

# ROVERBLADET

Nummer 129, våren 2023. Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986.



# Rover Club of Sweden

## Ordförande

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

## Vice ordförande

Gunnar Björkenor  
Jakobsbergsplatsen 2 A  
724 61 Västerås  
Tel 0705-32 50 44  
gbjorkenor@gmail.com

## Sekreterare

Per Hahn  
Lilly Håkanssons Gata 4b  
263 64 Viken  
Tel 0702-55 21 94  
per.hahn@telia.com

## Ledamot

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

## Revisor

Mats Johansson  
Norra Esplanaden 14  
574 31 Vetlanda  
Tel 0383-136 29  
furubol14@hotmail.com

## Revisorssuppleant

Anders Albihn  
Styrfarten 18  
417 64 Göteborg

## Klubbshopen & valberedning

Kent Klar  
Brännelidsvägen 6  
517 91 Bollebygd  
Tel 0764-009372  
roverclubshop@yahoo.se

## Valberedning

Bo Hansson  
Vittseröd 319  
243 97 Hallaröd

## Kassör

Thomas Eckered  
Österby By 16  
193 91 Sigtuna  
Tel 070-588 4106  
thomas.eckered@telia.com

## Ledamot

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

## Ledamot

Björn Wennerberg  
Mossängsvägen 28  
429 34 Kullavik  
Tel 0705-950520  
wennerberg@rmforum.se

## Ledamot

Rikke Henriksen  
Sjöhultsvägen 1B  
286 72 Åsljunga  
Tel 0761-62 63 33  
wrong.car@gmail.com

## Revisor

Carola Pettersson  
Skiftingegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-248699  
carolapettersson.se@gmail.com

## RCoS Bilförmedling

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

## Referensbibliotek

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

## Kontaktperson för olika Rovermodeller

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

Björn Wennerberg  
Mossängsvägen 28  
429 34 Kullavik  
Tel 0705-950520  
wennerberg@rmforum.se

### Rover P5 (1959-73)

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

### Rover P6 (1964-1976)

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

### Rover SD1 (1976-1987)

Lars Pettersson  
Skiftingegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-48 07 08

### Rover 75 (1999-2005)

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

### Rover 75 (1999-2005)

Stefan Blomberg  
Hagvägen 9  
616 90 Åby  
Tel 0706-16 32 90

### Rover 200/400

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

### Rover P4 (1950-64)

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

### Range Rover (1975-)

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

### Rover P6 2000/2200

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

### Rover 800

Lars Pettersson  
Skiftingegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-48 07 08

### Rover 600

Anders Hjelmström  
Tovared 104  
314 97 Tovared  
Tel 0707-406 064

### Webmaster

Carola Pettersson  
Skiftingegatan 26 D  
633 54 Eskilstuna  
Tel 0706-248699

## Försäkring genom Rover Club of Sweden

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

Tomas Vemmenby  
Ludvikagatan 41  
252 63 Helsingborg  
0738-25 51 10

Thomas Astler  
Gryta 5744  
761 75 Norrtälje  
Tel 0176-23 26 60

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

Mats Johansson  
Norra Esplanaden 14  
57431 Vetlanda  
Tel 0703-31 36 29

Tommy Hadrys  
Almvägen 33  
271 71 Nybostrand  
Tel 0769-473360  
tommyhadrys@hotmail.com

## Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Tomas Börjeson, ordf.

Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9

Årsavgift: 350 kr, betalas senast den 31 mars.

Familjemedlem: 25 kr / medlem och år.

Sätt in beloppet på klubbens plusgiro. Ange "medlemskap" och år. Adressändring meddelas till kassören.

## Roverbladets info:

Till denna adress kan du skicka material:  
roverbladet@roverklubben.se

## Ansvarig utgivare:

Thomas Eckered

## Redaktion och layout:

Rikke Henriksen

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

Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

# Ordförandens ruta

Våren nalkas, om inte med stormsteg så i alla fall med Norrskan som roat många den gångna veckan.

Tyvänn fortgår konflikten i närområdet även om de direkta effekterna för oss är begränsade.

Snart är det dags för klubbens årsmöte i Vessigebro med tillhörande rally på fina vägar i Halland 19-21 maj. Sista anmälningsdag 10 april.

Jag kan väl också nämna British Motor Meet i Hjo 4-6 augusti där vi 2022 hade rekordmånga bilar på plats. Hoppas vi ses där eller på något av de andra arrangemang klubben deltar i under året.

Sprid gärna intresset! Vi behöver bli fler som uppskattar dessa fina bilar. Hela hobbyn har tappat med-



lemmar och detta gäller tyvärr även RCOS. Tips och idéer för att motverka detta mottages med glädje.

*Tomas Börjeson*

## Roverklubbens matrikel

På Roverklubbens hemsida  
[www.roverklubben.se](http://www.roverklubben.se)

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

Gå in på listan och kontrollera att du står på rätt bil(ar).

Du kan själv rätta uppgifterna. Lägg gärna till en bild om en sådan saknas. Behöver du hjälp så kontaktar du Carola Pettersson. Hon hjälper gärna till.

## Redaktörens hörna

En ny vår, ett nytt Roverblad och en ny hörna att fylla med text. För min del blir det just nu extra mycket skrivande då jag läser litteraturvetenskap – ett ämne som ger kunskaper inom en helt fantastisk mängd olika områden.

Medan jag njuter att skriva noveller och berättelser, och analysera både äldre och nyare klassiker, har jag haft den äran att även sätta ihop närvarande tidning med en handfull väldigt intressanta texter skrivna av skickliga och dedikerade medlemmar. Tack!

Det är alltid roligt när det trillar in nytt och annorlunda material i inkorgen. Och snart trillar bilvärldens klassiker ut ur deras garage och gömställen för att berika våra liv på träffar och landsvägar. Kanske ska just du iväg på äventyr med din Rover i år? Kanske blir just din berättelse den nästa som ska få lov att vara med i tidningen? Det hade varit kul.

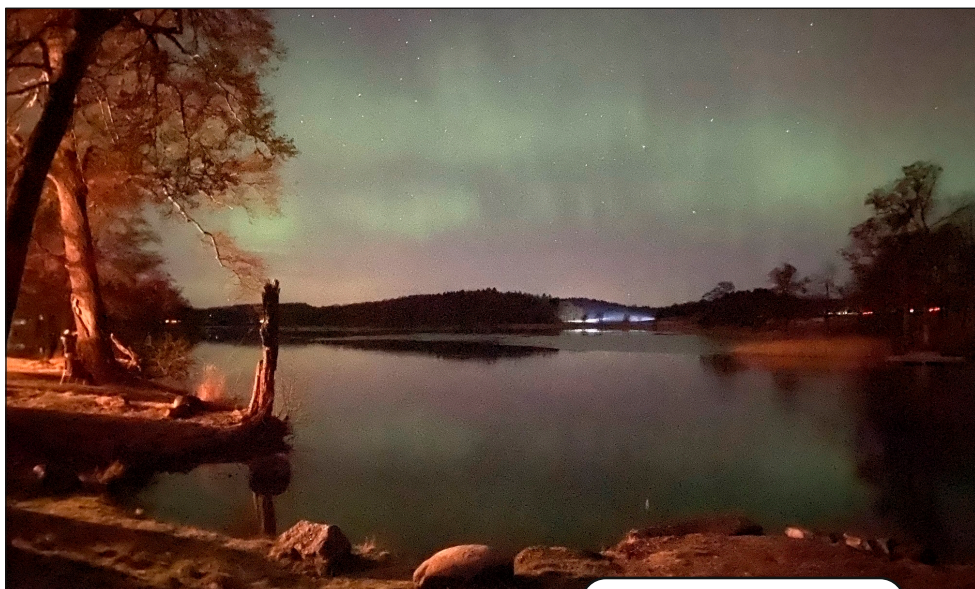
Förra året hade jag själv planerat ett äventyr. Vi skulle på en liten campingsemester i Danmark i min Royal Mail Van (som syns bakom mitt grönsaksland på omslagets baksida). Allt var förberett och bilen lastad, jag skulle bara köra ut den ur carporten och sen var det dags att åka i väg. Bilen lämnade dock aldrig carporten. Den startade inte.

I ett par timmar kämpade jag med kablar, reläer och säkringar, mestadels liggande på betonggolvet medan jag försökte undvika att tappa diverse verktyg ner i huvudet på mig själv. Men jag fick ge upp. Bagaget lastades över i min moderna Fiat 500, ett extra tält inhandlades och husbilsplatsen avbokades.

Resan blev ändå lyckad och det var förvånansvärt mysigt att tälta.

En senare felsökning visade att det ändå var tändningsreläet som på något konstigt vänster var involverat i missödet. Bosch...

*Redaktör Rikke*



**Näs 27 februari**

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

Thomas Forsbertg, Per Hahn, Rikke Henriksen, Henrik Olsson, Steve Pike, Björn Wennerberg

## Manusstopp:

Nr 130 15 maj, ute i juni

Nr 131 15 augusti, ute i september

Nr 132 15 november, ute i december

Nr 133 15 februari, ute i mars

Som ni ser är det gott om tid att sända in material. Handskrivna, maskinskrivna, lösa papper, allt går bra. Bara att greppa pennan och kom igen.

**Nästa nummer utkommer i juni 2023.**

## Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av RCOS grundare  
Axel Dufweke, en av RCOS grundare  
Ulf Alexandersson, en av RCOS grundare  
Sivert Hiljemark, fd chefskonstruktör av motorer hos Rover

Derek Crabb, motorkonstruktör hos Rover  
Anders Löfström, past president  
Ola Lundblad, past president  
Bo Hansson, past president  
Carl Gustaf Olsson, past editor  
Bo Arnholm, hemsidans fader  
Eva Rudal

**Omslaget visar:  
Per Hahns Rover P4 110**

# Innehåll

Roverbladet mars 2023



5	Info om årsmötet	20	Kabeldiagram Rover 60, 75 och 90
6	Värdefullt vetande om Railton m.m.	22	På P4-fronten... - en renovering del 2
10	En viking i Cumbria	26	Hur bra är dagens bensin?
15	Roverklubbens Bil-Sudoku	27	Apropå bensin
16	Mittuppslaget: Charles Armstrong-Wilsons P4	28	Annonser, lösning sudoku och diverse annat
18	Rovern och filmstjärnan	31	Klubshopen

22  
Nytt från P4-fronten

18  
Rovern och  
filmstjärnan



10  
En viking i Cumbria

# Roverklubbens årsmöte

## 19-21 maj 2023



Bild från folkhögskolans hemsida

Du/ni som vill delta i Roverklubbens årsmöte på vackra Katrinebergs Folkhögskola vid Vessigebro den 19-21 maj måste anmäla detta till mig, Björn Wennerberg, med mailadress [wennerberg@rmforum.se](mailto:wennerberg@rmforum.se) senast den 10 april.

Följande uppgifter behöver jag:

- Antal deltagare
- För- och efternamn
- Mailadress
- Telefonnummer
- Om dubbelrum eller enkelrum önskas

Glöm inte information om eventuella allergier eller specialkost. Uppgift om detta måste vara köket tillhanda senast den 10 maj, så anmäl till mig senast detta datum.

Enkelrum inkl. måltider: 2.276 kronor.

Dubbelrum inkl. måltider: 2.126 kronor per person.

Kostnaderna är beräknade på minimum 25 deltagare, men vi i styrelsen blir väldigt glada om fler anmäler sig.

Drycker som vin, öl och sprit ingår ej i kostnaden. Jag återkommer till alla som anmäler sig med hur vi löser detta.

Varmt välkomna!

Björn Wennerberg och styrelsen

P.s. Husdjur, även om de är medlemmar, får tyvärr ej delta.

# VÄRDEFULLT VETANDE

## FRÅN CLASSIC MOTOR SHOW PÅ NEC I BIRMINGHAM

Text: Per Hahn

I november 2022 besökte jag tillsammans med goda vänner 'The Classic Motor Show' på NEC i Birmingham. Vi besökte även Bicester Heritage och Coventry Transport Museum.

NEC var något nytt för mig, och jag hade glädjen att få gå på mässan med Anders Albin som besökt den många gånger innan.

Att skriva om hela mässan skulle bli alltför ytligt. Visst, jag kunde skrivit om de underbara Rover-montrarna med fungerande replika av JET 1 och Alex och hennes P4, Jessie, som jag följt på Youtube. Men jag valde istället att djupdyka i den monter som jag tyckte var mest intressant och där jag lärde mig mest: The Railton Owners Club.

Den som äger en Railton, Brough, Hudson, Essex eller Terraplane från 1930-talet kan få hjälp och stöd av The Railton Owners Club. De flesta mekaniska komponenterna i dessa bilar är likartade och klubben har världens bästa och största lager av reservdelar.

Mitt intresse för Railton väcktes av en artikel i Classic and Sportscar för några år sedan. Där skrev man om Colonel Rippons Railton 8 limousine med kaross från just Rippon. Bilen hade då bara gått 5 000 mil. Den var i ett enastående skick och var dessutom utrustad med en oöppnad chokladkartong från Terry's of York med bäst-före-datum från 1930-talet. Jag blev helt fascinerad av bilen. Den ägs nu av Eldon och Edla Hostetler (de är fjärde ägarna) och finns att se på deras Hudsonmuseum i Shippshewana, Indiana, USA.

När Anders och jag kom till Railton Owners Clubs monter blev jag förstörd av eld och lågor. Där stod för övrigt också en Brough Superior. Anders och jag kom till tals med klubbens ordförande och jag nämnde förstärkt Rippon limousinen. Han frågade om vi ville veta mera om Railton och Brough Superior. Det ville vi, och fick sitta ned med honom framför en stor affisch med "Railton Family Tree" (bilens släkträd).

Presentationen var utmärkt, och vi lärde oss en hel del. Han förevisade bilarna i montern och vi kände oss både välkomna och invigda. Därför vill jag dela med mig av vår upplevelse.

Reid Railton, som föddes i Cheshire år 1895, är kanske mest känd för sitt samarbete med Sir Malcolm Campbell och John Cobb. Han konstruerade bilar som Campbell och



1937 Railton 8 limousine med Rippon kaross.

Cobb slog hastighetsrekord med Campbells Bluebird bilar från perioden 1931–1935 nådde hastigheter över 300 mph. John Cobbs Napier Railton gick ännu fortare, speciellt Railton Mobil Special som under åren 1938–1947 nådde över 400 mph.

Railton blev bland annat teknisk chef för Thompson & Taylor som huserade på Brooklands. Tillsammans med Noel Macklin arbetade han med att skapa bilen som fick hans namn.

Reid Railtons arbete med snabba stridsbåtar vid Fairmile Marine under andra världskriget ledde till en karriär inom marinmotorbranschen i USA där han bosatte sig och sedermera avled vid 82 års ålder.

Sir Noel Campbell Macklin föddes i Australien 1886. Familjen flyttade 1891 till Wimbledon i England. Macklin fick sin utbildning på den berömda privatskolan Eton. Tidigt gjorde han sig känd som en djärv ryttare och spelade i världens första ishockeyklubb, Princes Ice Hockey Club. Redan 1909 tävlade han med en Mercedes på Brooklands. Fyra år senare ledde han ett filmprojekt om storviltjakt i Sudan.

Så kom första världskriget med tjänstgöring vid Royal Horse Artillery. 1915 sårades han svårt och då han återhämtat sig började han tjänstgöra vid Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR) och så småningom vid Dover Patrol, en marin enhet som främst skulle hindra tyska fartyg att komma igenom Engelska Kanalen.

### ERIC-CAMPBELL

När väl kriget var över startade Macklin bilfabriken Eric-Campbell tillsammans med H Eric Orr-Ewing. Man tillverkade ungefär 500 bilar i lokaler som ägdes av Handley Page flygplansfabrik i Cricklewood utanför London. Företaget var ingen succé och 1920 satte Macklin igång nästa projekt, Silver Hawk, som byggdes i det egna garaget i på lantegendomen i Cobham, Surrey. Brist på kapital satte stopp för detta märke inom ett år. Kapital hade däremot Oliver Lyle. Pengarna kom från sockerföretaget Tate & Lyle som vid den tiden stod för 50 procent av all raffinering av socker i Storbritannien. Med sockerpengarna kunde Macklin starta nästa projekt.

### INVICTA

1925 bildades Invicta. Garaget byggdes ut och bilarna byggdes för hand av bästa tänkbara material och delar från olika komponenttillverkare. Invicta hade stora sexcylindriga motorer med högt vridmoment, vilket var ovanligt bland brittiska sportbilar.

Motorerna köptes från den fristående motortillverkaren Meadows of Wolverhampton och växte genom åren från 2,5 liter till 4,5 liter. Bilarna var framgångsrika inom bilsporten och vann Dewar Trophy två gånger under andra hälften av 1920-talet. 1931 vann Donald Healey Monte Carlo-rallyt med en Invicta 4,5 litre. 1932 fick Healey tillgång till en nyare, starkare Invicta, chassinummer S73 och registreringsnummer PL9662.

Han startade i Umeå i februari 1932 i 35

graders kyla tillsammans med sin kartläsare Ian Fleming. Denna gång kom man på andra plats. Från Umeå startade även en annan unik Invicta med kaross från Salmons and Sons. Den kördes av Major Douglas-Morris och F.C. Salmons. Det är den enda Invictan med en sådan kaross. Den finns till salu hos Michael Schiebler, Classix of Scandinavia i Saxtorp!

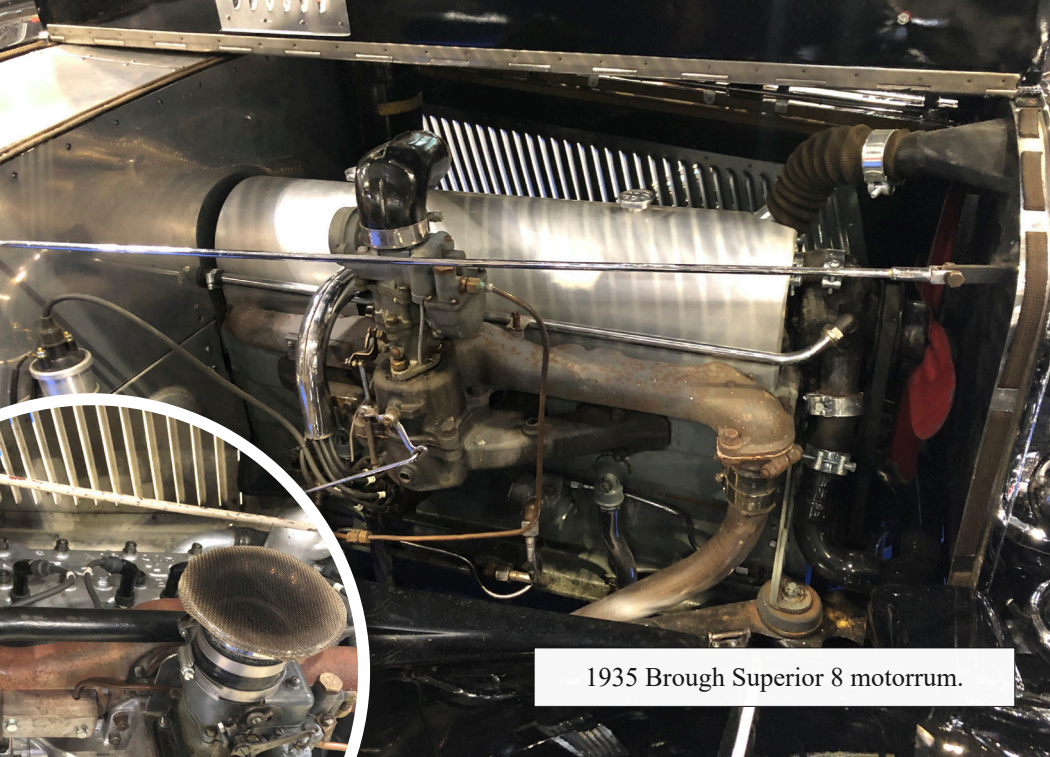
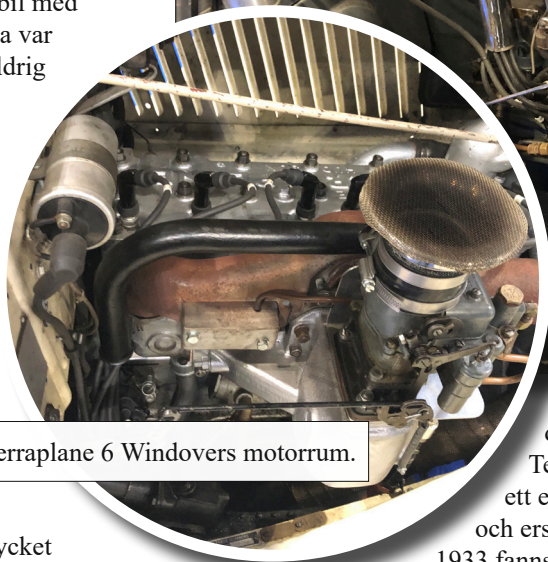
1932 gjordes även ett försök att bredda modellutbudet med en mindre bil med en Wilson förväljarlåda. Bilarna var mycket dyra, och man nådde aldrig höga volymer.

Produktionen upphörde 1935 och Macklin gick vidare till nästa projekt, vilket är huvudämnet för denna artikel. Den nya bilen skulle tillverkas av hans företag Fairmile Engineering Company i Cobham. Det gamla garaget hade nu blivit en fabrik.

## RAILTON

När Terraplane började säljas i England 1932 blev Macklin mycket imponerad av den och började planera för en ny bil med samma höga prestanda som Invicta, med bra karosser och till ett pris som fler skulle ha råd att betala. Terraplane var ett amerikanskt bilmärke som tillverkades av Hudson Motor Car Co i Detroit, Michigan mellan 1932 och 1937. Den första Terraplane var en modell från Hudsons mindre systemärke Essex från 1932.

1933 Essex Terraplane 6 Windovers motorrum.



1935 Brough Superior 8 motorrum.

Året därpå blev Terraplane ett eget märke och ersatte Essex. 1933 fanns bilen med sex- eller åtta cylindrig radmotor, men redan året därpå var åttan borta. Terraplane blev aldrig samma försäljningsframgång som företrädaren, men sålde bra på exportmarknaden, där den även erbjöds med mindre motor än i USA. 1937 blev sista året som eget märke och året därpå inlemades Terraplane i Hudsons modellprogram. Hudsons chassin och motorer skulle, med

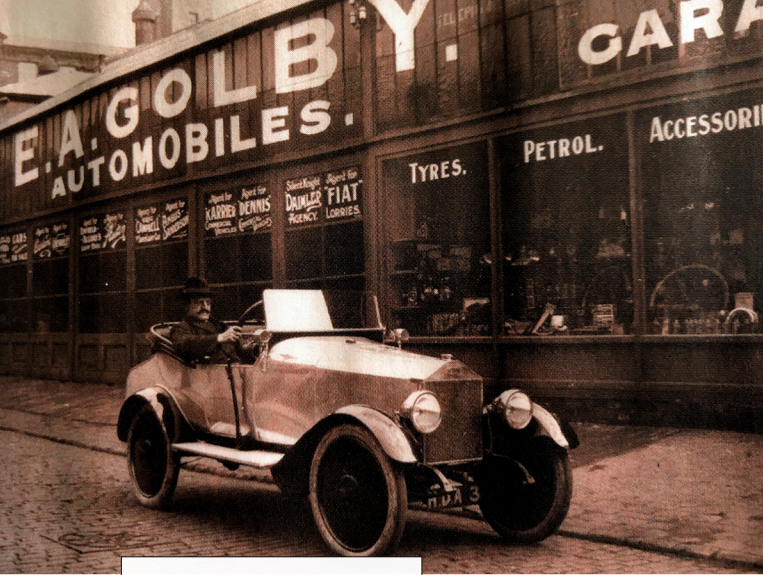
smärre förändringar, komma att vara basen för alla Hudson modeller till och med det tidiga 1950-talet. På 1930-talet var det vanligt att köpa ett amerikanskt standardchassi och beställa en brittisk kaross på det. Många bilhandlare i Storbritannien sålde Hudson.

Hudson Motors hade redan från 1922 en försäljnings- och serviceorganisation för UK baserad på Great West Road i London. Denna fanns kvar ända in på 1960-talet. Utan dessa chassin och motorer hade varken Railton eller Brough Superior bilar funnits.

Macklin ingick ett avtal med Hudson om import av Terraplane 8 chassin. För att passa brittiska förare förbättrade man både ram ►



1932 Invicta Salmon and Sons.  
Classix by Schiebler



Eric-Campbell 1920-tal.

◀ fjädring och styrning. Avtal skrevs med flera karosstillverkare som skulle bygga "light tourers, drophead coupes and saloons". Den kände motorsportillustratören F. Gordon Crosby formgav en kylarmaskering som liknade Invictas, och Reid Railton medverkade i utvecklingen och gav Macklin tillstånd att använda namnet Railton för det nya bilmärket. Produktionen kunde inledas under 1933 och fortgick fram till krigsutbrottet 1939. Bilarna med raka 8-cylindriga motorer (4168 cc ; 28.8 HP) dominerade.

För att kunna möta behovet av bilar i lägre skatteklass introducerade man två mindre raka 6-cylindriga (21,6 HP och 16,9 HP) motorer 1936. Två år senare kom även en mindre bil baserad på ett Standard Flying 9 chassi med en 10 HP motor. Man tillverkade ett 50-tal av dessa med karosser som var mindre varianter av de större prestigemodellerna.

Ären gick lika fort på 30-talet som de gör nu, och Hudsons 8 cylindriga chassin utvecklades till längre, bredare och tyngre dimensioner. Därför ändrades motorens bestyckning till "twin choke carburettor and manifold" vilket gjorde att effekten ökade till 122 HK vid 3800 varv/minut. Detta var ovanligt bra prestanda på den tiden, speciellt för en otrimrad sidventilmotor. Dessutom kunde kraften lätt ökas om man monterade eftermarknadstopplöck av lättmetall.

Den som köpte ett Railton 8 chassi och betalade en karosffabrik bra med pengar för en lätt och bra kaross fick en bil med förbluffande acceleration och vridmoment. Dessutom kunde bilen köras på högsta växeln större delen av färden. Minst 8 olika karosffabriker var samarbetade. Bland andra John Charles Ranalah, R.E.A.L., Carbodies, Corsica, Vanden Plas, Salmons & Sons, Rippon Bros och Coachcraft Ltd.

Det var Coachcraft som tillverkade flest karosser till Railton. Den som köpte ett chassi kunde naturligtvis själv välja vilken karosffabrik som helst och skapa sin egen design. 1935 byggde Railton själva två "Light Sports Tourers" som designats för att erbjuda prestanda i absolut toppklass. Chassit kortades, motorn flyttades bakåt och dubbla friktions-

dämpare monterades till varje hjul. Karossen var ganska torftig, helt i aluminium, utan stoppad inredning med undantag av stolarna. Båda finns kvar och används av sina ägare än idag.

Under perioden 1936-1938 byggdes också några limousiner. Detta var ju inte vad Macklin hade tänkt sig ur prestandasynpunkt men eftersom han var en utpräglad entreprenör sålde han

säkert gärna chassin även till limousiner. Mest känd är överste Rippons bil. Chassit fick förlängas med 10 tum och detta gjordes hos Reid Railton på Thomson and Taylor på Brooklands. Rippon byggde sedan bilen som registrerades den 27 februari 1937. Det var den som väckte mitt intresse för Railton.

### BROUGH SUPERIOR

George Brough och hans pappa William E. Brough byggde motorcyklar i Nottingham. George var tävlingsförare, designer och en showman utan like. Pappans motorcyklar hette Brough och sonen ville vara bättre och kallade sina för Brough Superior. H.D. Teague som var journalist och skrev för tidningen "The Motorcycle" kallade Brough Superior för "the Rolls-Royce of Motorcycles". 3048 motorcyklar tillverkades under en period av 21 år och en tredjedel av dessa rullar fortfarande.

T. E. Lawrence ("Lawrence of Arabia") ägde sju stycken och dog när han kraschade med en av dem. Då hade han redan beställt sin åttonde.

Det var alltså en motorcykel med hög prestige och eftersom George alltid ville vara bäst måste han ju bygga bilar med samma namn också. En prototyp byggdes 1934. Han beställde ett unikt chassi med Meadows motor och lät Atcherley karosffabrik i Birmingham bygga karossen. Det blev säkert

riktigt dyrt. Och dyrt skulle det bli att bygga fler, med specialbyggda chassin och den dyra Meadowsmotorn. Men så lyckades George lägga vantarna på ett Terraplane 8 chassi. Han visste ju att Railton sålde bra och tänkte sig att använda samma chassi som de som grundstomme till sin bil. Den lanserades 1935 med en "Dual purpose drop head coupe" kaross från Atcherley i Birmingham.

I reklamen hävdades att suffletten kunde fällas upp av bara en person på en minut! Senare erbjöds också en saloon. Karosserna var starka och välbyggda men något tyngre än Railton vagnarna. George gillade kromade detaljer. Det syntes redan på motorcyklarna och det skulle bli ännu mer krom på bilarna. Motorhuvens ventilationsöppningar både på sidorna och ovanpå var kromade, och ovanpå stänkskärmarna satt en bred kromlist.

Som ett svar på Railtons Light Sports Tourers från 1935 byggde George en "Alpine Grand Sport" 1936. Bilen byggde på ett chassi med kompressormatad sexcylindrig motor på tre och en halv liter. Karossen var tvåsitsig och lätt med ett minimum av komfort. Såvitt man vet byggdes bara en, även om det finns fotografier som visar två olika registreringsnummer. Nu var ju George en fena på PR, och brukade visa samma bil med olika registreringsnummer för att göra sken av att han sålt fler än en. Denna "Alpine Grand Sport" finns fortfarande kvar, är restaurerad och syns ofta på backtävlingar i UK. George Brough fick tillgång till Hudson chassin med raka åttor i något mer än ett år, men sedan verkar det som om han inte fick köpa fler. Det är mycket möjligt att Noel Macklin och Railton låg bakom detta eftersom Macklin och Brough var rivaler. I mitten av 30-talet köpte dessutom Railton stora antal chassin av Hudson, som kanske helt enkelt inte kunde leverera fler. Så Brough fick i fortsättningen nöja sig med Hudsons chassin med sexcylindriga motorer på tre och en halv liter. Som kompensation erbjöd man emellertid kompressormatning. 1938 byggde George en prototyp med Lincoln V12 motor i ett specialbyggt chassi med Charlesworth kaross.

Vid krigsutbrottet 1939 var den inte färdig, och när kriget var slut återupptogs



Kul skyltning där det påminnes om att släpvagnar inte var tillåtna.

aldrig produktionen. Totalt byggdes 80 Brough Superior bilar. Railton byggde 1500 bilar. Många har överlevt, kanske tack vare karossernas höga kvalitet och styrka. Båda märkena är fortfarande pålitliga och kan köras i hastigheter som inte utgör något hinder för modern trafik.

### VAD HÄNDE SEN?

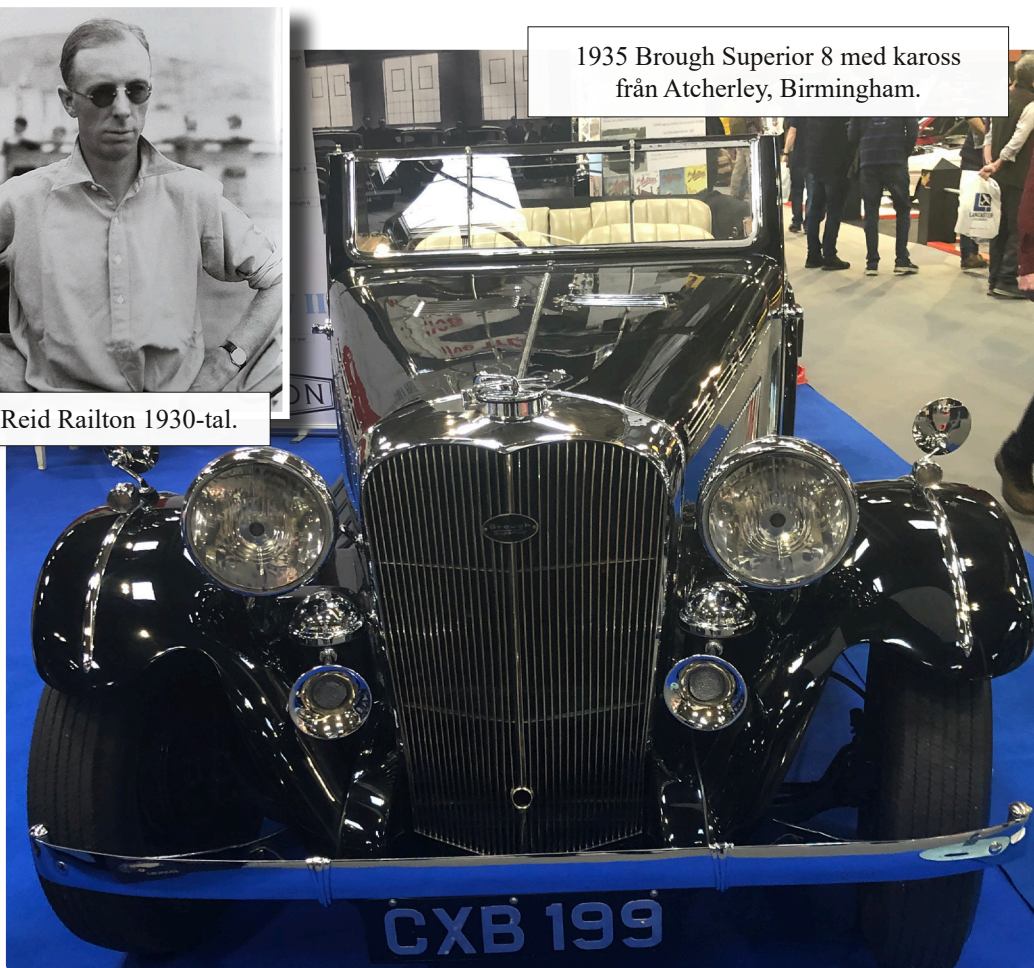
Noel Macklins erfarenheter från Royal Naval Volunteer Reserve och Dover Patrol under första världskriget bidrog till ett bestående intresse för snabba båtar. Någon gång under 30-talets andra hälft läste han en artikel om marinens behov av små snabba båtar och genast föddes en affärsidé. Han startade företaget "The Fairmile Engineering Company" som fick sitt namn av hans egen lantegendom Cobham Fairmile i Surrey. Där hade ju byggts bilar innan, och nu skulle där byggas båtar.

Dotterbolaget "Fairmile Marine" började designa och bygga snabba stridsbåtar för flottan. Tyvärr hade man inte tillräckligt med kapital för att kunna bygga båtar i tillräcklig mängd för flottans behov. Flottans huvudman, "The Admiralty" tog därför över företaget och skapade en organisation för att koordinera komponenter och byggande av båtarna vid flertalet varv i landet.

Noel Macklin kompengades av staten med en stor engångssumma och fast lön. Under hela kriget medverkade han således till att förse flottan med snabba krigsbåtar. Vid krigsslutet adlades han och fortsatte på en hög position inom Brittiska flottan men avled redan 1946. Sonen Lance Macklin blev även han välkänd inom motorsport. Tyvärr är han mest känd för den tragiska olyckan på Le Mans 1955.



Reid Railton 1930-tal.



1935 Brough Superior 8 med kaross från Atcherley, Birmingham.

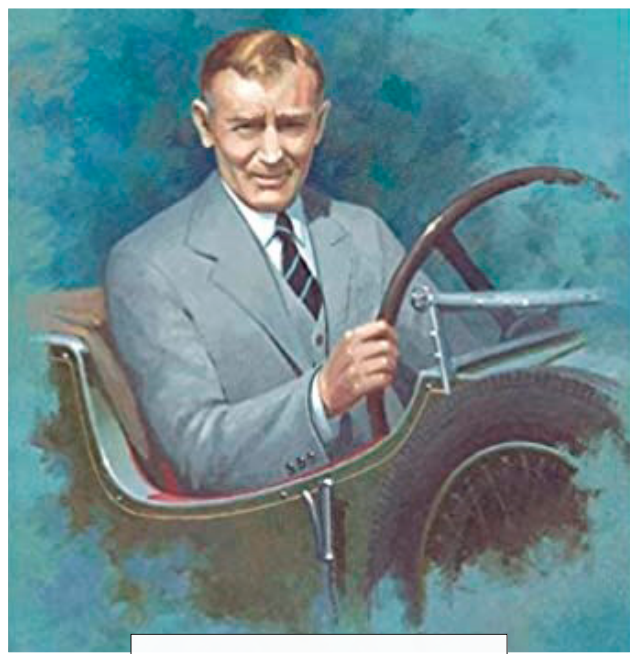
CXB 199

Reid Railton var också intresserad av snabba båtar. Han blev anställd av Fairmile Marine och där arbetade han tillsammans med Noel Macklin. Reid var den som valde motorn som skulle driva båtarna. Det blev Hall-Scott Defender V12 marinmotorn som konstruerats av och byggdes av Hall-Scott Motor Car Company i Berkeley, Kalifornien. Behovet av motorer växte så till den grad att Hudson också fick bygga Hall-Scott motorer.

1939 flyttade Reid Railton och hans familj till Kalifornien och började arbeta som konsulterande ingenjör för Hall-Scott. 1952 designade han båten Crusader till sin vän John Cobb. Den kom 1952 och drevs av en jetmotor som fick upp den i över 200 mph. Det slutade tragiskt när Cobb försökte slå hastighetsrekord för båtar på Loch Ness, förläste och dog. Reid Railton stannade i Kalifornien och avled där 1982.

*Per Hahn*

1933 Essex Terraplane 6 Windovers.



Noel Macklin bakom ratten.



Text och bild: Björn Wennerberg

# En viking i Cumbria

**T**vå veckors semester? Nej knappast, men två veckors arbete i lönndom.

I oktober 1979 blev några kollegor och jag ombudda att svara för sekretessarbete i underbara Cumbria. Jag ansvarade för sekretessplanering och det praktiska säkerhetsarbetet tillsammans med en kollega. Men dessutom ingick i gruppen en filmfotograf med assistent och en tekniker och en erfaren rallyförare. Vad kan gå fel med ett sådant gäng?

En del konstigheter blev det men i det stora hela var det intressant, vackert och ett lyckat resultat.

Jag ankom till Felixstowe en blåsig måndag och hyrde mig en bil som skulle vara hyfsat diskret och kunna vara vår stabsbil. Hyrbilen blev en Rover SD1 med 2.6 liters motor.

Bilen hade inte gått långt men av någon anledning var lite knappar lösa och hastighetsmätarkonsollen satt litet på trekvart. Inget allvarligt således, bara lite missad kvalitetskontroll. Bilen var behaglig att köra, klarade mycket packning och hade ingen anknytning till det företag där jag med flera var anställda. Allt för att vara så diskreta som möjligt. Som flera av er bästa läsare vid det här laget gissat, så jobbade jag för ett hyfsat stort företag i Göteborg som bland annat tillverkar personbilar.

Anlöpet till Felixstowe var på eftermid-

dagen så jag hemsökte ett litet B&B inne i Felixstowe för middag på något ställe i närheten och lite sömn.

Dagen efter blev det full rulle till vår stabsplats i Grasmeere som ju ligger i kanten av Lake District. Orten kallades för Ambleside och Hotellet/Puben heter fortfarande Red Lion. Trevligt ställe med bussig personal, god mat och bra pilsner. På platsen mötte jag som avtalat vår filmfotograf Per Vos med assistent. Hans uppdrag var att filma nästan allt vi gjorde under vår vistelse med 35 mm.

film. Inte billigt precis. Per med assistent och jag ägnade nästan fyra dagar till att leta upp lämpliga platser, vyer och möjliga problem som skulle kunna uppträda under vår vistelse i Cumbrias bergsområden.

Vädret var som alltid regnigt, soligt och alldeles underbart vackert däremellan. Per, fotografen, tog stor hänsyn till mina synpunkter om sekretessbehov och vi hittade både spännande och bra platser för filmning och testkörningar. En del vägavsnitt var lite väl häftiga med mot- eller medlut på upp till 30



Kul skyltning där det påmindes om att släpvagnar inte var tillåtna.

procent. Dessutom kunde vi halvvägs ner i backen finna en liten skylt med texten "You have been warned". Så dags då...

Jag hade bett min kollega i Sverige, som skulle komma i slutet på veckan med dragbil och släp innehållande filmobjektet att använda någon bil och släp som inte stack ut så mycket, men insåg att vi nog behövde ett fordon med bra bromsar som klarade mycket vikt i släpet. Föga anade jag vad de skulle anlända med för något. Diskret var det inte i alla fall.

På fredagen anlände min kollega Per och en tekniker samt vår rallyförare Carl-Magnus Skogh medförande en Volvo 242 GT samt det inte så diskreta ekipaget med sekretessbilen i ett skåp.

Det första problemet vi fick lösa var att tullen inte accepterat all vår utrustning, framför allt inte våra komradio apparater som konfiskerades. Kollegan Per fick i stället med sig ett bötesföreläggande på ett par tusen vilket inte var så bra för vår kassa. Övriga fordon och utrustning fanns nog beskrivna i vårt tulldokument, så allt var okej för tullen.

Efter lite diskussion så bestämde vi att Per direkt skulle åka ner till London för att lördag morgon besöka butiken "The Spy Shop" och där inhandla fyra stycken komradioapparater, som för övrigt var bättre än dom vi haft tidigare. Lördag kväll var Per tillbaka på vårt hotell och förevisade sitt fynd för oss övriga i gänget. Efter en sen middag var det dags att sova.

Varje morgon hade vi väckning kl. 05:00 och i stället för väckarklocka knackade det på dörren och in kom en servitris med en kopp te samt en drös inslagna lunchmackor. Vid frukostbordet kl. 06:00 fick vi full English breakfast, så vi överlevde i alla fall hela förmiddagen. Vårt gäng var som vanligt på gott humör och när frukosten var klar valde vi ut några termosar med valfritt te, nåja vi fick välja på English breakfast tea eller Earl Grey.

Dagens fotoområde låg bara någon mil från hotellet och kallades Rydal Water. Riktigt vackert med slingrande ganska flack väg som var lätt att övervaka från kullarna. Min kollega tog Rovern och åkte några kilometer längs vägen, parkerade på en liten p-plats och började sin klättring upp på en hög kulle. Själv åkte jag med vår rallyförare åt andra hållet ca en kilometer varpå en liknande klättring blev min morgonmotion. Väl uppe på kullarna kollade vi sambandet med komradio sinsemellan och med fotogänget.



Man skulle tro att det hade varit möjligt att hitta en mer diskret dragbil.

Om det var fritt från andra bilar så rullades provbilen ut och med Carl-Magnus Skoogh bakom ratten började köra fram och tillbaka längs vägen och Per Vos fotografen med assistent, påbörjade filmning från sin bil och från utvalda platser tills de var nöjda eller i några fall tills min kollega eller jag avbröt arbetet eftersom det var andra fordon på väg in i området. Avbrott blev det flera gånger om dagen men vi lyckades alltid hinna tillbaka till vårt dragfordon och antingen täcka över vårt fotoobjekt eller köra in den i skåpet. Vägar där mötande fordon kunde komma var ofta svårare att övervaka men vi sparade tid på att inte behöver lasta vårt objekt och köra runt flera mil för att komma tillbaka till den plats vi ville vara.

I vissa fall, där vi monterade filmkameran med sugfötter på fotoobjektet eller på en av följbilarna, för att få fartsekvenser, blev det bättre att använda enkelriktade vägar med

branta backar, även om det kunde innebära flera timmar extra logistik för att eventuellt upprepa filmsekvenser. Dessutom var vi ju tvungna att köra före med vår dragbil och släpet. I sådana fall fick vi ha presenningar i alla bilarna för att snabb kunna täcka över filmobjektet vid behov. Fördelen med att inte ha fotoobjektet i dragbilen visade sig när vi skulle köra nerför backen i Hardknott Pass, lutningen var 30 procent så vi behövde verkligen ingen extra vikt i dragbilen. En härlig vägsträcka, förutom de förfärliga backarna, lätt att övervaka.

Vid ett av fototillfällena var jag passagerare i Carl-Magnus bil, vår Volvo 242 GT. Vi hade lite ont om tid på eftermiddagen och Carl-Magnus skulle släppa av mig någon kilometer längre bort. Jag märkte kvickt att hans gamla rallytakter fanns kvar och höll mig fast med sträckt bälte och fast grepp i kurvhandtaget. Vi höll väl cirka 130 km/tim

och rundade en kurva i en för mig hiskelig fart. På andra sidan av kullen/kurvan stod ungefär 50 får på vägen och jag tänkte att detta går åt fanders. Carl-Magnus såg helt lugn ut när han körde av vägen lite upp för slänten och ner på vägen igen efter att ha passerat fären. När jag hämtat mig lite så kunde jag konstatera att fären stod kvar på vägen. Efter att jag blivit avsläppt så blev det att klättra uppåt, testa vårt radiosamband samt starta ►



Rydal Water.

◀ arbetet med filmning.

Några dagar förflöt och vi hade trevliga kvällar på puben efter goda middagar. Hotellet hade egentligen två pubar, en för allmänheten, som oftast var välfylld, och efter kl. 22:00 så öppnade man den andra puben som var avsedd för hotellets gäster och många andra hängde med till vår gästsida. Jag hade iakttagit att en kvinnlig gäst satt ensam vid samma bord varje kväll och bara drack ett glas Shandy. Nyfiken som jag är, frågade jag henne varför hon satt där vid samma bord varje kväll och hon svarade glatt att hennes man stod där borta vid disken och pratade med sina vänner. Maken hade blivit av med sitt körkort så hon var bara chaufför. Så kan det gå.

Några dagar senare så var det dags för lite högfartskörning på några andra sträckor som vi kunde övervaka.

Fotografen Per Vos monterade den stora filmkameran på främre dörrens vänstra sida med tre stora sugkoppar. Idén var att han skulle få lite mer fart i filmsekvensen. Det fick han. När Carl-Magnus Skogh tog en



Körning i hög hastighet.

snäv vänsterkurva i hög fart var det en stor sten nära vägbanan. Träffen blev klockren, kameran gick i småbitar och blev bortom all räddning. Det blev snabb reträtt till hotellet. Idag kostar en begagnad sådan kamera cirka

30-50 tusen och den var verkligen inte billig då heller. Dessutom fanns ingen sådan att hyra i England vid denna tidpunkt. Per Vos lyckades via en filmkollega hyra en kamera i Paris och få den skickad till Birmingham som privat pilotgods i ett trafikflygplan. Det gäller att ha kontakter. Jag har själv senare haft nytta av den kunskapen, dvs. pilotgods.

I väntan på att filmkameran skulle dyka upp så passade vi på att byta hotell till Borrowdale Hotell som låg några mil från Keswick. Hotellet gav ett intryck av att vara mycket gammalt och byggt i stora skifferstenblock. Maten var av högsta klass och i entrén brann en gigantisk, nästan 4 meter bred öppen spis eldad med stenkol. Miljömässigt eller hur.

Rummen var snygga och rätt stora med badrum en suite. Lite speciell service var att tidigt på morgonen kom, som vanligt, en servitris in med en kanna te och kakor som placerades på sängbordet. Därefter tappade hon upp varmt vatten i badkaret och det behövdes för rummet var svinkallt. Sänglampan tändes och likaså taklampan i badrummet. För första gången i mitt liv fick jag se en riktig flygande matta. Förklaringen var att det gamla hotellet var så dragigt så heltäckningsmattan i badrummet lyfte lite från golvet i vindbyarna.

För övrigt var hotellet i toppklass men vår parkering var åt gatan, så viss oro kände jag för hur det skulle gå för bilarna. I och för sig var skåpet låst med klass 3 hänglås och det behövdes nog en rejäl konservöppnare för att ta sig igenom plåten. Dessutom var både jeep och skåp larmade så det fick räcka med det.

Med den nyss anlända filmkameran kunde vi starta arbetet igen men nu angrep vi bergsvägarna från andra hållet och resterande del av äventyret gick bra.

Vår filmare Per Vos monterade kameran på motorhuvar i fortsättningen. Det blev billigare på det viset. Intressant var att ljuset i naturen blev annorlunda när vi körde från väster till öster de kvarvarande dagarna. ►



Vackra Hardknott Pass.



Kameran placerad på huven.



Inte alla vägar var lika körbara.



◀ Allt eftersom dagarna gick märkte jag att tröttheten började komma, det var långa dagar och mycket kyla och regn, men även en hel del sol. Min kollega Per och jag hade innan avresa köpt oss varsin lång mörkblå jacka av en typ som användes av slaktarpersonal i kylrum, till det hade vi overall under och bra kängor och kunde då klara en hel del kyla, regn och vind. Att klättra upp i berg och höga kullar var visserligen bra för motionen men även rätt kyligt. En kul sak med jackorna var att det på ena bröstfickan stod RR i guld och vi fick några gånger frågan om jobbade på Rolls Royce. Men vi kunde ju inte säga att vi gjorde det precis, det var bara att se glad ut så fick de tro vad som.

Efter dessa två veckor så kunde jag konstatera att vi åkt på varje körbar väg i det bergiga Cumbria. En del av vägarna var knappt körbara men vi försökte ta oss fram efter bästa förmåga.

Mitt på dagen var det ibland lite för mycket ljus och vi valde då att söka oss litet öster ut, till exempel runt Lake Windermere. Där fanns mycket som vi ville haft med, men alldeles för mycket folk och bilar. Vi upptäckte att Renault hade ett testteam längs vägarna runt Windermere, så tydligen hade vi valt ett bättre område för vårt arbete.

Lake Windermere har mycket historia och det finns bland annat en byst där, avbildande Sir Henry Segrave, som förutom att han slog världsrekord till lands för bil ett antal gånger, även med Miss England I slog världsrekord i båt.

Hans sista försök med Miss England II slutade med att båten voltade och Segrave avled i juni 1930 på Lake Windermere.

Vårt arbete var nu i stort sett avslutat och vi packade ihop och återvände till Felixstowe för att lämna tillbaka vår omtyckta stabsbil Rover SD1. Bilen var härlig att köra, den nya



sexcylindriga motorn var tyst och urstark i backarna. Dessutom var det en snygg motor att titta på. Synd att Brittisk bilindustri vid denna tid var beryktad för sina kvalitetsbrister. Egentligen var SD 1 en bra bil men lite slarvigt ihopsatt. Via Bilfärjan i Felixstowe gick färden tillbaka till Göteborg medförande massor av film, tre Volvobilar, en Volvovalp med vändskiva och ett attans fult skåp. Vårt lilla gäng splittrades delvis för den här gången.

Ni undrar säkert varför det inte finns bilder med i min berättelse på vårt sekretessobjekt. Det enkla svaret är att om jag fotade bilen, så skulle säkert några av kollegorna göra det också. Men nedan kan ni kära läsare se bilder på Volvos projektfordon som numera även finns på Volvos

Museum i Göteborg.

Tillbaka i Göteborg blev det klädbyte och ilfärd till Filmstaden i Solna där min Kollega Per och jag satt en vecka och plockade filmklipp och polaroidkopior från papperskorgar bord och golv så att inget skulle komma på driven eller i fel händer.

*Vid tangentbordet 44 år senare - Björn*



# Roverklubbens Bil-Sudoku

Lösningar finns på sidan 28

Lätt

Jaguar	Rover		Austin		Triumph			Singer
MG	Riley		Jaguar	Austin		Triumph		Humber
		Austin	Riley	Singer			Rover	Austin
	Singer		MG	Austin	Austin			Jaguar
		Jaguar	Humber	Triumph		Austin		Austin
Austin			Rover	Jaguar			Riley	MG
	Austin			Rover	Humber	Austin		Riley
	Jaguar	Riley				Singer	Humber	Rover
		Rover			Jaguar	MG	Austin	Triumph

Svår

Rover							Humber	Jaguar
		Austin	Jaguar				Riley	Triumph
Triumph							Rover	Austin
	Triumph		Singer			Rover	Jaguar	
MG							Austin	Humber
Riley					Austin	Triumph	MG	
		Riley			Humber	Jaguar		
Jaguar				Austin			Austin	Rover
	Humber	Rover	MG					Austin



Rover 100

GB

JJK



# Filmstjärnan och Rovern

Text: Per Hahn

I mars 2008 gjorde jag det dummaste jag gjort dittills i livet. Jag sålde min Rover P5B Coupe till en holländsk advokat vid namn Tom Feringa. Vi har sedan dess hållit kontakten och han berättar regelbundet om hur lycklig han är med "min" Rover.

2014 producerade Toms dotter Fleur en bildsvit. Hon ville visa sin pappas vackra Rover i fina omgivningar tillsammans med den vackra skådespelerskan Victoria Koblenko. Tom visade mig bilderna, och när jag lugnat ned mig kände jag att de skulle passa i Roverbladet. Tom och Fleur låter oss här njuta av bilderna alldeles gratis, men de kan även köpas i storformat.

Fleur Feringa arbetar som stylist och designer av teater- och filmkostymer. Hon fotograferar och producerar fotomaterial för filmer, tidskrifter och reklam. Hennes narrativa begåvning tillsammans med bred visuell känsla och excentriskt sinne för stil anlitas ofta av film- och utställningsvärlden.

Victoria Koblenko föddes 1980 i Ukraina och flyttade till Nederländerna vid 12 års ål-

der. Hon lärde sig snabbt språket. Snart talade hon holländska som om det vore hennes modersmål och blev snabbt känd för sina roller i TV-serier och filmer. Hon har spelat nästan 40 olika roller i 11 filmer och 800 TV-avsnitt. Efter många år i Amsterdam tyckte hon att det var dags för en utmaning, och lyckades 2009 säkra sin första ryskspråkiga filmroll i Moskva. I rollen som Marina, Lee Harvey Oswald's ryska hustru, hade hon stor nytta av den erfarenhet hon fått från sina unga år i Östeuropa.

Sabrina van den Heuvel är en holländsk fotograf född 1986. Hon älskar den klassiska svartvita fotokonsten, musik och mode. I sitt arbete kombinerar hon dessa element med stil och passion. Hennes stil präglas av råa, dynamiska bilder och starka kontraster. Hennes intensiva bilder fångar spontana ögonblick i snabbt tempo. Inspirationen kommer från Herman Brood, Pete Doherty, The Smiths, Vaslav Nijinsky, Yves Saint Laurent, Paul Verlaine och Arthur Rimbaud.

Sabrina tog examen vid Kungliga Konsta-

kademin i Haag 2008. Hon fick fina vitsord för sin fria anda och stil. Hennes arbeten har visats på flera museer, till exempel Fotomuseet i Haag och Ikonenmuseum Kampen. Hon har dessutom deltagit i konstutställningar som till exempel PAN Amsterdam, New York Photo Festival och Fotofever Brussels.

Konsthistoriska Institutet vid Universitetet i Florens gav henne möjlighet att tillbringa en längre tid i Florens, en så kallad "artist residency". Där inspirerades hon av de natursköna omgivningarna. De antika ruinerna vid Tivoli utanför Rom inspirerade särskilt, liksom målningar av Caravaggio och Michelangelo.

Sabrinans första bok, *Corpus Dei*, publicerades 2019 av Lecturis och lanserades på Sotheby's i Amsterdam.

Bilderna kan beställas i begränsad upplaga (maximum 5 per bild) i formatet 50 x 60 cm till en kostnad av 550 EUR per exemplar, exkl. frakt. Beställning kan sändas till Tom på adress: [feringa@tax-partners.nl](mailto:feringa@tax-partners.nl)



Foto: Sabrina van den Heuvel  
Stylist: Fleur Feringa  
Modell: Victoria Koblenko  
Hårstyling: Taco Stuiver  
Make-up: Joyce Clerkx  
Rover: Tom Feringa



# Thomas Forsberg delar här med sig av ett kabeldiagram som han har färgkodat enligt handboken till sin Rover 90

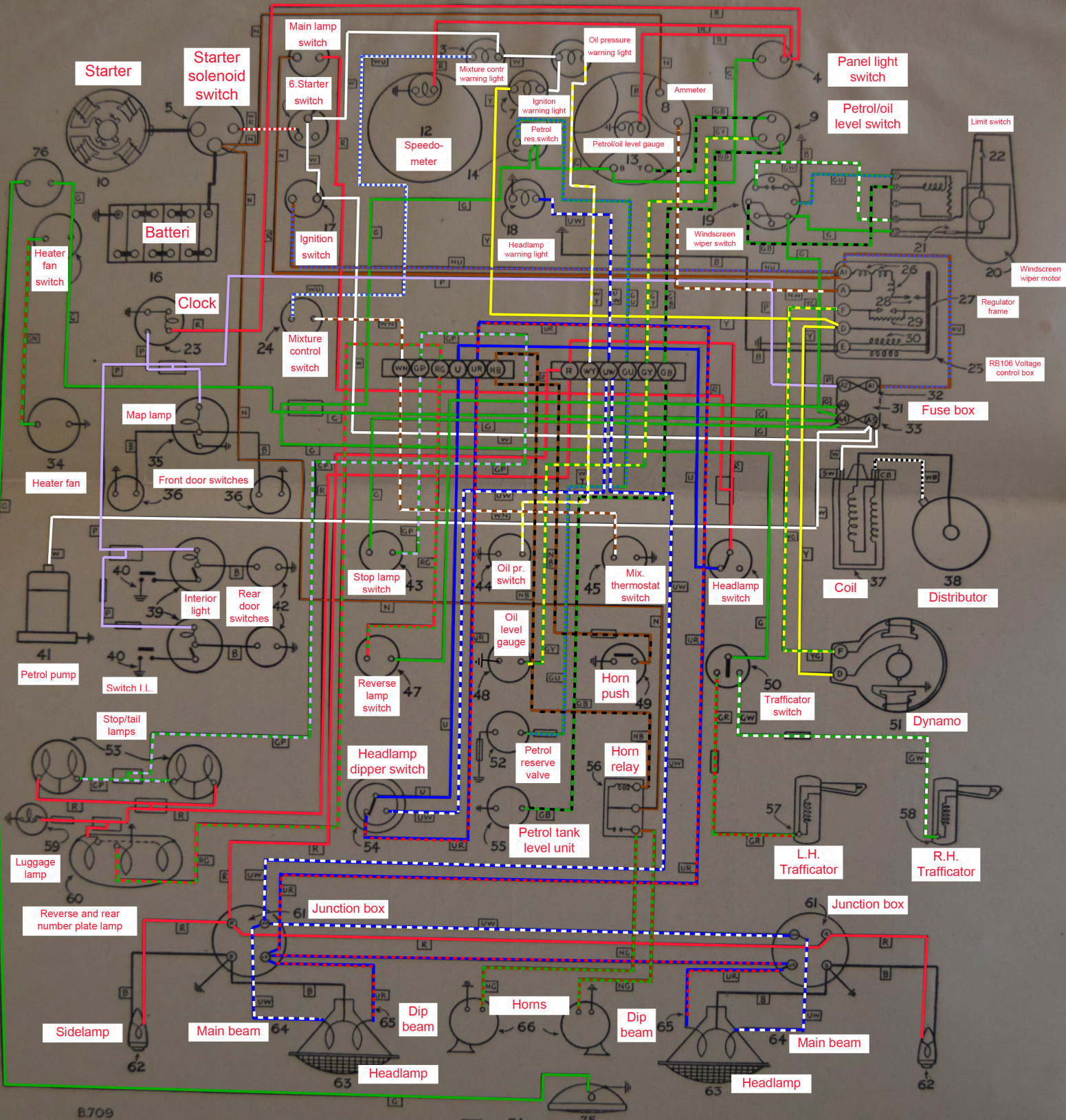
## ROVER "60", "75" and "90" Saloon

WIRING DIAGRAM

SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

DIAGRAMA DA INSTALAÇÃO ELÉCTRICA

DIAGRAMA DE CIRCUITO



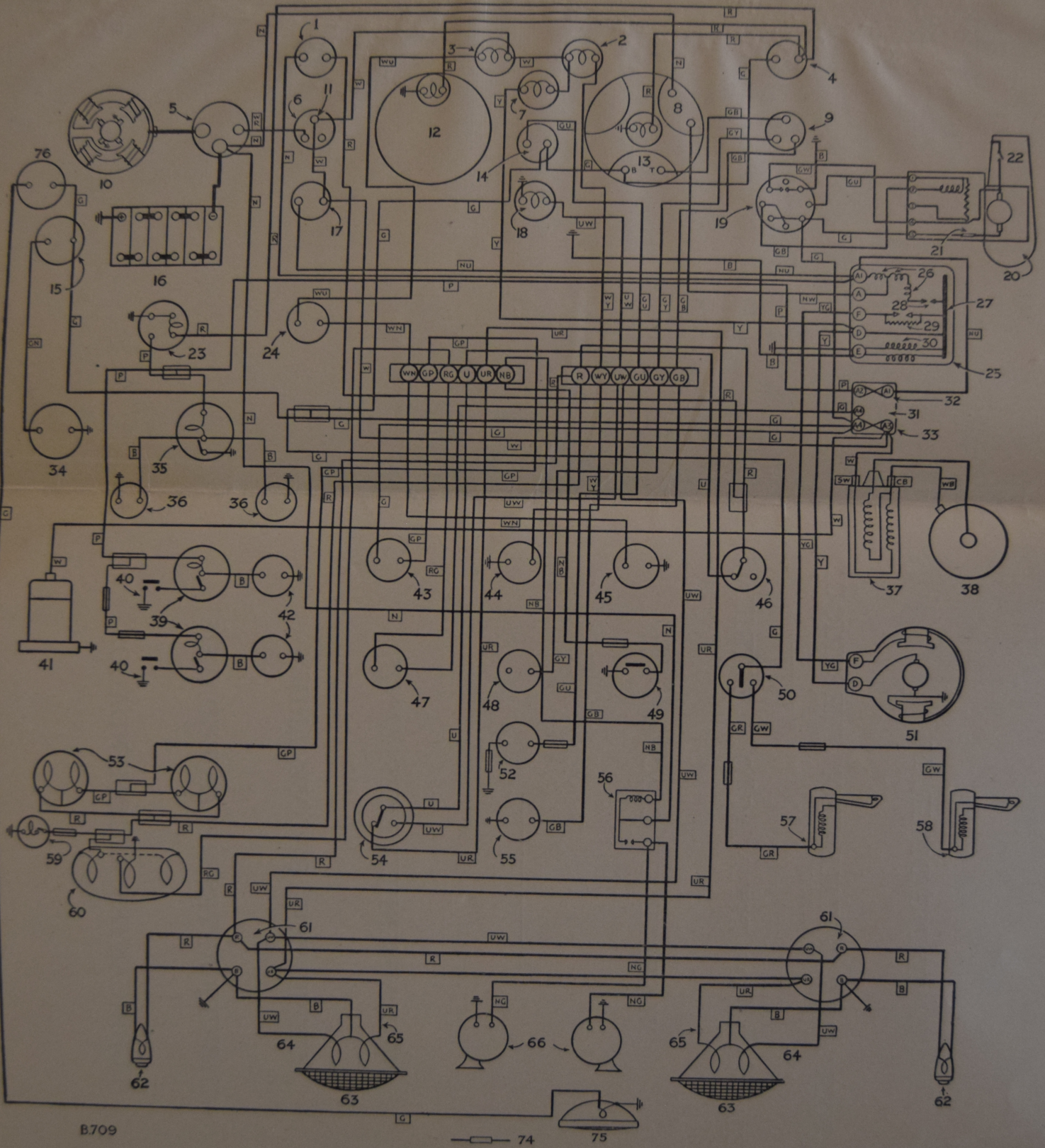
# ROVER "60", "75" and "90" Saloon

WIRING DIAGRAM

SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

DIAGRAMA DA INSTALAÇÃO ELÉCTRICA

DIAGRAMA DE CIRCUITO



B.709

74 75

NORTH AMERICAN CARS

VOITURES NORD-AMERICAINES

VEÍCULOS NORTE-AMERICANOS

VEHICULOS NORTEAMERICANOS

Originalt från handboken

# På P4-fronten mycket nytt

## - en reovering i text och bild del 2



Text och bild:  
Per Hahn

Fronten innan demontering.



Frontens plåtarbete klart.

Erich Maria Remarques kända roman "På Västfronten intet nytt" beskriver ju soldaternas otroliga lidande i skyttegravarna. Den har nyligen filmats igen och kan ses på Netflix.

Men här skall det handla om min och Curths kamp på P4-fronten. Närliggande bilder beskriver processen.

Rostskadorna har framgått av min artikel i förra Roverbladet. Det var lika illa med fronten. Man hade målat den med "body" för att dölja eländet. Frasigt, fult, buckligt och rostigt. Det var bara att demontera allt

som satt i vägen, slipa och riva. På kuppen slant vinkelslipen rätt in i kylaren och förstörde den. Så den fick åka till en specialist för reovering. Front bumper valance och front apron köpte jag dyrt av Wadhams. '

När jag klagade på kvaliteten fick jag mig en utskällning utan like. För att kunna få fortsätta handla av dem fick jag be ödmjukt om ursäkt. Efter detta försökte jag köpa delar från John Wearing istället.

Reoveringsarbetet av fronten var väl egentligen inget utöver det vanliga med dålig passform och riktning. Men monteringen

av stötfångaren var oerhört svår och jobbig.

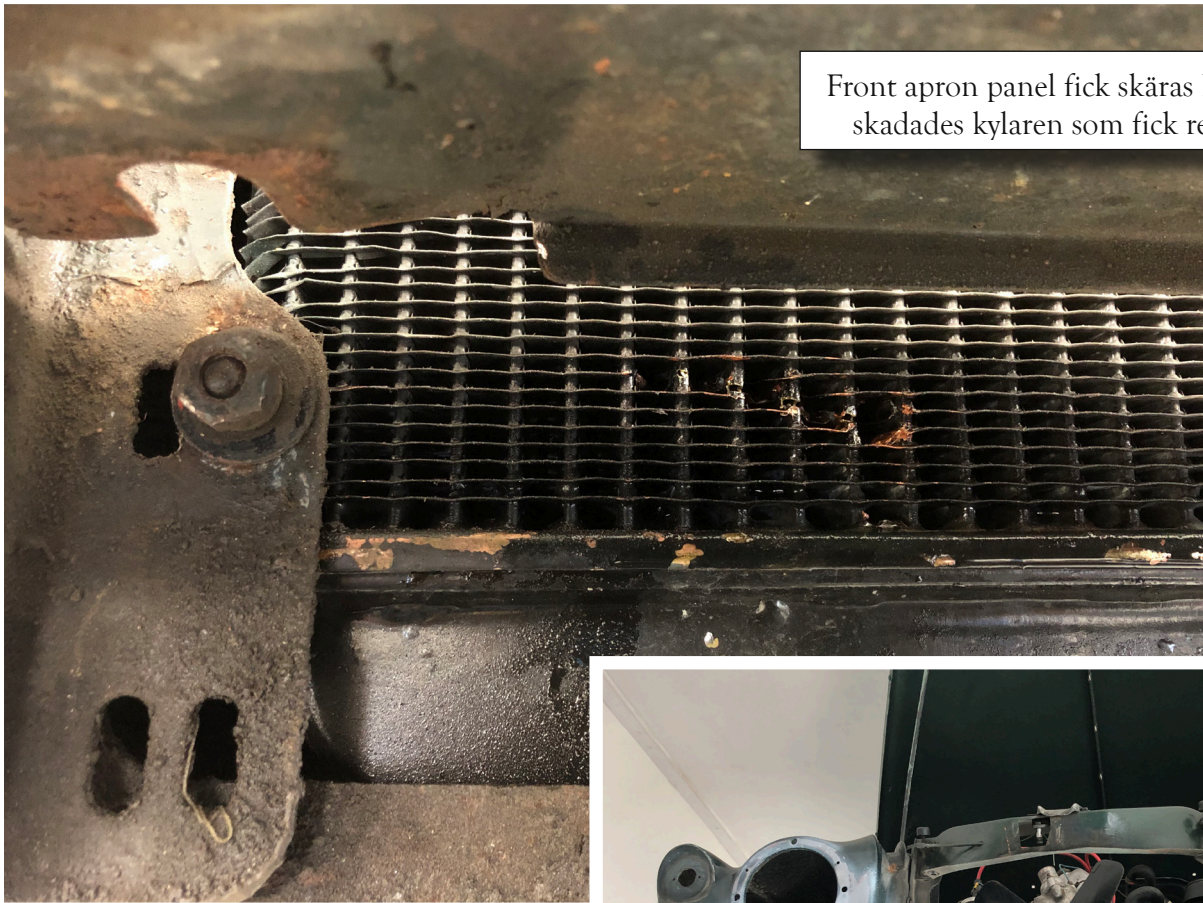
I ett av de svåraste ögonblicken när vi båda stod under bilen och höll i stötfångaren med uppsträckta händer sa Curth: "En sak ska du veta, bli aldrig bilmekaniker!" Det var en uppmaning som jag väl förstod men inte kunde svara på eftersom jag hade fullt av skruvar mellan läpparna.

Jag kommer aldrig att bli bilmekaniker. Dessutom bestämde jag mig för att aldrig montera av kofångaren igen.

*Per Hahn*



Gammal front bumper valance borta.  
Front apron panel sitter fast.



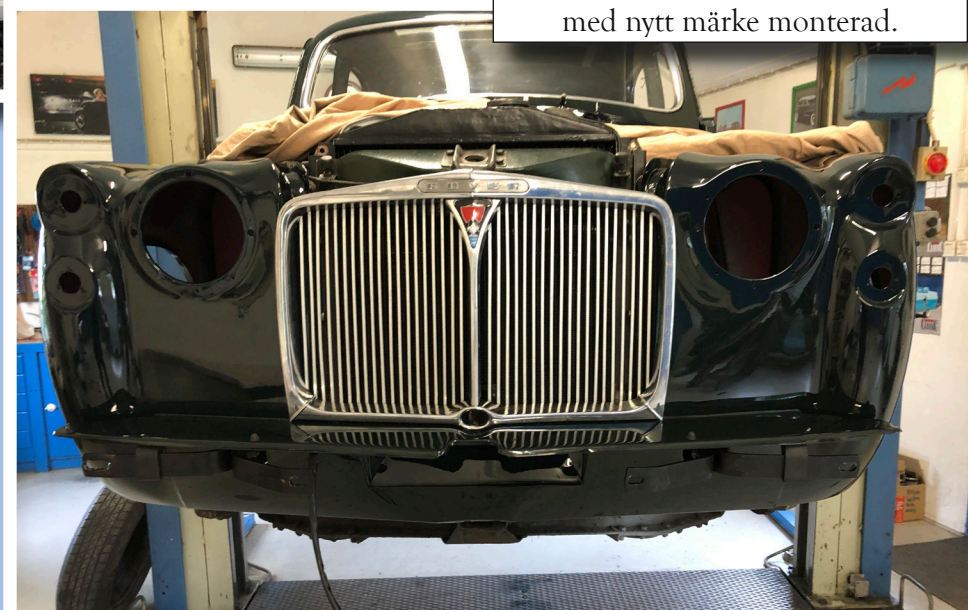
Front apron panel fick skäras loss och då skadades kylaren som fick renoveras.



Fronten preparad för montering.  
Kylaren är iväg på renovering.



Frontens plåtarbete klart.



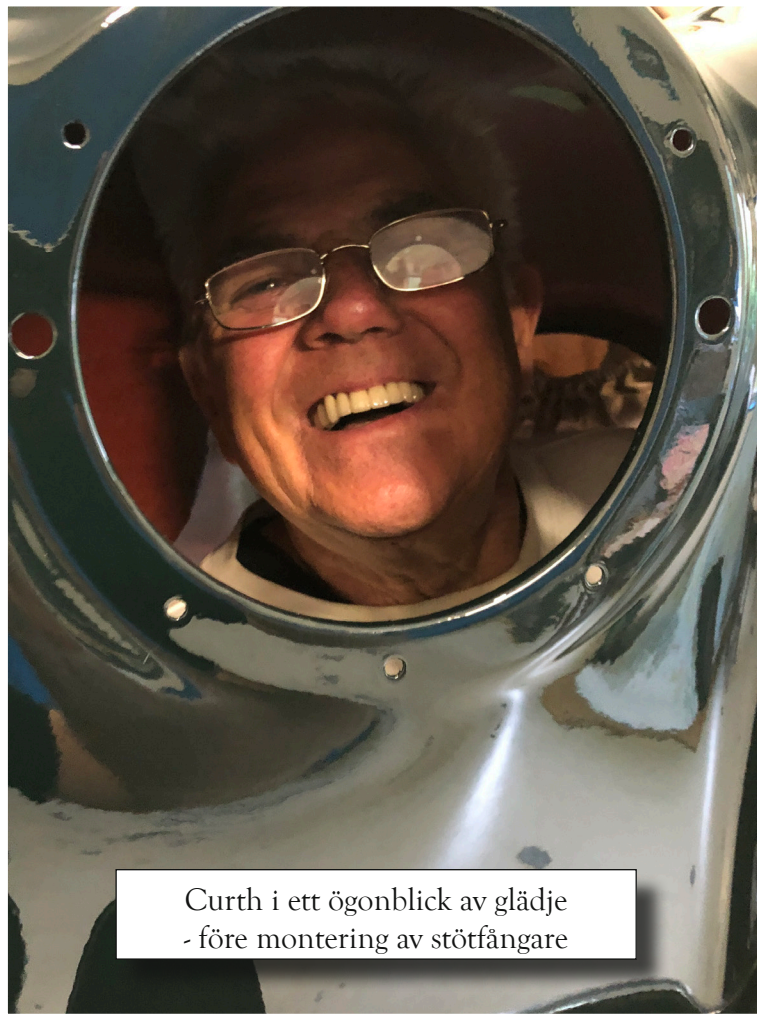
Den rengjorda, polerade grillen  
med nytt märke monterad.



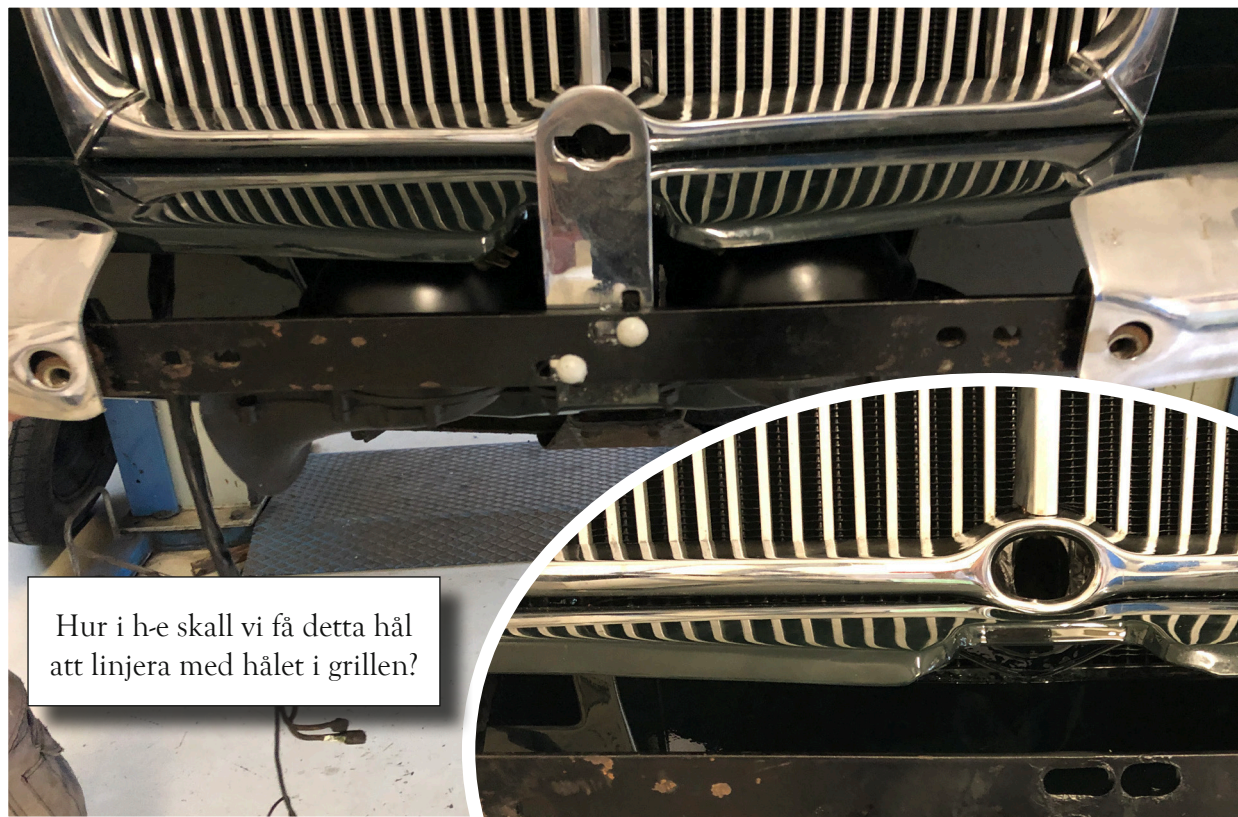
Front apron panel monterad.



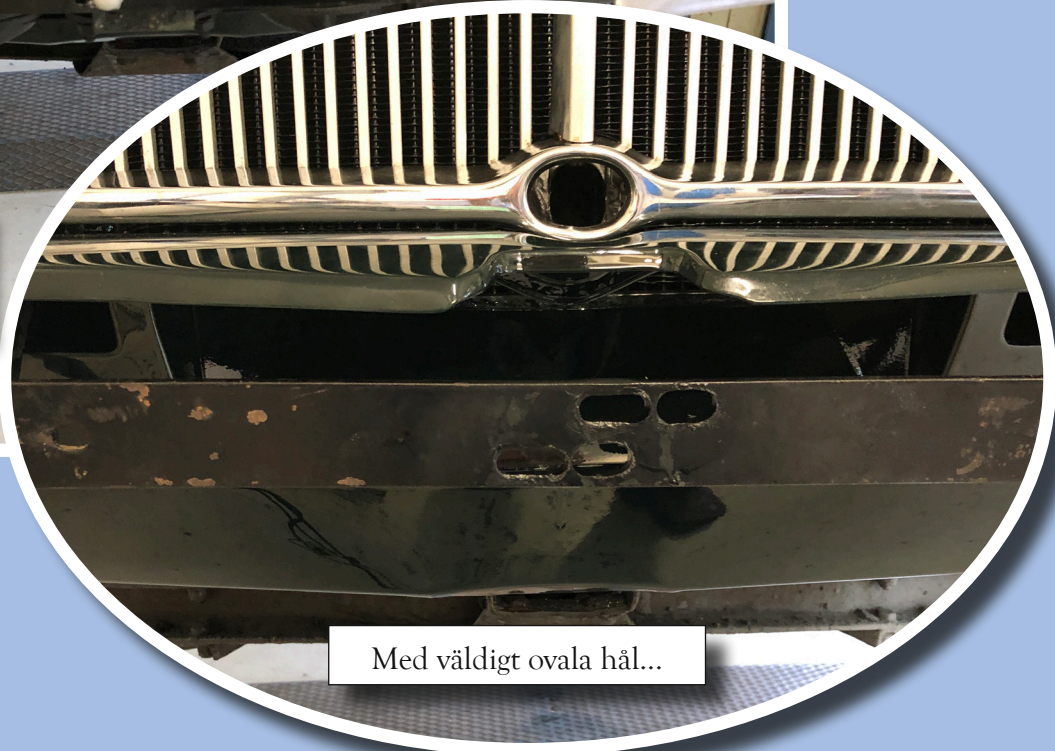
Spegelblank lack



Curth i ett ögonblick av glädje  
- före montering av stötfångare



Hur i h-e skall vi få detta hål  
att linjera med hålet i grillen?



Med väldigt ovala hål...

Trots ovala hål linjerade inte  
öppningarna för veven...



Färdig!

# Här träffas vi

Det finns säkert någon träff någonstans i landet som passar just dig. På vår hemsida under "Här träffas vi" ser du vad som är på gång. Känner du till någon trevlig träff så hör gärna av dig.



## Stående träffar

### Mälardalen

Första onsdagen varje månad träffas vi klockan 14 på Diners i Enköping. Lätt att hitta i korsningen E18/väg 70. Grusgatan 2, Enköping. Kontaktperson Thomas Eckered  
Tel 070-588 4106  
E-post [thomas.eckered@telia.com](mailto:thomas.eckered@telia.com)

### Göteborg

**Tisdagskörning.** Tillsammans med andra engelska bilklubbar i UBCC träffas vi butiken Store, Fjölbergsgatan 20A. Vi träffas kl. 18.30 för avfärd kl. 19.00. Maj till september.

**Första torsdagen i månaden,** utom juli och augusti, träffas vi på Puben Bishops Arms på Järntorget.

### Skåne - Kaffeturen

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknick eller cafébesök. För mer information kontakta Anders Palmqvist på telefon 0416-19955



# Hur bra är dagens bensin egentligen?

## Labtest: Blyfri 95/Alkylatbensin

Följande historia är alldeles sann såklart men har några år på nacken. För det första så tror jag generellt på kvalitet framför kvantitet. I allt. Överallt. Därför var Alkylatbensin alltid mitt val i min 30-tals Brooklands-räser. Den är dyrare ja. Men den är bättre. Eftersom bilen då gick så pass korta sträckor så kändes den extra kostnaden berättigad.

Och under den här devisen levde jag fram tills en dag när jag fick soppatorsk. Eftersom det var lite dåligt med tid så begav jag mig till den lokala macken, en Volvo Tanka, och fyllde på en dunk med fem liter blyfri 95.

Skillnaden är påtaglig direkt när man skruvar av locket. Alkylatbensinen är helt genomskinlig och luktar inte alls lika mycket "bensin" som blyfri 95. Hur som helst så var detta ett nödläge och tanken fylldes med vanlig 95.

Dagen efter så skulle jag starta upp min best. På med huvudströmmen, pumpen, tändningen. Dra i startvajern. Bilen har ingen choke, så man får hålla lite liv i den den första minuten, men det går bra. Speciellt om det är ganska varmt ute.

Bilen startar efter 2-3 varv på startmotorn såklart, men går brutalt illa. Minnet sade mig att den gick lika orent förra gången jag körde vanlig 95 - vilket också blivit orsaken till att jag alltid kört på alkylat, men att det i vanliga fall rättar till sig efter

några minuter. Jag tyckte emellertid inte att det blev mycket bättre så jag gav upp projektet och gick in för att dricka kaffe. Vis av erfarenhet så vet jag att om den fått stå en stund så har den korta varmkörning gjort att allt lirat lite bättre en stund senare.

Ut igen efter kaffet och drar igång. Backar ut ur garaget och tar en sväng på gårdsplan. Nja, inte går den helt rent inte, snarare tvärtom. Hostar och spottar.

-Jävla skitsoppa. muttrar jag.

Här avslöjar jag mig lite, en sann entusiast hade såklart rivit isär allt för att felsöka, men jag blev förbannad och knuffade in bilen och smällde igen garageporten istället.

Senare i veckan var jag ute och tittade till bilen. Huven var avplockad och jag står där, med motorn igång och drar lite i gasreglaget och den känns inte riktigt vigör. Lite på tre går den allt. Men vad skådar mitt norra öga? Har inte en av tändkablarna gängat ur sig ur fördelarlocket och hänger vid sidan av? Jo men visst är det så. Ojsan, hoppsan.

Vad konstigt det kan bli. Med kabeln på plats så går bilen rent igen. Bensinen var inte boven, bara mitt slappa öga och fördomsfulla tänkande.

Och då inser jag att dagens bensin nog är lite bättre än den 72 oktaninga soppa de hade i tankarna på 30-talet. Lite bättre.

*Henrik Olsson*



Credit: run-time.se

## Bensin kan ju vara mer eller mindre raffinerad...

## Framställning av syntetisk flygbensin i USA

FIL. DR KARL-JOHAN KARRMAN, STOCKHOLM

DK 665.58

Oljeindustrien i framför allt USA har under de senaste fem à sex åren genomgått en lavinartad utveckling efter kemiska linjer. Naturligtvis har det pågående kriget i hög grad forcerat det forskningsarbete, som ligger till grund för denna imponerande kraftutveckling på det oljeindustriella området. De vunna resultaten kunna i många avseenden sägas vara epokgörande ur rent kemisk-vetenskaplig synpunkt, men de äro också ur motorteknisk och kemisk-industriell synpunkt av oerhört stor betydelse. Särskilt intressanta äro de nya metoder, som utexperimenterats för framställning av flygbensin med högt oktantal. Härvid spela de empiriskt funna katalytiska processerna (oftast under högt tryck) en dominerande roll. Då utgångsämnen äro kemiskt väldefinierade (låg molekylära kolväten) har den i huvudsak empiriska forskningen ofta erhållit värdefull vägledning av teoretiska synpunkter på termodynamisk grund.

Fram till 1925 utgjordes bensin (s.k. straight run) av bergoljans lättare fraktioner. Vid denna tidpunkt började krackningsmetoderna att mera allmänt slå igenom, varigenom en ur omvandlad bergolja erhållen bensin, mer eller mindre rik på omättade kolväten erhöles. Krackningen betydde ett avsevärt ökat bensinutbyte, och därjämte steg oktantalet i t.ex. USA från 50—55 hos straight run till 70—75 hos krackbensin. År 1938 beräknades det, att i USA framställdes lika mycket krackbensin som straight-runbensin. En undersökning 1942 visar endast 10 % straight run mot 80 % krackbensin och 10 % syntetisk flygbensin, vilken senare år 1938 ej kunde framställas i stor skala. År 1940 var motsvarande siffra för den syntetiska bensinen 2 %. Vi se alltså av dessa siffror i vilken kraftig utveckling produktionen av syntetisk flygbensin i USA befinner sig.

Oktantalet är ett konventionellt mått på bensinens knackningsbeständighet. Ju högre oktanta-

let är, desto högre kompression kan användas, vilket medför en ökad motoreffekt per viktsenhet bränsle.

Sambandet mellan högsta användbara kompressionsförhållande och oktantal framgår av nedanstående tabell:

Kompressionsförhållande	.... 5,25 : 1	8,0 : 1	10,3 : 1
Oktantal	..... 69	95	100

Den effekt, som vinnes genom ökat oktantal, framgår av följande: Det militära flyget i USA använde 1928 bensin med ett oktantal av ca 60; tre år senare kunde genom förbättrade motor-konstruktioner en bensin med oktantalet 87 fullt utnyttjas. Härigenom erhöles en effektstegring på 33 % gentemot bränslet med oktantalet 60. Numera ha motorerna i de amerikanska militärplanen utvecklats därhän, att bensin med oktantalet 100 kan fullt utnyttjas och även är föreskriven. Härigenom erhålles 30 % större effekt än med bensin med oktantalet 87, startbanan minskas med 20 % och stighastigheten ökas med 40 %

Som fasta punkter i oktantalsskalan har man rent godtyckligt satt n-heptan = 0 och 2, 2, 4-trimetylpentan ("isooktan") = 100. Oktantalet är starkt beroende av molekylstrukturen, som nedanstående samband mellan oktantal och molekylstruktur hos några isomera oktaner visar:

molekylstruktur	oktantal
n-oktan	— 17
2-metylheptan	24
3-metylheptan	35
2, 3-dimetylhexan	76
2, 5-dimetylhexan	52
3, 4-dimetylhexan	45
2, 2, 4-trimetylpentan "isooktan"	100
2, 2, 3-trimetylpentan	102
2, 2, 3, 3-tetrametylbutan	103

# Annonser

*”Den riktige entusiasterna stannar som medlem just för att han inte längre har en Rover” - kassör Thomas Eckerød.*

Ingen behöver lämna klubben bara för att Rovern sålts. Det räcker att Rover-intresset finns kvar. Och det finns alltid en annan Rover att köpa om saknaden blir stor.

Sälj gärna dina bilar, delar och diverse Rover-prylar här så att andra medlemmer kan ha glädje av dem.

## Vår tidigare revisor Olle Landin har tyvärr avlidit.

Olle var vår revisor i Roverklubben i 25 år tills han själv valde att avgå. Han ersattes då av Carola Petersson.

Olle var en av de personer som innehaft sitt uppdrag längst i Roverklubben. Personligen hade jag kontakt med Olle som revisor i tjugo år och första gången jag kom i kontakt med honom var på våren 1996. Jag visste då att han var auktoriserad revisor med egen revisionsbyrå med många anställda.

Min erfarenhet från de stålföretag jag jobbat på hade lärt mig att närma mig revisorerna med stor försiktighet, vilket jag också gjorde med Olle första gången vi pratade i telefon. Ingenting kunde vara mer felaktigt; Olle med sin lågmälda artighet och vänlighet var så långt ifrån de bistra, allvarliga personerna jag tidigare träffat och våra långa telefonsamtal, bland annat om Roverklubbens ekonomi, skapade en lång vänskap mellan oss.

Att Olle läste i Lund när han utbildade sig till Civilekonom var ett plus för mig som Skåning.

Agneta och jag hade förmånen att sitta tillsammans med Olle och hans fru Marita på ett antal årsmöten, där många världsproblem löstes.

Tyvärr kom jag inte att slå Olles 25 år som revisor, då jag avgick efter endast 23.

*Anders Palmqvist, tidigare revisor.*

### Lösning Lätt

Jaguar	Rover	Austin	Austin	Humber	Triumph	Riley	MG	Singer
MG	Riley	Singer	Jaguar	Austin	Rover	Triumph	Austin	Humber
Humber	Triumph	Austin	Riley	Singer	MG	Jaguar	Rover	Austin
Riley	Singer	Humber	MG	Austin	Austin	Rover	Triumph	Jaguar
Rover	MG	Jaguar	Humber	Triumph	Riley	Austin	Singer	Austin
Austin	Austin	Triumph	Rover	Jaguar	Singer	Humber	Riley	MG
Singer	Austin	MG	Triumph	Rover	Humber	Austin	Jaguar	Riley
Triumph	Jaguar	Riley	Austin	MG	Austin	Singer	Humber	Rover
Austin	Humber	Rover	Singer	Riley	Jaguar	MG	Austin	Triumph

### Lösning Svår

Rover	Riley	MG	Austin	Singer	Triumph	Austin	Humber	Jaguar
Humber	Austin	Austin	Jaguar	MG	Rover	Singer	Riley	Triumph
Triumph	Singer	Jaguar	Humber	Riley	Austin	MG	Rover	Austin
Austin	Triumph	Austin	Singer	Humber	MG	Rover	Jaguar	Riley
MG	Jaguar	Singer	Rover	Triumph	Riley	Austin	Austin	Humber
Riley	Rover	Humber	Austin	Jaguar	Austin	Triumph	MG	Singer
Austin	Austin	Riley	Triumph	Rover	Humber	Jaguar	Singer	MG
Jaguar	MG	Triumph	Riley	Austin	Singer	Humber	Austin	Rover
Singer	Humber	Rover	MG	Austin	Jaguar	Riley	Triumph	Austin

## Beaulieu Spring Autojumble 2023

äger rum 13-14 maj  
[www.beaulieu.co.uk](http://www.beaulieu.co.uk)

**British Motor Meet**  
**4-6 augusti 2023**  
Välkommen till Stadsparken i Hjo!



**I nästa nummer?**  
**Skicka in din text!**

# Viktig information till alla medlemmar!

Betala medlemsavgiften för 2023 senast 31 mars 2023

Betala till pluskonto nr 79 69 43 -9

Meddela ditt namn och ditt medlemsnummer vid betalningen.

Medlemsavgiften för år 2023 är oförändrat 350 kronor samt 25 kronor per familjemedlem.

För den summan får du allt detta:

Fyra nummer av det innehållsrika Roverbladet

Inbjudan till klubbens möten och arrangemang, inklusive sommarens stora årsmöte

Hjälp om du har frågor om Roverbilar

Tillgång till Klubbshoppen med dess nyttiga och roliga produkter

Om du är osäker på om du har betalat din avgift för 2022, eposta kassören Thomas Eckerred,  
thomas.eckerred@telia.com.



## Är din Rover 75 bilnyckel defekt?

Är tryckknapparna på nyckelskalet, alltså fjärrkontrollknapparna, trasiga?

Knapparna man trycker på då man vill låsa eller låsa upp bilen brukar förr eller senare gå sönder. Efter många tryck spricker plasten och blottar elektroniken i innanmätet.

Med ett trubbigt föremål kan man genom hålen i skalet trycka på elektronikplattans kontaktdon för att låsa eller låsa upp bilen, men det är både obekvämt och riskabelt då elektroniken kan förstöras.

Nya nycklar kan möjligen anskaffas, men då måste bilen tillsammans med de nya nycklarna omprogrammeras med hänsyn till bl.a. bilens startspärr (immobilizer). En kostnad på flera tusen kronor enligt uppgift.

Roverklubben erbjuder ett bra alternativ: I ett nytt nyckelskal monteras den gamla elektroniken och det gamla

nyckelämnet (axet). De nya skalerna saknar tyvärr Rovers logotype på knappen för att låsa upp, men det kan man säkert acceptera då nyckelskalet blir helt igen.

Priset för en nyckelreovering med nytt skal, överflyttning av befintlig elektronik och nyckelämnet är 395 kr plus porto/frakt för en nyckel. Ett nytt batteri ingår då också.

Ett skalbyte förutsätter att den befintliga nyckelns elektronik och nyckelämne (axet) är intakt och funktionsdugligt.

Då funktionsprovningen av den nyreoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att reovera en av bilens två nycklar åt gången.

Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

Om du vill ha din Rovernyckel reoverad kan du kontakta Gunnar Ahlqvist.

E-post [g.ahlqvist@live.se](mailto:g.ahlqvist@live.se)  
Tel 0707-64 53 00





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

Du stödjer din klubb. Du stödjer MHRF:s myndighetsbevakning

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

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

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

## Viktigt om din MHRF-försäkring

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

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

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

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

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

3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

*Carl-Gustaf Olsson*

Fatta pennan eller tangentbordet och skriv.

Ta tag i kameran och fota.

Skicka in din text och dina bilder till:

[roverbladet@roverklubben.se](mailto:roverbladet@roverklubben.se)



C8H18 = Oktan



## English Car Care Service för Engelska bilar

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

Vi finns nära Center Syd på Produktvägen 16 i Löddeköpinge.

Tel 046 - 71 23 23

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

Välkommen

Steve

# Klubbshopen

## Klubbregalia

**Vindrutedekal** med nya klubbmärket.  
50 mm diam. 5 kr

**Bläckpenna RCOS** 1 st 30 kr  
2 för 50 kr



**Rockslagsmärke/Pin** med nya klubbmärket.  
20 mm diam. 40 kr

**Rockmärken**, svarta 10 kr

**Isskrapa RCOS** 25 kr

**Ficklampa** i ordets verkliga betydelse,  
endast 7 cm med kraftfull LED-lampa.  
Nu blir det lätt att hitta hålet till oljesticken 30 kr



## Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring eller skicka din beställning till:  
Kent Klar  
Brännelidsvägen 12  
517 91 Bollebygd  
Tel 0764 00 93 72  
E-post [roverclubshop@yahoo.se](mailto:roverclubshop@yahoo.se)  
eller via [www.roverklubben.se](http://www.roverklubben.se)
2. Därefter sker leverans omgående.
3. I paketet du får ligger inbetalningskort.  
Observera att porto tillkommer - dock fraktfritt vid köp över 200 kr.  
Klubbshopens plusgiro är 79 69 43 - 9

**Roverklubbens vagnmärke i emalj** 200 kr  
inklusive fästskruvar



## Roverprylar

**Bakrutedekal** med text  
'Rove around with Rovers'. 10 kr

**Bakrutedekal** med text  
'Rover, one of Britains fine cars'. 12 kr

**Dekal för skylthållare Rover 75** 20 kr

**Bakrutedekal för Rover 75** 25 kr



**Bakrutedekal för medlem** med  
mer än en Rover 25 kr



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

**Nyckelring RCOS** 20 kr

**Vykort med P4 och P6** foto 5 st 10 kr

**Vykort med P6B** 16 x 21 cm  
målning av Peter Haventon. 5 kr

**Poster P6-annons**  
i A3 (42x30 cm), laminerad 50 kr

**Laminerad affisch** med alla varianter av SD1  
från 1976 till 1986. A3-förmat (30 x 42 cm) 50 kr



Våren är på väg! Snart börjar det växa och det är dags att damma av pärlan i garaget.