och jag till Birmingham, där hennes pojkvän Régis mötte upp efter flygresa från Frankrike. Vi hyrde en VW Polo och Régis körde. Jag hade inte kört vänstertrafik sedan omläggningen 1967. Vi körde ett par mil till ett väldigt bra hotell, ute på landet, med god mat.

Vi tillbringade fem dagar i England och bodde hela tiden på samma hotell. Där träffade vi ett trevligt engelskt par i 80-årsåldern, som vi pratade mycket med. Frun älskade Vallanderfilmerna och böckerna. På



Guiden visar karossdelar

torsdagen vid frukosten frågade servitrisen var vi kom ifrån. Sweden and France, sa vi. Åh, jag älskar Sverige, sa hon på svenska! Hon hade bott i Sverige i fem år och har en son i Falkenberg. Världen är trots allt väldigt liten. Efter frukosten åkte vi till Malvern, där Morganfabriken legat i över 100 år i samma fabrikslokaler.

En guidad tur först på två timmar och till min förvåning var det tillåtet att fotografera överallt. Guiden frågade var ifrån gästerna kom.

Det var Australien, Italien och Frankrike. När jag sa Sweden, sa guiden med glimten i ögat att han uppfattade att jag kom från Swindon. Det är en by i närområdet. Han fick

Praktikanter tas in och den bäste kan ha tur att bli anställd. Här vilade ingen stress. Hantverksmässigt knackades allt till för hand. Först byggdes en ram på 100 år gammal ask, som sedan



Trehjuling

ge sig. I övrigt var det besökare från Storbritannien.

Tidigare hette VD:n alltid Morgan. Nu heter VD:n Morris! Det är 190 anställda och den äldste är 71 år.

kläddes in i aluminium. Bilarna tillverkas endast på beställning och köparen kan välja olika detaljer till den klassiska karossen. Det finns fyrtusen färgvarianter. Jag visste inte att



Ordföranden med bilen han skall köra



Vy över fabriksområdet

det fanns så många. Blå färg trodde jag var i tre olika varianter, men tydligen finns det betydligt fler blåa kulörer. Den största exporten sker till Tyskland.

En modernare variant tillverkas också och trehjulingen har också börjat tillverkas igen, i en modernare variant.

Muséet inom området besökte vi också, samt en välutrustad clubshop. Jag köpte en snygg Morgankeps där. Efter en lättare lunch i cafeterian var det dags för mig att köra en Morgan en timma på landsbygden med en instruktör. Jag hade valt en fyrehjulig bil med den klassiska karossen, som måste förbokas. Hade det regnat hade det inte varit så trevligt att köra den trehjulinga, som saknar sufflett. Solen sken och vi körde öppet, men sidorutorna var monterade. Vänstertrafiken var lätt att komma in i fast det var en del missar att växla med vänstern i den femväxlade lådan. En vanesak förstår jag. Det var för övrigt första gången jag körde en öppen bil.

Régis var med på guidningen och i muséet och clubshopen. Helena satt och läste i stället! Vi var där i sex timmar. Allt var förbetalt, men jag vet inte hur mycket det gick på.

Jag är också medlem i den engelska klubben Rover P4 Drivers' Guild, som ger ut tidningen Overdrive. Det märkliga är, att i senaste numret skrev redaktören om att han fått i present att besöka Morganfabriken. Efter mailkontakt visade det sig att han dock inte hade kört en Morgan vid

besöket. Han vill göra ombesöket nästa år för att köra en Morgan.

Vi körde nära 100 mil och såg oss omkring i övrigt. På en motorväg fick jag se en skylt med texten Blenheim Palace och jag bad att vi skulle köra

tror att det var en Bristol, men det kan också ha varit en Alvis. Stratford upon Avon besökte vi också och såg på William Shakespeare's födelsehus. Vi såg Morris Minor både som saloon, cabriolet och traveller i trafiken. För övrigt var det mest äldre sportvagnar, som MG och Austin Healey. På en parkering stod en Wolseley med samma kaross som Morris 1800, kallad jättehundkojan. En dag körde vi in i Wales till Cardiff och den vackra kustbyn Barry alldeles intill. På hemväg till hotellet på kvällen lyckades vi få ett bord på en av de populäraste krogarna i Bristol. Vid betalningen frågade servitrisen varifrån vi kom. Hon har en kompis i Malmö, visade det sig! En del regn hade vi, bl. a. i Oxford, men merparten av tiden var det bra väder. För trettio år sedan var maten i England sådär. Det engelska köket har verkligen tagit sig och allt vi åt var mycket gott.

Denna fantastiska present är ett



The President in action

dit. Det var där min idol Winston Churchill föddes. Familjen var på besök där hos släktingarna, vid den lyckliga tilldragelsen. Slottet tillhör fortfarande släkten och the 12th Duke of Marlborough residerar där nu med sin familj. Vi valde att endast parkera och besöka parken och det kostade 420 kronor. Detta bjöd jag på och det var min enda utgift på hela resan. Från parken såg vi en bil köra därifrån. Jag

minne för livet. Jag är inte främmande för ett nytt besök på Morganfabriken för testning av en trehjuling.

Att äga en Morgan är dock en dröm. De är inte ens billiga att köpa begagnade.

Text: Bert Rudal
Foto: Régis Ledy

INTERNATIONELL ROVERTRÄFF I TJECKIEN

Om man äger en Rover 75 finns det många goda anledningar att vara medlem i den brittiska klubben "The Rover 75 & MG ZT Owners' Club". En uppsjö av välvilliga råd och tips. Svar på nästan allt. Nu vet jag vad som avses med MOT, elbow grease, TLC och SWMBO. För att inte tala om ECU, BCU och rotten sills...

I början av året fanns där en blänkare från Roverklubben i den Tjeckiska Republiken. Klubben hade blivit utsedd till att anordna 2017 års internationella Roverträff och den skulle gå av stapeln i staden Brno. Vi tittade in på deras hemsida och såg att evenemanget var i slutet av maj vilket passade bra för oss. Efter en smidig swiftöverföring av den högst rimliga deltagarkostnaden var vi anmälda!



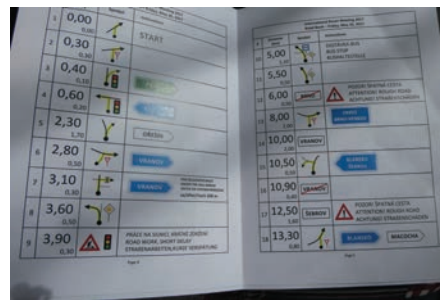
Rovern var redan klar till avgång, förra hösten körde vi till biloraklet Jules i norra Wales och gjorde stor service och sedan dess hade det varit mest vinterdvala i varmt garage. Vi kollade oljor och däck, bytte VIS motorer, och rullade sedan ner till Ystad och tog båt till Rügen. Det finns ett fint "lake district" i nordöstra Tyskland som heter Mecklenburgische Seenplatte med ett stort antal sjöar som är sinsemellan förbundna och möjliggör trevliga båtturer. Vi stannade i byn Wahren ett par dagar i mycket gott väder, åkte båt och hade det allmänt bra. Sedan en lång dag på autobahn i trettio graders värme in och upp i nord-

västra Tjeckien.

Första anhalt blev Mariánské Lázně, en gammal kurort som hette Marienbad på den tyska tiden. Många tyska och skandinaviska registreringsskyltar på besökande bilar. Först som sist skall det väl nämnas att det mesta i landet är extremt prissvärt. Bensin kostar tio kronor litern, ungefär samma som ett generöst glas högklassig pilsner...

Långsamt vidare mot Brno, nätter i bergiga Karlovy Vary och sedan i Pilsen. Hotellet bjöd på entré till bryggeriet så nu har vi sett det också. Också bra att veta varför det heter Urquell. Nu är det högsommarvärme och plus trettio och då vi inte har det minsta bråttom kör vi minsta möjliga vägar ner till Brno. Det skulle visa sig vara en riktigt bra taktik, andra resenärer hade suttit stilla på motorvägen hela dagen. Man bygger ut vägarna och sträckan Prag – Brno är oftast helt omöjlig och i kombination med Kristi Himmel en varm mardröm. En ZT 260 ägare klagade över svår träningsvärk i kopplingsbenet.

Sen börjar själva mötet! Vi bor på ett bra hotell med en parkeringsplats som



Roadbook

som beskriver hur omgivningen ser ut och när det skall svängas. Låter lätt?

För att öka på spänningen skall man också identifiera speciella ställen via fotografier i väghäftet och ordna dem sekventiellt. Ovanpå detta finns det en idealtid för sträckan och det blir minuspoäng om man kör för fort eller för långsamt. Vansinnigt roligt! Sedan fanns det specialövningar som skulle vägas in i totalresultat per ekipage. Ett var att haka på en liten leksaksbil bakom bilen och köra genom en gocartbana så fort som möjligt utan att den lilla bilen välter eller rullar in under din egen bil. Ett annat moment var att svara på enkla



Grönt hotell i bergen

ser helt fantastisk ut. MG Rover i alla åldrar överallt! Incheckning och instruktioner. Vi får en starttid för fredagen till 0822.

Första tävlingen är en så kallad Roadbook övning, "samma metod som Paris – Dakar" får vi veta... Det är en spännande och tämligen krävande uppgift, man skall ta bilen från A till B med hjälp av ett litet häfte

frågor; vad är ditt ringtryck i reservhjulet just nu?

Sista dagen är det dags för en Concours d'elegance. Samlad start, strålände solsken, och en lång karavan genom Brnos ytterområden till slottet Lycice där alla vagnar ställs upp på inre gårdsplan. Bilarna delades in i tre klasser efter ålder och varje deltagande ekipage fick rösta på

vackrast bil. Slottet är vackert, välvårdat och ytterligare ett exempel på egendomar vars ägare valde att lämna landet 1945. Sedan fri körning hem till hotellet för prisutdelningar och gemensam galamiddag.

Det blev en mycket trevlig kväll med många nyfunna vänner från värdlandet och Slovakien, Tyskland, Holland, Belgien, Österrike, Schweiz, England, Ungern... och Sverige...

På söndagen var det officiella programmet slut men det var gemytligt eftersnack på parkeringsplatsen när alla gjorde sig klara för hemresa. Vi valde att fortsätta söderöver till en rekommenderad liten pärla, byn Cesky Krumlov. Unesco världsarv, ett plus tusen år gammalt ställe vid en flodkrök med ett gigantiskt slott ovanpå allt. Väldigt sevärt. Åk dit. Åk flotten på floden.

Vi ställde kylaren nordvärt. I vackra raps- och humleodlingar susade R75an hemåt. Tänkte vila ut i staden Ústí nad Labem men den var för tråkig. Några klick på plattan förpassade oss istället till den lilla förtjusande staden Trmice. Bra mat. Överhuvud är internetuppkopplingen den riktigt stora skillnaden mot gamla tiders Europatrippar; vill du bo här i närheten? Är detta pris ok? Skall vi boka ett rum? Vill ni ha vägbeskrivning? Bokad, klart, välkommen. Ännu bättre är att få aktuell uppgift om köer och problem på vägen och förslag till alternativa rutter.

Nu var vi vid Elbe igen. Hade läst om ett märkligt område i Tyskland som heter Nationalpark Sächsische Schweiz, vi körde dit och förvirrade Rovern i flera timmar i vackra områden. Extrema klippformationer och kul navigation. Floden Elbe är bra och vacker. Rinner hela vägen upp till Nordsjön. Som goda gamla seglare följde vi den långsamt upp och förbi Hamburg, sedan ut till Friesland, upp genom Jylland längs Nordsjön, och slutligen en båt till Göteborg.

Cirkeln sluten, 440 bra mil, Rovern gick som en klocka och vi hade väldigt roligt.

Ett par dagar senare kom ett mail från arrangörerna med länkar till mängder med bilder:



Slottsgård



Sköna vagnar



Delsträckestart

<https://goo.gl/photos/ohiP5AR56Ldsmw649>
<https://goo.gl/photos/Y4rs6ECBmVVJK1rVA>

Mikael Almarker

TRÄFF I ENGLAND

Vår medlem Richard Segal Jones i England har skickat bilder från en träff som arrangerades av Rover P5 klubben i Engand. (<http://www.roverp5club.org.uk/>)

Richard beskriver att träffen sker vid ett vackert hus och trädgård som ligger nära staden Haywards Heath i västra Sussex, sydöstra England. De äldsta bilarna visades upp på ett fält framför det stora huset, en utmärkt inramning.

Det fanns många Rovers både gamla och unga. Från förkrigsmodeller, många Rover P4, P5 och P6. Det fanns en Rover SD1 som tidigare varit en polisbil som fortfarande sköttes om av polisen som ett kulturarv.

När det gäller mer moderna Rovers så fanns det ett par Rover 800 och rätt många Rover 75.

En Morris Minor vann pris för "nicest in the 'special category" dvs icke-Rover.

Richard åkte till träffen med sin kompis Charles, som gärna vill köpa en Rover P4 så han spenderade mycket tid på att fråga ut olika ägare av "Auntie's

Richard åkte till träffen med sin 1971 P6B Auto (Ava) som såg mycket bra ut men en NADA vann priset för bästa P6a som vanligt.

Vädret var fint och Richard hade en härlig dag.



All the best, Richard Segal Jones

TJOLÖHOLM

Tjolöholm Classic Car Show är en träff som funnits sedan 1993 och är Västsveriges största bilträff.

I år tog jag mig till Tjolöholm med min 800 Coupé.

Christer Olsson som arrangerar träffen hade fixat fribiljetter till 10 funktionshindrade personer som jag sen skickade till ungdomar aktuella hos min arbetsgivare. Riktigt kul att se hur personer som annars inte skulle gått på en bilshow får en härlig dag.

Givetvis så var även dagen på Tjolöholm underbar. Att komma tidigt på morgonen när det nästan är tomt och sen få se hur allt växer och till slut är fullt.

Förväntningarna och glädjen över att få träffa klubbmedlemmar är stor.

Vi var inte så många Rover i år på Tjolöholm. Äldsta Rover var en Rover P3 näst äldst var en Rover



I väntan på de andra

P4. Utöver, dessa gamlingar, hade vi Rover 75, Rover 220 Turbo Coupé,

Rover 400 Tourer och min Rover 820 Turbo Coupé.

SÄLJES

se även sidan 25

Rover 75, V6 2,0 Manuell. Connoisseur 1999. British racing green read. 22 000 mil.

Reg nr: OTW 891.

I min ägo i 7 år. Tectylad vartannat år. Alla 7 årens besiktningar utan anmärkning. Servad varje år. Bra bruksskick, ej rost.

Personal line paket, förarpaket mm

Pris: 17 500 kr eller bud.

Rover 2000, P6, 1965.

Reg nr: DSU 927.

Nerplockad. En del plåtjobb gjort. En hel del extradelar.

Pris diskuteras. Ring vid intresse.

Rover P5, 31, 1959.

Overdrive. Grå. Reg nr: EEU 071

Orörd. Kräver renovering.

Pris diskuteras. Ring vid intresse.

Rover P5, 31. MK III. 1966.

Overdrive. Grön. Reg nr: EFS 397

Orörd. Kräver reparation.

Pris diskuteras. Ring vid intresse.

Rover 420 si.

Manuell, stora motorn. 1998 Blå metallic, ljusbeige läder. Mycket fin klädsel. Behöver reparation bakskärmkanter samt lacksläpp.

Ej använd på några år = Tröga bromsar, diverse översyn.

Pris diskuteras. Ring vid intresse.

Bengt-Göran Nilsson

Ivla

340 13 Hamneda

Tel 0702-07 16 94



Rover P4 1962

Bilen är tvåfärgad beige över green. Renoverad ram, hyfsad lack men lackskada höger framskärm. Tid är bokad hos lackerare. 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

BRITISH MOTOR MEET I KARLSBORG



Årets vinnare, en Austin Seven från 1932 byggd i Longbride där Rover 25, 45 och 75 tillverkades 2001 - 2005.

Foto Perolov Törnqvist

Förra året var första gången British Motor Meet hölls i Karlsborg. Efter ett upphåll och att träffen tidigare varit i Hjo så hade Hans Örtlund

Örtlund har sedan tidigare arrangerat träffen men har lämnat över till Magdalena Lidenfors som framöver kommer att arrangera träffen.

bättre att lita på mormors gamla knä för att veta hur vädret skall bli. Förra året utlovades regn hela dagen av meteorologerna men det kom först när träffen var slut.

Vädret i år var mulet men värmen fanns ändå.

Det finns mycket att se utöver bilar på Karlsborgs fästning. En DC3a och en rundtur på fästningen. Dagen efter fanns möjlighet att kunna åka med på en trevlig runda.

En trevlig orkester som heter Liverpool spelade fina bitar.

I år vann en Austin Seven från 1932 People's Choice. De som var på plats kunde konstatera att denna bil var en värdig vinnare.

Givetvis fanns det fler fina bilar som kunde vunnit, men just denna Austin Seven stack ut i mängden.

Vi var många Rovers på träffen och det hade nog inte fått plats fler i Roverklubbens ruta. Många Rover 75 och tre Rover 800 coupé. Två av



Kent Klar skötte klubbshoppet, hans Rover 416 Tourer är till salu, se sidan 25

Foto Hans Örtlund

lyckats få till att träffen kunde ske i Karlsborg på Fästningen. Hans

Som alltid är vädret en grund för hur många som dyker upp. Ibland är det

dessa var 820 Turbo Coupé en var Gunnar Björkenors nyimporterade Rover 827 Coupé (se sidan 10).

Roverklubben kunde visa upp bilar från P3 till moderna Rover 75. Det som saknades var en Rover P5.

Bengt Alfredsson fick köra fram sin fina Rover SD 1 från 1978 till scenen och berättade om bilen. Ytterligare tre andra bilar fick köras fram vid scenen och presenteras.



Bengts fina SD1 presenterades vid scenen. Foto Anders Käll



Tre Rover P6. Foto Anders Käll



Gott och blandat. Foto Carola Petersson



Tres amigos. Foto Henrik Olsson



Ett gäng fina Rover 75. Foto Anders Käll



Cheerio Rover 75. Foto Hans Örtlund

Anders

Några tips på rostställen på Rover 75

Rost är ovanligt men förekommer, mest på bilar som gått som tjänstebilar när de var nya enligt min erfarenhet. Privatbilar sköts förmodligen noggrannare och garageras mer. Trösklar, huvudsakligen ändarna

Bakre är mest utsatt, den här bilen är faktiskt godkänd med påpekande i

extra är nästan alltid rostiga här och det är svårt att laga hållbart. Min egen första Rover 75, 1999, var rostig här redan när den köptes våren 2006.

Dekorplåt på dörrarna, vanligt med rost i varierande utsträckning. Dessa plåtar går att ta

loss och byta. Kostar bara



Dekorplåt



Trösklar, huvudsakligen ändarna



Bakre bärarm

besiktning med dessa skador.

några hundralappar

och finns nya.

Bakre bärarm, lägg märke till den avbrutna fjäderbiten som sitter kvar på gummibuffen i baljan.

Fjäderbrott mycket vanligt fel som bak ofta inte märks annat än på att

fick ett bra pris på denna begagnad.

Bilprovningen godkänner inte reparationer på dessa delar.

Dessa bärarmar har gått att köpa nya då de tillverkats i Kina för



Trösklar, vid domkraftsfästen. Även förstärkningen är skadad på detta främre fäste.

Motorhuv, framkanten
Bilar som inte rostskyddbehandlats



bilen är lägre än normalt.

Lackeringen på dessa chassidelar har tydligen haft varierande kvalitet, armen på andra sidan som inte var bytt hade nästan all färg kvar och bara mindre rostskador medan denna var helt rostig. Även hjälpramen var rejält rostig vilket syns till vänster på bilden som är tagen ur fjäderns synvinkel.

Samma bärarm sedd från sidan, den var så kraftigt rostskadad att jag i samband med övriga rostskador valde att byta hela bakaxelenheten komplett då jag



samma bärarm sedd från sidan

Roewe men denna produktion är nu nedlagd och de börjar bli svåra att hitta.

Generellt är de flesta bilar ganska välskötta så detta är nog lite skräckexempel men bärarmsproblemet är lurigt, man kan behöva knacka på dem för att upptäcka fel.

Tomas

ROVERFEST 2017

Roverfest har arrangerats av Joint Rover Clubs i England och är ett 50-årsjubileum sedan Rover började använda den klassiska V8-motorn i Rover P5. Jubileumet hölls den 11 – 13 augusti på Wroxall Abbey. Lars Edwardsson har varit på plats.

Här kommer lite bilder från Roverfest. En verkligt trevlig tillställning med otroligt många fina Rover.



En P6:a (2000TC 1966) med bara 8000 miles på mätaren imponerade stort på mig. Vilken bil och vilken finish - utrustad med en tändningsnyckel som ett Rover emblem. Ägaren jobbade för Rover från 1966 - 2000.

Vi var den enda bilen från Sverige och vi fick sitta tillsammans med de



riktigt ursprungliga Roverentusiasterna på banketten Vi



P6 NADA (North American Dollar Area)

kör med vår 3500 från 1973 och har varit i Wales före träffen och nu är vi i

Cotswold imorgon blir det London och hemåt på torsdag.



SD 1



Rover P4 med Rover 8 på släp



Rover Imperial Motorcycle



JET 1 Turbindriven



Rover P6, 2000TC, 1966, med bara 8000 miles på mätare



Rover 12 Sports Tourer

Hälsningar Lars

ROVING AROUND - ÄNGELSBERG OCH GAGNES

Första gången uttrycket "Roving (around) with Rovers" användes är oklart. Troligen redan då Rover var en cykel, dvs sent 1800-tal. Det kan översättas "planlöst ströva omkring - åkandes Rover". Lika njutbart mer än 100 år senare - eller hur? Idag kan det kanske kallas "Roadtripping by Rover"!

ÄNGELSBERG - en pärla i Västmanland!

Anna och jag var på väg till Dala-Floda för några dagars semester, tillsammans med ett par vänner. Från vår by Gästre i Fjärdhundraland (2 mil norr Enköping) går det snabbast att fortsätta väg 70 över Sala och passera Avesta och Borlänge. Men det är tjatigt att alltid åka just denna väg! Alternativet att åka via Enköping och ta E18 till Västerås och sedan väg 66 över Ludvika kändes roligare. Bara att åka svenska "Route 66" är ju lite kul. Men det klokaste beslutet blev istället att åka väg 70 några mil. Strax väster om Sala svängde vi av den mindre och vackrare väg 256 över Västerfärnebo. Efter några mil, vid Karbenning, svängde vi av 256:an mot Ängelsberg. Där tog vi paus några timmar.



Vägen Karbenning till Ängelsberg går rakt över brandområdet. Som oftast reser vi med vår "nya bil" - en 17 år gammal Rover 75 diesel döpt till "Rulle". Det är svårt att hitta något mer bekvämt för sommarens bilutflykter!

Slutligen körde vi en liten och mycket kurvig väg till Fagersta där vi anslöt till 66:an. Sedan fortsatte vi mot Dala-Floda, via Ludvika och Björbo. Faktum är att denna, mycket omväx-

lande, väg bara blir ett par mil längre än "trista" väg 70.

Ängelsberg blev riksbekant sommaren 2014 pga den stora skogsbranden - samhället var mycket nära att evakueras helt då flera byggnader i



Efter bara tre år har många växter kommit upp ur den brända jorden. En växt som verkligen trivs (13 juli 2017) är rallarros, räsvans eller mjölkört

närheten brann upp. Tur att det gick bra, för den lilla byn har mycket att vara stolta över. Tex det gamla bruket som är ett världsarv och oljeraffineriet från 1800-talet som är absolut världsunikt. Dessutom finns numera ett sevärt skulpturstråk utefter ån. Och det vackra läget vid sjön Åmänningen samt alla fantas-

Museet. Vi har besökt Ängelsberg många gånger och upptäcker alltid något nytt! Har du inte varit där - åk dit om du kan. Några gjorde det år 2005, då RCoS årsmötesrally stannade i Ängelsberg. Kanske kommer någon ihåg då vi tog färjan Petrolia till en guidad tur på Oljeön?

Vi parkerade vid bruket och tog en promenad, eftersom dagens sista guidade tur tyvärr missats.

Hela bruksområdet ägs sedan 1916 av Nordstjernan AB (familjen Ax:son Johnson). Allt är mycket prydligt och väl underhållet och det är tydligt att ägarfamiljen har stort intresse av



Det gamla brukskontoret - stilig timmerbyggnad!

bevarande! En orsak till att bruksområdet blivit världsarv är att både vattenhjul, kross, blåsmaskin och



I den västra flygeln (byggd ca 1780) bodde de 19 (!) barnen till Lorenz Petter Söderhielm. Han satsade tydligen på hög produktion på många områden!

hammare är fungerande och kan demonstrationsköras - unikt!

Masugnen stängdes 1919 men olika verksamheter levde vidare en tid - snickeriet hyvlade sitt sista spån så sent som 1963.

Efter allt gående blev vi naturligtvis enormt fikasugna och trodde att det det skulle finnas ett par sommarcaféer öppna nere i samhället. Det fanns visserligen bara ett café, men det

tiska gamla hus räcker långt! Tre av de största husen är förtiade av Isac Gustaf Clason - arkitekten som bl a skapat Saluhallen Östermalm, Hallwylska Palatset och Nordiska



Även de runda tornen byggdes ca 1780 av slaggsten, som är en biprodukt från masugnen. Det ena var lusthus och det andra avträde (utedass). Det gällde att inte gå fel i mörkret!

hade desto bättre utsikt över sjön Åmänningen. Regnmolnen såg hotande ut och några enstaka droppar föll. Kanske var det därför som kaffet smakade lite tunt? Men fikabrödet var klart godkänt. Efter någon timme var det dags att packa in samtliga i "Rulle Rover" och fortsätta resan mot Dala-Floda.



Från Dala-Floda Vårdshus (ett härligt ställe att bo på - rekommenderas) tog vi en sen kvälls promenad ner till Flosjön - vilken härlig kväll! Solnedgång över spegelblankt vatten. Här är det verkligen fint - Carl von Linné kallade Dala-Floda för "Dalarnas Lustgård"

GAGNEF och DALA-FLODA - broar värda en resa!

"Broarna i Gagnef County" är en film som ännu inte spelats in. Du får nöja dig med detta reportage. Efter besöket i Ängelsberg svängde vi ut på Väg 66 i Fagersta och fortsatte via Ludvika till Björbo, där vi tog av E18 mot Dala-Floda. 66-an är bitvis en vacker väg, men smal och trafikerad. Det känner nog många skidsugna

Sälen-besökare igen. Men nu var det sommar och vi slogs av hur mycket vatten det finns i Dalarna. Det är gott om både sjöar och rinnande vattendrag. Västerdalälven rinner genom Dala-Floda för att förenas med Österdalälven vid det s k Älvmötet i

Djurås. Inte så konstigt att det behövs en hel del broar!

På morgonen upptäckte vi Kyrkälvbron i Dala-Floda - en unik träkonstruktion ursprungligen från 1922. Den är Sveriges längsta

hängbro byggd i trä - 158 meter lång. Tyvärr brann den 1980 och

störtade ner i älven. Men den återuppbyggdes enligt originalritningarna och invigdes av vårt kungapar 1983. Endast en bil åt gången får finnas på bron, som är enkelfilig. Jodå - den tålde en fullastad Rover

75 utan att protestera!

I Dala-Floda finns ytterligare en smal hängbro (Hagbron) - men bara för gående och cyklister.

Flottbron i Gagnef kyrkby är en av Sveriges sista och dessutom öppen för biltrafik. Dessutom alldeles nyrenoverad. Här finns också en prisvärd Thai-restaurang, där vi avnjöt en sen lunch sittande på den soliga bryggan med utsikt över



Bro i Gagnef County

Flottbron och ett antal kanotister som envisades med att paddla motströms! Jo - det lär finnas



Flottbro i Gagnef Kyrkby

ytterligare en flottbro i Gagnef, men ej öppen för trafik.

Vi åkte självklart på många andra broar i Dalarna. och den 13e juli, på vägen upp till Dala-Floda ungefär då vi passerade Ludvika, rasade den nya bron över järnvägen! Tyvärr många skadade och totalstopp i järnvägstrafiken. Men jag vill understryka att det var inte vårt fel! (Språkförbistring och missförstånd mellan Skanska och det inhyrda polska företaget har setts som en möjlig orsak).

Undrar du varför vi över huvud taget åkte till Dala-Floda och Gagnef, förutom att se på broar - det skall jag berätta en annan gång!

Roving around - Bengt Alfredsson

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 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 Diners 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

Fler träffar mm

Ägare av brittiska bilar i Skaraborg 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

Klubbkampen i Skåne

Klubbkampen är den 17 september. Start och mål vid Lucy´s i Löddeköpinge. Jaguarklubben arrangerar. Kolla på hemsidan för mer information

Säljes se även sidan 17

Rover 416 Tourer, 1998



Högerstyrd importerad från England. Midsummer green. Ny kamrem och ny generator. 8500 kr. Tel: 0764 00 93 72

R75 2.0 V6 2000 12 000 mil 20 000:-



Allt fungerar. Connoisseur men ej SE. Champagne med Neptune läder. Automat. Dubbdäck på plåt. Rostfri. Nytt: Michelin cross climate däck, batteri, fjädrar och bromsar bak, backkamera, Revotec kylfläkt, termostat, VIS motorer. Bra servicehistoria. Reg: RAR400 I Göteborg. mikael.almarker@gmail.com 0766-334562

Rover 2000TC -71



Har en 2200TC-motor som gått 6 000 mil. Totalt 16 000 mil. Besiktigad till aug 2018. Ny generator och reparerad startmotor. Nuv ägare sedan 1995. Pris 42 000 kr eller bud. Tel 0435 – 502 90. Jan

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

jobbet och blir utbrända.

Hur är VIS-motorerna förbättrade?

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

Mikrokontakterna skruvas på plats och kan ej längre brytas.

Balansmotorn har nu ett oljetätt lager.

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



Teknisk beskrivning av insugningssystemet

Insugningsröret har konstruerats för att passa både 2,0 och 2,5 liters varianterna. Detta insugningsrör med variabel längd i tre steg ger en fördelaktig vridmomentkurva. Insugningsröret har endast ett spjällhus vilket matar in i en Y-formad del vilken fortsätter i två sekundära rör. Dessa två sekundära rör matar in i två huvudblandningskammare, en för varje cylinderbank. I kamrarnas bakre del sitter en balansventil som kan aktiveras elektriskt. När ventilerna öppnar ansluts kamrarna till varandra.

Från de båda blandningskamrarna till topplockets yta är insugningsröret

längd ca 500 mm. Vart och ett av dessa rör har en sidoanslutning till ett effektrör som har en längd av ca 350 mm till topplockets yta. De sex effektrören är anslutna till ett länksystem som kan manövreras elekt-riskt, vilket gör att insugningsrörets längd kan varieras mellan 350 och 500 mm. Den tredje blandningskammaren kan endast matas med bränsleluftblandning från de två huvudblandningskamrarna via de sex primära insugningsrören.

Insugningsröret har variabel längd i tre steg och är lika för 2,0 och 2,5 liters motorerna. De fungerar enligt följande

1 Vid låga varvtal är balansventilen

och ventilen till effektrören stängda. Detta gör att motorn andas som två trecylindriga motorer med varsin separat blandningskammare och långa insugningsrör, vilket gör att motorns vridmoment når sin topp vid 2 700 v/min.

2 För förbättrat vridmoment vid mellanvarvtal öppnas balansventilen, men ventilen till effektrören förblir stängd. Vridmomentkurvas topp nås nu vid 3 750 v/min (2,5 liter) och 4 000 v/m (2,0 liter).

3 Vid höga motorvarv är både balansventilen och ventilerna till effektrören öppna. Man får nu en spridning av vridmomentet uppåt från 4 000 v/min till ett maximum vid 6 250 v/min (2,5 liter) och 6 500 v/min (2,0 liter).

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

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



En annorlunda tebutik med Rover-entusiasm i väggarna...

Vi serverar riktigt te och har mycket gott i hyllorna

Vill du boka lokalen till en träff eller ett möte med servering av te och kaffe? Hör av dig till Rikke på 0417 210 77 eller info@teochtassar.se

Gilla och följ oss gärna på Facebook. Välkomna!



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.

Ny besiktningsman

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

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

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

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

Anders Palmqvist

Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

Gör så här!

1. Fotografera ditt fordon enligt de anvisningar som finns på MHRFs hemsida. Numera vill de

helst ha digitala bilder, eftersom sådana är enklare att arkivera. MHRF arkiverar även de gamla pappersbilderna som du tidigare skickat in.

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson

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.

Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket.
20 mm diam.

Pikétröja med klubblogotyp
Storlek S - XXI

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



Nyckelring, Rover original
80 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

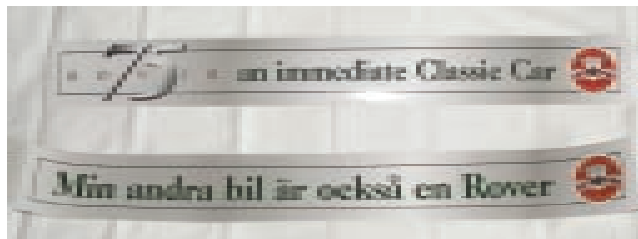
Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtshållaren bak 20 kr

Bakrutedekal för medlem med mer än en Rover 25 kr

5 kr

40 kr

200 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

Poster P6-annons

i A3 (42x30 cm), laminerad

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

Böcker

Verkstadshandbök SD1

272 kr

SD Turbo

50 kr

Felsökning el SD1

25 kr

Avgasrening SD1

25 kr



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

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



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