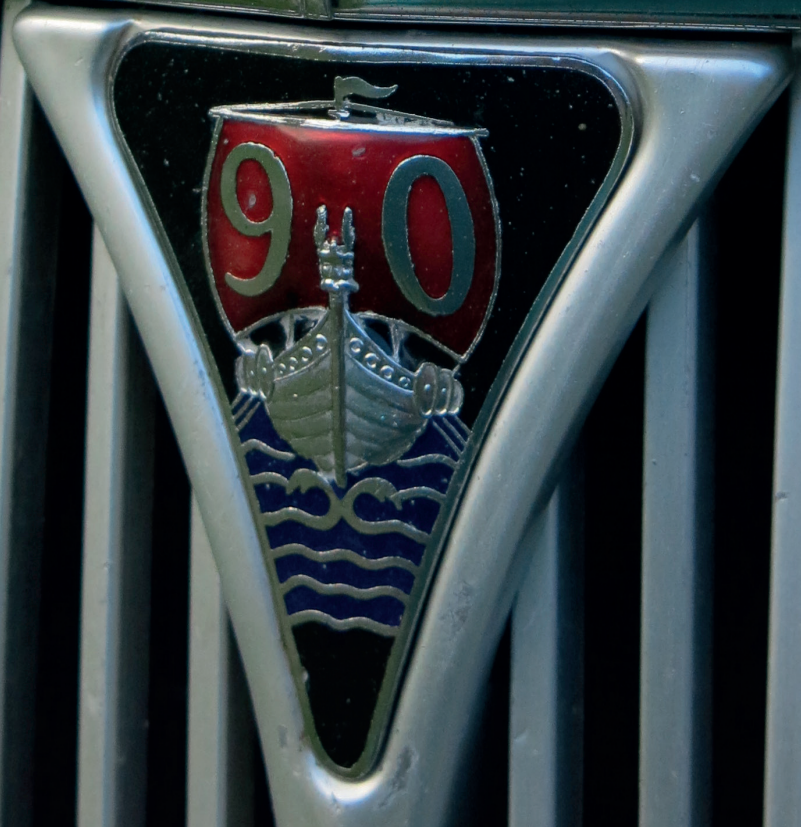


ROVERBLADET

Nummer 126, juni 2022. Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986.



Rover Club of Sweden

Ordförande

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

Sekreterare

Per Hahn
Storgatan 1
343 32 Älmhult
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

Kassör

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

Revisor

Mats Johansson
Norra Esplanaden 14
574 31 Vetlanda
Tel: 0383 - 13 629
furubo14@hotmail.com

Klubbshopen & valberedning

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

Referensbibliotek

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

Vice ordförande

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

Ledamot

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

Ledamot

Tomas Börjeson
Segeberlindsgatan 1B
416 53 Göteborg
Tel 0707-79 82 88
tomas.borjeson@gmail.com

Ledamot

Björn Wennerberg
Mossängsvägen 28
429 34 Kullavik
Tel: 0705-95 05 20

Revisor

Carola Pettersson
Skiftingegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 0706-24 86 99
carolapettersson.se@gmail.com

Revisorssuppleant

Anders Albihn
Styrfarten 18
417 67 Göteborg
anders.albihn@yahoo.co.uk

RCoS Bilförmedling

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

Ansvarig utgivare:

Thomas Eckered

Kontaktman för olika Rovermodeller

Rover P2 & P3 (1946-49)
Björn Wennerberg
Mossängsvägen 28
429 34 Kullavik
Tel: 0705-95 05 20

Rover P5 (1959-73)

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

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

Rover 600

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

Webmaster

Carola Pettersson
Skiftingegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 0706-24 86 99

Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Bengt Alfredsson ordförande.

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

Försäkring genom Rover Club of Sweden

MHRF-besiktnings personer.

Tomas Vemmenby

Ludvikagatan 41

252 63 Helsingborg

0738-255110

Thomas Astler

Gryta 5744

761 75 Norrtälje

Tel 0176-232660

Tomas Börjeson

Segeberlindsgatan 26

416 53 Göteborg

Tel 0707-798288

Mats Johansson

Norra Esplanaden

574 31 Vetlanda

Tel: 0703-31 36 29

Tommy Hadrys

Almvägen 33

271 71 Nybrostrand

Tel: 0769-47 33 60

e-post: tommyhadrys@hotmail.com



Citera oss gärna, men kom ihåg att uppge källan.

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

Har du e-postadress får du gärna meddela kassören.

Vi saknar sådan adress till några av er medlemmar. Tack på förhand. thomas.eckered@telia.com

Roverbladets adress

Thomas Eckered, Kassör
roverbladet@roverklubben.se

Layout

Erik W. Graver

Rover Club of Sweden på Internet.

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



Ordförandens ruta

När jag skriver detta är det medio april (manusstopp) och du får Roverbladet i juni. Vad som helst kan ha hänt i vår värld under dessa två månader - det är en skrämmande läxa vi har lärt oss efter 24 februari 2022. Vi får hoppas att det mesta går åt rätt håll. Sista helgen i maj har vi bokat anrika Möckelsnäs Herrgård i tre dagar, för RCoS årsmöte och rally. Själva årsmötet brukar vi stöka undan på en dryg timme. Målet med helgen är att träffa gamla och nya Rover-vänner, se en vacker del av Sverige och framförallt att ha trevligt tillsammans. Jag hoppas att många kommer - det är första möjligheten på tre år pga pandemin. Angående träffar finns synpunkter på att Mälardalens onsdags-träffar kl 14 istället för kl 18 före pandemin. Ytterligare en månadsträff kl 18-19 i t ex Stockholm Norrort stupade på svårigheter att hitta någon sammanhållande. En kompromiss blir att vintertid ses kl 14 och sommartid kl 18. Se hemsidan resp Roverbladet för mer info. Aktuellt då detta skrivs är MHRF nya hemsida, med samma adress www.mhrf.se. Dessutom har



MHRF-försäkringen gjorts om. Klubbarna har nu inga egna "Fordonsinspektörer" (nytt namn på f d "besiktningsman") utan dessa är gemensamma för alla klubbar. För Roverklubben innebär det att vi bara skall ha en person, från att tidigare ha haft fem! Ännu finns oklarheter och vi hoppas få dessa utredda tills du läser Roverbladet i juni. RCoS "Försäkringssamordnare" Carl-Gustaf Olsson kommer att informera om nyheterna inom kort. Ha en trevlig Rover-sommar!

Ordförande Bengt

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Björn Wennerberg, Bengt Alfredsson och Johan Lovén.

Manusstopp:

Nr 127 15 juli, ute i september
Nr 128 15 oktober, ute i december
Nr 129 15 januari, ute i mars
Nr 130 15 april, ute i juni

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 september 2022.

Omslaget föreställer:

Rolf Sveninges Rover 90.

Roverklubbens matrikel

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

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

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

Hedersmedlemmar

Steinar Lindström, en av klubbens grundare

Axel Dufweke, en av klubbens grundare

Sivert Hiljemark, fd chefskonstruktör av motorer hos Rover

Derek Crabb, motorkonstruktör från Rover

Anders Löfström, past president

Ola Lundblad, past president

Bo Hansson, past president

Carl Gustaf Olsson, past editor

Bo Arnholm, hemsidans fader

Eva Rudal

Redaktionen informerar

Roverbladet är en efterlängtd tidsskrift och oftast en både lärorik och trevlig läsning.

Det nummer ni nu håller i handen har dessvärre blivit försenat och det ber jag som redaktör om ursäkt för. Mycket var för mig oklart och säkert frustrerande även för Erik som layoutredaktör. Kort sagt, det finns saker att förbättra inför kommande Roverblad.

Roverbladet 125 var som oftast uppskattad läsning och vi fick ju även information om kommande årsmöte. Ett årsmöte som Per Hahn ordnat, med både fitness och bravur. Möckelsnäs herrgård är en väldigt vacker herrgård i en fantastisk omgivning. Våra dagar där var minnesvärda och vårt Rally genomfördes tack vare en perfekt Road book och en rad kluriga frågor sammanställda av Per. En av frågorna som vi i västkustbilen missade, upptäckte Eva och jag på hemresan från vår fina årsmötesvistelse. Inga poäng på den således.

Arbetet med mina/våra bilar började för en gångs skull redan i november 2021. Skönt tänkte jag, då jag i god tid kunde beställa lite delar från England. Trots Brexit kom delarna till Sverige snabbt men så slog Post Nord klorna i prylarna och det gick veckor innan jag nåddes av en vänlig uppmaning att betala tull och postavgift.

Sent omsider fick jag bildelarna i min hand och så upptäcker jag att en del inte passar och andra var slarvigt bearbetade med kvarvarande metallspån på insidan. Ett gott råd; ta isär och kontrollera så att delarna går att använda utan att förstöra något annat.

Till sist vill jag önska er alla en härlig sommar med många felfria Rover mil till fina platser runt om i Sverige.

Redaktör Björn

Rover P4 - en bil att vara stolt över

A gentleman club on wheels, en doft av äkta skinn, ullmatta och lackat ädelträ. En bil att längta efter, njuta av och vårda. Förmodligen ett långvarigt projekt, men ändå väl värd att jobba med. Dessutom billig i inköp även om den är i hyfsat skick. En P4 i toppskick kan vara dyr men väldigt långt ifrån de hysteriska priser som begärs av säljarna till Rover P5 eller Jaguar MK2.

Av Björn Wennerberg

Låt mig få börja denna P4 artikel tidigt med förberedelsearbetet ca. 1947. Rover P4 skulle bli företagets första helt moderna bil efter kriget, med linjer hämtade från USA och från två av de stora designmästarna där, Raymond Loewy och Virgil Exner. Studebaker fabriken nappade på deras föreslagna design som i front och bakdel gav en illusion om att bilen skulle gå lika fort framåt som bakåt. Idén kallades going-both-way-look.

Maurice Wilks från Rover var på besök i USA av någon anledning. Han lyckades köpa en Studebaker Champion 1948 som skeppades den till England och vidare till Solihull. Karossen strippades från ramen och monterades på en Rover P4 nyutvecklad ram. Märkligt nog så var ramdimensionerna nästan precis som på Studebakern. Resultatet fick öknamnet Roverbaker och när man ser på bilarna fram och bakifrån så förstår jag varför. Gordon Bashford blev den designer som gav Rover P4 sin typiska profil.

En fundering dök upp i mitt minne, hur kan Roverramen ha samma mått som Studebakerns ram. Nu råkar det ju vara så att jag har en Rover P4 och mina föräldrar hade en Studebaker Commander 1947 när jag var barn. När jag tittar noga på gamla foton hemifrån så ligger det nog inom möjligheternas ram att mätten kan vara lika men överhänget bak var längre på Studebakern. Men visst är likheten slående, förutom att 1950 års Studebaker hade en "flygplansnos" där Rover fick sitt dimljus. Roverbakern kördes enligt uppgift dessutom som testbil under flera år.

Att färdas i en Rover P4 är verkligen inget att skämmas över, snarast yvas bör man. Kanske gäller det Studebakern också. Som parentes kan jag berätta att när



Instrumentbrädan i författarens P4.



Artikelförfattarens Rover P4.



Före omklädning av soffan.



Efter omklädning av soffan.

min mor provkörde vår Studebaker Cab. för första gången 1950, så tyckte hon att den var lite vinglig redan vid 80-90 km/t. Min far tyckte då att hon skulle ta det lite lugnt eftersom hon körde 80-90 Miles inte kilometer/tim. Häftigt tyckte 6 åringen (jag) som satt i baksätet.

Tillbaka till Rover som ju inte var känd för några stora volymer i produktionen. Men med P4 modellerna fick Rover för första gången en total tillverkad volym på 130.342 fordon. Jämförelsevis så tillverkades P5 bara i 69.141 exemplar. Som lekmannaskribent har jag känslan av att detta möjliggjorts av den lyckade satsningen på Land Rover som ju, till dags dato, tillverkats i mer än 2 miljoner exemplar och helt säkert genererat en hel del vinst genom åren.

Den här artikeln innehåller andras och egna erfarenheter från renoveringar av Rover P4. Det är inte sannolikt att alla problem jag visat på, finns på den P4 du kanske ämnar köpa. Jag hoppas bara att du går igenom köpobjektet så noga du har möjlighet till, går bilen att köra, gör det. Lyssna och titta runt överallt, lyft på matan både här och där. Tag med en overall och en stark ficklampa, kryp under bilen eller ännu hellre kör upp på en billyft så du har möjlighet att titta ordentligt under. Jag vill så gärna att du skall känna att du köpt en bil som du kan vara glad över och inte ångra dig. Lycka till.

Motorn, hjärtat i Rover P4 är ju

"Rovan" dvs. motorn. Från början 1949-54, en 2.1 liters 6 cylinder maskin med lager i ganska mjuk vitmetall, till det fanns filter av genomströmningstyp. Det var ingen dålig motor, ett arv från Rover P3, men det har under många år varit besvärligt att få tag i vissa delar, ja till och med oljefilter. Har tidigare ägare slarvat med olje- och filterbyte så har motorn sannolikt slitage i lager, kam och vipparmsaxlar. Ventil styrningar slits också ganska lätt och ventiltätningar är nästan alltid slut. Oljan kommer inte alltid fram till cylinder ett i topplocket med rätt tryck. Senare kom det i modellutbudet "P4 60" en 4 cylindern motor med "spread bore" cylinderlopp. Dvs. cylindrarna ligger inte rakt i längsriktning. Detta gjorde man för att förstora kylkanalerna och förbättra kylningen. Motorn kom från Landrover och var bra, men är idag svår att finna delar till. Land Rover ägare till series ett och två suger upp nästan alla tillgängliga delar. Den här motorn blev inte populär men bilen blev mindre framgångsrik och fick en hyfsad körbarhet.

Rover P4 75, 90 och 105 motorerna anses bra, men är rätt långslagiga och ett vanligt problem var slitage i kamaxlar, lager och vipparmar. Vipparmsytorna blir lite platta, egen erfarenhet, man får ett tickande ventilspel hur man än justerar. Att byta vipparmsaxlar, lager och vipparmar utan att ta ur motorn går, men det är bökitigt och kräver påhittighet och gärna en gängad stång för att kunna dra



Mina föräldrars Studebaker Commander Cabriolet. Och Rover P4 1950 (till höger).



Mina föräldrars Studebaker Commander.



ut avgassidans vipparmsaxlar bakåt in i kupén. Detta gäller i och för sig i alla IOE motorerna.

Rover P4 80 motorn är en toppventilmotor med 3 lagrad vevaxel som är betydligt lättare än sexorna och bilen blir inte så understyrd. Skillnad i toppfart jämfört sexorna är inte så stor, körbarheten är bra och motorn är lättare att ta ur vid renoveringsbehov, lite lättare att finna reservdelar. Motorerna kunde, om slitna, ha lite rassel från kamaxelkedian. Men köparna gillade inte denna fyra heller och det fanns ett än bättre val, 4-cyl, 2.3 lit. toppventil Land Rover alternativ, med 5 lagrad vevaxel. Den motorn är väldigt stabil och blocket användes även till dieselmotorn i Land Rover.

Tyvärr är och var köparnas hjärta i de sexcylindriga motorerna och med Rover P4 95, 100 och 110 kom den sjulagrade vevaxeln och motorerna blev mindre känsliga för lagerproblem. Fick bara motorerna, 1960-64, ren olja i sig och nya filter regelbundet så var de hyfsat skottsäkra maskiner. Visserligen går det åt en del olja men det måste det få vara värt. Lite rök där bak tyder ofta på ventiltätningar i toppen som givit upp. De går att byta om man lyfter toppen och original-tätningarna kan bytas till bättre och modernare tätningar i stället för O-ringar. P4 110 har ett eget litet problem som kräver att man lyfter den fina Weslake toppen. Tätningen mellan vattenpump, en O-ring och toppen kan behöva bytas och kan vara lite bökgig att få tät igen. Detta gäller i och för sig även en del andra IOE motorer. 110-motorn vill dessutom gärna ha 98 oktan bränsle eller högre.

Att tänka på inför ditt Rover P4 köp

Som köpare av en P4 får man ha klart för sig att det kostar mycket, till väldigt mycket, pengar att renovera dessa IOE motorer, det vet jag av egen erfarenhet. Dessutom har jag vid flera tillfällen fått delar från engelska leverantörer, som inte passar eller som kräver bearbetning av en erfaren renoveringsfirma. Värsta exemplet var kamaxellager som var så mjuka att renoveringsfirman inte ville bearbeta godset i sina maskiner och nya vipparmsaxlar med ytlig korrosion som vid polering inte längre passade lagerdimensionen. Man får också räkna med att, det är inte alla renoverare som klarar att sätta blocket i rätt vinkel för att kunna fräsa in nya ventilåten på avgassidan.

Om du är villig att själv demontera och montera motorn, samt ta ur och sätta in motorn i bilen så kan man komma undan med ett lägre pris, men billigt blir det inte. Så kolla motorn så noga du kan vid köp. Smutsig olja eller olja i kylvattnet tyder inte på kärleksfull omvårdnad. En öm punkt är även avgasgrenröret på 6-cyl. motorerna som kan spricka eller bli lite sneda och otäta. Nygjutna finns hos flera engelska leverantörer och priset överstiger med skatter och tull och frakter 2.500 kr. så var rädd om ditt grenrör. Om du av någon anledning måste lyfta ur motorn för någon typ av reparation, byt då alltid vevaxelns tätningar i både fram och bakändan på motorn. Det är trots allt väldigt trevligt med en motor som inte pinkar revir överallt. En slirande koppling kan dessutom bero på läckande bakre vevaxeltätning. Tätningen är inte dyr men jobbet att byta är dyrt.

Känns bilen väldigt understyrd med sin tunga motor så har bl. annat John Wearing en förstärkt krängningshämmare som tillsammans med dito krängningsstag och nya bussningar i framvagnen lär göra underverk i körbarhet. Lite mer luft i däckerna gör också nytta.

Så till växellådan i Rover P4. Den är vanligen väldigt hållbar, men de tidigare 1949-53 med frihjul, ett arv från P3, har ibland fått lite stryk och lådan är ju bara synkroniserad från fjärde till tredje växel. De tre lägre växellådan har raka drev och här krävs gott handlag vid nedväxling om inte frihjulet används. Om frihjulet används, så tänk på att koppla ur det innan du stannar motorn. Det händer att växellådan går i baklås och att man får vänta till låda och motor kallnat innan det går att växla igen. Att få tag på nya drev till första växeln verkar nästan omöjligt och till och med begagnade var riktigt svårt, enligt egen erfarenhet. Att tillverka nya drev med rätt härdning går säkert men kostnaden...

När jag skulle renovera min växellåda i vår Rover P3, hittade jag en verkstad i Sverige, i Trelleborg, som kunde åtaga sig jobbet om jag skaffade delar. På verkstadsgolvet låg högviss med Engelska växellådor i väntan på delar. Jag hade tur och fick till sist tag i ett begagnat halvbra drev, till ettans växel, i England.

Bilarna från 1954 och de utan frihjul har ju synkronisering från fjärde växel ner till andra växeln och lär vara väldigt bra och tysta på alla växlar utom ettan. Växellådan lager blev allt bättre genom åren.

De växellådor som har överväxel fungerar oftast väldigt bra och det som krånglar

brukar vara solenoiden till överväxeln. Själv brukar jag inte använda kick-down kontakten i golvet och frikopplar varje gång jag använder rattspaken vid i och urkoppling av överväxeln. Rekommenderas starkt att byta olja i växellådan ofta, minst var 400:e mil gärna oftare. Tänk också på att överväxeln delar olja med växellådan så båda måste tömmas, men påfyllning sker i växellådan. Placeringen av påfyllningshållet är knepigt att komma åt under kupémattan, vilket ofta leder till att ägarna slarvar med oljebytet.

Till Rover P4 105 kunde man, under ungefär ett år, beställa bilen med semiautomat och bilen hette då 105R. Lådan i sig var inte mycket sämre än en tvåväxlad GM automat, men det var väldigt noga med justeringen. Resultatet var en tvåväxlad låda med överväxel som inte gjorde bilen snabbare eller mer ekonomisk precis. Konstruktionen var Rover unik och eftersom den såldes under en kort period är det svårt med delar och kunnande, avseende reparationer.

Styrväxeln har några veka punkter och inte blir det roligare av notoriskt läckande filttätning i botten där styraxeln kommer ut. Använd alltid 140 SAE olja eller helst tjockare, men använd aldrig fett. Bortsett från droppande har mina bilar inte haft glapp eller andra fel.

Kardan och bakaxel är stabila grejor om man smörjer knutkors och håller kontroll på tätningar till bakaxel och drivaxlar. Slarv med drivaxeltätningar leder till att olja tar sig in i bakhjulsbromsarna. Olja på bromsband leder till att man måste byta bromsband och vara noga med tvättning av trummorna. Jag har försökt att tvätta bromsbanden och att slipa dem men resultatet blev inget vidare. När det gäller bakaxeln så har en del ägare bytt till en axel med utväxling som bättre passar modern trafik. Dessutom blir motorljudet lite lägre och bränsleförbrukningen också. Men det innebär ju även att accelerationen blir lite sämre och några fall har man använt bakaxel med endast urtappningshål för oljan. Det är väl inget problem om man lägger bilen på taket för att kunna fylla på olja, men jag tror inte att det är så man skall göra. Att trycka in rätt volym med olja är ett söligt jobb innan bult och packning dragits åt. Exempel från min egen P4.

Fjädring bak kan med ålderns rätt, vara rejält klen, många år har gjort att fjäderbladen tappat sin spänst eller att blad gått av. Avståndet från däckets överkant till hjulhus skall vara ca 5 cm. Om det bara är 2-3 cm. är det nog dags för nya eller renoverade fjäderblad. I övrigt är det få problem.

Fjädring fram och framvagn är kraf-



Bilden visar ramen vänd upp och ner.

tigt byggd men det finns en del svagheter. Spindelbultarna och dess lager kan vara slitna och skall absolut inte smörjas med fett. Använd i stället 140 SAE olja. Att byta spindelbultarna och lager tar tid och de är dyra att byta som så mycket annat. De runda gummibollarna till de längsgående bärarmarnas bakre ända behöver ofta bytas och så även övriga gummin i framvagnen och till krängningshämmanen, tillsammans ca 16 st. Allt detta finns i England och är inte så dyrt. Kontrollera också övriga stag och länkar. Glapp i dessa, leder till fel hjulinställning och i värsta fall wobbling i framvagnen vid inbromsning eller om man kört ner i gropar under färd.

Bromsarna är faktiskt rätt bra men det finns en del att tänka på. De första P4 hade mekaniska bromsar bak, men den lodräta spindeln monterad på bakaxeln som fördelar via länken, kraften till bakhjulen är alltför vek och lagret i länken slits. Dom lagren verkar inte finnas längre så nya får tillverkas i brons och honas till rätt mått. Så fick jag göra på P3'an och det blev betydligt bättre verkan på bakbromsarna. Länkar och stänger går ju också till handbromsen och dess paraplyspak på snubbelavstånd i kupén. Bottenlänken och kuggar till spaken är väldigt känsliga på grund av smuts, salt och vatten och det händer ofta att handbromsen tappar greppet även om du bytt både kuggar och grepphaken. Lösningen är att byta brickorna/simsen till lite tjockare i spakens led. Problemet försvinner då oftast och med lite bättre tätning i skyddskåpan varar åtgärden längre. Ett av de vanligare problemen är även huvudbromscylinde och bromsservon. Bromsoljan drar åt sig vatten och efter många år behöver huvudcy lindern honas och packas om eller bytas. Bromsvätskebehållaren är rostbenägen och hållet i locket kan vara mer eller mindre igensatt. Om så är fallet så byt ut. Bromsservon sitter som original under framskärmen i framkant. Det här är ett ställe som rosten gillar och många ägare har bytt till en ny Lockheed servo placerad till höger under motorhuv.



Chassit med reparerade sektioner.

Är huvudcy lindern bra och bromsservon också så brukar bromsarna vara riktigt bra, i synnerhet efter att skivbromsar fram blev standard. Byta klossarna fram är inget stort problem och oken fungerar förvånansvärt länge om inte bilen stått stilla i flera år. Bromscy lindrarna finns att köpa men på gamla bromscy lindrar har luftniplarna ofta fastnat efter alla år. Hav tröst för delarna till Rover p5 bromsar passar oftast, och är lite billigare och dina bromsar blir ännu bättre. Bromsverkan bak kan med P5 bromsar bli lite för bra. Sammanfattningsvis kan man säga att drivlinan är bra, till och med bättre än karossen.

Chassit är väldigt stabilt och i stort överdimensionerat. Men om bilen stått ute i många år behöver chassit noga gås igenom, det händer att de yttre fästena är rostiga och måste bytas. Detta är inte så enkelt med karossen på plats men går med mycken försiktighet och tålamod. Tänk på att bromsledningar och bränslerör går längs med, och ibland ovanpå ramen. I ramens böj ovan bakaxeln finns en rejäl rostfälla. Under några år så fyllde man den delen av ramen med ett plast/skum liknande material och fukten orsakar rostskador just i böjen. Måste den delen repareras så passa på att ta ur skummaterialet. På min bil gjordes en karosslyftning och ramen behövde på flera ställen repareras och nytt material svetsas i. Vissa delar finns fortfarande att köpa i England.

Karossen har ändrats genom åren, men efter 1954 höjdes bakskärmar och bakluckan ändrades. Några år senare 1957 uppdaterades framskärmar, front och motorhuv så att Rover P4 fick sitt slutliga eleganta och distingerade yttre. Karossproblem är som på de flesta gamla bilar. Rost, rost och mer rost. Kombinationen

med aluminium och plåt är inte så bra i längden och det är inte ovanligt att lacken bubblar sig och aluminiumpulver tränger igenom lacken runt dörrarnas kanter. På årsmodellerna 1963-64 är dörrarna i stål som rostar istället för att vittra. Nederkanten på A- respektive B-stolparna är känsliga för rost. Det är inte ovanligt att framdörrarna hänger lite. Det är inte gångjärnen som är orsaken utan infästningen i A-stolpen. Golvet runt handbromskryckan kan även det drabbas av rost. Framkanten i bakre hjulhusets nederdel gömmer gärna rost och det är svårt att svetsa snyggt så nära baksoffans ram och golv. I bagageutrymmets golv gömmer sig gärna rosten runt alla kanter mycket beroende på otät baklucka. Luckan till reservhjulet är ofta rostig och bakskärmarnas nederkanter runt hörnet bakåt är nästan alltid angripna. Finns dock som reservdel om man inte vill banka plåt själv. Tankluckan blir lätt rostangripen, och det är inte underligt med all fukt, bensinrester och inte minst beroende på dubbla plåtar på insidan som inte rostskyddats så ofta. Framskärmarnas bakkanter i främst nedre delen är kända rostfällor, men det finns även en skyddsplåt med gummitätning monterad lodrätt längst bak i skärmen. Gummit tätar inte så många år och fukt kommer lätt in i det utrymmet, det är inte alla bilar som har skruvad plåt så att man kan komma in där för inspektion. Om inte så kan man försöka öppna plåten under och göra rent så gott det går. Därefter rostskyddsbehandla och limma om gummitätningen eller köpa ny om inte det går. Slutligen så har vi stänkskyddet under kylaren och täckplåten bakom stötfångaren. Mer rost och nedanför nummerskylten kan plåten vara rejält angripen.

Törs man verkligen köpa en sådan här P4. Jodå det kan man, det är inte alla som är upprostade, men betala hellre för en fin bil, det blir väldigt dyrt om man skall laga rost överallt. Själv brukar jag ägna en dag varje vinter på att leta rost, grundmåla reparerade ställen och rostskyddsbehandla.

Inredning

Om vi börjar med de dåliga nyheterna först. Att byta en skadad och ful skinninredning kan lätt kosta skjortan. För egen del så lät jag en sadelmakare byta ut skinn på framsoffan. Det gick åt en hel hud, tog ett halvår och kostade 2018 drygt 19 tusen kronor inklusive armstödet i mitten. Sadelmakaren gjorde ett väldigt fint jobb och matchade med infärgad vinyl på baksidan av soffan. Om jobbet omfattat även baksätet med montering och renovering av skinn, samt rostbearbetning, ev. svetsning och målning av stol- eller sofframar hade priset stuckit iväg till bortåt

70 tusen. Skulle sedan dörrsidor helrenoveras med ny vinyl, dörrfickor, skinn samt plysch har vi nog närmast oss 100 tusen kronor. Som ni kanske förstår så var det inte aktuellt för min del.

Så till de goda nyheterna. Det finns flera företag som levererar färg och reparationsmateriel till skinn och vinyl. Ett av dessa har vid flera tillfällen, hjälpt mig med färg och färgblandning till alla våra bilar, men även till skinnmöbler. Företaget heter Leather Master Scandinavia och ligger i Göteborg. Det finns även företag som har läder-reparationskit som jag provat och lyckats bra med. Det går i alla fall att hålla ihop lädret ett antal år innan det börjar ge sig igen. Infärgning gjorde vi i början med skumgummi suddar med färg som vi duttade (efter ordentlig rengöring av skinn) över skinnytan, med ca. 10 minuters mellanrum. Mellan arbetsmomenten torkade vi skinn med hårtork. Efter tre till fem omgångar färg fick skinn vila ett dygn varpå vi smorde in skinn med Top Coat och ett dygn senare med Leather protection cream. Resultatet är helt ok. Skinn ser inte nytt ut, åldern syns fortfarande och det var det vi ville. Ett företag som renoverar vinylinredningar visade mig hur dom med färgspruta snyggade till skinn och vinyl. De använde en liten färgspruta med lågt spruttryck. Inget duttande med skumgummikuddar alltså. Färgdimman är knappt synlig och jag behövde bara maska av ca 20 cm. runt de områden som skulle sprutas. I mitt fall var det dörrsidorna. Resultatet blev väldigt bra. Den vinylfärg jag köpte är vattenbaserad och tål inte slitage så bra, så tänk på dörrhandtag och fönstervevar, så att de inte skaver emot vinylen. Innertaket såg hemskt ut med fukt-ränder och smuts. Efter noggrann tvätt så köpte vi konstnärsfärg för vinyl och duttade hela taket i rätt kulör. Vi blev nöjda med det också. Vinyl i passande färg köpte vi för att klä A,B och C-stolparna. All Windlace bytte vi. Örebro Agenturaffär har levererat sådan till flera av våra bilar.

Sedan dess har vi bytt trä i mittfacket och gömt en radio bakom luckan. Den andra bilden 10, visar det renoverade taket med ny vinyl och Windlace runt om. Du som inte vill, kan eller har möjlighet att renovera säten själv kan vända dig till en kedja av företag som heter ColorGlo. Tillsammans med klubbkamrater i GMHK var jag på studiebesök där för ett par år sedan. Vi fick se ett proffsigt reparations- och infärgningsarbete av några bilstolar, och vad jag förstår så anlitar många bilföretag ColorGlo. Sadelmakare jag pratat med tycker inte att det är någon bra idé att anlita ColorGlo ur kvalitetssynpunkt, men om pengar är viktigt så varför inte prova,

det blir trots allt avsevärt billigare än att byta ut en hel skinnklädsel.

Så till det lite roligare, slipning och lackering av trä. Instrumentbrädan har vi slipat och lackerat med 3 lager sidenmatt båtlack. Vissa delar har jag fått betsa till rätt kulör före lack. Träarbetena runt fönster var hyfsade så där blev det bara lite slipning och ett lager lack. Gummilisten runt ventilationsrutorna har jag bytt, ett riktigt eländigt jobb som kostade en tumnagel. Gummit passade så där i ramen och jag får smörja det då och då med Silikon för att det skall gå att stänga rutan. Skraplister till sidorutorna behöver bytas men det har vi inte hunnit ännu. Till förardörren har vi gjort en ny dörrficka, vinyl och plysch med markisväv på insidan av fickan. Plastklädd gardinvajer hjälper till med spänsten i fickan. Pilligt men min hustru är en fena på allt med tyg och symaskin, så resultatet vill gärna bli bra. Vänsterdörren skall vi fixa till under våren. Gummitattan till insteget inklusive tätningslist på höger fram är nu bytt och samma skall vi göra på övriga dörrar. Under det gamla gummit fanns gott om rost men inte värre att det gick att slipa bort och grundmåla + täckmålning. Golvmattan har någon tidigare ägare bytt, vi har bara låtit sy dit ett hälskydd i gummi vid förarplatsen och den rost som fanns under har vi slipat bort och målat. Tänk på att med några års mellanrum kontrollera under handbromskryckan, en känd rostfälla.

Så slutligen. Jag hoppas att jag inte skrämt dig, käre läsare, från att köpa en gammal Rover P4. I mitt fall är det faktiskt så att jag sålde bilen 2018, men ångrade mig och köpte tillbaka den 2020. Så renoveringen fortsätter, så länge det är roligt för både min fru och mig. Vår bil är i hyfsat skick, men den kommer aldrig att nå upp till Per Hahns färdigrenoverade P4 nivå. Den skulle jag vilja få veta mer om i Roverbladet.

Vi ses, hoppas jag framöver. Vid pennan / Björn W

Källor:

James Taylor The Classic Rovers
Eric Dymock The Rover first ninety years
Classic Motoring Magazine
Martin Buckley, Classic & Sportscar
Rover P4 Drivers Guild
B. Kensett & B.Griffiths checklist
Roverklubben bilder, Roverbladet
+ Egna foton och minnen.

Rover P4 300 000 miles



Att Rover P4 tidigt fick rykte om sig som en kvalitetsvagn är överflödigt att påpeka för denna läsekrets. Under mina futtiga 10 år som P6-ägare har jag blivit bepratat av äldre herrar som uttalat sig lyriskt om P4:ans kvaliteter.

Av Johan Lovén

Bäst minns jag mannen som berättade att han som fyraåring lyckats öppna baddörren under färd och trillat ut. Hans ärr var fortfarande imponerande men, som han sa; - morsan fick ett sammanbrott och var sjuk längre än jag.

Och pappan tvingades sälja Rovern vilket han aldrig kom över.

Men nu har jag redan gått från ämnet. Rover bevakades mycket flitigt av den brittiska motorpressen under efterkrigstiden och då speciellt deras experiment med gasturbiner. Men även vardagsbilarna uppmärksammades.

För en hemskans massa år sedan köpte jag några exemplar av The Autocar från tidigt sextiotal, där en artikel bar rubriken "A quarter of a million miles in a Rover 75". Häromåret kom jag över ytterligare tidningar och där hittade jag "300.000 miles in a Rover 75" som blev den sista

artikeln i serien; man hade börjat med 100.000 miles 14/9 1956, fortsatt med 200.000 miles 3/2 1961 och sedan de bägge jag redan nämnt.

Artikelserien må ha varit planerad och säkert gillats av The Rover Company - förtäckt reklam måntro?

Bilen var trots att den levererades 1952 av 1951 års modell alltså första serien med frihjul och centralt placerat dimljus, en så kallad Cyklops.

Jag överlämnar ordet till ägaren och författaren, en mr F.L.G Bevan och ber läsarna om ursäkt för de felöversättningar jag säkert har gjort.

"Få bilister behåller en bil mer än 10 år och ännu färre för bok över alla utgifter under så lång tid. Författaren har gjort detta sedan han köpte den som ny 1952 tills han tidigare i år (1965) efter 300.000 körda miles (c:a 48.000 mil) sålde den för £52 och kostnaderna kunde summeras. Totalt har jag lagt ut £6.175 genom åren, vilket ger en driftkostnad om knappt 5 pence per mile, eller drygt £9 i veckan.

The Royal Automobile Club (RAC) påstår att genomsnittskostnaden i Storbritannien är ungefär 1 shilling per mile. Varför har jag lyckats så mycket bättre"?

Här är det nog bäst att reda ut några begrepp innan ni som läsare tröttnar. Att översätta de gamla brittiska myntslagen och måttenheterna är inte helt utan problem. Ännu svårare är att göra jämförelser med dagens priser, då vissa saker relativt sett har blivit billigare (komponenter) och andra dyrare (arbetskostnader). Om vi börjar med pundet så låg värdet ganska stabilt runt 14:50 Sek under denna tid. Men ett pund bestod av 20 shilling (s) vilka i sin tur delades upp i 12 pence (d) och lägger vi till att en engelsk mile är 1608 meter, så blir det riktigt intressant. Jag har försökt att så långt som möjligt rundat av siffrorna för att göra det lite mer lättöläst!

Vi kan hålla med Mr. Bevan när han menade att det lönar sig att köpa en kvalitetsvagn och behålla den länge. Han berättar att värdeminskningen på bilen, som klar på gatan kostade nästan exakt £1.500, skulle ha varit inte mindre än £500 om han sålt den efter ett år och ytterligare £250 efter ännu ett. Vid denna tid beskattades nya bilar mycket hårt, det



The new Rover Seventy Five

var "export or die" som gällde. Listpriset 1953 var £1477 varav inte mindre än £532 var skatter. Som jämförelse kunde man för £500 köpa en ny Ford Anglia och för £750 en Austin A40 Somerset (dock MED TAKLUCKA). Jag tror att Mr. Bevan kanske överdrev värdeminskningen något, i en The Autocar från 1953 begärs £1225 - £1295 för Rover 75:or och 1954 £895 - £995, men stora summor var det tvivelsutan, då som nu!

Men, som Mr. Bevan mycket riktigt påpekar finns andra skäl till att byta bil och den största är de ökade reparationskostnaderna:

"Under de tre första årens 70.000 miles (drygt 11.000 mil) var de försumbara; £6 8s 9d (c:a 95 Sek), varav mer än en tredjedel gick åt för att reparera radion (det är idag svårt att förstå hur dyrbar elektronik var en gång i tiden). Genomsnittet för hela tiden var bara £29 per år (c:a 450 Sek), det lägsta givetvis första året med £3 (c:a 44 Sek) och det högsta det sista med £93 (c:a 1350 Sek).

Listan över större reparationer ser ut så här:

Klocka och radio £17
Fem nya ljuddämpare £33
Byte svänghjul £13
Rep. av frihjul £9
Ny vattenpump £5
Ny startmotor och rep. av d:o £12
Rep. av framvagn, styrleder och stötdämpare £38
Rep. förardörr £31
Motorreparationer och byte komponenter £57
Rep. av mindre krockskador £53
Tre omgångar bakfjädrar £51
Rep. växelförare £8

Förutom detta tillkommer service, dit jag räknat oljebyte var 500:e mil, åtta omgångar däck, tre st batterier, sex om-

gångar bromsbelägg och åtta sotningar av motorn".

"De flesta sotningar gjordes i bilens ungdom och reflekterar den usla bensinkvaliteten (pool petrol), men i takt med förbättringen av oljor o bensin minskade intervallerna.

Den första gjordes redan efter 8.500 miles (1350 mil), sedan 25.000 miles (4000 mil), 38.000 miles (6000 mil), 80.000 miles (12.800 mil), 113.000 miles (18.000 mil), 162.000 miles (26.000 mil) och den sista vid 257.000 miles (41.000 mil)". (När sotade läsaren en motor sist?)

"Med åren ökade oljeförbrukningen från 0,15 l/100 mil till drygt 0,5 l/100 mil så 1957 byttes kolvar och ringar vilket sänkte förbrukningen till c:a 0,3 l/100 mil, men givetvis ökade förbrukningen efterhand så att den åter låg på 0,5 l/100 mil vid försäljningen".

Mr. Bevan fortsatte med att sjunga frihjulsets lov: "I början var bensinförbrukningen 25 m.p.g (miles per gallon, c:a 1,15 l/mil) men sjönk efter något år (det måste ha tagit tid att köra in en Rover) till 32 m.p.g (c:a 0,85 l/mil). Utan frihjul ökade förbrukningen till 27,5 m.p.g (1,03 l/mil) vilket alltså gav en besparing på omkring 0,15 l/mil.

Även sådana kostnader som vi gammelsentsusiaster ibland inte vill låtsas om tar Mr. Bevan upp, såsom ränteförlust, värdeminskning, garagekostnader, försäkring mm, men dessa går vi inte in på i detalj, utan tittar på sammanställningen lite senare.

Han glömmar inte heller inflationen som även vid denna tid var betydande. Till exempel anges att servicen var 3.000 mile (500 mil) som 1952 kostade strax under £2 (29 Sek) hade ökat till drygt £3 (44 Sek), vilket i viss mån kompensades med att bensinpriserna sänktes 1962 (!!!) och att han 1958 övergick till Michelin X-däck, vilka som trots högre pris gav

mer än fördubblad livslängd och sänkte milkostnaden för däck med 45 - 70%.

Vid den här tiden gjorde till exempel både KAK och M årliga bilkostnadsräknelser och vi ska roa oss med att jämföra någon kalkyl med Mr. Bevans faktiska sammanställning för att se om den var rimlig, men först Mr Bevans egna slutord.

"Hur stod sig Rovern under dessa år? Prestanda förblev oförändrade. Jag har några backar vilka bilen som ny nått och jämt kunde forcera på högsta växeln och sista året gick det fortfarande att göra det".

"Bränsleförbrukningen höll sig konstant till slutet liksom toppfarten enligt mätaren på 84 m.p.h (133 km/h). Skillnaden var i jämförelse med andra bilar; utvecklingen har gått framåt och efterföljarna till de bilar jag körde från 1952 lämnade mig bakom sig 1964".

"Fram till sitt sjunde år och 150.000 miles (24.000 mil) förekom inget skrammel och gnirkande, men efterhand märktes sådana mer och mer på sämre vägar, men fortfarande inte på bra och jämna landsvägar".

"Efter tolv år hade det börjat synas rost på vissa delar av karossen och även krom, något som hade kunnat undvikas om jag lagt ner mer tid på puts och studs än den regelbundna veckotvätt den fick.

"Veckounderhållet var minimalt - instruktionsboken föreskrev bara fyra saker: hjulmuttrar, däcktryck, kylarvatten och bromsvätska, men detta såg jag i regel över bara en gång i månaden".

"Att kunna köra en bil så pass långt till så låg kostnad är ekonomiskt sett mycket fördelaktigt. Jag tvekar på om ens en liten bil med små driftskostnader skulle klara det på grund av dess sannolikt betydligt högre reparationskostnader. Möjligen skulle en Rolls kunna göra det - om man behöll den i 30 år. Förutom ekonomin får du en sak till med en Rover - en förstklassig maskin, vilket bara i sig ger stor tillfredsställelse. Rovern svek mig aldrig. Inte en enda gång vägrade den att starta, eller stannade längs vägen och det har besparat mig tid, pengar och frustration. Istället har den gett mig bekvämlighet som, med tanke på att jag tillbringat omkring 1.000 timmar i henne varje år, inte varit en obetydlig fördel".

"Jag sålde henne ytterst motvilligt, men jag hade beställt en ny Rover 2000 året innan och det verkade vettigt att acceptera leveransen när den blev klar. Den gamla bilen hade varit så bra att jag var säker på att den nya skulle visa sig vara sämre. Men nu har jag kört min nya 2000 12.000 miles (1.900 mil) i ett halvår och tvekar inte att säga att den är bättre på alla sätt och vis. Men den skall också kunna bevisa att den håller lika länge".

Som slutkläm ska vi titta på kostnaderna

och se om de säger oss något överhuvudtaget. Alltså: 5d/mile skulle ge 30 öre för var 1608:e meter - det blir ju nonsens! Men om vi omvandlar det till något begripligt kan det jämföras med KAK:s bilkalkyl 1959, som jag råkar ha tillgång till. Mr. Bevans 5 pence för varje mile skulle då motsvara ungefär 1 krona och 87 öre per svensk mil. Listpriset 1959 för en Rover 75 var 16.900:- och i KAK:s kalkyl hittar vi Exempel IV, där inköpspriset anges till 15.000:-.

KAK anger tre körsträckor per år; 1.000, 2.000 och 3.000 mil. Mr. Bevan körde sin bil i 13 år och tar vi 13 år x 3.000 mil per år kommer vi i alla fall något närmare hans siffror. KAK anger då den totala milkostnaden till 3:62 vilket är praktiskt taget det dubbla mot Mr. Bevans. Men vi måste göra några avdrag från KAK:s siffror eftersom de först och främst anger en bränsleförbrukning om 1,2 l/mil, alltså en skillnad på 0,3 l/mil, vilket med dåtidens svenska bensinpris om 75 öre/liter, skulle ge 22 öre lägre milkostnad. Då är vi nere på 3:40 per mil. I KAK:s kalkyl ingick en garagekostnad om 600:- per år, vilket Mr. Bevan inte hade tagit med vilket gör att vi sänker med ytterligare 20 öre per mil, så då är vi nere på 3:40/mil.

Men nu får vi väl ändå vara nöjda, eller hur? Nja, med tanke på att bilen i KAK:s kalkyl var något billigare och kördes 30% kortare sträcka per år kan vi höfta denna skillnad och gissa att en jämförbar kostnad hade varit 3 kronor och 25 öre per mil.

Mr. Bevan's milkostnad om c:a 1 krona och 87 öre skulle då ha inneburit en besparing på sisådär en 1:40 per mil, eller i runda slängar 40%. Detta stämmer ganska väl med den typiska kostnad RAC hade beräknat för genomsnittsbilisten, som ju kör betydligt mindre, om 1s per mile, alltså c:a 4:50 per mil, och faktiskt även med KAK:s siffror om man skulle ha kört motsvarande 15.000-kronors vagn 1.500 mil/år, vilket enligt deras beräkningar hade kostat c:a 4:80-/mil. Översätt gärna till dagens förhållanden, där en normal bilkostnad är 50 spänn per mil så förstår man att det inte var småpengar!

Översätt gärna till dagens förhållanden, där en normal bilkostnad är 50 spänn per mil så förstår man att det inte var småpengar!

Slutsatsen är given vilket uttrycktes förredömligt i förra Roverbladet: - en sådan bil skrotar man inte gärna!

PS! Mr. Bevan rapporterade så småningom även om kostnaderna för att äga en Rover 2000, så kanske det i framtiden kan bli ett referat av även det, vem vet?

Marauder - Rovers exklusiva sportbil

Denna artikel är sista delen i CGO's artikel om Rover special samt utvecklingen av Rover P4 och Marauder. När P4 Rover 75 var färdig beslutade sig Wilks och Mackie för att i egen regi, bygga en sportbil baserad på Rover P4 design och komponenter. De fick försäkringar från Rover att delar skulle tillhandahållas i viss begränsad omfattning.

Bearbetning av text och bilder:
Björn Wennerberg

När P4 Rover 75 var färdig beslutade sig Wilks och Mackie för att i egen regi, bygga en sportbil baserad på Rover P4 design och komponenter. Det gällde också att hitta lämpliga lokaler. Slutligen hittade de passande utrymmen nära en karosstillverkning som ägdes av Richard Meade. För att starta ett företag som skulle bygga sportbilar krävdes ett startkapital på £ 3500. Spen King hade beslutat sig för att inte gå in som delägare. Han var upptagen med att konstruera gasturbinbilar. Istället erbjöd han ett litet kapitaltillskott samt så mycket tid han kunde undvara. Wilks och Mackie slutade sina anställningar hos Rover. De satsade £ 2500 tillsammans. Lite av det som Wilks satsade kom från en ersättning för en skada han fått efter en motorcykelolycka. De resterande £ 1000 kom från Peter Wilks far och Spen King som satsade £ 500 vardera. Det var ingen tillfällighet att Wilks, Mackie o Co placerade sig som granne till Richard Meads verkstad. De kände varandra och kunde ha nytta av varandra. Lokalerna hade för övrigt mycket att önska. Taket läckte och regnvattnet rann in och vattnade ogräset som växte inne i lokalen. Nödvändiga reparationer gjordes och lokalerna började likna en riktig verkstad. Nu började konstruktionen av bilen på allvar.

Maraudern tar form

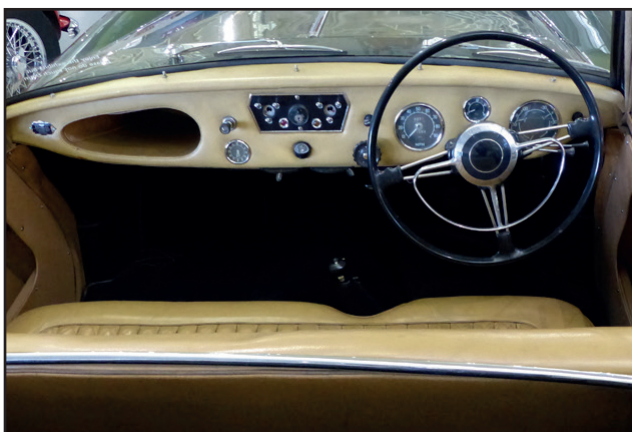
Single-seater konceptet övergavs efter att George Mackie sänt Peter Wilks en skiss på en bil som mycket löst baserade sig på Ferrari 166. Mackie hade förälskat sig i den nya italienska sportbilen, vilken han sett under sin tid i Belgien. De mjuka linjerna tilltalade honom till den grad att han införskaffade en annonsillustration

av den nyligen lanserade Rover P4. Han klippte av bilden jäms med övre dörrkan- ten. Därefter ritade han in en ny taklinje som påminde något om Ferrari. När Peter Wilks såg bilden blev han mycket förtjust. Han ville starta ett projekt med en sådan bil omedelbart. För dessa båda herrar så såg det lovande ut att starta projektet. Spen King hade gått med på att delfinansiera det hela och lovat teknisk hjälp på deltid. Dessutom fanns det ett stort intresse bland Rovers återförsäljare att bilen. Namnet på bilen var först tänkt att bli Viking. Detta för att påvisa visst samband med Roverfabriken. En patentbyrå misstänkte att det eventuellt kunde bli varumärkesproblem med detta namn och föreslog i stället Marauder, vilket det blev. Designen tog mer och mer form. Släktskapet med Rover syntes tydligt, speciellt på den bakre karosslinjen. I bakändan byttes bagageluckan ut mot en liten lucka. Innanför den fanns plats för reservhjul och verktyg. Bagageutrymmet nåddes genom att fälla ryggstödet. Så var det på den tidens sportbilar. De sista veckorna 1949 och början på 1950 var en viktig tid för Marauder.

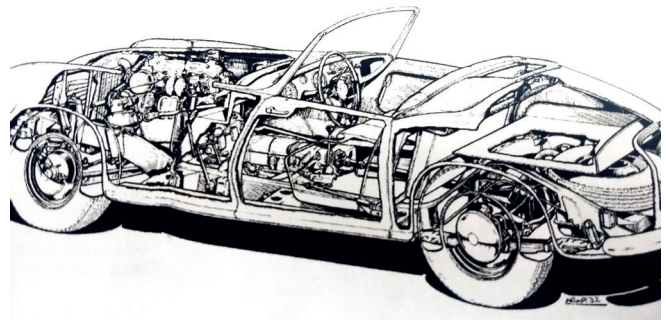
Spen King lyckades, med Rovertyrelsens hjälp, få loss 21 chassier med alla komponenter till Wilks, Mackie o Co. Det nya företaget slog upp sina portar 1 januari 1950 på adressen Poplar Row, Dorridge, Birmingham. Produktionen av Marauder startade inte förrän i mars detta år, då de första P4- chassierna levererades från Solihull. Spen King minns att grundidén bakom formen på bilen var att använda bakdelen av P4, medan fronten var helt omgjord. Detta arbete utförde, grannen karossbyggaren Richard Meade. För att Marauders kaross skulle passa på P4-chassiet fick det kortas ca 20 centimeter. Efter lite ombyggnad av chassiet genom att flytta tvärgående balkar kunde de också placera motorn lite längre bak och lite lägre än var den satt på P4. Även



Marauder bak, British Motor Museum



Marauder instrumentpanel och förarsäte.



Marauder i genomskäring.

på styrinrättningen gjordes betydande modifieringar. Den individuella framhjulsfjädringen förblev i stort sett densamma som på P4. Däremot sänktes bakhjulsfjädringen. Bladfjäderpaketen, vilka var samma som hos P4, gjordes något flatare. Väckellåda och koppling var exakt samma som P4 och monterades som de var. Enda förändringen var en kortare kardanaxel. Frihjulet behölls och kunde om så önskades bytas mot en överväxel. En intressant observation är att P4 växelspaken övergavs till förmån mot en golvspak. Detta arrangemang dök ett par år senare upp i P4. Handbromsspaken, den så kallade "herdestaven" ersattes av en horisontell spak, placerad nära golvet. Girlings bromssystem behölls, men anpassades till Maraunders annorlunda tyngdpunkt. För övrigt byggdes Marauder av väl beprövade komponenter. Bilen

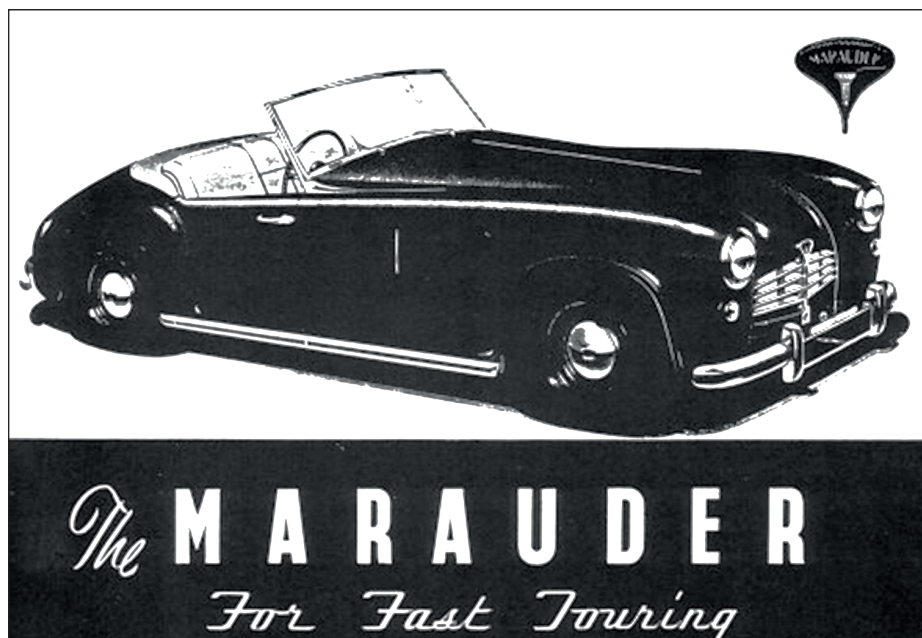
var tilltalande sportig på ett återhållsamt sätt och borde ha lyckats. Särskilt med tanke på dess stamtavla, som visserligen var något avlägsen men som ändå inte gick att bortse från.

Marauder – for fast touring

Broschyren för Marauder har blivit klassisk. Helt annorlunda mot vad Rover producerade vid denna tid. Framsidan täcktes helt av den nya bilen som mycket påminde om en italiensk sportbil. Det var den enda bilden i broschyren. Det var ingen tvekan att detta var något helt nytt. Den 2-sittsiga bilen hade sittbrunnen precis framför bakaxeln och motorhuvnen var lång med svepande linjer. Maraunders märke som satt på kylargrillen hade formgivits av George Mackies fru, Rosemary och skulle föreställa en olympisk

fackla. Precis som P4 hade de försökt att hålla vikten så låg som möjligt. Detta var möjligt tack vare att aluminium användes till dörrar och motorhuv samt till torpedväggen. Bilens prestanda, enligt broschyren: "130 km/tim nås lätt med hjälp av överväxeln och pressas bilen till sin begränsning gör den över 150 km/tim".

I juli 1950 hade Wilks och Mackie byggt färdigt den första Maraunders. För att fira detta tog de lite paus i byggandet av bil 2 och gav sig iväg med nr 1 på en tur igenom Europa. De besökte Belgien, Luxemburg och hamnade så småningom i Schweiz. 10 dagarsturen var en bra test. Bilen levde upp till alla förväntningar. Endast några små fel noterades, bland annat smörjningen till väckellådan. I Schweiz visade de bilen för en del Roveragenter som blev entusiastiska.



Med denna broschyr skulle bilen säljas.



Marauder snett framifrån.



Vackra vyer och vacker bil.



Roverklubben, Marauder Coupé

Wilks och Mackie blev erbjudna att visa upp en bil på Genèvealongen följande säsong. Sådana erbjudanden får man inte varje dag. De återvände till Storbritannien något upprymda. Denna, den första Maraudern med reg. nummer KAC313 har överlevt och finns än i dag. Under tiden återgick livet till det normala och tillverkningen av Marauders fortsatte. Wilks och Mackie överlämnade den första Maraudern till Bernhard Willmont som använde den i några tävlingar. Willmont hade en välkänd Roveragentur i Bognor Regis. Han ställde bland annat upp i "1000 Mile Rallye" och kom tvåa i sin klass. Fler tävlingar följde och Maraudern lyckades bra i juni 1951 i en tävling på anrika Goodwood. En annan Marauder med Reg. Nummer MBP2 var med i Isle of Wight Rally på våren 1951. Den bilen kördes av Willmont. Motorpressen skrev väl om bilen och det dröjde inte länge förrän beställningar ramlade ner i brevlådan på Poplar Road. De 5 heltidsanställda hade fullt upp. Bild 5. Vackra vyer och vacker bil. Efter 4 karosser byggda av Richard Meade flyttades kontraktet till Abbey Panels i Coventry. Meade blev dock inte utan jobb. Karosserna från Abbey Panels blev bland annat lackerade av Meads. Trots att karosserna från Abbey Panels var identiska var de tyngre. Bilens vikt ökade med ungefär 100 kg. Efter de första framgångarna med Marauder utvecklade Wilks och Mackie lite nya idéer för framtida produktion. Från mars 1951 ökades kraften genom att använda en motor med 100 BHP. Som extra tillval fanns också möjligheten att få motorn med tre förgasare. Den kraftigare motorn

erhölls genom att en Rover 75 motor borrades till 2.4 liter och fick kolvar från en Rover p3 60 motor. Egentligen var detta mer akademiskt eftersom endast två bilar fick denna motor. Det gjordes andra ändringar på bilen. Möjligheten att komma åt bagageutrymmet förbättrades genom att sätet gjordes enklare att manövrera. Separata säten sattes in i stället för den hela soffan. Marauder var alltså inte längre 3 sitsig.

Bild 6. Marauder bak, British Motor Museum

Ett år efter den första Maraudern lämnat den lilla fabriken såg tillvaron ganska ljus ut. Framtidsutsikterna var faktiskt så goda att Wilks och Mackie beslöt sig för att flytta till större lokaler vilket skedde tidigt år 1952. De hade knappt flyttat in förrän brittisk ekonomi råkade i kris. Det var svårt att få tag i material på grund av Koreakriget. Regeringen försvarade möjligheterna att låna pengar i bankerna. All expansion avstannade. Det hårdaste slaget var dock en skatt på 66% på alla nya bilar som kostade mer än £ 1000. Det medförde att Marauders pris skenade iväg till över £ 2000.

Det verkade bli dödsstöten för Marauder eftersom den blev alldeles för dyr. Henleys i London tog hand om den sista Maraudern som var färdig den 26 mars 1952. Wilks och Mackie insåg att de inte längre kunde vara med och konkurrera under dessa förhållanden. De hade ju räkningar att betala. De förstod den hopplösa situationen och fabriken stängde i mitten av 1952. Både Wilks och Mackie återvände till Rover. Mellan 1950 och 1952 byggdes bara

femton Marauder. De flesta har överlevt än till denna dag. Åtminstone 12 bilar finns dokumenterade inklusive den vackra coupénmodellen nr. 11, som idag finns i USA. Den är en av de bilar som fick 100 BHP motorn. Det ironiska med denna bil är att den först byggdes vänsterstyrd på grund av efterfrågan från kontinenten och USA. Bilen stod utställd i Paris i flera månader utan att säljas. Så småningom togs den tillbaka till fabriken där den byggdes om till högerstyrd igen. Snart därefter dök det upp en amerikan som köpte bilen. Kupémodellen hade ett helt annat utseende än de andra Marauders. Det finns en svag likhet med BMW och Bristol i fronten. Det sägs att Mackie inte tyckte om bilen trots att den har alla de kännetecken som en sann sportbil skall ha. Bortsett från fronten har denna bil mer likheter med Rover än de övriga Marauders. Speciellt bakluckan som var direkt hämtad från Rover P4 och således öppningsbar från utsidan. Marauder förblir ett av den engelska bilindustrins mysterium. Den kunde blivit en succé, men ödet ville annorlunda. Bild 7. Roverklubben, Marauder Coupé

Varken fågel eller fisk - F-motorn i Rover och Rolls Royce

Alla vet vad en toppventilmotor är och många känner till att sidventilmotorn har gamla anor. Men vad är en F-topp eller IOE-motor? Enkelt förklarar (vanligen) en toppventil (insug) och en sidventil (avgas). Därav IOE som betyder Inlet Over Exhaust.

Av Bengt Alfredsson (text)
och Björn Wennerberg
(bildbearbetning)



Sprängskiss Rover IOE motor.

Det finns egentligen bara två brittiska bilmärken som i betydande serieproduktion använt denna tekniska lösning - Rover och Rolls Royce. Att jag skriver Rover först beror på att de naturligtvis tillverkat många fler sådana motorer än Rolls Royce.

Lite kul är att båda dessa bilmärken startade sin biltillverkning 1904, men då hade Rover sedan länge byggt både trampcyklar och motorcyklar. Storleken på den första bilen var i Rolls-Royce fall 10hp och för Rover 8hp - i båda fallen talar vi om engelska skattehästkrafter.

Anledningen till att jag skriver denna artikel är min egen okunskap om varför IOE-motorn kom till och utvecklades och vad motortypen har för för- och nackdelar. Jag undrar också om det faktum att Rover ibland kallats för "lilla Rolls-Royce" har med IOE-motorn att göra.

Först några fakta om Rolls-Royce. Alla (och det var inte många) Rolls Royce före 1906 hade F-topp men fick sedan L-topp med sidventiler. Den klassiska Silver Ghost hade en rak 6-cylindrig motor på som mest 7428 cc och med en effekt på ca 80 bhp. From 1925 kom, den nya Phantom-modellen som ersatte Silver Ghost, en ny 6-cylindrig toppventil-motor på 7668 cc med effekt på 90-100 bhp. Detta är uppskattade effektsiffror eftersom Rolls-Royce inte uppgav några sådana - bara

"tillräckligt"! Något tidigare (1922) hade företaget introducerat en mindre och billigare modellserie kallad "Twenty". Den fick en helt ny (och mindre) långslagig sidventil-motor på bara 3127 cc och ca 53 bhp, vilket motsvarade en toppfart på ca 100 km/tim (beroende på hur tung kaross som monterades). 1929 blev Twenty istället 20/25 med en större motor på 3669 cc. Nästa uppgradering 1936 till 4257 cc hette 25/30 och alldeles före kriget bytte modellen namn till Wraith och fick en del tekniska förbättringar på en motor med oförändrad slagvolym. Efter kriget (april 1946) blev det nytt namnbyte på "lilla Rolls-Royce" till Silver Wraith. Den nya modellen använde samma växellåda och motorblock som förkrigs-Wraith, men med ett nykonstruerat topplock.

Detta topplock var av IOE-typ vilket var första gången sedan 1906 som Rolls Royce använde den tekniken. Förutom Silver Wraith användes motorn också i Bentley Mark VI, samt även i senare Silver Dawn och Bentley R-type. Motorn, som efter ytterligare borrar, nått 4887 cc och ca 170 bhp användes slutligen i Rolls-Royce Silver Cloud I samt Bentley S-type. I princip hade samma motor använts från 1922 till 1959 (dock IOE med F-topp från 1946) och ökat från 3127 cc och 53 bhp till 4887 cc och 170 bhp. Under 1959 presenterades den



Rolls Royce 20 1905.



Bentley Mk6 med IOE-motor (1951).



Bentley Sport Salon motor 1951

legendariska lättmetall-V8an och den gamla 6-cylindriga IOE-motorn fick gå i pension. Den nya V8-motorn användes därefter i samtliga modeller av RR och Bentley under många år.

Rover hade flera olika motor-konstruktioner fram till mitten av 1930-talet. 1933 års Speed 14 Pilot var en modell som erbjöd 54 bhp vid 4800 rpm från en rak 6-cylindrig toppventilmotor på 1577 cc. Det är samma effekt som Rolls Royce erbjöd från en motor på den dubbla cylinder-volymen - dock 1922 för Rolls Royce och 1933 för Rover.

1933 presenterade Rover en helt ny motorgeneration med toppventiler kallad "the 100 mm engine", eftersom slaglängden oavsett motorstorlek var



Rover Speed 20, årsmodell 1937.

just 100 mm. Modellerna 10hp (1389 cc) och 12hp (1496 cc) var fyrcylindriga medan 14hp var en sexa på 1901 cc. Modellerna tillverkades 1934-1940 med uppgivna effekter på 44-54 bhp. Efter kriget användes samma motorer 1946-47 och redan tidigare hade två sexcylindriga modeller tillkommit - 16hp (2147 cc med 66 bhp) och 20hp (2512 cc utan angiven effekt). Totalt tillverkades över 60'000 bilar med denna motor i olika varianter under åren 1934-1948. Jack Swaine, som var ansvarig för motorkonstruktionen, kunde känna sig nöjd med ett sådant resultat.

1946 upphörde det urgamla brittiska systemet med "skattehästkrafter". Ett liknande system har



Rover P4 motor under renovering.

också funnits i Frankrike. Ju färre "skattehästar" desto lägre årlig bilskatt behövde bilägaren betala. Det brittiska systemet hade gynnat långslagiga motorer med mindre cylinderdiameter. Det i sin tur gjorde det svårt att få motorn att "andas" eftersom toppventilerna fick liten diameter. Idén med en IOE-motor är att det finns mycket plats för en toppventil, eftersom

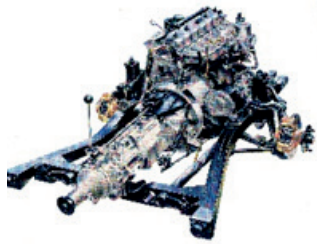
avgasventilen sitter "på sidan". Dessutom erbjöd ventilsystemet en fördelaktig gasströmning, men mekaniskt blev det lite mer komplicerat.

Rover hade tillverkat IOE-prototyper redan i mitten av 30-talet, men då i form av en V6-motor. Någon V6 blev det inte utan istället en rak 4-cylindrig motor på 1595 cc och bhp 52. Den användes 1947 i



Rover 75 (P3) med Rovers första IOE-motor.

den första Land-Rovern och från februari 1948 i den nya Rover P3. Denna modell, som karossmässigt var mycket lik en Rover P1 från tiden före kriget, var faktiskt en helt nykonstruerad bil. I P3 lämnade den 4-cylindriga motorn 52bhp. och den större 6-cylindri-



Rover 3-Litre (P5) med komplett "sub-frame". Motor, växellåda, chassi och bromsar.

ga motorn på 2103 cc gav effekten 72 bhp. - därav de nya beteckningarna Rover 60 resp 75.

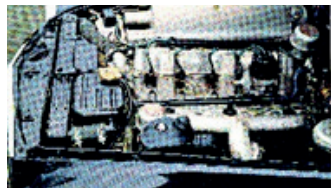
Det visade sig snart att den nya IOE-motorn gav många fördelar jämfört med den gamla "100 mm motorn". Den var mer flexibel, gav bättre acceleration och drog mindre bensin. Den var dessutom tystare och mycket hållbar. Nackdelen var en mer komplicerad konstruktion, med bl a separata ventilkåpor för avgas- och insugsventilerna. Men den skulle komma att användas i över tjugo år med en tillverkning av ca 190`000 motorer och då är ändå alla Land-Rover oräknade!

Rover P3

P3-modellen var bara en utfyllnad på ett och ett halvt år (endast 9111 P3 tillverkades) innan den nykonstruerade P4-modellen presenterades hösten 1949. Från P3 användes framvagnen, del av chassit samt växellådan och IOE-motorn. De första åren fanns endast 75-modellen med en sex-cylindrig motor på 2103 cc. Som 1953 års modeller presenterades även 60 (4-cyl 1997 cc) och 90 (6-cyl 2638 cc). Alla hade samma slaglängd på 105 mm - ett arv från syste-



Rover 3,5-Litre (P5BB) motor. V8-an är mindre, lättare och har högre effekt.



Rover 3-Litre (P5) Mk.III - snyggt men välfyllt motorrum.

met med skattehästkrafter. 1957-1959 fanns även en modellserie 105 som egentligen var en vassare 90 med bl a dubbelförgasare. From 1960 års modeller (95, 100 och 110) användes en motor på 2625 cc baserad på den nya P5-motorn (mer om det nedan). De sista P4 av modellerna 95 och 110 tillverkades 1964. Totalt 130,342 P4 har tillverkats enligt Rovers egna uppgifter.

Parallellt med P4 beslutade Rover 1955 att tillverka en större bilmodell - den skulle vara mer lyxig än P4 och ha en 3-liters motor. P5 presenterades hösten 1958 som Rover 3-Litre. Till skillnad från P4 hade P5 självbärande kaross helt av stål, dock med en främre subframe där framvagn, fjädring, motor och växellåda monterats. Konstruktionen var robust men också tung och krävde en stark motor för att ge tillräckliga prestanda. En längre tids utveckling av en V6-motor gav som bäst en effekt på 100 bhp från 2960 cc. Istället togs beslutet att radikalt omarbeta motorblocket från Rover 90. Bl a infördes 7-lagrad vevaxel med oförändrad slaglängd på

105 mm, förflyttade cylinderlopp och vattenpump samt ny kamaxel, fördelare och en större förgasare. Till viss del användes det gamla topplocket (IOE) från Rover 90 försett med hållbara rullvippor istället för släpvipporna från Rover 90. Bild IOE 07 Rover

Rover P5 motor i en Rover P5

Även om motoreffekten, på de första modellerna, bara var 115 bhp gav den större slagvolymen en motor med stort vridmoment över ett större varvtalsområde. På olika sätt försökte Rover öka effekten och slutligen tog man hjälp av motorexperter Harry Weslake. Han föreslog ett omarbetat insugsrör som infördes 1962 och effekten ökade nu till 134 bhp på manuellt växlade bilar. Automatväxlade hade från början lite lägre effekt för att passa växellådan. Inga större förändringar gjordes på motorn till 3-Litre förrän 1967. P4-modellerna 95, 100 och 110 använde en liknande motor men med 2625 cc cylindervolym. Ca 50,000 3-Litre med IOE-motorn tillverkades men mot mitten av 60-talet ansågs den lite slö och försäljningen minskade.

Rover P5B

Då Rover under 1967 introducerade sin nya V8-motor var det i absolut rätt ögonblick. En motor som lämnade 184 bhp (en ökning med 50 bhp) och dessutom vägde cirka 100 kg mindre än IOE-motorn! Nya Rover 3½-Litre var ganska lik 3-Litre Mk.III från 1966. Den togs väl emot av marknaden och trots att bilen nu upplevdes som lite ålderstigen tillverkades 20,600 bilar till 1973, då modellen lades ner.

Rovers ledning hade redan 1963 börjat planera en värdig ersättare för P5 och målet var att skapa en stor och lyxig bil. British Leylands ledning gav 1968 projekt P8 godkänt att fortsätta utvecklingsarbetet. Den största motorn som fanns i de färdiga prototyperna var den nya V8an - förstörad till 4,4 liter. Men i mars 1971 blev det tvärstopp - bara ca ett halvt år före planerad serieproduktion! Det fanns farhågor att Rover P8 skulle bli en svår konkurrent till Jaguar XJ-6. Istället fick både P5B 3½-Litre och P6B 3500 ersättas av Rover 3500 SD1 i juni 1976. Någon IOE-motor i Rover har inte använts sedan 1967, men Land-Rover byggde tom 1972 modeller med den 6-cylindriga IOE-motorn på 2625 cc från Rover P4. Det blev slutet för en motorkonstruktion som pålitligt gjort sitt jobb i många bilmodeller. Har du kanske en Rover P3, P4 eller P5 äger du en bil med en unik motor som är väl värd att bevara.

Hur var det nu med IOE-motorn och Rovers smeknamn "lilla Rolls-Royce"? Rolls Royce presenterade sin nya IOE-motor april 1946 och Rover februari 1948 och då hade båda fabriker ett mångårigt utvecklingsarbete bakom sig. Dvs ingen har kopierat den andre, utan det blev bara så att båda företagen arbetade likartat. Båda bilarna var mycket välbyggda i varsin prisklass. Sannolikt var smeknamnet "lilla Rolls-Royce" något som en smart marknadsförare hittade på och säkert har det hjälpt till att sälja en och annan Rover. Men det har nog inget direkt samband med IOE-motorn.



Rover Special är körbar än i dag.

Rover P4 i Gympakläder: Rover Special

För en tid sedan så hittade jag några artiklar CGO skrivit i 2 tidiga Roverblad. Jag tyckte artiklarna var intressanta och en tanke dök upp. Under samma tidsepok som Rover Special konstruerades och kördes så fanns det en hel del entusiaster i Norden som konstruerade och deltog i olika tävlingar med mer eller mindre hemmatillverkade sport- och racerbilar som kallades Nordisk Specialare.

Av Björn Wennerberg

Tidsepoken var efter andra världskriget och fram till mitten av 50-talet. CG hade vid vårt samtal härom veckan, inget emot att vi återanvände han artiklar som därför återges i original med vissa tillägg från ytterligare en artikel som CG skrivit. Efter CG:s artiklar kommer min sammanställning av Nordiska Specialare. När man talar om Rover P4 är väl inte sportbil det allra första man tänker på. Ändå sådde denna bil det första fröet till att utveckla en sportbil hos ett antal personer. Sportversionerna av Rover P4 med undantag av Gasturbinbilen, tillverkades inte

av Rover själva. En mycket lite och okänd firma, Wilks, Mackie och Co. Grundad 1951 utvecklade och tillverkade Marauder. Om inte firmanamnet förknippas med biltillverkning, så är i alla fall individerna bakom namnen välkända i branschen och hade en stark knytning till Rover. Vad som inte framgår av namnet är att en tredje person, Spener King, hade en stor del i bildandet av företaget.

Vi skall nu gå några år tillbaka i tiden, före p4 perioden. De tre unga herrarna var besatta av motorer, bilar och racing. Alla tre Wilks, Mack-



Rover Special.



Snövit som alltid haft sitt smeknamn, byggdes i Norge 1947-48 åt Arne Hinsverk.



Denna bil byggdes 1950 av Sven Björklund i Åshammar och mekanikern Olle Olsson i Järbo karosseriverkstad.

ie och King arbetade hos Rover. De drömde om att bygga sin egen racerbil och ställa upp i tävlingar. Tillfället dök upp strax efter kriget när de hittade resterna av en Rover Ten i ett gammalt skjul. Bilen som isärplockad och undångömd, hade säkert gått förlorad om inte de tre vännerna hittat den. Fulla av entusiasm tog de hand om bilen och alla delar och fick köpa allt för 20 £. Det visade sig att den bil de hittat var en prototyp byggd 1939, till modell P3. Bilen var ämnad att testa P3's kommande fjädring. Prototypen var byggd efter design av Adrian

Lombard. Senare teknisk direktör hos Rolls Royce. Karossen byggdes av John Griffiths och har ändrats väldigt lite under årens lopp. Motorn var fyrcylindrig av IOE typ på ca 1,2 liter, byggd före kriget och en föregångare till framtida Rover 60 motorn. Även växellådan var en fyrväxlad experimentlåda av förväljartyp. Tanken var att förvandla Rover Ten till en ensitsig racerbil. Den 4 cylindriga motor som användes i början byttes så småningom ut mot en 2 litersmotor med 6 cylindrar.

Den motorn var i sin tur en prototyp i den framtida Rover P4. Rover Ten Special, som racerbilen nu hette, hade körts ett bra tag på tävlingar med den lilla motorn. Frestelsen av få mer kraft ledde till att 2 litersmotorn monterades 1948. Problem uppstod dock omedelbart eftersom motorvolymen var för stor för tävlingsklassen, Formel 2 liter. Motorn fick således byggas om för att få volymen under 2 liter. Detta arbete gjordes av Jack Swaine. I ett försök att göra chassit lite styvare bultades motorn direkt i chassiet, den monterades också lite längre bak i chassiet för att få bättre viktfordelning. Man beslutade även att använda en växellåda av förväljartyp.

Bilen, Rover Special, kördes av Wilks, Mackie och King främst i klubb tävlingar med viss framgång ända till Marauder projektet tog alltför mycket tid för dem. De mekaniska delarna och motorer har bytts vid behov och många detaljer har använts för testning inför framtida produktion av Roverbilar.

1949 kom Jack Gethin med i Rover Special projektet. Han hjälpte till med både finansiering och genom att ställa upp med verkstadslokal för bilen. Jack körde även bilen i en del tävlingar. Under tidigt 50-tal körde Gerry Dunham bilen i en del internationella tävlingar, vilket gör att bilen kvalificerade sig för att delta i historiska VSCC- tävlingar, som den fortfarande (2010) körs i med jämna mellanrum. 1963 blev Frank Lockhart bilens ordinarie förare och i slutet av 60-talet fick han köpa bilen

av de ursprungliga ägarna; King, Wilks och Mackie. Frank Lockhart lär fortfarande äga bilen och kör den fortfarande (2010).

Sedan 1979 har bilen en 2.6 litersmotor med trippelförgasare. Förutom denna Rover Special tillverkades ett antal specialbilar för racing, baserade på Roverdelar, av entusiaster strax efter andra världskriget. Ingen av dessa bilar finns veterligen kvar idag och ingen nådde sådana framgångar som denna bil.

Nordisk Specialvagn

Nordiska specialvagnsklassen ett resultat av att; Nöden är uppfinningars moder. Efter 1945 och krigsslutet var det svårt för Nordiska bilentusiaster i Sverige, Norge och Finland att finansiera bilar för racing och att delta i tävlingar. De unga entusiasterna hade liten plånbok och därav svårt att skaffa sig bra tävlingsbilar.

Men Halleluja, på skroten fanns gott om material och högar av gamla Ford V8 motorer. Dessa Ford V8 sidventil motorer var från början på 60 till 80 hästkrafter men kunde ganska lätt av händiga människor skrämmas upp till drygt 100 hästkrafter. Herrar, för det var mest herrar, med större plånbok köpte Ardun topplock och insugningsrör från USA, som tillsammans med lämpliga förgasare, hemmagjorda avgasgrenrör och flitigt polerande och svetsande kunde få Ford motorn att lämna uppåt 200 hästkrafter.

Tävlingar ordnades i hela Norden. Bantävlingar kördes på Skarpnäck i Stockholm, Kanonloppet i Karlskoga, Hedemora och Djurgårdsloppet i Helsingfors. Dessutom kördes isracing och backtävlingar. Man uppskattar att det byggdes ca. 40-50 bilar av den här typen och flera av dem var mycket framgångsrika. 2008 var jag åskådare vid ett backtävlingslopp i Filipstad, där man körde Långlia-loppet i grusbacken upp till Storhöjden. Ljudet från ”Snövits” V8 i Långlia backen glömmar jag aldrig. Se bilden på Snövit nr 52 nedan. Tävlingen och många andra körs fortfarande, men numera som Regularitetslopp. Från början kördes bilarna ibland som

sportvagn och ibland som racerbil utan stänkskärmar och lampor. Var man snabb med verktygen gick det att byta klass under tävlingsdagen.

Snövit som alltid haft sitt smeknamn, byggdes i Norge 1947-48 åt Arne Hinsverk. 1950 såldes bilen till Sverige och kördes då av Gunnar ”Persbergarn” Carlsson som hade mycket stora framgångar med bilen och vann på Kanonloppet i Karlskoga 1950, Djurgårdsloppet i Helsingfors 1950 och Skarpnäck i Stockholm och en mängd andra tävlingar på is och grus. Motorn är en ganska hårt trimmad Ford Mercury V8.

Den andra bilen med nr 57 på sidan byggdes 1950 av Sven Björklund i Åshammar och mekanikern Olle Olsson i Järbo karosseriverkstad. Även den här bilen var ett riktigt bra bygge som visade framfötterna eller bakändan i väldigt många tävlingar, både på asfalt, bana och grus. Under åren 1950-53 placerade sig nr 57 oftast bland de tre främsta i tävlingar.

John Kvarnström köper bilen 1954 som nu byggts om till sportvagn och fortsatt tävlas flitigt. Bilen placerar sig återigen bland bästa bilarna och slog till och med Sterners Ferrari Mondial i Röforsbacks-tävlingarna. 1955 köper John Kvarnström ”Persbergarns” Ferrari Monza. Specialaren med nr 57 säljs åter och tävlar igen på Skarpnäck där den får en hedrande tredjeplats. Ägare till denna vackra och dugliga bil är idag Ronny Eriksson som fann bilen i ett skjul på Lidingö.

Källa: Ronny Eriksson / Tomas Karlsson, Alingsås

Fordon från fordom

I min föregående artikel om självgående fordon skrev jag om ångfordon, elfordon och cyklar. I mitt sökande efter uppslag upptäckte jag att kvinnor gjort en hel del fantastiska insatser, dels som utövare av sport, men även som uppfinnare av saker som vi idag anser vara helt nödvändiga inom både cykel och sedemera bilutvecklingen. Det är inte så svårt att hitta i historien om påhittiga och smarta kvinnor. Det svåra är att få dessa uppgifter verifierade i form av patentansökningar eller andra hyfsat säkra källor.

Av Björn Wennerberg

Under sekelskiftes åren mellan 1897 till 1902 var en ung kvinna helt dominerande i cykelracing i allt från sprint till långdistans. Hon hette **Tillie Andersson**, född i Grevie i Skåne minsann, men uppväxt i USA. Hon ställde upp i totalt 130 cykellopp och vann alla utom sju. Hon vann även världsmästartiteln under dessa 5 år. Troligen hade hon fortsatt under många fler år men man förbjöd tävlingscykling för kvinnor i USA 1902, ett uttryck för den moralpanik som följde av kvinnornas entré inom sporten.

Tillnamnen "the **Terrible Swede**" eller "the **Invincible Swede**" fick hon i reklam och media just för att hon i det närmaste var oslagbar i de tävlingar hon ställde upp i. Få män ville ställa upp i tävlingar mot henne.

I tidningen Saint Louis Dispatch från 1895 kan man bland annat läsa följande under rubriken "Tävlingscykling förvandlar förtjusande kvinna från en blek skönhet till en verklig skräckfigur". Jag förmodar att artikeln var skriven av en man.

När jag ändå är ute och "cyklar" bör jag i jämställdhetens tecken även nämna en annan svensk, nämligen **Viktor Louis Johansson** som tog guldmedalj i cykling vid OS 1908.

Några år tillbaka, 1893 tröttnade **Margaret Wilcox** i USA på att färdas i svinkalla "bilar" vintertid och uppfann en bilvärmare som blåste ut värme på fötter-



Gunnebo slott.

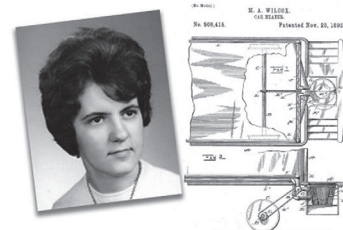


Tillie Andersson.

na eller i hela kupén om sådan fanns. Hon förstod att en förbränningsmotor avgav värme, så varför inte leda överskottsvärmen in i kupén. Jag är henne djupt tacksam för denna innovation. Ford lär vara först med att i produktion montera värmesystem och då i A-Ford 1932.

Margaret var en påhittig dam och uppfann även en kombinerad disk- och tvättmaskin men fick inte sitt patent godkänt. Gissa varför... Jo i USA var det förbjudet för kvinnor vid denna tid att inneha patent. Margaret var dock listigare och skickade in ansökan i makens namn och då blev den förstuds godkänd.

En kombinerad tvätt och diskmaskin, alltså jag ser bilden framför mig, en fyrkantig hög vitmålad plåtlåda med öppningsbart lock upptill. Inuti med korgar och en rejält stor gummipropeller i botten. I min barndom såg jag en Westinghouse diskmaskin konstruerad så och om jag minns rätt så var det inte bara diskvatten den kastade runt, det gick det åt en hel del porslin också.



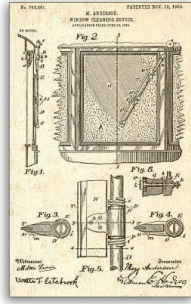
Margaret Wilcox med patentritning.

1901 så företog sig **Wilhelmine Erhart** en liten resa. Hon var hustru till fabrikschefen vid Eisenach bilfabrik och körde ofta automobil redan 1899 till stadsbornas förfäran. Wilhelmine ställde upp i ett av de första långdistansloppen för automobil 1901 mellan Eisenach och Meiningen och tillbaka. Färden företogs i en Wartburg Racer gick på usla vägar/stigar över Heimichbergen. Dessutom med en krånglande motor. Trots alla strapatser kom hon på fjärde plats. Noteras bör att Wartburg på den tiden inte var en stinkande tvåtaktare.

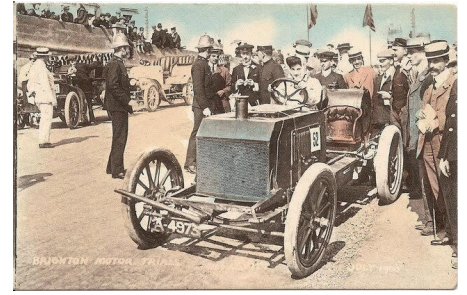
1903 sitter en elegant dam i en av New Yorks spårvagnar. Hon upptäckte att spårvagnsföraren, när det regnade eller snöade, öppnade vindrutan på spårvagnen för att kunna se trafiken framför sig. **Mary Andersson** från Alabama, ansåg att problemet borde kunna lösas med någon slags torkare på utsidan av fönsterrutan, som när man tvättar fönster ungefär och eftersom det ofta blev imma på insidan kunde man ju lika väl sätta en torkare på samma axel på insidan också. När hon



Mary Andersson.



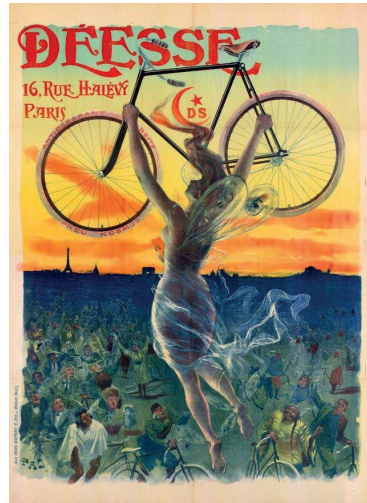
Alexandra Gjestvang i Besvärbacken i Stockholm



Dorothy Levitt.



Idealmärket och frihetskänslan.



kom hem skissade hon på en lösning som hon visade maken. Konceptet fungerade och hon lämnade in en patentansökan, i sitt namn, och beviljades, hör och häpna, patent i 17 år. 2 år senare 1919 börjar Cadillac montera vindrutetorkare i produktionen. Cadillac var ju även först med elektrisk startmotor, Ford införde det först 1919 på T-Forden.

Nästan 20 år innan sekelskiftet 1900 så föddes **Alexandra Gjestvang**, dotter till Even Gjestvang. Han var Sveriges första bilhandlare 1902 och grundade företaget Gjestvang & Co. Ca. 1907 erhöll dottern Alexandra sitt Kompetensbevis för automobilkörning i Stockholm på Södermalm, i uppgiften ingick att klara av att köra upp och nedför "Besvärbacken" numera Brännkyrkagatan. Hon körde då en Oldsmobile med styrspek.

Alexandra var även den enda kvinnan som ställde upp i Sveriges första biltävling 1904. Tävlingen gick mellan Stockholm och Uppsala och åter till Stockholm. Sträckan blev 17 mil efter lite kringelrikor och snittfarten var 30 km/tim. Uppenbarligen så gillade hon biltävlingar för under 20 och trettio talet ställde hon upp i många tävlingar. Så sent som 1932 ställde hon och sonen Bo upp i Monte Carlo rallyt och fick en mycket bra placering.

Under 1930 så studerade hon biltillverkning och försäljning i Frankrike och i USA. 1931 blev hon anställd i faderns

företag och 1934 försäljningschef samt 1936 Verkställande direktör.

1897 blev **Minnie Palmer** den första kvinnan i England som framförde sin egna automobil. Hon köpte en Fransk Rougemont automobile och passade enligt uppgifter på att ta förarlicens i Frankrike eftersom kvinnor inte kunde göra detta i England. Kanske inte så underligt i ett land som bara ett år tidigare slopat regeln att en man måste gå framför ett fordon med röd flagga (max fart 4 km/tim.) för att inte skrämma hästar. Den här regeln hade införts 1865 då fordon med ånga framfördes och togs inte bort förrän 1896. Det gäller att lura systemet minsann. Detta mer än 30 år före kvinnors rösträtt i England. Suffragetterna hade allt en hel del att ta i.

Flaggregeln ledde till att fordonsutvecklingen hämmades i England och att Tyskland och Frankrike kom långt före England.

Låt oss göra ett lite hopp till cykeln igen. I förra Roverbladet berättade jag om lilla Ingrid som önskade sig en cykel. 1905 var **Ingrid** 14 år och fick sin efterlängtna cykel. Det blev inte en Rover säkerhetscykel utan en Göteborgstillverkad av fabriken "Ideal". En sådan frihetskänsla att kunna cykla runt i Göteborg med omnejd, visserligen medföljde ett så kallat "förkläde" eller några väninnor, men vilken frihet.

Åren gick och cykelturerna blev längre och längre. Ofta samlades väninnor och cyklade till Gunnebo gård (sedermera Gunnebo slott). Där bodde en dotter **Britta** till friherreparet Carl och Hilda Sparre. Paret var välkända för sin gästfrihet, så Britta, Ingrid och väninnorna serverades både te och samkväm. Lär ha varit trevligt värre och bra för motionen. Ett par mil i vardera riktningen från Majorna där Ingrid bodde.

En spännande dam i England född i Hackney, var **Dorothy Elisabeth Levitt**. Hon var närmast besatt av Automobiler, höga farter och tävlingar. Ovanligt nog så satte hon även hastighetsrekord på vatten i en Napier 40 fots motorbåt, där hon uppnådde 19.3 mph. 1903 blev hon utnämnd till Englands förste racing förare och beskrevs som den snabbaste kvinnan på jorden. Inga överdrifter där inte...

Bilden med Dorothy Levitt är från 1905 vid en strandtävling i Brighton och året efter i Blackpool körde hon samma 6 cyl. Napier i rekordhastighet för kvinnor och uppnådde 91 mph. Dvs ca. 145 km/t.

Noteras bör att eftersom man inte fick tävla på landsväg så uppkom tävlingar på stränder, i slottsparkar och så småningom på den konstgjorda Brooklandsbanan. Allmänna vägtävlingar blev inte tillåtet i England förrän 1932 och då först på Donnington Park.

Dorothy fortsatte med tävlingar fram till 1910, men lärde också drottning Alexandra och prinsessorna att köra bil. Efter att Brooklandsbanan blev färdigbyggd så tävlade hon en hel del där. 1909 Skrev hon en handbok för kvinnor; *The Woman and the car*. Några av de föremål en kvinna alltid skulle ha med sig vid färden var; handskar, choklad, en spegel samt en Revolver i handskfacket under förarsätet. Hon var tydligen beredd på det värsta, men spegeln var inte för sminkning utan skulle fästas så att man alltid hade överblick över bakifrån kommande automobiler. Hon gick ur tiden 1920 bara 40 år gammal. Men en häftig dam var det.

Jag finner det fascinerande att så mycket som vi idag finner som praktiskt och nödvändigt i en bil, är uppfunnet av kvinnor.

Män var bättre på att utveckla chassin, motorer som bara blev större och större och bättre däck tack och lov. Men män var också hopplösa på att köra ihjäl sig och lyckades dom inte med det i automobiler så dog dom i sina försök att slå hastighetsrekord på sjön.

Florence Lawrence känner ni väl till. Jaså inte det, hon var en Kanadensisk stumfilmsskådespelare född ca. 1888, som älskade automobilfärder, ja riktigt njöt och kände friheten i färderna. Kanske var det beroende på hennes förmåga att uttrycka sig tydligt på vita duken och erfarenheter på vägarna, som ledde hennes tankar till att man måste kunna visa vart (åt vilket håll) man vill svänga och när man skulle stanna.

Sagt och gjort. Florence konstruerade 1913 armar, det vi i dag skulle kalla riktningvisare, som hon kunde manövrera från förarplatsen och inte nog med det, hon konstruerade ett stag från bromspedalen som kunde fälla fram en skylt bak med texten; STOP. Florence sökte aldrig patent och därför så blev det rätt snabbt standard på många bilfabrikat.

Man kan ju fundera över det faktum att Florence uppfann dessa väsentliga signaler 1913. Men när jag skulle skaffa mig så kallat Lerners Licens i England 1960, ni kanske känner till att man skulle ha ett stort rött L på vi botten, bak på bilen när övningskörning pågick, även måste lära sig hand signals som utfördes via nedsvad höger framruta där jag skulle sticka ut armen och visa om jag skulle svänga höger, vänster eller sakta farten. Jag skulle också kunna få bakomvarande fordon att uppfatta att jag ville bli omkörd. Snälla nån, varför skulle jag lära mig detta 50 år senare... när alla bilar hade både bromsljus och riktningvisare.

Från åren då gubben med flaggan före bilen avslutades, dvs. 1896 så slogs det nya hastighetsrekord flera gånger per år. Här nedan ett par exempel från 1899 till

1899	105 km/t	Mr. Jentzy i en elbil
1901	111 km/t	Mors factory car
1902	120 km/t	Gardner-Serpollet
1903	134 km/t	Gobron Brillie
1903	210 km/t	AEG electric Rail car
1906	205 km/t	Stanley Steamer ångbil
1907	219 km/t	Curtis V8 motor cykel

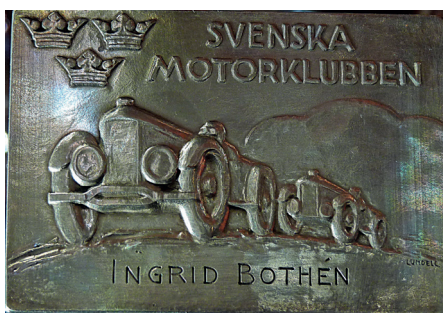
Och sedan blev det snabbt värre...



Dålig beläggning på Brooklands-banan.



HD 1000cc med Ingrid.



Första priset-plakett.

1907.

Tillbaka till fröken Ingrid, förutom att cykla allt längre färder, så intresserade hon sig för unga män. Ja inte så att det blev några privata tätatät eller övningar i buskarna, men hennes föräldrar John och Amanda lät Ingrid och hennes syskon följa med på lite middagar lite då och då. Under en sådan middag på Restaurant Lorensberg i Göteborg, kom en bekant till pappa John, fram till bordet och undrade om hans son Björn, inte er skribent Björn, kunde få lov att bjuda upp Ingrid till dansen. Dansen blev flera och den unge elektroingenjören Björn vann snabbt Ingrids hjärta. Fästmannen var intresserad av väldigt mycket och aktiv i sport och motor. 1912 fick han Carnegies medalj och silverklocka för hjältedåd då han räddade livet på en annan ung man i en isolucky. Sommaren samma år deltog han i Seglings OS i Nynäshamn, men båten Marga kom bara på 4 plats i 10 meters klassen. Inget att tala om således. Ett problem dock, Björn ägde en Harley Davidsson



Florence Lawrence.



Från en tidningsartikel om framgången.

1000 cc. (om jag tolkat bilden rätt) Ingrids far John hade tydligt och klart sagt att hon absolut inte fick åka med på motorcykeln. Som alla ungdomar så gjorde Ingrid inte riktigt som pappa John sa.

Under en vintertävling vurpade det unga paret med motorcykeln och Ingrid landade väldigt nära en stengårdsgård. Hennes näsa blev sned och lite blodvite uppstod. Färderna fortsatte och efter tävlingen snyggade Ingrid till sig med lite smink, eller snarare ganska mycket smink. Det tog dock inte många minuter innan pappa John upptäckte den sneda näsan vid hemkomsten. Ingrid försvarade sig med att hon bara åkt med i sidovagnen och därför inte tyckte att hon brutit mot fars vilja. Pappa John var inte så imponerad av den krumbukten.

Men inget hjälpte, Ingrid var fortsatt mer och mer intresserad av Björn, motorcykeln, segelbåtar och tennis. Det var nog kört för pappa John och sommaren 1916 gifte sig paret och firar på restaurang Palace i Göteborg. Något år senare



Dorothee Pullinger.

tar Ingrid Bothén fordonsförare bevis och tar glatt över ratten på varenda bil hon får fatt i. Undrar förresten hur körkortsbilden kunde godkännas.

Dorothee Pullinger

Vi lämnar paret Bothén ett tag och tittar närmare på en framgångsrik kvinna i England.

Namnet är Dorothee Pullinger som utbildat sig till ingenjör och entreprenör. Hon designade en bil under 1920 talet speciellt anpassad för kvinnor. Hon ledde och var direktör för en bilfabrik, Galloway Motors, i Skottland med enbart kvinnliga anställda som adopterade suffragetternas färger. På fabriksområdet ordnades ingenjörsskola med stipendium som delades ut till kvinnliga studerande för 3 års studier (män hade 5 års studieplan). Dorothee ansåg att kvinnor lärde sig fortare så det räckte med 3 års studier.

Dorothee designade Galloway bilen så att växelspaken placerades inne och mitt i bilen istället för på utsidan. Instrumentbrädan placerades lägre framför föraren och ratten gjordes mindre. Sätet höjdes upp lite för bättre sikt och bagageutrymmet gjordes större och inte att förglömma så installerades som första märke i produktion en backspegel som standard.

Under första världskriget var hon chef för en av Vickers stora Ammunitionsfabriker. Under andra världskriget ingick hon som enda kvinna i regeringens så kallade produktions styrelse. I slutet av sitt liv så flyttade hon 1947 till Guernsey med familjen och körde runt i sin gamla Galloway. Hon ansåg att trafikregler skulle betraktas som rekommendationer i stället för tvingande regler.

Kvinnor har under alla år tävlat i bil med ibland fantastiska framgångar. **Greta Molander** körde flitigt från 30 talet och fram till 50 talet både DKW och SAAB och vann bland mycket annat Rally Monte Carlo. **Ewy Rosqvist** och **Sylvia Österberg** slog alla herrar i Rally Argentina i



Rover 3.5 MC.



Ingrid Bothéns körkortsbild från 1917.



Rover P4 race car Victoria Beaver.



Rover P6 race car.

sin tunga Mercedes. **Pat Moss** var outstanding i damklasserna under många år och gifte sig med Eric Carlsson på taket.

Nu tror ni väl att jag fullständigt glömt Rover, men icke. Långt tillbaka i tiden var Rover short 3,5 motorcykel rätt framgångsrik på tävlingsbanan men utvecklades inte så mycket med en alltför liten motor.

Tävlingsframgångar på bilsidan

På bilsidan är det svårare att se tävlingsframgångar i början. En Rover Special byggd på P3 chassit tävlade med vissa framgångar i klubbävlingar sent 40 tal. Rover BRM nådde en begränsad framgång i Le Mans under åren 1963-65. En Rover P5 3.5 byggdes om för dragracing och tävlade 1972. I historisk racing har Victoria Beaver tävlat med sin Rover P4 på Goodwood, hur bra det blev är lite

oklart, men hon försökte i alla fall.

Avslutningsvis vill jag tillägga en sista liten historia om Ingrid som blev ganska gammal. Hon var in i det sista en härlig berättare och hade skarp minne. Året innan hon gick bort, berättade för mig att postkassörskan i Västra Frölunda kommenterat hennes körkort som legitimation med orden; Kanske skulle fru Bothén byta till nyare legitimation där fotot mer liknade innehavaren. Kommer aldrig på fråga svarade min mormor Ingrid nyss fyllda 91 år. Ni känner så väl igen mig ändå, tog sitt paket, log och lämnade lokalen. Ps. Hon slutade att köra bil efter kriget och förnyade aldrig sitt körkort.

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 av dig.



Bild Tomas Eckered

Stående träffar

Mälardalen, första onsdagen varje månad träffas vi kl 1400 på Dinners Enköping. Lätt att hitta i korsningen E18/väg 70. Grusgatan 2, Enköping. Kontaktperson Thomas Eckered, tel 08-592 541 06. E-post thomas.eckered@telia.com

Göteborg

Tisdagskörning. Tillsammans med andra engelska bilklubbar (/UBCC träffas vi vid butiken Store, Fjölbergsgatan 20A. Vi träffas kl. 18.30 och avfärd kl. 19.00. Maj till sep.

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

Skåne

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknick.

För mer information kontakta Anders Palmkvist Tel 0416-199 55

Hjo

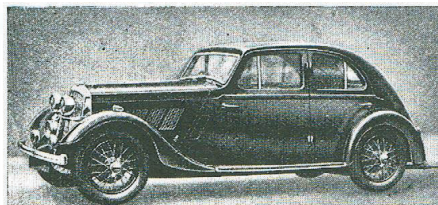
British Motor Meet 5-7/8. Se RCoS hemsida för information och anmälan, Ett av årets stora evenemang och bara brittiska fordon!

THE AUTOCAR.

ADVERTISEMENTS.

FEBRUARY 22ND, 1935. 57

ROVER

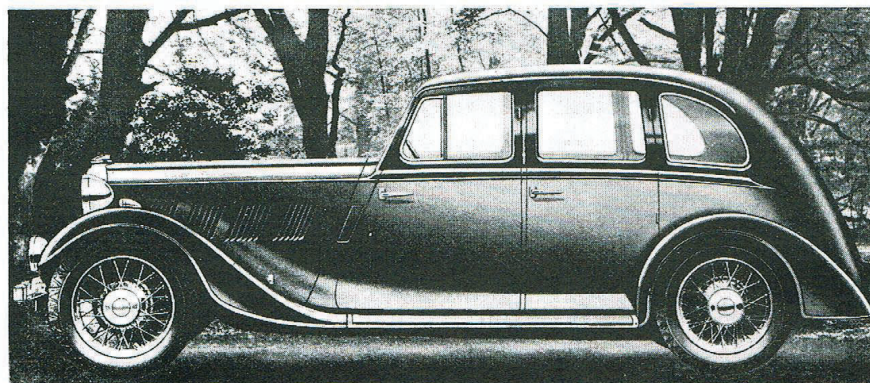


STREAMLINE COUPE AND SALOON

Designed and built for the streamline enthusiast, these practical models maintain the quality, silence and comfort which distinguish Rover coachwork. Luggage and spare wheel are carried in lockers fitting flush with the effectively swept tail. Write for new catalogue.

Either model on 14 H.P. chassis—£348.

4 door Coupe on Speed 14 chassis—£415.



THE ROVER COMPANY LIMITED, COVENTRY.

London Showrooms: Henly's Ltd., Devonshire House, Piccadilly, W.1.

London Service Station: Seagrave Road, Fulham.

MENTION OF "THE AUTOCAR" WHEN WRITING TO ADVERTISERS, WILL ENSURE PROMPT ATTENTION.



BEHÖVER DU ORIGINAL RESERVDELAR TILL DIN MG ROVER?

Min bil Täby har sedan 1 september 2017 tagit över agenturen för MG Roverparts Sverige som tidigare låg i Lomma.

Vi kan tillhandahålla original reservdelar och erbjuder service och/eller reparation av MG Rover.

Välkommen att kontakta oss!

min bil

Min bil Täby
Kemistvägen 4
183 79 Täby
Tel: 08-68404460
E-post verkstad: taby@minbil.se
Reservdelar: reservdelar@minbil.se



www.minbil.se

www.mgroverparts.se

Annonser - bilar till salu

Tänkvärda Rover-ord - citat
kassör Thomas Eckerred:

*"Den riktige entusiasten stannar
som medlem just för att han inte
längre har en Rover".*

Ingen behöver lämna klubben
bara för att Rovern sålts. Det räcker
att Rover-intresset finns kvar.
Och det finns alltid andra Rover
att köpa om behovet blir stort!



Vill du köra Rovers flaggskepp?



Till salu två Rover 827 Coupe
1: Grå Rover 827 coupe 1993, grå
skinnklädsel, taklucka, 17.000mil.
Kamrem och vattenpump nyligen
bytt. Nya främre bromsok. Mycket
fin, ingen rost.
2: Grön Rover 827 coupe 1993,
beige skinnklädsel, taklucka, 15-
000mil. Mycket fin, ingen rost.
Kontakta Gunnar tel 0705 32 50 44
eller epost: gbjorkenor@gmail.com



Triss i P6 - Rover-pyssel för dig?

Jag har för många Rover P6! Kanske har
jag tom för många bilar, men det är en
annan fråga.

Hur många Rover P6 är lagom? För mig
är svaret - exakt 4 st! Fler hinner jag inte
med. I garaget står sedan länge 8 st varav
en bara duger till reservdelar. Alltså blir
dessa tre st P6:or till salu:

1) DON110 - 2000TC från 1972 som
varit avställd sedan 1996 och som jag ägt
sedan 2002.

2) HXF262 - 2000TC från 1968. Jag
köpte den 1986, körde den en kort tid.
Avställd 1986.

3) JJW167 - 2000SC från 1972 (sveriges
enda SC 1972). Avställd 1982 och köpt
av mig 1986.

Bilarna har lagrats inomhus sedan jag
köpte dem, men lite rost fanns redan då.
Båda 2000TC är sannolikt körbara men
kräver självklart försiktig uppstart, servi-
ce och lite åtgärder. Det finns massor att
berätta om du är intresserad. Mina pri-
sönskemål är ganska rimliga och beror på
dig. Vad vill du ha bilarna till? Önskar
du extra delar? Vill du ha garageplats?
Bilarna finns i Enköpings-trakten.

Ring Bengt Alfredsson på 0705 733 977
eller mejla bengt@gghus.se



Rover 75 V6 ägare - se hit!

I tidigare Roverblad beskrevs betydelsen av fungerande VIS-motorer (Variable Induction System) Ej fungerande VIS-motorer påverkar dragkraften och bränsleförbrukningen. Alla Rover 75 är nu mellan tio och femton år gamla och enligt engelska Rover 75 forumet har endast ca 25 % av bilarna idag fungerande VIS-motorer.

Roverklubben kan nu erbjuda ett gratis test av dessa. Testet tar mindre än fem minuter att genomföra.

Renoverade utbytesenheter kan ordnas och priset är ca 1000 kr, beroende på växelkursen mot pundet, samt din gamla enhet i utbyte.

Vill du ha dina VIS-motorer testade? Kontakta CG Olsson tel 0707 0- 49 79 51 som finns i Malmö. Förmodligen ses vi på någon träff under året och då finns också möjlighet att göra testet.

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

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

Hur är VIS-motorerna förbättrade?

Nytt kretskort av bredare konstruktion utvecklat av det engelska forumets medlem MadMonkey Mikrokontakterna skruvas på

plats och kan ej längre brytas.

Balansmotorn har nu ett oljetätt lager.

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



Rover 75 ägare, se hit, också!

Är din bilnyckel/-lar defekta? Är tryckknapparna på nyckelskalet, d.v.s. fjärrkontrollknapparna trasiga? Knapparna på nyckelskalet, (de 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 i och för sig 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 kan nu erbjuda ett bra alternativ. I ett nytt nyckelskal monteras den gamla elektroniken och

det gamla nyckelämnet (axet). De nya skalen saknar dock Rovers logotype på knappen för att låsa upp, men det kan man säkert acceptera då nyckelskalet blir helt igen. Priset för en nyckelrenovering, d.v.s. nytt skal samt 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 nyrenoverade nyckeln sker efter leverans hos bilägaren, åtager sig klubben endast att renovera en av bilens två nycklar åt gången. Klubben reserverar sig också mot om elektroniken är skadad i den befintliga nyckeln.

Vill du ha din Rovernyckel renoverad? Kontakta Gunnar Ahlqvist på e-post g.ahlqvist@live.se eller 070 - 764 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 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 enklare att arkivera. MHRF arkiverar även de gamla pappersbilderna som du tidigare skickat in.
2. Det behövs ett nytt besiktningsprotokoll, dock ingen ny ansökan. Du gör precis som du gjorde när du tecknade försäkringen, kontaktar en besiktningsman och får en besiktning utförd.
3. Skicka bilderna och protokollet till klubbens kansli.

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

Carl-Gustaf Olsson



Rover P6 på NEC



Sista Rover 75



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
Välkommen
Steve



Klubbshopen

Klubbregalia

Vindrutedekal med nya klubbmärket. 50 mm diam.	5 kr
Rockslagsmärke/Pin med nya klubbmärket. 20 mm diam.	40 kr
Rockmärken, svarta	10 kr
Pikétröja med klubblogotyp Storlek S - XXL	200 kr
Ficklampa i ordets verkliga betydelse, endast 7 cm med kraftfull LED-lampa. Nu blir det lätt att hitta hålet till oljestickan	30 kr



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

Så här beställer du från Klubbshopen

1. Ring, eller skriv, till Kent Klar, tel 0764-00 93 72

Postadress Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd, e-post

roverclubshop@yahoo.se

och beställ det du önskar.

Eller också direkt via

www.roverklubben.se

2. Därefter sker leverans omgående.

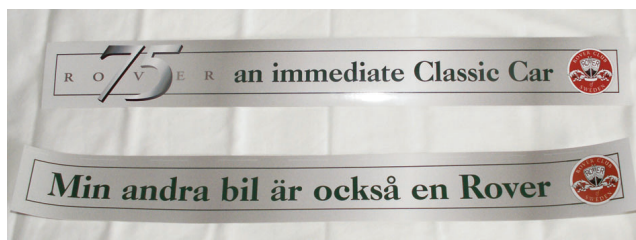
3. I paketet du får ligger inbetalningskort. Klubben uppskattar snabb betalning.

Observera att porto tillkommer dock fraktfritt vid köp över 200 kr.

Klubbshopens plusgiro är

79 69 43 - 9

Bakrutedekal med text 'Rove around with Rovers'.	10 kr
Bakrutedekal med text 'Rover, one of Britains fine cars'.	12 kr
Broderat Rovermärke för jacka etc.	20 kr
Bakrutedekal för Rover 75 Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtshållaren bak	25 kr 20 kr
Bakrutedekal för medlem med mer än en Rover	25 kr



Nyckelring, RCOS	20 kr
Roverklubbens vagnmärke i emalj inklusive fästskruvar.	200 kr



Alla varianter av SD1 En laminerad affisch med alla varianter av SD1 från 1976 till 1986. Måttet är A3, 30 x 42 cm.	50 kr
--	-------

Modellbilar Brekina P6 skala 1:87 (H0)	100 kr
--	--------

Vykort med P4 och P6, foto	5 st 10 kr
-----------------------------------	------------

Vykort med P6B, målning av Peter Haventon. Storlek 16x21 cm.	5 kr
--	------

Isskrapa RCOS	25 kr
----------------------	-------



