

ROVERBLADET

Nummer 122 (sommaren 2021) Officiellt organ för Rover Club of Sweden, bildad 1986



Rover Club of Sweden

Ordförande

Bert Rudal

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

Ledamot

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

Kassör

Thomas Eckered
Österby By 16
193 91 Sigtuna
Tel 08 - 592 541 06
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

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

Ledamot

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

Ledamot

Tomas Börjeson
Segeerlindsgatan 26
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
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 016 - 13 20 45
carolapettersson.se@gmail.com

Revisorssuppleant

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

RCoS Bilförmedling

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

Ansvarig utgivare:

Thomas Eckered



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 den till 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

Anders Albihn

Rover Club of Sweden på Internet.

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

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
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel: 0706 - 48 07 08

Rover 75 (1999-2005)

Tomas Börjeson
Segeerlindsgatan 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
Skiftningegatan 26 D
633 54 Eskilstuna
Tel 016 - 13 20 45

Rover Club of Sweden

Klubbens adress: se Bengt Alfredsson Vice ordf.

Klubben plusgiro: 79 69 43 - 9

Årsavgift: 350 kr, betalas senast den 31 mars.

Familjemedlem: 25 kr / medlem och år.

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

Adressändring meddelas till kassören

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

Segeerlindsgatan 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

Tycker du att detta Roverblad ser annorlunda ut? Det är gjort i Pagemaker som Roverbladet gjordes med tidigare. Då jag hoppat in och hjälpt till så är det enbart Pagemaker jag behärskar.

Anders

V. Ordförandens ruta

Mycket känns lite lättare våren 2021- det tycker åtminstone jag. Dessutom går det mesta allt snabbare och då tänker jag på de stora förändringarna i vår värld. Självklart beror det på pandemin men mer beror på klimatomställningen. I veckan fick vi veta att en ”snittbil” med bensinmotor idag kostar ca 190 000 kr. Om 5-6 år kostar en elbil (inkl allt billigare batterier) också 190 000 kr. Då kommer naturligtvis biltillverkarna att fasa ut tillverkning av bensinbilar. Även om förändringen kanske tar längre tid är bensin- och dieselbilen på utdöende. Det känns lite ledsamt. Kanske var det så hästägarna kände i nittonhundratalets början, då bilen tog över transporter? Men hästarna blev kvar för sport, nöje och fritid.

Vi vill naturligtvis att gamla Roverbilar blir kvar på samma sätt - för vårt nöje och fritid. De skall dessutom berätta historien om mer än 100 års teknikutveckling.. Men då gäller det



att vi tar väl hand om våra fordon och att de går att köra med i framtiden.

MHRF är paraplyorganisation för alla svenska historiska fordonsklubbar. En liten del av RCoS medlemsavgift går till dem, bl a för att de skall bevaka och agera för en rimlig miljöpolitik i både Sverige och EU. De senaste veckorna har styrelsen i alla

svenska klubbar i en omfattande enkät bedömt hur bra MHRF sköter sitt uppdrag. Vi i RCoS gav i stort sett bra betyg, men en del kan förbättras. Kanske kan vi berätta mer om det i kommande Roverblad.

När du läser detta, dvs 19 juni är det årsmöte i RCoS, Det sker enligt de röstsedlar som skickats in senast 31 maj. All information hittade du i förra Roverbladet. Vi har inte heller glömt vårt lilla jubileum - Rover Club of Sweden 35 år - vi återkommer. Tills dess - håll dig frisk och håll dig uppdaterad på klubbens hemsida.

Vice ordförande Bengt

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

Redaktionen informerar

För detta Roverblad du nu håller i handen har jag fått glädjen av att vara redaktör.

En uppgift som skapar lite oro, räcker materialet vi har till? Är artiklarna intressanta nog för er kära läsare? Jag hoppas att så skall vara fallet.

Dock är det faktiskt rätt kul att få sätta lite egen prägel på tidningen. Nu är vi i senvår och Pandemin har inte släppt taget om oss. Hoppas att det skall bli bättre under sommaren då en stor del av vår befolkning förhoppningsvis fått ett eller i bästa fall 2 stick i armen. De av oss som är ”åldersrika” har snart blivit färdigvaccinerade och kan nog under sommaren börja träffa vänner och släkt om inte på normalt vis så i alla fall på 2 meters avstånd.

Det goda med pandemiområdet har varit att jag haft gott om tid i garaget. Gamle Viking har fått 2 nya svindyra framdäck och nya framhjulslager. Estrid p4 har lackats (i garaget) på höger framskärm och höger framdörr som även fått ny dörrficka på insidan och dessutom fått ny färg på alla dörrars insida sprutat på vinylen. Vår Daimler, Morse har fått alla smörjnipllar smorda och övrig service. Låsmekanismen vänster bak jäklas och vill hänga sig. Hoppas jag får ordning på det också.

Jag hoppas att vi kan få träffas under sommaren, kanske på någon ny Pub i Göteborg, eller som UBCC kvällstur. Region Syd och Mälardalen har väl också något trevligt för sig som de brukar.

Njut av sommaren, gläds åt våra vackra bilar, var rädda om er och skriv gärna några artiklar till nästa Roverblad.

Redaktör Björn

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Björn Wennerberg, Bengt Alfredsson, Anders Albihn, Thomas Blomgren och Richard Segall-Jones

Manusstopp

Nr 123 15 juli ute i september
Nr 124 15 oktober ute i december
Nr 125 15 januari ute i mars
Nr 126 15 april ute i juni

Roverklubbens matrikel

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

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

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

I detta nummer:

Sommarfärd	Sid 4
Forts Poor Mans Ferarri	Sid 7
Rover Light six 2 liter renovering	Sid 14
Några Rovers	Sid 19
Beyond The Pond	Sid 21
Besjälad av Rover Sterling	Sid 23
Träffar mm	Sid 24
Rover 75 ägare se hit	Sid 25
MHRF information mm	Sid 26
Klubbshoppen	Sid 27



Omslaget föreställer:

Rover Light six 2 liter, 1929 under renovering

Sommarfärd i Juni 2016, med Viking i underbart väder genom Halland, Småland och Skåne.

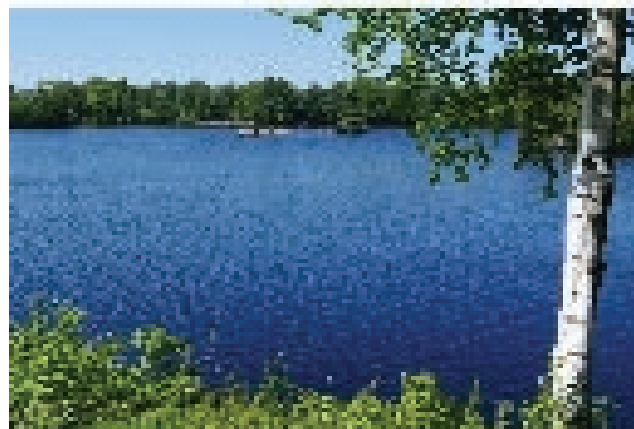
Vi dvs. hustru Gerd, vovve Armani och jag, startade tidigt från vårt hem i Kullavik, Norra Halland, där vi levde den större delen av våra liv. En plats som under tidigt 1900 tal mest bestod av småbruk och fruktträd. I och med att järnvägen Säröbanan färdigställdes, växte orten och blev en tummelplats för sommar- och badgäster. I Kyviken byggdes badhus och hamn. Ångbåtstrafiken ersattes så småningom av seglingsälskare och småbåtar.

Kullavik som före 1911 hette Kullen blandades ofta samman med Kullen,



Gammalt vykort.

på Kullahalvön i Skåne och behövde ett nytt namn. Kullen i Halland hade då en driftig poststationsföreståndare, Olga Hagqvist, som ordnade så samhället bytte namn till Kullavik för att undvika sammanblandningen med Skånska Kullen. Vår färd gick via småvägar ner mot Ätran som vi följde längs den välkänt vackra vägen.



Ätran

Lunch intogs i Ätran (inte älven men orten) och sedan på slingriga vägar ner mot sjön Bolmen där vi så småningom kunde köra ombord på en linfärja, som sägs vara en av de längsta linfärjerutterna, 1000 meter, i Sverige.

Vår tanke var att övernatta på Bolmsön men där var det fullt, så färden gick vidare via en bro



Linfärja

till fastlandet samt norrut till Toftaholm i Vittaryd, intill sjön Vidöstern. Vi fick där ett fint rum och en ännu finare middag. Morgonen efter promenaderade vi en bit ut till Stenhus-

holmen intill, där ursprungliga Toftaholms borgruin ligger. Stenusholmen är en perfekt promenadrunda för matte, husse och vovve. Bild 4+5.

Den gamla borgen uppfördes av Gustav Stenbock på 1470 talet och en ättling, Katarina Stenbock blev med tiden gift med Gustav Vasa. Hon hade väl inget val antar jag.

Vi fortsatte söder ut på väg 23 förbi

Hässleholm och sedan mysiga småvägar mot Vollsjö och Tomelilla. Alldeles söder om Tomelilla ligger Ullstorps kyrka som byggdes på 1100 talet i Romansk stil, på 1800 talet gjordes en rätt hårdhänt ombyggnad.

Alldeles intill låg vår övernattnings, Onkel Enkel B&B. Ett riktigt charmigt

ställe med ett väldigt trevligt värdfolk. Namnet kommer från någon av Hasse



& Tages Revyer. Andra kvällen vi var där så blev vi inviterade till en vinfest i huvudbyggnaden. Självklart fick vår hund Armani vara med.



Dagarna efter ägnade vi oss åt att besöka de flesta små kustsamhällena mellan Simrishamn och Trelleborg, bland annat Kåseberga med dess mysiga hamn och små butiker samt skeppssättningen Ale Stenar. En god middag intogs i Ystad där vi även fick



Ullstorps kyrka

lyssna till stadens Tornväktare/lurblåsare från Santa Marias kyrktorn.



Kåseberga

Färden fortsatte på som vanligt mysiga vägar till Kullahalvön, där vi bokade in oss några nätter på trevliga Arilds vingård som då hade nästan 2000 vinstockar. Våren hade dock varit kall så skörden var väldigt sen och sannolikt mindre än brukligt. Vingården har en bra restaurang som vi med glädje besökte och man kan även njuta av deras viner. Speciellt förtjusta blev vi i bubbelvinet och det



Klostergränd

vita dito. Trevligt att även Svenska



Arilds vingård

viner kan smaka bra.

Dagarna efter hemsökte vi Kullens fyr och Kullaberg, branta backar minsann och massa andra smultronställen. Turistfällan Flickorna Lundgren, bjöd på Kaffe i kopparpanna samt lite bakverk. Nästa dag skulle vi besöka Keramikmuseet i Höganäs. Typiskt nog så var det stängt och när vi startade motorn så svarade den

spännande mål.

Så var det dags för hemfärd och vi körde upp mot Bjärehalvön, tittade lite i Torekov och mumsade lunch i Båstad. Som vanligt letade vi efter småvägar norrut. Tur att vi hade en riktig karta och slapp GPS som är ganska tråkig att åka efter. Det blev delvis lite väg 15 och sedan kustvä-



Rolfsbron

med hostanden och smällar. Fram med verktygslådan och efter en stund

kunde jag konstatera att någon slarvat (jag) vid monteringen av förgasaren. Efter kontroll av flottörhus upptäckte jag att muttrarna som håller förgasaren satt lösa. Lätt att fixa, eller. Trist nog har Rover satt den ena muttern in mot motorblocket och min hemmagjorda specialnyckel var inte med i verktygslådan. Efter en

stunds trixande var problemet löst och Viking surrade glatt vidare till nya

gen från Halmstad till Haverdal, Steninge, Ugglarp, Skrea och Falkenberg där vi fortsatte kustvägen till Varberg. Vidare via gamla väg 945 mot Frillesås Åsa och väg 939 till Rolfsbron där vi gjorde ett sista stopp. Bilden inte från detta tillfället utan från ett bröllopsuppdrag.

Nu är det bara två mil kvar hem till Kullavik. Totalt blev det drygt 80 mil i solsken och öppen taklucka. Vem behöver egentligen AC. Under hela resan blev vi påhejade med glada vinkningar. Och Vikingen blev fotograferad flera gånger om dagen.

Hoppas ni har haft nöje av mitt röjande i minnenas dammiga skafferi.

Vid pennan 2021-01-21 Björn

Come to **LONDON**
for the

35th INTERNATIONAL MOTOR EXHIBITION



**MOTOR
SHOW**
EARLS COURT

OCTOBER 17-27

CARS · BOATS · CARAVANS

Fortsättning på "Poor mans Ferrari" från Roverbladet nr 121

Daytona replica (tillverkad ca 1984
tom ca 1990)



FERRARI DAYTONA SPYDER MUSEUM QUALITY

365 GTB/4 Spyder, S/N 17047 (1973 USA model). Red with tan interior. **ALL ORIGINAL.** Never damaged nor ever in need of restoration. One owner in Phoenix, Arizona, since new. Factory air conditioning, Becker Mexico AM/FM stereo cassette. Total 8,900 certified miles. Operated solely by owner specifically to maintain optimum condition and only after initial thorough personal instruction in proper engine and transmission warm-up and care by former Ferrari racing driver and Ferrari distributor, John von Neumann (from whom it was purchased new). One of the last Daytona Spydres manufactured in the final month of production, July 1973 (as documented on factory U.S. Federal Standards doorjamb plaque). **LIKE FACTORY NEW.** Original Operating, Maintenance and Service Handbook, 1973 warranty card and original Owner's Service Coupon Book. All delivery and service records. **Both** the original factory-tool-kit roll and the original factory locking-case tool kit with key. Factory can of original paint that came with car. Still owned, housed, covered, and properly Bob Wallace interval serviced by original private non-dealer owner. This truly one-of-a-kind, magnificent car should be considered only by a true Ferrari collector who dreams of having the last of the best!

With the loss of Enzo Ferrari on August 14, 1988, the investment potential of this prized V-12 objet d'art is without equal. At this time will respectfully consider offers over \$2 million. Serious qualified principals only. No dealers or brokers. Private sale by owner.

Kanske drömmer du om originalet, men tyvärr...

Jun 1989

Det har byggts replicor (kopior) av åtråvärda bilar sedan länge. Tekniken att gjuta karosser i glasfiber kom som en skänk från ovan redan på 1950-talet och med få undantag har även Daytona-karosser byggts i glasfiber. Att just Ferrari Daytona har kopierats av så många tillverkare är självklart - en av världens mest eftertraktade bilar som bara ett litet fåtal har råd att köpa i original! Nedanstående uppställning av olika företag är inte komplett men de flesta som tillverkat ett antal bilar finns med. Det är företag i Storbritannien (UK nedan) och USA eftersom det där har funnits lämplig mekanik att bygga på - Rover SD1 3500, Jaguar XJ/XJS V12 och Chevrolet Corvette C3. Lite förvirrande är att det ibland uppges t ex "1969" som bilens registreringsår - men det är då oftast "donatorbilens" tillverkningsår som avses.

Robin Hood Engineering - UK (SD1 och Jaguar V12)



Har du bara en skrotfärdig Rover SD1. Då kan du bygga ...

Namnet passade extra bra för "poor mans Ferrari" eftersom firman, som startade 1980, låg i Sheerwood i Nottinghamshire. Ägaren, Richard Stewart, hade erfarenhet av karosserenovering och klassiska bilar samt prototyp-tillverkning. Hans första Daytona Replica tillverkades redan 1984 och använde en Rover SD1 V8 som utgångsmaterial. Därmed kan man säga att "cirkeln är sluten" - Rover lånar design från Ferrari och Robin Hood lånar kaross och mekanik från Rover!

Bilen byggdes helt i plåt och krävde omfattande arbeten. De bakre dörarna togs bort och bakaxeln flyttades fram, då bilen kortades, för att få mått som stämde med originalet från Ferrari. Då vikten minskade ändrades fjädringen och bensintanken flyttades till bagage-utrymmet. Förstärkningar lades in i karossen - ingen s k "scuttle shake" accepterades.

Fronten förlängdes ca 25 cm och Ferraris hjulbas behölls. Den enda plåtdetalj från SD1 som var synlig på bilens utsida var vindruteramen (och rutan förståss). Rovers V8-motor användes och gav tillräckliga prestanda, även om det sköna ljudet från originalets V12 saknades. Det hela var ett omfattande arbete som krävde minst 12 veckor från att Robin Hood fick tillgång till en donatorbil. Kostnaden var 8500 GBP + VAT (ca 130'000 SKR) plus kostnaden för den SD1

som byggdes om. Önskades inredning i läder kostade det ca 1500 kr extra. Bilen testades i Kitcars and Specials november 1984 med mycket positivt omdöme och ansågs prisvärd. Enligt Karen Penders har historien tyvärr visat att Robin Hood Daytona Replica rostade lika bra som original SD1, trots extra hållrumsbehandling med Waxoyl! Så frågan är hur många som finns kvar i körbart skick, av ursprungligt byggda max 30 st?

Richard Stewart var kvalitetsmedveten och ville efter en tid bygga en replica som ändå bättre överensstämde med originalet. Resultatet var RS Daytona som tillverkades i ca 40 exemplar totalt. Han utgick från en Jaguar med avkortad golvsektion men behöll torped och chassi oförändrade. Eftersom han ansåg att Jaguar hade lagt ner så grundligt utvecklingsarbete lämnade han 3 års full garanti på en RS Daytona. Bilen kostade komplett ca 22'000 GBP (ca 280'000 SKR) men med tanke på resultatet och kvaliteten var det nog ett ganska rimligt pris. Bl a användes Ferraris original vindruta. Hjulen var antingen i lättmetall (Compomotive) eller kromade ekerfälgar (MSW). Dörrarna hade inbyggda krockbalkar. Strålkastare var antingen typen med plexiglasskydd eller uppfällbara. En bra referens är att Martin Lilley (dåvarande ägare till sportvagnstillverkaren TVR) köpte ett specialutrustat ex. Denna bil ägs idag av en av Daytona-klubbens medlemmar.

Det finns uppgifter om att upp till 70 Daytona Replica tillverkades totalt (summa SD1 och Jaguar). Succesivt ersattes dock den kostsamma produktionen av en helt annan bil presenterad 1989. Det kan ha berott på att Ferraris advokater hotade stämma alla replica-tillverkare.

EG Autocraft, Arrow Spyder - UK (Jaguar V12)

EG Autocraft, startades ursprungligen 1987 som PKA Marketing med säte i Llanelli, Wales. Emilio Garcia och Brian Angliss ändrade 1988 namnet till EG Autocraft och bilar/byggsatser hette helt kort "EG". Redan 1989 fortsatte produktionen under firmanamnet Arrow Spyder med Norman Bond som ägare. From 1987 tom 1991 hade totalt ca 80 bilar/byggsatser tillverkats. Därefter har produktionen övertagits av Hillcrest

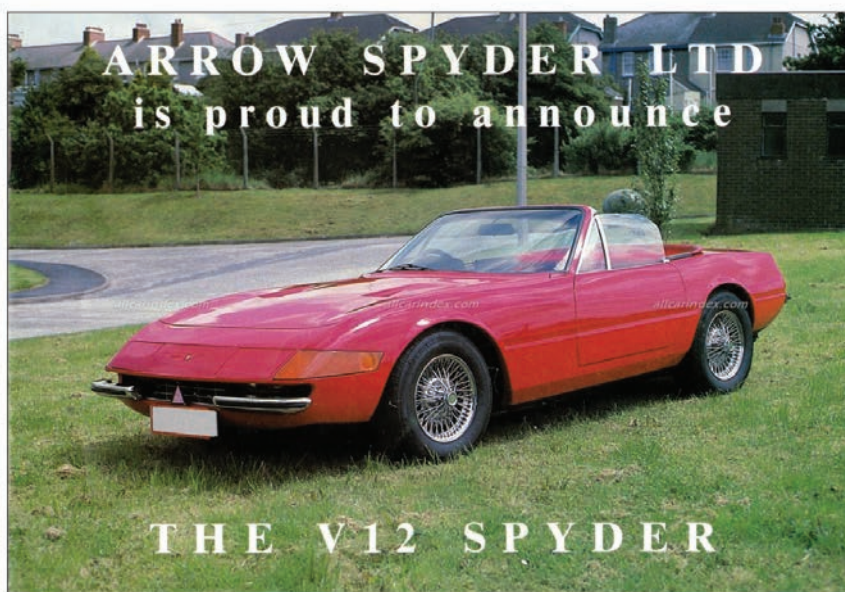
Classics (Brynmaer Gwent, Wales) och bilarna fick då namnet "Hillcrest" Modellen "Arrow" baserades på ett egentillverkat chassi. På detta monterades en glasfiberkaross design Peter Jacobs. Alternativt byggdes karossen i en blandning av glasfiber, kevlar, stål och aluminium. Motor var, oftast, en Jaguar V12. Ursprungligen fanns bara Spyder (7 st byggdes) men snare kom också en Coupé (73 st byggdes). En komplett byggsats kostade ca 20'000 GBP medan en färdig bil kostade ca 25'000 GBP.

Ca 2015 fanns två begagnade Arrow Spydery till salu i UK. Den ena av dessa var en lågmilad bil (ca 60000 km) i mycket gott skick och med all dokumentation som bjöds ut för 56,250 GBP (knappt 700,000 SEK). **LR Roadsters RAMRT - UK (Jaguar V12)**

bilar under varumärket "Ram" erbjöds. 1994 flyttade verksamheten, nu under firmanamnet Ram Automotive, till Cardiff och senare samma år till Witham. Sedan år 2000 heter företaget Realm Engineering och bedriver verksamhet i Honeybourne (nära Evesham).

Den först presenterade bilmodellen "SC" var en kopia av AC Cobra och den producerades fortfarande 2003. Chassit bestod av en rörram utvecklad av Adrian Reynard. Karossen var i glasfiberplast men from 1991 blev aluminium-karossen en option. V8-motor var standard och hittills har ca 1500 fordon tillverkats. From 1993 var det möjligt att beställa en fyrhjuldriven version, Modellen SEC var en billigare version med delar från Ford.

1985 presenterades modellen LM, som fortfarande tillverkades år 2003.



Varför inte Arrow Spyder? Men det byggdes bara 7 st! (foto Allcarindex.com)

Adrian Cocking startade 1984 företaget LR Roadsters i Chingford och både byggsatser och kompletta



En tjugisig Robin Hood (SD1) Daytona! (foto Daytona Replica Club)

Det är replica på Jaguar D-Type. I chassit från modellen SC monteras en sexcylindrig Jaguar-motor. Ca 200 bilar av LM-typ har tillverkats. Även modell SS tillverkas sedan 1988. Det är en replica på Jaguar SS, som tillverkats i ca 80 st. Även av Jaguar C-Type byggs en replica, som sedan 2003 gjorts i ca 110 ex.

Modellen RT tillverkades 1987 till 1990 i endast ca 30 ex. Som en replica på Ferrari Daytona försågs den med en något överarbetad rörram samt glasfiberkaross. V12-Motor från Jaguar var det enda erbjudna motorvalet. Trots sen produktionsstart försågs alla bilar med den tidiga

plexiglasfronten, Den var enklare att bygga och köparen slapp de ganska vanliga problemen med kärvande "pop-up"-strålkastare.

RAM RT hade två egenskaper som skilde den från alla andra Daytona replicor. Dels var karossens gjutformar tillverkade direkt från en äkta Ferrari Daytona Spyder. Det syns att vindrutans lutningsvinkel var identisk med originalet medan alla andra replicor baserades på kupéns vindruta. Den andra egenheten var en koffertlucka som var mer lik originalets konkava form, medan övriga replikor hade en nästan helt plan lucka.

Sannolikt slutade LR Roadsters tillverka RAM RT pga Ferraris jurister, som försökte stoppa all replica-tillverkning av modell Daytona.

Southern Roadcraft V12 - UK (Jaguar V12)

Southern Roadcraft startades 1984 av bröderna Ian och Brian Nichols som såg en marknad för replica-bilar med hög kvalitet men rimlig prislapp. Tack vare duktiga medarbetare byggde man upp sitt goda rykte



En RAM RT Daytona är nära originalets kaross. (foto Classic Garage.org Tyskland (till salu för ca 38'000 Euro och körd bara 16000 km!)

baserat på en lättmonterad konstruktion som gav kunden mycket för pengarna.

Företagets framgång grundades på modellen SRV8 som var en replica av AC Cobra. Den var välbyggd och många bilar ägs fortfarande av nöjda kunder. 1980-talets TV-serie Miami Vice skapade ett enormt intresse för Daytona och de astronomiska priserna på originalet från Ferrari gjorde en replica från McBurnie efterfrågad. Ian och Brian såg därför möjligheterna och kontaktade McBurnie i USA för att bli agenter i UK. En kaross skickades till Brighton men bröderna var inte imponerade av kvaliteten. De

började bygga en egen bil där endast begränsade delar av karossen från McBurnie behölls. Karossens bakre del gjordes om helt liksom hjulhuskanterna. Dörrarna ändrades så att handtag och ventilationsrutor stämde med originalet. Dessutom byggdes karossen om för att passa en Jaguar/Daimler V12 istället för McBurnies Corvette V8.

Att en replica på AC Cobra är bullrig och stötig på vägen är acceptabelt men en Daytona måste vara bekväm och möjlig att använda i alla väder med god komfort. Av chassiet krävdes goda vägegenskaper och en tillgång var att Brian Nichols jobbat för Hansen Engineering med chassikonstruktion för Formula Ford. Slutresultatet var ett stabilt rörchassi som använde renoverade komponenter från Jaguar och tom var förberett för vänsterstyrning.

Ett annat område som krävde mycket arbete var inredningen, där man i flera fall gjorde produktionsverktyg direkt från Ferraris original. Det gäller t ex värmeregylage och säten men även karossens kofångare, främre och bakre lyktglas, aluminiumfälgar samt avgasystemet. Dessa detaljer blev så bra att

senare har flera andra tillverkare använt dem på sina replicas. Vindrutan är däremot från en Triumph TR7 vilket ägaren säkert uppskattar då han får ett stenscott och måste byta rutan. Förutom lädersäten var golvmattor och suflett av hög kvalitet. Allt för att ge så hög komfort som möjligt. En SRV12 replica är visserligen ingen kopia av en Ferrari Daytona, men är såpass lik att de flesta tror det. Och prislappen är naturligtvis en bagatell jämfört med den "äkta varan"!

Med ett pris på strax under 10,000 GBP + VAT (ca 150'000 SEK) 1988 för en bil som bara behövde kompletteras med delar från en skrotad Jaguar/Daimler V12 var en SRV12 mycket

konkurrens-kraftig. Totalt sålde Southern Roadcraft mer än 100 bilar i höger- eller vänsterstyrt utförande till bl a UK, USA, Sydafrika och Australien. Om någon bil sålts till Sverige är okänt. 1991 slutade tillverkningen av SRV12 och Southern Roadcraft koncentrerade sig på SRV8 Cobra.

Mc Burnie Coachcraft - USA (Corvette)

Detta är den mest kända Daytona Replican, eftersom en Mc Burnie



Southern Roadcraft SRV12 hade inredning som Ferrari. (foto Daytona Replica Club)

förekom i TV-serien Miami Vice under lång tid. Det exemplaret var svart med kromade ekerfälgar liksom de flesta McBurnie som såldes. Bilen byggdes med chassi och drivlina från en Corvette C3. De flesta bilar är automat-växlade och nästan samtliga vänsterstyrda, Bilen överensstämde inte särskilt bra med en äkta Daytona, men blev ändå ett mycket lyckat bygge. På många bilar är inredningen delvis Corvette. En Mc Burnie känns igen då det är den enda Daytona Replica (förutom Rowley och Design Seigo) som saknar ventilationsrutor i dörrarna (som f ö är längre än originalets dörrar).

Tom McBurnie, som är bilens designer, var i slutet av 60-talet en framgångsrik tävlingsförare. Han utvecklade i slutet av 70-talet egna tävlingsbilar baserade på olika standardvagnar från både Ford och GM. Även här var han framgångsrik vilket ledde till projektet att under 80-talet bli en producera McBurnie Daytona Replica. Hur många som tillverkades är oklart, men eftersom det år 2020 finns ett antal till salu på olika amerikanska nätsajter bör det ha sålts en hel del. En svart, lågmilad McBurnie i mycket fint skick var under hösten 2020 till salu på en svensk auktion, vilket är mycket ovanligt.

Design Seigo - USA (Corvette)

De enda uppgifter jag hittat om denna Daytona Replica kommer från en annons juni 1989 (se bild). Företaget har adressen Chula Vista i Californien och uppger sig arbeta med renoveringar. Design Seigo finns endast som Spyder och kostar från 39'500 USD. Handbyggd med V8 på 300 hp vid 6000 rpm. 4 vxl automat eller 5 vxl manuell låda. Inredning av Conolly läder och försedd med "every option as standard"! 1 år eller 12000 miles garanti. Karossens (långa?) framdörrar saknar ventilationsrutor. Är det en möjligen en bil producerad från Mc Burnies eller Rowleys formverktyg eller är det bara ett liknande koncept? Det är oklart hur många bilar som tillverkats, men enligt uppgift har de flesta exporterats till Japan.

Rowley GTC - USA (Corvette)

Rowley är den modell / tillverkare av Daytona Replica som min vän

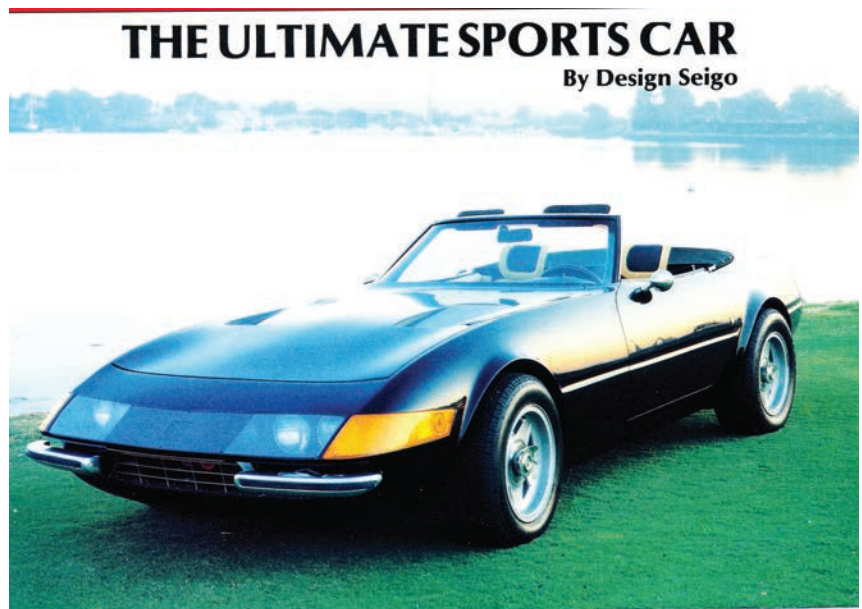


Bild på Design Seigo, men kunde varit McBurnie Daytona Replica - de är så lika!

att dörrarna saknar ventilationsrutor. Kanske fanns ett samarbete där karosdelarna gjordes i samma

renoverat klassiska Corvetter och tillverkat delar för Corvette. De har fortfarande år 2021 en omfattande



Torbjörns Rowley GTC med fyra avgaspipor som kan sjunga vackert!

Torbjörn äger och den bil du ser på de flesta bilderna i denna artikels förra del. Den är delvis lik Mc Burnie, t ex

formverktyg? Ägaren till företaget Rowley uppger på sin hemsida att företaget sedan 1963 har original-

prislista på unika delar för Daytona Replica. Allt från karosdelar till golvmattor och växelspaksknopp

finns. Faktum är att de tom har prislista på ”nya” bilar. Byggsatser kostar från 11’500 USD och en ”nyckelfärdig” bil 69’500 USD. Dvs mindre än 700’000 kr (”som hittat”) jämfört med en begagnad original Ferrari Daytona för åtminstone det tio-dubbla priset. Rowley har enligt egen uppgift totalt byggt 56 bilar och byggsatser som baseras på Corvette C3 (1968-1982). Det verkar som det ibland är ett annat företag som köper ett komplett karoskit till Rowley och sedan bygger ihop resterande (chassi, drivlina, inredning, mm) baserat på vad slutkunden önskar och har råd med.

En sådan bil provkördes juli 1988 av tidningen Kit Car på Willow Springs Raceway. Den var trimmad till strax under 500 hp och presterade som bäst ca 215 km/tim på längsta raksträckan. Det är en bra bit kvar till Ferrari Daytonas toppfart, men chassi, däck, mm var från Corvette och bilen var enligt testen förvånansvärt lättkörd, trots att banan var ojämn i några kurvor.

Torbjörn har ägt sin bil sedan 2012, men den är importerad och förregistrerad 1988 och i svensk trafik sedan 1992. Bilen är registrerad som en Chevrolet Corvette 1974 års modell, är obetydligt körd och i mycket fint skick. Jag har inte provåkt men även på nära håll ser bilen påfallande välbyggd ut. Karossen har bra passform (minst lika bra som Corvette original - om nu det är rätt nivå att jämföra med) och inredningen och stolarna är snyggt sydda och liknar original Ferrari. Torbjörn har kommit över en del Ferrari originaldekaleringar som ger rätt stil åt karossen. Ventilåporna har mönsterfrästs ”Daytona” och lackats i typisk Ferrari-stil med krymplack. Lättmetallfälgarna liknar original Chromodora. Förutom att det syns och hörs att Rowley har en V8-motor istället för en V12, krävs faktiskt en del kunskap för att inse att detta är en Daytona Replica.

Daytona Replica - förnuftig bil!



Torbjörn har försett sin Rowley GTC med mönsterfrästa ventilåporna.

Originalen till Daytona (Ferrari 365 GTB/4 eller GTS/4) anses av många som en av 70-talets vackraste bilar och det är nu (år 2021) en av de dyraste Ferrari som går att köpa begagnad. Redan 1989 kunde man i USA begära bortåt 20 miljoner kr för ett mycket välvårdat exemplar av Daytona Spyder. Kanske ovanligt dyrt då men att år 2021 hitta en bra begagnad GTB/4 under 5 miljoner kr är svårt. En Daytona Replica däremot (oavsett fabrikat) kan du i bästa fall fynda för några hundra tusen kr i vettigt skick - alltså bara några procent av originalens prislapp! De flesta människor kommer att beundra den och kanske tom tro att det är en riktig Ferrari! Och oavsett vilken replica du väljer kommer service och reservdelar sannolikt att kosta mindre än till en original Ferrari.! Visst låter det förnuftigt med en replica? Och ändå envisas vi bilentusiaster med att vilja ha originalet - men då gäller det att ha välfyllt bankkonto!

Daytona Replica Club - liten klubb med stora ambitioner

Klubben har funnits sedan 1994 och hette från början Arrow Owners Club. Vid 10-årsjubileet 11 september 2004 vid engelska Woddesdon Manor deltog 12 bilar. Förutom från England kom ägare och besättningar från Tyskland, Finland, Schweiz och USA.

År 2016 hade klubben mer än 30 medlemmar spridda över världen. Ett mål är att dokumentera alla kända exemplar av Daytona Replica i klubbens databas - oavsett tillverkare (eller rent av hembygge - sådana finns). Det har uppskattningsvis byggts totalt 400-500 Daytona replicor, så klubben har potential att växa. En ovanlig service är att klubben köpt in två kompletta bilar (en Coupe och en Spyder tillverkade av EG Autocraft) med lösa paneler för att kunna gjuta av (i glasfiberplast) de karosdelar medlemmarna eventuellt behöver. För att bli medlem i klubben räcker det med ett stort intresse för dessa bilar. En del informationen i denna artikel har hämtats från klubbens hemsida. Men oavsett hur imponerande både Ferrari Daytona och Daytona Replica är har jag kommit till följande slutsats: ”Better be poor with SD1 than bankrupt with Ferrari!”

Sammanställt av Bengt Alfredsson



Rover P5, en klassiskt vacker bil. A true Gentleman`s Club on Wheels.

Bara ett fel, jag äger ingen och en P5/P5b i riktigt bra skick kostar multum.

Rover p5 tillverkades även i få mycket snygga exemplar som Convertible av FLM-Panelcraft i London men då i 2 dörrars version. Graber från Schweiz gjorde även de



Bilden av Andrew Bone från Nec Classic Show november 2012.



Bilden från **RetroRides**, okänd fotograf.



gjordes förändringarna inför en filminspelning som dock aldrig blev av.



någon eller några P5 Convertibles.

En vacker bil är det många som vill kustomisera på olika vis, tex. som nedanstående bilder visar i en annons ur **Car and Classic UK 2020**.

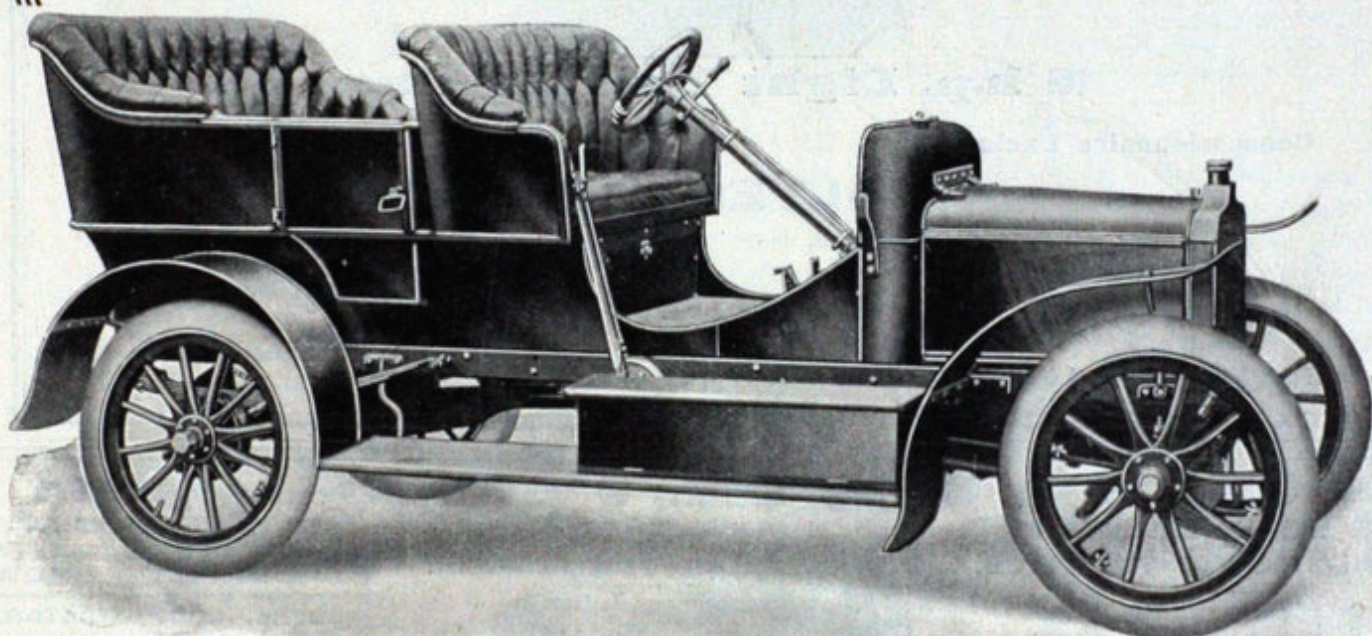
Resultatet är stilmässigt avskalat rätt snyggt, eller hur. Enligt annonsen



Björn W

~THE~

10-12 h.p. FOUR CYLINDER ROVER CAR.



PRICE WITH SIDE ENTRANCE BODY **£300.**
as illustrated,

Compare this Car with any other Car on the Market.

The ROVER CO., Ltd., Meteor Works, Coventry.

DUBLIN—23 Westmoreland Street.	Wayte Bros., 11 & 12 Lemon Street (Off Grafton Street).	
LONDON—19 Holborn Viaduct, E.C.	CROYDON—9a George Street.	
.. Garage—3, 4, & 5 Harpur Mews,	MANCHESTER—7 St. Mary's Gate	LEEDS—Guildford Street.
Theobald's Road, W.C.	LIVERPOOL—35 Bold Street.	BIRMINGHAM—Victoria Square.
.. STRATFORD, E., 339 High	NEWCASTLE-ON-TYNE—	CARDIFF—9 Working Street.
Street.	116 Northumberland Street.	
	BELFAST—81 King Street.	

CATALOGUE No. 2 FREE ON APPLICATION.

MENTION THE "MOTOR NEWS" WHEN WRITING.

ROVER LIGHT SIX 2 LITER, 1929 RENOVERAS

För cirka 30 år sedan...
1991 då jag i en mörk lada med ficklampa försökte granska en Rover P3, blev det starten för mitt liv med Rover. Jo, jag var den stollen som bjöd 25 tusen för bilen långt inne i den skumma ladan.

Väl hemkommen till Kullavik med den inköpta Rovern på en lånad trailer blev det dags att granska ”fyndet” noggrannare och rätt snart förstod jag att det var dags att, dels få kunskap, dels lura ut var jag kunde finna delar. Jag fann en person i Borås som sålde ett begränsat sortiment med Roverprylar, men var finna kunskapen. Vid denna tidpunkt hade jag gått med i Motorhistoriska Sällskapet och jag vände mig till deras kansli i Stockholm för hjälp. Sedan sviker minnet lite och jag minns inte om MHS tipsade mig, men troligen var det så jag fick höra talas om Bengt Karlsson i Söråker utanför Timrå. Han hade och har några Roverbilar och dessutom en verkstadsrörelse. Jag kontaktade Bengt och fick bland annat veta att han skulle till England för att handla Roverdelar hos Mike Couldry i Nottingham. och planerade också att köpa ett renoveringsobjekt i delar, för att ta hem på trailer. Bengt erbjöd sig vänligt nog att ta med delar från Mike Couldry, även till mig och lät mig också få köpa några tröskelplåtar till min bil. På det viset blev Bengt min första kontakt med Roverfolket.

Så varför denna artikel. Jo jag hade läst en del om Clarence T Weyman och hans konstruktion av lätta karosser och började i höstas fundera på hur det gått för Bengt och renoveringsobjektet. Jag förstod att han troligen hade den tidigaste Rovern i Roverklubben, nämligen en 1929 års Rover P1, Light Six med 6 cyl. motor och något så ovanligt som en Weyman kaross. Mer om den kommer nedan.

Jag kontaktade Bengt för en tid sedan för att få lite mer information om hur det gått med hans bil, men förstod att det som vanligt kommit mycket emellan till exempel livet och andra renoveringar och att Bengt bil fortfarande var under renovering. Hur som så har karossen byggts upp igen med hjälp av en firma i Örebro och Bengt har även hunnit med att



1929 Weyman från sidan.

renovera chassi och motorn till Rovern.

Motorn är konstruerad på uppdrag av Rover som värvat ingenjören Peter Poppe (äkta Norrman) från Hillman och inte alls släkt med vår

svenske Nils Poppe. Nils hette egentligen Jönsson men fick artistnamnet Poppe och på ålderns höst fick han även rätt att byta efternamn till Poppe.

Tillbaka till Peter Poppe som på 20 talet konstruerat en mycket avancerad 4 cylindrig motor med överliggande kamaxel för Rover. Motorn var kanske bra men gillades inte av Rovers kunder som tyckte den

slamrade en hel del och markerade revir genom oljeläckage, inte så premium precis. Spencer Wilks som rekryterats till Rover var med och beslutade att Peter Poppe skulle konstruera en mer traditionell 6



Motorn 1929



Pågående montering

Sverige men kolvarna som Bengt köpt behövde bearbetas i England. Efter en färd till södra England, Dovertrakten, kunde Bengt lämna kolvarna för modifiering. Vev- och ramlager fanns att tillgå i England. Mycket annat smått och gott fick också beställas från England.

En tid senare blev det en ny tur till södra England för att hämta de justerade kolvarna som vid hemkomsten visade sig passa perfekt.

Som synes är motorn en rak toppventilsmotor med 6 cyl. Effekten är på 45 bhp. vid 3600 varv. Vevhus och svänghjulskåpa är i lättmetallgods. Förgasare med insug på ena sidan och avgaslimpa på andra sidan av motorn. Motorn är fortfarande under montering och i avvaktan på färdigställande av chassi och kaross så pryder den sin plats på garagegolvet.

Ramen är renoverad av Bengt och

karossen i trä uppbyggd med hjälp av ett företag i Örebro.

Lägg märke till att bladfjädrarna är inpackade i läderpåsar som på Rolls Royce med flera. På min Rover P3 så är bakfjädrarna lindade i infettad



Front

säckväv och sedan lindade i breda gummiband.

Stötdämparna är av friktionstyp och ser ut att vara av André Hartfords konstruktion, med möjlighet att justera friktionen.

Det helt enastående arbetet med att klä karossen och sömnad av inredning och säten har utförts av Bengts son Dennis som utbildad sig till tapetsör. Dennis har även skapat bagageutrymmet med specialbyggda väskor och tillhörande verktygsfack.

Fotsteg är tillverkade av limmad ek och fotsteget på vänster sida rymmer även en batterilåda. Förnicklingen av kylare, ja det är förnickling inte krom och med det välkända tillbehöret, Vikingen. Brandväggen är i aluminium.

Kaross stommen är uppbyggd av ask och täckt med. Läder. Som isolering mellan yttertak och innertak, dörrkarmar mm. har använts vindlace och ljudisoleringsfilt för att få så lite vind- och vägbrus som möjligt. Stol- och baksätes ramar är renoverade av Bengt och skinnsömnaden utförd av Dennis.

Lackering i många lager är utförd i Cellulosalack och gjord av proffslackerare i en lokal intill Bengts



Koffert

verkstad.

Sedan Bengt under pandemiåret 2020 sålt sin bilverkstad, och flyttat sina klassiska bilar till ett stort garage under sin bostad, finns det nu mer tid att färdigställa den vackra Rovern 1929.

I pipeline finns även en Rover P3



Instrumentbrädan, ni ser liggandes i framstolarna är vackert tillverkad av en skicklig möbelsnickare på Özel i Estland.

som skall ut på vägarna så småningom. Motorn är färdigrenoverad och så även lackeringen. Stolarna är också renoverade.

Bilderna nedan påminner mig om min egen renoveringssituation av Rover P3 för cirka 12 år sedan.

Så tillbaka till Clarence T Weyman och hans textil och träkarosser. Jag hittade en patentansökan från 1923 där konstruktionen visades. Ju mer jag studerade den desto mer blev jag förundrad över hur saker uppfinns, glöms bort och sedan i nutid börjar att användas igen. Clarence T Weyman var en USA född aviatör som kom på att samma konstruktion man använde i duk klädda flygplan, kunde användas i bilar. Ja träkarosser fanns ju förstas redan länge men dom knarrade och gnisslade förfärligt och hade en tendens att ruttna i sammanfogningarna trots valet av

Ask och Oregon Pine som virke. Så vad var det speciella med Weymans karosser, som faktiskt under 1920- och en bit in på 30 talet, användes på licens från Weyman av många lyxbilstillverkare och även av Rover. Till och med i busskarosser ända fram till 1950 talet.

När jag grottat ner mig en stund i patentritningarna fick jag en aha upplevelse av att Weyman använde plåt och metallbeslag, ungefär som när jag och många med mig, använder byggeslag till takstolar och terrasser med mera. Skillnaden är att Weymans patent visar på ett litet 2mm avstånd mellan alla träkomponenter. Det har jag också ibland, fast jag inte

fattat att det är bra.

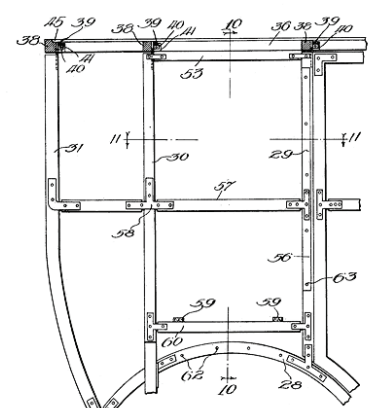
Vitsen är en flexibel kaross samt att gnissel och knirkande försvinner och att ändträ aldrig möter trä. Bra för att undvika röta. Kanske något att tänka på vid nästa terrassbygge.

Karosserna täcktes av läder, Pegamoid (konstläder) eller textil som var rötbehandlat, ofta i flera lager och sedan målade, vanligen i en matt färg. Mellan läder/tyglagren kunde man ha ull som isolering. Resultatet blev en lätt, tyst, skrammel- och dragfri kaross med bästa komfort i alla väder. Dessutom lätt att underhålla och rengöra. Och lätt att reparera vid skador. Allt detta enligt reklamen förstås. Mycket praktiskt med dåtidens klena motorer. För renoverare av klass finns dessa textilier faktiskt fortfarande att köpa i Indien och för riktiga nördar, specialtillverkade i England. Vi vanliga renoverare nöjer oss med läder, konstläder eller vinyl.

Tror inte att jag skulle vilja krocka med en av dessa bilar, blir nog mest plockepinn kvar efter en kollision eller avåkning. Under 30 talet försvann de flesta karosserna byggda efter Weymans patent, de var nog inte så perfekta som det framstod i reklambroschyrerna. Och kustombyggda lyxbilar blev mer sällsynta efter börskraschen på 30 talet. Dessutom lärde sig bilfabrikanterna att pressa större plåtar i stål och aluminium, man kunde på det viset



Inredning



Bilden från patent; US 1927-12-20US241416A. Patentansökan var redan 1922.

uppnå stabila karosser utan Weymanns patent och dess nackdelar. Fast vi fick ju rostproblem i stället för röta.

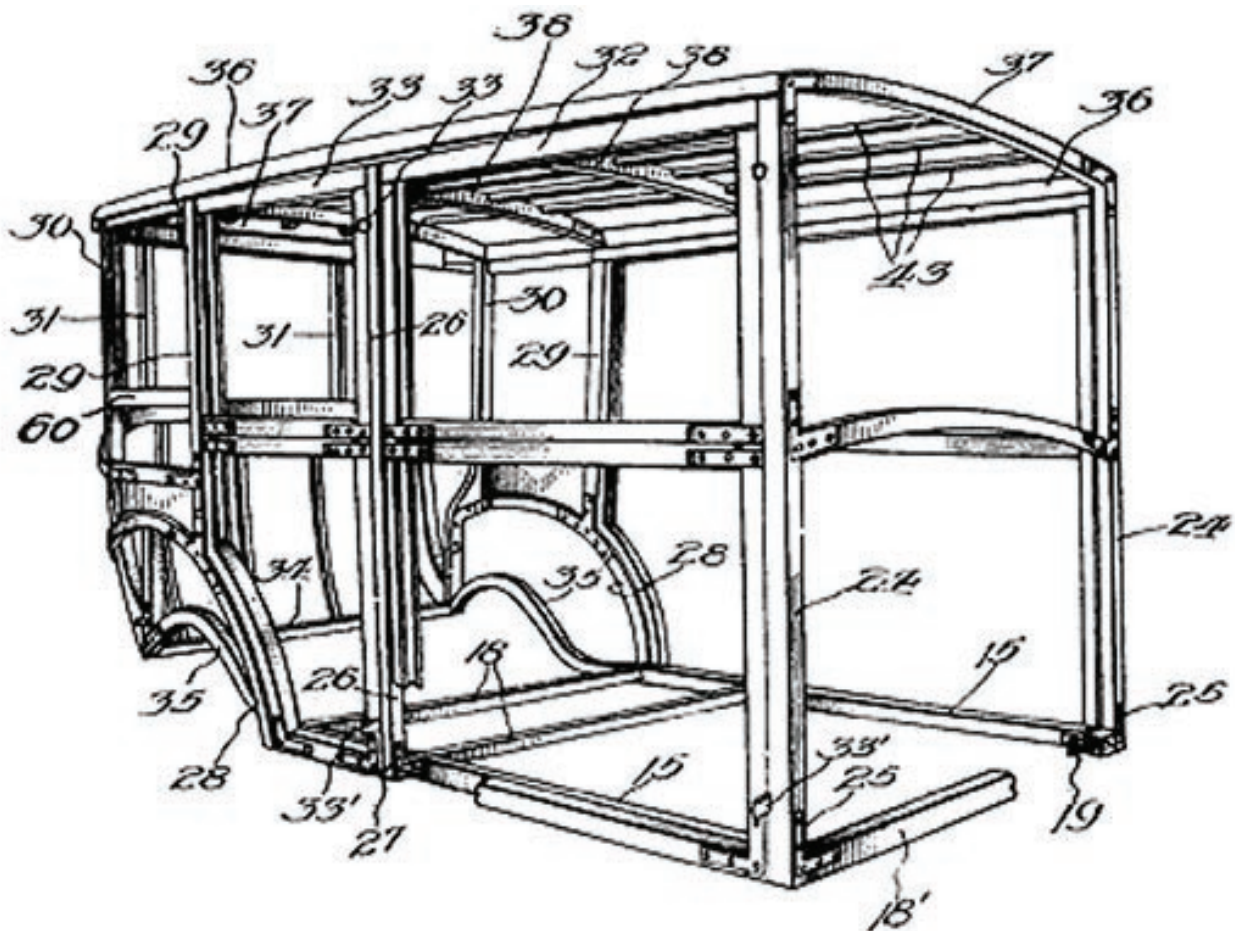
Weymanns lätta karosser byggdes främst under perioden 1922-1931. Samt till bussar i England ända fram till mitten av 50 talet.

Slutligen hoppas jag att Bengt snart skall få mer tid, att göra sin bil

färdig och att han och familjen får njuta av många tysta och skrammel-fria färder i en historisk Rover. Tänk om vi kunde få se den bilen på vägar även i Mellansverige, eller på Tjolöholm Classic Car Show, det vore väl fantastiskt.

Vid pennan Björn Wennerberg med hjälp av Bengt Karlssons berättelse och hans bilder av renoveringen. Renoveringen påbörjades 1991

Foton; Dennis Karlsson



Framework. Bilden från patent; US 1927-12-20US241416A. Patentansökan var redan 1922.

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

Några Rovers , och lite annat, som passerat under årens lopp.

Ibland händer något speciellt och man påminns om tider som varit, om människor och bilar som kommit i ens

rare Ulf Harryson fick snart kontakt. Peter rattade då en grå Rover 2000. Söndag morron den 14 september

växlade Rover över till Steelpanels vilket Per kan intyga. Åtminstone när det gäller bakluckans tyngd. Efter



väg under åren. Om annonser som dykt upp, biltittar resor som ofta utvecklats till bilköparresor. En sådan händelse, som gjorde att jag stannade upp och tänkte tillbaka, var Per Hahns artikel i Roverbladet Nr.121 där Pers nyanskaffade Rover110, EFS 843, figurerar.

Då på 1980-talet, då vare sig Blocket eller facebook med sina säljgrupper var uppfunna ,var det pappers-tidningar som gällde. DN hade annonser på veteraner liksom Göteborgsposten. Säkert många som minns. Mitt bilintresse hade styrts över mot äldre fordon mycket beroende på bildandet av Karlskoga Motorveteraner år 1982. Göteborgspostens köptes varje söndag morgon av en morgonpigga tidningspojke, och där kunde det ibland finnas något av intresse.

Så en söndag i början på september 1986 stannade blicken till. ”Rover 110. Extravit skinnklädsel” och ett telefonnummer på Orust nånstans. Mitt intresse för det engelska hade stegrats mycket på grund av att Peter Wingren , Roverman sen länge, fått en prästjänst här i fotbollsköpingen Degerfors. Jag och ortens bilskollä-

1986 bar det iväg mot Orust och Svanesund i Ulfs 740. Vi hade gjort upp att om bilen var fin var det Ulf som hade första thing. Den ”Extra vita skinnklädseln” som det stod i annonsen förbryllade oss men snart skulle vi få veta för nu var vi ombord på Svanesundsfärjan. Utan både GPS och mobiltelefon men med en hederlig bilkarta var vi snart på rätt adress. Och där stod den Rover110, EFS 843. En mörkgrön skönhet med fabriksmonterad taklucka och en specialsydd överdragsklädsel i vitt fårskinn.

Direktör Torild Hammar tog emot och berättade om bilen. ”Hämtade ofta affärskunder och skinnklädsel kan ju vara både väl kall och för varm. Överdraget blev lösningen. Numera blir det mest turer till golfbanan med Rovern.” Vi var inte de första som tittat på bilen men vi hade läst på om P4,an och förmedlade våra kunskaper vilket imponerade på Torild som, vad vi förstod, inte ville sälja till vem som helst. ”Ni är ju riktiga Rover experter” var betyget vi fick. Vi kom dock med en osanning då vi påstod att alla P4,or har huv, dörrar och baklucka i Birmabright alloy . Vilket inte gäller för Rover 95 och 110. I början på 1963

sedvanlig provkörning blev vi inbjudna till förtäring i sjöstugan där också förhandlingar följde och köpehandlingarna så småningom undertecknades av Ulf och Torild. I skarp kontrast till användandet av motorhuvar i snålblåst som skrivpulpet. Men då var det en SAAB det gällde i och försig... Denna bilköparresa skulle följas av fler men ingen kan jämföras med denna. Helt fantastiskt.

En del av Roverns senare öden och Hammars företag har ju Per skrivet om i Roverbladet nr.121 Mer kommer nog gissar jag..

För min del blev det att fortsätta hålla sig ajour med veteranutbudet.



På vårkanten dök det upp en Rover igen. Denna gång en P5,3litre Mk2 1964, EFS406, i Jönköpingstrakten.

Den bilen behöll jag några år men blev aldrig riktigt kompis med den. När en vit Volvo 164 utannonserades i Wermlands tidningen fick den vandra vidare. P5,an verkar förövrigt ha lämnat landet. Volvon var en vit export modell, automat med röd skinnklädsel. Att jag så småningom sålde den kommer jag för alltid att ångra trots det ”främmande” fabriket.

Sedan passerade en Leyland Princess och en Triumph 2000, vilken senare blev servicebil åt CNC-maskin och Engelskbilspecialisten Perolov Törnqvist .Den rullade 40000 mil innan den kroknade. Imponerande.

En 2200TC , CSY 362 hittade Ulf och jag i Nyköping. Ett mycket fint ex.



som sen Peter tog över. Min fru Gunnel blev nästa ägare innan Anders Palmkvist, P3, P4 expert m.m blev ny ägare. Anders som inte ont anande åkte dit för fortkörning. Se Rover bladet nr.84. Den har haft ett antal ägare efter Anders . På tal om fina P6,or jag stött på är Jan Wiréns 3500, 1975a något alldeles extra inte minst maskinellt. Nu såld till annan P6-specialist.

Efter några år med en SD1, 1978 , har jag numera förmånen ,att vid vackert väder, få låna frugans Midnight blue Rover75 2,5 Litre ,-99,a Var vi hittade den..., ja det är en helt annan historia.



Thomas Blomgren

BEYOND THE POND



In Britain, we have been mourning the recent death of the Queen's consort, Prince Philip, Duke of Edinburgh. As an anti-monarchist, I did not take much interest in his life or death (beyond once being some-

what startled in the Marylebone area of central London when the prince leapt from a Range Rover right in front of me and walked briskly into a very exclusive clinic). However, one aspect of his ceremonial funeral did catch my

eye: his wish to be taken to his grave on a specially converted Land Rover Defender.

Prince Philip is reported to have had what we call 'a good war' and, during World War II, many American Jeeps found their way to the UK. Jeeps are thought to have influenced Maurice Wilks when he designed the first Land Rover. After the war, there was a shortage of steel in Britain but aluminium was comparatively plentiful. So, the Land Rover's body was made of this material, something which may account for the high percentage of Land Rovers ever built still being on the road – up to 75% by some estimates.

Over the 67 year production run of the vehicle, the nomenclature developed. In the 1980s, the model names Land Rover 90 and Land Rover 110 came in (to distinguish the different wheelbase lengths). In 1991, the model name Defender was introduced to avoid confusion with the recently launched Land Rover



Funeral Land Rover



Discovery.

Of course, the off-road capability of the Defender is legendary. This was amply demonstrated by my (other)



friend Andrew and his 1991 Defender 90 200 TDi. Although his main passion is for nineties and noughties Mercedes Benz cars, he certainly exploited the attributes of his Defender, having plenty of adventures, usually involving excess water or



mud in a forest somewhere.

Eventually over 2 million Defenders were sold worldwide before production finally ended on 29 January 2016. By this time the model was made by Jaguar Land Rover, now owned by Tata Motors. However, sales success in the early years benefitted the Rover Company and brought in sufficient funds that the company was able to invest in the development of a brand new car to succeed the Rover P4. Thus, Maurice Wilks was able to oversee the development and launch of the Rover P6.

So, when out and about in our beloved Ava, I always like to offer a wave of acknowledgement to Defender drivers. Without the original Land Rover, we – and so many others



- may never have enjoyed the pleasure of owning and driving a Rover P6!

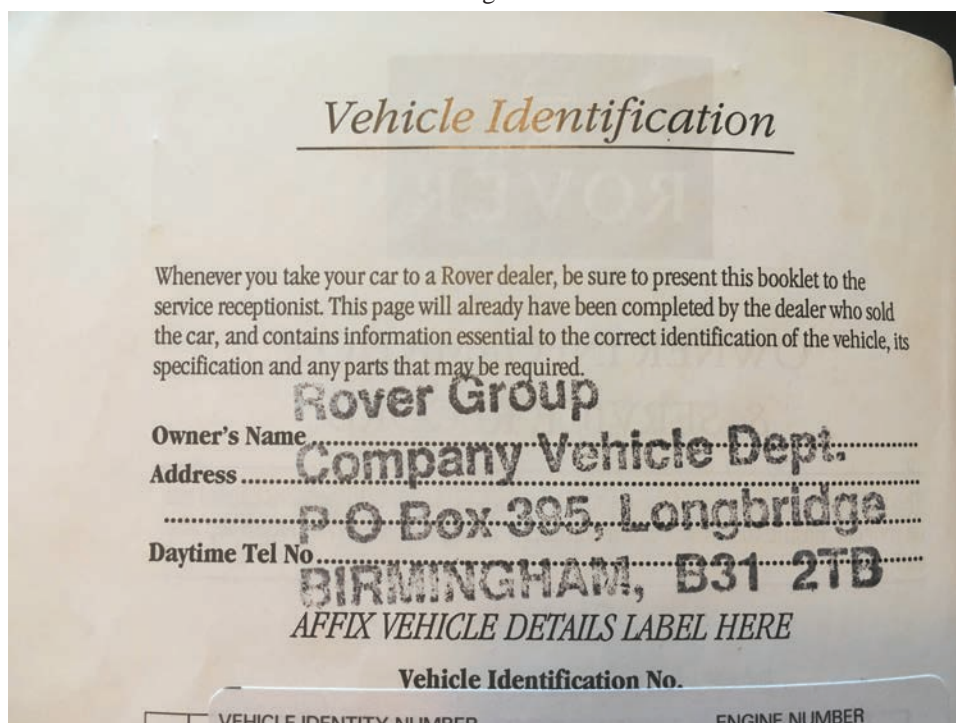


Richard

Besjälad av Rover Sterling



Hämtning i ladan.



Första ägare

I mars tog jag fram min Rover 827 Sterling som stått still i en lada i drygt två år. Jag blev ägare för andra gången, förra året, för denna Rover.

Efter att ha varit hos Steve och English Car Care för en rejäl omgång smörjning mm så började jag fundera lite. Bilen har en historia där första ägare var Rover själva.

Jag skickade en fråga till Rover 800 klubben i England om min Rover 827

Sterling. Rover 800 klubben fick bilens engelska registreringsnummer. Det svar jag fick var att bilen varit registrerad i Canley, Coventry, dvs Rovers huvudkontor. Samma dag som min



Högerstyre

bil registrerades så har ca 300 ytterligare Rover 800 registrerats.

Rover 800 användes av de högsta cheferna i 9 månader och sedan sändes de genom återförsäljarnätverket för försäljning. Ett antal ledande befattningshavare nära pensionen köpte sina senaste företagsbilar till ett förmånligt pris. I ett par fall fick högre chefer de senaste Rover 800 som pensionspresent, det berodde bara på hur högt upp på den verkställande stegen du var. Även anställda kunde göra detta genom Employee Car Scheme.

I Europa kör vi mestadels vänstertrafik. Det finns lite olika uppfattningar om höger eller vänstertrafik. Nu när nästa val närmar sig så är det väl högerstyre som vi hoppas på?

Med tanke på hur Skolverket och utbildningsministern har använt statistik så kan man väl göra på samma sätt med trafiken. Om man bortser från alla statistiska uppgifter kring vänstertrafik och jämför med högertrafik så framgår att vi borde återgå till vänstertrafik då det inte blir några trafikolyckor eller andra trafikbrott rent statistiskt.

Så om något parti vid nästa val förslår återgång till vänstertrafik och högerstyre så får jag nog överväga detta när det är dags att rösta.

Anders

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.

Stående träffar



Bild Tomas Eckered

Mälardalen, första onsdagen varje månad träffas vi kl 1800 på Danners 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, Flöjelbergsgatan 20A. Vi träffas kl 1830 och avfärd kl 1900. Maj till sep.

Skåne

Första söndagen i månaden träffas vi för en kaffetur med picknick. För mer information kontakta Anders Palmkvist Tel 0416-199 55



Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till Roverklubben

- 1830 Max Hertzberg Helsingborg
- 1831 Äke Karlsson Örebro
- 1832 Hans Ivarsson Lomma
- 1833 Tommy Svensson Åkersberga
- 1834 Staffan Albinsson Långås
- 1835 Mats Laurén Hägersten
- 1836 Lennart Ohlén Ockelbo
- 1837 Thomas Wigert Stockholm
- 1838 Rolf Sporrang Hunnebostrand
- 1839 Mikael Lundgren Falköping
- 1840 Per Fogelberg Forshaga
- 1841 Stig Bergman Norberg
- 1842 Mats Byström Enskededalen



Rover 200 twin Turbo

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 nyckel-

skalet 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 funktionsprovingen 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 besiktningssprotokoll?

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 besiktningssprotokoll, dock ingen ny ansökan. Du gör precis som du gjorde när du tecknade försäkringen, kontaktar en besiktningssman 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

Medlemsavgift 2021

Ärade medlemmar. Glöm inte att komma ihåg att betala medlemsavgiften för år 2021. Harmonin för alla blir bättre om du betalar din medlemsavgift i tid.

Service för din Rover

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





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

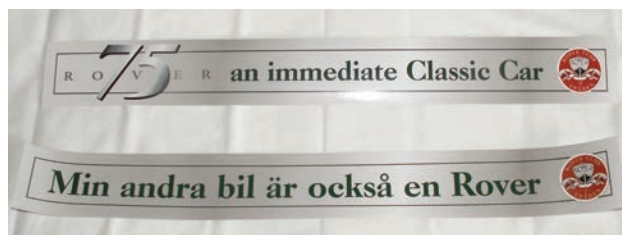
Postadress Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd, e-post
roverclubshop@yahoo.se
och beställ det du önskar.

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	25 kr
Samma som ovan men mindre, tänkt för nummerplåtshållaren bak	20 kr
Bakrutedekal för medlem med mer än en Rover	25 kr



Nyckelring, RCOS	20 kr
Roverklubbens vagnmärke i emalj inklusive fästsruvar.	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
----------------------	-------



Dior New Look 1947-1949

