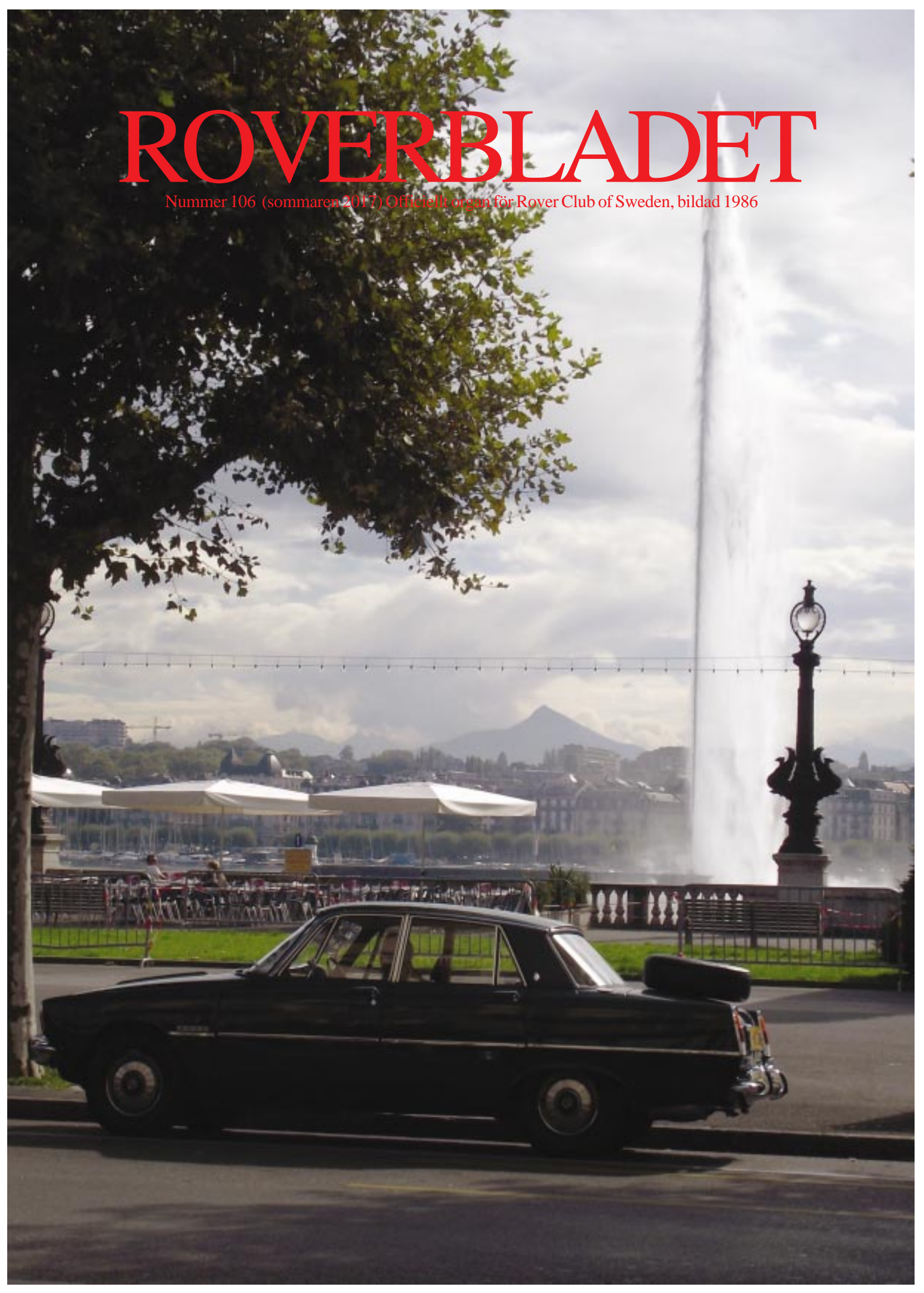


# ROVERBLADET

Nummer 106 (sommaren 2017) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



# Rover Club of Sweden

## Ordförande

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

## Sekreterare

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

## Miljöansvarig

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

## Ledamot

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

## Revisor

Anders Palmqvist  
Ångermanlandsvägen 31  
275 39 Sjöbo  
Tel 0416 - 199 55  
corgi@telia.com

## Referensbibliotek

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

## Klubbshopen & valberedning

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

## Valberedning

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

## Ansvarig utgivare:

Bert Rudal

## Kassör

Carl-Gustaf Olsson  
Hyregatan 4  
211 21 Malmö  
Tel 040-30 76 05  
cgo@compaenet.se

## Ledamot

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

## Ledamot

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

## 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

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

## Valberedning

Stig Jönsson  
Tommarpsvägen 22  
231 65 Trelleborg  
Tel 0410 - 161 33

## RCoS Bilförmedling

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

## Revisorssuppleant

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

## Kontaktman för olika Rovermodeller

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

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

### Rover P4 (1950-64)

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

### Rover P5 (1959-73)

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

### Range Rover (1975-)

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

### Rover P6 (1964-1976)

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

### Rover P6 2000/2200

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

### Rover SD1 (1976-1987)

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

### Rover 800

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

### Rover 75 (1999-2005)

Tomas Börjeson  
Segelindsgatan 26  
416 53 Göteborg  
Tel 0707-79 82 88

### Rover 600

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

### Rover 200/400

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

### Webmaster

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

## Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Bert Rudal, ordf.

Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9

Årsavgift: 350 kr, betalas senast den 31 mars.

Familjemedlem: 25 kr / medlem och år.

Sätt in beloppet på klubbens plusgiro. Ange "medlemskap" och år.

Adressändring meddelas till kassören

### Rover Club of Sweden på Internet.

RCoS har en egen hemsida med bilder, Roverbladet samt länkar till andra Roversidor. Adressen är:

### www.roverklubben.se.

Ansvarig är Carola Pettersson

Kommer du inte åt medlemssidorna? Det kan bero på att vi inte har fått din e-postadress. Sänd den till [carolapettersson.se@gmail.com](mailto:carolapettersson.se@gmail.com)

så kommer inloggningsuppgifter till dig.

På medlemssidorna finns bland annat medlemsförteckning och bilregister med medlemmarnas bilar. Bra att ha till hands när du är ute och åker.

### Försäkring genom Rover Club of Sweden

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

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

### Roverbladets adress

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

Carl Gustaf Olsson, redaktör, emiritus  
Hyregatan 4  
211 21 Malmö  
Tel 040-30 76 05  
E-post: cgo@compaenet.se

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

Alla medlemmar är viktiga. Utan er är vi ingenting. Satsningen vi gjorde att kontakta alla ägare av Rover 75 gav oss lite mer än 120 nya medlemmar. Jag hälsar er varmt välkomna till klubben. Utöver tidningen får ni tips på hemsidan, teknisk support och tips på var man får tag på reservdelar och lista över Roververkstäder. Dessutom är det många träffar på olika ställen i landet.

Vi samåkade fyra medlemmar till bilmässan i Örebro, som ni kan läsa om på annan plats i tidningen. En över-skådlig och bra mäsas. Vi träffade en del medlemmar från olika delar av landet där också.

Jag åkte med Anders Albihn på vårrally på Bjärehalvön och den dagen var det verkligen vår. En vacker tur på småvägar i diverse engelska fordon.

Årsmötet närmar sig med stormsteg och det är alltid något att se fram emot.

I slutet av maj kör jag ned till Steve och rundsmörjer P4:an och försöker sedan alltid att köra småvägar hem. I år kan jag vara med på Öppet hus hos



Steve också. En tidig morgontur till Gavnö slott i Danmark står givetvis på programmet. Det är alltid trevligt att träffa medlemmarna i Danska Roverklubben.

Det blir efter ett års uppehåll åter utställning av engelska bilar i Alingsåsparken, Vågar vi hoppas på solsken för en gångs skull där?

Jag har redan bokat rum i Karlsborg till British Motor Meet i augusti.

Bilarna blir inte vaxade förrän i juni i år. Dels har det varit väldigt kallt och dels har jag en del resor framför mig i maj.

Bert

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

Bosse Arnholm, Richard Segal Jones, Tomas Börjeson, Anders Albihn, Tomas Vemmenby, Anders Käll, Bengt Alfredsson, Bert Rudal och Carl Gustaf Olsson.

## Manusstopp

Nr 107 15 aug, ute i september

Nr 108 15 nov, ute i december

Nr 109 15 februari, ute i mars

Nr 110 15 maj, ute i juni

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.

Jag vill ta tillfället i akt och uppmana er att om ni åker på en träff kan ni ta några bilder till Roverbladet och skicka till redaktionen.

Anders

## I detta nummer:

Nya medlemmar	4
Resor med AVA	5
Samlarbilmässan	7
Borttappad växel	8
Roverklubbens historia	9
Italienresa	14
Kort historia om Rover 75	20
Mer om Rover 75	21
Vårrally i Skåne	23
Roverägare i Mälardalen- och Göteborgsområdet se hit	24
Våra träffar	25
Marknadskrafterna	25
Rover 75 ägare se hit	26
MHRF	27
Klubbshoppen	28

## Omslaget föreställer:

Richard Segal Jones och hans Rover P6B (AVA) vid Genève sjön.

## 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

## Nytt från MHRF

MHRF har ett nyhetsblad PåVäg – som riktar sig just till klubbarnas medlemmar. Det senaste nyhetsbladet hittar man på:

<http://mhrf.se/pavag>

MHRF-försäkringen har i maj 2017 presenterat sina nya premier. Ett observandum är att det inte krävs ett års medlemskap samt att fordonen ska vara i originalskick. Båda krav är borttagna sedan flera år tillbaka.

<http://mhrf.se/forsakring>

Se sidan 27

## Service för din Rover

På hemsidan finns en uppdaterad lista på alla serviceverkstäder i Sverige. Den går att skriva ut. Bra att ha i handsfacket om utifall att ....

**Nästa nummer utkommer i september 2017**

# Nya medlemmar

Vi hälsar alla nya medlemmar välkomna till klubben. Vi hoppas också att ni får nytta av ert medlemskap. Vi ses förhoppningsvis på någon träff runt om i landet

589 Rune Isaksson Luleå  
1590 Owe Hållmarker Mora  
1591 Ingrid Nielsen Jönköping  
1592 Gunnar Hammarstrand Motala  
1593 Jan-Erik Kvamsdahl Åsensbruk  
1594 Bo Hallqvist Hedenäset  
1595 Bo Tapper Saltsjö-Boo  
1596 Göran Ingvarsson Tyringe  
1597 Lars Salqvist Linköping  
1598 Kent Höglund Åsa  
1599 Bengt Ericsson Norrtälje  
1600 Thomas Öst Falun  
1601 Kjell Andersson Västra Frölunda  
1602 Lars Persson Flen  
1603 Lars Pålsson Bjärred  
1604 Ove Herre Landskrona  
1605 Peter Fritzell Falun  
1606 Hans Ohlsson Malmö  
1607 Ewa Pilhammar Lycke  
1608 Ann-Marie Andersson Täby  
1609 Tommy Petri Linköping  
1610 Lars Gunnar Lyrvall Borlänge  
1611 Bengt-Göran Nilsson Hamneda  
1612 Anders Björklund Harbo  
1613 Hans Nilsson Ljungbyhed  
1614 Ingvar Frenander Lund  
1615 Per Anders Lennartsson Umeå  
1616 Ulf Segerdahl Skoghall  
1617 Tord Karlsson Västerås  
1618 Göran Sundqvist Piteå  
1619 Oscar Agneson Eskilstuna  
1620 Björn Holmström Hässelby  
1621 Hasse Köllås Västra Frölunda  
1622 Leif Lyrebäck Borås  
1623 Annika Johansson Sävborg  
Holm  
1624 Barbro Holst Stockholm  
1625 Peter Nordström Halmstad  
1626 Lars Bergmark Uppsala  
1627 Hans Back Bandhagen  
1628 Mats Hammarqvist Avesta  
1629 Lars Axelsson Källby  
1630 Sven Andersson Blentarp  
1631 Lars Nyman Löddeköpinge  
1632 Eva Carlbom Linköping  
1633 Åke Nordin Gävle  
1634 Jörgen Pedersen Åkersberga  
1635 Anders Eriksson Fjärdhundra  
1636 Jesper Hamberg Staffanstorp  
1637 Jörgen Nilsson Moheda

1638 Stefan Cronberg Ängelsberg  
1639 Sten Svensson Uppsala  
1640 Hannu Pietilä Haparanda  
1641 Dick Lundgren Örnköldsvik  
1642 Stephan Palmstierna Höllviken  
1643 Annica Bengtsson Storvik  
1644 Roy Simonsson Strömstad  
1645 Toni Röhrens Drottningholm  
1646 Hans Larsson Skärplinge  
1647 Rina Pettersson Stockholm  
1648 Earl Erlandsson Huskvarna  
1649 Björn Hedlund Lidingö  
1650 Curt Liljeros Västerås  
1651 Stefan Eliasson Bengtsfors  
1652 Suzanne von Zeipel Nyköping  
1653 Peter Carlsson Hedemora  
1654 Kristina Hambraeus Jonzon  
Lidingö  
1655 Pehr Erlandsson Klippan  
1656 Ove Skofteröd Gnosjö  
1657 Hans Ursing Stockholm  
1658 Per Mårtensson Bandhagen  
1659 Michael Högberg Stockholm  
1660 Anders Malmgren Södertälje  
1661 Leif Romsäter Nyköping  
1662 John Tottie Skara  
1663 Mats Josefsson Visingsö  
1664 Christence Mohlin Oskarshamn  
1665 Ewa Lundholm Stockholm  
1666 Matts Bergman Docksta  
1667 Folke Lundin Kode  
1668 Sven Andelius Eksjö  
1669 Gunnel Blinge Göteborg  
1670 Kjell Fagerström Bro  
1671 Jan Lindberg Helsingborg  
1672 Lennart Dahl Skanör  
1673 Håkan Bång Johannishus  
1674 Boris Karlsson Bergby  
1675 Mattias Andersson Hemse  
1676 Jonathan Eriksson Skövde  
1677 Gunnar Fridström Upplands  
Väsby  
1678 Elzbieta Palmblad Gustafsberg  
1679 Anders Rohdin Tvååker  
1680 Torbjörn Gustavsson  
Kristianstad  
1681 Mats Wandelt Vegby  
1682 Peter Jonsson Katrineholm  
1683 Peter Farneman Täby  
1684 Leif Biuw Bromma

1685 Lennart Persson Helsingborg  
1686 Börje Pettersson Edsbruk  
1687 Bertil Westergren Växjö  
1688 Peter Bring Guldsmedshyttan  
1689 Mats Hellmark Uppsala  
1690 Allan Stenshamn Stockholm  
1691 Hans Löfström Sjöbo  
1692 Rolf Törnblom Varberg  
1693 Hans-Göran Nilsson Halmstad  
1694 Jan Calderon Visby  
1695 Tommy Berglin Svenstavik  
1696 Bengt Tynell Sundbyberg  
1697 William Wahlberg Valdemarsvik  
1698 Per Vestin Fjärdhundra  
1699 Björn Johansson Nässjö  
1700 Jan-Erik Ljung Kungsbacka  
1701 Stig Bergman Norberg  
1702 Lasse Liljedahl Avesta  
1703 Lars Ahlner Visby  
1704 Philip Hall Olofstorp  
1705 Ann-Marie Ekström Ödsmål  
1706 Torsten Leijonhielm Nacka  
1707 Ted Uhrbom Västerås  
1708 Göran Olsson Kristianstad  
1709 Leif Sundh Stora Mellösa  
1710 Rolf Pelli Haparanda  
1711 Irene Lindberg Solberg  
1712 Thomas Troije Herrljunga  
1713 Jon-Erik Eriksson Uppsala



Nytt varningsmärke kommer inom kort



# Resor med AVA

Det hela började 2005 när jag sparade en sökning på Ebay efter en P6 inredning. Vid den tidpunkten hade jag en ganska bedagad Lunar Grey P6B från 1975 med en väldigt trött svart tygklädsel. Som ofta är fallet med Ebay fick jag därefter mängder av tips skickade om saker som inte alltid var direkt relevanta. Ett sådant email gällde en hel bil, då den såg trevlig ut i förhandsgranskningsrutan tittade jag närmare på den. Det var en P6B i Cameron Green med inredning i Buckskin och känd historik, och den fanns på andra sidan av stan!

Jag åkte dit för att undersöka och fick åka med en sväng. Den kändes mycket livligare och var bättre ihopskruvad och skött än min egen P6. 1160£ gav ett positivt resultat i en online auktion och bilen blev min.

Vid den här tiden hade min (blivande, övs. anm.) fru Veronika och jag börjat vår uppvaktning och hon tyckte att betala så mycket för en så gammal bil luktade habegär (avarice) från min sida. Jag spekulerade då istället om att Ava Rice hade varit en okänd filmstjärna i Hollywood. Namnet fastnade i vilket fall så bilen heter numera Ava.

Ava registrerades 5 oktober 1971 och levererades till Roverhandlaren Caffyns Ltd i Tunbridge Wells den 8 oktober. Den förste ägaren var HW (Bertie) Norris som då bodde i närheten av den vackra byn Goudhurst i Kent men som flyttade till Tunbridge Wells några år senare. Bertie Norris tros vara den första direktören i Westminster Bank som börjat som kassör och slutat i styrelsen.

När Bertie Norris slutade köra bil 1986 såldes bilen till en försäljningschef hos Caffyns som bara använde bilen sporadiskt. Den hade bara gått 120 miles till 1992 och registrerades aldrig om.

1993 köptes AKT 180K av en annan innehavare i Tunbridge Wells som hade sett den på Caffyns gård. Han sålde den till mig i april 2005 vilket sammanföll med den månad då Rover lades ner. Bilen finns fortfarande i Tunbridge Wells.

Originallitteraturen, "Passport To

kvar de reflektiva originalschildarna).

Då bilen har den konvexa innerbackspegeln har den troligen aldrig haft skärm- eller dörrbackspeglar, inga spår av dylika finns. (De yttre speglar som syns på några bilder är lösttagbara som är fästa på ventilationsrutans (Fischerrutans) glas.



Service" och verktygsrullen finns kvar. Långvågs/Mellanvågsradion i mono finns kvar och fungerar. Bilen har fortfarande brytartändning och vanlig fläkt. Ett nödfall nära Dijon 2010 orsakade att bakre sektionen av avgassystemet nu är avsedd för en Citroën BX. (En lång historia, men det kostade 190 • så det får vara kvar!) Förutom detta, en effektivare vindrutespolarpump och bakre säkerhetsbälten (Alla P6 har fästen för detta) så är bilen i huvudsak i originalutförande. Jo, vi har också bytt ut nummerschildarna mot icke-reflekterande vilket är lagligt för den här årsmodellen och verkar passa den bättre. (Vi har dock

En vän boende i närheten av Genève hade ofta frågat om vi skulle ha lust att besöka henne över en weekend i samband med "en liten gammelbilsträff" en vän till henne arrangerade.

I oktober 2010 åkte vi så till Morges vid Genève sjöns strand för att delta i the Swiss Classic British Car Rally (faktiskt över 1500 äldre



brittiska bilar och ”cyklar”). Här blev vi undfånade med att få se en Amphicar i aktion och fick åka med i en magnifik 20-tals Rolls-Royce.

Under 1500 miles körning var de enda problemen ett kortvarigt ångläsproblem i Dover efter en snabb motorvägssväng och felet på avgassystemet som redan nämnts.

Med erfarenheten från Schweiz i bagaget vågade vi året efter ta bilen



till Rover Club of Swedens årsmöte. Detta innebar en färjetur till Esbjerg och en snabbtur genom Danmark (och över flera stora broar) till södra Sverige. RCOS var ytterst välkomnande och det var en rolig träff.

Vi utforskade sedan Sverige i ytterligare en vecka innan vi återvände hemåt, på hemvägen träffade vi en okänd dansk 2200TC. Återigen visade Ava sin bästa sidan och den enda hjärtklappningsattacken kom när växelspaken inte gick att röra efter en snabbfika på en bensinstation. Det

var en väldigt varm dag och vi upptäckte att gummigängan i växelspaxknoppen hade mjuknat och expanderat vilket orsakat att knoppen krupit uppåt på skaftet, detta blockerade spärrknappen. Det räckte att trycka tillbaka den hårt under samtidig vridning,

och detta fungerar fortfarande! (Är det någon som har en ny originalknopp med ”osmält” gänga?)

På både dessa kontinentaltripperna drog bilen ungefär 25 mpg (ca 1,1L/mil), ganska respektabelt med tanke på omständigheterna.

Under senare år har bilen också transporterat oss till Loireregionen i Frankrike och för att träffa vänner i Hilversum i Holland.

Det är en utmärkt bil för resor med två personer. Vi fyller bagageutrymmet med reservdelar och verktyg, hivar in bagaget i baksätet och ”Voila”, vår sportiga lyxsedan blir en fyra-dörrars GT.

Efter att nu ha ägt bilen i 11 år och haft så mycket kul med den kan vi

inte se att vi någonsin skulle göra oss av med den. Investeringar i bilen har återbetalat sig som pålitlighet och uppskattande kommentarer om bilens skick.



Vi har definitivt planer på att återvända till Schweiz och Sverige, och kanske också utforska.....

*Richard Segal Jones.*

*Översättning Tomas Börjeson*



# SAMLARBILSMÄSSAN

Samlarbilsmässan i Örebro hade jag inte varit på tidigare. Denna går årligen i mars.

Jag tillsammans med Tomas Börjeson, ordförande Bert och Kent Klar var nyfikna på utställningen i



Örebro och åkte ståndsmässigt i Rover så klart.

Jag åker årligen till NEC Classic Car Show i Birmingham i november som är så stor att man knappt hinner



se allt på två dagar Nu har vi en svensk utställning med temat från vrak till pärla. Utställningen var i lokaler i centrala Örebro där det gick att komma runt hela mässan på några timmar utan att missa något.

På mässan så fanns det en avdelning kring ladugårdsfynd. Det fanns fina klassiker som ISO Rivolta och en sektion med Saab och Volvo-bilar. Det visades upp en Saab 96 från 1980 som enbart gått 15,9 mil sen ny. Hoppas de hittar felet så att bilen går att köra.

Verktysboden visade upp en verkstad och bilar de fixade. Framför



Verktysbodens verkstad stod en Rover P6a som de fixat med polering och lackskydd på halva bilen och halva bilen var orörd. Vilken otrolig skillnad. Jag pratade med Lars Edwardsson från Verktysboden och

de hade tillsammans med ett företag (Pratts) tillverkat nya polermedel, lädervård och lackskydd. Det finns en video om hur de fixar till P6an på Verktysbodens hemsida. När man tänker på det utbud som finns när det gäller vax, polermedel och lackskydd så är det intressant att det går att utveckla nya medel. När man såg på P6an så var det ett otroligt resultat och givetvis så har jag köpt på mig lite av

Verktysbodens lädervård för att prova på min 800 coupé. Jag kommer säkert att prova polermedel och lackskydd senare men lådorna är fulla just nu av alla möjliga dundermedel man köpt på sig genom åren.

Tidningen Klassiker hade en stor monter och jag hade hoppats att de skulle ha med sin SAAB- husbil som jag bara läst om men som jag gärna vill kolla på i verkligheten.

Utställningen var lagom stor och man kunde på nedervåningen se en fin Rover 75 Sixlight från 1949 och en i behov av förbättring på släp.

Det fanns mångahanda saker att köpa och Kent såg till att klubbshoppens utbud har förbättrats till viss del.

*Text: Anders Albihn  
Foto: Tomas Börjeson*



Rover 75 Sixlight

# BORTTAPPAD VÄXEL P6B 1975

Vid en tur med P6:an i augusti, märkte jag att automatlådan inte växlade upp till 3:ans växel. Jag blev minst sagt oroad, då ett sådant betende kan få allvarliga följder. Jag minns en Plymouth jag haft, där en planetväxel gick i tusen bitar och hela lådan blev skrot. Den ville inte heller växla upp till att börja med. Sedan ville den ingenting! Jaha! Hem och felsöka då.

Man kan ju alltid börja med att lukta på oljan. Klar som hallonsaft och ingen lukt av vidbränt.

När jag stoppar tillbaka stickan ser jag att kick-downwiren är utdragen, dubbelvikt och håller på

att gå av. Som tur är, så sitter ju oljestickan på vänster sida på BW 65:an, bredvid där kickwiren är fäst vid gasreglaget, annars hade jag nog inte upptäckt det felet så tidigt. Jag nöp av wiren jäms med wirejusteringen och då gled den ner i viloläge Provkörning! Växling 1:an till 2:an kändes nästan normalt. 3:an gled i nästan steglöst vid 50 km/h. Lite segt och för tidigt. Nedväxling till 2:an igen vid 50 km/h oavsett gaspådrag. Puh! Det var tydligen bara wiren som var felet. Eftersom det fortfarande var sommarväder, så tänkte jag att det kan väl inte vara hela världen att växla manuellt vid behov och fixa felet i vinter.

När jag började forska i kick-downfunktionens betydelse, så visar det sig att den styr flera funktioner. Den har stor påverkan på växellådans uppförande i alla lägen. Ta gärna del av brittiska P6 klubbens artikel på nätet. [P6club.com/content/borg-warner-automatic-gearbox](http://P6club.com/content/borg-warner-automatic-gearbox). Här finns många ovärderliga tips, för den som inte redan är BW-nörd.

Nu i januari var det alltså hög tid



att byta wire. Beställde wire, samt filter och trågpäckning hos Bodins i Uddevalla. Snabb service, hade delarna dagen efter.

Eftersom jag varken har smörjgrop eller billyft och vill klara det mesta



själv, så blev det att bygga en ramp, för att få lite utrymme under bilen. Tråget måste bort, minsta problemet. Bilen lutar bakåt, oljepå-fyllningsröret, tillika avtappning, sitter i framkant på tråget, så det blir lite söligt när tråget lossas. En hel del olja kvar efter tömning, bland annat i skjortärmarna! Nu ser jag nedre wireinfästningen. Fungerar ungefär som gashandtaget på en moppe. Drar ur wiren som ju är avklippt upptill.

Wirehöljet sitter nedstucket i lådan och låses med hullingar av plast. Kommer åt att med dorn och hammare klappa till underifrån, så att höljet far iväg upp i motorrummet. Hullingarna går av och landar innanför skjort-kragen. Får nog byta skjorta och overall tills i morgon.

Hur att få dit den nya wiren? Hålet där nere syns knappt uppifrån. Det är ca: 60 cm dit och trångt som tusan. Hittar en U-profil i mässing som anpassas runt wirehöljet. Kapar till den lite längre än wiren. Tejpar med maskeringstape runt mässingen på några ställen, så att höljet hålls på plats. Får bocka till profilen lite, för att komma ner vinkelrätt mot hålet i lådan. Trycker till och avslutar med en liten knack med fiberklubba, så att hullingarna låser undertill. Whisky-Time!

Injustering av wiren ska göras så att det blir ett spel vid justerskruvén om 0,25 – 0,5 mm, när gasspjällen börjar öppna. Se instruktionsbok. OBS! DETTA ÄR JÄTTEVIKTIGT! Fyll aldrig Dextronolja!

EN BORG WARNER AUTOMAT!

Stor risk för totalhaveri inom snar framtid! Kolla alltid i instruktionsboken så du får rätt olja. Gäller alla växellådor! I BW 35 och 65 ska det vara ATF typ F eller G. Jag fyllde OK Q8 ATF typ F/

G

Eftersom man inte får ur all olja, vid tömning via tråget, så fyllde jag lika mycket som jag tappat ur. Att kontrollera oljenivån är en historia i sig. Att byta all olja inklusive den i



turbinen, vid t.ex fyllning av fel sort, kräver 4 byten. Allt enligt ovanstående, P6 owners artikel.

Nu får jag sluta prata smörja! Provkörning igen! Nu blev det helt annorlunda växlingar. Mer distinkta. 3:an hoppade i vid ca: 65 km/h. vid moderat gaspådrag. Växlade ner beroende av hastighet och gaspådrag. Provkörde utan luftrenare, för att ev. kunna justera wiren. När jag vid ca: 90 km/h trampade gasen i botten och kickdown funktionen trädde in så påminde insugsljudet mig om min tid som Corvetteägare!

Nu är inte jag någon automat-expert! Så om någon har tips eller synpunkter, så är jag öppen för sådana.

Anders Käll

# Roverklubbens historia

## åren 2001 tom 2005 "I all korthet" av Bengt Alfredsson

### Träffar och aktiviteter

Så är det äntligen dags (författaren beklagar förseningen) för fjärde och "sista" delen i Rover Club of Swedens historia. Sista delen – för de första tjugo åren vill säga. Historia för nästa period om tjugo år håller alla vi medlemmar som bäst på att skapa!

### Träffar 2001

Redan i mars (då Rover-bladet nr 41 damp ner i brevlådan) var det dags att ta fram kalendern och börja skriva in årets Roverträffar. De inleddes 21 april i Uppland, då Anders Löfström arrangerade "Vårträff vid Tobbes Antikbod" Anders övervägde tom att

British Car Week inleddes i Göteborg 20 maj för att pågå tom 26 maj då veckan avslutades på Tjölöholm Classic Show. Dessutom höll RCoS sitt årsmöte i Stora Rör på Öland fredag 25 tom söndag 26 maj – personlighetsklyvning underlättade definitivt deltagande i alla aktiviteter!

7 juli var det dags för nya grepp i Skåne – inställda Båstad Classic Car ersattes genom MG-klubbens initiativ av Klubkampen/Svaneholm Classic Car, där övriga brittiska bilklubbar inbjöds att delta. 40 bilar kom till start (flestar MG) men första inteckningen i vandringspriset togs hem av RCoS deltagare. Ett mycket lyckat koncept som sedan upprepats flera år.

4 augusti var det dags för redan klassiska British Car Meet i Borgholm och i Göteborg skedde genom UBCC

studiebesök hos Loctite respektive däcktillverkaren



Nu gäller det alltså åren 2001 tom 2005 – det känns "nästan som igår", eller hur? Ändå var detta "den gamla goda tiden" då det fortfarande producerades massor av Rover (och MG) i Longbridge och flera nya modeller började tillverkas och ännu fler aviserades. Fram tom april 2005 åtminstone, då den bistra verkligheten hade hunnit ikapp ägarna till MG Rover och konkursen var ett faktum.

skiljas från några delar ur sitt välfyllda lager (20 ton) med Rovergodis.



Continental i Gislaved (i september) samt hos motorreoveringsfirman Walléns (i oktober). 9 september var RCoS inbjudna till Krusenbergs Herrgård för att provköra Rover 75 Tourer – samma helg som den visades för den svenska motorpressen. En påkostad satsning, där alla fick disponera en egen bil (tyvärr var vi tvungna att lämna tillbaka dem efter provkörning – lite snålt).

I oktober hölls dessutom i Skåne en "brittsommarträff" med litet rally samt målgång i S:a Sandby – ett tiotal Roverbilar med besättningar hade en trevlig dag. Och slutligen fanns förstås de lokala månadsträffarna – puben The Rover i Göteborg, Jan Möllers garageträff i Västerås samt



Några besökare på månadsträffen Ekolskrog 2003



Spen King på Årsmötet i Göteborg 2002, här med Roverklubbens Olof Neergaard

Bishop Arms i Malmö, som dock detta år flyttade till det gamla Stationshuset i Röstånga. För övrigt utlokaliseras även Västeråsträffen till "nyklassiska" Chiefland (vid gamla E18) under augusti och september - definitivt mer kvällssol än i Jans garage! Allt som allt - ingen brist på Roveraktiviteter under år 2001, eller hur?

### Träffar 2002

Flera aktiviteter annonserades redan i december 2001, som t ex årsmötesprogrammet 18-20 maj. Årsmötet "återvändande" år 2002 till Göteborg och blev en del av inledningen till British Car Week. Det utlovade programmet upptog två späckade A4-sidor i

Roverbladet och i verkligheten fanns det ändå mer att välja på. Helgen inleddes med provkörning av nya bilar hos Volvo Torslanda – men bilarna var "idel ädel brittisk adel" dvs splitternya Rover, MG, Land-Rover, RangeRover samt även Mini (som har en hel del teknik gemensam med Rover 75).

Efter sedvanligt årsmöte följde middag med bl a de nya hedersmedlemmarna Spen King, Sivert Hiljemark, Derek Crabb. Jo just den Spencer King som vi till stor del har Rover 2000/3500 samt Range Rover att tacka för. På söndagen var det stort brittiskt rally med målgång på Gustaf Adolfs torg samt därefter kortege med poliseskort till Götaplatsten.

En annan aktivitet som Bo Arnholm informerade om redan i december 2001 var en internationell jubileumsresa till Belgien. Det som firades var ett 50-års jubileum av Rovers och Spen Kings världsrekord med gasturbinbilen JET1 – 240 km/h! Samma vecka femtio år senare körde engelsmannen George Hamil sin



Till Överlida 2003 var alla välkomna.



*Och regnet det bara öste ner, Margretetorp juli 2002*

mycket realistiska replika av JET1 på samma motorväg - men kanske inte lika fort? RCoS bevittnade genom familjerna Arnholm och Arbrink / Fullard.

Även 2002 ordnade Anders Löfström en vårträff – detta år något senare – 28 april. En försommarträff var det dessutom i Skåne – fantastisk väder och alla som kom stortrivdes. På det skånska höstrallyt 5 oktober var det ett tjugotal bilar som deltog och som belöning blev det fint väder även då. Värre väder var det tyvärr på Margretetorp Classic i juli, men det hindrade inte RCoS från att delta med sex bilar. I Sydsverige hann man också (i september) vara med på en teknikhistorisk utställning. Och naturligtvis fanns det månadsträffar i Göteborg och Mälardalen, för dem som kände för att träffas lite oftare.



*Kaffe hos Hamiltons Motor 2004. Gissa vem som vann illervarnaren*



*När en Morris 1800 besöker Runhällen 2003!*

### **Träffar 2003**

Då årets första nummer av Roverbladet anländer är det alltid hög tid att börja pricka in årets aktiviteter i kalendern. British Car Week 2003 (i Göteborg förstås) avlöpte 18-25 maj med massor av aktiviteter, som vanligt. Vad som är särskilt roligt

med detta arrangemang är spännvidden på deltagarna – både vad det gäller bilinnehav och nationalitet. RCoS årsmöte i Överlida 30 maj tom 1 juni var mycket lyckat och uppskattat – synd att fler inte deltog

Innan dess var det dessutom Vårpremiär i Skåne 4 maj, där alla efter att ha kört vissa förutbestämda ”specialsträckor” samlades i Cajs och Dick Björkholms trädgård i Södra Sandby. I Uppland ordnade Anders Löfström ungefär samtidigt en riktigt solig vårträff vid Viggelsbo Ängs Hembygdsgård – en riktigt trevlig dag.

Medlemmarna i Sydsverige var flitiga och hann förutom en tur till danska Gavnö medio juni med Margretetorp Classic i juli (detta år avsevärt soligare än 2002). I Uppland (Runhällen) ordnade Bodil och Gösta

Persson en liten träff på sin vackra gård i juli, där RCoS passade på att tacka Carola Pettersson för hennes fina insatser för klubben

Den andra upplagan av Klubbkampen hölls i Skåne 7 september (efter att ha tagit paus under 2002). Detta år deltog totalt fyra klubbar, inklusive danska Roverklubben. Dessutom meddelades officiellt 2003, det som redan gällde 2002 - nämligen att månadsmötet i Mälardalen inte alls höll till i Jan Möllers garage längre. Ny plats var Ekolskrog, som ligger vid E18 mittemellan Bålsta och Enköping – där träffas vi förresten fortfarande varje månad (i varje fall



*United Colors – by Rover. Årsmötesrally Askersund 2004.*

vid Ekolskrog– inte så många deltagare men ändå omsattes en hel del delar (själv agerade jag bara köpare och kom därför hem luspank men ändå ”Roverberikad” och nöjd).

British Car Week annonserades redan i decembernumret av Roverbladet med datum 23-30 maj – år 2004 dessutom 5-års jubileum. Bland celebra brittiska besök fanns tävlingsbilen Rover Single-seater Samt den legendariska Babs (nej inte Lill-Babs) med sin monstruösa motor – ett motorljud som jag aldrig kommer att glömma!

Årets näst största Roverbegivenhet var detta år lokaliserad till

vintertid)

### Träffar 2004

Aktivitetslistan i Roverbladet nr 53 våren 2004 upptog inte mindre än tjugosju olika Roverträffar i Sverige (tyvärr saknas plats i denna artikel att presentera samtliga) och då var listan ändå inte komplett! Delvis kan vi tacka vår medlem Micke Svensson för detta, eftersom han entusiastiskt annonserade träffar både vid Sturehovs Slott och vid Ulva Kvarn (norr om Uppsala). Tyvärr blev satsningen på Sturehovs Slott ingen succé medan Ulva Kvarn alltid drar en massa veteranfordon, om än inte så många Roverägare.

Annars hölls årets första träff hos Hamilton Motors i Stockholm 4 februari– efter initiativ av John Hamilton och Micke Svensson. Ett



*En imponerande samling Rover vid Rosersbergs Slott 2004 i samband med att Rover fyllde 100 år*



*En glad klubbmedlem, Stig Jönsson, ”torrkör” en ovanlig Rover 2004!*

20-tal personer hade en trevlig kväll och en av dem vann dessutom en illervarnare – i Belgien ett mycket eftersökt tillbehör till varje anständigt utrustad Rover! Redan 28 mars var det dags för nästa garageträff då alla var inbjudna till Torsten Grönvall i Järfälla för att bese en av Torstens två P4-renoveringar

8 maj kunde medlemmarna i södra Sverige bli bese Axels Garage i Eket. Söndag 16 maj var det Rovermarknad

Askersund och årsmötet hölls 21-22 maj i fint försommarväder (nästan hela helgen – bara lite ”duggregn” och hagelstorm emellanåt som omväxling). Ett mycket lyckat arrangemang av Peter Wingren som dessutom hade fler deltagare än vanligt – trevligt!

År 2004 var det 100 år sedan Rover började tillverka bilar och ett stort jubileumsfirande planerades i England. Därför tog Carl Gustaf

Olsson initiativet till gruppresa till UK, från Malmö, med många trevliga Roveraktiviteter. Tyvärr blev resan inställd pga bristande intresse från medlemmarna. Dock blev det ändå ett stort 100-årsfirande i Sverige tack vara initiativ från bröderna Johan och Petter Ålander och med hjälp av bl a Micke Svensson. 4 juli var nämligen Rosersbergs Slott "utlånat av kungen" för en heldagsbegivenhet som samlade många av Sveriges Roverägare

Mälardalen utlovades dessutom några större arrangemang. Årsmötet var i år förlagt till Västsura Herrgård i Västmanland och fick tyvärr ganska få deltagare, som dock hann se en del av Bergslagens sevärdheter – bl a fick alla lära sig hur man med enkel utrustning tillverkar sin egen bensin (bara denna kunskap sparar lätt in medlemsavgiften i RCoS).

Det följdes av legendariska British Car Week i Göteborg 22-29 maj. I maj hölls dessutom ett rally genom

brandbil på den egna tomten? Ett föredömligt säkerhetstänkande anser jag! Att sedan använda en Land Rover som fikabord visar dessutom på bra bordsskick – eller hur?

I september var det dags för Klubbkampen i Skåne – ett arrangemang som tydligen bara blir bättre (och större) med åren.

Rallyt i Bollebygd hölls för andra året och väder-gudarna var griniga varför endast åtta bilar kom till start, men alla hade ändå trevligt och

fortsättning utlovades 2006. Säsongsavslutning var det i Skåne i oktober. I ett strålande höstväder (det är då vi i Mälardalen kan få uppleva årets första snöstorm) avslutades rallyt med fika vid Söderåsen.

Och det avslutar också min lilla sammanställning om träffar och aktiviteter under Rover Club of Swedens första tjugo år! Hur många det varit totalt? Räkna gärna själv och hör sedan av dig till mig. Eller avsevärt mycket



Startfältet vid Årsmötesrallyt 2005

Klubbkampen 2004 var "3:e gången gillt" och både antalet deltagande klubbar och bilar ökade ytterligare – detta är uppenbart ett mycket uppskattat arrangemang!

Mälardalens Ekolskrogrträffar pågick från 7 januari tom sen höst och flera av träffarna hade "temakvällar" för en viss Rovermodell. Som sagt – fler Roveraktiviteter fanns 2004, men mer om dem en annan gång.

### Träffar 2005

Som vanligt i vårens första Roverblad fann det redan åtskilligt att se fram emot. Förutom förra årets månadsträffar på söndagar vid Sturehovs Slott och dito onsdagar i

vårfagra Österlen, där alla brittiska fordon var välkomna. Ca 15 bilar njöt av rallyrundan och besöket på Peter Haventons museum i Ravlunda (ett besök som jag fö gärna rekommenderar). Dessutom började sommarträffar varannan torsdag i "Roverhangaren" på Eslövs flygplats – ett lyckat initiativ som fortsatt sedan dess. I juli deltog RCoS, tillsammans med övriga brittiska klubbar i Falsterbo Classic and Sportcars Show. UBCC-South bidrog med ca 35 bilar, vara fyra Rover.

I Uppland var det i slutet av augusti en trevlig träff hemma hos Anders Löfström (precis som 2004) vars trädgårdsdekorationer kan göra vem som helst avundsjuk – hur många medlemmar har en fullt fungerande

bättre – deltag i klubbens arrangemang i framtiden – det kommer du inte att ångra!

Sammanställning av årsmöten 2001 tom 2005:

2001	Stora Rör, Öland
2002	Göteborg
2003	Överlida, Västergötland
2004	Askersund
2005	Västsura Herrgård, Västmanland

Tyvärr blev det bara tid att avhandla "Träffar och aktiviteter" för perioden 2001 tom 2005 i denna artikel. Övrigt kan du kanske läsa om i nästa Roverblad – på återhörande!

# Vår Italienresa

Vi gjorde en långresa i maj förra året med vår Rover cabbe till Italien. Jag hade under hösten 2015 fått ett utskick från våra vänner Ian och Roona i Wales där de berättade om en rundtur på Sicilien som de planerat under maj månad 2016. Jag visade programmet för Ingrid som genast blev eld och lågor. Ian svarade att vi var mycket välkomna.

Efter att ha tankat full tank i Möln dal före avfärden och under resan tankade vi bilen 13 gånger. Det blev sammanlagt 550,4 liter bensin. Vi körde sammanlagt 6492 kilometer vilket ger en snittförbrukning på 0.8 liter per mil. Det är lite mer än under normal körning här hemma, men å andra sidan hade vi mycket bagage och dessutom handlade vi ett antal tunga vinflaskor.

Första resdagen åkte vi från Möln dal till Kiel. Så gott som hela dagen var fylld med jäkt och stress för oss båda. Vi hade viktiga ärenden att göra innan vi kunde åka. Vi kollade båda upp så att vi hade med oss allt vi skulle ha. Sedan körde vi ner till Stenas Tysklandsterminal en dryg timma innan det var absolut nödvändigt. Jag tyckte det kändes lugnare att vara där än att vänta därhemma.

När vi lämnat bagaget i hytten strosade vi runt ombord. Vi fann ett bord i en bar och beställde var sin drink. Då den var urdrucken gick vi till taxfree-shopen och handlade. Därifrån till matsalen för att beställa bord för middag. Vi fick andra sittningen. Kvällen förflöt i maktigt tempo, vilket var just det vi behövde för att lugna ner oss.

Morgonen bjöd på en fin soluppgång. Vi var bland de första vid frukostbuffen och behövde inte trängas. En gammal arbetskamrat från GP såg mig och kom och hälsade. Vi pratade om våra respektive planer. Hon och hennes man var på väg ner till Frankrike för en träff med sina Citroenvänner där. Så snart färjan lagt till i Kiel körde vi iland. Tyvärr började det regna nästan direkt efter vi kommit ut ur Kiel och detta regn varade i stort sett hela resan mot Kassel med skiftande styrka.

Vi hade planerat köra småvägar, men vi märkte snart att det tog för

lång tid. Därefter blev det i stället längre sträckor på motorvägar. Till slut hamnade vi i Kassel. Där vi snabbt hittade ett hotell i centrum. Vi fick tips om en genuin tysk restaurang där vi intog middag.

Vi vaknade i Kassel med vackert väder. Solen sken och vinden var svag. Vi åt frukost tidigt och kom iväg tidigt. Körde direkt ut på motorvägen söderut, men efter några timmar blev trafiken alltför kraftig så vi svängde av och körde in på mindre landsvägar med vacker natur och avsevärt mindre trafik. Detta var mycket trevligt. Men vi kom inte framåt lika snabbt som på motorvägen, så efter någon timma återvände vi till motorvägen. Några timmar senare körde vi av motorvägen och hamnade på en mycket vacker väg och körde ett par timmar innan vi återigen återvände till motorvägen. Efter ytterligare några timmar passerade vi gränsen mellan Tyskland och Österrike. På vägen körde vi igenom flera tunnlar och hamnade i en djup dalsänka där vi följde slingriga småvägar för att till slut hamna i den lilla staden Landeck och hittade ett gammalt tingshus som nu blivit hotell. Trevligt och välordnat.

Vi åt middag på hotellet. Vi beställde var sin tallrik med österrikisk/tyska specialiteter och det smakade utmärkt.

Resan fortsatte och gick genom

många vackra landskap av skiftande slag och oerhört många tunnlar av olika längd. Det var de vackra vyerna som främst fastnade i minnet. Framme i Genua tog det lång tid att hitta fram till Hotell Mercur där vi skulle möta alla engelsmännen och få lunchmiddag. Vi började dock med att beundra alla de deltagande bilarna som redan fanns på plats. Under eftermiddagen kom åtskilliga fler så att det till slut var cirka 50 bilar.

Tillsammans körde vi sedan ner till hamnen och ställde oss i kö för ombordkörning på färjan till Sicilien.

Vi åt och drack hela dagen och däremellan vilade vi, pratade med deltagare i resan och strosade runt ombord. Det var slapp och utvilande efter vår tredagars-resa, men jag kände ändå oro i kroppen inför ankomsten till Sicilien.

Båten till Sicilien gungade inte alls. Den sista timman ombord samlades vi i en lokal för att personalen skulle komma åt våra hytter för rengöring för de nya gäster som skulle med på nästa tur. Till slut lade vi till i Palermos hamn på Sicilien.

Väl på Sicilien kör vi mot Palermo. Vi samlades ett gäng och startade resan mot hotellet, men där gick någonting snett. Ians vägbeskrivning stämde inte alls så det blev stor förvirring och vi körde alla fel. Vi började om från början och då gick det bättre. Ian hade varnat oss för trafiken på stan och det visade sig att



Vårt slottsliknande hotell i Palermo. Mycket lyxigt och fint, men serveringspersonalen var mycket snurriga.

ortsborna kör som galningar och utan hänsyn tagen, vare sig till sina egna eller till andras bilar. Alla bilar var fulla av bucklor. Vi lyckades ändå komma fram helskinnade och utan bucklor till Villa Igiea, som visade sig vara en mycket stor villa, slottsliknande och liggande alldeles vid stranden, eller rättare, en av hamnarna i staden. Villan har under århundraden haft många välkända besökare, bland andra en dansk kung med sin svenskfödda drottning Ingrid. Strax efter ankomsten serverades en middag som i praktiken var snarlik ett svenskt smörgåsbord. Men här dominerade skaldjur, bläckfiskar och grönsaker bland ingredienserna. En fantastisk middag.

Första dagen på Sicilien. Efter frukosten tog vi en buss och gjorde en rundtur på Sicilien. Turen gick först utmed den östra kusten där vi gjorde ett stopp för fotografering och en titt på en badort. Sedan fortsatte vi ett stycke österut innan vi svängde västerut där vi till slut hamnade mitt i Palermos centrum. Vi fortsatte sedan med en långsam rundtur i de centrala delarna innan vi blev avsläppta och med vår guide strosade runt en god stund innan vi återigen bordade bussen för "hemfärd" till hotellet där vi fick en ledig eftermiddag. Ingrid och jag strosade runt i närområdet några timmar innan vi tog en drink i baren. Vi njöt denna i lugn och ro på altanen och tittade på ett stackars brudpar som släpades runt i parken för fotografering. Då drinkarna var slut gick vi till matsalen för att äta middag, men kyparen sa att alla bord var upptagna. Bakom oss i kön var ett par av våra resvänner. De hade bokat ett bord för två men fått ett fyrmansbord och de erbjöd oss plats där. Vilket blev mycket lyckat. Dels var maten vi åt mycket god och dessutom blev samtalen över bordet mycket lyckade.

Dag två på Sicilien. Molnen försvann ganska tidigt och det blev en mycket solig och varm dag. Direkt efter frukosten packade vi in oss i två bussar och åkte iväg till en legendarisk racerbana. där det kördes bantävlingar. Många lopp kördes i olika klasser och vi stannade tills alla dessa var avklarade. Ingrid och jag tog en paus i tittandet och gick ner till en vagn som serverade kaffe med

tilltugg. Vi tillbringade mer än halva dagen där och då tävlingarna var avklarade kördes vi till en närbelägen restaurant ute på landet där vi serverades en femrätters middag som avslutades med kaffe. Då vi ätit färdigt kördes vi hem till hotellet och var där först runt halv åtta på kvällen.

Dag tre. Temperaturen steg snabbt

Det var inte enkelt och tog sin tid. Vi var nästan sist "hemma" igen. Men sammantaget var det en mycket fin tur i vacker natur.

Nästan direkt efter vi kommit till hotellet var det dags att bege sig till matsalen för middag. Ingrid och jag fick ett bord nära servitörernas samlingsplats, vilket var tur. Dessa



Racerbil med solskydd.

då solen gick upp, så direkt efter frukosten förberedde jag bilen för dagens utflykt. Vi fällde ner suffletten på Rovern och satte för första gången upp det nya skyddet över baksätet. Snart nog gav vi oss ut på dagens äventyr. Vi körde en rutt österut från Palermo som Ian gjort upp och levererat en körbeskrivning till. Denna gällde en av de körsträckor som använts vid de berömda tävlingarna "Targa Florio" nordost om Palermo under årens lopp. Det var en väg med många hål och dåligt underhåll, så det gällde att köra "vackert" för att bilen inte skulle ta alltför mycket stryk. Bland annat var halva vägen helt nedsjunkna i dalen på några ställen. Värre var det på ett annat ställe, där var hela vägen som bortsopad. Men återställningen hade påbörjats och den var farbar för de djärva. Vi stannade till i en liten by och fick oss ett mellanmål. Denna by var på "deken", men vårt fik fint och trevligt. Flera av de hus vi såg från vår uteservering var helt tomma på hyresgäster och flera påbörjade husbyggen stod som tomma skelett. Ingen trevlig syn. Ingrid och jag vände i stället och tog en annan väg hem till hotellet med hjälp av GPS-en.

servitörer var särdeles virriga och ganska snart dök en man upp för att övervaka. Det var sannolikt restaurangchefen själv. Han fick lite bättre ordning på rulljansen även om det inte hjälpte mycket. Ingrid och jag hade dock tur. Vi fick fram vatten och vin direkt och ganska snart efter vår beställning fick vi förrätt och huvudrätt i lagom följd och det hela avslutades med kaffe på maten.

Redan före frukosten dag 4 hade jag och många av våra medresenärer samlat ihop allt från våra hotellrum och burit ut det till bilarna. Då frukosten var avklarad gav vi oss iväg i olika konstellationer - som sedan växlade under körningens gång. Det var bara ett "studiebesök" inplanerat under dagen. Det var staden Erice högt uppe på ett berg där vi strosade runt en god stund. Sedan fortsatte körningen på södra Sicilien tills vi sent på dagen anlände till vårt nya hotell, Giardino di Constanza Resort. Ett hotell beläget flera kilometer från närmaste stad, Mazara del Vallo. Hotellet verkade ganska nybyggt och var fräscht. Men precis som på hotellet i Palermo så verkade personalen i

matsalen ganska virrig. Men maten var helt okey.

Vi gjorde en utflykt till en stor samling med grekiska tempel. Impone-  
rande. Det var en varm och fin dag med en lätt bris. Vi körde till den sicilianska gamla ruinstaden Akropolis belägen vid havet bara några mil från vårt hotell. Vi såg flera tempelruiner där och när besöket var över körde vi en kort sträcka och fann en trevlig restaurant där vi åt lunch. På vägen hem från lunchen stannade vi till någon timma i en stad längs vägen där vi strosade runt innan vi körde hem till hotellet. Vi fick några timmar över före middagen. Senare kom en kraftigare skur.

Efter frukosten startade dagens tur med gänget. Ingrid och jag körde först till en livsmedelsbutik där vi köpte fler Coca Cola och en tvättduk till bilen. Vi tar sikte på Caltagirone till Contrada

ganska länge.

Nu har det gått tolv dagar sedan vi påbörjade vår resa. Dagen innehåller utflykter till slott och staden Rabusa Igla. Det var fint, men blåsig, väder hela dagen. Efter frukosten åkte hela gruppen iväg till den stad där den sicilianske TV-deckaren Montalbano är inspelad. Det var en liten och stilla stad och huvudpersonen visade sig inte för oss. Sedan körde vi till det stora slottet Donnafugata där vi gick igenom alla de öppna rummen. Det var fullt av tidsenliga möbler och bra information om föremålen. Från slottet körde vi ner till den lilla hamnstaden Punta Seca vid havet där vi fikade. Sedan fortsatte färden lite inåt land mot staden Ragusa där vi skulle svänga åt höger, men Ingrid och jag körde helt vilse och missade därmed lunchen. Klockan var då

de tillverkade sin chocklad och även smaka på den. Tack vare att de aldrig värmdes chockladen högre än 40 grader smakade den mycket bättre än de flesta andra fabrikat. Men med tanke på den höga utomhus-temperaturen vågade vi inte köpa med oss några mängder. Efter detta besök och lite fika fortsatte resan mot staden Noto som denna dag arrangerade en blomsterhögtid med många stora blomsteruppsättningar i centrala staden. Hela centrum var smockad med besökare, blomsteruppsättningar och folk av allehanda slag. Ingrid och jag köpte tilltugg och satte oss i en trappa för att äta. Då vi var färdiga med dessa tilltugg fortsatte färden mot Syracusa. Vi var sedan framme i Syracusa i god tid denna dag och kunde ta det lugnt resten av dagen.

Till slut var det dags för middag. De allra flesta gav sig iväg ut på staden, men Ingrid och jag, liksom några andra, stannade på hotellet och åt högst upp i huset. Där serverades lite enklare mat, men det var mycket nog och bra mat serverat snabbt och enkelt till ett förhållandevis bra pris. Vi njöt av denna middag tillsammans med ett trevligt par som vi tidigare ätit tillsammans med och just som vi ätit färdigt dök ännu ett bekant par upp, våra ”gummitillverkare” och samlare av Roverdelar, som vi besökt vid ett av våra besök i England. Vi tre par diskuterade än det ena och än det andra tills det var dags att lägga av för dagen.

Dagen efter när frukosten var klar packade vi ner allt bagage till bilarna nere i källaren och sedan åkte vi i två bussar till den gamla staden ute på udden där vi blev guidade runt ett par timmar. Då vi kom tillbaka till hotellet gick vi direkt ner till garaget och körde iväg till den fortfarande aktiva vulkanen Etna. Somliga körde ända upp till toppen och ner på andra sidan. Ingrid och jag, och några fler vände och körde ner från Etna innan vi styrde kosan mot nattens hotell, Capotaormina. Detta hotell var mycket vackert beläget precis vid vattnet, men också mycket högt över vattenytan. Jag fick intrycket att det var omöjligt att ta sig ner till vattnet. Jag frågade i receptionen om man kunde ta sig ner till vattnet och fick svaret att det var omöjligt, men på en karta fanns en badstrand inritad precis



Under natten till den 12 maj hade en sandstorm från Sahara dragit över hela Sicilien. Den efterlämnade bilen full med ökensand!

Piombo i utkanten av Ragusa. Det blev en varm och skön dag, kanske rent av lite väl varmt emellanåt.

Första målet var återigen en gammal grekisk ruinstad. Därifrån fortsatte vi till den intressanta staden Mazara del Vallo med en oerhört lång och hög trappa till dess högsta topp. Nederdelen av trappstegen var alla fint dekorerade. Alla var olika. Efter detta stopp blev det en lång resa till dagens mål, golfklubben ”Donnafugata” belägen någonstans långt ut på landsbygden. Vi fick ett stort rum med en liten balkong, där vi hälsades välkomna med ett glas whiskey. Mycket snart var det dags för gemensam middag som varade

ganska mycket så vi bestämde oss för att köra hem till hotellet. Det tog ganska lång tid att komma dit, men vi var ändå ”hemma” tidigare än vanligt.

Ingrid hade bokat bord på stället ”fin”-restaurant och det blev en mycket lyckad middag. Suverän personal och utmärkt mat. Vi blev båda mycket nöjda.

Andra dagen vid Ragusa lämnade vi hotellet på morgonen och körde till Lucias hemstad, Syracusa. Turen gick genom det sedvanligt vackra, men ganska torra, landskapet. Första stoppet gjorde vi i staden Modica för att titta in i Siciliens äldsta Chokladfabrik. Vi fick se hur

nedanför hotellet, F-n vet vad som är rätt. Ingrid och jag åt middag på hotellet, vilket även många andra gjorde, men det var också många som gav sig iväg till någon krog på annat ställe. Den sena kvällen var sval och vinden svag. Det hade varit vamt och svettigt hela dagen.

Femtonde dagen på vår resa var en ledig dag. Vi åkte upp till den gamla staden uppe på berget. Vi låg stilla vid hotellet med bilen, men tog en buss uppför berget och tillbringade större delen av dagen i staden Taorminas centrum, på en flera kilometer lång gågata med flera hundra små butiker. Vi fikade flera gånger, åt glass och njöt både av atmosfären och vädret. Till slut ledsnade vi trots allt och började vandra mot busstationen. Där stötte vi på bekanta som just fått tag i en minibuss med plats för fler, så vi fick åka med. Ian ringde och bjöd in oss till middag senare på kvällen. Vi hämtades vid hotellet och kördes upp till just det område där vi tillbringat hela dagen. Totalt blev vi 9 personer som fick en mycket trevlig kväll på en trevlig restaurant med god mat.

Morgonen efter var avskedsdag! Övriga gänget lämnar oss och startar sin hemresa till England direkt efter frukosten för att ta sig till färjan i Palermo. Ingrid och jag tog det ganska lugnt och följde dem sedan i spåren. Vi stannade till vid ett stort outlet-komplex för en fika. Hamnade där tillsammans med ett mycket trevligt par som vi umgåtts mycket med här på Sicilien. Då vi sagt farväl till varandra ännu en gång letade Ingrid och jag efter en butik med solskyddsmedel. Ingrid fann en sådan butik och då hon handlat färdigt styrde vi tillbaka till vårt hotell i Taormina. Där diskuterade vi var vi skulle äta denna kväll. Jag berättade för henne om krogen snett upp på granngatan. Det visade sig vara en riktigt bra krog av högsta klass. Vi blev mycket väl omhändertagna av den omtänksamma personalen och satt ute hela kvällen där vi kunde blicka ut över havet och en liten fin havsvik. Vi åt två rätter var och blev mer än väl mätta. Då vi var helt klara med måltiden promenerade vi den korta vägen hem till hotellet.

Dagen efter börjar vår hemresa. När vi ätit frukost och packat ihop all

vår packning tog vi den lilla vägen utmed kusten där vi efter en del felkörningar kom fram till färjeläget vid sundet mellan Sicilien och det italienska fastlandet. Vi kom på färjan nästan direkt och överfarten tog inte mer än 20 eller 25 minuter. Sedan hade vi en del besvär med att komma på rätt spår på landbacken. Det blev flera felkörningar och missade svängar innan vi hamnade på den väg vi ville, alltså den väg som ledde till den italienska stövelns häl. När vi väl hamnat vid denna häl svängde vi norrut och hamnade till slut i den lilla staden Ardore Mar. Då var vi så trötta båda två att vi inte orkade fortsätta längre. Där låg ett hotell kombinerat med pub. Det var knappt öppet men en kvinna kom och öppnade. Hon visade upp mig till ett stort rum som var propert på andra våningen. Jag bestämde mig på stående fot att ta rummet. På kvällen gick vi ner till hotellets restaurant där vi beställde var sin pizza. Båda pizzorna smakade bra.

Morgonen efter hade det regnat på natten, men det var uppehåll. Vinden var svag, inga vågor att tala om på havet. Jag promenerade runt lite innan det var dags för frukost och när den var undanstökad gjorde vi oss klara för avfärd. Vi fortsatte länge på vägen utmed kusten tills Ingrid beordrade mig att svänga av inåt landet. Jag undrade varför och fick svaret att Ian rekommenderat staden Matera som ligger ett stycke in från kusten. När vi väl kommit in i Matera var det första hotellet vi hittade det



Utsikt över den gamla delen av staden Matera i Italien.

fyrstjärniga Palace Hotel. Vi stannade där och fick ett rum. När jag var nere och hämtade packningen från bilen kom ett par regndroppar så jag fällde upp suffletten direkt och plockade sedan med mig resten av grejerna som skulle med till rummet. På rummet tog vi igen oss ganska länge. Ingrid kollade alla sina sociala medier innan det gick att prata med henne och då var klockan ganska mycket. Det var dags att äta middag. Vi valde en restaurant i gamla staden och vi åt rätter med fisk och delade på en flaska vitt vin. Efter denna suveräna måltid var vi båda mycket nöjda och glada och påbörjade vandringen hemåt mot hotellet.

Det hade regnat en hel del under natten och när jag tog en morgonpromenad var det riktigt kallt och blåsigt. Kände också att det fortfarande kom en och annan regndroppe. Temperaturen lyckades under dagen öka till något mer än 15 grader men det kändes ändå kallt då vinden var kraftig från Adriatiska havet. Vi kom iväg från vårt hotell ganska tidigt och körde ut mot havet där vi sedan följde kusten så gott som hela dagen.

I staden Bari försökte vi hitta en färja över Adriatiska havet, men misslyckades. Alla färjor tycktes gå till Albanien dit vi inte ville åka. Vi fortsatte i stället längs kustvägen norrut och hamnade först i en stad med en mycket trevlig hamn, men där kunde vi inte hitta något hotell, så vi fortsatte ytterligare ett stycke norrut och hamnade till slut i staden Bariettas utkanter där vi hittade

hotellet Itaca. Under resans gång råkade vi ut för ett våldsamt regnoväder. Det var så häftigt att så gott som all trafik stannade av. Vi stannade också bilen en stund på en gatstump lite högre än omgivningarna. Där väntade vi en stund tills regnet minskat något så att vi vågade fortsätta. Ändå var det mycket vatten kvar på vägen. På kvällen åt vi i hotellets restaurant. Maten var utmärkt och betjäningen bra så vi trivdes där. På kvällen och den begynnade natten regnade det kraftigt.

Dagen efter och trots att det regnade under de tidiga morgontimmarna så sken solen mest hela dagen. Det var stundvis riktigt hett, vilket var förädiskt i den kraftiga vinden. Vi följde, som vanligt, de italienska vägarna allra närmast Adriatiska havet så nära som möjligt hela dagen och kom därför inte så långt. Vår resa gick längst ut på alla uddar och dessutom upp och ner från havsnivån, på och nedför smala serpentinvägar. Vi kom alltså inte så långt. Vyerna under denna resa var ofta överväldigande och överraskande. Vi stannade för natten i staden Termoli som visade sin vara en mycket trevlig stad med många historiska minnen. Hittade direkt ett hotell som var bra placerat, men inte billigt. Direkt efter ankomsten begav vi oss ut på stan och vandrade runt några timmar innan vi bestämde oss för att äta på en av de hundratals restauranter som fanns där. Det blev en mycket lyckad måltid på flera sätt och vis. Främst så var maten väl tillagad och mycket god. Men dessutom var det mycket spännande att se hur personalen sprang runt i full fart mellan borden för att servera alla maträtterna. Dessutom kunde vi inte undgå att imponeras av den lille, sannolikt treåringen, vid bordet intill oss som fick sin pizza uppskuren av mamman och sedan snabbt klarade att äta upp hela pizzen. Detta blev alltså en mycket lyckad dag, trots att vi inte kom så långt.

Sista resdagen i Italien kör vi till Ancona. Det blev en lång dags färd upp till Ancona där vi snabbt hittade färjelägen till både Kroatien och Grekland. Men just denna dag gick inga färjor till Kroatien. Dagens resa gick genom fin natur på små smala

vägar på förmiddagen. Men på eftermiddagen bytte vi till motorväg för att säkert komma fram till färjan i tid. Ett byte som alltså visade sig vara helt onödigt. Ingrid tittade på sin mobil och fann ett hotell ganska nära färjeläget. Där fanns lediga rum så vi körde dit. När vi checkat in slappade vi en god stund på balkongen innan vi gick ut för att äta middag. Efter diverse turer hamnade vi på en mycket modern restaurant mitt emellan hotellet och havet. Fullt "dagsljus" rådde därinne. Inte alls mysigt alltså, men ändå trevlig atmosfär. Flera familjer var där med sina barn. Efter middagen återvände vi uppför den branta backen till vårt hotell.

Dagen därefter tar vi färjan från Ancona till Split i Kroatien. Vi checkade ut från hotellet och körde runt i området och längs strandvägen vid havet bra länge. Tog en lätt lunch på ett ställe utmed denna strandväg och körde sedan till färjestationen inne i Ancona för att köpa färjebiljett till Kroatien. Sedan blev vi sittandes där i en mycket lång väntan innan färjan skulle avgå. Det var riktigt långtråkigt. Den färja vi hamnat på var väl okey på många sätt och vis, men som en droppe i havet, jämfört med Stenas färjor från Göteborg. Merparten av den besättning vi hade kontakt med tycktes komma från fjärran östern. Maten i restauranten var ätbar, men ingen höjdare. Hytten liten och därmed trång för två, trots att vi fått en fyrbäddshytt för oss själva. Det fanns inte mycket att göra ombord annat än äta och sova, vilket kanske är bra eftersom den anländer till Split mycket tidigt på morgonen.

Första dagen i Kroatien kör vi från Split till Karlobag. Innan vi kom i hamn och jag kommit ut på däck kryssade skutan mellan en massa öar. Det var många öar och grynnor som skulle rundas, men allting gick bra och vi kom fram till Split i Kroatien i rätt tid. Det var precis i rättan tid och en avsevärt större kryssningsbåt hade just lämnat hamnen så att vi kunde komma in.

Då vi kommit i land stannade vi till för att äta frukost på en bar utmed vägen. Regnet hängde över oss så gott som hela dagen. Under förmiddagen fick vi några få droppar över oss, men sedan höll det faktiskt upp resten av dagen. Vi fortsatte sedan utmed

den nordostliga kusten av Adriatiska havet. Vi lunchade i staden Zadar på en trevlig restaurant i hamnen med bra servitörer. Fortsatte därefter färden längs kustvägen som slingrade sig högt och lågt till den lilla staden - eller byn - Karlobag i området Hrvatska. Hotellets hette Velinac. Det var trevlig betjäning och trevligt stort rum. Efter att vi tagit igen oss på hotellrummet en bra stund tog vi en tims lång promenad längs stranden och då vi var tillbaka på hotellet var det snart dags att inta middag på hotellets uteplats. Både betjäning och mat var utmärkta, men portionerna på tok för stora. Men vi njöt båda båda av mat och stämning ganska länge innan vi gick tillbaka till vårt rum.

Andra dagen i Kroatien kör vi till Klagenfurth i Österrike. Efter en ganska sen frukost kom vi iväg och fick en mycket lugn och fin resa som tog oss ända till Klagenfurt i Österrike! Vi stannade många gånger utmed vägen för att fotografera och fika. Vår resa startade i Kroatien, fortsatte i Slovenien och slutade Klagenfurth i Österrike. Vägarna var av mycket varierande kvalitet och storlek, men naturen runt våra vägar var vacker så gott som hela tiden. På en del ställen hamnade vi på små slingrande vägar. Vid andra, men kortare, tillfällen på motorvägar. Ofta gick det brant uppåt för att sedan ganska snabbt gå brant utför. Det blev alltså en dag med spännande körning med mycket vacker natur runt omkring oss. Det blev mycket varmt under dagen. När vi kom till Klagenfurt tyckte vi att det fick räcka med bilkörande denna dag. Hamnade av en slump vid hotellet Sandwirth där vi tog in. Efter detta orkade vi inte med så mycket i den kraftiga hettan. Vi satsade på att äta på hotellets utomhusservering och blev sittandes där.

Morgonen därpå börjar jag dagen med en ganska lång promenad i staden runt hotellet. När sedan Ingrid var klar åt vi frukost och därefter bar det iväg norrut. Det blev varmare och varmare ju längre dagen gick. Stannade även till för fika vid ett raställe utmed en motorväg som vi "halkade" in på för att undvika de allra värsta småvägarna i bergen. Tappen hade även en ganska stor butik med brett sortiment och jag som är lite nyfiken av mig kollade deras utbud. Fann att

där fanns gott om olika viner från Österrike där vi befann oss. Hämtade Ingrid och tillsammans valde vi ut några flaskor. Alla branter lyckades vi dock inte undvika och i några av dem märktes det tydligt att bilen var tungt lastad. Ingen av oss vet hur många vinflaskor vi hade, vi vågade inte räkna dem förrän vi kom hem. Till slut tog vi oss ner på den norra sidan av alperna och hamnade i Tyskland och en liten stad som heter Burghausen. Trevlig stad med en fin äldre stadsdel och dessutom en ännu finare och vackrare stadsdel som vi vandrade runt i efter middagen. Då vandrade vi också på bron som förbinder denna del av tyska Bayern med Österrike på andra sidan av den strida flod som här bildar gränsen mellan de två länderna. Efter denna middag följde av promenad var vi båda trötta och gick upp till vårt rum.

Direkt efter frukosten gav vi oss iväg och fortsatte resan på småvägar hemåt. Vi svängde än hit och än dit i nordvästlig riktning. Stannade till vid en bensinstation för en lätt lunch och upptäckte att de även sålde vin och sprit. Vi köpte ett par flaskor Rotkäppchen av nostalgiska skäl. Sedan fortsatte färden och ganska sent anlände vi till staden Coburg där vi efter ett tag hittade ett hotell med tillhörande pub. Allt var inrymt i ett gammalt hus med besvärliga trappor och udda våningsplan. Men det rum vi fick var helt okey, om än det allra minsta vi haft under denna resa. Vi gjorde oss hemmastadda där. Vi gick ut och strosade sedan runt i staden och letade efter ett ställe att äta middag på. Vi hamnade vid en tapaskrog med uteserving invid en buskknutpunkt. Här var full rusch hela tiden och vid grannbordet satt några få personer som fick besök av flera andra emellanåt. Vi orkade inte äta upp allt vi fick serverat trots att allt var mycket gott.

Dagen efter så återstår tre dagar på resan och vi åker till Magdeburg. Eftersom väderprognosen spått regn och åskskurar vågade vi inte köra öppet när vi startade dagens tur, men ganska snart såg vi att himlen blev ljusare och ljusare och molnen allt glesare så vi stannade och öppnade upp. Resten av dagen fick vi en mycket behaglig resa i solsken och vackert väder. Vi stannade till ett par

gångar för att sträcka på benen, titta på olika saker utmed vägen, för att tanka och inte minst för att få ett mellanmål. Det blev en mycket behaglig resa genom ett mycket vackert landskap. Det var öppna landskap som ganska ofta följdes av skog och berg. Resan blev alltså mycket omväxlande och dessutom varm.

Då vi kommit fram till Magdeburg vid floden Elbe var vi reströtta och hittade ett stort modernt hotell som var centralt beläget. Sedan strosade vi runt en stund och hamnade på en stor öppen plats, med en plaskbassäng och fullt med folk vid olika uteserveringar. Vi slog oss ner vid ett ledigt bord och beställde mat som det tog ganska lång tid att få fram, men den smakade okey och miljön var fantastiskt trevlig. Då vi ätit färdigt tog vi en promenad där Ingrid styrde mot platser hon ville se igen och fotografera.

Sista dagen i Tyskland kör vi mot Kiel. Under min morgonpromenad gick jag ner till floden Elbe och över till den andra sidan där jag tog några foton på floden och på den hamn där vi låg med vår båt under vår första kanalresa i Tyskland. Efter frukosten packade vi ihop allting, betalade för oss och gav oss sedan iväg på den sista delen av vår bilresa denna gången. Vi började med småvägar som vanligt, men den allra sista biten mot Kiel blev det motorväg, vi ville komma fram i så pass god tid att det garanterat fanns plats för oss ombord på färjan till Göteborg. Ingrid hotade med att tvinga mig köra via Danmark om vi inte fick plats på färjan. Det var massor med personbilar, husbilar, bilar med husvagnar och med lastbilar i färjekön, men det fanns plats för oss och för många som kom dit senare än oss. Sjöresan startade lungt och den förblev lugn.



Åter i Sverige efter sammanlagt 28 resdagar så skiner solen på morgonen och jag kunde ana den svenska västkusten i horisonten då jag tog min morgonpromenad ute på däck. Efter frukosten var det dags att packa ihop alla grejerna och dra sig ner till bildäcket och lasta bilen. Bilresan hem till Mölndal på ca 6 km gick smärtfritt. När jag tömt bilen på all packning klädde jag om och gick ut i trädgården och använde trimmern för att klippa gräset på mattan mot gatan som var mycket högt. Det jobbet var tufft! Dessutom tog det lång tid. Hann få ner gräset hyfsat på den övre delen av tomten. Tog mig sedan tid att ladda in alla semesterbilderna för att lägga in dem i arkivet. Till slut var det dags att fixa middag. Jag föreslog Ingrid att vi skulle grilla. Hon kokade potatis och en grönsak på spisen medan jag grillade fyra kycklingfiléer ute på altanen. Då potatisen puttrade på spisen kom hon ut till mig vid grillen. Men vi ville inte sitta ute och äta i den kraftiga vinden, men maten smakade lika bra ändå.

*Bosse Arnholm*

# HISTORIAN OM ROVER 75

Sent 1993 hade Rovers designer, Richard Wolley, arbetat med tre olika modeller för ersätta Rover 600 och Rover 800.

Den första modellen kallades "Flagship" och skulle ersätta Rover 800. Den andra modellen kallades "Eric" och skulle ersätta Rover 800 Coupé. Den tredje modellen kallades "Core" och skulle ersätta Rover 600.

Modellerna skulle först och främst utveckla den design som fanns på Rover 600 men med Rovers traditionella styling egenheter. Det visade sig dock att det skulle vara för dyrt att ersätta Rover 600 och 800 med två nya bilar. Modellerna "Flagship" och "Eric" förpassades till arkivet och modellen "Core" skulle det jobbas vidare med för att ersätta både Rover 600 och 800. Modellen "Core" bytte namn till "Isis".

När British Motor Werke (BMW;) köpte upp Rover hade Rover redan påbörjat utvecklingen av ersättaren till Rover 600 och 800.

"Isis" visades upp för BMW ledningen som uppges varit mycket entusiastisk. Modellskisserna som kallades "Isis" kallades istället Project RD1.

Ambitionen med Project RD1 var att bygga världens bästa framhjulsdrivna bil.

När det gäller upphängningen så skulle det vara McPherson fjäderben.

Den tradition som fanns inom Rover med budgetkontroll var nu nästan befriad från begränsningar.

David Lindley, en av Rovers ingenjörer lär ha sagt att "Rover 75 kan köras så snabbt på krävande vägar som en öppen sportsaloon.

Under den senare delen av utvecklingen så insisterade BMW på att Rover borde göra om takluckans öppning eftersom det fanns en synlig söm. BMW envisades med denna till synes obetydlig detalj vilket kostade mycket pengar under utvecklingen. En fördel av den höga utvecklingsbudgeten var det faktum att Rover 75 var en anmärkningsvärt väl beprövad bil innan produktionsstarten. Många

prototyper byggdes och testförare körde mycket på olika platser som USA och Tyskland, bla. på Nurburgring.

Rover 75 planerades att visas första gången på Genève's Motor Salong våren 1999 men BMW tvingade Rover att visa upp Rover 75 på British Motor Show i Birmingham, NEC, hösten 1998. Detta innebar att det blev en lång fördröjning innan Rover 75 kunde levereras.

När Rover 75 visades på Birmingham Motor Show så gjordes det samtidigt som Jaguar visade upp sin S-type. Den engelska motortidningen Autocar magazine beskrev Rover 75 "In some areas, the 75 is quite brilliant. The ride quality, for example, is truly astounding, particularly at low speeds. Interior



noise insulation has also reached a new level with this car. Rover can therefore justifiably claim to have created the most refined car in the class"

Rover 75 fick en hel del kritik för att vara lite trångt i baksätet. Stilen på sätena liknar sätena i Rover P6.

BMW's chefer försökte få till stöd från den engelska regeringen för de förbättringar som gjordes i bla. Longbridgefabriken. Att BMW förlorade mycket pengar på köpet av Rover är väl känt men de behöll Minin och har gjort bra vinster på Minin som vida överstiger de pengar de investerat i Rover.

I maj år 2000 så drog sig BMW ut och sålde Rover Group till Phoenix. Som en del i överenskommelsen var

att produktionen av Rover 75 skulle flyttas från den gamla Morrisfabriken i Cowley till den gamla Austin-fabriken i Longbridge. I samband med att Phoenix tog över ändrades namnet till MG Rover Group.

Tidigt i oktober år 2000 var produktionen igång i Longbridge. Det första modelbeslutet som togs efter flytten till Longbridge var att gå vidare med att producera Rover 75 Tourer. Återigen visade Rover upp en ny modell, Touren, långt före den gick i produktion. Det andra beslutet var att producera en sportigare modell och detta blev då MG ZT. Rovers ingenjörer förbättrade chassit, bromsar och MG ZT fick 18 tums hjul. Tidningen Autocar magazine beskrev MG ZT "The ZT

makes MG Rover a formidable contender in this competitive market. It can offer buyers a choice of limousine-like refinement in the 75 or genuine sporting appeal in the ZT. It is a tribute to Rover's engineering that it produced such convincing yet different cars from such similar underpinnings".

Efterhand klämde Rovers ingenjörer även in en V8 i Rover 75 och MG ZT. En coupémodell hade funnits på ritbordet sen BMW-tiden men då tänkt att lanseras som

en Riley. Det gjordes en glasfibermodell av coupéversionen men längre än så kom inte planerna. Rovers designers ville producera Coupémodellen för att imponera på Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) när SAIC och Rover förhandlade.

Efterhand som Rover snålade in på produktionen i Projekt Drive så ersattes träinstrumentpanelerna med billigare plastimitationer.

Pengarna tog slut i april 2005 och konkursen var ett faktum. Rover 75 slutade produceras och många har nog uppfattat Rover 75 som den finaste bilen Rover någonsin har byggt.

*Anders*

# Tekniktips för Rover 75

Det finns original servicemanualer i olika versioner som går att hitta på nätet, viss reservation för hur upphovsrättsituationen ser ut när det gäller dessa:

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

[verkstadsinformation.php](http://verkstadsinformation.php)

har en hel del relevant teknikinfor- mation på sin websida.

Haynes gav ut en efterlängtat manual för Rover 75 och MG ZT för en del år sedan.

Det finns ett antal forum (engelska) på nätet som har information om R75.

Ursprungligen lanserades tre motoralternativ i R 75:  
2,0L V6, 150 hk  
2,5L V6, 177 hk (i MG ZT även 190 hk)  
Denna är baserad på den KV6 som satt i Rover 825, men med många ändringar, speciellt i insugskonstruktionen. BMW Diesel med 118 eller 131 hk

De fyrcylindriga motorerna är 1,8L varianter av Rovers K-motor, med eller utan Turbo.

I Sverige såldes bara 1,8T som ersatte V6 2.0, samma effekt, 150 hk, men bättre vridmoment vid låga varv, bättre avgasvärden, lägre förbrukning (och tyvärr sämre hållbarhet). 1,8 motorn utan turbo hittas bara i



Rovers KV6-motor

importerade bilar, 120 hk. Alla motorerna förekommer i andra bilmodeller från Land-Rover, MG och faktiskt även KIA och har även tillverkats i Kina.

Det finns ett fåtal (<1000) bakhjulsdrivna R75/MG ZT V8 - dessa har en variant på Ford Mustangs V8.

## Rover V6or:

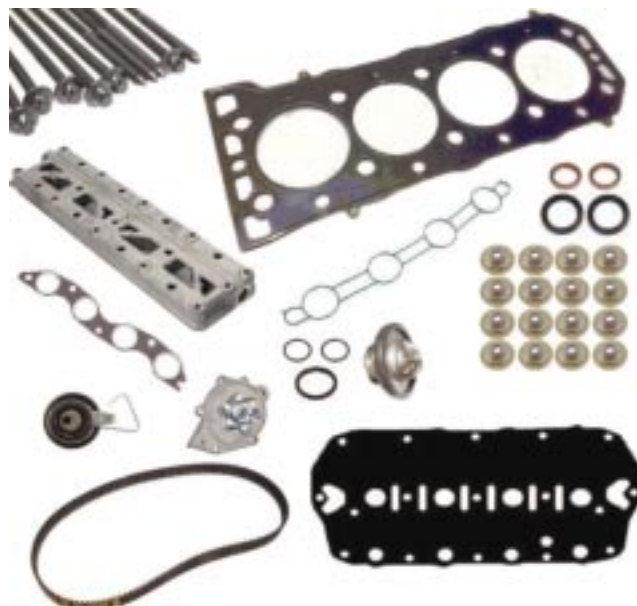
Dessa har inga direkta kardinalfel utan sköts servicen som tänkt kan de hålla länge utan problem.

Observera att intervallet för kamremsbyte är 15 000 mil eller var 6:e år, det senare slarvas det ofta med och det kan klara sig men man lever på lånad tid....Går en rem (av tre) är motorn i de flesta fall skrot.

Annars är motorerna mest känsliga för överhettning, de har dock inte ett generellt problem med topplockspackningar som fyorna i K-serien har i varierande grad. Överhettning kan orsakas av yttre faktorer -vattenpumpar kan börja läcka, termostathuset är gjorda i plast i original och har en tendens att spricka med tiden (det finns ev. ersättningar i metall) och kylfläktarna kan falla både elektriskt och rent mekaniskt (fläkthjulet lossar från motorn och faller ner bakom grillen).

Det lönar sig därför att hålla ett öga på temperaturmätaren och kolla kylvätskenivån. Det kan också vara värt att byta vattenpump och kanske även termostathus vid kamremsbyte i förebyggande syfte.

Skulle motorn överhettas kan cylinderfodren röra på sig (de är



Ultimate K Series Head Gasket Fix

limmade) och topplockspackningar ev. ge sig. Inte så vanligt.

Annars är ett vanligt fel krånglande VIS servomotorer. (VIS = Variable Induction System, motorerna har insugningsrör med variabel längd för att öka vridmomentet vid olika varvtal). Se sid 26. Roverklubben har en test och utbytesservice för dessa VIS- motorer. Problem (slitage) kan uppkomma i själva ventilmekanismen för VIS systemet men det är mindre vanligt, i detta fall måste tyvärr insugningsröret bytas. I båda fallen blir resultatet nedsatt prestanda och i vissa fall oljud, det är inget katastrofalt problem.

Tändmoduler, en per cylinder, kan lägga av liksom insprutarna, ger misständningar etc.

De slangar som löper över motorn kan bli sköra med tiden och kopplingarna går också sönder.

### **1,8T motorn:**

Denna lider av otillräcklig produktutveckling, det finns lösningar på vissa av problemen men de kom aldrig in i produktionsmotorer från MGR utan kom som modifieringar och i motorer producerade i Kina.

Grundläggande är att motorn har en speciell konstruktion med dragstänger som delvis håller ihop den, likt många MC-motorer. Blocket är också väldigt lätt. Den har relativt liten kylvätskevolym, är mycket



Bärram

känslig för överhettning och topplockspackningen är gjord i en kompositkonstruktion som inte alltid höll så bra. Detta är tyvärr orsaken till den tvivelaktiga utmärkelsen Rover 75 fick som bilen med mest motorskador av alla modeller från Folksam för en del år sedan.

Det finns modifierade MLS-packningar i stål och ett förstärkt oljegalleri som minskar risken för problem högst avsevärt, även om de inte helt elimineras. Det kan definitivt vara idé att montera detta i samband med service om det inte redan är gjort.

### **BMW Dieslar:**

Detta är i grunden hållbara motorer där problem huvudsakligen dyker upp med sensorer och givare i motorstyrssystemet

### **Växellådor:**

Alla modeller har en 5 växlad manuell låda från Getrag eller en Automatlåda från Jatco, enligt uppgift rätt lik den låda Volvo använde.

Manuell låda har inga speciella problem, däremot kan kopplingen krångla (den är hydraulisk) eller bli utsliten och det är lite bökigt att åtgärda.

Automatlådorna kan växla lite ryckigt vilket kan avhjälpas med en

omprogrammering och/eller ett oljebyte. Obs, oljetypen är noggrant specificerad och bytet skall göras vid en viss temperatur, inget man ligger hemma under bilen på vintern och gör själv.

### **Chassie:**

Fjäderbrott har inte varit ovanligt, speciellt på tidiga bilar. Klubben analyserade några prover från mina brustna fjädrar och kom fram till att materialet var undermåligt, inte något högklassigt fjäderstål. Detta är dock vanligt på många nyare bilmodeller, inte bara R75. Ursprungligen kom ett service-meddelande om att en speciell platta skulle monteras under framfjädrarna för att undvika punktering vid fjäderbrott, osäkert hur många bilar detta verkligen gjordes på. Fjäderbrott bak är inte ovanligt heller och många bilar är misstänkt låga bak, vilket ofta är det enda som märks. En av mina bakfjädrar var i 5 delar....

Annars är det mest olika bussningar som ger sig, särskilt i framvagnen.

Hjulupphängningen bak och bromsarna är delvis baserade på BMWs 3 serie av den aktuella generationen vilket gör att vissa BMWdelar passar, t.ex. bromsbelägg. Det var också en orsak till att det var ganska lätt att göra R75 V8 bakhjulsdriven.

### **Rost:**

Bilarna är såpass gamla att det kan komma lite varstans.

Vanligt är skärmkanter, framkanten på motorhuven, fönsterramarnas svarta partier på en del bilar, nderkant på dörrarna och tröskellådorna, speciellt i bakkant och runt domkraftsfästerna där det skall sitta plattor i syntetmaterial som ofta ramlat bort.

En lurig plats är undre bärrarmarna bak, speciellt runt "koppen" som fjädern vilar i. De är tillverkade i två halvkor och måttligt rostskyddade från fabrik. Är de dåliga måste de förmodligen bytas, besiktningen brukar inte gilla reparationer..

### **Kaross:**

Det finns tre eller på nyare bilar två dräneringshål i brunnen framför vindrutan. För att se det mittre måste man ta bort en plastkåpa. Om de är blockerade kan det stå vatten här vilket är mindre bra då det sitter elektronikenheter här som kan bli dränkta vilket kan orsaka en

del underliga problem. Rensa dem med t.ex. en gardinspiral med jämna mellanrum. Vatten i bagagerummet beror ofta på läckage runt bakljusen, eller problem med tätlisten runt bakluckan.

Om låset till luckan står och "dunkar" när man vill öppna den med knappen kan en justering av låsets läge ibland hjälpa.

Går det inte att öppna huven med handtaget till wiren så har förmodligen mekanismen glidit isär. Det finns metoder för att lösa problemet.

Bakre dörrlåsen bör smörjas med jämna mellanrum inuti låshuset, annars kan de fastna i låst läge och då måste oftast dörrklädseln offras för att få upp dörren. Det är ett BMW-lås och de har haft samma problem.

Vi återkommer senare med mer om elproblem. *Tomas Börjeson*

Till salu:

**Rover 3500 1973**, 7000 mil, import 1976 och därefter avställd i lada, RHD, tom kaross bortskänkes, fri från större rostangrepp. Vissa dåliga paneler kan jag bistå med "nya".

**Rover 3500 1970**, återstår besiktning, helt genomgången, smärre lackskador, Arden Green, bla motor renoverad, innan avställning 1996, gul inredning, säten fram trasiga sömmar, Rostylefälgar med Semperit Classic bla. drag monterat. Alla åtgärder av ägare no.2 dokumenterat, påkostad 50 000 under 80-talet, allt dokumenterat.

**Delar till salu:**

Till P6 2 liter och V8 an, alla karosspaneler, inredning, rött, sand, buckskin (1975), V8 motor, 2lit motor, BW autovxlåda, man vxlåda för 2000, instrument, elhärva 1970, Rostylefälgar, plåtfälgar, diffar, drivaxlar, bromscalipers, servoklockor, 3 st glasfiberskärmar, bak+höger fram, grenrör, kylare, SU HD8, converter, sprängkåpa, innertak, etc etc allt du kan behöva till din Rover av P6 modell!

SD1: man, 5-växlad låda, doorskin- nya vänster sida, delar av avgassystem- nytt, kopplingslamell- kopplingshus. Rover P5: 4 st. fina kapslar, org. radio utan FM, multiinstrumentet, bakersta ljuddämparen  
Thomas Astler  
0707143766  
thomas.astler@tele2.se

# Vårrally i Skåne

Planeringen för årets rally började samma dag som förra årets rally gick av stapeln. Då gick färden från Caltexmacken i Mörarp till Flinkmans café utanför Tågarps. Då kom idén att köra i Kullabygden 2017.

Planeringen började vid datorn och med hjälp av Eniros kartor gjordes den första grunden för det som skulle bli nästa års rally. En regnig dag i januari i år körde Marie och jag rundan med bil för första gången. Det blev en del justeringar av vägval då en del vägar var avstängda pga vägbyggen etc. Men efter att vi åkte runt och tittade så kom vi fram till en runda som skulle kunna bli trevlig om bara vädret är med oss. Nu återstod att boka en lämplig helg för detta arrangemang och efter ett telefonsamtal med CG beslöts det att Valborg skulle vara en lämplig helg. Då har inte några andra evenemang kommit igång riktigt än.

Tid och bord bokades på Saluhallen i Höganäs där det hela skulle avslutas. Den eviga frågan om hur många som kan tänkas komma uppstod åter igen. Förra året var det ju inte mer än 5 ekipage som deltog. Jag tog dock ett beslut och bokade bord för 20 personer till klockan 12.30 på söndagen den 30 april. Sista anmälningsdag bestämdes till 21 april och inbjudan skickades ut till klubbens medlemmar och även till UBCC-South.

UBCC-South svarade med att de skulle ha ett vårrally den 29 men de hade inte hunnit få något färdigt så de undrade om de kunde "köpa" in sig på Roverklubbens. God idé tyckte jag för då finns det en chans att det blir fler deltagare.

Roadboken skulle kontrolleras och detta gjordes tillsammans med en kompis som fick vägleda mig och svara på frågorna. Det fungerade bra. Roadboken skickades till CG för tryck. CG svarade tillbaka och frågade om hans komprimering av antalet sidor var OK och det tyckte de vara, så det vara bara att köra. När sedan roadboken kom till mig såg jag att två frågor hade fallit ur. Bara att stryka. Vid telefonsamtal



Den försvunna Londontaxin. Foto Tomas Vemmenby

dagen innan evenemanget gjordes en check med Henrik Bager i Mölle angående hans London Taxi. Tyvärr

hade kommit fler startande än vad som var anmält. Det var nu 17 ekipage som vill delta och det skulle senare



Nostalgimack längs vägen. Foto. Anders Albihn

stod den fortfarande på verkstad. Bara att stryka en fråga till. 30 frågor hade nu blivit 27. Tur att jag gjort så många så att det räckte till ändå.

Morgonen den 30 april var det 12 bilar anmälda och 13 st hade anmält att de skulle vara med och äta brunch på Saluhallen. 15 roadbooks var upptryckta av CG. Allt tycks vara i sin ordning, solen sken och allt stämde för en lyckad dag. Väl framme vid starten vid Erikslunds hotell utmed E4,an insåg jag och Marie att det

visa sig att det var 21 personer som ville delta i brunchen. Men med lite fix och trix så löstes situationen. Det var bilar från Roverklubben, Jaguarklubben och TVR klubben som kommit för att köra in våren denna soliga söndag.

Rundan gick från Erikslund via Strövelstorp och Hasslarps för att sedan vända norrut mot Skälderviken och samhällena längs kusten. En sväng inom Rekekroken och förbi Edvard Perssons föredetta bostad. Vidare en tur inom Arild och sedan mot Mölle för att sedan avsluta vid Saluhallen i Höganäs.

Tankar på nästa års Vårrally finns redan. Nu återstår att se om det finns tid och ork att genomföra det. Det är ju roligare ju fler som kommer och deltar i det man lagt ner tid och engagemang i.

Thomas Vemmenby

## Roverägare i Mälardalen?

Hjärtligt Välkommen till Enköping och Dinners.



Alltid samma tid - första onsdagen varje månad, ca kl 18. Du får själv hålla reda på datum, även om Thomas Eckered oftast skickar en mejlad påminnelse (förutsatt att du har uppgett en mejladress förstås)! Och "Mälardalen" kan innebära vad som helst mellan Norrköping, Örebro, Gävle och Stockholm. Det är inte så noga, du är självklart lika välkommen var du än bor.

Varför vi ses just i Enköping? Här korsas E18 av både väg 70 och 55. Det är alltså nära till många platser. "Enköping - Sveriges närmaste stad" är uttjat, men stämmer bra. Och varför just Dinners? Vi har de senaste åren provat på flera ställen i trakten - bl a Forsby Kvarn Kafé och

Mel's Place. Bra ställen, men Forsby Kvarn blev för populärt och krävde bordsbokning och Mel's var för svårt att hitta för många. Dinners ligger norr om E18 i korsningen med väg 70 - perfekt läge. Och de har mat och fika till hyggliga priser, samt trevlig personal. Det har hittills alltid funnits ett ledigt långbord för oss i RCoS och

gott om parkering. Vi började ses här på Dinners 2016 och det fortsätter vi med.

Under vintern har vi varit mellan 4 och 10 personer på träffarna. Erfarenheten säger att då solen tittar fram blir vi fler - som mest strax över 20 deltagare. En del kommer i Rover - men alla fordon är godkända! Det handlar inte om att visa upp finast bil utan om att träffas, snacka och ha trevligt. Någon agenda

finns inte och Rover Club of Sweden representeras bara av de medlemmar som dyker upp. Diskussionsämnen saknas aldrig - förvånansvärt ofta något helt annat än Rover! Framåt kl 21 brukar vi bryta upp.

Är du ny medlem eller har du aldrig varit på någon månadsträff? Kom till Dinners och ha trevligt - du är hjärtlig välkommen! 1:a onsdagen varje månad kl 18 ses vi!



*Text Bengt Alfredsson  
(närboende medlem)*

*Foto Carola Petersson*

## Roverägare i Göteborgsområdet?

Någon gång efter att Moses tog körkort började Roverägare i Göteborgsområdet träffas på puben, The Rover, på Andra Långgatan.



Träffarna är första torsdagen varje månad, ej juni, juli och augusti och vi börjar samlas vid kl 1730 tiden. Någon brukar komma tidigare då det inte går att boka bord. Vi har hittills alltid fått bord.

Om du åker kollektivt så är det ca 5 minuters gångväg från Järntorget. Vi brukar vara minst 4 - 5 personer som kommer men ibland är vi upp till 10 personer.

Det är inte en massa musik på The Rover så det går att samtala utan att behöva skrika.

Maten som serveras är mycket god och det finns ett stort utbud av olika drycker.

När det gäller smörgåsar

som berörs när vi träffas så är det mycket som berör Rover. Om president Trump kommer och vill ha råd kring världsliga frågor så fixar vi även detta, "Yes We Can".

Vi brukar hålla igång till ca kl 2000 - 2100.

Välkommen och hör gärna av dig om det är något du undrar över.

*Anders*



*Foto Tomas Börjeson*

## Här träffas vi

**N**u 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 Dinners Enköping. Lätt att hitta i korsningen E18/väg 70. Grusgatan 2, Enköping. Kontaktperson Thomas Eckered, tel 08-592 541 06

E-post [thomas.eckered@telia.com](mailto:thomas.eckered@telia.com)

**Göteborg**, första torsdagen varje månad, ej 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

**Kom ihåg att redan nu notera dessa träffar med stora bokstäver i din kalender.**

För fler träffar tillsammans med andra engelska bilklubbar, gå in på [www.ubcc.se](http://www.ubcc.se). Här finna alla bilträffar i Göteborgsområdet.

På [www.ubcc-south.se](http://www.ubcc-south.se) hittar du alla bilträffar i Skåne

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

## Träffar

### 3 juni

English Car Care Öppet Hus  
Löddeköpinge  
kl 1000 - 1400

### 6 juni

Motorhistoriska Dagen den 6 juni firas det fordonshistoriska kulturarvet genom träffar, utställningar och utflykter med historiska fordon över hela landet. Det finns närmare 60 evenemang inlagda i. Se MHRF hemsida för att se vart det är utställning/aktivitet.

[www.mhrf.se/6juni](http://www.mhrf.se/6juni)

[www.mhrf.se/kalendarium](http://www.mhrf.se/kalendarium)

### 11 juni

Gavnö Classic Car  
Se [www.gavnoe.dk](http://www.gavnoe.dk) och anmäl dig snarast

### 17 juni

British Motor Meet i Alingsåssparken  
Alingsås

Mer information på hemsidan

### 18 juni

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

### 22 juli

Thulinträffen, Landskrona  
anmälan till Tomas Vemmenby  
[tomas.magnusson57@gmail.com](mailto:tomas.magnusson57@gmail.com)

### 6 augusti

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

### 12 augusti

British Motor Meet i Karlsborg  
<http://www.britishmotormeet.se>  
Sista datum för anmälan är 1 augusti  
British Motor Meet öppnar kl 10.00.  
Under dagen uppgräder bandet Liverpool, The Beatles of Sweden.

### 27 augusti

Eskilstuna Veterandag  
[www.eskilstunaveterandag.se](http://www.eskilstunaveterandag.se)

**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](mailto:cgo@compaqnet.se)

### Bakrutedekal.

Dekalen är en reproduktionsdekal från originalen som gavs ut av MG-Rover Group mellan 1999 och 2005. Pris 185 kr inkl moms. Frakt tillkommer.

Beställning görs till: [alexander.nyren@hotmail.com](mailto:alexander.nyren@hotmail.com)



## Utrikes Träffar

### 25 maj - 28 maj

Internationell Roverträff i Brno, Tjeckien  
Se länk på Roverklubbens hemsida

### 11 juni

Gavnö, Danmark  
anmälan senast 2 juni kl 0800.  
[www.gavnoe.dk](http://www.gavnoe.dk)

### 11 - 13 augusti

Roverfest, England  
Wroxall Abbey, Warwickshire.  
[www.roverfest.uk](http://www.roverfest.uk)

### Nya 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](mailto:hans.ortlund@gmail.com)

## Säljes

Rover 2000 SC bra bruksskick, 1966, ca 15 000 mil.

Jag 2:a ägaren. 30 000 kr

Urban Alvring. Tel 0704 94 00 30

Eller [urban.alvring@gmail.com](mailto:urban.alvring@gmail.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](mailto:m.e.kelland@icloud.com), han finns i Gävle eller

CG Olsson tel 0707 - 49 79 51 som finns i Malmö.

Förmodligen ses vi på någon träff under året och då finns också möjlighet att göra testet.

## Vad är det då för fel på de tyska kvalitets VIS-motorerna?

I korthet allt, bl a på grund av övertryck i det övre insugningsröret tränger olja in i motorerna. Alla V6-ägare har sett den ansamling av oljerester som finns i spjällhuset, olja som sedan kontaminerar övre insuget och dess VIS-motorer. Detta drabbar främst balansmotorn men även effektmotorn. Mikrokontakterna i originalutförandet är lödda på kretskortet och efter några år bryts denna lödning. Kretskortet är underdimensionerat och brott är vanligt,

speciellt på balansmotorn. Driftsmotorer i denna miljö klarar inte jobbet och blir utbrända.

## Hur är VIS-motorerna förbättrade?

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

Mikrokontakterna skruvas på plats och kan ej längre brytas.

Balansmotorn har nu ett oljetätt lager.

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

## 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 elektriskt, 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 ventilerna 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

2700 v/min.

2 För förbättrat vridmoment vid mellanvarvtal öppnas balansventilen, men ventilerna 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.



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

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

## 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 besiktigt ett antal Rover men också Aston Martin, Citroen B11, Ford Galaxy, Ferrari 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.

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

*Anders Palmqvist*

## Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

Gör så här!

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

helst ha

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

*Carl-Gustaf Olsson*

## Behöver du olja till din(a) bil(ar)?

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



**LUBRICATION ENGINEERS**



**English Car Care**  
**Service för Engelska bilar**

Vi servar och reparerar din Rover.

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

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

E-post: [englishcarcare@telia.com](mailto:englishcarcare@telia.com)

Välkommen

Steve

# Klubbshopen

## Klubbregalia



**Vagnmärke** (se bild ovan).

Levereras med fästskruvar. 75 mm diam.

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

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

**Keps** med broderat Roveremblem  
grå eller svart, se bild  
Rockmärken, svarta

**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



## Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring, eller skriv, till Kent Klar, tel 033 - 28 52 65

Postadress Brännelidsvägen 12  
517 91 Bollebygd, e-post  
**roverclubshop@yahoo.se**

och beställ det du önskar.

Eller också direkt via

**www.roverklubben.se**

2. Därefter sker leverans omgående.

3. I paketet du får ligger inbetalningskort. Klubben uppskattar snabb betalning.

Observera att porto tillkommer.

Klubbshopens plusgiro är  
79 69 43 - 9

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

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

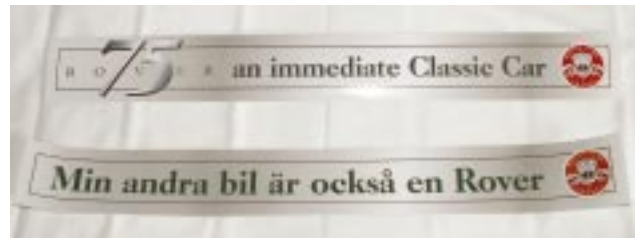
**Broderat** Rovermärke för jacka etc. 20 kr

**Bakrutedekal** för Rover 75 25 kr

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

**Bakrutedekal** för medl 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

