

ROVERBLADET

Nummer 65 (våren 2007). Officiellt organ för Rover Club of Sweden

RCoS
est.
1986



Ordförandens ruta

Nu längtar vi efter våren och få komma ut med den gamla bilen. Speciellt trevligt är det när man kör till Årsmötet. Det är alltid spännande att se nya platser i vårt vackra land.

Dessutom träffar man trevliga Roverägare.

Längre fram i tidningen finns en sida fylld med olika aktiviteter runt om i landet. Säkerligen är det någon av dem som passar dig. Hittar du inget som passar kanske du vill ordna en egen träff. Vi i

styrelsen hjälper gärna till. Hör bara av dig om du har några idéer på träff i ditt område. På Roverklubbens träffar är alla välkomna.

Alla kanske inte har sina bilar i bästa skick, men det går bra att delta ändå. Det går alldeles utmärkt att komma i en ickeRover också. Det

viktigaste är ändå att träffas och utbyta åsikter och erfarenheter.

Klubben har nu funnits i över tjugo år och medlemstillströmningen har aldrig varit större än den är nu.



Detta visar att klubben har en uppgift att fylla. Vad får man då för medlemsavgiften. Jo, för din äldre Rover kan du få en mycket förmånlig försäkring genom MHRF. Har du inte redan en sådan försäkring så tar du kontakt med någon av de försäkringsansvariga som du hittar på sidan 2. De hjälper dig till rätt försäkring. Dessutom

kan klubben bistå med tips och råd på reservdelar och annat. I klubbens ägo finns lite delar till framför allt P6 som du kan få tillgång till. Sist, men inte minst så är du välkommen på alla träffar klubben anordnar.

Nu när säsongen börjar hoppas jag vi ses på någon träff.

Bo

Växellådan

Nu börjar det bli roligt igen. De gamla bilarna längtar att få komma ut i friska luften och röra på sig. Snart ser man vårens första Rover tillsammans med vitsipporna ut i backarna. Det har inte blivit så mycket kört i vinter med varken med P5 eller P6. Det är ovanligt. Normalt brukar de inte vara rädda för vinterväglag. Denna vinter har det av olika anledningar inte blivit så mycket kört med dem.

Tittar vi lite framåt så händer en del på fronten. Tycker man det är roligt kan man ägna hela sin tid åt träffar runt om i landet. Något av det som klubben är engagerad i har vi tagit med i en Träffkalender som finns längre in i tidningen. Förhoppningsvis hittar du någon träff som passar dig. Viktigast av allt är Årsmötet 18 – 20 maj. Denna gång i Bohuslän. Om inte förr så ses vi kanske där.

Som redaktör för klubbens tidning tackar jag alla som sänder in intressant material som alla medlemmar kan del av. Jag ger mig dock inte utan upprepar med en dåres envishet - sänd in mer! Skriv om dina Rovererfarenheter, dela med dig av tekniska eller otekniska upptäckter, reseminnen, märkliga händelser, med andra ord, vad som helst som kan beröra hobbyn. Allt är läsvärt.

CGO

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna till Roverklubben

1142 Sture Carlsson Höganäs
1143 Göran Johansson Klippan
1144 Anna-Britta Andersson Råneå
1145 Per-Gunnar Perhed Skövde
1146 Lars Johansson Åhus
1147 Ing-Marie Glavegård Enköping
1148 Ante Mårtenson Malmö
1149 Jan Hagström Bromma
1150 Birger Lundberg Stockholm
1151 Gunnar Sandsten Skövde
1152 Harry Pihl Strövelstorp
1153 Leif Nilsson Osby
1154 Inger Andersson Vissefjärda
1155 Mats Schröder Kolmården
1156 Perolov Thörnqvist Mölltorp
1157 Pär Gustafsson Stigtomta
1158 Thomas Benjaminsson Sävedalen

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Assar Ågren, Thomas Eckered, CG Olsson, okänd skribent, Iens Elliott Nyegaard, Bengt Akfredsson, Bo Hansson

Manusstopp

Nr 66 15 maj, ute i juni

Nr 67 15 aug, ute i september

Nr 68 15 nov, ute i december

Nr 69 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.

Omslaget föreställer:

Sommaren närmar sig med stormsteg. Utflykter i det gröna väntar Rover 2200TC fotad av Per-Anders Andersson

I detta nummer:

Historien om ett livs fordonsägande	sid 4
Rover, Stora Bilboken 1968	sid 10
Chapron Cabriolet	sid 12
Välkommen till Årsmötet	sid 13
En tur genom England	sid 14
Roverklubbens historia	sid 16
Fil eller kappkörning	sid 21
Varför köpte BMW egentligen Rover?	sid 22
Att göra under 2007	sid 24
Bygg inte om till v-styrning	sid 25
Kallelse till Årsmöte	sid 26
Marknadskrafterna	sid 27
Klubbshopen	sid 28

Nästa nummer utkommer i juni 2007

Historien om ett livs fordonsägande, isynnerhet engelskt och speciellt Rover, från 50-tal till nutid

berättat av Assar Ågren

Det var en gång, som sagor börjar, en ung man med en ung familj som insåg att hans, i början av femtiotalet hembyggda motorcykel, (se särskild artikel), inte längre kunde forsla fru o två små flickor till olika resmål, som mormor morfar, farmor och farfar m.m. Dessutom fick jag vid den här tiden en nyanställning som verkstadschef vid ett medelstort, och tämligen framgångsrikt företag i den lilla staden Enköping. För att ej frysa sönder och samman under

priset även efter den tiden fördelaktigt, nämligen summa 150 kr, fast jag fick köpa nya däck till hjulen för en kostnad av 90 kr.

Efter ett års körande med Fuldamobilen (800 mil), och ett nytaget körkort för bil med fyra hjul till en kostnad av summa 65 kr hos Enköpings Körskola blev det dags för den allra första engelska bilen. Jag sålde Fuldan för 800 kr, vilket jag bittert ångrar varefter jag köpte en Austin A 35 ägd av min svärfar som

en Morris 1100, med hydroelastic fjädring och för sin tid underbara vägegenskaper.

Familjen och framför allt barnen växte och ett ständigt kiv om utrymmet i baksätet kom mig att fundera på ett skaffa en större bil med goda utrymmen. Valet blev en utlovad större modell av BMC s modellserie av "hundkojan", kallad BMC 1800, som fanns i Austin och Morris variant. Valfrimöjligheten var i praktiken begränsad på grund av ständiga strejker, både i bilfabrikerna och i de brittiska hamnarna, varför det blev att ta vad som kunde erbjudas!

Resultatet blev att jag accepterade ett erbjudande, att under väntetiden ta en ny MG med 1375 cc Coopermotor, väldigt fin med skinnklädsel, ädelträ, serveringsbrickor i ryggstöden med mera och som dessutom gick som ett spjut.

Min hustru skulle inviga sitt nytagna körkort med att provköra den nya bilen, och eftersom hon i likhet med sin mor saknade all känsla för hastighet, så tog hon första gathörnet i cirka 70 kmh, vilket höll på att få mig farande ut genom höger sidodörr. Efter förmaningar om att hålla ett öga på hastighetsmätaren gick det dock bättre, och provturen slutade i

belåtenhet. En underbar liten bil! Den lilla MG-bilen hade fantastiska vägegenskaper och den Coopertrimmade motorn gjorde den suverän på vägen. På den tiden hade Renault en modell kallad "Gordini" i reklamen även kallad "avtryckaren". Många av dessa kördes hårt av sina ägare, och det kändes, skam att sägandes, en aning "häftigt" att se dem försvinna långt bakom i fall man kom på iden att trycka gaspedalen i botten!

Våren 1964, kom så de första BMC 1800-bilarna till Sverige, och så vitt jag vet, var jag den tredje



Denna utsökt fina

vinterperioden. (min familj bodde fortfarande i Arboga) bestämde jag mej att anskaffa ett fordon som åtminstone kunde skydda mot regn och snö.

Detta blev så småningom en rätt bedagad "Fuldamobil", med 14 hkr 2-taktsmotor och två hjul fram och ett bak, som drev ekipaget fram, Mycket lättkört och fantastisk att fickparkera. Om det fanns 2,5 m. avstånd mellan två andra fordon så körde man in, vred på ratten och så var parkeringen klar! Jag hade endast körkort för motorcykel vi denna tid varför valet av fordon blev enkelt. Dessutom var

skött den väl, och den fungerade bra, fast han (svärfar) drog en liten ramsa varje gång han kom till 70 km skyltar och ansåg sig behöva öka farten för att köra lagligt!

Efter ett års körning i Austin A35 blev längtan efter en ny bil för svår och bilfirma Alleen o Collen i Enköping kom med ett bud som ej gick att motstå. Austinbilen hade tendenser att tappa durken ned på vägen, och eftersom jag aldrig lärt mig springa så fort som behövs i såna sammanhang så blev valet lätt. Jag fick 2 000 kr i inbyte för en bil som jag betalat 1 000 kr för. Nästa bil blev

personen i landet att äga denna fordonstyp. Samtliga efterföljare av den ursprungliga "Hundkojan" var ju utrustade med BMCs fjädringssystem "hydrolastic" vilket gav dessa fordon fantastiska vägegenskaper och komfort, och jag minns med vilken njutning jag körde min nya bil från Södertälje, där jag hämtat den.

Hösten 1965, flyttade jag och min familj till Strömsund i nordöstra Jämtland, då jag övertalats av en f.d. arbetsgivare, att leda verksamheten i hans, till Strömsund utlokaliserade, företag som sysslade med tillverkning av formverktyg samt formsprutning av plaster. Bakgrunden till denna flytt var en, speciellt i mälardalsområdet, väldigt njugg inställning till att låta mindre företag att köpa tomtmark. Stora företag skulle det vara, små var bara skit. Inställningen i Jämtland och för övrigt hela Norrland var och är helt omvänd. Alla är varmt välkomna då tillgången på tomtmark och arbetskraft är näst intill obegränsad.

Ett år senare 1966, kom ett erbjudande från BMC att de som köpt en BMC 1800 tidigare, kunde få fordonet gratis konverterat till "Mark 2", ett erbjudande som var svårt att motstå. Den lokala återförsäljaren i Östersund var dock ej särskilt pigg att ta på sig uppdraget, med motiveringen att ej ha sålt bilen till mig, samt att BMC betalade för dåligt! Nåja, efter brevväxling med BMC i Göteborg, fick jag ett skriftligt förslag, att om jag lämnade min bil hos Bilkompaniet i Östersund en måndagsmorgon i september, så skulle dom sända upp en buss med utbytesdelar

och en kompetent mekaniker att utföra jobbet. På överenskommen tid väntade jag vid nämnda Bilkompani och kl. 07,15 kom en stor Scaniabuss med tillhörande förare och mekaniker, som omgående satte i gång att städa överenskommen utrymme, samt sätta upp hyllor och draperier. Jag själv fick ut en gratis motsvarande lånebil, samt beskedet att fredag eftermiddag samma vecka var jag välkommen att hämta min ombyggda bil. Tämligen häpen kom

jag som överenskommet fredag eftermiddag och betraktade min bil som såg ut att vara i perfekt nyskick.

Mekanikern berättade att han bytt kolvar, ventiler, kamaxel, slutväxel, drivknutar samt dessutom tvättat och vaxat hela fordonet, plus en förmaning att nu får du börja om från början med att "köra in" bilen. Tala om SERVICE! Min enda kostnad för denna omfattande ombyggnad blev två resor tur och retur Östersund, d v.s. 40 mil.

Min Austin 1800 fungerade perfekt de kommande fem åren med en körsträcka på drygt 23 000 mil, med undantag för de sista två milen, då jag möjligen hade lite väl bråttom. Detta resulterade i en bränd avgasventil. Dock stod slumpen och väntade. Då jag kom in till tidigare nämt Bilkompani, så hade ägaren dir. Ekerwäm samma dag tagit in en

innertaket, ljusgrå skinnklädsel, polerad valnöt på alla tänkbara ställen, samt en fabrikstrimmad motor med dubbla förgasare, högkompressionskolvar, servostyrning och andra finesser, Djupblå lack samt Wolsleys karakteristiska kylarmask a la Mercedes samt emblem med inbyggd belysning. Glad i hågen så var jag, efter utträttade ärenden i stan, på väg hem med lite gnagande känsla av vad hustrun skulle ha att säga om mina hastiga bilaffärer? Reaktionen blev också ungefär som förväntad, ända tills hon fått inspektera förvärvet invändigt, då det kom ett belåtet smil, "Gud va fin den är!"

Wolsleyn skulle visa sig ha en för sin bilgeneration synnerligen låg bränsleförbrukning, möjligen p.g.a. den ovanligt höga kompressionen, men den accepterade inget lägre oktantal än 100 oktan. Medelför-



P6B har rullat otroliga....

utbytesbil som bytts mot en ny Jaguar. Dir. Ekerwäm var känd för att inte alltid göra så bra affärer, samt alltid ha brist på slantar. Alltnog, frågan kom upp om jag ville byta min Austin 1800 mot den nyss inkomna bilen, en Wolsley 18/85 Mark II i mycket gott skick och en körd sträcka på knappa 5 000 mil. En timma senare var jag så ägare till denna trevliga bil, som hade en synnerligen engelsk inredning med silkesmoare i

brukningen under de år jag ägde bilen var omkring 0,7 liter/mil Vilket även i dag verkar svårslaget för storleksklassen!

Wolsleyn kördes av mig under fem års tid, med en sammanlagd körsträcka av c:a 28 000 mil, med ett enda allvarligare missöde, ett fjäderdon, gummelement fyllda med en spritblandad specialvätska under högt tryck (24 kg cm²) punkterade i en skurva nära mitt företaget. Bilen sjönk

ned på vänster sida, vilket naturligtvis kändes högst obehagligt. Det var dock tillåtet att i detta tillstånd köra bilen till närmaste serviceverkstad med en maximal hastighet av 70 km, vilket då gjordes, och jag fick elementet utbytt.

År 1968 hade jag startat ett precisionsmekaniskt företag med specialinriktning på maskin och formverktyg, vilket kom att medföra en sakta ökande kundkrets inom Sverige och så småningom hela Norden, detta sagt som en parentes för att förklara det för många underliga i att mina fordon genomgående har ovanligt långa körsträckor.

Kapitlet om Rover

På senhösten 1973, hade jag något ärende till tidigare nämnda Bilkompaniet AB i Östersund, chefen dir. Ekerwäm kom emot mig med entusiasm i blicken. "Nu har jag en ny bil som måste passa dig som handsken", sa han. "Kom och titta i utställningshallen".

Där stod nyss inkommen ny Rover P6 V8, som han tyckte att jag skulle vara rätt kund för. Jag hade visserligen något år tidigare provkört en P6 a med 2-litersmotorn dock utan större entusiasm, jag tyckte den var alltför tam, speciellt i jämförelse med min Wolsley. Dock arrangerades en provtur, tämligen försiktigt, bilen var ju endast testkörd i 20 km hos fabriken i England, och det rekommenderades en inkörningssträcka om minst 3 000 km.

95 000 mil!!!

Dock, Rovern kändes mysig att köra, tyst och fin, med en väldigt smidig motor och automatlåda. Så kärleken började spira! Sen kom ju fram att dir. Ekerwäm som vanligt var i akut behov att få göra en affär och när han till slut erbjöd en summa på 30 000 kr i inbyte för min Wolsley, (som jag fem år tidigare betalat 13 000 kr för) så blev affären av inklusive in-

monterad radio samt draganordning för släp.

Så började då P6:an sin tillvaro med mig. Första vintern var nära plågsam! Jag hade ju kört framhjulsdrevna bilar under många år och helt plötsligt skulle jag försöka bemästra en motorstark bil med bakhjulsdrift. Första månaden var hemsk! Innan jag fick på ordentligt dubbade däck så gällde det att ha ägg under gaspedalfoten, minsta pådrag och baken viftade som en glad hund, men med ordentliga dubbdäck blev det dock mycket bättre och med en hel del träning på Vattudalens is så började vi bli kompisar, Rovern och jag. Ströms Vattudal är 140 km lång seglingsbar sträcka, utom på vintern då isen kan vara metertjock!

Nåja jag hade kunder i Mälardalen och ända nere i Skåne, vilket sett ur vår synpunkt som bor häruppe, ligger något ocentralt men vad göra. Det blev långa resor, så vägmätaren snurrade fram många tusen mil per år

motor och växellåda, inspekterade bromsarnas kondition o funktion, m.m.

Åren gick, och efter c:a 30 000 mil började frågan komma? När måste man sota en Rover V8? Här måste jag nämna att i yngre dagar var jag civilanställd som flygplans- och flygmotormontör i svenska flygvapnet, där speciella regler nog gällde hur många driftstimmar en motor fick gå mellan varje mindre eller större översyn, det är ju så med flygplan att kommer de upp, så kommer de med säkerhet ner, tyvärr är frågan hur och var?

Jag hade under ett antal år använt en då populär motorolja från ett stort oljebolag, Rover har ju både tryckmätare och varningslampa för lågt oljetryck. Tryckmätaren började visa väldigt fladdrigt utslag speciellt vid längre resor medan varningslampan bara var tänd vid stillastående motor. Kontroll av givaren gjordes, inget fel kunde hittas. Av en slump vid ett



som gick. Här måste jag få nämna några ord om den fantastiska service som BMC/ ROVER höll sina kunder med vid den här tiden, De tre första åren så kom varje år en s.k. inspektör/ serviceman uppfarande och kontrollerade hela fordonet vad gällde funktion, oljetryck i motor och växellåda, kontrollerade växlingsintervaller, åtgärdade ev. uppkomna läckage i

tankningstillfälle öppnade jag påfyllnadslocket för motoroljan, och då klarnade bilden. Ventilkåpan var full med vad som kan liknas vid honungsgul vispad grädde! Oljan skummade! Oljepumpen kunde inte bygga upp något tryck när den inte fick annat än skum att jobba med. Saken ordnades tämligen enkelt, byte av motorolja, till Duckhams eminenta gröna 5-50

olja och problemet var ur världen. Före bytet av motorolja plockade jag isär motorn för att se om där var något skumt, men allt såg fräscht och fint ut. Kolvtoppar och ventiler befriades från en hel del koks och sot, ventillyftare och kamaxel såg hyfsat bra ut så motorn skruvades ihop igen, och verkade fungera bra.

På grund av de oftast långa och många resorna till alla kunder, ofta med lastvikter på flera hundra kilo, så skaffade jag tryckluftkompen-serade stötdämpare och monterade i bakvagnen. Dessa var till god hjälp att hålla vagnen i plant läge vid varierande laster. Tyvärr visade det sig att den här typen av stötdämpare inte tålde kyla, ingående gummi-bälgar frös sönder så snart temperaturen sjönk under -25 grader och efter två reklamationer gav leverantören upp och vägrade sälja dessa i övrigt förnämliga dämpare norr om Dalälven. Lösningen blev att montera fjädrar från Range Rover. Dessa var då något längre, och styvare, varför jag i stället fick ha med ballastvikter som fick flyttas mellan kupé och bagagerum.

Min Rover har körts av mig långt och länge! Under de 34 år vi kämpat tillsammans, så har den fått avverka dryga 950 000 km! På så lång tid, och så lång väg, så uppstår naturligtvis slitskador både på förare och fordon, samt olika incidenter som till viss del kommer att redovisas i följande stycke:

En lördag i augusti 1974, så åkte jag med två vänner från Ramsele, upp till Storån i övre delen av Ströms kommun, för att fiska öring och harr. Fiskelyckan var till en början bra, men ett tilltagande regnväder tvingade oss att ge upp efter ett par timmar. Ingen av oss hade varit kloka nog att ta med regnkläder, så det var bara att styra kosan hemåt igen. För omväxling av vyerna, för ingen av mina vänner hade varit i trakterna tidigare, körde jag en mindre grusväg efter den stora Flåsjöns västra strand, körsträckan skulle bli lika lång ungefär. När halva sträckan av grusvägen avverkats hände något tämligen dramatiskt! En våldsam smäll i bakvagnen, och grabben i baksätet kastades upp och slog huvudet i biltaket! Snabbstopp, samt ut ur bilen att kolla vad i h-e som

hände? Inga synliga skador kunde upptäckas och i resonemanget kom till och med frågan om någon galenpanna lagt en landmina på vägen? En försiktig start hemåt, Rovern kändes gå helt normalt tack och lov. Resan hem gick helt klanderfritt, och mina vänner för hem till Ramsele. På måndagen hade jag ärenden till Östersund, och på stora vägen dit, märkte jag att något trots allt hänt med bilen, rattens styrläge hade förskjutits 4-5 grader moturs! Någoting var fel. Akutbesök hos Bilkompagniets verkstad för inspektion. Bilen blev upplyft, och verkmästaren sa "Oj,oj, de här blir dyrt!" Något främmande föremål hade slagit ett stort hål i bäarmen på höger sida, och sedan kilats fast mellan hjulfälg och bäarm med resultat, en stor intryckning i fälgen plus att den kraftiga bågen för hjulnavet till DeDionröret hade böjts ut cirka 12-15 mm!

Telegram till England: sänd omgående nödvändiga reservdelar! Och sedan vänta. Nåja, bilen gick ju att köra även om jag tog det lite försiktigare. Tre veckor senare fick jag besked – "kom hit, vi har fått dina reservdelar, så vi ska skruva ihop det hela medan du väntar" Nästa dags eftermiddag. var min bil hel och OK. Fast jag fick lov att köpa en ny lättmetallfälg. Så kom då väntans tid, vad skulle eländet kosta? Någon faktura från England hade inte kommit efter en månad, och inte efter två månader heller. Telegram igen - vad kostar bakaxeldelarna till Rovern? Efter tre dagar kom svaret skriftligt: Någon bakaxel till Rover P6 har aldrig gått sönder under normal körning, men om Er kund har haft några problem, så bifogar vi en check på £500 för täckande av ev. kostnader!! Jag hade för min del gått omkring och funderat om jag skulle kunna stämma Vägverket?

Den första allvarliga närkontakten med ett annat fordon, uppstod i dåvarande infart norrifrån till Uppsala i en lång vänsterkurva till genomfarten förbi stan. Vägen var där uppdelad i tre filer, vänsterfilen, för genomfart, mittfilen för alternativ höger eller vänster (ungefär som Folkpartiet!), samt högerfilen mot City. Vi låg i vänsterfil med en väldigt hög refug på vänster sida, en stor lastbil strax framför oss i mittfilen, och bakom den

en fin grön BMW, vars förare (från "Gällivaretrakter" kom det att visa sig) kom på att för att komma till Stockholm så borde han nog ligga i vänster fil! Så han vred om ratten utan att se åt sidan, och hoppsan där fanns ju vår Rover, Pang, jag bromsade in, en naturlig reaktion, medan BMW-bilen fortsatte några meter före oss, Eftersom föraren av BMW var en hederlig norrlänning, körde vi fram något hundratal meter till en bussficka, för att inspektera skadorna. Rovern hade en rätt ful intryckt buckla på höger framskärmspanel, vilket löstes så, att jag stack in handen med en handske på i hjulhuset gav plåten ett rejält knytnävsslag inifrån, och BJOONG. Bucklan var borta! Värre var det med BMW. Min främre stötfångare hade pressat in en djup fåra på hans vänstra framskärm, båda dörrarna och även vänster bakskärm. Jag törs inte tänka på vad den reparationen måste ha kostat, dock skildes vi som vänner.

Nästa incident uppstod i Ludvika ett antal år senare, jag var på väg till Huskvarna/Jönköping till en företagsmessa och hade som vanligt bilen tungt lastad med maskinverktyg och utställningsmateriel. Jag var stående bakom en Folkvagn framför ett röd ljus, när jag i backspegeln upptäckte en Ford Taunus 24 M, som med full fart kom körande mot min bak! Uppenbarligen var föraren djupt engagerad i ett våldsamt gräl med sin älskade väninna, och jag insåg väldigt snabbt att här smäller det! Jag hade sinnesnärvaro att trycka rygg och nacke mot Roverns förnämliga förarstol och sen small det. Rovern kastades ett par meter fram mot den framförvarande Folkvagnen. Vi, förare plus Fordbilens passagerare, tog oss ur bilarna, Damen i Forden blödde ymnigt i näsa och ansikte, men verkade i övrigt ej svårt skadad, Fordens förare däremot var ganska chockad för att inte tala om den stackars stora schäferhund som paret hade i baksätet! Visserligen med ett rejält skydds nät mellan baksäte och förarplats, men jag såg genom backspegeln hur det stackars djuret flög som en vante mot nätet och vindrutan, och sen kastades tillbaka. Alltnog, skador skulle inspekteras, Fordens förare berättade med gråt i halsen, att han samma dag

hämtat sin bil från komplett lackering, efter helrenovering. Forden såg dessvärre ut som ett vrak, min dragkrok hade gått rakt igenom bilens kylare, lyktorna hade trillat ur, liksom ett framhjul, samt att motorhuven såg helt felpressad ut. Bedrövelse! Hur var det med Rover P6an? Inspektion, inga synliga skador? Bara ett par små lerfläckar på bakre stötfångarens båda horn! Det hela slutade då med att jag sa: "Du får skylla dig själv!", och sen for jag vidare, dumt nog, Det skulle visa sig att denna historia blev dyrbar, minst sagt.

Jag hade en dotter med familj i Köping vid denna tid, och hade kommit överens om att övernatta hos dem. På vägen från Ludvika till Köping såg jag med viss förundran hur Rovers motortemperatur ville stiga till onaturliga höjder, varför jag stannade vid en bensinmack väl framme i Köping för att kolla kylvätskemängden. I rådande lite stressläge så hade jag lite för bråttom att öppna kylarlocket, med påföljd att jag skällade vänster hand ganska ordentligt, samt fick lov att besöka akutmottagningen på Köpings lasarett.

Nästa dag fortsatte resan, att via Katrineholm, komma till Norrköping, och därmed hamna på E4 mot Huskvarna. De planerna gick dock i stöpet för i backarna nedanför Hjälmarsund började varvräknaren öka medan hastigheten sjönk betänkligt, och jag nödgades konstatera att någonting är fel. Jag tog mej till Norrköping med viss möda, men väl där, blev jag stående vid ett trafikljus, Växellådan drog varken framåt eller bakåt, så jag fick begära bärgning, som sedan körde mig och Rovern till en bilverkstad som åtog sig att plocka ner växellådan och sända den till Stockholm för undersökning och reparation. Jag fick hyra en bil, en Mazda 626, lastade över alla mina tunga grejor, med löfte om att om en vecka skulle nog min bil vara körklar igen.

Mässveckan, som jag deltog i, inträffade veckan före påsk detta år och jag kom från Jönköping upp till Norrköping på fredagen. Glad i hågen att få tillbaka min egen bil. Men tyvärr, bilverkstans personal var på väg hem, från veckans arbete, Rovers växellåda fanns visserligen

hos fraktföretaget i Norrköping, men ingen skulle ha tid att installera den före påsk! Det var bara att sätta sig i hyrbilen, och åka de 85 milen hem till Strömsund! Min dotter i Köping med familj, skulle åka upp till Jämtland för påskfirande med oss, så vad annat var att göra? Skärtorsdag fick vi låna en snöscooter av en kollega. Med den på min släpvagn, tog vi oss till en liten fjällby som heter Lakavattnet, alldeles nedanför fjället Stakafjäll. Vi hade en underbar dag med grillning, kaffe och skidåkning, varefter vi tog oss ned till de parkerade fordonen. Vid pålastningen av scootern inträffade ett litet missöde, en pålastad skida gled framåt och skidspetsen råkade punktera ett av den hyrda Mazdans bakljus. Lappri, tänkte jag, det är ju bara en plastbit, Kan inte kosta många kronor.

Tisdag efter påsk gjorde vi så sällskap ned till Mälardalen, och jag fortsatte ner till Norrköping, för att äntligen få tillbaka min egen bil. Bilhyran och reparation av växellådan betalades. Ärlig som man bör vara, så berättade jag om missödet med bakljusglaset. Mannen vid servicedisken såg helt olycklig ut, och sa: "Oj oj, det här blir DYRT". Va då? Det är ju bara en plastbit! Slående i kataloger, "vi vill ha 760 kr för glaset kom det fram". "Va då? Du menar 7,60" var min kommentar "Mazda har våldsamt höga reservdelspriser" sa servicemannen, "men du ska få glaset för vårt nettopris 580 kr". Ridå! - Jag fick veta att växellådsverkstan ringt och frågat om lådan fått någon väldigt kraftig stöt, för båda membranfjädrarna i lådans lamellkopplingar var spräckta. Jaha så var det nog! Hela historien kostade mig 7 200 kr

Värsta smällen! Eller hur man kan fördärva sina efterlängtrade semesterveckor, med lite stress, och ett ögonblicks ouppmärksamhet. Lördag, första dagen av semesteruppehålllet, gräsmattan i ett akut behov av klippning uppskjutet i två veckor! Fram med gräsklipparen, tanka bensin i den gamla Stigmaskinen, ryck i snöret, — 20 ryck till. Den går inte igång! Konstigt, den gick ju faktiskt bra i midsomras. Plockade isär förgasaren, den såg juste ut Bara att skruva ihop. Av med kåpor, kontroll av tändsystemet och tänd-

stift, såg bra ut med hyfsad gnista, vad i ... Desperat! Plockade av luftrenaren, hällde en skvätt bensin direkt i insuget, nytt startförsök, och vrååååå! Hade ingen aning om att en Briggs o Stratton kunde rusa och varva upp till denna nivå, så jag blev rädd och dök ned för att slita loss tändkabeln från tändstiftet, då jag trodde hela maskinen skulle sprängas. Då hände det! Oljepluggen for ur med en smäll, och motorn spydde ut all gammal svart motorolja som man skulle ha bytt för 4 år sedan. Oljesprutet dränkte ner mig själv, mina kläder och min husgavel i vitt mexitegel. Desperation och fula ord! In i huset, byta kläder och nödtorftigt tvätta sig, för nu skulle jag ned till OK och köpa en ny gräsklippare. Jag kom dock inte längre än med vänster bakhjul utanför trottoarkanten. Då SMALL det. En SUBARO som inte sett mig och tvärtom, jag hann heller inte se något delvis beroende på ett alltför yvigt buskage vid min tomtgräns. Subaron blev skrot och min Rover såg inte roligt ut den heller. Höger bakskärm var klart färdig för utbyte, likaså bagagelucka och stötfångare. Buskarna trimmades dagen efter för bättre sikt.

Subaron bogserades till verkstad, och försäkringsbolaget valde att lösa ut den för skrotning då reparation skulle kosta omkring 27 000 kr Med god kontakt med pärlan Stig Karlsson (Stigs Bil o Motor i Köping) så stannade mina kostnader vid cirka 750 kr. Dock med eget arbete i någon vecka, för den gode Stig hade de delar jag behövde på lager, visserligen "secondhand", men ändå. Rovern kunde fortsätta att rulla som förut! Eftersom jag utan förbehåll tog på mig ansvaret för det inträffade så tappade jag naturligtvis bonuspoäng hos mitt försäkringsbolag, och var tacksam att ingen blev skadad Mycket tack vare Rovers förnämliga konstruktion av framstolarna, som mjukt viker sig bakåt vid en sån här händelse.

Jag hittade senare felet till den gamla gräsklipparens beteende, en länkfjäder hade gått ur läge och låst fast gasspjället i fullgasläge så att varvtalsregleringen sattes ur funktion.

En maskin som gått så länge och långt som min Rover, förslits som allt annat i denna värld, och jag drar här

en förteckning av utbytta och skadade delar.

Redan efter cirka 5 000 mil gav kickdownwiren upp, den hade inte fått någon smörjning från monteringen, med resultatet att den kärvade, med väldigt hårda växlingar som följd

Vid cirka 25 000 mil hade

vartannat oljebyte, vid cirka 1 200-1 500 mil, olja i slutväxel var 3 000:e mil.

Ett tips för alla som är rädda in sin bil, och även ekonomin, använd motor och kupévärmare Redan första månaden installerade jag motorvärmare, samt uttag för kupévärmare i Rovern, Resultatet, en maskin som

eftersom jag i stort sett skött allt "mekande" i min Rover P6-a själv, vågar jag påstå att jag känner varenda skruv och detalj i hela fordonet

Eventuellt intresserade kan nå mig per telefon 0670 - 61 14 80 eller 0703 - 75 40 20.



flamfiltren mellan ventilkåpor och förgasare koksat igen, Vid ett besök hos min broder, boende i Skellefteå, fick jag parkera i hans precis nybyggda dubbelgarage. När vi kom ut i garaget dagen efter, så låg en jättelik oljepöl under min bil, vilket inte gjorde honom precis glad Oljan hade tryckts upp i den stora luftrenaren, och senare under natten sakta läckt ned på hans nylagda betonggolv.

Vid omkring 40 000 mil, oljud från ventilsystemet, ny kamaxel och hydraullyftare samt vipparmsaxlar beställdes, och efter montering var det problemet borta.

Vid omkring 65 000 mil, helöversyn av motorn, byta av ventiler o styrningar i cylindertopparna, för somliga började klaga att bilens avgaser luktade illa, jag hade även märkt en viss ökning av bränsleförbrukningen. Dessutom bytte jag kolvar och kolvringar, varefter motorn gick som ny.

Olje och luftfilter har bytts vid

mår bra, inte behöver en massa onödigt bränsletillskott vid varje start, dessutom alltid startglad, Ett enda motorvarv brukar räcka för att den ska spinna som en katt. Dessutom, efter 34 år, och 95 000 km. så sitter original avgassystem på plats! Detta tips torde gälla alla motorfordon med kolvmotorer.

Bilen går i dag med en genomsnittlig bränsleförbrukning av cirka 1,16 l/mil. Vid en kollad långkörning under en rundresa i Sverige, Danmark, och Norge, med mycket motorväg samt storstadskörning i Stockholm Göteborg, Köpenhamn, låg bränsleförbrukningen på 0,97 l/mil. Detta på en uppmätt körsträcka av 570 mil.

Kontenta: jag är väldigt nöjd med min gamla bil. Vi har båda åldrats ihop, men ingen har svikit den andre och jag hoppas att vår samverkan kan fortsätta ett antal år framåt. Sen blir det nog Museum för Rovern

Mycket mera finns att berätta och

Motorcykeln jämte Rovern

Detta är ett hobbybygge som jag byggde i Arboga 1950, delvis av intresse och delvis av brist på pengar.

Motorn är en egen konstruktion, slagvolym 274 cc och lämnar en maxeffekt på cirka 12-13 hkr vid 5 000 varv/minut.

Växellådan är en Sturmey Archer ombyggd för fotväxel.

Ramen är en egen konstruktion, hårdlödd av molybdenstål.

Framgaffelen har hydro-pneumatisk fjädring med stor slaglängd.

Bakhjulsfjädringen tillbyggdes 1954 med normala fjäderstöt-dämpare, egen tillverkning.

Toppfart cirka 120 km/h (imedvind).

Cykeln är körd cirka 350 000 km.

Rover

(Uttalas rouv'ö)

Rover Ltd., Solihull, Warwickshire, England.

Generalagent Harry Karlsson Bil AB, Göteborg.

Rover, som köpts av den stora Leyland-gruppen, kommer 1968 med en för Rover helt ny motor i den stora modellen, som tidigare kallades 3 litre, men nu i stället fått namnet 3,5 litre. För 1968 blir modellerna alltså följande:

2000, som med olika motortrimningar och utrustning får tilläggen SC, TC och Automatic samt 3,5 litre med saloon och coupe. Vidare tillverkas Land-Rover, som är ett slags Jeep eller Pick Up, och inte behandlas här.

Rover är ett av de få bilmärken som ökat sin försäljning lite grann under de första sju månaderna 1967. Under denna tid såldes 236 st mot 234 under samma tid 1966. Även 1966 ökade för övrigt försäljningen jämfört med 1965 med nära 100 st.

2000 SC, TC och Automatic



Montering, passning och finish är utmärkta

2000 har 4-sitsig kaross med bärande underdel av svetsade plåtar förenad med en överbyggnad av klenare balkar, på vilka karossplåtarna är skruvade, vilket gör att karosskador lättare kan repareras. Framhjulen är individuellt upphängda i underliggande, tvärställda 3-punktslänkar. Högt över varje hjul ligger en

längsgående, bakåtriktad länk, från vars mitt en vågrätt liggande, längsgående spiralfjäder påverkas av fjädringsrörelsen. Inne i spiralfjädern finns ett konformigt gummielement, som tryckes samman vid starkare fjädringsrörelser och gör fjädringen progressiv. Genom länkarnas längd och placering blir styrgeometrin mycket fördelaktig.

Bakhjulen har vardera en drivaxel med fast längd. Undertill finns långa, från hjulen fram-inåt riktade armar, vilka uppbär spiralfjädrarna. Över hjulaxlarna ligger kortare, bakåtriktade stänger. Förenad med de undre armarna finns ett slags De Dionbakaxel bestående av rör, teleskopiskt skjutbara det ena i det andra. De är fyllda med olja.

Alla hjul har teleskopdämpare och skivbromsar med servo. Bak ligger skivorna innanför stödmarna, på

var sida om differentialhuset. Endast en bromskrets finns. Växellådan är på SC och TC mekanisk, helsynkroniserad 4-växl., och har liten kort golvspak. På Automatic är den givetvis automatisk, en Borg Warner 3-

farts. Även här finns en liten spak på tunneln i mitten. Rattens lutning kan förställas $\frac{3}{4}$ grad över och under mittläge. Inredningen är i läder och ädelträ.

Allmänt omdöme

2000 är avsedd för 4 personer och så många sitter verkligen bekvämt. Även

baksätet liknar mest två stolar, vilket gör att en mittenpassagerare visserligen kan få rum, men sitter mycket illa. Fot- och knäutrymmet bak är inte stort med framstolarna tillbaka-skjutna, men trots detta sitter man utmärkt. Bagagerummets rymd är 0,46 kubikmeter, men reservhjulet tar mycket plats, så endast ca 0,25 kan användas för väskor. Har man lämpliga sådana, får dock ganska mycket plats. Anordning för utvändigt montering av reservhjulet finns att få.

Instrumenten är lättavlästa, varningslamporna syns tydligt och reglagen är försedda, både med text och symbol och olika utformning, så man ska hitta rätt, vilket ändå kan vara svårt i mörker. På TC är varvräknare standard. Sikten är god åt alla håll, instigningen lätt. Främre ryggestöden är lätt inställbara ned till bäddbarhet

Vägegenskaperna är mycket bra på alla slag av vägar, utom på de allra uslaste. 2000 är en bil som inbjuder till god fart även på en normaldålig väg. Hjulen behåller sitt väggrepp förvånansvärt väl och kurvegenskapererna är goda. Bilen är understyrd och styrningen exakt och går vid normal körning tämligen lätt, men vid parkering lite väl tungt. Vindkänsligheten är obetydlig. Rover har gördeldäck och som alltid med sådana kan en bakvagnsutbrytning komma ganska snabbt vid extrema kurvfarter.

Båda motorerna går tyst och lugnt och även vind- och vägljud är obetydliga. Skillnaden märks främst i TC:s bättre acceleration. På 3:n kommer man med SC upp till ca 135 km/tim och med TC till ca 146, men då övervarvar motorn givetvis mycket. Växlingen är exakt med väl avpassade lägen och utmärkt synkronisering. En marschfart på ca 140-150 km/tim kan hållas, om väg, trafik och lag tillåter det. Bromsarna är



Rattens lutning kan förställas $\frac{3}{4}$ grad över och under mittläge

alldeles utmärkta och tar mycket jämnt och visar ingen mattning vid hårdkörning. Värmen är fullt tillräcklig vid normala vinterdagar och bakrutans elvärmning gör risken för imma där minimal, trots att utsläpp för värmd luft ej finns. Montering, passning och finish är utmärkta.

2000 SC och TC specifikation:

(Inom parentes avser TC).

Hjulbas 263 cm
 Spårvidd fram 136 cm, bak 133 cm
 Längd 453 cm
 Bredd 169 cm
 Höjd 139 cm
 Fri markhöjd 20 cm
 Vändradie vänster 480, höger 503 cm
 Rattvarv 3,75
 Däck 165 X 14
 Tjänstevikt 1.370-1.390 kg
 Bredd mellan framstolarnas ytterkanter 126 cm
 Baksätets bredd 140 cm
 Motorn är 4-cyl, rad, toppventiler, en överliggande kamaxel, fem ramlager, 1 (2) SU-förgasare, volym 1,978 lit, cyl-diam. och slaglängd 85,7 mm, kompr. 9(10):1, hkr DIN 90 vid 5.000 v/min, SAE 99 (DIN 114 vid 5.500, SAE 124)
 Bensinförbrukning ca 0,6-1,5 (0,7-1,7) lit/mil, normalt ca 1,1-1,3.
 Toppfart ca 167 (179) km/tim.
 Acceleration 0-80 kmltim 10,6 (8,7) sek, 0-120 23,8 (19,5) sek
 Fart på 4:n vid 1.000 motorv/min 31,4 km/tim
 Engelskt pris utan skattetillägg:
 SC £ 1 103
 TC £ 1 150
 Automatic £ 1 180 pund.
 Svenskt pris med bilaccis, oms och leveransavgift inräknade:
 SC 22.700 kr
 TC 24.900 kr
 Automatic 24.700 kr.
 Fordonsskatt 250 kr.

3,5 Litre Saloon/Coupe

Detta är för 1968 nya modeller, men utöver den nya motorn skiljer de sig ytterst obetydligt från de som tidigare kallades 3 litre. Ett par extra lyktor och andra hjul lägger man dock märke till. Saloon och coupe är även sinsemellan mycket lika, men coupén har lägre taklinje samt en liten 3-kantig luftningslucka bak på sidan, där det också finns en platta av rostfritt stål med Rovers vikingaskepp.

Saloon finns med två stolar bak eller med hel soffa för tre. Coupén finns endast 4-sitsig. Karossen är självbärande. Motor, koppling och framvagn är monterade på en separat, helsvetsad ram, vilken är fäst vid karossen i sex gummiisolerade punkter. Framhjulen har parallellogram och bladtorsionsfjädrar, bakaxeln



Detta är bekväma och gedigna bilar

är hel med två längsgående, halvelliptiska bladfjädrar. Alla hjul har teleskopstötdämpare, fram finns skiv-, bak trumbromsar med servo. Borg Warners 3-farts automatlåda är standard. Spaken är placerad på golvkonsol. Styrningen har servo. Den nya motorn är baserad på Buick Specials aluminium V-8, för vilken Rover inköpt licenstillverkningsrätten för ca tre år sedan och därefter utvecklat motorn för sitt behov.

Allmänt omdöme

Detta är bekväma och gedigna bilar, där man sitter mycket bra både fram och bak. Där hel soffa finns, sitter inte ens mittpassageraren särskilt illa.

Bagagerummet är litet, men väl inrett och utformat, ca 0,28 kubikmeter kan användas för väskor.

Vägegenskaperna är av familjevagnskaraktär vad utmärkt behaglig fjädring beträffar, men kurvkrängningen är inte särskilt påfallande och hög marschfart, ca 140-150 km/tim, kan hållas, där förhållandena tillåter det. Motorn går tyst och behagligt och isoleringen mot väg- och vindljud är god. Servostyrningen är mycket välkonstruerad, men ger liten vägkontakt, vilket är en nackdel.

Bromsarna tar jämnt och bra och med god gradering och visar ingen mattning vid hårdkörning. Värmen är utmärkt, men behöver lite tid för att komma igång. Bakre utrymmet har värmeutsläpp vid golvet med särskild reglering. Montering och passning verkar mycket omsorgsfullt utförd.

Specifikation:

(Inom parentes avser coupe).

Hjulbas 281 cm

Spårvidd fram 141 cm
 Bak 142 cm
 Längd 474 cm
 Bredd 179 cm
 Höjd 155 (147) cm
 Fri markhöjd 16 cm
 Vändradie 610 cm
 Rattvarv 2,5
 Däck 6,70X15
 Vikt körklar 1 587 (1 578) kg
 Bredd mellan

armstöden fram 129 cm, bak 135 cm, mellan väggarna vid sätenas framkant 147 cm

Motorn är en 90° V-8, toppv., 2 SU-förg., volym 3,528 lit, cyl.-diam. 88,9 mm, slaglängd. 71,12 mm, kompr. 10,5:1, hkr net 160,5, gross 184 vid 5.200 v/min

Bensinförbrukning ca 1,3-2,2 lit/mil, normalt ca 1,7-1,8

Toppfart ca 185 km/tim

Acceleration 0-80 kmltim 8,9 sek, 0-120 18,8 sek, 0-160 38,9 sek

Fart på 3:an vid 1.000 motorv/min 35,7 km/tim.

Engelskt pris utan skattetillägg:

Saloon £ 1 625

coupe £ 1 705

Svenskt pris ej uppgivet när detta skrives. 3 litre 1967 kostade 32 300 till 35 550 kr.

Chapron Cabriolet

I dag är det ingen som vet riktigt säkert varför Rover bad den franske karossbyggaren Henri Chapron, i början av 1962, att förvandla en 3 litre Saloon till en cabriolet. Kanske kom ideen från Maurice Wilks. Han hade legat bakom planerna att bygga en cabriolet av Rover P4 i början av femtiotalet. Till saken hör också att han var, nästan, barnsligt förtjust i nya projekt. I kontraktet med Chapron,

Ett kontrakt skrevs mellan Rover Company och Franco-Britannic. Enligt detta kontrakt lånade Rover ut en 3 litre Saloon till sin franske representant. Dessa skulle i sin tur undersöka möjligheten hos Chapron att förvandla denna bil till en cabriolet.

Bilen, som Rover lånade ut, var en 1959 års högerstyrd Mk I med manuell växellåda, chassinummer 6259-01444 och den var inregistrerad

såg elegant ut men gjorde att baksätespassagerarna inte kunde titta ut. På bakre delen av bilen togs det kromade tanklocket bort. Detta berodde på att tanken hade fått ett annat läge så att suffletten kunde komma plats bakom baksätet. Tanklocket ersattes av en lite rektangulär lucka ovanpå bakskärmens. Baksätet gjordes också smalare för sufflettmekanismens skull.

Chaprons anteckningar om bygget

av denna bil visar att suffletten var tillverkad av grå väv. Interiören var mörkgrått läder med röda mattor. Karossen var lackerad i "English paint" och på överlevande svart-vita fotografier kan man gissa sig till att det kan ha varit silvermetallic. En dekorlinje gick längs underkanten på bilens sidor. På framskärmarna, i nederkant, med kromade diskreta bokstäver stod "Henri Chapron".



En av de få bilder so finns på Chapron

som skrevs i januari 1962, stod mycket tydligt att när bilen lämnades tillbaka till Rover skulle den vara i så gott skick att den omedelbart skulle kunna brukas av någon på Rover Company som privatbil.

Under det tidiga sextiotalet var Chapron Frankrikes ledande karossbyggare. Hans ombygge av Citroën DS till cabriolet blev en av de vackraste större öppna bilar. Mulliners i Birmingham och Salmons-Tickford, vilka Rover tidigare anlitat att bygga specialkarosser, kunde inte åta sig detta jobb. Det är kanske en förklaring varför beställningen hamnade utomlands. Mulliners hade blivit köpta av Triumph och Salmons-Tickford hade blivit en del av Aston-Martin Lagonda gruppen.

Kontakten med Chapron togs av Rovers franska representant Sociéte Franco-Britannic Autos. Huvudkontoret låg i Parisförorten Levallois-Perret precis som Chaprons verkstad.

i september 1959 som 9823AC. Denna bil hade förmodligen tidigare använts av Rovers utvecklingsavdelning för olika utvecklingsändamål. Chapron förvandlade denna bil till en elegant cabriolet och den var färdig lagom till Paris Motor Show, hösten 1962. Där ställdes upp i Chaprons monter.

Denna ombyggnad gick under namnet projekt 7472. När ombyggnaden startade behölls Rovers framskärm, vindruta och bagagelucka. Övriga delar av karossen modifierades kraftigt. Fyra dörrar blev bara två. B-stolparna flyttades bakåt för att få plats med längre dörrar. De längre dörrarna behövdes för att förenkla insteget till baksätet. Taket skars av direkt bakom vindrutan och ersattes med en sufflett som nedfällt nästa försvann bakom baksätet. Precis som på Chaprons Citroenombyggnad fanns det inga fönster på den på sidan av bilen annat än i dörrarna. Detta

Efter ombyggnaden registrerades bilen i Frankrike med nummer 1601 MY 75. Enligt kontraktet mellan Rover och Franco-Britannic sas det att bilen skulle åter till Solihull för utvärdering. Det märkliga är att ingen hos Rover kom ihåg denna klausul. Spåren av bilen blir nu lite suddiga. Någon källa påstår att den såldes till Schweiz. Här uppstår igen lite förvirring och Chaprons cabriolet blir kanske förväxlad med Graber 3 litre cabriolet (ett annat ombyggnadsprojekt) som gick till Schweiz. I kontraktet stipulerades det också att Chapron var strängeligen förbjuden att gå vidare med fler ombyggnader om inte Rover gav sitt tillstånd.

Chapron fick inte heller något uppdrag att bygga fler 3 litre cabriolet. Detta kan tyckas synd för deras bil var en av de mest eleganta av de försök som gjordes att bygga öppna stora bilar.

Välkommen till RCoS Årsmöte 2007



Denna gång träffas vi på natursköna Lökeberg i Bohuslän

Lökeberg ligger mellan Kungälv och Marstrand.

Ju fler som kommer ju trevligare får vi.



Program

Fredag 18 maj

Kom när du vill under eftermiddagen. Kaffe och fralla väntar. Årsmöte är kl 17.00
Någonting att äta 19.00

Lördag 19 maj

Efter frukost är det dags för sedvanligt Årsmötesrally. Start kl 10.00. Lunch serveras någonstans under rallyt.
Efter rallyt är det fria aktiviteter
Middag kl 19.00

Söndag 20 maj

Frukost när det passar och därefter får ni åka vart ni vill.
Ett tips är Classic Car Show på Tjolöholms Slott ca en timmas väg söderut.

Giltigt skäl för frånvaro är affärsförrättning av vikt, familjeförrättning av stor vikt samt egen besvärande sot.

Vad kostar det?

Ett par (två personer) i dubbelrum betalar 3 000 kr för programmet från fredag em till söndag fm.

En singel (en person) betalar 2 000 kr för samma program.
Tyvärr tar hotellet ej emot hundar.

Bara Rallyt på lördagen kostar 100 kr/person. Lunch ingår.

Betala in din avgift till klubbens plusgiro **79 69 43 – 9** senast **26 april** och berätta om du vill ha singel eller dubbel, samt namn på ev. medföljande.

Vill du bara vara med på delar av programmet - hör av dig för kostnaden av det du önskar.

Ytterligare information kan du få av Bert Rudal på telefon 0703 – 13 66 22

Detta kåseri, av en okänd författare, är skrivet 1958. Fortfarande har det sina poänger

En tur genom England

I sommar körde vi tvåhundra femtio mil i Storbritannien. Utanför de stora billederna är alla riktningar fulltecknade av anonyma vägar. De tar in i häckar, upp i kullarna, ut över fälten. Men man får aldrig vilse i England för det spelar ingen roll vart man kommer. Överallt står något litet hotell med en bar och en brasa och där rinner kanske en å, där laxöringen äter flugor i gryningen, om ingen dragit upp den. Herrgårdar och slott står uppvaktade av sina parker - tomt emballage till en förbrukad tid i Englands historia. Några underhålls av staten för sina gångna sekels skull. I slottsbyarna finns jämnåriga byggnader - gamla pubar, men de lever än och underhålls av folket.

Hur många korsvägar man än väljer behöver man aldrig tvivla att man fortfarande är kvar på ön. Det finns många signalement på England - Londons torn och kyrkor, det saftiga eklandskapet, Kents vårblomning, sotet över Midlands, sjödistriktets underligt fräscha skönhet, som vägrar att bli nedtrampad. Men ingenting annat är så osvikligt engelskt som engelsmannen - han är utan tvivel den jämnaste kvaliteten av nationella enheter, som förekommer i större serier. Han liknar ingenting annat i sin reserverade älskvärdhet eller sin lika väluppfostrade ohövlighet. Han pendlar mellan den mest orädda informalitet och den grövsta konventionalism.

En av våra bekanta, som bor i ett litet hyreshus i London, blev uppvaktad av värden med invändningar från de andra hyresgästerna för att han bar hem paket från affärerna, till på köpet från speceributiken. Det var anstötligt för de övriga hyresgästerna och ansågs sänka husets sociala standard.

En dag i somras gick jag in på ett varuhus i Brompton Road söder om Parken för att köpa teaterbiljetter. Teaterdisken hade biljetter till parkett och första raden.

- Det är visserligen många år sedan jag var på Palladium - sade jag till drottningens kusin bakom disken - men jag har ett bestämt minne av att dom har en andra rad också. Hon låtsades inte höra mej. Jag tänkte, att jag minns väl fel. Så jag köpte biljetter på första raden. Hon sade: - Köper min herre på sitt konto? Plötsligt insåg jag att detta måste vara Messrs Harrods handelshus, som vid 110 års ålder torde vara den mest fashionabla shoppinglokalen i Förenade Kungarikena och övriga riket också. Det finns knappast någon annan plats, där främlingen vid disken antas köpa på kredit. Naturligtvis inte för att han skulle behöva det, men tvärtom för att han absolut inte behöver det. Krediten är ett tecken på att han inte behöver kredit. Och naturligtvis hade Palladium en övre rad. Men Harrods kunder antas inte sitta så högt upp i stadens teaterlokaler.

I fjol sommar hade en journalist från Daily Mail råkat över till Frankrike och skrev ett oreserverat godkännande åt det franska köket, som han kunde tänka sej var världens bästa. En våg av indignation sköljde in över den stora tidningen i insändare från retade husfruar. De skrev att den engelska maten såsom alla vet är den bästa på jorden, vilket dessutom syns på de engelska barnen som är världens friskaste och vackraste.

Detta snobberi och denna insulära självgodhet är emellertid bara ett råmaterial, som förenas med andra egenskaper till ett mognat drag i den engelska karaktären. Man är kanske ursinnig på själv tillräckligheten eller road, men god anledning finns att beundra de egenskaper, där detta snobberi och denna självgodhet ingår som delmaterial.

För att nu ta den engelska maten versus den franska som exempel. Hur kan en nation lura sej själv så långt? Svaret är nära släkt med svaret på frågan hur England orkade stå ensamt

mot världens största militärmakt bakom ett par mil vatten och inbilla sej att dom inte var besegrade. Tekniskt var de utan tvivel slagna. Men de trodde inte på det. Det är strängt taget samma historia med den franska maten och den engelska.

Det är både besvärligt och vanvettigt dyrt att komma över engelska kanalen med en bil. Men när det gällde att ta hem den besegrade engelska armen från Frankrike fanns inga transportsvårigheter. En professionell krigarnation skulle utan tvivel ha kollapsat inför uppgiften därför att man inte hade professionella transportmedel. Men engelsmännen gick till sjöss i sina lustbåtar och hämtade hem de slagna och vapenlösa under bombardemang. Det är ett sådant tillfälle när självgodheten och det extrema snobberiet raffinerats så långt att det övergår i sin motsats. Man driver självbejakelsen till självuppoffring och snobberiet till absolut respektlöshet och oräddhet.

Vi såg alla slags engelska syner i juni. Jag kommer ihåg Londons blyxtbelysta tomma City en svart åsknatt. Vi körde alla slags vägar - gamla diligensvägar till Wales, på vägar där de romerska legionärerna marscherade norrut mot mål, som de aldrig skulle nå.

Och det engelska vädret! De brittiska öarna är ju Europas väderleksleverantör, rangerbangård för hög- och lågtrycken från de stora haven, som växlas in över Europa. Men vädret är något mer i England än hos oss. Det är något av en gudom, som inneslutes i varje engelsmans dagliga tal: En härlig dag, tråkigt väder i dag, men det klarnar nog i eftermiddag. Ändlösa mumlade besvärjelser. Vi skrattar åt engelsmännens sysslande med regnet och solskenet och kylan och värmen, men de har en upplevelse av vädrets spel i sitt dagliga liv, som vi inte förstår.

Jag glömmar aldrig ett sällskap engelska turister på Sicilien. De var

utanför England för första gången. Det var medelhavssommar. Solen lyste varje dag från morgonen till kvällen. Den första dagen - vilken underbar dag, vilket härligt väden. Den andra dagen - lika fint i dag. Tredje dagen - fortfarande solsken och någon oro hos gästerna. Fjärde dagen - lika orubbligt solsken utan moln. Beklämd tystnad. Finns det inget väder här i landet?

Det finns inga vägar på kontinen-

första skottarna sin magra levnad på nyss isfria stränder och 4 000 år senare var fördelningen mellan land och hav i Skottland ungefär som i dag. Då hade skottarna redan avancerade ingen-jörssamhällen, som lämnat efter sig arbeten av fantastisk kvalitet. På Orkneys har man t.ex. hittat gravkammare av stenar, som väger upp till tre ton och som ännu efter 4 000 år är så exakt fogade att man inte kan sticka ett knivblad mellan

Historieskrivaren Tacitus berättar om Julius Agricolas kampanjer i Skottland. År 84 sökte han ett avgörande slag, gick norrut från Perth mot Grampianbergen och satte in 13 000 man i bataljen. 4.000 legionärer stod i reserv.

Caledoniens stammar hade förenat sej och valt Clagacus till överbefälhavare - det är gaeliska och betyder svärdsman. Skottland hade möjligen uppåt 400 000 invånare och



Hadrians Wall, väl värt ett besök

ten med så klar sikt som de engelska. Jag tänker inte på vägarnas smalhet eller deras överflöd på kurvor och skymmande häckar och murar. Inte på det man ser kring vägen heller fast det finns inget annat land där det sker så mycket kring vägen och så lite på den. Men det finns en annan sikt på Englands vägar. Vägen går genom tiden ända ned till medeltidens ännu levande hus och städer, bakom dom skymtar de romerska seklen, när England steg ur sägnen in i historien på romerska och grekiska texter.

Men den skotska oavhängigheten var för hårt motlut för erövraren. Skottland var en kulturell stormakt långt innan romarna kom. Huvudcentrum för tillverkningen av brons. I och med bronsvapnen började troligen de skotska klanerna formas. Rövarskaror slogs ihop, rationaliserade röveriet, drickande, sjungande, sagoberättande skaror, som klädde sej i smycken av guld och hölls samman av klanlojaliteten.

Här fanns alltså en gammal kulturtradition, när romarna kom 6 000 år före Kristus började de

stenarna. Sådana jobb kräver inte bara ingenjörer och väl organiserade arbetargrupper, goda verktyg och genomtänkta arbetstempon. Den materiella förutsättningen för ett sådant praktbygge är ett förmöget samhälle, som kan offra arbete och tid på ideer.

I Skottland och på dessa öar har man funnit ursprunget till den utveckling och de uppfinningar, som småningom fördes vidare till Norden. Bronsåldern kom handelsvägen över Skottland från Irland till Skandinavien. Irland var sättningen för en större gemensamhet genom klanbildningarna. Dessa grupper stred visserligen inbördes men det höll dem i matchvikt. Utåt kring gavs de av gemensamma seder, även om det ingick i dessa seder att röva boskap och spannmål från varandra.

55 före Kristus började Caesar invadera England och år 43 var en statskonstruktion klar när kejsar Claudius konstituerade den romerska provinsen Britannia i sydöstra England. Romarnas första försök att ta Skottland kom år 80 efter Kristus.

Tacitus uppger att skottarna satte in 30 000 man i striden. Det tyder i så fall på att landet måste ha varit mycket starkt organiserat.

Agricola påstod att han vann slaget, men eftersom bara ena sidan har utfärdat krigskommuniké, får man överväga det faktum att Agricola tågade tillbaka till Britannien utan att lämna kvar garnisoner.

Romarna kom tillbaka och försökte fler gånger, men de tog aldrig Skottland. De slutade med att bygga den hadrianuska muren mellan städerna Newcastle och Carisle tvärs över England till skydd mot skottarna.

Och efter romarna kom vikingarna och försökte. Den gången förenades skottarna under Kenneth Mac Alpine år 843 och klarade situationen. Det var början till Skottlands slutliga enande - det var vi som gjorde det! Så norr om Newcastle och Carisle börjar sägenlandet - söder om kejsar Hadrianus' mur ligger historien i murar och manuskript och romerska vägar, som för er ända fram till Skottlands gräns.

Roverklubbens historia

åren 2001 tom 2005

”I all korthet” av Bengt Alfredsson

Träffar och aktiviteter

Så är det äntligen dags (författaren beklagar förseningen) för fjärde och ”sista” delen i Rover Club of Swedens historia. Sista delen – för de första tjugo åren vill säga. Historia för nästa period om tjugo år håller

Träffar 2001

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

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

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

4 augusti var det dags för redan klassiska British Car Meet i Borgholm och i Göteborg skedde genom UBCC studiebesök hos Loctite respektive däcktillverkaren



Grand Final på Klubbkampen 2001 vid Svaneholms Slott

alla vi medlemmar som bäst på att skapa!

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

Antikbod” Anders övervägde tom att skiljas från några delar ur sitt välfyllda lager (20 ton) med Rovergodis.



Krusenberg 2001 - Sveriges största samling Rover Tourers någonsin?

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

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



Några besökare på månadsträffen Ekolskrog 2003



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

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

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

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

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

Rover 75). Efter sedvanligt årsmöte

Träffar 2002

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



Till Överlida 2003 var alla välkomna.



Och regnet det bara öste ner, Margretetorp juli 2002

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

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



Kaffe hos Hamiltons Motor 2004. Gissa vem som vann illervarnaren



När en Morris 1800 besöker Runhällen 2003!

Träffar 2003

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

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

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

Medlemmarna i Sydsverige var flitiga och hann förutom en tur till danska Gavnö medio juni med Margretetorp Classic i juli (detta år

avsevärt soligare än 2002). I Uppland (Runhällen) ordnade Bodil och Gösta Persson en liten träff på sin vackra gård i juli, där RCoS passade på att tacka Carola Pettersson för hennes fina insatser för klubben

Den andra upplagan av Klubbkampen hölls i Skåne 7 september (efter att ha tagit paus under 2002). Detta år deltog totalt fyra klubbar, inklusive danska Roverklubben. Dessutom meddelades officiellt 2003, det som redan gällde 2002 - nämligen att månadsmötet i Mälardalen inte alls höll till i Jan Möllers garage längre. Ny plats var Ekolskrog, som ligger



United Colors – by Rover. Årsmötesrally Askersund 2004.

8 maj kunde medlemmarna i södra Sverige bli bese Axels Garage i Eket. Söndag 16 maj var det Rovermarknad vid Ekolskrog – inte så många deltagare men ändå omsattes en hel del delar (själv agerade jag bara köpare och kom därför hem luspank men ändå ”Roverberikad” och nöjd).

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

vid E18 mittemellan Bålsta och Enköping – där träffas vi förresten fortfarande varje månad (i varje fall vintertid)

Träffar 2004

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

Annars hölls årets första träff hos Hamilton Motors i Stockholm 4



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

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

aldrig kommer att glömma!

Årets näst största Roverbegivenhet var detta år lokaliserad till Askersund och årsmötet hölls 21-22 maj i fint försommarsvädret (nästan hela helgen – bara lite ”duggregn” och hagelstorm emellanåt som omväxling). Ett mycket lyckat arrangemang av Peter Wingren som dessutom hade fler deltagare än vanligt – trevligt!



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

År 2004 var det 100 år sedan Rover började tillverka bilar och ett stort jubileumsfirande planerades i England. Därför tog Carl-Gustaf Olsson initiativet till gruppresan till UK, från Malmö, med många trevliga Roveraktiviteter. Tyvärr blev resan inställd pga bristande intresse från medlemmarna. Dock blev det ändå ett stort 100-årsfirande i Sverige tack vara initiativ från bröderna Johan och Petter Ålander och med hjälp av bl a Micke Svensson. 4 juli var nämligen Rosersbergs Slott ”utlånat av

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

Det följdes av legendariska

vars trädgårdsdekorationer kan göra vem som helst avundsjuk – hur många medlemmar har en fullt fungerande brandbil på den egna tomten? Ett föredömligt säkerhetstänkande anser jag! Att sedan använda en Land Rover som fikabord visar dessutom på bra bordsskick – eller hur?

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

Rallyt i Bollebygd hölls för andra året och vädergudarna var griniga varför endast åtta bilar kom till start, men alla hade ändå trevligt och fortsättning utlovades 2006. Säsongsavslutning var det i Skåne i oktober. I ett strålande höstväder (det är då vi i Mälardalen kan få uppleva årets första snöstorm) avslutades rallyt med fika vid Söderåsen.

Och det avslutar också min lilla sammanställning om träffar och aktiviteter under Rover Club of Swedens första tjugo år! Hur

många det varit totalt? Räkna gärna själv och hör sedan av dig till mig. Eller avsevärt mycket bättre – deltag i klubbens arrangemang i framtiden – det kommer du inte att ångra!

Sammanställning av årsmöten 2001 tom 2005:
 2001 Stora Rör, Öland
 2002 Göteborg
 2003 Överlida, Västergötland
 2004 Askersund
 2005 Västsura Herrgård, Västmanland

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



Startfältet vid Årsmötesrallyt 2005

kungen” för en heldagsbegivenhet som samlade många av Sveriges Roverägare

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

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

Träffar 2005

Som vanligt i vårens första Roverblad fann det redan åtskilligt att se fram

British Car Week i Göteborg 22-29 maj. I maj hölls dessutom ett rally genom vårfagra Österlen, där alla brittiska fordon var välkomna. Ca 15 bilar njöt av rallyrundan och besöket på Peter Haventons museum i Ravlunda (ett besök som jag fö gärna rekommenderar). Dessutom började sommarträffar varannan torsdag i ”Roverhangaren” på Eslövs flygplats – ett lyckat initiativ som fortsatt sedan dess. I juli deltog RCoS, tillsammans med övriga brittiska klubbar i Falsterbo Classic and Sportcars Show. UBCC-South bidrog med ca 35 bilar, vara fyra Rover.

I Uppland var det i slutet av augusti en trevlig träff hemma hos Anders Löfström (precis som 2004)

Skilj på fil och kappkörning!

En liten uppmaning som fanns att läsa i en motortidning 1957

För de flesta av oss är det en tämligen ny upplevelse att köra på gator med två eller tre filer, där man långa sträckor ligger och kör i samma riktning som grannarna till höger och vänster. Vi tycks reagera som vi vant oss vid i liknande lägen, vid omkörning på landsväg. Och grips av kappkörningsdjävulen.

Om vår fil råkar gå långsammare än grannfilen, så börjar ilskan koka. Han därframme som försinkar vår fil och de där bredvid som strömmar

förbi blir våra personliga fiender. Vi nappar första chans att tränga oss in i den snabbare filen. Och första chans när ilskan regerar är farlig chans. För trevnadens och trygghetens skull är det nödvändigt att vi skolar om oss och blir goda förlorare eller några fordonslängder i avstånd från slutmålet. Vi måste lära oss att ta det lugnt och hoppas på bättre lycka med filvalet nästa gång.

En annan sak som frestar filnerverna. När två filer av någon

anledning flyter ihop till en - vid gatuarbeten, bilhaverier eller annat - borde det vara självklart att man skall samsas om den återstående filen i tur och ordning som bilarna kommer fram till sammanflödet. Den fil som fortsätter att finnas till bör inte tycka sig ha ensamrätt före den som upphör och måste gå över i den andra. Om vi tänker i fordonslängder och jämför med avståndet från start till mål bör vi kunna bli betydligt generösare i vårt umgänge med sidokamraterna.

Tyvär! blev denna lista inte komplett i förra numret.

Vi gör ett nytt försök.

Bokstav	Region	Område	Kombination
A	Anglia	Peterborough Norwich Ipswich	AA - AN AO - AU AV - AY
B	Birmingham		BA - BY
C	Cymro	Cardiff Swansea Bangor	CA - CO CP - CV CW - CY
D	Deeside to Shrewsbury	Chester Shrewsbury	DA - DK DL - DY
E	Essex	Chelmsford	EA - EY
F	Forest & Fens	Nottingham Lincoln	FA - FP FR - FY
G	Garden of England	Maidstone Brighton	GA - GO GP - GY
H	Hampshire & Dorset	Bournemouth Portsmouth Isle of Wight	HA - HJ HK - HY HW
K		Luton Northampton	KA - KL KM - KY
L	London	Wimbledon Stanmore Sickup	LA - LJ LK - LT LU - LY
M	Manchester		MA - MY
N	North	Newcastle Stockton	NA - NO NP - NY
O	Oxford		OA - OY
P	Preston	Preston Carisle	PA - PT PU - PY
R	Reading		RA - RY
S	Scotland	Glasgow Edinburgh Dundee Aberdeen Inverness	SA - SJ SK - SO SP - ST SU - SW SX - SY
V	Severn Valley	Worcester	VA - VY
W	West of England	Exeter Truro	WA - WJ WK - WL
		Bristol	WM - WY
Y	Yorkshire	Leeds Sheffield Beverly	YA - YK YL - YU YV - YV



"Har du inte bråttom, hoppa in så får du skjuts"

Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av klubbens grundare
Axel Dufweke, en av klubbens grundare
Spén King, P6 och Range Rover konstruktör
Sivert Hiljemark, konstruktör av Rovers K-motor
Derek Crabb, motorkonstruktör från Rover

Till er som saknar reservdelar eller behöver teknisk hjälp står jag mycket gärna till tjänst. Jag har varit anställd i MG Rovers olika importföretag i Sverige sedan 1997.

www.mgrover.nu

Tommy Nilsson, e-post: mgrovercenter@telia.com

Varför köpte BMW egentligen Rover?

Detta är en intressant fråga som man måste ställa sig. När prestigemärket BMW köper bilfabriken Rover och dumpar alltihop redan efter en kort tid. Varför köpte de företaget och hade de verkligen för avsikt att behålla det?

BMW har ett gott rykte för sin högt utvecklade kvalitetsbilar. Deras globala marknad expanderade. Runt om i världen konsoliderades bilindustrin och kanske upplevde oberoende BMW detta som ett hot. BMW behövde expandera, både sin marknad och sin produktion. Hur skulle man göra detta utan att skada sitt varumärke?

Skulle de utvecklade en billigare bil för att ta upp kampen med VW, Ford, Fiat och andra massmärken? Detta kunde kanske devalvera BMW-märkets status. Det skulle vara svårt att ha ett varumärke som spände från masstillverkade budgetbilar till lyxvagnar. Andra tillverkare har försökt och inte lyckats med detta. Ett sätt att gå vidare var att göra som VW gjort. De skaffade en annan fabrik med ett annat varumärke för sina budgetbilar – Skoda. Deras ”lyxbilar” tillverkas av Audi. Ford har löst det genom att införskaffa andra tillverkare i familjen, Jaguar, Volvo, Aston Martin m.fl.

Valet som BMW stod inför var att antingen köpa ett befintligt märke eller att bygga upp ett nytt märke från grunden. Det senare alternativet har till exempel använts av Toyota som byggt upp märket Lexus till en lyxvariant av Toyota. Till att börja med såg det ut som BMW skulle välja denna väg. Spionbilder och utläckt information talade om en ny framhjuldriven bil från BMW. BMW har ju alltid var förknippad med bakhjulsdraft och så skulle det förbli. BMW valde därför inte denna väg

Helt plötsligt dök det upp ett

tillfälle för BMW som inte gick att missa. BMW hade redan kontakt med Rover, som leverantör av dieselmotorer till nya Range Rover. Rover Group hade vid denna tidpunkt ett uppsving i försäljningen och var ett av de märken som ökade mest i försäljning ute i Europa. Deras försäljning höll till och med på att gå om BMW:s.

När BMW tittade på Rover var de imponerade. Deras åsikt var, att i fråga om kvalitet var Rover jämbördig med BMW. Rover såg ut att passa BMW perfekt. Roverbilarna passade in i prisklasserna under BMW. Land Rover var inget konkurrent utan tvärtom ett tillskott som uppfattades lite lyxigt. Dessutom fanns ju Mini som passade BMW som handen i handsken. Som grädde på moset fanns ju hela brittiska bilarvet, MG, Riley, Austin-Healey, Triumph m.m. redo att exploatera.

Överenskommelsen att köpa Rover av British Aerospace var klar på rekordtiden tio dagar. British Aerospace var angelägen att bli av med Rover. De passade inte in i deras verksamhet, som till stor del bestod av försvarsindustri. Det enda problemet var Honda, Rovers samarbetspartner under de senaste tio åren. Rover var djupt involverat i Honda, inte bara genom tekniken som användes utan även genom korsägande av Hondas brittiska fabrik i Swindon. Honda var inte intresserad att arbeta tillsammans med BMW.

Denna bakgrund visar ändå inte exakt varför BMW var så intresserad att köpa Rover. Var det helt

enkelt för att expandera på marknaden eller var det för att göra sig av med en konkurrent? Det troligaste är nog det första alternativet. Rover var ”på gång” med sin Honda-baserad modell och volymerna i Europa ökade stadigt.

Redan dag ett hade BMW mycket klart för sig hur de skulle investera. De områden som fick de största investeringarna blev, efter BMWs försäljning av Rover, antingen kvar hos BMW eller sålda med god förtjänst. De som behölls var fabriker i Cowley, Swindon och Hamms Hall. Land Rover såldes ju som bekant till Ford. Bilar som var under projektering behölls också av BMW för eventuellt framtida bruk.

Det var aldrig planerat att motorn för ny Mini skulle byggas av Rover. Mycket tidigt blev det bestämt att Chrysler i Sydamerika skulle leverera denna. På det viset skulle BMW aldrig bli beroende av Rover för delar till sin nya bil. Detta märkliga beslut, att inte använda Rovers K-motor, kunde inte riktigt förklaras på den tiden. Med facit i hand så är det lättare att förstå.

Modellerna 200, 400 och MGF var redan klara när BMW tog över Rover. Den enda modell som utvecklades och lanserades under BMW-tiden var Rover 75.

Rover var Hondas partner och även dess fotfäste i Europa. När detta partnerskap upphörde förloerade Honda uppemot fyra års arbete i Europa. Såg BMW Honda som ett rejält hot som måste stoppas?

Det har spekulerats i att BMW ville ha en snabb start att tillverka

fyrhjulsdrivna bilar för att ta upp kampen mot Mercedes. Så fort deras X5 hade lanserats, med hjälp av Land Rover teknik och ”know how” skulle BMW inte längre behöva Land Rover. Det påstås att BMW överutnyttjade Land Rover och dess tekniker för att producera X5. Man kan också fråga sig varför BMW måste göra en egen 4X4 när Land Rover fanns med i deras märkesportfölj. Med facit i hand....

Rover 75 lanserades, en prestige-bil, med samma höga teknik som BMWs modeller. Det var aldrig tänkt att Rover 75 skulle ta marknadsandelar från BMW. Redan från början



höll man dess armar låsta på ryggen. När Rover 75 presenterades 1998 på Birmingham Motor Show stod BMW-chefen framför den nya bilen och sa att de funderade på att stänga fabriken i Longbridge. Inte undra på att denna bil inte blev en storsäljare. Inga kunder vågade ju köpa den efter detta uttalandet. Det kanske var så att detta öppnade en bakdörr för BMW att dra sig ur Rover. Med facit i hand....

Nu ska vi titta på vad BMW egentligen investerar i Rover och se om de förlorade pengarna.

* de köpte hela Rover Group för £800 000 000. Sedan sålde de Land Rover för £1 800 000 000. Redan här tjänade de £1 000 000 000.

* de stora investeringarna i fabriker gjordes i Cowley, vilken de behöll själva.

* de investerade i en motorfabrik i Hamms Hall, vilken de också behöll

själva.

* de behöll Longbridge Engine & Transmission. På detta vis tvingade de Rover att köpa komponenter från BMW för att kunna tillverka bilar. Nu tjänade BMW pengar på Rovers bil, medan Rover själv gjorde förluster. Så småningom såldes denna tillverkning till Phoenix, MG-Rovers ägare.

Nya modeller som utvecklades eller var utvecklade under denna tid

* Rover 75

* Rover 400/45 ersättaren utvecklades under BMW-tiden

* Rover 200/25 ersättaren utvecklades under BMW-tiden

* Land Rover Freelander

* Ny Mini utvecklad av

BMW

* Ny modell av Range Rover

Under den tiden BMW ägde Rover är det ifrågasatt om Rover verkligen gjorde de stora förluster som BMW påstod. Rovers räkenskaper var inte öppna för insyn.

Många frågor är fortfarande obesvarade.

* Hur mycket fick Rover betala för BMWs ledning av företaget?

* Hur mycket fick Rover betala för att BMW utbildade deras personal i Tyskland när de i verkligheten arbetade på BMWs produktionslinje?

* Hur mycket arbete lade Rover ner på BMWs fyrhjulsdrivna X5, vilket inte debiterades BMW?

När BMW sålde Rover följde följande med i köpet

* Det mesta av fabriken i Longbridge, dock inget som hade fått nya investeringar. Det behöll BMW för att sälja senare.

* Varumärket Austin

* Varumärket MG

* Licens för att använda namnet Rover

* Lagret med osålda bilar samt det kraftigt bantade nätet av återförsäljare.

* Dessutom såldes rätten att tillverka Rover 75, 45, 25 MGF och den gamla Minin, dock bara under en kort tid.

Denna affär som inbringade BMW £ 1 var betydligt gynnsammare än att lägga ner Roverfabriken. Om det skett skulle BMW fått betala bland annat stora summor i avgångsvederlag och

dessutom förlorat mycket i anseende. Det hade varit mycket impopulärt att stänga Rover. Dessutom var Storbritannien BMWs näst största marknad. BMW behöll följande

* Varumärket Rover. Det var ett av Fords krav för att förhindra tillverkning av fyrhjulsdrivna bilar med namnet Rover.

* Varumärket Triumph

* Varumärket Riley

* Varumärket Mini

* Alla kontanter som fanns i företaget

* Cowleyfabriken i Oxford

* Delar av Longbridge, motor och växellådetillverkningen

* Pressfabriken i Swindon

* Motorfabriken i Hamms Hall

Följande sålde BMW till Ford

* Land Rover samt återförsäljarnätet

* Rovers utvecklingsavdelning i

Gaydon

* British Motor Heritage, bilmuséet i

Gaydon

Det kan diskuteras om BMW från första början köpte Rover, för en spottstyver, för att bli av med en konkurrent. På köpet hindrade de Honda att expandera. De investerade också mycket selektivt i områden som de senare kunde sälja med stor förtjänst. Det stympade Rover som blev kvar hade ingen riktig utvecklingsavdelning och ett modellprogram som började bli ålderstiget. Dessutom var de beroende av BMW, åtminstone i början, för att köpa komponenter som var nödvändiga för att bygga bilar.

BMWs totala kostnader för Roveräventyret är förmodligen lägre än att utveckla en helt ny bilmodell. Vad de har kvar idag och som blivit en storsäljare är deras version av Mini som byggs i Cowleyfabriken.

Om allt detta verkligen var planerat från början får vi nog aldrig svar på, men faktum kvarstår.

Källa: Keith Adams hemsida

Roverbladet har ingen åsikt om sanningshalten i ovanstående artikel. Vad som gör denna artikel mer aktuell och intressant är det faktum att samma personer var inblandade i lastbiltillverkaren MANs försök att ta över Scania i slutet av förra året. Den historien är nog inte avslutad ännu.

Att göra under 2007

Skriv in dessa datum i din kalender redan nu!!

Mars

29 Roverträff i Cafébanken i Flyinge.
Ev besök av Tommy Nillson, från fd
MG Rover Sverige, som ger oss
senaste nytt
Mer info Bo Hansson,
Tel 0413 - 54 42 62

April

5 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm,
Tel 031 - 741 28 38
4 Roverträff på Ekolskrog.
Mer info får du av Bengt Alfredsson,
Tel 0171 - 921 83
15 Roverträff i Älmhult med besök på
IKEA-muséet
Följ med att besöka IKEAs museum i
Älmhult. Detta museum är inte öppet
för allmänheten, men Roverklubben
har fått en unik möjlighet att komma.
Ev tas en låg avgift ut.
Obligatorisk anmälan senast 1 april
till CG Olsson, tel eller e-post, se
sidan 2.
26 Roverträff i hos English Car Care
i Löddeköpinge
Mer info Bo Hansson,
Tel 0413 - 54 42 62
29 Gruvligt vårrally. Samling i
Billesholm kl 11.00, följ skyltarna.
Mer info av Jan E Jern
Tel 0435 - 203 90

Maj

2 Roverträff på Ekolskrog.
Mer info får du av Bengt Alfredsson,
Tel 0171 - 921 83
3 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm,
Tel 031 - 741 28 38
18-20 Årsmöte se särskild annons på
annan plats i denna tidning.
20 Tjolöholm Classic Car
Tjolöholm är en riktig Classic Car
Show med mer än 1 000 fordon,
mycket publik och strålande väder.
Anmäl dig på www.tjoloholm-classicmotor.se
Du kan också anmäla dig till Rover-
klubbens Tomas Börjesson som vet
mer om detta.
Tel 0707 - 79 82 88
26 Öppet hus hos English Car Care i
Löddeköpinge mellan 10 - 15.
English sandwiches will be served.
Tag med din Rover

Juni

5 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm,
Tel 031 - 741 28 38
10 Försommarrally när Uppland är
som vackrast. Start i sommaridyllen
Sigtuna ca kl 10.00 med ett trivsamt



familjerally. Målgång ca kl 13.00 vid
anrika Ekolsunds Slotts Vårdshus. Ca
kl 14.00 serveras måltid på Vårdshu-
set (i sig en sevärd och fantastiskt
renoverad 1700-talsbyggnad).
Därefter får vi en personlig visning
av historiska Ekolsunds Slott, som är
privatägt och normalt ej visas för
allmänheten. Slottet var Gustav III:s
favoritslott – kanske blir det även ditt
favoritslott?
Kostnad ca 225 kr/vuxen (barnpriser
finns) för Rally, Måltid och Slotts-
visning.
OBS Föränmäl intresse snarast och



senast 15 april så skickar vi info om
rally och inbetalning
Bengt Alfredsson 0171 - 921 83 eller
bengt.alfredsson@telia.com eller
Thomas Eckered 08 -592 541 06 eller
the@telia.com). Förhandsbetalning
måste göras senast 15 maj!
17 Gavnö Classic Car
Info CG Olsson 040 - 30 76 05
Anmäl dig på www.gavnoe.dk

Juli

21 Thulinträffen i Landskrona
Classic Car Show vid kastellet i
Landskrona. Anmäl din Rover och
dig själv att vara med i årets utställ-
ning. Bilder från 2006 finns på
www.thulintraffen.nu
Anmäl dig till Peter Bäckström som
vet allt om denna träff.
Tel 046 - 14 50 03

Sommarens nyhet är **Veteranbilscafé
Ekolsunds Slotts Vårdshus** under ett
antal veckor i juli och början av
augusti. Arrangemanget började i
mindre skala redan år 2006 och är



Bygg inte om till vänsterstyrning, Gunnar!

Man kan bara lyckönska Gunnar Björkenor till hans köp av en 3.5 Coupé från Essex över nätet. Även om Du fått lägga ned en hel del möda på själva köpet och kanske har arbete och kostnader kvar, så har Du köpt en Rover på ett ovanligt och tillfredsställande sätt.

Men varför funderar Du på att bygga om bilen till vänsterstyrning? Den är ju högerstyrd i originalskick och har ett serienummer som säger detta. Det är inte svårare att köra en högerstyrd bil i högertrafik än att köra en vänsterstyrd – om bilen inte är mycket låg (och det är ju en P5-a inte) och du vill göra mycket omkörningar på smala vägar. Att växla en högerstyrd bil är inte svårare än att växla en vänsterstyrd; det gäller både automat och manuell. En stor fördel med en högerstyrd bil i svensk trafik är att man kan hålla långt ut mot högerkanten och skydda sig mot alla de bilister som slickar mittlinjen.

Dessutom är det status i Roverklubben att ha en högerstyrd Rover. Det finns inte så många sådana i Sverige fastän det ju egentligen är så som de alla skall se ut.

Behöver hastighetsmätaren bli ett problem? Har inte P5-an på samma



Roverbladets redaktör håller fullständigt med Thomas Eckered om att högerstyrd Rover är att föredra, därför Gunnar, bygg inte om

sätt som P6-an en hastighetsmätare med både mph- och km/tim-skala? När jag tagit in bilar från England har jag bara satt en svart pappersring över mph-skalan, men jag är inte ens säker på att det behövdes. Dessutom trillade pappersringen snart bort. Det är ganska behändigt att köra efter mph-skalan: 30 mph är 48 km/tim, och alltså är man säker på att inte riskera körkortet. 50 mph är 80 km/tim, 60 mph är 96 km/tim och 70 mph

är 112 km/tim. Gamla bilar har ju oftast glädjemätare så följer man mph-skalan så ligger man bra till i svensk trafikrytm.

Du nämner inte strålkastarna i Din artikel. Om Du har tur så har Du redan den gammaldags typ av strålkastarinsatser där man bara vrider lamphållaren från ”left” till ”right” och så har man rätt assymetri.

Thomas Eckered

öppet för alla äldre fordon – alltså inte bara Rover! I skrivandes stund är det oklart om onsdags- eller torsdagskvällar kommer att gälla – men det blir varje vecka under perioden. Välkommen – redan Gustav III föredrog Ekolsund framför allt! Vill du ha fortlöpande aktuell info, tider, karta, etc meddela din epostadress till Bengt Alfredsson 0171-92183 eller bengt.alfredsson@telia.com

Augusti

2 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm
Tel 031 - 741 28 38
3 - 5 British Car Meet i Borgholm
Behöver du övernattnings - kontakta medlem Lars-Olof Johnson
lojo3@telia.com

September

5 Roverträff på Ekolskrog.

Mer info får du av Bengt Alfredsson,
Tel 0171 - 921 83

6 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm,
Tel 031 - 741 28 38
9 Klubbkampen i Skåne. Mer information om detta i nästa nummer.

Oktober

3 Roverträff på Ekolskrog.
Mer info får du av Bengt Alfredsson,
Tel 0171 - 921 83
4 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm,
Tel 031 - 741 28 38

November

1 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm,
Tel 031 - 741 28 38
7 Roverträff på Ekolskrog.
Mer info får du av Bengt Alfredsson,
Tel 0171 - 921 83

December

5 Roverträff på Ekolskrog.
Mer info får du av Bengt Alfredsson,
Tel 0171 - 921 83
6 Roverträff på The Rover i Göteborg
Mer info Bo Arnholm
Tel 031 - 741 28 38

Varje tisdagskväll från maj till september är det stor spontanträff i Vikingabyen i Löddeköpinge i Skåne. Start vid 18-tiden. Roverklubben är där och hundratals bilar ytterligare. Ingen föranmälan. Du kommer och åker när du vill.

Du skrev väl in detta i din kalender nu?



3 LARSSONS
AUTO-SERVICE AB



Vi har original reservdelar, service, plåt o lack, samt nybilsgarantier i vår auktoriserade MG Rover verkstad, vi har alla de specialverktyg samt diagnosutrustning (T4) som erfordras för att kunna utföra service/arbete på rätt sett och att du kan känna dig trygg i vår verkstad.

Våra mekaniker är utbildade hos MGRover Group i Longbrige England.

Kontakta oss för mer information eller besök vår hemsida.

För dig som vill få information och erbjudande direkt till din dator, sänd din e-mail adress till mgrovercenter@telia.com så kommer erbjudanden direkt till din Dator ca 6 gånger per år.

Amilonsvägen 8, 213 76 Malmö
Tel.040-219800, Fax, 040-212004

e-mail: info@auto-service.se
www.auto-service.se www.mgrover.nu

Stadgeenlig kallese till Årsmöte 2007

Datum: 18 maj 2007

Tid: 17.00

Plats: Lökebergs Konferenshotell utanför Kungälv

Motioner: Skall vara styrelsen tillhanda senast 1 maj

Rösträtt: Alla som erlagt medlemsavgiften före 1 april 2007.

Dagordning:

- § 1 Val av ordförande och sekreterare för mötet
- § 2 Val av justeringsmän, tillika rösträknare
- § 3 Upprättande och godkännande av röstlängd
- § 4 Fråga om mötet utlysts stadgeenligt
- § 5 Föredragning av verksamhetsberättelsen
- § 6 Föredragning och fastställande av resultat- och balansräkningen
- § 7 Revisorernas berättelse
- § 8 Frågan om ansvarsfrihet för styrelsen
- § 9 Val av styrelsens ledamöter
- § 10 Val av revisorer
- § 11 Val av valberedning
- § 13 fastställande av medlemsavgiften 2008
- § 14 Övriga frågor
- § 15 Mötet avslutas



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

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

E-post: englishcarcare@telia.com

Välkommen

Steve



Ramsey - the Rover Teddy Bear

Säljes

Rover 75 1.8T Tourer - 05.

7 000 mil. svensksåld, servicebok, manuell växellåda, textilklädsel, Sky blue metallic, alufälgar s+v
Regnr WJH 860
Pris 123 000 kr.
Tel 0735 - 97 57 40
E-post:
paul@platmekano.com
Paul

Marknadskrafterna

Skänkes

Jag måste städa och undrar om någon vill ha delar till P4 -53, -54?
Det är skärmar, dörrar, huvar, bakaxlar m.m..
Även en hel bil utan motor och låda med dålig inredning.
Jag ser gärna att grejorna kommer till användning i stället för att åka till skroten.
Allt finns i Knutbytrakten.

Tel 08 - 520 164 55, 0703 - 08 19 70
E-post jonaslagerberg@bredband.net
Jonas

Köpes

Rover SD1.

Letar efter en Rover SD1 i så bra skick som möjligt, alla modeller med V8 är av intresse. Bilen jag söker ska ge ett fräscht intryck, alltså inga "skogsvrak" reparationsbehov är okej, men inga 5-års projekt.
Johan Tamrin, tamrin@telia.com
0735 - 45 80 07

Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring, eller skriv, till Bengt Wallén, 08-36 31 83, och beställ det du önskar.
2. Därefter sker leverans omgående.
3. I paketet du får ligger inbetalningskort.

Observera att porto tillkommer.

Klubbshopens postgiro är 23 36 53 - 5

Julnöten

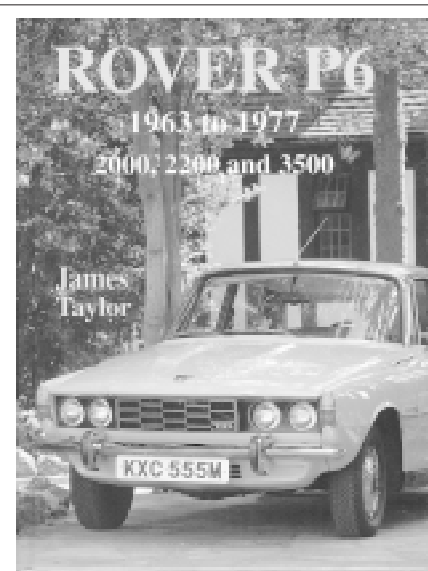
Flera medlemmar har skickat in svar på vår Julgåta i förra Roverbladet. En hel del har gissat rätt och utav dem har vi dragit fyra som får pris.

Dessa fyra är
Tomas Börjesson, Göteborg,
Mats Johansson, Vetlanda
Per Anders Andersson, Fjällbacka
Lennart Renbjär, Spånga

Dessa lyckliga herrar får välja var sin Rover ur klubbshopens sortiment.

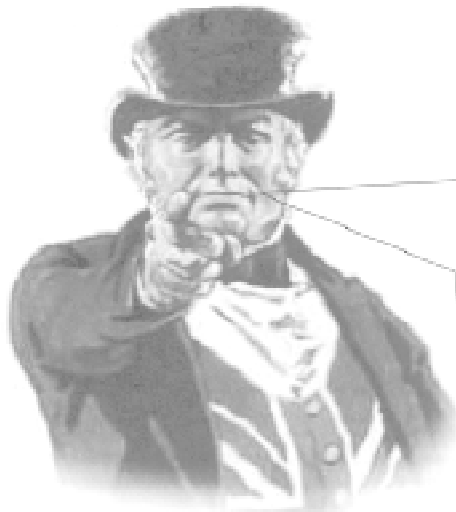
Tack för alla inkomna svar.

Det rätta svaret är att bilen är vänsterstyrd med brittiska registreringsskyltar. Detta måste anses något ovanligt, speciellt på en engelsktillverkad bil i England. Registreringen är också i en nummerserie som var reserverad för Rover Company. Skyltarna kunde användas på vilken bil som helst efter företagets önskemål.



Normalt använde Rover en form av bilhandelsskyltar inom UK. Det kan därför vara troligt att just denna LHD bil skulle till kontinenten för t ex pressvisning eller liknande och utrustade för detta ändamål med "riktiga" skyltar.

Detta sista var överkurs.



Young Man!

A 2007 membership renew was included in the latest issue of Roverbladet.

Be a good lad and pay today.

There's a good lad!

Vi beklagar verkligen.....

...att vi förstörde julen för dig. Nu blev du ju tvungen att umgås med familj, släkt och vänner istället för att sitta fördjupad i Roverbladet.

Tidningen blev färdig och postades i god tid före jul och för att den skulle komma till dig innan julafton.

Av okänd anledning lyckades Posten slarva bort hela sändningen, ca 500 ex. Efter intensivt detektivarbete av bland andra Mariehamns Tryckeri återfanns allt efter nästan fyra veckor.

På detta vis förlängdes julen

Vi tycker givetvis att detta är tråkigt. Vi får hoppas att det var en engångsföreteelse.

Redaktören

Klubbshopen

Klubbregalia



Vagnmärke (se bild ovan).	
Levereras med fästskruvar. 75 mm diam.	80 kr
Vindrutedekal med nya klubbmärket. 50 mm diam.	5 kr
Broderat klubbmärke, nya märket. 45 mm diam.	20 kr
Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket. 20 mm diam.	40 kr
Nyckelring med nya klubbmärket.	20 kr
Penna text RCoS 1986-1996.	10 kr, 2st 15 kr
Mössa med nya klubbmärket (fleece). En storlek.	100 kr
Tenniströja med tryck nya klubbmärket. Grå, grön, blå. Stl M, L, XL.	200 kr
T-shirt med tryck nya klubbmärket. Svart, röd, grön, blå, S., M, L, XL, XXL.	100 kr
Keps med broderat Roveremblem grå eller svart, se bild	125 kr



Teknisk litteratur

Supplement Verkstadshandbok P5/B	250 kr
Verkstadshandbok 2000/2200	350 kr
Verkstadshandbok SD1, svensk text	275 kr
Supplement Verkstadshandbok SD1 turbodiesel	100 kr
Felsökning elsystem SD1	75 kr
Avgasreningsservice SD1	75 kr
Verkstadshandbok 200-serien	150 kr
Verkstadshandbok SD1, inb.	300 kr
Reservdelskatalog 2200	200 kr
Suppl. Verkstadshandbok 2000	75 kr
Instruktionsbok 2000	50 kr

Roverprylar

Bakrutedekal med text 'Rove around with Rovers'.	15 kr
Bakrutedekal med text 'Rover, one of Britains fine cars'.	15 kr
Broderat Rover-märke för jacka etc.	20 kr

Vykort m m

Vykort med P4, foto.	5 kr
Vykort med P5, foto.	5 kr
Vykort med P4 och P6, foto	5 st 10 kr
Vykort med P6B, målning av Peter Haventon. Storlek 16x21 cm.	5 kr
Tavla P6B - samma motiv som ovan. Glas och ram. Storlek 30x40 cm.	100 kr

Modellbilar

Modellbil Rover P4 (Vanguards). Skala 1:43. Olika färger	
Modellbil Rover P5 (Vanguards). Skala 1:43. Olika färger.	
Modellbil Rover P6 (Vanguards). Skala 1:43. Olika färger.	
Modellbil nya Seventyfive (Vanguard). Skala 1:43. Olika färger.	
Modellbil Rover SD1 (Vanguards). Skala 1:43. Olika färger.	
Priser mellan 175 kr och 225 kr beroende på modell	



Paketerbudande

Jubileumsbricka i björkfanér 36 x 28 cm plus tygkasse med klubblogotype	100 kr
--	--------