

# ROVERBLADET

Nummer 105 (våren 2017) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



# Rover Club of Sweden

## Ordförande

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

## Sekreterare

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

## 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@compaqnet.se

## Ledamot

Tomas Börjeson  
Segerlindsgatan 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  
Skiftingegatan 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  
Segerlindsgatan 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  
Drivsvägen 4  
722 31 Västerås  
Tel 021-33 29 58

### Rover P6 (1964-1976)

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

### Rover P6 2000/2200

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

### Rover SD1 (1976-1987)

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

### Rover 800

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

### Rover 75 (1999-2005)

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

### Rover 600

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

### Rover 200/400

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

### Webmaster

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

## Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Bert Rudal, ordf.

Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9

Årsavgift: 350 kr, betalas senast den 31 mars.

Familjemedlem: 25 kr / medlem och år.

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

Adressändring meddelas till kassören

### Rover Club of Sweden på Internet.

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

**www.roverklubben.se.**

Ansvarig är Carola Pettersson

Kommer du inte åt medlemssidorna? Det kan bero på att vi inte har fått din e-postadress. Sänd den till **carolapettersson.se@gmail.com** så kommer inloggningsuppgifter till dig.

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

### Försäkring genom Rover Club of Sweden

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

Tomas Vemmenby Ludvikagatan 41 252 63 Helsingborg 0738-255110	Thomas Astler Gryta 5744 761 75 Norrtälje Tel 0176-232660	Tomas Börjeson Segerlindsgatan 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, emeritus  
Hyregatan 4  
211 21 Malmö  
Tel 040-30 76 05  
E-post: cgo@compaqnet.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

Denna vinter har varit mest regnig i Göteborg. Nu har vi dock snö, som har legat mer än en dag. Eftersom 75:an står i garage har jag inte behövt använda klubbens effektiva isskrapa ännu. Skönt! Även på vintern handlar det mycket om bilarna.

Biltvätt gör jag för hand i garaget, där vi har en tvätthall man använder gratis. OK, jag har betalat garagehyra.

P4:an körde jag på vägarna senast i november, men motorn har dragits igång två gånger i garaget. Torrbollen i kupén och kofferten har också tömts två gånger på vatten.

PUB-träffarna har startat nu igen med uppehåll sedan november i fjol.

I söndags hade UBCC en middags-träff på en restaurang vid Tjolöholms slott. Det var över 60 deltagare, vilket var ett rekord. Nu närmar vi oss snart våren och vi kan samtidigt se fram emot vårt årsmöte. Detta läser du mer

om på sidan 27 i tidningen.

I år skall jag faktiskt inte vara med på Tjolöholm och ställa ut. Jag försvarar mig med att jag är i England. Det har inte med Rover att göra, men jag återkommer i ett senare nummer och förklarar anledningen till resan. Jag



avslöjar ändå att det har med bilar att göra. Dock inget köp, men drömma kan man. Jag skall köra vänstertrafik för första gången sedan vi gick över till rätt sida 1967. Högerstyrd bil har jag kört i

Sverige, fast den framfördes på höger sida av vägen i varje fall.

Nu avslutar jag Ordförandens ruta för att andra plikter kallar. Bland annat korrekturläsning av tidningen du nu har i handen.

*Bert*

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

Michael Schollin, Thomas Lindén, Bert Rudal, Gunnar Ahlqvist, Björn Wennerberg, Göran Olsson, Steve Pike, Anders Albihn, och Dan Lidberg.

## Manusstopp

Nr 106 15 maj, ute i juni

Nr 107 15 aug, ute i september

Nr 108 15 nov, ute i december

Nr 109 15 februari, ute i mars

Som ni ser är det gott om tid att sända in material.

Handskrivna, maskinskrivna, e-post, lösa lappar allt går bra. Bara greppa pennan och kom igen.

**Nästa nummer utkommer i juni 2017**

## I detta nummer:

Soperent i kröken	4
Styrervo Rover P5	5
Förnuft och känsla	6
British Motor Museum	8
Coventry Transport Museum	9
Äventyr i västerled	10
British Motor Meet	13
Naylor TF 1700 igen	13
England igen	14
The Heritage Motor Center	16
Roverklubbens historia	18
Katalysator till P6	23
Weekend i Danmark	24
Här träffas vi	25
Marknadskrafterna	25
MHRF	26
Annonser	26
Årsmötet	27
Rover 75 ägare se hit	28

## Omslaget föreställer:

Carl Gustaf Olsson och Anders Palmqvist spanar på The Heritage Motor Center.

## Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida kan alla medlemmar, efter inloggning, se vilka bilar som finns i klubben och vem som är ägare. Listan är långt ifrån fullständig och korrekt.

Gå in på listan och kontrollera att du står för rätt bil(ar). Du kan själv rätta till uppgifterna. Lägg gärna till en bild om sådan saknas.

Behöver du hjälp så kontaktar du Carola Pettersson. Hon hjälper gärna till.

## Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av klubbens grundare  
Axel Dufweke, en av klubbens grundare  
Sivert Hiljemark, fd chefskonstruktör av motorer hos Rover  
Derek Crabb, motorkonstruktör från Rover  
Anders Löfström, past president  
Ola Lundblad, past president  
Bo Hansson, past president  
Carl Gustaf Olsson, redaktör emeritus  
Bo Arnholm, hemsidans fader

## Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till Roverklubben

1574 Bengt Dahlbom, Luleå  
1575 Hans Ragnarsson, Linköping  
1576 Gunno Broström, Uppsala  
1577 Torbjörn Tunander, Hällefors  
1578 Ernie Wiklund, Hägersten  
1579 Kjell Nerheim, Gråbo  
1580 Peter Wall, Bohus  
1581 Torbjörn Larsson, Västerås  
1582 Mikael Demant, Lötörp  
1583 Bo Klarén, Västervik  
1584 Per Falck, Knivsta  
1585 Hannu Hautaniemi, Södertälje  
1586 Ulf Samuelsson, Karlskrona  
1587 Lars-Göran Almgren, Östersund  
1588 Stellan Eliasson, Guldsmedshyttan

## Rättelse

I Roverbladet nr 104 har tryckfel-nissen varit framme. I Rikkes text i Roverbladet står det "med en madrass som isolering i lastutrymmet kan man även köra passagerare.

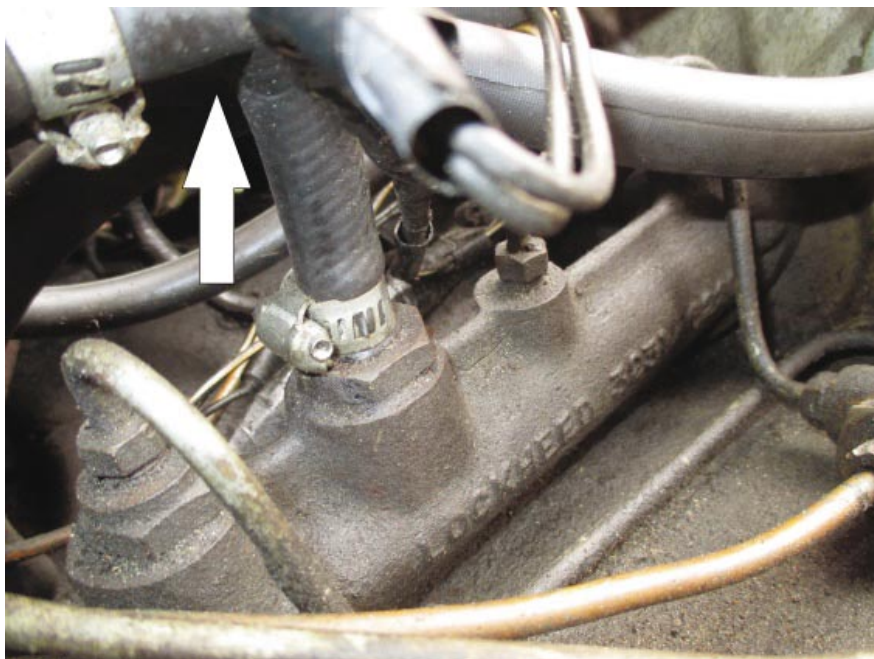
Rätt skall vara "med en madrass som isolering i lastutrymmet kan man även höra passagerare.

Redaktören ber om ursäkt och skall undersöka om det finns någon obehörig kraft i datorn som behöver utdrivas av behörig personal.

## Service för din Rover

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

# "SOPERENT I KRÖKEN"



Bilden är tagen för att dokumentera servocylinderns ID inför renoveringen, föga anade man att "boven" skulle fångas på bild.

Hej! alla 18 åriga, nyblivna P6-ägare. Klubbens medelålder på 63 år gör att det nog inte är så många som känner sig tilltalade. Självt är jag nästan exakt lika gammal som P6-modellen (och kommer så att förbli) d.v.s. evigt ung.

Har man, som jag, haft samma bil sedan tonåren är det lätt att bli hemma-blind. Utbyta eller renoverade delar senare än 30 år klassar jag som nya och de jag aldrig gjort något åt som ca 10 år. Något som tillhör den sistnämnda klassen är bromsservot (Lockheed 2-krets).

Den senaste tiden (läs 20 år) har det varit något av en "periodare" på bromsvätska. Detaljer i bromssystemet har, med tiden, bytts eller renoverats men inte servot eller huvudbromscylindern.

Då jag inte bytt till vinterdäck sedan 2008 så har den naturliga inspektionen av de främre bromsoken och skivorna blivit eftersatt. Semesterns första dag ägnades åt detta och beläggen togs bort, rengjordes och återmonterades med kopparpasta. Luftning och byte av bromsvätska åtföljde. Konsumtionen av bromsvätska blev nu så pass stor att jag trodde att någon nippel inte blivit åtdragen, men så var inte fallet. Det har aldrig synts något läckage överhuvudtaget men vita rökpuffar ur avgasröret har (vid hård inbromsning) avslöjat att

vätskan samlats i servots vakuums-cylinder för sedan ta vägen in i insuget.

Första längre resan (till Öland) medförde ingen förbättring. Halva behållaren till frambromsarna var tömd efter 13 mil till Borgholm. När jag stannade till i Kalmar på tillbakavägen var behållaren nästan tom. Jag vågade då inte köra längre utan fick se helt nya delar av staden när jag, gående, frågat mig fram till närmaste bensinstation. OK Q8 framstod då som mer attraktivt än en strandbar på Mallis.

På hemvägen till Karlskrona kunde jag med ett lite kraftigare tryck på bromspedalen lägga ut förblindande vita rökpuffar i bästa James Bond stil. Det var nu mitt i semestern och inte direkt den bästa tiden att starta en helrenovering av bromssystemet. Huvudcylindern borde även renoveras samtidigt som servot och kanske skulle jag även kunna ta det och det och det (ka-ching!).

Den årliga semesterresan (53 mil enkel resa) hem till Värmland stod för dörren. Dumdrigt nog, bestämde jag mig för att ta med 1 liter bromsvätska och trimma båda larmflottörerna (och kolla så att bromsvarnings-lampan verkligen lyste när korken sjunkit ner). Jag hade sedan en tid sett att slangens från behållaren för bakbromsarna till servot hade börjat knäckas så smått



"Knäckt" respektive "svettig" (Ungefär som jag kände mig när jag, till fots, letade efter en öppen bensinmack i Kalmar.

(mitt i "böjen"). Detta var inget jag ansåg kunde störa flödet nämnvärt men för "utseendet" skull gick jag ner till garaget och bytte slangens. Detta ifall någon bromsspecialist skulle få anledning att titta under huven.

Vid resans första kisspaus lyfte jag på huven och nivån i behållaren hade inte sjunkit en millimeter. 150 mil senare har fortfarande knappt en droppe försvunnit. Helt klart hade slangens ålderskollaps på mitten påverkat tryckförhållandena i servot så att läckaget uppstod. Jag har nu även bytt slangens till behållaren för frambromsarna. Denna slang hade (sedan ny) "svettats" bromsvätska vid högre temperaturer. Märkligt nog, håller denna "Super Fuel Hose" helt perfekt som bensinslang (även efter att de började blanda in etanol) men det är ju två helt olika vätskor.

Nåväl, nu har bromsservot i alla fall fått ett litet uppskov med begravningen. Jag vet, naturligtvis, även att det finns "färdigböjda" slangar att köpa.

Göran Olsson

# STYRSERVO ROVER P5

Min fru Sofia Lindén har en P5 Coupe 1964. Den har hon haft sedan 2006.

För 6 år sedan var läckaget från styrservot oacceptabelt och vi fick köpa ett begagnat styrservo. Det höll tätt i två år och ett försök att renovera höll tätt i ett år till.

Via en engelsk Roversida fick jag klart för mig att alla dessa Hydrasteer styrservon läcker och efter att ha demonterat en av våra insåg jag att konstruktionen har måttliga förutsättningar att hålla tätt.

När man renoverat otaliga engelska motorcyklar vet man att massor av idéer cirkulerar som ska råda bot på defekter som tydligen finns i alla engelska konstruktioner. Mycket riktigt har man löst även detta. Man byter ut styrservot mot ett servo från Volvo 164. Vi lyckades hitta en Volvo 164 styrväxel på en skrot, jag tror att det är bara årsmodellerna 1974-75 som har servostyrning här i Sverige. Vår är i alla fall från -74. Tyvärr följde inte medbringaren till rattaxeln med och det tog ett år till innan jag fick tag i en sådan, utan den går det inte att göra modifieringen.

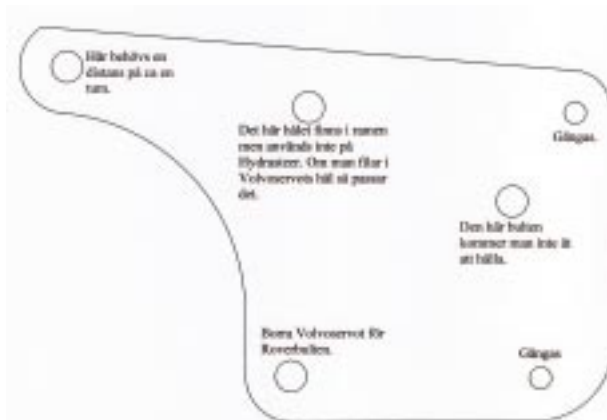
Man kan använda Rovers befintliga bultar men man behöver ytterligare några till. Dom köpte jag på e-Bay.

Sedan behöver man en adapterplatta mellan ramen och styrväxeln. På en engelsk Roversida hittade jag ritningar men dom var till högerstyrda bilar och funkade inte på vår vänsterstyrda så jag måste göra en själv. För att det ska fungera med alla vinklar både mot rattaxeln och styrstagen krävs att hålen är exakt på rätt ställe. Efter 8 misslyckade försök i trä blev den nionde bra. Den ritade jag av i ett CAD-program och lämnade ritningen till Dione här i Uppsala och dom skar ut den i aluminium med vattenskärning.

De skär bara i vissa tjocklekar, adaptern ska vara 17 mm tjock så jag valde 15 som var närmast och sedan

limmade jag på vanliga 2 mm tjocka plåtbrickor vid skruvarna. En distans behövs också, den gjorde jag av en bit vattenledningsrör. På en av bultarna måste man svetsa något som gör att den inte roterar för man kommer inte åt att hålla den med något verktyg. Jag fick också borra upp två av hålen på Volvoservot för att Rovers bultar skulle gå i. De andra två fästbultarna sitter i gängade hål i adaptern. Medbringaren får man kapa och svetsa ihop med medbringaren från Rovern, det är nämligen helt olika splines på Volvo styrväxel och Rovers rattaxel. Däremot passar styrarmen från Rover på Volvoservot. Jag använder Rovers original servopump och vätskebehållare men slangarna fick jag låta nytillverka, det gjorde Slangservice här i Uppsala.

Resultatet är enastående. För det första läcker den inte. Den ger också väggänsla i ratten, det saknades helt i Hydrasteer och precisionen i styrningen är mycket bättre, man behöver inte korrigera hela tiden. Ytterligare en bonus är att bilen fick bättre vändradie.



Ritning



Färdig installation uppifrån



Volvo närmast



Misslyckade trämallar



Adapterplatta

Jag tillverkade en extra adapter, den kostade 790 kr. Om någon vill göra samma modifiering på sin vänsterstyrda P5 är den till salu för 790 kr + frakt. Om någon vill ha CAD-ritningen och tillverka själv går det också att ordna. Jag är inte säker på att min adapter passar på någon annan bil, engelsktillverkade bilar/motorcyklar är ju bara ungefär lika men det är ett bra utgångsläge. Förmodligen kan man fixa eventuella skillnader med enkla handverktyg.

Thomas Lindén



Volvo 74-75 steering rod lower

# FÖRNUFT OCH KÄNSLA

Det kommer en tid i varje bilägares liv när hen (nämen! ”Denne” menar jag, naturligtvis) när denna måste överväga nödvändigheten av att göra sig av med en gammal kär trotjänare som p.g.a. ackumulerade mil på mätaren, tilltagande rost och allmänt sliten lyster samt upprepade dyra reparationer, tycks närma sig skrotupplaget för varje besiktningstillfälle. (Hmm, känns bekant? Tur man inte är bil!).

Min VW Caddy picup-98, Gula



Faran kallad, hade varit en fantastiskt bra, slitstark, roligt och inte minst praktisk bil genom åtta långa år och rätt så fräsiga oxo, på sitt sätt. Åttaåringar (av det mänskliga slaget och oftast då en ”denne”) har pekats och hörts ropa till sin något besvärade mamma: -Se på den Co-o-la bilen! Eller möjligtvis G-u-ula bilen, men med samma innebörd. 14-åriga flickor har överraskande nog setts beundra pick-upen parkerad vid trottoaren till den återvändande ägarens totala förvåning och hemliga belåtenhet.

Men, nu en dag i november 2016, efter mycket rostsvetsning och två ombesiktningar var det ändå dags att skåda sanningen i vitögat: Gårdens gamle lastdragare och arbetshäst måste få vandra vidare. Kanske till någon



sentida version av de egna ungdomsårens Wannabe Redneck med ambitioner på en hottad stepsider Chevy Luv, men med plånbok endast tillå-

tande en Simca pickup, efter hand pimpad med headers, motivlack och gun-rack på hyttens bakvägg.

Spekulanten som kom var från Helsingborg och några år före det från Syrien, samt mindre romantiker än pragmatiker. Men iväg från gårdstunet rullade iallafall Gula Faran för (förhoppningsvis) sista gången.

Icke förr hade ljuset från de båda (fungerande!) akterlanternorna – och skyltlyktorna med, för den delen – försvunnit i novembermörkrets regndis förrän tanken slog mig: Vad gör jag nu då? Nja, förresten. Det där var väl inte riktigt sant. Den tanken hade slagit mig, upprepade gånger i skallen under den senaste månaden. Speciellt vid läggdags.

Vilken skall ersättaren till pendlingsbilen/vinterbilen/lastdragaren bli? Pickupper är alltför dyra i skatt och besiktning, så tyvärr inte en nygammal sådan igen, resonerade mitt förnuftiga jag. Men kanske en Rover till..?, föreslog mitt romantiska jag. Tyst!, sa förnuftet. Vansinne! Det är en billig, bra och praktisk bil jag behöver. Så det så!

Snabbspolning framåt i tiden och en kavalkad av Nissan, Toyota, Renault och Kia senare – alla jättebra andrabilar, hälften så bränsleslukande och dubbelt så billiga att serva, sade försäljarna. Men tre gånger så tråkiga att äga och köra, tänkte jag tyst för mig själv och utan att göra affär. Min förstabil, en Rover 75, är en ögonsten som bara luftas då det är torr vägbanan och som ställs av under vintern i specialinrett, välventilerat kallgarage med musavskräckande ljudanläggning, fallor i alla hörn och för musfötter otrevligt nät lagt under däckerna.



Denna vägens drottning har aldrig haft dubbdäck på hjulen i min ägo eller ställts in otvättad och solig med saltränder utefter trösklarna.

Tänk om ”Känsla” har en poäng ändå, muttrade ”Förnuft” för sig själv. En begagnad bil, antingen det är en Kia, Toyota eller värre, kostar 15-25 000 i inköp oavsett, och Rover 75 är ju oförsäkrat billiga. I inköp alltså, skyndade ”Förnuft” snabbt att tillägga. ”Känsla” sa inget men bidade sin tid till en dag jag hade ärende i Malmö och råkade träffa en kollega som jag halvåret innan gjort utlandstjänst tillsammans med. Som expatrierade svenskar i försörjningsringen blir man snabbt, och ibland livslångt bästa vänner och lär känna varandras intimaste hemligheter – bilinnehav t.ex., och L och jag klickade direkt då vi bägge befanns vara Rover-män. Så vid återseendets glada stund, vad naturligare än att fråga efter hälsotillståndet hos kamratens vinröda -99:a med



läder- och tränredning?

”-Aah, ja ska sälja den”, kom det brutala svaret.

”-Kvack?!?”, hade jag väl sagt, om jag vore seriefigur av det mer andliga slaget, men då jag hämtat mig från chocken begränsade jag mig till att stillsamt undra vad han männe tänkt sig för pris?

”-Sjuttusen på Blocket.

Men jag går i alla fall inte under femton!”.

Doing! ”Förnuft” utslaget av ”Känsla” på teknisk K.O. i första rondan. 15 000:-! Det magiska andrahandsbilpriset som en vilken som helst plebej till riskokare kostar. Och såhär kunde det eka i huvudet på undertecknad kl. 04.00 en helt vanlig sömnlös natt:

K: Du kan köra Rover året runt!  
F: Ja, men känslan av helgdag blir inte längre densamma då jag sätter mig bakom ratten i fin-Rovern. Eller...va?  
K: Vaddå? Du har ju träffat flera killar i Roverklubben som har en 75:a som vardagsbil också. Varför skulle inte det kunna bli verklighet för en fin kille som du?

F: Det förstås, hö-hö! Men den har ju inget lastutrymme och det är inte ens dragkrok på den.

K: Kostar bara 5000:- på Dragkrokskompaniet monterat och klart OCH kan göras fin med kromade plåtar á la CG Olsson, eller varför inte avtagbar?

F: Jo, men 17 400mil... Då är det snart dags för kamremsbyte och..

K: ALLA bilar kostar reparationer! Och skulle det värsta hända så har du ju en Rover att plocka delar från. Vad väntar du på? Han har ju satt ut den på Blocket och kreti och pleti kan hinna före dig! Träratt! Växelspaksknopp i trä! Du kan köra Rover hela...

F: Ja, ja, men..

K: Du kan lägga alla milen på Vinter Rovern och spara ögonstenen till pensionen, ju!

F: Eh..Ja, jo.. åkej, fast...

K: Du kan köra Rover HELA ÅRET!!

F: (åkejrå)

Exeunt. Eller som kidsen säger: I rest my case. Nu hade jag övertygat mig själv. Bara "Madamen" kvar, då.

Nu hör det till saken att Hjärter Dam som jag brukar kalla henne, är SAAB-människa. Förstå mig rätt. Jag har den största respekt för SAAB i allmänhet och för min älskling i synnerhet, speciellt som hon faktiskt en gång ägt, inte bara en men två, Jaguarer (minnesanteckning till mig själv: Två Jaguarer = Två Rover). Dock var jag väl förberedd med försvarstalet då nästa efterlängtnade telefonsamtal med SAAB-kvinnan pinglade in. "Känsla":s alla argument var nu helt köpta och rabblades av med logik & emfas under 45 minuter och med sådan övertygelse att vid samtalet slut hade jag nästan sålt henne bilen, utan att det varit min mening! Om inte annat så var min SAAB-älskande hjärtevän näst intill övertygad om att hennes nästa bil också skulle bli en Rover 75 efter att 95:an pensionerats. I vart fall om det råkade vara en vinröd med grå skinnklädsel.

Kanske dags att lägga in en beställning på dekalen "Min andra bil är också en Rover", då? Jepps! Så får det



VinterRover



Styrbord & Babord

bli. För jag har sån Feel för bilar med Stil, som "Galenskaparna" sjunger i visan.

Michael Schollin



Bilden till vänster.  
Ögonstenen vid Danska  
Roverklubbens  
30-års jubileum

# BRITISH MOTOR MUSEUM

Gillar man brittiska bilar så bör man någon gång under livet ta sig till den lilla byn Gaydon i Warwickshire och besöka British Motor Museum.

Gaydon ligger alldeles intill avfart 12 vid motorvägen M40, ca 1,5 mil öster om staden Stratford upon Avon.

Museet öppnade 1993, då British Motor Industry Heritage Trust behövde ett samlat ställe för att bevara den inhemska industrihistorien för personbilar.

Museibygnaden är imponerande och har spektakulär arkitektur i art deco design. Väl inne i musei-byggnaden kan hela den brittiska motorindustrin upplevas i bevarade fordon från 1900-talets början till dags datum.

Många av bilarna är uppställda och förevisas i tidstypisk miljö och det



*Gaydon Huvudbyggnaden*



visas även prototyper som aldrig kom i produktion. Även teknik i form av motorer och detaljer kan betraktas.

Hela samlingen består av ca 300 bilar och för att ge besökaren ett överskådligt och luftigt intryck, måste stora delar av fordonsflottan ställas undan och lagras på annan plats.

År 2015 gick dock en önskan i uppfyllelse. Då kunde man nämligen inviga en stor lagerbyggnad intill museet och där de övertaliga bilarna kunde lageruppställas och förevisas för allmänheten. En omfattande renoverings- och serviceverkstad kunde också tas i anspråk i det nya huset, samt att Jaguarsamlingen från

Jaguar Heritage Trust nyligen har flyttat in och där de flesta modellerna från SS till XKR kan beskådas.

MG märket är väl representerat. Från "Old Nr 1" via J-, P- och T-modellerna till MGA och MGB samt X-Power. Dessutom finns flera av hastighetsbilarna som kördes på Daytona Beach i Florida till beskådande. En uppskuren eller rättare sagt en MGB som är kluven på längden, illustrerar hur både kaross, motor och växellåda fungerar. Man kan alltså promenera mellan bilhalv-orna och ta del av hela bilens genomskärning.

*Gunnar Ahlqvist*



# COVENTRY TRANSPORT MUSEUM

Brown's Lane i staden Coventry var ju under många år hemvist för tillverkningen av Jaguarbilar. År 2005 tog det dock slut då den dåvarande ägaren amerikanska Ford beslutade att stänga fabriken och flytta produktionen.

I staden som blev hårt ansatt under andra världskriget finns det dock ännu kvar en stark tradition att bygga bilar och motorcyklar. Det är därför inte så konstigt att den största samlingen av brittiska vägfordon i världen har samlats och förevisas på Coventry Transport Museum.

Här visas cyklar, motorcyklar, traktorer, bussar, lastbilar och inte minst personbilar.

En rundvandring på museet är enkel genom att man följer en nummerad slinga i golvet hela tiden.

De flesta fordonen exponeras i naturtrogen miljö och här och var finns audio-, video- och interaktiva system som förstärker de förevisade föremålen.

Från de speciella utställningarna som visas kan nämnas:  
Spark- och trampcyklar 1868-1900;  
Första världskriget 1914-1918; Tillväxten av motorindustrin 1918-1939;  
Andra världskriget 1939-1945; Återuppbyggnaden av Coventry 1945-1950



och Coventry som Storbritanniens "Motor City" 1950-idag. Bland alla de 300 cyklar, 120 motorcyklar och 250 personbilar som visas har museet definierat 20 st stjärnmärkta fordon som man inte bör missa under sin rundvandring. Dessa fordon och märken utgjorde var och en milstolpe i den forna brittiska industrin.

Några exempel ur de stjärnmärkta fordonen:

Ferguson TE20 (Grålle) 1956; Daimler Wagonette 1898; Standard Roi de Belges 1907; Standard Fulham 1929; Queen Marys Daimler 1935; Humber Imperial 5 Series 1966; Reliant Scimitar GTE 1975 och Singer Gazelle Series V 1964.

Dagens bilbyggarkonst förevisas också genom en Jaguar XKR som är utställd som ett naket, men komplett chassi inkl kaross, och som visar hur en modern bil är uppbyggd med alla sina avancerade plåtpressningar och robotsvetsar.

Entrén till museet är gratis!

*Gunnar Ahlqvist*



# ÄVENTYR I VÄSTERLED

Sedan drygt ett år tillbaka har jag funderat på att skaffa oss en något nyare Rover än vår gamla trevliga P3 1948. Min fru Gerd och jag gillar att göra kortare och längre turer med vår gamla fina bil, men vi kan inte blunda för att den slits och mår kanske inte så bra över att ofta köras i dagens trafikrytm. Sedan vi reg. besiktigade den 2011 så har vi kört bra mycket över tusen mil och det är klart att det märks på en nästan 70 år gammal bil.

Beslutet blev att hitta någon bil, helst Rover, från slutet 50- till början 60 tal. Gärna en automat eller någon annan som inte är så vanlig i Roverklubben.

Jag riktade in mig på Rover 105R, Rover 80 eller en 110. Det blev en P4 100 med helrenoverat chassi från England.

I Sverige fanns en bil som kanske var i bra skick ägd av en klubbmedlem sedan många år men priset var högt och bilen hade inte körts på länge. Ytterligare en finns som varit till salu under flera år till ett för mig alldeles för högt pris och bilen är dessutom ombyggd en hel del vad jag kan förstå.

Över till att söka i Europa via Websidan Car and Classic med flera andra sidor.

Bilar som säljs i Tyskland, Holland och Schweiz ser bra ut och låter på säljarna som om de är det bästa som finns på marknaden. På min fråga, hur mycket dom körts de senaste åren blir svaren glidande: Har mest stått i showroom, körts bara några mil om året, eller stått i varmgarage i flera år.

I England finns massor av P4 till salu och nya tillkommer hela tiden. Efter ett 20 tal mailkonversationer och många telefonsamtal kan man sammanfatta det hela ungefär så här;

Bilarna påstås vara snygga att se på och har en charmig (risig) inredning men mattorna är ofta bytta, de är inte rostiga fast ägaren har inte kollat rosten på många år och fotografier avslöjar en del rost på de vanliga ställena. Dom är lättstartade och spinner som katter.

Då jag berättar att jag avser att köra bilen till Immingham för att skeppa bilen via lastbåt, eller via Holland, Tyskland Danmark och hem, kan jag nästan höra en suck och



sedan en lång förklaring att man inte kört bilen på flera år eller bara till årliga besiktningen och hem eller fåtal korta turer på någon eller några mil. De bilar som verkar ok säljs ganska fort och för mig tar det ju tid att göra förberedelser och bokningar.

Tack och lov för Rover P4 Drivers Guild och Rover Sports Register som har utmärkta frågeformulär som beskriver vad man skall se upp med vid köp av en Rover P4.

Till sist, i slutet av augusti, efter mail och telefonkontakt med olika säljare så väljer jag ut 6 olika bilar, 4 Rover en Daimler DB18 och en Humber Imperial och beslutar mig för att åka över till England titta på bilar, ha lite trevligt och se mig omkring. Naturligtvis finns dessa bilar inte intill varandra så det blev till att beställa flygbiljett, Ryan Air till Stansted, tågbiljett till Tren y Moor, Abergele i västra Wales och B&B rum.

Ägaren till bilen i Wales var bussig och hämtade mig vid tåget och visade upp en P4 100 med Webastotak. Det positiva var att motorn faktiskt startade direkt, gick fint och tyst. Resten var inte kul. Webastotaket och innertaket var lite möjligt och fuktskadat, stolarna var nersuttna och bitvis trasiga i skinnet. Lacken var full med prickar från aluminiumplåten. Och det perfekta underredet och ramen utan rost? var effektivt täckt av tjock underredsmassa på alla ställen där det möjligen kunde vara rostigt.

Bra att jag hade med mig en rejäl

overall, lite verktyg och en stark ficklampa. Ägaren beskrev bilen som i fint skick med patinering. Tjosan. Ägaren hade nyligen köpt bilen visade sig, när jag tittade i dokumentationen (det glömde han att berätta när jag frågade i mailen) och ett hjul var i fel dimension. Jag tackade för mig och bad honom att köra mig till mitt B&B.

Nu upptäckte jag ett av mina misstag. Biljetter via Internet till tåg eller Ryan Air går inte att boka om när man behöver ändra avresa etc. Bed & Breakfast bokas via Expedia eller liknande Websidor går inte att ändra om du bara vill använda en natt mot beställda 2 etc.

Mitt råd är, betala lite mer och köp bara en tågsträcka i taget. Tåg är dyrt och blir, i England precis som här, försenade och hinner du inte med eller måste ändra något så är pengarna förlorade. Buss är oftast inte användbart då det tar alldeles för lång tid.

Boka rum direkt på B&B inte via nätet. Kostar obetydligt mer, är mycket trevligare och du vet var du hamnar samt går att ändra i bokningen.

Nåväl efter en övernattnings med svårigheter att få middag i närheten, så kontaktade jag nästa på min lista som fanns i Clifton, Nottinghamshire. Inget svar på telefon och inget på mailen. Bilen kanske såld vad vet jag. Okej, nästa var en Daimler i Rockford, Essex, men den visade sig vara i för dåligt skick när jag återigen pratade med säljaren.

Humber Imperialen som fanns i

Pennington, Hampshire saknade dokumentation, utlovade bilder kom ej och jag hade ingen lust att vänta på att det blev fixat så jag åkte i stället till Ramsgate i Kent med byte i London. Tågresaerna är som tidigare sagts dyra men det är trevligt att se England på det här sättet, man behöver ju inte hålla på och kolla andra bilar som kör på "fel" sida av vägen. Och naturen är verkligen vacker utanför Storlondon.

Nåväl nu är jag i Ramsgate och tog en taxi till Kings Arms hotel B&B på Strand street i Sandwich, som var en väldigt vacker och trevlig liten stad med mängder av urgamla stockvirkeshus belägen nära Sandwich Bay. Och ja, våra sandwich mackor härstammar från den här platsen där earlen av Montague, Sandwich beställde smörgåsar av det här slaget.

Nästa bil fanns i Margate inte långt från Sandwich trodde jag men det visade sig att jag fick ta tåget och bussen till Margate för att där bli hämtad av, som alltid, en trevlig man Mr. Godden. Han körde naturligtvis en Rover 75, mörk blå med ljus skinninredning, men hade numera svårigheter att ta sig in i bilar och ville därför sälja sin P4.

Bilen såg snygg ut på håll och renoveringen av chassit som utlovats var utan tvekan utförd med nya bitar både här och där samt bra dokumentation. På nära håll kunde jag se att lacken var amatörmässigt utförd och att de mörka fälten under midjelisten inte var lackade utan folierade. Folien hade släppt på ena sidan och riskerade att spricka. Skinnet i inredningen var väldigt torrt men ganska snyggt. I taket fanns lite fuktfläckar utefter kanterna. Windlacialisterna runt dörrar var slitna och de nya gummilisterna var dåligt limmade.

Jag tittade med dyster blick på Mr. Godden och han slog glatt av 6 000 kronor på priset.

Bilen gick fint men jag förstod inte varför han hela tiden hade så högt varv på motorn, han sa att det var viktigt??? Han berättade också att bränslemätaren visade fel och att jag måste tanka så fort den kom ner på 3/4 tank. Det visade sig att det stämde minsann. Efter att jag kört några mil med bilen så gjorde vi upp om affären. Bilen skulle jag hämta dagen efter när jag fått klart med min svenska försäkring.

Min tanke var alltså att köpa en hyfsad bil som jag kunde göra en rullande renovering på under några år.

Dagen efter köpet tog jag som förut tåget till Margate där Mr. Godden hämtade mig. Vi postade V5C dokumenten till Transportation authorities. Mr. Godden skänkte mig en



jumpstartare så jag kunde driva min gamla satellitnavigatör, plusjord ni vet. Bilen var ren både inne och ute och dessutom fulltankad. Vad skulle kunnat gå fel i det fina sommarvädet.

Jag hade studerat kartan en hel del och bestämde mig för motorväg M25 och att köra utanför London genom Darford crossing tunneln och senare via M11 norrut.

Jag förstod snart att det är en bra idé att inte få stopp på motorvägen runt London. Allt gick bra men strax efter jag passerat tunneln börjar bilen hacka och jag fick kvickt in på närmsta bensinmack för tankning. Bensinen räckte alltså inte mer än ca 20 mil, näja det var ju vad Mr. Godden varnat mig för. Färden fortsatte men nästa tankning fick göras redan efter 15 mil. Jag började bli lite nervös men bestämde mig för att ta mig så nära Immingham som möjligt.

Det blev lite sent och jag tog in på hotell i Grimsby bara några mil från Immingham. Ny tankning och senare på kvällen åkte jag runt i Immingham för att hitta DFDS båtläge. Frågade en väktare om jag kommit rätt men fick mest ovett och blev tillsagd att komma tillbaka efter kl ett på morgonen. Det här lät inte bra så jag körde till en annan gate, träffade en trevlig vakt som upplyste mig om att sommarturlista gäller så båten går inte den måndagen på morgonen.

Tillbaka till hotellet och fram med

datorn. Det visade sig att båten gick först nästa morgon tisdag och på den var jag bokad. Utmärkt. Gick sent till sängs och vaknade av att brandlarmet gick. Kände på rumsdörren, den var kall så jag öppnade den och kände rökluften. Jag ringde till receptionen

och dom hade inget märkt, men det hade brandkåren som kom några minuter senare. Tydligt ingen större brasa så vi behövde inte utrymma, tillbaka till sängen således.

Härligt, hela tisdagen fri så jag började planera att se mig omkring i området. Immingham är ganska trist så en tur runt i Grimsby blev första åtgärden. Rätt trevlig liten stad med fin fiskehamn och museum.

Vid lunch tid plockade jag fram datorn och upptäcker att jag inte längre var bokad på DFDS tisdag morgon utan i stället på fredag morgon. Efter några telefonsamtal förstod jag att det var kört och jag fick roa mig så gott det gick några dagar, det är ju inte så svårt.

Några mil sydväst om Grimsby finns marknadsstaden Louth. Trevlig att promenera i och P-vakterna brydde sig inte om att jag felparkerade med min gamla P4. Hittade en tygaffär där jag kunde köpa lite ulltyger till min hustru. Fortsatte till en intressant trädgård med minnen från kriget, woman RAF operational central med plotterbord och telefonväxel och mycket annat intressant.

Middag och B&B i Cleethorpes en väldigt trevlig liten stad med många bra restauranter och ett micro-bryggeri som serverade utmärkt öl. Stannade där till fredag då jag fick veta att min plats på DFDS båten inte var tillgänglig. Svenska myndigheter hade nämligen försökt att skicka ett 30 tal immigranter

vidare till England, men det gick inte England med på så de skickades raskt tillbaka till Sverige.

Det verkar att ha gått troll i min hemresa. Nåja man kan ha det sämre än i Cleethorpes med omgivning några dagar.

Ny information från DFDS jag var välkommen att åka med båten på måndag morgon kl 0400. Ett litet problem bara, båtlandet gick inte till Göteborg utan till Brevik i Norge där den låg en hel dag innan vi på natten till onsdag i krypfart seglade mot Göteborg. Resan tog inte 25 timmar utan drygt 40 timmar. Jag ingår numera inte precis i DFDS fan club.

Lärdomar inför och under resan. 30 dagarsförsäkringen kan inte beställas i förväg eftersom chassinummer måste anges och försäkringen skall betalas i förväg. Dvs. om jag inte vill ha den bil som jag lämnat uppgifter om så går det inte att ändra chassinumret till en annan bil på försäkringen. Jag måste teckna en ny. Lösningen blir att

Säljare och köpare måste precis som här i Sverige fylla i registreringshandlingar som i England kallas för V5C documents. Viktigt är att efter underskrift tillsammans posta handlingen till transportmyndigheten i England. Blir inte detta rätt så går det inte att registrera i Sverige. Lita inte på att säljaren vet vilken del som skall postas till myndigheten i England, det får man själv kontrollera.

Kvittot på köpet bör inte skrivas på baksidan av ett litet kuvert som säljaren gjorde i mitt fall. På hotellet fick jag skriva om det på rätt sätt, kopiera i två ex, åka tillbaka till säljaren och få det underskrivet igen.

Köpehandlingen skall innehålla säljarens och köparens namn, födelse- nummer samt adresser, bilens reg. nummer, chassinummer och pris samt skall undertecknas av parterna. Köparens exemplar skall sedan tillsammans med registreringshandlingar skickas till transportstyrelsen i Sverige. Mitt försök att behålla alla original-

helt på plats i hytter och på däck. Besked får du bara några timmar innan lastning. Hur kul som helst. Ta med en dator och kolla med jämna mellanrum om du finns med på fraktdlistan. Jag var bokad måndag natt och kom med veckan efter onsdag morgon.

Besiktningssprotokoll utfärdade i England gäller faktiskt även i Sverige så enbart registreringsbesiktning behövde göras.

Innan registreringsbesiktningen så måste strålkastarna bytas ut till lämpliga för högertrafik. Jag köpte Lucas från MG Center. Kanske inte bästa ljusbild men snygga att se på är dom.

Hastighetsmätare i miles blir inte godkända i Sverige om inte km. siffror är större än miles siffror. En skrotad hastighetsmätare i km/t fick jag tag på men tyvärr till en Rover 90 så den stämde inte med utväxlingen på bakaxeln som för övrigt var utbytt till en Range Rover axel med lägre utväxling. Lösningen blev att notera hastig-



kontakta försäkringsbolaget innan och göra upp med dem att jag ringer när jag bestämt mig för vilken bil jag vill ha, sätta in pengarna ca 1750 kronor på försäkringsbolagets konto, göra en skärmdump och kopiera den till ett mail som skickas till försäkringshandläggaren som förhoppningsvis finns på plats och i sin tur skickar en kopia via mail på försäkringsbrevet till mig. Den här proceduren tar ca två veckodagar ej lördag, söndag, eller helgdag.

handlingar och skicka PDF- kopior i färg till transportstyrelsen godtogs inte. Original skulle det vara.

Registreringsbesiktningen i Varberg krävde också originalhandlingar. Hur tokiga får dom vara egentligen. Nåja det ordnade sig till sist.

Bokningen på DFDS RoRo fartyg måste göras i tid, en till två veckor i förväg via ett dokument som du får efter att ha pratat med DFDS i Immingham. Om du får åka med beror

heter med GPS och överföra data till photoshop och trixa fram en mätarskala som stämmer i rätt storlek. Att byta den i instrumentet är enkelt.

Slutligen, vad var det som gjorde att jag behövde tanka stup i kvarten? Jo efter ett antal timmars letande upptäckte jag att de mässingsrör som satt lödda i tankarmaturen och går ner i tanken spruckit längsled. Dvs. när tankvolymen kom ner till ca 3/4 tank så sög pumpen luft tillsammans med

bränslet, motorn hackade, spikade och stannade ibland för att åter starta efter 10-15 sekunder.

Lösning blev, byta mässingsröret mot en slang i nitrilgummi som tål att ligga i bensin och sätta ett filter på den.

Att motorn stannade allt oftare då och då berodde på att en kondensator i den nya pumpen låg mot jord och när pumpen blev varm så kortslöt kondensatorn. Lösningen blev att

flytta kondensatorn en cm bort från gods och göra om fästet till pumpens bakelitkåpa.

Tänk på att bilar i England inte är bättre än i Sverige, förmodligen till och med sämre.

Höga priser innebär inte alls att bilen är bättre, bara att ägaren tycker den är finare än grannens.

Visst finns det massor att göra på och med vår bil men både hustru Gerd och jag har kul och bilen kommer nog

så småningom att bli hyfsat bra.

Om du planerar att göra en importresa, tro inte att det är billigt, men trevligt är det med många fina intryck och upplevelser. Passa på när vädret är hyfsat och innan Brexit för hur det går sedan vete sjutton. Lycka till i alla fall

*Björn Wennerberg*

---

## BRITISH MOTOR MEET I KARLSBORG

Hans Örtlund har tidigare ansvarat för British Motor Meet. Hans har lämnat över till Magdalena Lidenfors som skall ansvara för träffen.

I år är British Motor Meet den 12 augusti 2017. Träffen hölls första gången förra året i Karlsborg, på fästningen, och det är en fantastisk träff i en för bilträffar unik miljö.

Magdalena säger till Skaraborgs Allehanda att hon har börjat planera och funderar på att utöka med fler matställen och fler utställare som kan locka fler, som kvinnor och familjer.

Roverklubben får tacka för att Hans Örtlund har kört igång British Motor Meet först i Hjo och nuförtiden i Karlsborg och önskar Magdalena lycka till.

Det finns mer information om träffen på Roverklubbens hemsida och på



<http://www.britishmotormeet.se>

---

## NAYLOR TF 1700 IGEN

I Roverbladet 104 fanns det en liten artikel om Naylor TF 1700 som Austin Rover bl.a. levererade motorn till.

På NEC Classic Car Show i november 2016 har Gunnar Ahlqvist träffat en av upphovsmännen David Naylor, till vänster på bilden. David och hans bror drev för många år sedan Naylor Bros. Ltd i Shipley nordväst om staden Leeds. Då sålde man reservdelar till MG T-types (1946-1954), sedermera sålt till Moss Motors Ltd, och drev även bilverkstad.

Bilden är tagen med blix, så färgen på den röda bilen är väldigt gul i tonen.

Mannen till höger på bilden är ägaren till just denna "Naylor TF 1700".

*Gunnar Ahlqvist*



# England igen

Jag och min svåger åkte som vanligt till England för att besöka NEC Classic Car Show i Birmingham.

Första dagen hade vi även tänkt att besöka motorcykelmuseet som vi även besökte 2013 men vi valde efter att rest många timmar att gå på pub istället för att äta fish and chips.

Vi hade bokat hotell precis vid flygplatsen så det var nära till utställningen.

Känslan, att gå in på mässan och veta att man skall få se och uppleva mycket och att man troligen inte hinner se allt, är härlig. Väl inne på mässan stötte vi på svenska Rovermobilitatis, vilket är ett under bland alla dessa människor.

I förra numret av Roverbladet finns en beskrivning av En Naylor TF 1700. När jag och min svåger passerade Naylor's monter så stötte vi på Gunnar som stod och pratade med en av grundarna till företaget som producerade Naylor TF 1700. Se sidan 13. När man går så mycket som man gör på utställningen så är det bra att man tagit med sig sina bekvämaste skor. I år hade jag skaffat stötdämpande innersulor till mina skor.

När vi väl kom till Roverklubbarna så blev vi väl emottagna. En av de som stod i Rover P6 Owners Club undrade om alla män i Sverige heter Anders. Anders Palmqvist och troligen Anders Lofström hade varit där före mig.

Rover P6 Owners Club visade bl.a upp en Rover P6 VIP. Rover P6 VIP byggdes som de sista Rover P6 innan produktionen av P6an stoppades.

VIP utrustades med all utrustning bl.a. luftkonditionering, stereo, servo-styrning och bakre säkerhetsbälten. P6 VIP producerades i två färger: Brasilia Brown och Platinum Silver. Bilarna såldes utan extra kostnad, dvs samma pris som standard P6. De sista Rover P6 VIP byggdes i maj 1976

Rover P4 Drivers Guild visade upp några fantastiskt fina Rover P4.

Rover 75 klubben (75 ZT Entusiasts) visade upp Rover 75 som såg ut som nya.

Rover 800 och 200/400 klubben var även på plats och visade upp väldigt fina bilar. Rover 800 klubben hade dock bara MK 1 av Rover 800.

Rover Sport Register visade upp många fina Rovers av olika modeller bl.a. en fantastiskt fin Rover 90 Mulliner drop head coupe och en Rover Speed Twelve Sports Tourer från 1936 som en gång tävlat i RAC-rallyt. Rover speed twelve sports tourer har en 4 cylindrig motor på 1496 cc. På bilden syns även en känd motorjournalist från *P4 Drivers Guild* tidningen *Practical Classics*, Sam



*Rover P6 VIP i P6 Rover Owners Club*

Glover. Rovers Sport Register visade naturligtvis även upp en Rover cykel.

Det är väl tur att man har en begränsad ekonomi för annars vore man medlem i alla Roverklubbar som finns. Det finns även en del på utställningen som säljer allt möjligt och som tur är så köper man bara det man verkligen behöver.

Jag gick som vanligt runt på utställningen med ett stort leende och man känner sig glad. När man ser alla dessa fina bilar och motorcyklar, träffar de som sköter om sina bilar gör det gott för själen och gör att vintermörkret inte känns så långt tills man kan ta fram sina egna Rovers.

Att man har ett mycket trevligt resesällskap gör att resan blir fantasiskt kul och att man alltid ser fram emot nästa år.

Vi gick in i en av Triumphklubbarnas monter. De ställde ut en Triumph som klubben hjälpt till att renovera då ägaren var terminalt sjuk. En kort tid innan ägaren gick bort kunde han köra med sin bil igen.

Det finns så många olika berättelser om bilar, människor och händelser att det är svårt att tröttna på denna utställning.

Det finns så otrolig mycket att beskåda på NEC. Givetvis skall jag åka dit även nästa gång.

*Anders Albihn*



*Rover SD1 Club*



*The Rover 800 Owners Club*



*The Rover 200 & 400 Owners Club*



*75 ZT Entusiasts*



*The Rover P6 Club*



*Rover Speed Twelve Sports Touren från 1936*



*Rover 90 Mulliner drop head coupe*



*Inte bara Rover på NEC (Bild Dan Lidberg)*

# The Heritage Motor Center

Ett av målen för min och min svågers resa till England var att återse The Heritage Motor Centre i Gaydon som hade byggts ut. Vi var där senast 2013 och hade då en rätt seg resa från Birmingham till Gaydon. Denna gången tog vi tåg från NEC till Leamington Spa och tog sen en taxi hela vägen till museet.

Väl på museet så mötte vi samma Rovernobilitatis som vi mötte på NEC. Museet är utbyggt med ytterligare en hall. Nedervåningen i den nya byggnaden var mer som ett kattpensionat (Jaguar) och på ovanvåningen stod en massa unika Roverbilar och andra engelska skönheter.

Det stod en Roverprototyp från 1966, som Radford gjort med smeknamnet, Gladys som var tänkt att ersätta Alvis 3-litre TF modell. Prototypen var från början tänkt som Alvis GTS men baserar sig på ett P6 chassi och P6 delar. "Gladys" designades av David Bache. Radford har tidigare gjort karosser och även i modern tid "stylat" en Mini Cooper, 1275 S.

En Road Rover visades upp. Denna hade jag inte sett innan. Road Rover skapades 1948 då man trodde det fanns en marknad för en "Station Wagon". Höga kostnader för att bygga karosserna och skatter stoppade projektet.

Prototypen av Road Rover är baserad på ett kortat P4 chassi och den var bakhjulsdriven. Det byggdes 12 eller 13 prototyper. Spencer Wilks köpte prototyp nr 9 till sig själv och han använde denna på sina ägor på Isle of Islay, Skottland. 1965 kom idén om Range Rover. Resten är väl, som man säger, historia.

I övrigt så finns det bilar med kunglig anknytning och premiärministrars bilar. Anders Palmqvist berättade att bilar med en blå lampa framtill var kungliga. Inget blått blod men blått ljus.

För oss som även är förälskade i Rover 800 så fanns även den första producerade Rover 800 på plats. En Rover 825 byggd 1986.

Det går bl.a. att beskåda den sista MGB från 1980, den sista Morris Ital Estate och den sista Triumph Acclaim från 1984. Conceptbilen Rover CCV visades upp. Förslagan till Rover 800.



*Radford / Rover / Alvis GTS*

Vi såg även utställningen som visades i den ursprungliga byggnaden. Rovers turbinbilar och mycket annat. Som vanligt så går tiden fort när man har roligt och plötsligt så satt vi på tåget till London.

Ett problem dök upp under resan. När man går in på en pub och beställer en bitter så verkar det som att bitter inte existerar längre. Det var bättre förr.

Sista dagen promenerade vi från Pread street i London till Liverpool Street station. Vi passerade Leicester square och Picadilly Cirkus och hälsade på "Nisse på pinnen". Lagom

trötta i benen så satt vi oss på flyget hem. Väl hemma så tog min svåger och körde min Rover 75 till English Car Care för service nere i Skåne.

*Anders Albihn*



*Nisse på pinnen*



*Road Rover sedd från aktern*



*Rover 14 Streamline 1936*



*Sista Triumphen från 1984*



*Sista MGB från 1980*



*Sista Morris Ital Estate från 1983*

*Överst Road Rover*

*Mitten Rover Meteor 1930*

*Nederst är den första Rover 800 från 1986*



# Rover Club of Sweden 30 år – ”still Roving around”

## Bengt Alfredssons fantastiska beskrivning om Roverklubbens historia fortsätter. Denna gång endast om Roverbladet

Minnesgoda läsare kommer håga att den ofta senfärdige artikelförfattaren inte skrivit något om Roverbladet under åren 1996-2000. Alltså kommer de raderna nedan istället – lätt försenade. Däremot kommer den sista delen av artikelserien, om åren 2001 tom 2005, inte att publiceras förrän i nästa Roverblad (under våren 2007). Kanske är det artikelförfattarens metod att göra ”nutiden” mer ”historisk” – vem vet? Under tiden kan du kanske plocka fram några gamla Roverblad och läsa om dem. Det är ganska trevligt och ibland lärorikt – tro mig!

### Roverbladet 1996:

”Made in Skåne” fortsatte att gälla för Roverbladet – men som vanligt tryckt på Åland. Denna vinnande kombination, med Carl-Gustaf Olsson som chefsredaktör, gäller för övrigt än idag. Den står för en klubbtidning med varierat innehåll, bra layout, utmärkt tryck på behagligt papper. Inte många klubbar, med såpass få medlemmar som RCoS, kan visa upp något liknande. Nog med skryt – under 1996 fanns det självklart en hel del skrivet om klubbens 10-årsjubileum på Bäckaskogs slott. I Roverbladet nr 22 fanns det tom en artikel på danska av Torbjörn Vitting (då ordförande i danska Roverklubben) och i nr 23 hade John Divall (P6 Owners Club) skrivit utförligt på engelska – det är nyttigt med ett internationellt perspektiv på RCoS



*En fin dansk 3500 i Bäckaskog.*

aktiviteter! I nr 22 fanns det f.ö. fler artiklar om jubileet i Bäckaskog, samt en hel del bilder.

Några riktigt trevliga artiklar i nr 21 är Thomas Blomgrens och Jan Thorens personligt skrivna berättelser om hur ”de blev med Rover” – i Thomas fall en 3-Litre och i Jans fall en P4. Lite kul är att Jans Rover 100 nyligen genomgått en synnerligen väl utförd renovering – det är bara dumt att stressa arbetet på en Rover! I nr 21 finns också Olof Neergaards presentation av nya Rover 200 och provkörning av nya Rover 400 – det blev mycket beröm för den utmärkta K-motorn! Det är kanske dags

att inhandla ett välskött exemplar av vad som redan är ”en lätt historisk bil”? En Rover 216 eller tom en Rover går att köpa till ett vettigt pris och är en både körglad och användbar bil.

I nr 22 följde Olof upp detta med fler

Rover-nyheter – provkörning av nya Rover 825 KV6 resulterade i mer beröm. Kanske borde mitt garage innehålla en sådan också - eller kanske inte (det är ju redan överfullt)!

Olof Neergaard har under åren lopp skrivit massor av initierade och läsvärda artiklar i Roverbladet. Olof har, som professionell journalist, varit inbjuden till internationella pressvisningar och har vid något tillfälle tom publicerat material i Roverbladet före de ”stora tidningarna” skrivit om samma sak!. Tur för oss att Olof är klubbmedlem. Bo Arnholm (”Mr Webmaster”) skrev i nr 22 dels en uttömmande artikel om hemsidan och Internet och dels om hur det är att vara nybliven ägare till en ”sprillans” Rover 214 (dvs intressant men inte helt problemfritt). De som tycker att Rovers standardsortiment varit för ”segt” kunde slutligen i nr 22 blåsa bort dammet genom att läsa ”Med jetdriven P4 i 230 knutar”!

Ola Lundblad (dåvarande ordförande) har ofta skrivit artiklar, både



*Några medlemmar har redan satsat på Rover 25*

initierade tekniska sådana samt en hel del annat, alltid med en nypa ironi och en stor portion humor.

I nr 23 var Ola ovanligt aktiv. Anledningen till artikeln "Blod Svett och Dårar, eller Vem Tog Skylten" (jo – det var undertecknad) kommer jag aldrig att glömma! Bo Arnholm hade, mycket generöst, skänkt klubben hela sin samling av delar från ett antal skrotade P6:or. Vi talar om några ton med grejer! En kulen januaridag rullade en karavan med kombi- och skåpbilar samt täckta släpkärror mot Göteborg. I Kumla behövde vi tanka. Vid avfärd gick min bil ovanligt trögt och lät konstigt – efter att ha bänt loss en två meter stor reklamskylt med vidhängande betongklump som "hamnat under släpet" gick det mycket lättare. Skamsset bad jag mackpersonalen om ursäkt, men undviker fortfarande instinktivt denna Statoilmack – "bad vibrations". Alla grejorna såldes (med intäkterna till RCoS) vid ett antal tillfällen – i nr 23



*Fiat! Ett värdigt transportmedel för Englandsresenärer?*

berättas bli om "Swapmeet 1996" samt i nr 24 "Auktion hos Acke" i Åkerby. Åtskilliga av delarna håller idag ett antal Rover rullande – undra om ägarna ibland sänder en tacksamhetens tanke till Bo Arnholm som med stor möda skruvade loss allt.

I Roverbladet nr 24 är det dags för provkörning av Rover 214Si. Sportiga vägegenskaper men lite surrig motor var några av testlagets åsikter. I samma nr har Olof Neergaard skrivit om en (det finns bara en) Rover P5 Cabriolet – naturligtvis den som Georg Hansson en gång lät beställa. Nu åter renoverad till fint skick (bilen finns idag i Australien – som Richard Arbrink personligen konstaterat).

Förutom många tekniksidor (om AC i P6 samt om oljor och kamaxlar) påbörjade Ola Lundblad en artikelserie



*Roverägare spanar alltid efter något "bra-att-ha"!*

för "kalenderbitare". "Rover i Sverige" handlade om registreringsstatistik från några av de äldsta (Rover MC 1919 och Rover 9/20HP Tourer) tom P4 1964.

#### **Roverbladet 1997:**

Detta år inleddes med nr 25 där "Rover i Sverige" nu handlade om P5 från 1959 samt P6 tom 1977 – inte alls bara statistik

utan också mycket annan intressant information.

Olas Tekniksidor i detta nr behandlade service på V8-motorer samt fjädrar SD1 (om vilka det kan sägas förvånansvärt mycket). Dessutom skrev Ola en artikel om Janspeed SD1 Turbo – en attan så kvick bil som var flera år före Vitessen (undra hur få / många som konverterades).

I nr 25 fanns det också mycket Roverhistoria. Om inte "Med Rover genom Krig och Fred" intresserade gick det att läsa om tävlingshistoria med Rover Vitese eller historien om

Rovers "P-beteckningar" – allt är inte så självklart som det verkar! Dessutom rapporterade Carl-Gustaf Olsson och Anders Palmqvist från sin höstliga "Roverresa" i England, vilken de "valde" att göra i en Fiat.



*Om du ändå tycker att 2,5 liters KV6 är för klen – montera en Isotta-Franchini!*

Själv har jag företagit fyra trevliga Englandsresor i Fiat (ett bilmärke som dock en del engelsmän hävdar att står för "Fix It Again Tony", vad de nu kan avse med det?).

Roverbladet nr 26 täckte ett brett spektrum – från ett djuplodande test av dammvippor (där strutsfjäder verkade bli klart "bästa köp") till en artikel om "små Rover – skala 1:43. Ola Lundblads artikelserie "Rover i

tänkvärda tankar om detta alltid aktuella ämne.

Dessutom presenterades något unikt i nr 27 – resultatet av en mycket grundlig medlemsenkät (mig veterligen har RCoS inte gjort någon sådan varken tidigare eller senare). 63 medlemmar (av 340 tillfrågade) svarade – det lär vara en ganska bra siffra, enligt de som är proffs på enkäter. Utan att relatera alla frågor (fler än 20) svara

om Dutten" (eller hur en Rover 2000TC kan "skapa" en ordförande i RCoS). Serien "Renoveringsdax" fortsatte och bland tekniksidorna behandlades bromsrenovering bak på P6:or, samt div tänkbara elproblem på en SD1 (om vilket det f ö finns en hel handbok skriven).

#### **Roverbladet 1998:**

På omslaget till nr 29 fanns en svart Rover P3 med udda registreringsplåt och på sidan 23 kunde man läsa om den indiska familjen Mukherjee som ägt sin Rover 75 Six Light Saloon i tre generationer! Farfar köpte den 1948, året efter att Indien blev självständigt - visst ger det lite historiskt perspektiv, eller hur? Den har alltid varit familjens favoritbil (bland ett 50-tal andra under årens lopp) och inga problem av betydelse har uppstått på 50 år och ca 80 000 km – typiskt Rover alltså! På tal om Indien skrev Rebecca och Torbjörn om sin lilla "tripp" 1997 med Range Rover från Sverige till



*Eskilstuna 1999 – sista året RCoS var med?*

Sverige" avslutades med Rover SD1. Ola informerade om att det 1996 fanns 186 st SD1 av årsmodell 1978 – undra hur många av dessa som finns kvar idag (jag har skrotat två 78:or sedan dess)? Ville man läsa om mer ovanliga Rover hade Scott Richmond från Australien (kanske känd för en del medlemmar som "Scotts Old Auto Rubber") skrivit om sin 1970 P6B Estate (vardagsmat för de medlemmar som heter Carl Gustaf Olsson). Tekniksidorerna i nr 26 handlade bl a om bromssystem och insugsskrammel från 2000SC, medan det i nr 27 avhandlades ventilspel och kamtider P4, samt tändstift och kylsystem – de som är vetgiriga läser Roverbladet!

Nr 27 handlade också mycket om talet 16 (dvs 4x4 eller kanske bättre uttryckt Land Rover och Range Rover). Dessutom påbörjade Ola artikelserien "Renoveringsdax" – med många

samtliga 63 "att medlemskapet i RCoS ger utbyte för medlemsavgiften" (100% !!!) samt gav Roverbladet en genomsnittspoäng på 6,82 (av maximalt 10 möjliga) – här önskades genomgående fler tekniska artiklar.

"Julnumret" - dvs nr 28 pryddes av en vackert röd inredning i en Rover 200 BRM (enligt uppgift byggd i endast 200 ex). Fler ovanliga nya Rover-varianten avhandlades i en artikel av Olof Neergaard, från Bilsalongen i Frankfurt. Har någon medlem t ex kört en Rover 425, med 2,5 liters KV6 motor? På tal om ovanliga bilar skrev jag själv några sidor om min Range Rover Carawagon (en av ca 12 st byggda) och i detta Roverblad fanns mycket artiklar och info om just Range Rover. Övrigt läsvärt i detta nr var "Rovetur i England" där Richard Arbrink bl a hade varit på träningsläger i Yorkshire för att öva terrängkörning i Discovery samt Ola Lundblads "Sagan

Pakistan (via Turkiet och Iran) – det var en minst sagt äventyrlig resa som slutade med att de donerade sin (nu ganska trötta Range) till Pakistanska staten! Själv fortsatte jag att skriva om min Range Rover Carawagon som "bara" har varit T&R Sydafrika (fast det var i dess "ungdom" – i mitten på det glada 70-talet). För övrigt kunde man läsa om Rover Scarab (en projektbil som aldrig blev av), Rovers turbinbilar (som inte heller blev av) eller om den något modernare 620SDI (som blev av i allra högsta grad). Tekniksidorerna behandlade bl a förgasare och katalysatorer.

Nr 30 hade en artikel om den mångfaldigt prisbelönta K-motorn

från Rover, författad av Bosse Andersson. Nu kan vi, åtta år senare, konstatera att Bosses beröm fortfarande är befoget – förutsatt att du sköter din motor vad gäller byte av olja och kamrem samt framförallt inte slarvar med kylvätskan (då kan du få en hög dyrt skrot)! Dessutom berättade Sivert Hiljemark (en av männen bakom K-motorn) om sina år på Rover, medan jag själv hävdade att Rover var nästan okänt i Sverige 1944. Det gick också att läsa om Sveriges äldsta Rover (en 6 Hp från 1906 eller om den



*British Car Meet på Öland år 2000 – en vacker Armstrong Siddeley!*

nyaste Rovern (den som ännu knappt fanns men snart skulle komma att döpas till Rover 75) – tala om innehållsmässig spännvidd! "Olas teknikhörna" behandlade både styrdämpare och instrument och lessnade man på det tekniska kunde man åka med Kalle Borg till Beaulieu för 3 995:- riksdaler.

Då vi hunnit till Roverbladet nr 31 hävdade Jan E Jern att Rover var ett okänt bilmärke i Sverige även 1945, men redan 1946 blev det ordning på den saken! Ulf Bergman skrev en kul artikel om sin SD1 "Roger" – en något lynnig bil som dock blev högt älskad i familjen (kanske bor Roger fortfarande kvar). Annars skrevs det om däckval till Rover 620 ti och om Rovers bekymmersamma försäljningsläge men sannolikt ljusa framtid (tur att ingen visste då hur det skulle sluta).

I julnumret nr 32 presenterade Olof Neergaard dels den nya och efterlängtdade Rover 75 (samma år som Rover P4 fyllde 50) och dels nya LR Discovery, förutom ett reportage om "Specialbilar" från bilmässan i Birmingham. Dessutom presentation av "nya Rover 3500" – kanske skall tilläggas att det var en kopia från Motor 1978, då SD1 var ny i Sverige!

I detta Roverblad fanns också en sammanfattning av brittisk bilindustri under åren 1896 tom 1998 – otroligt händelserikt när man ser det komprimerat! Och från "Västfronten något helt nytt" där Bo Arnholm rapporterar

om UBCC i Göteborg – den "sammanlutning" av brittiska bilklubbar som sedan dess har åstadkommit bl a British Car Week! Dessutom har idén spritt sig till södra Sverige med "UBCC South" (när skall vi i Mälardalen/Stockholm lyckas ta initiativet till ett liknande framgångsprojekt?).

#### **Roverbladet 1999:**

I nr 33 var det dags – Olof Neergaard provkör nya Rover 75 i Spanien! På omslaget en solig bil(d) i Primrose Yellow - min favoritfärg (om jag fått välja fritt). Olof, liksom alla vi andra därefter, imponerades av kombinationen av säkra vägegenskaper och hög komfort – utan att det blev tråkigt. Olof hittade inte så mycket att klaga på, förutom mugghållarna fram. Själv klagar jag inte ens på dem (vilket kanske beror på att de sällan används). Bo Arnholm fyllde i med artikeln "Rover i uppförslut", där dåvarande VD:n Bernd Pischetsrieder slutade, främst pga Rovers stora förluster.

Mer läsbart i nr 33 var Jan Möllers berättelse om vad som kan hända om det "trillar ner en GM small block motor i din Range Rover". Det är imponerande att se Jans outröttliga envishet med att få till den optimala Range Rovern – han har lagt ner massor med möda och vill nog egentligen inte bli 100% färdig (allt kan ständigt förbättras).

Jan E Jern berättade däremot om hur han köpte en skottkärra och fick en Rover 2200TC på köpet – eller var det tvärt om? Sommar 1999 och nr 34 dunsade ner i brevlådan och nu hade Jan Jern varit framme igen – denna gång med en sammanfattande artikel om Rovers bakgrund och tidiga historia (där fick jag lära mig en del som jag inte visste innan). Och nu började dessutom Bengt Eklinds artikelserie om "Den engelska bilindustrin" – dvs både Rover och många av de andra märken som funnits (samt i några få fall fortfarande finns kvar). Bengt, som under många år arbetade inom det svenska dotterbolaget (BMC Sverige AB och allt vad det tidigare och senare haft för namn) berättade på ett humoristiskt sätt en "inside story" som nog få av oss tidigare känt till. Artikelserien var verkligen läsvärd och fortsatte en bit in på år 2000. Annat att läsa om i nr 34 var Göteborgs nya Bilmuseum – Auto Collection! En skapelse av den hängivne sportbilsentusiasten Lars-Göran Itskowitz – nu tyvärr stängt och samlingen splittrad och såld. Och tyvärr missade jag att se

denna samling i tid! Sensmoral – skjut aldrig upp något roligt utan gör det idag (tråkiga saker är helt ok att missa)! En som följde dessa goda principer var Fredrik Wallerius, som i nr 34 berättade om hur han åkte till Gävle i sin SD1 med automatlåda och sedan åkte hem i samma bil – fast nu utbytt till manuell låda! Ett vågat äventyr tyckte Fredrik, men med ett lyckligt slut!

Nr 35 visade Lars Wellanders mycket fina Rover P4 – absolut första Rover över Öresundsbron - som ännu inte var helt klar! Anledningen var att det var "taklagsfest" för de som varit "inblandade" i brobygget. I samma nr skrev Olof Neergaard ett reportage om Kent Bodin i Uddevalla – en man som

tack vare sin verksamhet hållit (och håller) massor med Rover (och andra brittiska ädlingar) rullande genom att fixa fram reservdelar – snabbt och korrekt. Att Kent dessutom själv är Roverentusiast gör det hela ändå bättre – ring honom om du behöver en reservdel! Annars var nr 35 välfyllt med sommarens träffreportage – bl a det sista någonsin (???)

från Eskilstuna, eftersom arrangörerna blivit stenhårda på 30-årsgränsen, vilket är ohanterligt för vår klubb, som också välkomnar nya Rover!

I nr 36 (julnumret) fanns en provkörning och jämförelse mellan Rover 75 (1999) och Rover 75 (1956) – undrar du vilken som "vann"? Olof Neergaard gav inget klart svar på den frågan – en god Roverentusiast bör ha minst en av varje, för att vara på den säkra sidan. Bengt Eklinds intressanta artikelserie hade detta avsnitt rubriken "Nedgången går vidare" och kändes det deprimerande kunde du muntra upp dig med "Ola Lundblads Julskräror" – klart underhållande! Ola var detta Roverblad en mycket aktiv skribent och bland hans "Tekniksidor" gick det att läsa om vinterservice, topplock

Rover 2000/2200TC, insprutning samt "Engelska Sjukan" (hoppсан – det sista handlade visst om kroniskt sjuka, men lyckliga bilägare). Ja – detta var slutet på Roverbladets 1900-tal!

#### **Roverbladet 2000:**

Ett nytt årtusende och ett nytt Roverblad – nr 37! Bengt Eklinds historia om "Den Engelska Bilindustrin" fortsatte. Och den verkliga historien pågår ju i högsta grad fortfarande – kommer MG att åter byggas i Longbridge, vem köper Aston Martin, kommer Ford att sälja Jaguar / Land Rover, osv – bilvärlden står aldrig still!

Olas Julskräror fortsatte nu som



*I brist på bärbar dator...*

"Olas Vårskräror" medan tekniksidan behandlade bl a tappade hjul och vacuum i bensintanken. Årsmötet 2000 planerades till Göteborg med delvis gemensamma aktiviteter med British Car Week, men inte kom jag dit trots att min SD1 stod färdigpackad i garaget! Min erfarenhet av den missade resan är följande! När du är säker på att det är startmotorn som "heldött" – kolla automatlådans "inhibitor switch" först – det gjorde tyvärr inte jag!

Peter Bäckström skrev ett trevligt träffreportage från British Car Meet på Öland sommaren 1999 (och dit kom jag faktiskt – fast inte förrän augusti 2000)!

I nr 38 gick det förstås att läsa mycket om arrangemanget i Göteborg – sällan har Västsverige sett så många

brittiska bilar samtidigt! En kort men kul artikel fanns tack vare två riktiga Rover-entusiaster – Alf-Göran Nilsson som kört 125 000 mil med Rover (fördelat på sex olika bilar) samt Assar Ågren i Strömsund med drygt 80 000 mil – detta med samma Rover P6 (se fö min artikel "...värt en omväg" i Roverbladet nr 63)! En annan ovanlig historia hette "En Viking i vått..." berättad av Hans Mickos – det är få P5:or som gjort en sådan djupdykning! Teknikområdet i detta nr innebar en synnerligen noggrann genomgång av de flesta aspekter på något vi alla behöver (utom "Rulle" och hans polare) – nämligen bensin!

September år 2000 innehöll

Roverbladet nr 39 många reportage från sommarens träffar - Öland, Båstad, Tjolöholm. Dessutom fanns Richard Arbrinks bilder från Rover Sport Registers "Rover Millennium Rally" vid Duxford – själv fick han pris som den som åkt längst (2 200km i en 2200TC – what an incident)! En annan passande titel var "Det oundvikliga slutet" – som var sista delen på Bengt Eklinds artikelserie och som innebar att Olle Olsson Bilimport AB 1978 tog över all import från British Leyland. Och

som vi alla vet innebar det "ett stort mörker" för Rover i Sverige under många år. Mindre mörkt såg det ut för Rover 45 i Olof Neergaards provkörningsrapport – både motor, vägegenskaper, komfort och inredning hade uppenbarligen förbättrats från gamla Rover 400.

Fredrik Wallerius berättade sedan

om hur han köpte just en Rover Forty-five, men ändå åkte T&R Italien i sin SD1.

Även år 2000 lackade det mot jul och Roverbladet nr 40 som bl a innehöll en jultävling. I samma nr var Bertil Tenland aktiv och berättade dels om sin och Anders Lofströms Engelsresa och dels om hur man kör mer miljövänligt i en Rover 2200TC. Det senaste är ett intressant ämne, som kanske vi gammelbilsägare borde ägna ändå mer uppmärksamhet. Bertil monterade brytarlöst tändsystem samt katalysator. Allt verkar ha gått bra och CO-halten hamnade på 1,1% - mycket bra för en äldre bil. Många av oss var ännu lite omtumlade av BMW:s beslut att dra sig ur Rover, men det verkade som de nya ägarna bakom nu fristående MG-

Rover visste vad de gjorde. Om detta skrevs en lång artikel i nr 40 av "Fd BMW kund"!

Ola Lundblad ägnade tre välskrivna A4-sidor åt att övertyga sig själv varför han plötsligt börjat köra Jaguar XJ6 - själv tror jag att han uppskattade lite omväxling (inget ont om Jaguar och bilen är dessutom såld sedan länge).

I detta välfyllda Roverblad gick det också att läsa om Rovers Rally-verksamhet, med Rover 3-Litre, under tidigt 60-tal. Eller om en P4 som gått 58 600 (svenska) mil som bruksbil under tolv år (idag har den antagligen gått 30 000 mil till, eftersom ägaren hade bestämt att använda den till pensioneringen - ja, inte bilens utan sin egen). Det fanns ytterligare en hel del läsvärt i nr 40, men det får du leta upp själv i dina gamla Roverblad - om det nu till



— Visst såg jag det röda ljustet. Jag sa just till min väninna här, att tänk vad det lyste upp i grådiset.

äventyrs finns någon läsare som fortfarande är vaken efter att ha läst alla dessa rader?

*Och den långgrandige heter som vanligt - Bengt Alfredson*

## Katalysator till P6 – går det?

Artikel skriven av Bertil Tenland som publicerades i Roverbladet nr 40

Att vi gammelbilsägare har ögonen på oss har tidigare påpekats i MHRF meddelanden. Oftast brukar våra bilar vara i gott skick med rätt inställda förgasare och tändning – väl?

Kan vi göra något mer? I förekommande fall kanske montera en modernare motor. Om man nu inte vill göra något så avancerat (och kostsamt) finns det två saker som direkt minskar utsläppen.

1 Montera elektroniskt tändsystem  
2 Montera katalysator  
Styrelsen i Roverklubben diskuterade hur vi skulle prova detta på en bil i klubben. Fanns det någon lämplig bil att tillgå?

Min bror hade en 2200TC till salu. Den köpte jag (mest för att jag gillade den röda inredningen). Det visade sig att bilen inte var så bra som vi trodde. Dålig kompression i två cylindrar gjorde att vi behövde hitta en bättre motor. Ordf. Bo hade redan lovat hjälpa till med montering av katalysatorn. Nu var jag också i behov av hjälp för att finna en lämplig motor och montera denna.

En rostig donatorbil fanns till salu i Höllviken (det ska tilläggas att alla

arbeten och affärer med denna bil skedde i Skåne och själv bor jag norr om Uppsala).

Bo hjälpte mig att ta motor och låda från donatorbilen och montera dessa i



min bil. När allt var färdigt hämtade jag katalysatorbilen från verkstadsskolan i Klippan i mitten av maj. Jag körde mer eller mindre direkt till Årsmötet i Göteborg. Bilen var nybesiktigad och hade fått en ny svensk (?) katalysator.

Eftersom den hade en motor från en bil som jag inte tidigare kört kan jag inte uttala mig om skillnaden efter katalysatormonteringen, men jämfört med den tidigare motorn går denna bättre (med sin bättre kompression rätt naturligt).

När jag kom hem med bilen köpte och monterade jag Lumenition tändning. Resultatet var, vilket var väntat, att tomgången ökade och motorn gick jämnare. Vid en nyligen gjord mätning av CO halten var den 1,1.

Jag hade tidigare i höst en återtändning av bränsle när tändningen lade av. Jag hade nämligen kört med en defekt generator utan att upptäcka det. När batteri-strömmen blev för låg lade motorn av, men återtände när jag vred av ljuset – PANG!

Vi har inte modifierat topplocket. Jag tankar 95 oktan blyfritt och varvar inte över 3000 rpm. Har nu kört 300 mil utan problem.

Inga spikningar.

Det Lumenitionsystem jag köpte var med induktiv sensor och kostade 1 250 kr med moms (maj 2000). För en del bilar finns ett annat system med separat förstärkare. Det kostar lite mer.

*Bertil*

# En weekend i Danmark

En solig fredagseftermiddag den 19 augusti rattades det över Öresundsbron för en förväntande spännande bilhelg i Danmark.

Det skulle göras besök på två olika bilträffar på för mig ökända platser. Bed & Breakfast hade bokats i förväg och fint väder det också.

Bilen för resan skulle ha varit en Vauxhall Victor men p.g.a. ett problem med bromsservot och svårhittade delar fick man åka reservbilen istället, Bentley Turbo R fick duga.



Första natten tillbringades på Jylland (Skive kommune) på en liten Bed & Breakfast på landet som var bara fem minuter från den första bilträffen. Välkomstdryck i form av lokalbryggt öl fick man vid ankomst vilket hjälpte att man sov gott hela natten. Trots att det bara var två andra gäster och vi, hade det dukats morgonmad till ett helt regemente inklusive nylagad omelett med ägg från gårdshöns och husets egengjord "love schnaps" vilket mitt sällskap tyckte var en bra start till dagen.

Spøttrup middelalderborg var träffpunkt för dagens bilträff MIGB (made in Great Britain). Alla bilar tillverkade i Storbritannien var välkomna. Väl på träffen parkerade vi mellan en Austin A40 Futura och en Triumph TR5. Roverbilar var representerade med bl.a. två stycken fina SD1or vilket det ena var en Vitesse och en mycket fin 800 coupe. Engelska bilar av alla slag såg man och många sällsynta modeller t.ex Vauxhall Viva kombi, Bedford CA Camper, Morris Marina van m.m. En verklig ögonfröjd för den sanna engelska bilentusiasten.

Själva medeltidsborgen kunde man gå in i och titta på alla rum och våningar genom att klättra upp på smala trappor, även vinden och loftgångar kunde man utforska. Man fick veta att borgen låg mycket skyddat med både vallgrav höga vallar och sankmark runt om vilket gjorde det mycket svårt att anfälla. Hela borgen var väl bevarad. På caféet serverades det scones och kakbuffé, samtidigt spelade säckpipare på området under dagen.

Sent på eftermiddagen kördes det österut, vi korsade över till Fyn och sedan söderut till vår bokade Bed & Breakfast i närheten av Faaborg. Väl incheckad körde vi ner till byn som är mycket vacker med många gamla hus och små gator med höga stockrosor som växte på husen. Det var otroligt många svalor som höll akrobat flygningar kring byggnader. Kvällsmat intogs på en krog vid hamnen, mätt och belåten till sängs gick vi.

På söndagen var det först morgonmad men dock ingen "love schnaps" och sedan ca 20 minuters körning till Egeskov Slot där det hade lovats en "festival" med deras första Classic Days bilträff. Fokuset var på retro både när det gällde bilar, besökare och marknadsstånd. Förutom utställning av fina klassiska och veteranbilar var det modevisning av nya kläder i 40,50 och 60 tals design (som man kunde köpa på marknaden) Elvisshow och dansuppvissning från 50,60 och 70 talet var också på programmet. Jag som har varit på många olika utställningar och träffar både i Sverige och runt om i Europa var "meget meget" imponerad, och detta



var deras första event.

Nästa år tredje weekend i Augusti kommer det bli definitivt inbokat i min kalender för återbesök.

Besök på det fina välbevarade Egeskov slot gjordes där den biltokig greven bor. Mycket att se här också för hela familjen. På området finns det ett bilmuseum, mcmuseum, utställning av cyklar, hästvagnar m.m. Danska Falck räddningstjänst har även deras permanenta utställning/museum



inhusad i en stor plåthall.

Men för mig det bästa var "magasinet" på loftet/vinden av MC museet. Där det fanns många vardagsbilar, knallerter, cyklar och kuriosita i ett dammigt orenoverat skick.

Och så till slottsträdgården med sin många olika avdelningar, magnifika



häckar klippta i olika djurformer, labyrinter och många fina blommor i alla regnbågens färger, allt i en utmärkt skick. Sent på eftermiddagen kördes det åter mot Öresundsbron och Sverige med stopp i en mindre by på Själland för kvällsmat. En fin weekend med många bra upplevelser och ganska exakt 100 mil avverkade i ett vackert sommarlandskap.

Fotnot! Inga Rover bilar syntes på Egeskov Classic Days, kanske det kan ändras för 2017. Boka redan nu den tredje helgen i augusti i din almanacka.

*Steve Pike*

## 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. 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.

## Vårrally i Skåne

Den 30 april 2017 blir det Vårrally med Roverklubben i Kullabygden.

Samling och start från Erikslunds hotell utmed E6, an söder om Ängelholm.

För mer detaljer kolla på Roverklubbens hemsida eller kontakta Tomas Vemmenby, 0738-255110

## Träffar

### 13 maj

Arosmarknaden Västerås  
[www.arosmotorveteraner.se](http://www.arosmotorveteraner.se)

### 21 maj

Tjolöhom Classic Motor Show  
anmälan till Tomas Börjeson  
[tomas.borjeson@gmail.com](mailto:tomas.borjeson@gmail.com)

### 26 - 28 maj

#### Årsmötet

Jönköping  
se sidan 28

### 3 juni

English Car Care Öppet Hus  
Löddeköpinge  
kl 1000 - 1400

### 17 juni

British Motor Meet i Alingsåsparken  
Alingsås  
Mer information kommer i nästa nummer.

### 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

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>

### 12 augusti

Motorhistoriska dagen  
Se länk på Roverklubbens hemsida

### 27 augusti

Eskilstuna Veterandag

### 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)

## Klubbshoppen

Kolla på hemsidan eller kontakta Kent Klar på tel: 033-28 52 65 eller via e-post: [roverclubshop@yahoo.se](mailto:roverclubshop@yahoo.se)

### Delar till salu för Rover 3500, 2000 1965-1975:

Plåtpaneler, utom Mk2 motorhuv.  
Instrument Mk2, elhärva Mk1-70, torkare, gummi-ställister, innertak, rostfälgar med eller utan däck, plåtfälgar med eller utan däck, (vinter) 2 liters motor samt vx.låda, SD1 vxlåda, framvagn och bakvagnsdetaljer, deDion, diff, bromsdetaljar, div. krom, buckskin 1975, paxsättdyna saknas, röd paxstol (RH), röda ET, kylare V8, SU HD8 (2lit), momentomvandlare BW35, sprängkåpa, värmepakt, styrväxel V8, 2000, tank, bakruta, etc etc

### Rover P5:

4 st kapslar med emblem, radio utan FM, multiinstrument, säkerhetsbälten gråa fram, (ej rull), bakersta ljuddämparen, beg. men 100% ig bra!

### Rover SD1:

Doorskin vänster sida, nya. Nya delar avgassystemet. 5-växlad låda 1984, renoverad, ny samt beg. koppling!

### Diverse:

Jensen Interceptor, motorkylare, kondensor AC!  
Jaguar E-type FHC 1970, komplett avgassystem, beg. men helt inkl.grenrör.

Nya däck Continental Contact 195-65 R15V (240km)

Range Rover vx-låda ZF automat 1993 suttit på en 4.2 lit. V8.

0176 - 2 3 26 60

0707 - 14 37 66

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



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

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

## 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, Ferarri 348, Jaguar, Land Rover, MGB, MG 1300, Morris Minor, Rolls Royce, Triumph Spitfire, van den Plas 1300, Volvo PV och mängder av Mercedes.

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

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

*Anders Palmqvist*

## Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

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

enklare att arkivera. MHRF arkiverar även de gamla pappersbilderna som du tidigare skickat in.

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

*Carl-Gustaf Olsson*

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

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



**LUBRICATION ENGINEERS**



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

Vi servar och reparerar din Rover.  
Alla modeller från 1950 och fram till idag är välkomna och blir väl omhändertagna

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.  
Tel 046 - 71 23 23

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

Välkommen  
Steve

# Årsmöte 2017



Tiden går fort. Nu är det dags för Årsmöte igen. I åt träffas vi på Södra Vätterbygdens Folkhögsskola i Jönköping. Adressen är Mångatan 10 i Jönköping. Titta in på [www.svf.fhsk.se](http://www.svf.fhsk.se) så ser du hur det ser ut

**Fredagen 26 maj** inleder vi som vanligt med kaffe och macka på eftermiddagen vid ankomst. Därefter sedvanligt årsmöte kl 1700 och på kvällen blir det middag.

**På lördag 27 maj** gör vi en utlykt med en del intressanta besök och får även lunch. Senare på kvällen en trerättersmiddag och kvällen avslutas med, som vanligt, trevlig samvaro.

**Söndag 28 maj** är det frukost och därefter avslutas helgen.

## Anmälan

Du anmäler genom att sätta in något av nedanstående belopp på plusgiro **79 69 43 - 9 före 8 april**

Priset för hela paketet som består av två övernattningar, två middagar, två frukost, en lunch och, inte att för-glömma, trevligt sällskap är **1 800 kr** per person i dubbelrum och **2 000 kr** i enkelrum

Vill du bara var med på delar av programmet går det alldeles utmärkt  
Buffémiddag fredag **350 kr**  
Utflykt och lunch lördag **150 kr**  
och middag lördag **500 kr**

För mer info eller frågor, kontakta Christer Nässlin  
tel 0706 - 09 63 84 eller  
Carl Gustaf Olsson  
tel:0707 - 49 79 51 eller  
e-post: [cgo@compaqnet.se](mailto:cgo@compaqnet.se)

## Kallelse till Årsmöte i Rover Club of Sweden 26 maj kl 1700 i Jönköping

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

# 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. Mikrokontaktarna 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

Mikrokontaktarna 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 blandningskammarna 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

huvudblandningskammarna via de sex primära insugningsrören. Insugningsröret har variabel längd i tre steg och är lika för 2,0 och 2,5 liters



motorerna. De fungerar enligt följande

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

- 2 För förbättrat vridmoment vid

mellanvarvtal öppnas balansventilen, men ventilen till effektrören förblir stängd. Vridmomentkurvans 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.