

ROVERBLADET

Nummer 58 (sommaren 2005). Officiellt organ för Rover Club of Sweden

RCoS
Grundad
1986



Ordförandens ruta

Det händer mycket med Rover i England. Man vet inte i skrivande stund vad som kommer att hända med märket och tillverkningen.

På Årsmötet på Västsura Herrgård berättade jag om en hund vi tagit hand om. Hunden hette Chang och hade det bra i början. Den bodde hos en ansedd familj med många fina vänner. Den fick bara saurkraut och schnitzel. Men plötsligt en dag ville den fina familjen inte ha



kvar Chang längre. Han kostade för mycket. Chang hamnade hos en annan familj. Han hade en alldeles ny hundkoja, men den fick han inte behålla längre. Istället fick han nöja sig med en som var fyrtio år gammal. Nu började en jobbig tid med lite mat, panerade fiskpinnar och

hårda potatisflarn. Den mesta maten tog ägarna för egen del. De fick till och med sälja huset de bodde i och hyra tillbaka det. Allt för att få in pengar.

Till sist gick det inte längre.

Chang blev tvångsömhändertagen och nu skulle han säljas. Folk kom från alla världens hörn för att titta på honom. De kände och nöp i honom, men han var alldeles för mager.

Slutligen fick vi kontakt med honom och vi såg möjligheten att hann skulle passa in i vår familj. Han är snabb och charmig och ett komplement

till den hund vi har. Nu har han bytt namn och heter Charlie.

Hoppas att någon ger bilmärket Rover samma chans. Då kanske det blir namnbyte. Chang är väl inte så dumt.

Ha en bra sommar. Vi ses kanske på någon träff. *Bo*

Växellådan

Det har varit en händelserik vår på Roverfronten. Bland annat har jag fått skaffa ett nytt batteri till P5an, (nummer två, ni vet). Det har ju hänt annat tragiskt också med fabriken i England. Mer om det kan du läsa om inne i bladet. Hur det kommer att sluta vet vi inte riktigt ännu. Roverbladet bevakar händelseutvecklingen. Det finns säkert anledning att återkomma till detta längre fram i höst.

Man får istället glädja sig med att vi snart är inne i den goda sommaren, med, förhoppningsvis, bättre väder än förra året. Jag ser fram mot alla trevliga bilturer på små fina vägar genom sommarlandskapet. Kolla gärna längre bak i bladet. Där står det uppräknat lite olika träffar i sommar, både i Skåne och i Mälardalsområdet. Det skulle vara trevligt att få se dig på någon träff.

Årsmötet har varit och tyvärr kunde vi, av privata skäl, inte delta i år. Det var synd. Har förstått av andra att det blev en mycket lyckad tillställning. Det ska arrangörerna ha stort beröm för.

Hustruns, nästan nya, P6 har varit med oss på långtur nu i vår. Den rullade en bra bit över hundra mil på små vägar i Småland och Västergötland. En tredjedel av dem var på grus. Det är roligt. Det är en fröjd att resa i den bilen.

Ekerhjulen, som ska vara på den bilen, blev ju lite slitna i splinsen. Nu har en firma här i Skåne fixat till dem så de är som nya. Snart åker de på igen. Det kommer att se snyggt ut.

Herrgårdsvagnen har stått still ett tag nu, men kommer snart ut på vägarna igen. Det ska ju bli varmt och då får man nytta av sitt Sky System

Min stående vädjan finns kvar – skicka gärna in material till Roverbladet. Det kan var allt från små tips till större tekniska redogörelser, trevliga eller otrevliga händelser som du och din Rover varit med om. Glöm inte bilder om det finns. Vi tar med allt som kommer in. Redaktören tackar på förhand och önskar alla en fin sommar. *CGO*

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Olof Neergaard, Bengt Alfredsson, Anders Palmkvist, Per-Arne Andersson, Bo Hansson, CG Olsson, Bengt Dieden, Jan E Jern

Manusstopp

Nr 59 15 aug, ute i september

Nr 60 15 nov, ute i december

Nr 61 15 februari, ute i mars

Nr 62 15 maj, ute i juni

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

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

Omslaget föreställer:

Allt verkar nattsvart för Rover

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

I detta nummer:

MG Rover upp i rök	sid 4
Vikingarna har intagit..	sid 8
Rulle är däckad	sid 11
Olja i gammalbil	sid 12
Show your membership	sid 15
Rover 95	sid 16
Rover 100	sid 17
Hangarträff	sid 18
Påskgodis i Skåne	sid 19
Mer godis i Skåne	sid 19
Vårrally	sid 20
Lite teknisk info	sid 21
Roverträffar	sid 22
Sommartävling	sid 23
Protokoll från Årsmötet	sid 24
Marknadskrafterna	sid 25
Klubbshopen	sid 26
Nyttiga adresser	sid 27

Nästa nummer utkommer i september 2005

MG Rover upp i rök

Den 15 april tog det slut. Förhandlingarna med ett kinesiskt jätteföretag bröt samman och världens minsta tillverkare av standardbilar gav upp andan. Med andra ord blir det inte fler MG Rover-bilar. Eller?

av Olof Neergaard

I fem år lyckades de fyras gäng hålla skutan flytande. De fyra affärsmän i konsortiet Pheonix som tog över vad som blev kvar när BMW styckade Rover Group* lovade att slå världen med häpnad.

Det gjorde man med besked. John Towers, Peter Beale, John Edwards och Nick Stephenson (alla med bakgrund i Rover Group) visade sig nämligen inte bara ha idéer för sitt bilföretag. Man hade uppenbarligen också en plan för att berika sig själva. Se förra Roverbladet.

Ändå började det uppåt värre. I februari 2001 kallades till presskonferens i Longbridge och motorjournalister från hela Europa mötte upp, inklusive undertecknad. Optimistiskt berättades att visserligen hade man inte längre något eget utvecklingscentra. Gaydon hade just blivit en del av Ford.

– Men vi äger alla rättigheter till Rover 25, 45 och 75. Vi kan göra

vad vi vill med dem!

I klartext betydde det att utveckla

minst sagt mossiga anseende man hade hemma i England. Istället



Ett öde f.d. besökscenter

sportiga MG-versioner av Rover-bilarna som redan stod på programmet. Tanken var att skaka av sig det

skulle man framstå som coola och ungdomliga. Och bygga bilar som folk ville betala bra för.



– Hurra, vi får åka till Kina! Nej, personalen på Powertrain jublar knappast över framtiden.

Mer tyst talades det om den så kallade "hemgiften" från BMW. För att visa att man inte svek arbetarna på Longbridge gav BMW de nya ägarna en dryg miljard kronor som ett frikostigt starta eget-bidrag. I händelse att MG Rover, som man snabbt kallade det nya företaget för, började visa svarta siffror skulle pengarna så småningom betalas tillbaka.

En annan nyhet var att firman skulle börja arbeta med PR. En stor nyhet för massmedia som vant sig vid att det i stort sett var tyst från Rover. Firman skulle också återuppta sin tävlingsverksamhet, med både rally

och racing på programmet.

Phoenix strategi verkade fungera. De nya modellerna fick bra omdömen och snart sålde man



Tusentals nya osålda MG Roverbilar väntar på köpare på två flygfält i Midlands. Frågan är bara vem som har rätt att sälja dem.

nästan lika många MG som Rover (även om de totala registreringarna inte ökade lika mycket). Samtidigt letade man intensivt efter en ny samarbetspartner. Någon som kunde hjälpa till att utveckla helt nya bilar, eller åtminstone dela kostnaderna.

För med undantag för Rover 75/MG ZT var ingen av företagets modeller vad man kalla fullt moderna. Dugliga som bruksbilar ja, men både 25/ZR och 45/ZS saknade allt från sidokrockkuddar till diverse elektroniska hjälpmedel som dagens

bilköpare vant sig vid. Dessutom såg de rätt ålderstigna ut.

Arbetet med att hitta en kapitalstarkt samarbetspartner gick trögt. John Towers och de andra cheferna på MG Rover reste snart jorden runt i desperat tempo. Eftersom inga av de etablerade västeuropeiska och japanska biltillverkarna ville ha med företaget att göra

siktade man in sig på utvecklingsländerna. Mest lockade Indien och Kina.

MG Rover frestade med en vis-serligen drastiskt decimerad men mycket kreativ ingenjörstyrka om ca 600 man. Men framförallt kunde man erbjuda ett europeiskt återförsäljarnät som kunde hjälpa nya aktörer in på kontinenten.

Ett tag trodde man också att det hela var klart och basunerade ut både text och bild om att nu skull man samarbeta med Brilliance Automotive i Kina. En firma som bland annat tillverkar gamla VW Passat på licens och faktiskt betalade en del pengar för att utveckla en ny stor Rover. Men det hela rann så att säga ut i sanden. Ingen verkade heller riktigt veta vad man kommit överens om.

Samtidigt har också MG Rover



Är detta framtiden?

Industry Corporation, var ännu ett kinesiskt jätteföretag med välfylld kassakista och ett jättelikt modellprogram baserad på licenstillverkning som ville skaffa sig möjlighet att utveckla egna bilar.

SAIC höll också MG Rover flytande genom att skjuta till pengar. Omkring 880 miljoner kronor förde man över i höstas, vilket skulle visa sig fatalt. Det kinesiska företaget fick naturligtvis också något i utbyte. Nämligen



Kvalitet i varje detalj. Idag lär det eka tomt i MG Rover Quality Analysis Centre.

samarbetat med indiska Tata. Inte bara för att ta fram den, som det verkar, helt misslyckade minibilen City Rover. Brittiska ingenjörer har också varit baserade i Indien för att hjälpa till med nya mellanklassmodeller samt den nya SUV:en Safari.

I höstas var det dags igen. SAIC, Shanghai Automotive

rätten att tillverka:

1. Rover 75 lwb (+110 mm, inte limousine)
 2. Rover 25
 3. K-motorerna (inklusive KV6)
 4. L-motorn (äldre Rover-diesel)
- Dessutom skulle man gemensamt utveckla en ny mellanklassmodell, internt kallad RD60. Den bilen

existerar också och lär vara ”åtta månader från produktion”.

klart. Troligen fick SAIC kalla fötter när man såg hur MG Rover formli-

april förklarade SAIC officiellt att man inte var intresserad att fort-sätta



Tomma lokaler. 400 man jobbar kvar med att sätta produktionslinan i malpåse. Här har en MG260/RoverV8 stannat upp.

SAIC betalade gärna för rätten att bygga Roverbilar i Kina. Dessutom finansierade man det mesta av utvecklingen av den nya modellen. Enligt uppgift skulle SAIC ut med ytterligare 1,6 miljarder kronor och

gen föll samman i takt med att försäljningen minskade med nästan en tredjedel per månad under senhösten och vintern. Dessutom bar företaget på en tickande bomb i form av ej fullt inbetalda pensions-

diskussionerna. I och med det var också MG Rovers saga all.

Vem äger vad?

I typisk brittisk anda råder förvirring in i det sista. Vem äger egentligen vad av det som tills nyligen kallades MG Rover? Här är ett försök att reda ut begreppen.

Longbridge, fabriken: MG Rover
Longbridge, marken: Privat mark-exploatör

Rover 25: SAIC

Rover 45: MG Rover

Rover 75: CAT Logistics (se nedan)

Rover 75 ”LWB”: SAIC

Rover 75 V8: MG Rover

X-Part (reservdelar): CAT Logistics

MG-bilar: MG Rover

Motorer: SAIC

Vad händer nu?

Revisionsbyrån Price Waterhouse Coopers har i uppdrag att hantera MG Rover och undersöka om det går att rekonstruera företaget. Ett flertal intressenter lär ha anmält intresse av ta över hela eller delar av verksamheten. Tyvärr finns inga större



Härliga tider! Ännu en MG Zt ser dagens ljus, i höstas.

då bli majoritetsägare i ett nytt samägt bolag som skulle bygga nya Rover 45/MG ZS med nya K-motorer.

Vad som hände sedan är inte helt

förpliktelser till de 6 000 anställda.

SAIC verkade helt enkelt nöja sig med rätten att bygga de äldre modellerna hemma i Shanghai och strunta i Longbridge. Fredagen 15

Vikingarna har intagit Bergslagen!

Eftersom det inte handlar om våra förfäders krigiska bravader eller om en mer sentida dansbandsork-



Bengt Göransson (vår guide i Köping) mitt i en härlig dieselmotor från 1905.

ester – avses självklart våra Roverbilar! Denna helg rullade modellerna P4, P5 & P5B, P6 & P6B, 220, 820 samt ett antal nyare Rover 75 runt på de smala och slingrande Bergslagsvägarna.



Till vänster ser ni Rickard Dybeck - för dagen lite grön i ansiktet (är han avundsjuk på alla fina Rover måntro?).

Men varför inte börja från början – eller strax före början t o m? Vid 2004 års trevliga årsmötesarran-

gemang i Askersund tyckte några av oss från Mälardalen (Bertil Tenland, Richard Arbrink samt under-tecknad) att det var länge sedan vi ordnat ett årsmöte. Styrelse tillfrågades och tyckte att det var helt OK, varför lite förberedelser gjordes under hösten. Vi hittade en trevlig herrgård med nytillträdde ägare som var kända för sin goda mat och vi provkörde en lämplig rallyrunda under oktober. Under januari förhandlade vi fram ett fördelaktigt weekendpris på

Västsura Herrgård och lagom till Roverbladets pressläggning i mitten av februari fick Carl-Gustaf all info. Konstigare än så behöver det inte vara att ordna ett sådant här arrangemang.

Eftersom våra folkvalda from 2005, i sin upphöjda vishet och generositet, berövat oss annandag pingst – fick det bli en vanlig helg som vi träffades. Vi hade bestämt att ses vid ett unikt museum – nämligen Bil- & Teknikhistoriska Samlingarna i Köping. Imponerande nog var våra skånska vänner (som

hade längst att köra) först på plats. På utsatt tid (ca kl. 1400) var parkeringen utanför en sevärhet i sig och

hela gänget sam-lat, varför vår kunnige guide Bengt Göransson började en mycket intressant rundvandring. Även om detta



Det finns mycket att beskåda på detta museum!

museum inte tillhör de största i Sverige är samlingarna av mycket hög klass och delvis unika. Eller vad sägs om Bugatti (2 st.), Voisin (tre kända i Sverige), Panhard-Levassor, Pierce-Arrow (av en mycket speciell modell), Bentley, Rolls-Royce m.fl. samt en McLaren F1 (redan klassiker trots att den är tillverkad på 90-talet). Men det är bredden på utställningen och den fina exponeringen som gör detta museum riktigt trevligt. Detta var nog fjärde besöket för min del, men mycket har hunnit ändras och tillkommit sedan jag var här senast. Vi skall också rikta en tacksamhetens tanke till Bertil Lindblad (och hans stiftelse) som bidrog till att några av dessa unika bilar renoverades. Besök rekommenderas för er som inte varit här ännu!

Besöket avslutades med gemensam fika i klubblokalen, som nog är en av de tjugigaste som går att hitta – men så är den också ett byggnadsminne! Vi tackade för oss och nästa aktivitet var konvojkörning på småvägar, från Köping till Västsura, med Richard som gjort vägvalet, i tåten. På vägen stannade vi till vid "Richard Dybecks-Gården" där vi



Snart startdags i Bergslagsrallyt.

fick ännu en entusiastisk guide (tyvärr missade jag att notera hans namn). Richard Dybäck var nog okänd för de flesta – tills vi fick höra att det var han som skapat Sveriges nationalsång. Men som många med honom var hans liv fattigt och han blev erkänd först efter sin död.

De intressanta besöken, de kunniga guiderna, den smala och vackra vägen resulterade självklart i att vi ankom en timme försenade till Västsura Herrgård. Men ändå inga sura miner utan vi fick våra rum i olika byggnader och installerade oss. Efter en kort paus var det dags för välkomstdrink, samt middag bestående av grillbuffé. En av våra värdar (tillika köksmästare Sven-Åke) gjorde en synnerligen levande beskrivning av vad vi skulle bli serverade samt hur harmoniskt ”de



En del av startupställningen - äldst startade först!

lokala råvarorna levt” innan de hamnade i köket. Eftersom vi var de enda gästerna hade långbord dukats på glasverandan. Mängden och smaken gjorde att alla åt med god

men givande dag.

Lördagens frukost blev en bra start på dagen, innan det var dags för ”uppställning” inför rallystarten. Väderprognoserna var minst sagt dystra men ännu kom bara en-staka stänk från en halvgrå himmel. Då Sven-Åke såg Torsten Grönvalls Rover 90 berättade han att en sådan hade hans pappa haft – m a o en fader med god smak! Själv agerade jag ”starter” utrustad med Annas stoppur av

Smiths fabrikat – brittisk tidmätning passar brittiska bilar! Alla fick en frågeblankett med Bertils kluriga frågor samt en Road-book med åtta sidor väg-anvisningar – om någon ”körde bort sig” (vilket inte hände, vad jag vet?). Bortåt kl 10 åkte Anna & jag som sista bil och kom

fram till första pausen i Ramnäs efter en knapp halvtimme. Där stod de flesta och beundrade de gamla bruksbyggnaderna från ”Sveriges Järnålder”, då svenskt stål var riktigt

aptit – den som var hungrig efter denna måltid bör kontakta sin läkare!

Kvällen avslutades under gemytligt samspråk i de vackra salongerna på andra våningen. Alla lär ha sovit ganska gott efter en lång

hårdvaluta i Europa. En av Ramnäs herrgårdar uppfördes på 1700-talet av industrifamiljen Tersmeden (den Rover 90 jag köpte av Nils Tersmeden inhandlades dock så sent som 1986).

Rallyt fortsatte mot nordväst och Ängelsberg där vi kl. 1115 hade bokad guidad visning. I Ängelsberg finns också Ängelsbergs unika bruksmiljö – med på UNESCO:s lista över världsarv. Även Oljeön (fortfarande ägd av oljebolaget Preem) har varit aktuell som världsarv – inte så konstigt med tanke på att det är det enda fortfarande existerande oljeraffineriet i världen av den här typen. Till Oljeön



Familjen Grönvall får sin Roadbook för Bergslagsrallyt.

åker man förståss färja – döpt till ”Petrolia” och försedd med dubbla Penta-motorer. Allt vår guide berättade hinner jag inte återberätta – men att under 50 år ha raffinerat upp till 1500 fat (barrels á ca 300 liter) per år, med amerikansk råolja, på en liten holme mitt i Bergslagen, framstår kanske inte som en självklar affärsidé – eller hur? Av detta kan vi lära oss att en eldsjäl (vitsigt p.g.a. brandrisken?) med en tokig idé och stor övertalningsförmåga (omkringboende bönder satsade en del av startkapitalet) kan åstadkomma vad som helst – det gäller nog fortfarande! Att raffinaderiet på Oljeön, så vitt man vet, aldrig brandhärjades är närmast ofattbart med tanke på de primitiva ”säkerhetsanordningarna” och att all energi var ”vedproducerad”. En liten kul skröna berättades från tiden då sonen till en av Sveriges ”brännvinskungar” var VD boende i sin villa på

”fastlandet”. På den (obegränsade?) tillgången till ”eldvatten” blev biprodukten massor av tom-pavor. Med dessa planerade VD och hans kompisar att bygga en bro till Oljeön, som dock aldrig blev färdig (det är antagligen tröttande att dricka så mycket).

Efter Oljeön blev det bokad lunch i Ängelsberg, för vidare färd till Norberg för ännu en visning. Ca kl. 1430 berättade bl.a. Anders Bjälevik (ordförande i Myrbergs Verkstads-sällskap) hur den gamla verkstaden revs 1975 men återskapades av ett gäng entusiaster, samt återinvigdes 1991. I denna lilla lokal (byggd i Amerikainspirerad stil som nog var unik Sverige) har från 1910-talet både cyklar, MC och bilar reparerats. Även nya Ford och Husqvarna såldes och cyklar av märket Rubin tillverkades. Dessutom producerades karbidlyktor för Bergslagens gruvindustri. Verksamheten pågick fram till 1967, då den siste ägaren dog – den 3:e september på själva Högertrafikdagen tom! Verkstaden har en stor samling tidstypisk



Så här skall det se ut på ett riktigt verkstadskontor.

verktyg och andra attiraljer och vintertid används den för renovering av veteranfordon.

Efter att ha avverkat den gamla vägen mellan Norberg och Fagersta kändes säkert Väg 250 som en riktigt stor väg. Efter ett par mil svängde de flesta in till Bockhammar, känt för att här finns Sveriges äldsta lusthus. Men nu kom regnet och jag tror att ett fåtal såg Ebba Brahes Lusthus från insidan och istället satsade de flesta på serveringen med kaffe och blåbärskaka. De sista milen tillbaka till Västsura avverkades utan vattenplaning, men sista kontrollen (utslags-

frågan) hade fått flytta inomhus! Här gällde det att på grammet kunna avgöra viktskillnaden mellan två föremål, som rimligen alla Roverägare (liksom undertecknad) har ”drivor i i garaget” – ett avgasgrenrör till en Rover 2000 och en ratt till Rover 90! Som, i varje fall en del av er nu vet, skiljer det 1450 gram! Sedan blev det årsmöte och detta gick som vanligt i RCoS ganska snabbt och smidigt, vilket ni kan läsa om på annan plats i Rover-bladet.

Lördagens middag var en trerätters måltid, som tillhör en av de bättre jag ätit. Även denna gång redogjorde Sven-Åke, på ett engagerande sätt, för vad vi åt och hur det tillretts. Dessutom berättade Åsa (Sven-Åkes fru och tillika delägare i Västsura Herrgård) att det gamla huset (ursprungligen från sent 1700-tal) egentligen var autentiskt återuppbyggt 1998 av försäkringsbolaget (till enorma kostnader),

efter att en pyroman bränt ner det. Flyglarna är dock verkligen från 1640-talet (vilket Bo Hansson och Jan Jern antagligen kan intyga). Middagen avnjöts i stora matsalen och sedan var det dags att flytta upp en våning – det blev kaffe och därefter prisutdelning till Rallydeltagarna. Först berättade Bertil

de rätta svaren där framförallt Rovers originalkulörer orsakat en del problem, men den ”viktiga” utslagsfrågan behövdes ändå (nej – ingen hade gissat just 1450 gram). De tre duktigaste vann presentkort i klubbshopen (som Bengt Wallén hade dukat upp i trapphallen). Men alla deltagare vann något (t ex blir säkert paraplyerna välanvända under den svenska sommaren). Anna och Gwenda hade laddat in dagens digitalbilder i en laptop, så att alla kunde uppleva dagens rally än en gång. Några deltagare, som bara åkt till Västsura under dagen, hade givit sig hemåt redan efter middagen och

nu började även vi andra inse att allt roligt har ett slut – så även denna trevliga kväll.

Efter ännu en god nattsömn och



Så här enkelt är det att göra egen bensin: några hopsvetsade rör, ett par fat råolja och du har en riktigt lönsam ”hembränningsapparat”!

en delikat frukost checkade alla ut och de flesta gav sig iväg i sina Rover mot hemorten. Men några av oss som bor i Mälardalen passade på att besöka Gyllene Hjulets mc-museum, eftersom det ligger i Surahammar. Det här är ett av landets största tvåhjulssamlingar och drivs av MCHK Mälardalen. Men här finns också en replika av Gustav Erikssons första bil från 1897, samt en av ”nollseriens” bilar från 1903. Dessa konstruerades och byggdes i Surahammar, men blev mer kända då produktionen flyttade till dotterbolaget i Södertälje – Vagn Aktie Bolaget I Södertälje (just det – VABIS, som blev Scania Vabis, som till sist bara kallas Scania). Gustav tituleras (han dog 1922) sedan dess ”Den svenska bilismens fader”. Faktiskt ett mycket passande slut på årsmöte 2005 för RoverClub of Sweden.

Det återstår bara för mig att tacka alla som var med och gjorde det hela så lyckat samt att beklaga dem som inte var med denna gång – nästa år firar vår klubb 20-års Jubileum och då är det extra synd om dem som missar allt roligt (gör inte det – var smart och bestäm att du skall vara med redan nu).

Bengt Alfredson

Rulle är däckad!

Tja – vad menas nu med det? Ni som har läst mina rader tidigare vet möjligen att "Rulle" (sedan juni 2002) är familjens Rover 75 2,0 CDT – alltså diesel (Rulle



"Rulle" har lämnat de gamla, slitna däckena bakom sig.

efter Rudolf Diesel). Och "däckad" innebär förståss att Rulle fått nya däck – igen! Inget konstigt med det tycker du förståss – däck är förbrukningsvara. Men problemet är att Rulle haft en glupande aptit på däck – och endast bakdäck! Detta vore kanske helt OK om Rulle var bakhjulsdriven och hans husse älskade att göra "burnouts" – så är alltså icke fallet.

Det började med att originaldäcken bak (Michelin Pilot 205x65R15) var rejält snedslitna i ytterkanterna – drygt 2 mm mönster mot innerkanternas ca 5 mm mättes upp hösten 2002 (efter ca 3000 snälla sommarmil). Detta märkte jag slarvigt nog först då vinterhjulen monterades. Jag höll sedan koll på slitaget av vinterhjulen – till min stora förvåning fanns ingen tendens till snedslitage (Gislaved Nordfrost II 195x65R15). Kanske beror det på den låga friktionen vintertid – vad

vet jag?

Nya sommardäck (Nokian NRVi 205x65R15) inhandlades och monterades mars 2003 och kort därefter gjordes en kontroll av hjulinställning bak, eftersom toe in är juster-bart (inga andra vinklar kan justeras bak på Rover 75). Värdena låg väl inom Rovers angivna toleranser. Ganska omgående syntes åter ett begynnande snedslitage. Jag tog kontakt med dåvarande Roverimportörens service-support, men de kände ej till problemet. På den tyska Rover 75-sajten visade det sig däremot vara ganska väl känt – både snedslitage på inner- och ytterkant och både fram och bak. Många diskussionsinlägg har skrivits om detta – men inga generella lösningar har kommit fram. Samtliga ägare som kontrollerade

sina inställningar fann att de låg inom godkända toleranser.

Efter ytterligare drygt 3000 sommarmil var även dessa Nokian-däck helt nerslitna i ytterkant (se bild) och det börjades kännas tråkigt och dyrt att hålla på så här. Ny kontakt togs med min lokala Roververkstad i Enköping Skälby Bil och Ingemar Hansson lovade att om han skulle gå till botten med problemet. Nya däck inhandlades – åter en gång Nokian NRVi 205x65R15 eftersom jag gillar dem i övrigt. Ingemar disponerade bilen i två dagar under sensommaren 2004 och lade ner att

antal timmar på att kontrollera bakvagnen samt diskutera frågan med Rover Serviceavd i Skåne. För detta var han vänlig att endast debitera för själva kontrollen – mycket god kundvård anser jag. Detta är generellt en verkstad som jag gärna rekommenderar.

Och nu till resultatet (egentligen skall värdena inte vara i mm utan i "grader & minuter", men det säger oss vanliga bilägare ganska lite):

- Toe in bak får enligt Rover vara bortåt 4 mm för båda hjulen (nästan 2 mm / hjul). På Rulle var värdet före justering ca 2,5 mm (1,25 mm / hjul) - dvs väl inom tolerans.
- Bakhjulen ställdes nu helt neutralt – dvs inget toe in alls. Detta är utanför tolerans eftersom Rover specificerar min ca 0,4 mm toe in per hjul.
- Efter drygt 1000 sommarmil kan konstateras ett fullständigt jämnt slitage – förhoppningsvis kommer bakdäcken nu att hålla bortåt 5000 mil, vilket är helt acceptabelt.
- En positiv bieffekt är att bilen känns stabilare på rak väg – särskilt kännbart vintertid på isgata, då bakvagnen tidigare kändes "lite nervös".



"Man kan bli sne för mindre" - så bakdäcken och så upp sig.

- Det är bara att tacka Ingemar och hans kollegor på Skälby Bil i Enköping för ett bra utfört jobb.

Har du själv en Rover 75 med liknande problem kanske ovanstående kan vara något att kontrollera och ev justera.

Bengt Alfredson

Olja i gammelbilen

Syntetolja i samlarbilen?

Roverklubben tackar författaren Bengt Dieden för lånet av denna artikel.

Ett alltid lika aktuellt ämne.

I sin strävan att ta fram bränslesnåla motorer har valet av olja kommit att spela en stor roll för biltillverkarna. En tunnare olja kan spara flera procent bränsle och dessutom ge renare avgaser. Oljebolagen förser oss med allt bättre och tunnare oljor, men törs vi använda dessa produkter i våra äldre fordon?

Efter energikrisen på 70-talet började utvecklingen gå mot tunnare smörjmedel. Fram till dess hade oljorna bara blivit tjockare i takt med ökat effektuttag hos motorerna, som i sin tur möjliggjordes av det alltmer högoktaniga bränslet. Avskaffandet av den fria farten i Europa och övergången till större motorer gjorde att behovet av raka oljor av hög viskositet samt 20W-50-oljorna inte längre var lika stort. När de syntetiska oljorna i början av 80-talet började få större spridning fick vi oljor med minskad viskositet och bibehållet gott smörjresultat.

Denna utveckling har fortsatt och idag saluförs oljor av viskositeter som teknikerna bara för några år sedan ansåg otänkbara. Resultatet har blivit bilar som drar mindre bensin och som har lägre emissionsvärden, framför allt under den kritiska uppvärmningsperioden.

Oljor med viskositeten SAE 0W-30 och 0W-40 finns idag hos några tillverkare och inom ett par år kommer vi säkert att få se viskositeterna SAE 5W-20 och 0W-20 på marknaden. Gemensamt för alla dessa smörjmedel är att de tar sikte på moderna motorer och deras krav. Frågan är var detta lämnar oss med äldre, ibland slitna, motorer tillverkade för helt andra smörjmedel?

Viskositet = tjocklek.

Mäts enl SAE-systemet där 0W är den hittills tunnaste motoroljan och

70 den tjockaste. W står för winter och mäter oljans viskositet i det riktigt låga temperaturområdet. Beteckningen utan W visar däremot oljans viskositet vid 100°C. När vi normalt ser oljan är den rums-tempererad och detta motsvaras inte av något värde på SAE-skalan vilket är viktigt att komma ihåg. Idag används så gott som uteslutande multigrade-oljor d v s oljor som spänner över minst tre viskositetsklasser.

Kvalitet = tillsatser.

Kvaliteten mäts enligt såväl amerikanska som europeiska system. Det amerikanska API-systemet är mest spritt, även i Europa. För bensinmotorer är de vanligaste beteckningarna SF, SG, SH och SJ. Förenklat kan man säga att ju högre bokstav efter S:et desto bättre olja. Kvaliteten hänger också ihop med tillsatserna i oljan så något generaliserat gäller att ju högre kvalitet desto effektivare tillsatser. Det omvända ger vid handen att om man vill ha en olja med så lite tillsatser som möjligt skall man söka den med så låg bokstavskombination som möjligt. Exempelvis SA, vilket teoretiskt skulle representera en ren mineralolja utan några tillsatser alls.

Varför skulle det då innebära problem att använda moderna oljor i gamla motorer? Huvudsakligen är de påstådda problemen två:

Viskositeten och Detergenterna (de rengörande tillsatserna). Jag sammanfattar här några av de påståenden som du säkert har kommit i kontakt med när du talat med motorintresserade kollegor. Som med det mesta är det svårt att säga precis vad som är rätt och fel, men jag ska ge en kort förklaring varför uppfattningarna uppkommit.

Påstående:

Multigradeoljor kan man inte lita på. De bryts efter kort tid ner i tunn blaskig olja som inte smörjer vid hög temperatur. Raka oljor är det enda rätta!

Kommentar:

Bygger på erfarenheterna från vissa multigradeoljor på det tidiga 50-talet, som tyvärr hade denna egenskap. Liksom sägnen om råttan i pizzan lever påståendet fortfarande kvar i motorkretsar. Det som tunnar ut oljan är i allmänhet utspädning av bensin, något som alla oljor kan råka ut för. Raka oljor används inte ens inom F1 utan får nog anses ha spelat ut sin roll. Dock finns grupper av användare kvar som försvarar de raka oljorna t ex Harley Davidson och Briggs&Stratton.

Påstående:

Syntetolja är alldeles för tunna, det ser man ju på dem när man håller dem i motorn. De kan vara bra på vintern, men vem kör äldre bilar på vintern? Stabila mineralolja är modellen, se bara så tjocka och fina de ser ut när man tappar dem ur burken.

Kommentar:

Definitionsmissigt är inte syntetolja tunna. Några av de absolut tjockaste smörjmedel som finns är syntetiska. Möjligheten att smörja vid olika temperaturer har gjort att man kan göra en syntetolja tunnare när den är kall, d v s när du håller den i motorn. I varmt tillstånd är den lika tjock som en mineralolja av motsvarande viskositet och har bättre smörjförmåga. En mineralolja klarar inte detta temperaturomfång och måste därför förses med tillsatser för att öka viskositetomfånget (sk VI-improvers). Oljor tjocknar med tiden

i motorn. Oxidation gör att viskositeten ökar. När oljan tappas ur är den ofta tjockare, vilket inte är ett kvalitetsbevis, tvärt om.

Påstående:

Paraffinoljor från Pennsylvania ska det vara, bättre finns inte.

Kommentar:

Basoljan från Pennsylvania av paraffintyp var en gång mycket konkurrenskraftig. Diskussionen stod under 30-talet om naften- eller paraffinoljor. Idag görs all mineralolja för motor-smörjning av paraffinbasolja vilken framställs i raffinaderiet i det fall den inte kommer från paraffinoljekällor.

Många tillverkare som intimt förknippats med Pennsylvania-oljan har idag huvudsakligen syntetoljor på sitt tillverkningsprogram.

Den paraffinbas som idag hämtas upp ur oljekällor kommer ofta från andra delar av världen, exempelvis Afrika och Kina.

Påstående:

Moderna oljor tvättar alldeles för rent i motorn. Gammal smuts täpper igen smörjkanaler, med motorskador som resultat.

Kommentar:

Ett mycket gammalt påstående från den tiden då det fortfarande såldes oljor utan rengörande tillsatser (1950-talet). Idag innehåller alla moderna oljor, såväl mineral- som

Kommentar:

Påståendet är till en del riktigt. Enklaste sättet att få en motor eller växellåda, med högt mekaniskt ljud och stora spel, att gå tystare är att slå i en tjockare olja. Vissa tunna oljor

med esterinnehåll kan dock ha en rakt motsatt effekt och minska det mekaniska ljudet. Att tunn olja kan ge upphov till högre oljekonsumtion är också sant. Detta kompenseras till en del av en lägre avdunstning hos syntetoljan - 1/5 av mineraloljans.

För att möta kraven från gammelsägarna har många oljetillverkare tagit fram produkter speciellt för de äldre fordonen. Utmär-

"I have tried many oils—but it was MOBIL OIL that cured Oil-Drag"



He's proved that it pays to insist on Mobiloil and save hard cash! For Oil-Drag is not merely a thief of power, he is a thief of petrol and oil. The certain way to cure Oil-Drag is to use Mobiloil—the one oil refined by the Clarisol process which purges it of the impurities that cause Oil-Drag. Change to Mobiloil today and your car will perform at its peak—full power, lower consumption, and freedom from repair bills.

DRAIN, FLUSH AND REFILL WITH MOBIL OIL —It defeats OIL-DRAG

VACUUM OIL COMPANY LIMITED, LONDON, E.W.1

syntetbaserade, detergent. Graden kan variera något, men ingen olja är utan denna viktiga tillsats.

Påstående:

Moderna oljor får motorn att låta mer. Tjock olja = tyst motor. Dessutom drar den mindre olja om oljan är tjock.

kande för dessa produkter är:

De har högre viskositet än moderna oljor. Såväl singel- som multigradeoljor förekommer.

De är så gott som uteslutande av mineraloljetyp.

Flertalet oljor är av lägre API-klass än moderna oljor.

Förpackningarna är ofta av äldre snitt (plåtdunk).

Tillverkarna försöker härigenom återskapa atmosfären kring en olja som var typisk då bilen var ny. Likaväl som att ha en tidstypisk klädsel på föraren och en bilkudde i baksätet på bilen vill man att motorn ska få en olja som "ligger rätt i tiden". Denna olja är då tjockare, för att efterlikna oljan från tiden. Den är av mineraltyp då något annat inte fanns att tillgå. Den höll den API-klass som då gällde samt var ofta förpackad i plåtdunk. Annonserna för dessa produkter är intressanta då de försöker förmedla dubbla budskap. Dels sägs att oljan är av "gammal" typ, dels att den bygger på modern teknologi. Priset är ofta högre än för samma tillverkares lågprisolja vilka håller samma API-klass.

Om jag nu har en gammal bil är det väl utmärkt att det finns oljor från tiden? Det är väl onödigt att köra med nya och dyra oljor? Bilen krävde ju ändå inte den kvalitetsnivån när den tillverkades. Varje olja man idag kan köpa på stormarknaden för 15 kr/l har högre kvalitetsklass än vad den bästa oljan på marknaden hade för 20 år sedan.

Rätt, men du får då inte heller begära att den ska ge dig de prestanda som moderna oljor ger. Det är lätt att glömma hur motorer sotade förr och att dåtida oljor måste bytas efter 150-200 mil, hur livslängden på mekaniska delar var begränsad mm. Begreppet utbytesmotor finns inte idag.

Förklaringen är enkel - motorer byts sällan. Vid svåra smörjproblem, exempelvis på tävlingsmotorer, användes förr den vegetabiliska oljan (ricinolja). Denna hade genom sina polära egenskaper en utmärkt vidhäftning och gav därigenom en bra smörjning. Till avigsidorna hörde att motorn efter varje race var tvungen att plockas ner och sköljas ren från oljan, annars härsknade oljan. Plockade man inte isär motorn var det risk att ägaren också härsknade när motorn åter skulle användas.

Gammelbilsägaren kör inte så många mil om året och tycker kanske därför att det kvittar vilken olja som används. Kan vara sant, men samtidigt måste man komma ihåg att de korta och sällan genom-

förda körningarna kan slita väl så mycket på bilen som den kontinuerliga driften. Och visst finns det väl anledning att spara de ibland oersättliga originaldelarna i motorn om det går. Som jag ser det finns det inget hållbart argument för att inte alltid använda det bästa smörjmedel som finns. Frågan är bara vad som är bäst?

Bortsett från slitaget finns det en aspekt till på problemet och det är oljekonsumtionen. Även om slitaget är på en lägsta nivå är det irriterande om oljeförbrukningen är hög. Vissa äldre motorer drog alltid olja p g a stora toleranser, och ingenting blir bättre av åren och milen i dessa sammanhang. En anpassad viskositet kan alltså vara av betydelse.

Så till frågan om syntetolja utgör lämpligt smörjmedel för en samlarbil. Mitt svar är utan tvekan JA. Syntetoljans överlägsenhet att tåla tryck, motstå oxidering och snabbt nå smörjställena efter start är skäl nog. Att det lägre viskositetsmotståndet medverkar till minskad oljetemperatur är dessutom, i hårt belastade motorer, av stort värde. En idealisk gammelbilsolja är en syntetisk olja framställd efter de senaste rönen, men aningen tjockare än nybilsoljorna. Exempel på lämpliga viskositeter är SAE 5W-50, 10W-60, 15W-50, 20W-50 eller 25W-50.

Kvalitetsbeteckningen för dessa oljor bör vara API SG, SH eller högre. Alla kanske inte finns att köpa på bensinstationerna men hör då istället med tillbehörshandeln.

Frågor och svar om motorolja

Fråga:

Är alla oljor märkta exempelvis API SG/CD lika bra?

Svar:

En kvalitetsklassning innebär bara att oljan klarat vissa prov. Stor skillnad kan förekomma mellan produkter med samma kvalitetsbeteckning. Jämför med kvalgräns vid en idrottstävling.

Fråga:

Vad kostar en bra motorolja?

Svar:

Prisspridningen på oljor är stor. En motorolja kan kosta från 15 - till 250 kr litern. En syntetolja av god kvalitet kostar ca 100 kr litern. Högt pris är inte alltid en garanti för att få

en överlägsen produkt.

Fråga:

Vad innebär biologiskt nedbrytbara oljor? Klarar naturen oljespill?

Svar:

De oljor som saluförs som biologiskt nedbrytbara är det bara till en del och dessutom bara när de är nya! Ta alltid noga hand om spillolja!

Fråga:

Varför finns inte syntetolja i enkla viskositeter?

Svar:

En syntetolja tillverkas ej i enkla viskositeter. Anledningen är att det naturliga viskositetomfånget får den att spänna över flera SAE-klasser utan tillsats av sk VI-improvers (tillsatser för att öka viskositetsindexet).

Fråga:

Varför får jag lägre utslag på oljetrycksmätaren när jag använder syntetolja?

Svar:

Syntetoljans låga friktionstal kan ibland göra att den inte ger samma strömningsmotstånd i oljepumpen, vilket i sin tur kan ge ett lägre utslag på oljetrycksmätaren. I allmänhet påverkar detta inte smörjningen.

Fråga:

Är syntetolja alltid av samma typ?

Svar:

Långt ifrån. Flera huvudgrupper finns varav de vanligaste är PAO (polyalfaolefin) och olika estrar. Polyglykol och silikonolja hör också till gruppen syntetiska smörjmedel.

Fråga:

Vilken olja används inom Formel 1?

Svar:

Uteslutande syntetolja och ofta av den typ som förekommer i handeln. Lotus-teamet använde för flera år sedan, i sin Cosworth V8, helt ordinär Castrol RS. Med de 10-cylindriga motorerna blev dessa oljor för tjocka då varvtalen ökade. Idag används oljor med viskositet runt SAE 15W-30, men finjusteras för att passa den aktuella banan och temperaturen maximalt. Typen av olja är fortfarande densamma som vi köper på mackarna.

Fråga:

Vad kan en laboratorieanalys av motorolja utvisa och var kan man få den gjord?

Svar:

Flera stora oljebolag har egna analyslab dit man kan vända sig. Analysen kan ge besked om slitagemetaller i oljan, om vattenhalt, bensinutspädning, viskositet, glykolhalt, bastal och mycket annat. En uttolkning av värdena görs också. Priset för en analys är från 200 kr och upp till över en tusenlapp beroende på vilka prov som görs. Du kan ha två huvudsyften med en oljeanalys:

För att kontrollera tillståndet hos oljan. (Ska jag byta eller inte?)

För att se om motorn fungerar på

ett optimalt sätt.

Fråga:

Hur vanligt är det biltillverkare föreskriver användandet av helsyntetiska oljor?

Svar:

Det är idag ovanligt att biltillverkare verkligen föreskriver att syntetisk olja ska användas. Ford gör det för sin turbomodell med Cosworth-motor där en olja API SG 10W-50 föreskrivs. Audi gör det för sin modell S8 där helsyntetisk olja enligt deras egen specifikation föreskrives. I övrigt har de flesta tillverkare bara ett kvalitetskrav föreskrivet som kan

uppfyllas även av mineraloljor och delsynteter. Saab fabriksfyller exempelvis alla sina bilar, även de med turbo, med delsyntet SAE 5W-30 då man inte anser att helsynteten är kostnadsmotiverad. VAG tillämpar olika serviceintervaller beroende på vilka oljor som används. Vissa specificerade oljor tillåter bilägaren att köra 30.000 km mellan oljebyttena. Av dessa oljor är många syntetprodukter. Vissa äldre bilar skulle säkert haft rekommendationen att använda synteter, om de funnits. Exempel på detta är tävlingsmotorer och hårt belastade transmissioner.

Show your membership!



Att vi har klubbens vagnmärke eller vindrutedekal på våra gammelfordon är väl rätt naturligt, även om en och annan fortfarande är "omärkt". Och naturligtvis finns de som även märkt sitt modernare Rover bruksfordon.

Inom klubben har det av och till diskuterats möjligheten att utnyttja ramen kring de moderna bakre registreringsskyltarna där åter-försäljaren brukar ha sitt firmanamn.

Idag finns flera skäl: Några återförsäljare finns inte längre – endast de som ännu har Roverservice är ju aktuella. Det finns ju all anledning att tala om att det finns en klubb för Roverägare – kanske kan det bidra till flera medlemmar. Och självfallet bör vi själva visa att vi är

medlemmar i klubben – en utmärkt plats är då under bakre nummerplåten.

Klubben har därför nu tagit fram en enkel, långsmal dekal med svart text på vit botten. I det här numret av Roverbladet finner du ett exemplar. Av bilden framgår hur det kan se ut (det förekommer två ramtyper, men placeringen blir densamma).

Och en annan viktig sak: Äger du ett modernt bruksfordon av annat fabrikat än Rover så är det absolut inte förbjudet att tala om att du är medlem i Roverklubben!!!

Behöver du ytterligare en dekal? Skicka ett frankerat C5-kuvert med ditt namn och adress till Klubbshopen, se adress på sid 2, så kommer ännu en remsa till dig.

Vi applicering se först till att ytan är ren och torr. Torka gärna av med lätt spritlösning (dock inte nödvändigtvis whisky som Bosse Bildoktorn använder!). Klipp av den del av det vita fältet på varje sida som inte behövs för att dölja befintlig reklamtext. Avlägsna en lite bit i mitten av skyddspappret och fäst dekalen försiktigt, fäst därefter vardera sidan lätt, när dekalen sitter rakt kan du trycka fast den ordentligt.

Två tips: Har du inte den typen av skylt som ger plats för dekalen så går den givetvis att fästa på t ex bakrutans nedre kant. Vill du helt ta bort den tryckta reklamtexten på en skylt så går det att göra med t ex lacknafta.

Alltså: Let's rove around and show our membership!

Rover 95

Rover 95 tillverkades 1963 och 1964 i totalt 3 680 exemplar. Rover 95 och 110 som tillverkades samtidigt skulle egentligen aldrig komma i produktion, men eftersom efterföljaren, Rover 2000, blev fördröjd av olika politiska anledningar var fabriken tvungen att fortsätta med P4 programmet. En maroon-färgad Rover 95 blev den sista P4-an som tillverkades, 17 maj 1964.

Rover 95 var egentligen en 100 utan överväxel och med annan bakaxelutväxling och den enda utvändiga skillnaden mot 110 var att 95 saknade de kromade hjulringarna. Rover 95 hade kromade emblem på motorhuv och bakluckan.

Eftersom 95 var av så sen tillverkning fanns den endast med

den nya fronten, bakkdelen, instrumentbrädan samt den nya grillen. Den nya instrumentbrädan uppträder med nya mätartavlor i samma stil som Rover 3 litre. Ett egendomligt beslut av ledningen var att mitt under produktionen av 95 och 110 ersattes dörrar, huv och baklucka i aluminium av stål. Detta märkliga beslut har många experter försökt att förklara men svaret är fortfarande dolt i dunkel.

Rover 95 hade i



Rover 95 med helt framsäte, standard



Rover 95 med samma mätartavlor som P5

stort sett samma motor som 100, sexcylindrig halvtopp, I.O.E på 2625 cc med enkel SU förgasare. En modifierad kamaxel gav 95 102 BHP mot 104 BHP hos Rover 100. Toppfarten var 149 km/tim och bränsleförbrukningen var 1,25 l/mil.

Rover 95 hade skivbromsar fram, men av någon konstig anledning fick den

klara sig utan den extra broms-servo tank som alla tidigare modeller med servobromsar haft.

Delade framsäte var extrautrustning och nytt på dessa för 95 var att man kunde få helt nedfällbara ryggstöd.

Rover 95 fanns i 10 färger exteriört, varav 6 nya för 1963 och 1964, och 10 olika tvåfärgskombinationer. Interiören fanns i 5 olika färger.

Priset var £1 373 för 1963 och £1 237 för 1964. Samtidigt kunde man köpa Rover 110.

Rover 100

Rover 100 tillverkades mellan 1960 - 1962 i totalt 16 621 exemplar. Rover 100 ersatte 90 och 105 och tillverkades samtidigt som Rover 80.

Rover 100 fanns med den nya fronten, bakdelen, instrumentbrädan och den nya grillen.

Rover 100 hade en sexcylindrig halvtopp, I.O.E på 2 625 cc med enkel SU förgasare. Den utvecklade 104 BHP, toppfarten var 147 km/tim och bränsleförbrukningen 1,37 l/mil. Detta var en sjulagrad kortslagig vesion av motorn i Rover 3 litre. Servoassisterade skivbromsar fram och överväxel var standard på Rover 100.

tidigare modeller var så stolta över.

Helt framsäte var standard som på alla tidigare modeller utom 105S. Rover 100 hade kromade emblem på motorhuven och bakluckan, den enda yttre skillnaden mot Rover 80.

Många ändringar på motor och chassie var gemensamma med Rovers P5 3 litre och många entusiaster anser Rover 100 som toppen på utvecklingen av P4 modellen.

Rover 100 fanns i nitton



Rover 100, nya instrumentbrädan

Detta var den sista modellen med den extra bromsservo tank som



The glove box lid opens to the instrument position to form a useful table.
Obs, två färgpennor i verktygsskrinet på de tvåfärgade modellerna

färger extireört, tjuogoett två-färgs kombinationer och i nio olika färger på skinn och övrig inredning. Färgschemat är intressant eftersom en del färger endast fanns ett år och skilde sig från modellerna före 1960.

Exporten av dessa senare modeller var minimal, särskilt vänsterstyrda och få exemplar är kända i vårt land.

Rover 100 ersattes av Rover 110 som 1963 års modell.

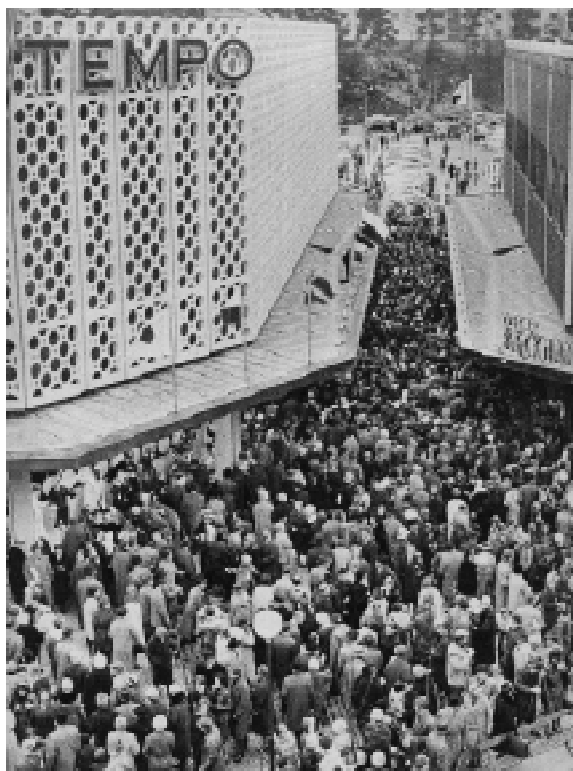
Priset var £1 538 för 1960 och 1961 och £1 598 för

1962. Samtidigt kunde man köpa Rover 80.



Extrautrustning med bl a separata framstolar

Så här här många mäniskor kom



.... inte, men vi var några stycken Roverklubsmedlemmar som samlades när det var träff i Roverhangaren i Eslöv. Samtidigt håller flygarna på med sina maskiner, så det finns ju mycket att fästa ögonen på. Kom ihåg, varannan torsdag träffas vi där, se datum längre bak i bladet. Du är alltid välkommen.

PS Bilden t v är från invigningen av Farsta Centrum ca 1960



Några tappra som hade en trevli vårväll



Påskén i Skåné förknippas med konstundan. Numer har varje väderstreck i Skåné sin egen konstunda. Under årets konstunda

Påskgodis i Skåné



På den soliga sidan av borggården fick alla Rover parkera

kunde verklig konst beskådas på Trollenäs slott, vilket ligger strax utanför Eslöv. MG Rover visade hela sitt modellprogram på borggården.

Det var återförsäljare från södra Sverige som ställt ur bilar till beskådande. Initiativet till detta togs av Tommy Nilsson, som är MG Rovers eftermarknadschef i Helsingborg.

Förutom nya bilar syntes också ett par klassiska Rover, en P4 och en P6 på gruset framför slottet. Rovers nya flaggskepp, Rover V8, kunde också beses. Detta fordon kan bli ditt för futtiga 520 000 kr. Bland övriga Rover kunde bland andra Rover 75 Tourer och Streetwise studeras närmare. Om intresse fanns så stod även hela MG programmet uppdat



Tommy Nilsson, Roverchef från Helsingborg var nöjd med helgens visning

på andra sidan det krattade gruset.

Allt detta hände före 15 april för tyvärr så vet vi ju hur det slutade.

För de som hade andra böjelser fanns det till och med tavlor att bese inne i slottet.

CGO

Mer godis i Skåné



English Car Care, en nyöppnad serviceverkstad för engelska bilar, hade invigning och öppet hus annandag påsk. Verkstaden ligger i industriområdet i Löddeköpinge mellan Lund och Landskrona. Verkstadsägaren Steve Pike, själv

medlem i Roverklubben, tog emot alla besökare som kom på visit.

Lyckatillblommor och presenter överlämnades i mängder. Gården fylldes snabbt med Rover och Jaguar och även andra märken som vi inte vill nämna här. Den förnämliga

cateringfirman Butler-Service stod för det ätbara, snittar och dryck.

Till denna verkstad är alla Roverägare välkomna att få service och andra reparationer utförda på sina bilar. Även nyare Rover tas om hand.



Vårrally i Skåne

En söndag i början på maj var det

dags för årets första rally i Skåne. Som alla gånger tidigare hade Åsa och Jan lagt upp rundan med tillhörande frågor. Inbjudan hade gått ut till samtliga klubbar som samlar engelska fordon. Detta i sann UBCC-S anda. Det betyder att vid många tillfällen får medlemmar i andra klubbar deltaga i andra klubbars arrangemang. Allt för att få fler deltagare.

Samling i Sjöbo på förmiddagen. Cirka femton bilar hade hörsammat inbjudan. Förutom Rover kom även Ford Cortina, TVR och Austin. Det är så det ska



Alla engelska bilar var välkomna till denna träff



Prisutdelning

vara, umgänge över klubbgränserna. Alla fick sedan startkortet med köranvisningar och uppgifter att lösa. Därefter bar det iväg. När alla så småningom kom till målplatsen hade vi åkt genom bokskogar som höll på att slå ut, hagar fulla med

vitsippor, upp och ner och kors och tvärs.

Målet denna gång var Leksaksmuseet i Ravlunda. Museet ägs och drivs av Peter Haventon, känd bilskribent bland annat. Museet är inrymt i det gamla bränneriet i

Ravlunda och är fullt av leksaker, cyklar och motorcyklar från en svunnen tid. Rekommenderas varmt för alla nostalgiker. I fastigheten finns också en servering med fin uteplats. Den gick bra att använda denna söndag. Under tiden alla drack kaffe blev svaren rättade av tävlingsledningen. Där efter var det dags för prisutdelning, där de som duktigast fick välja av prisbordet.

Som vanligt var detta en mycket trevlig runda genom Österlen i fint vårväder. Vi ser redan fram mot nästa tur.

CGO



Kaffepaus

Lite teknisk info

Oljefilter P6 4-cyl

Oljefiltret på 4-cylindriga P6 sitter ju "uppochner". Om inte rätt filter med inbyggd backventil används så töms filtret när motorn stängs av. Detta medför dels att oljetrycket kommer långsammare vid start, dels att nivån blir fel på oljestickan. Jag har köpt filter från både svenska och engelska specialister utan att få rätt filter.

Efter kontroll i gamla referenslistor hittade jag lösningen på nära håll. Filter till bl.a. VW Golf I passar och har backventil (jag har sågat isär och kollat), finns på Biltema art nr 50-652, kostar endast 39:50!!!

När man ändå är på Biltema, passa på att inhandla termostat art nr 61-406, enligt katalogen till Nissan mfl, men är perfekt till 2200 motorn.

Balansering Rostylefälgar

Efter däckbyte fick jag problem med balansen, ombalansering hjälpte föga, en s.k. fälgexpert dömde ut fälgarna som "fruktansvärt ovala", men tillslut fick jag hjälp av en kunning däckgubbe som visste att dessa fälgar absolut ej får centreras med hjälp av centrumhålet, utan måste centreras med en adapter i bulvhålen!!

Per-Anders Andersson



Per-Anders fina P6:or

Årlig service

Så var det dags för den årliga servicen igen. Bilen är en Rover 105S 1958.

Denna service skall egentligen



Så här ska en Rover skötas om

utföras efter 750 mil, men eftersom min P4-a oftast går runt 500 mil per år servas den en gång per år istället.

Följande procedur har i stort sett skett varje år de senaste 17 åren. Byte av motorolja och filter. Oljan idag är mineralolja Petro-Canada Supreme20W-50.

Byte av olja i växellåda och överväxel. Rengöring av silen i överväxeln. Oljan idag är Quaker

State Super Q5-75W. En olja som jag starkt kan rekommendera även till andra manuella lådor. Min vardagsbil, SAAB 2,3 Turbo, har efter oljebytet fått en låda med Porche

precision och samma sak hände med sonens SAAB Talladega. Rekommenderas även av SAAB Turbo klubben.

Byte av olja i bakaxel. Oljan idag är Penzoil 80W-90.

Påfyllning av 80W-90 olja i spindellederna och styrsnäckan.

Byte av motorolja i dämparna till förgasarna.

Byte av motorolja i oljebadet till luftrenaren.

Rengöring av bromstrummor fram och bak. Smörjning mellan bakre hjulcylinder och bromsskolden så att bakbromsarna kan centreras; mycket viktigt!

Justering av tändinställning och kontroll av CO-halten (hos någon vänlig kompis).

Smörjning av strömfördelaren och generatorn.

Byte av tändstift, brytare och kondensator. Vart annat år.

Ventiljustering. Vart annat år.

Som synes på bilden byttes även däcken i år. Radialdäck med dimension 185x15 i 80-profil som inte är helt lätta att hitta.

Anders Palmkvist

Roverträffar sommaren 2005

Mälardalsområdet

Söndag 12/6

Sturehovs slott från kl 12.00
Botkyrka kommun invid Mälaren.
Roversnack och fika i slottets
äppelträdgård.
äppelträdgård.
Kom gärna med din gammal Rover!
(inget krav)

Söndag 21/8

Roverträff hemma hos Anders
Löfström i Östhammar.
Vi kör en tur på fina slingrande
vägar för att sedan grilla och fika
hemma hos Anders.
Byte av delar som du har över eller
behöver.
Kom med din rara fina Rover.
Ring Anders för vägbeskrivning,
tel: 0706 - 44 77 33

Onsdag 7/9

Enköpings hamnmagasinet från kl
18.00
Sista träffen i hamnen för denna
sommars.
Roversnack och fika i trevlig hamn-
miljö
Kom med din gammal Rover, sista
chansen att visa upp den före
vintern. (inget krav)

Frågor ang. träffarna göres till
Mikael S, tel 073 - 558 64 97
E-post: airopilot2003@bredband.net
Bengt A, tel: 0171 - 921 83

Roverbladet bevakar

Den senaste tidens händelser
gör att nyRoverbilsägare inte är
helt klara med vad som gäller
med t ex garantier, service och
annat.

Vi kommer att reda ut dessa
oklarheter och redovisa vad
som sker i ärendet.

Får du reda på något som
andra kan ha glädje av - hör av
dig, så publicerar vi det.

Adressen hittar du på sid 2

Redaktören

Skåne

Hangarträffar i Eslöv

Varannan torsdag kl 18.00 under
sommaren och hösten träffas vi i
Roverhangaren på Eslövs flygplats.
Roverhangaren hyrs av några
medlemmar med flera fordon för bl a
garagering av
dessa.

Ta med dig
fika och kom
och ha en
trevlig stund
med likasin-
nade. Här finns
mycket att titta
på. Har du
Roverdelar du
inte behöver så
är detta ett bra
tillfälle att
kanske bli av
med dem eller
också har du andra delar med dig
hem.

Notera följande datum för dessa
träffar:

**23 juni, 7 juli, 21 juli, 11 aug, 25
aug, 8 sep och 22 sep.**

Klubben hälsar dessa nya medlemmar varmt välkomna

1018 Thomas Astler Norrtälje
1019 Stefan Jerrelind Karlskoga
1020 Mikael Linder Stockholm
1021 Åke Göranson Jönköping
1022 Bertil Jansson Kungälv
1023 Stefan Tornkvist Lund
1024 Tomas Johnsson Strängnäs
1025 Tonny Svanström Nynäshamn
1026 Mats Fredlund Varberg
1027 Bo Lewin Uppsala
1028 Lars A Jernsjö Höganäs
1029 Tore Ardvall Malmö
1030 Henrik Fredriksson Lammhult
1031 Christoffer Presto Laholm
1032 Bengt Gustafsson Karlskrona
1033 Lennart Ottersten Väröbacka
1034 Arne Nilsson Vikingstad
1035 Leif Nerhammar Falkenberg
1036 Ingemar Gustafsson V Frölunda
1037 Lars Johansson Ljungby

För mer info och vägbeskrivning
kontakta:

Bo 0413 - 54 42 62
Anders 0416 - 199 55
CG 040 - 30 76 05.



"By Gad, Muriel, this time it's one cigar butt, seven cigarette ends, one empty tag packet and the dotle from somebodys filthy pipe."

Marknadskräfterna, filial

Säljes

Rostylefälgar, instrument till en -71,
överdel av instrumentbrädan,
"trärratt", gulbrun komplett
inredning, endast söm som är trasig
på sittdyna förarstol och håll för
högtalare upptagna i dörrsidor fram.

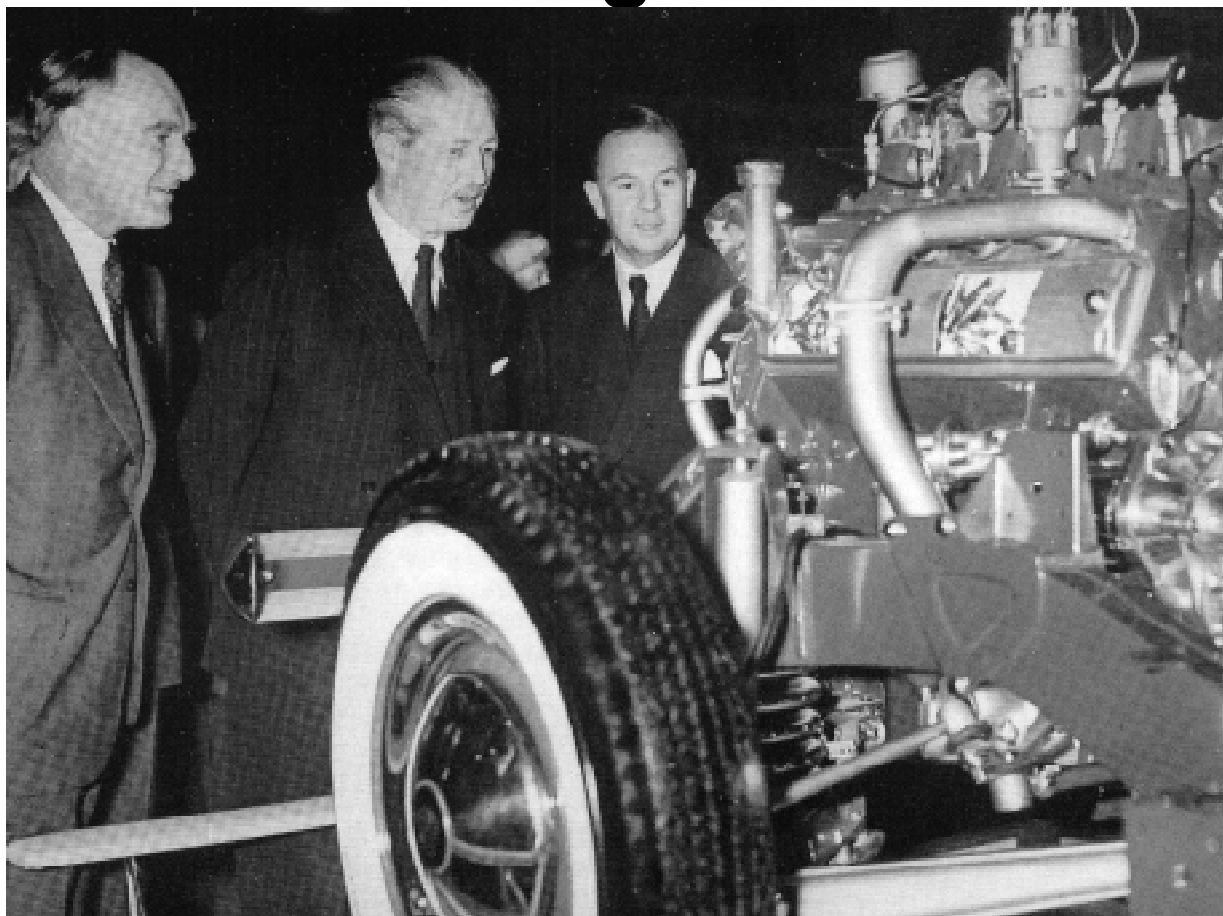
Köpes

Stötdämpare fram, vänst.styrstag
med P-ändor, strålkast.insatser för
H4 lampa, tät.gummi kof.fästen
tät.lister yttre, för sidorutor,
gummität.ventruta vänst.fram,
bromsslangar, huvemblem lilla för
71, sparewheel kit, reserv/
verkst.handbok, BW35 el.65 auto-
matlåda, svart el.röd komplett
inredning vilken kan bytas mot
gulbrun.

Thomas Astler
Tel 0176 - 23 26 60
0707 - 14 37 66

Roverbladet önskar alla en
varm och god sommar.
Vi hörs i september igen

Var med i Roverbladets svåra sommartävling



Denna bild är, som ni ser, tagen på Earls Court. Men frågorna är:

1. Vilket år var detta?
2. Vilket P4-chassie är det vi ser?
3. Vem är mannen i mitten?

När du listat ut detta sänder du dina svar till Roverbladet. Adressen ser du på sid 2.

Det först öppnade kuvertet med rätta svar bjuder klubben på medlemsavgiften för nästa år, 2006.

Svaren vill vi ha före 10 september.



Protokoll fört vid årsmöte i Rover Club of Sweden 21 maj 2005 i Västsura (Surahammar)

§ 1 Årsmötet öppnades av klubbens ordförande som gjorde en liten skämtsam allegorisk jämförelse mellan en ny familjemedlem – en hund som farit något illa men som nu fått ett nytt hem – och Rovers aktuella situation där många har förhoppningar om en fortsatt verksamhet i någon form.

§ 2 Till mötesordförande valdes Bo Hansson.

§ 3 Till mötessekreterare valdes Jan E Jern.

§ 4 Till justeringsmän valdes Torsten Grönvall och Bengt Wallén.

§ 5 Beslöts att upprätta röstlängd först vi behov.

§ 6 Mötet ansågs utlyst i behörig ordning.

§ 7 Upprättad föredragningslista/dagordning godkändes.

§ 8 Verksamhetsberättelsen godkändes.

§ 9 Revisionsberättelsen (som i original kommit på postala avvägar) upplästes efter telefonkontakt med revisor Olle Landin.

§ 10 Resultat- och balansräkning godkändes.

§ 11 Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet under förutsättning att den saknade revisionsrapporten kan företes (lämpligen i faksimil i kommande nummer av Roverbladet).

§ 12 Inga förslag från styrelse eller medlemmar hade inkommit.

§ 13 Mötet beslöt att årsavgifterna kr 250 för medlem och kr 25 för familjemedlem kvarstår oförändrade år 2006.

§ 14 Föreslagen budget för år 2005 fastställdes.

§ 15 Val av styrelseordförande ej aktuellt – sker endast vartannat år.

§ 16 Bestämdes att antalet styrelseledamöter skall var 10 inkl ordförande

§ 17 Till ledamot i styrelsen och tillika kassör omvaldes Carl-Gustaf Olsson på två år. Till ledamöter i styrelsen omvaldes Peter Wingren, Lars-Åke Larsson, Göran Olsson och Bertil Tenland på två år.

§ 18 Fastställdes att antalet revisorer skall vara två.

§ 19 För att få val av en revisor varje år omvaldes Anders Palmkvist på två år. Olle Landin kvarstår oförändrat till nästa år.

§ 20 Mötet valde Bertil Tenland och Richard Arbrink att representera klubben på nästkommande årsmöte hos MHRF.

§ 21 Fastställdes att antal ledamöter i valberedningen skall vara 2 till 3.

§ 22 Till ledamöter i valberedningen valdes Bengt Alfredsson (Mälardalen) och Bo Arnholm (Göteborgsområdet) samt Stig Jönsson (Sydsverige). Den sistnämnde dock ej tillfrågad men kontaktas av ordföranden Bo Hansson

§ 23 Tillsättande av en särskild kommitté inför klubbens 20-årsjubileum ansågs inte nödvändigt. I stället utser styrelsen inom sig en arbetsgrupp för detta.

§ 24 Ordföranden framförde klubbens tack till närvarande medlemmar och avslutade mötet.

§ 25 Ärenden som ej angivits på föredragningslistan (föremål för överläggning men ej beslut):

a) Förläggning av årsmötet till förslagsvis september p g a många familjeangelägenheter i slutet maj/början juli – semesterplanering, skolavslutning, confirmation etc.
b) Annan uppläggning av årsmötet – eventuellt separata årsmötesförhandlingar och en annan typ av större, gemensam träff.
c) Nästa års jubileumsmöte förslagsvis i samband med Kristi Himmelsfärdsdag 25-28 maj inkl klämdag eller Pingsthelgen/Nationaldagen 3-6 juni inkl klämdag.
d) Enkät i Roverbladet beträffande synpunkter och önskemål om årsmöten och andra träffar/arrangemang
e) Flera styrelsemöten bör kunna förekomma – vilket ju bör ligga i linje med införandet av flera styrelsemedlemmar och inga suppleanter.

f) Styrelsen bör ha en gemensam e-postgrupp så att info som sker mellan vissa sprids till till samtliga styrelsemedlemmar

Vid protokollet Jan E Jern
Ordförande Bo Hansson
Justeras Torsten Grönvall och Bengt Wallén

Hedersmedlemmar

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



Revisionsberättelse för Rover Club of Sweden.

Vi har granskat räkenskaperna samt styrelsens förvaltning för år 2004.

Vi har tagit del av klubbens räkenskaper och övriga handlingar som lämnar upplysningar om klubbens ekonomi och förvaltning.

Då revision inte givit anledning till anmärkning, tillstyrker vi att styrelsen beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2004.

Malmö och Bromma 2005 - 05 - 18

Anders Palmkvist

Olle Landin

Den saknade
Revisionsberättelsen
återfunnen.

Säljes

827 Vitesse -89

En av få. Har fått en viss ansiktslyftning dvs nya fronten och huven.

Femdörrars med all utrustning, läder, hissar, c-lås med larm osv.

2,7 liters V6 med automat

Nya däck, A/C kompressor och kylare -04.

Pris 12 000 kr eller bud

Tel 08 - 685 36 42

Ola

Marknadskrafterna

Rover 2000 -70

Röd med sandelwood inredning. Säljes p gr a nytt Roverprojekt.

Se bild uppe t.h.

Pris 7 500 kr

Tel 08 - 961307 eller

0733 - 49 00 41

Claes-Göran

Rover 3500 -67

Vit med röd skinnklädsel. Avställd sedan några år. Bruksskick med ett pågående kamaxelbyte.

Pris 8 000 kr.

Tel 0702 - 16 81 64

Magnus

Rover 3500 -72

Mycket bra skick, renoverad automatlåda, skinn, rostfritt avgassystem, nyrenoverade bromsar, nya bälten, fint krom, delar för montage av reservhjul på bagageluckan medföljer. Se bild till höger i mitten.

Pris 48 000 kr

Tel 08 - 717 88 33

Nicolai

Till P6

Skärmar i plast Vf,Hf,Hb,dragkrok, "trärratt", topplock till 2000.

Tel 036 - 36 76 74

Christer

Rover 416Sil -98

4-dörrars saloon med läderklädsel. Aluminiumfälgar. 8 600 mil. Säljes p gr a annat Roverköp. Se bild nere t.h.

Pris 39 500 kr

Tel 033 - 28 52 65, 0737 - 76 16 92

Kent



Claes-Görans bilpark. Det är den t.v. som är till salu



Köpes

Till P6

Röd inredning eller delar därav.

Tel 08 - 961307 eller

0733 - 49 00 41

Claes-Göran

Till P6

Framstolar i skinn, beige, stänkskydd

Tel 036 - 36 76 74

Christer

Klubbshopen

Klubbregalia



Vagnmärke (se bild ovan).	
Levereras med fästskravar. 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.	225 kr
T-shirt med tryck nya klubbmärket. Svart, röd, grön, blå, S., M, L, XL, XXL.	100 kr
T-shirt med äldre klubbmärke. Vit. Stl S, M, L, XL. <i>Sänkt pris!</i>	65 kr
Klubboverall, äldre klubbmärke på vänster brösthicka samt text ROVER på rygg. Kraftig bomull, rejäl dragkedja. Vit. Stl 48, 52,	295 kr
Keps med broderat Roveremblem grå eller svart, se bild	125 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

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

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	

Fynd för nostalgikern

Ett antal gamla Roverblad från klubbens tidiga år har påträffats. De säljs i buntar med ca 10 - 12 i varje bunt. De är från åren 1986 - 91.
Pris endast 25 kr/bunt

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.

Delar, goda råd eller en axel att gråta mot

Här hittar du delar till alla Rovermodeller. Tala gärna om att du såg firman i Roverbladet när du beställer nästa gång. Saknas någon firma i denna lista - meddela gärna Roverbladet så tar vi med den. Nyttillkomna i röd text

Bodins Bilservice, Uddevalla
Tel 0522-880 00

Delar och service till Rover, LandRover och andra BL-bilar

Hamiltons Motor, Stockholm
Tel 08-667 57 47

Delar och service till främst Range Rover

Hansen Racing, Spånga
Tel 08-761 70 35

Hansens har delar till V8-motorer.

Lennart Erlanderesson, Stockholm
Tel 08-87 36 59

Ring Lennart om du ska svetsa i aluminium

Sjölunds Bilservice, Malmö
Tel 040-96 97 77

Service och rep av alla nyare Rover

Raka Rör HB, Göteborg
Tel 031-40 19 30

Avgasrör till Rover (och alla andra bilar)

English Car Care, Löddeköpinge
Tel 046-71 23 23

Service och rep av alla Rover

Repro Handel, Göteborg
Tel 031-12 00 00

Repro är ett sadelmakeri

Sid All-import, Skövde
Tel 0500-42 21 42

Delar till Rover och andra engelska bilar

Stigs Bil & Motor, Köping
Tel 0221-207 25 Fax 0221-162 57

Stig både lagar och säljer delar till våra bilar

Stefan Andersson Bil & Plåt, Stockholm
Tel 08-715 31 99

Plåtslagare, van vid Rover

Veterania, Söderköping
0121-421 10

Vindrutor till P5 Saloon, P6 och andra bilar

Kervalls, Lund
Tel 046-211 43 08
Servar Roverbilar

Lunds Sadelmakeri
Johan Jönsson
Tullgatan 13 223 54 Lund
Tel 046 - 13 76 70

Veteran Motor
Anders Löfström
Tel 0706 - 44 77 33

NIFAB
Hantverkargatan 3, Sävsjö
Tel 0382 - 127 45

Britparts-DK, Eyke
Tel 0044-(0)1449 774 519, fax 0044-(0)1394 460 241
Engelsman som gärna levererar i Köpenhamn. Nytt och nött

D.D Automotive, Doncaster
Tel 0044-(0)1302 34 11 53, fax 0044-(0)1302 34 17 36
Firma som har det mesta till Rover och andra BL-bilar

Ely Service Motor Co, Ely
Tel 0044-(0)1353 66 29 81
Delar och service till Rover P3, P4, P5 och P6

J.R. Wadhams, Wollaston, Stourbridge
Tel 0044-(0)1384 393 008 Fax (0)1384 396 115
Delar till Rover P4, P5 och P6

Kingsdown Garage, South Marston, Swindon
Tel 0044-(0)1793 827 913
Delar och service till Rover P6

Ray Weekley, Stoke, Coventry
Tel 0044-(0)1203 635 274 Fax (0)1203 636 660
Delar till Rover P4, P5 och P6. Specialist på inredningar

Rimmer Bros, Lincoln
Tel 0044-(0)1522 568 000, fax (0)1522 567 600
Nya delar till SD1. Även hi-perf och godis

Roverpart International Ltd, Horsford, Norwich
Tel 0044-(0)1603 891 209 Fax (0)1603 890 330
Delar och service till Rover SD1 och 800

Rover Parts Services, London
Tel/Fax 0044-(0)181 761 2469
Delar till Rover P4, P5 och P6

Rova Quest
Tel/fax 0044 (0)1623 420335
SD1-specialist

S & G Walker, Chelmsford
Tel 0044-(0)1245 460 214 Fax (0)1245 450 333
Delar till Rover P6. Även nyttillverkning

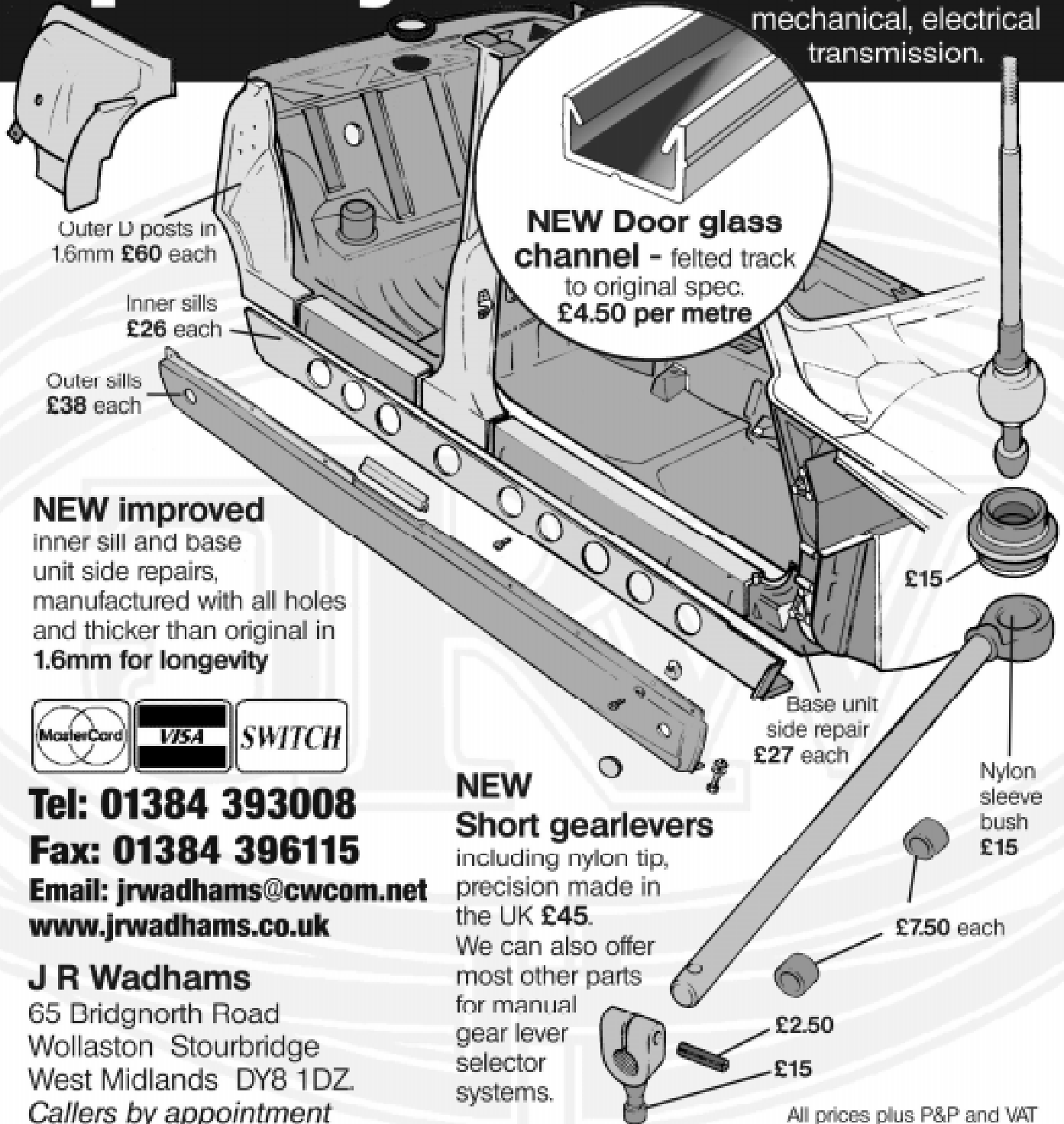
SOC Spares, Headcorn
Tel 0044-(0)1622 891 777 fax (0)1622 891 678
Delar till Rover P5 och P6

Peak Diesel Power & Engineering, Dronfield
Tel/Fax 0044-(0)114 289 1368/ (0)114 286 4655
Specialist på VM-dieseln samt SD1

For all your panelwork specify JRW



Everything for your P6 - we have vast stocks of new and second hand spares such as: brakes, upholstery, service, mechanical, electrical transmission.



NEW improved inner sill and base unit side repairs, manufactured with all holes and thicker than original in 1.6mm for longevity



Tel: 01384 393008

Fax: 01384 396115

Email: jrwadhams@cwcom.net

www.jrwadhams.co.uk

J R Wadhams

65 Bridgnorth Road
Wollaston Stourbridge
West Midlands DY8 1DZ
Callers by appointment

NEW Short gearlevers

including nylon tip, precision made in the UK £45. We can also offer most other parts for manual gear lever selector systems.

All prices plus P&P and VAT

We also carry a full range of spares for the P4 and P5 models