

ROVERBLADET

Nummer 121 (Våren 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
Segeerindsgatan 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 Börjeson
Segeerindsgatan 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
Segeerindsgatan 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

Segeerindsgatan 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

Det är andra gången jag skriver den här rutan som vice ordförande och jag måste tyvärr meddela att vår klubbkamrat och ordförande Bert Rudal har gått bort. Det hände den åttonde januari i sviterna efter långvarig Covid 19.

Minnesord från klubben finns på annan plats i detta Roverblad. Vi saknar Bert men framförallt sörjs han av sin fru Eva och dotter Helena.

Nu har vi summerat år 2020 och kan se fram mot 2021, som vi alla hoppas blir ett mycket bättre år. Mycket blir annorlunda men en del kanske tom blir bättre. Året innebär ett jubileum - Rover Club of Sweden blir 35 år! Vi återkommer i ett senare Roverblad om ev firande.

Vi som har äldre fordon som hobby skall också vara tacksamma att MHRF

hela tiden bevakar regler och lagstiftning och för vår talan - även då det gäller EU-regler. En del av vår klubbs medlemsavgift går till MHRF och det är väl satsade pengar!

Då allt blir ljusare ökar energin. Det har tom blivit några timmar i garaget med min Rover 2000 årsmodell 1966, med målet att få den besiktigad innan hösten. Inomhus i värmen njuter vi också av utflyktsplanering inför vår och sommar. Det blir nog mest endagsturer på max ca 40 mil med Rover 75 eller SD1. Längre resor får avvakta tills pandemi-läget förbättrats.



Roverklubbens årsmöte 14-16 maj känns osäkert just nu. Håll dig uppdaterad med klubbens hemsida och Roverbladet om ev tid och plats. Och håll dig frisk - det är det viktigaste!

Vice ordförande Bengt

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 kontakter 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

Redaktionen informerar

Det är så att er vice ordförande också är redaktör för detta Roverblad. Jag sitter på två stolar samtidigt!

Detta med en redaktör för varje utgåva är nytt för Roverklubben men används med framgång av andra klubbar. Bakgrunden är att det går åt många timmar att få ihop material till ett nummer - nu har var och en av oss fyra redaktörer ett helt år på oss att förbereda oss inför nästa utgåva. Av praktiska skäl kommer själva "layouten" att skötas av samma personer för samtliga nr och manusstopp blir därför lite tidigare, from nr 122 (se nedan).

För att lätt få kontakt med oss har vi nu en gemensam epostadress: roverbladet@roverklubben.se. Du behöver inte hålla rätt på vem som gör vad - alla redaktörer får samma information när du mejlar in material.

Du är lika välkommen med kul foton, tekniska erfarenheter, resehistorier, annonser, etc - kort eller långt! Som Rikke skrev i förra numret "det är vi medlemmar som skapar tidningen tillsammans". Tycker du att för mycket i detta nr är signerat Bengt?

Det kan bero på att jag saknat just ditt material, men skicka det gärna idag - alla redaktörer tackar på förhand! Redaktör Bengt

Till detta Roverblad har nedanstående medlemmar bidragit med material:

Per Hahn, Richard Segall-Jones, Bengt Alfredsson och Anders Albihn

Manusstopp

Nr 122 15 april ute i juni

Nr 123 15 juli ute i september

Nr 124 15 oktober ute i december

Nr 125 15 januari ute i mars

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 ...



I detta nummer:

Minnesord om Bert	4
Kallelse till årsmöte	6
Rover P2 Tourer Utflykter i Herriot Country	8
Rover 110 Nordkoreanska propaganda sändningar	10
Bil och Bulle Uppland Juli tom september	12
Haynes verkstadshandbok På väg att försvinna	18
Poor mans Ferrari Brittisk, italiensk och amerikansk	19
Beyond the Pond En krönika från England	21
Gammal är äldst Rover 8HP i Norge	22
Hjälpstart	23
Diverseavdelningen Köp och sälj, träffar, klubbshop m.m.	24
MHRF information	26
Klubbshopp	27

Omslaget föreställer:

Bert

BERT

Att Bert gått bort är överkligt. Att skriva minnesord över Bert är ännu mer överkligt och det är svårt att i en text göra Bert rättvisa.

Jag pratade med Bert i december och körde ner hans Rover 75 till service hos Steve. I samtalet med Bert så var det tydligt att det fanns hopp

någonsin ägt var den Rover 25 från 2003 som gjorde att han blev medlem i Roverklubben.

Jag följde med Bert och Eva när de skulle byta ut sin Rover 25 som bruksbil. Bert köpte en Rover 75 i Linköping. Bert visste vad han ville ha. Han sparade sin Rover 25 till

andra att känna sig välkomnade och sedda.

Bert kunde prata om allt och han var påläst. Bert var nyfiken på samhällsfrågor och politik. Han var även nyfiken på mitt arbete inom socialtjänsten och ställde bra och pålästa frågor. Bert kunde återkomma med frågor även om



Bert i samspråk med Kent i Alingsås folkpark

om att världen skulle återgå till det normala.

Bert var en stor del i att jag trivdes i Roverklubben. Oavsett om vi träffades på Tjolöholm, åkte till Gavnö, Roverklubbens årsmöte eller i något av GMHKs arrangemang var Bert alltid glad och spred glädje.

När vi pratade om bilar i allmänhet och om Rover i synnerhet så berättade Bert att Rover P4 var hans drömbil. Han hade även varit inne på att skaffa en Rover P6 med V8a men det var P4an som var hans drömbil. Berts P4a var väldigt välhållen och han hade en passion för bilen. Fast Bert berättade att den bästa bil han

Helena om hon ville ta över den. Efter något år så köpte jag istället hans Rover 25 för att jag skulle övningsköra med min syster. Bert blev glad när min syster tagit körkort och övningskört med hans gamla Rover 25.

När jag köpte min andra Rover 75 följde Bert med och fick köra sin gamla Rover 25 hem till Göteborg vilket jag vet att han tyckte var kul.

Jag träffade Bert första gången 2009 och vi bodde i samma stad så träffarna på Roverpuben och bilträffar gjorde att vi lärde känna varandra väldigt väl. Bert bjöd på sig själv och hade en unik förmåga att få

något vi samtalat om för länge sedan.

I många samtal återkom Bert i till sin fru Eva och dotter Helena. Bert var stolt över att Helena hade studerat och hade lärt sig andra språk flytande.

Min fru och jag följde begravningen digitalt, det var svårt att inte kunna närvara. Vi lyssnade på Helenas tal vid begravningen och kunde känna den stora förlust som Eva och Helena drabbats av.

Alla tankar går till Eva och Helena.

Vila i frid Bert.

Anders Albihn

BENZ. BMW.

LANCIA.

ROMEO.

Six good reasons why you should own a Rover.



People who really know cars consider these among the finest in Europe. Each of them has something outstanding to recommend it. Performance or road holding or comfort or quietness or ruggedness.

Here is also one of the finest cars in its class. The Rover. Built into it are all the qualities we mention above. Plus.

An example: The British Automobile Association awarded Rover a gold medal for "Inherent Safety in Design". It's the only car that has ever been awarded this medal. No production car is more carefully made. To assure perfection, every Rover is test driven on our own track until we're

completely satisfied. That's why the Rover was also chosen by world-famous car magazines as "car of the year" in North America, Europe and in Australasia.

If you've been tempted by one of the six great cars listed above, you'll really appreciate the qualities of the Rover, one of the world's most advanced motor cars.

For more information see your local distributor. Or write to The Rover Company Ltd., Solihull, Warwickshire, England.



Inbjudan till årsmöte 2021

Klubbens medlemmar kallas härmed till årsmöte den 19 juni, 2021.



På grund av pandemin kommer årsmötet att hållas ”per capsulam” - dvs med utsända skriftliga röstsedlar. Inget fysiskt årsmöte kommer att hållas, men vi hoppas att du som medlem ändå vill delta aktivt före årsmötet. Detta är en chans att påverka klubbens framtid!

Det går till så här:

Kallelse (enligt ovan) i detta Roverblad (nr 121) till medlemmar som betalat årsavgiften.

- Senast den 30 april skall du som medlem e-posta eller skriva till styrelsens Gunnar Björkenor (kontaktuppgifter finns på sidan 2 i Roverbladet) och meddela om du vill lämna din röst via e-post eller via vanlig post.
- Senast den 15 maj får de medlemmar som kontaktat Gunnar, via epost eller vanlig post, dels sedvanliga årsmöteshandlingar dels en röstsedel utformad som ett stämmoprotokoll med förslag till beslut under varje beslutspunkt.
- Under varje beslutspunkt kryssar du för ett av alternativen Bifaller, Avslår eller Avstår
- Senast den 31 maj skall du som vill rösta skicka din röstsedel till styrelsens Gunnar Björkenor, med epost eller vanlig post.
- Styrelsen, revisorer och valberedning har den 19 juni ett telefonmöte och upprättar då ett formellt årsmötesprotokoll med de beslut som vunnit majoritet under varje beslutspunkt.

Föredragningslista vid årsmöte Rover Club of Sweden, den 19 juni, 2021

- 1. Årsmötets öppnande**
- 2. Val av mötesordförande**
- 3. Val av mötessekreterare**
- 4. Val av två justerare att jämte ordföranden justera dagens protokoll**
- 5. Justering av röstlängd**
- 6. Årsmötets behöriga kallande**
- 7. Fastställelse av föredragningslistan**
- 8. Verksamhetsberättelse**
- 9. Revisionsberättelse**
- 10. Fastställande av resultat- och balansräkning**
- 11. Ansvarsfrihet för styrelsen**
- 12. Förslag från styrelsen, medlemmar och av årsmötet tillsatta kommittéer**
- 13. Fastställelse av årsavgift**
- 14. Fastställelse av budget**
- 15. Val av ordförande i styrelsen**
- 16. Fastställande av antalet ledamöter i styrelsen**
- 17. Val av ledamöter i styrelsen**
- 18. Fastställande av antalet revisorer och revisorssuppleant**
- 19. Val av revisorer och revisorsuppleant**
- 20. Val av representanter vid MHRF:s årsmöte.**
- 21. Fastställande av antalet ledamöter i valberedningen**
- 22. Val av valberedning**
- 23. Tillsättande av särskild kommitté**
- 24. Årsmötets avslutning**
- 25. Övriga frågor. Ärenden som ej angivits på den utsända föredragningslistan får tas upp till överläggning, men ej till beslut.**

Rover Tourer i James Herriots Yorkshire



Det lär ha tryckts över 50 miljoner Herriot-böcker!

Om du gillar England och speciellt Yorkshire (vem svarar nej?) har det nyligen på SVT Play släppts en nyinspelning av James Herriots "All

creatures great and small". På svenska "I vår herres hage". Den visas tom medio maj 2021 och kanske har du redan tittat på den? BBC har

f.ö tidigare gjort en inspelning (1978-1990). Den nya filmens sex avsnitt visar livet som veterinär på landet under 1930 och 40-talet. Ofta vackert som en turist-broschyr men ibland inte fullt så idylliskt! Har du läst några Herriot-böcker (det finns ett 15-tal) blir du kanske inte så imponerad av filmmanuset. Det mesta är småmysigt men lite tjatigt.

Bland bilarna spelas "huvudrollen" av en riktigt fin Rover Tourer i klargrön lack, som jag gissar är av 1935 års modell. Ekerfälgar och fem grupper med gälar på motorhuvens sidor betyder i varje fall att den är byggd före kriget. Den får i några avsnitt ganska mycket sändningstid. Vill du inte se allt - leta upp avsnitt 1 och snabbspola till 10:43, avsnitt 2 = 1:30, 2:50 - 3:50, 6:00 - 8:00, 15:30 - 16:30 minuter. Här ser du några bilder från SVT Play avsnitt 2 och på omslagets bakre utsida en annons från 1935.

Öppna Rover är generellt ovanliga och produktionen av Tourer var alltså



Reservbilen åt assistenten" - var en risig Vauxhall!



12 eller 14 HP Tourer ca 1935

liten. Sannolikt byggdes bara ca 150 st Tourers totalt under 1933-36, samt ytterligare 200 st 12HP Tourers 1947. (enligt James Taylor Class Rover) 10HP Tourer fanns endst 1934. 12HP och 14HP Tourer 1934-36 samt 12HP också 1947. Dessutom fanns 16HP och 20HP som Drophead Coupé 1939-40.

Drophead Coupe-karosser byggdes inte av Rover utan av Salmons and Sons i Newport Pagnell. Dessa bilar var dyra och byggdes på beställning

i små antal och endast på 16HP och 20HP chassi under 1939 och 1940. Före kriget var det standard med stålekerfälgar men svetsade stålfälgar (kallades "Easy-clean") var en option. Efter kriget blev det omvända roller med "Easy Clean" som standard och stålekrar som option.

Bakgrunden till varför Rover under 1947 ville bygga en Tourer är sannolikt problemen att få fram stålmaterial, eftersom brittiska myndigheter krävde att de flesta bilarna exporterades. Och en öppen bil bedömdes antagligen som mer lättsåld. Problemet för Rover var att alla produktionsverktyg och ritningar

förstörts under kriget, efter tyskarnas bombanfall mot Coventry. Rover köpte då in en begagnad 12HP Tourer från 1934 och gjorde nya ritningar från bilen, med vissa mindre ändringar. Tyvärr blev produktionen kortvarig, men det gör en Tourer så mycket mer eftertraktad idag! Så vitt jag vet finns det bara två 12HP Tourers 1947 i Sverige och jag tror att båda är importerade som begagnade från England.



No comments!

Bengt



Yorkshire Dales i en Rover Tourer - en drömsemester?

Nordkoreanska propagandasändningar

Den 25 september 2020 köpte jag EFS 843, en Rover 110 av 1963 års modell, av Åke Wallin i Visby. Tidigare ägare, kända i klubben, är Peter Wingren och Ulf Harrysson. Jag väntar fortfarande på utdrag från Riksarkivet för att kunna få ägarlängden komplett. Peter har förresten ägt bilen två gånger.

Förste ägare var Direktör Thorild Hammar. Han var delägare och chef för C. M. Hammar i Göteborg. Företaget har 160 års historia inom säkerhetsprodukter för sjöfart och

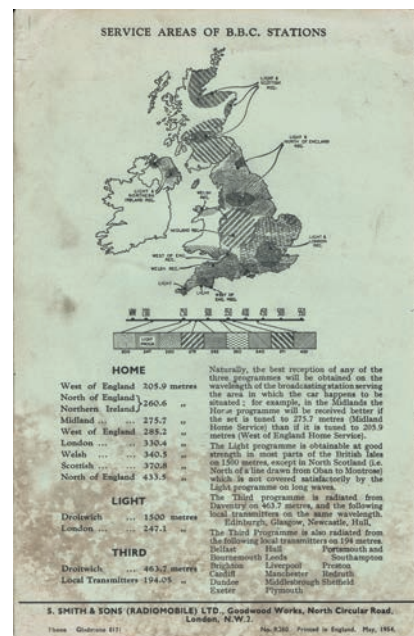
sjöfartsindustri. Vid världsutställningen Liverpool 1886 fick man guldmedalj för sina lanternor. Gustaf Hammar, son till grundaren, studerade i London och lärde allt om produktion av kompasser från familjen Hughes. C.M. Hammar blev därmed, 1895, det första företaget i Sverige som sålde kompasser. I början på 1900-talet började man fokusera på "bättre lösningar för säkerhet till havs". Man fick stora framgångar på detta område och företaget är fortfarande världsledande inom sitt område. Jag har

ännu inte haft tid att göra närmare efterforskningar om Thorild Hammars roll inom företaget och hans person. Jag har fått kontakt med hans döttrar som minns bilen väl. Mer om Thorild, företaget, bilen och familjen följer i en senare artikel om den renovering som nu pågår. I den här artikeln skall jag bara berätta om bilens radio.

Direktör Thorild Hammar köpte EFS 843 i maj 1963. Den hade då registreringsnummer OA 52053. Men det var inte hans första Rover. Radions historia avslöjade den bil han hade 1955-1963, en Rover 75 med chassinummer 54360076. Den hade registreringsnummer O 56934 i Thorilds ägo, och efter försäljningen; OA 74631 och P 61241. Om bilen finns kvar vore det intressant att få kontakt med ägaren. Bland de dokument som medföljde EFS 843 fanns ett textilfodral som innehöll en instruktionsbok till radion. På fodralet angavs O 56934, och instruktionsbokens tryckår är 1954.

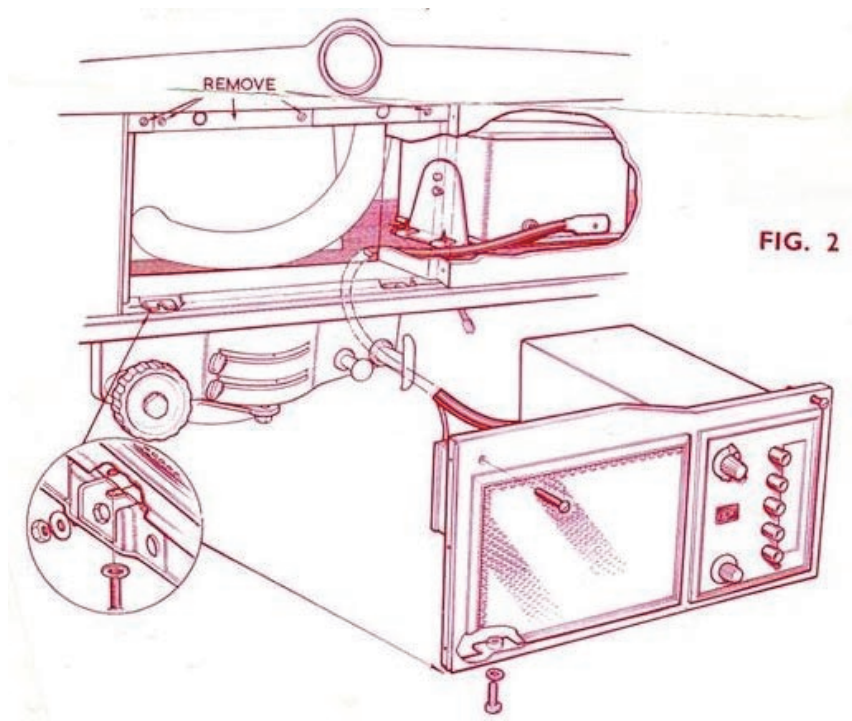


Här låg instruktionshäftet



Instruktionshäftets baksida med tryckår

Min hypotes är därför att Thorild lät montera radion från O 56934 i sin nya OA 52053. Just radion var viktig för mig. Jag tycker att Rover P4 har den vackraste instrumentbräda som någonsin funnits, och med HMV radion monterad blir den hänförande. Radion fungerade förstås inte. Jag ville gärna att den skulle fungera. Via en klubbkamrat fick jag tips om en man som renoverar radioapparater.



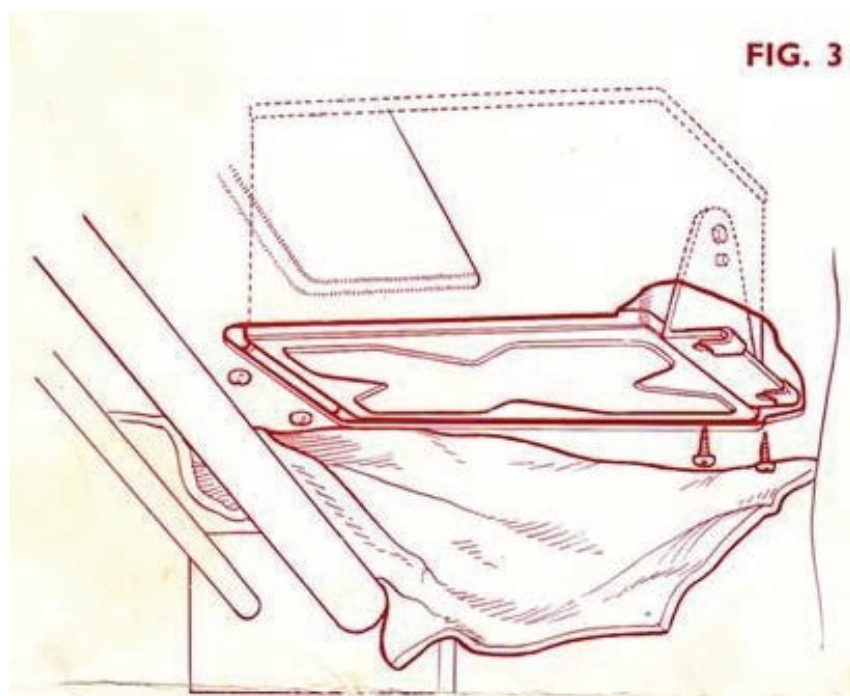
Kontrollenheten och högtalare

Denne hedersman, som vill vara anonym, tog sig an renoveringen av min HMV Radiomobile. Radion skulle alltså ur bilen. I en vanlig bil kan man plocka ur radion på några minuter. Inte på en P4. Den så kallade "control and loudspeaker unit" sitter mitt på instrumentbrädan så den är ju relativt lättåtkomlig. Men så finns också en "P/A unit" som sitter innanför instrumentbrädan, mot torpedväggen, i mitt fall på höger sida. Vi var två personer som kämpade med att

montera ur denna tunga låda. Den krävde blod, svett och tårar och svordomar för att få ut. Men vi lyckades.

Hedersmannen testade anläggningen och meddelade att han aldrig hade sett en HMV Radiomobile i så gott skick, och renoverade den på några månader med nya rör, kondensatorer och transistorer.

Nu ligger den och väntar på montering som får vänta till dess att



P/A Unit – Förstärkare



Hela klabbet urmonterat

värme- och friskluftsanläggningens ruttna gummilister, packningar och slangar av olika slag bytts ut.

Vad kan man då lyssna på i en radiomottagare för mellanvåg och långvåg? För några år sedan njöt jag av BBC World Service i min P5 som hade en självsökande Blaupunkt. Men de sänder inte sådant innehåll



Hedersmannen testar anläggningen

på mellanvåg längre. Däremot kan



Kasserade komponenter som bytts ut

man, om man går upp vid tvåtiden på natten, lyssna till en Nordkoreansk propagandasändare som hörs mycket tydligt. För att kompensera detta tillkortakommande monterade hedersmannen in en koppling till iPod eller iPhone så att jag kan lyssna på min musik. Det kommer att bli en njutning utan like.

Per Hahn

Bil och Bulle Uppland Juli tom september

I Roverbladet nr 120 kunde du läsa om "Bil och Bulle i Uppland" tom juni 2020, här följer resten.

"Bil och Bulle" - 19/7 Kvekgården med fika Alsta Kafé (60 km).

Dagens utflyktsmål hade beslutats efter förslag från Torbjörn -

hade drabbats av en svår olycka! Vid chaufförens uppsittning i förarsätet hade den för framförandet av dylikt fordon absolut nödvändiga stråhatten hamnat under chauffören! Mao - han satt på sin platta hatt! Stor tragik men Forden gick ju bra ändå.

Lundevall föddes. Hon blev 97 år och bodde på gården hela sitt liv utan att göra några moderniseringar. Alla



Torbjörns vackra Daytona - original eller replika?

Kvekgården samt fika på Alsta Kafé, nära Örsundsbro. Men vi samlades som vanligt vid Gästre Vägskaal, denna soliga söndag. Det blev fem bilar, varav två röda, som inte varit med tidigare. Torbjörns eleganta "Daytona" är förvillande lik en Ferrari 365 GTS/4, men är faktiskt en mycket välbyggd replica baserad på Chevrolet Corvette. Pers Panhard Coupé är original, men en ovanlig modell i Sverige. För övrigt som vanligt - dvs Lars-Åkes Rover 3,5-Litre Coupé och min egen Rover 3500 SD1. Samt naturligtvis Teodors fina och pålitliga T-Ford, som denna dag

Även om Torbjörn föreslagit utflyktsmålet har jag valt vägen dit. Mina "genvägar" börjar bli ökända, Ju fler små och kurviga vägar desto bättre! Men det kan ta sin tid, Alltså åkte vi via Grinda, Valsbrunna, Torslunda och Vånsjö. Därefter svängde vi mot Härnevi Kyrka och sedan genom den prydliga radbyn Rotbrunna. Så småningom kunde vi parkera på grusplanen framför Kvekgården som de enda besökarna denna dag.

Kvekgården är en unik gammal bondgård. Den är idag i stort sett oförändrad sedan 1829, då Lotta



Här bodde Lotta Lundevall i 97 år

hennes bruksföremål fanns kvar då hon dog 1926. Hon skänkte gården att visas som ett hembygds-museum och den drivs idag av Lagunda Hembygdsförening. Är du historie-



Kvekgården var öppen, men vi fick guida själva

intresserad och sommartid åker Väg 55 mellan Uppsala och Enköping, är det givande att svänga av för någon timmes besök. 2020 har all organiserad guidning varit inställd men besökare har varit välkomna att ströva runt utomhus samt i uthusen. Gräset är nyklippt och allt är välskött men ändå medfaret. Ganska snabbt inser vi att livet på landet var ganska slitsamt och bistert på 1800-talet. Tex den dragiga och helt ouppvärmda drängstugan måste en kall vinter ha



Tragisk olycka - Teodor satt på sin hatt!



Varierad skönhet på Kvekgårdens parkering



Drängen drog från draget - utan stövlar!

varit närmast obeboelig! Den ”gamla goda tiden” gäller inte bostandarden.

Efter en timmes tittande blev vi (som alltid) fikasugna och åkte, genom det växande samhället Örsundsbro, mot Alsta Trädgårds-kafé. Här har Margareta och Per



Alsta Kafé, reserverat bord för 70+?

Palmén förvandlat ett gammalt trädgårdsmästeri till ett prunkande kafé med utställningslokal och butik.

Visserligen är glaset borttaget i det stora växthuset men här växer ändå



Panhard, lätt bil med hög teknisk nivå

frodiga vinrankor och det rinner tom en liten bäck ”inomhus”. Kaféborden utomhus stod på coronasäkert avstånd i solgasset och det hembakta var lika läckert som vanligt. Vi tog en titt på den pågående utställningen som visade att det som ”är skrot för vissa är guld för andra”.



Axelfundament till kvarnhjul nedanför Ytterkvarns bro

Det kändes väldigt träffande för oss samlare av gamla fordon. Nöjda med dagen skildes vi åt.

”Bil och Bulle” - 23/8 Ytterkvarn, Vånsjöbro, med fika Landsberga Kafé (58 km)

Söndagen 23 augusti bjöd på lite växlande väder men inget regn. Startfältet på parkeringen vid Gästre Vägskäl: Teodors T-Ford (pålitlig som få - fem Bil & Bulle av fem möjliga), Pers 4-dörrars gröna Panhard (första gången - Per har några bilar att välja på), Lars-Åkes Rover 3,5-Litre Coupé (fjärde gången Bil & Bulle - tror jag), Torbjörns BMW 525 (andra gången) samt min egen Rover 75D (första gången av årets Bil & Bulle).

Nyhet för dagen var ett konstnärligt tema som ligger nära vår hobby - stenbroar! Och inte vilka stenbroar som helst utan byggda av Wilhelm Karlsson från Torstuna, som verkligen kunde den konsten. Han levde 1840-1932 och blev alltså 92 år trots ett slitsamt och tungt yrke. Wilhelm var otroligt produktiv och byggde 1860 - 1905 minst 35 broar, 14 kvarnar, sågar & dammar och 13 stenladugårdar! Han byggde säkert mer än så, eftersom han fortsatte arbeta in på 1920-talet, med som mest ett 30-tal medhjälpare. Ett stort antal av hans brobyggen och andra stenbyggnationer fungerar och används än idag. Vi talar om en numera närmast försvunnen kallmurnings-teknik utan cement. Möjligen fick lera och stenflis vara bindemedel, men framförallt rätt huggna stenar avgjorde passning och hållbarhet.

På väg från byn Gästre åkte vi på den gamla Stockholms- eller Stora Kopparbergsvägen. Två olika namn på en av dåtidens viktigaste vägar till silvergruvan i Sala och koppargruvan i Falun, som båda gav svenska staten betydande inkomster. Många gamla milstenar finns kvar efter vägen och påminner om att ”en kvartsmil” inte alls var en fjärdedel av 10 km. En ”kvarts Landmil” var istället 2650 meter - så nu vet vi det!

Där vägen över Marstalls-slätten korsar Örsundaån har funnits ett urgammalt vadställe samt därefter en bro sedan sent 1600-tal. 1865 byggde Wilhelm Karlsson en ny stenbro med 3 valv. Marstallsbron fungerade tills 1926 då ännu en bro byggdes pga av nivå-sänkning av ån. Efter pågjutning med betongvalv (ca 1995) fungerar den bron fortfarande för tung trafik.

Efter Korsbacken svängde vi vänster och passerade byn Sista - här föddes Wilhelm Karlsson. Vi passerade Källinge där både bron och sågen fungerar och är signerade Wilhelm. I dessa trakter är nog de flesta av de gamla stenkonstruktionerna gjorda av "WK". Vi valde den vackra Skattmansödalen östra sida (där det tom 1960-talet har körts motocross på SM-nivå). Vägen gick mest uppåt och till slut kom vi till Ytterkvarn. Här är landskapet brant och Skattmansöån har en rejäl fallhöjd. Självklart har här länge funnits kvarnar, men 1878 byggde Wilhelm en kombinerad stenbro och kvarndamm, som nog är hans absoluta mästerverk. Visserligen fick den repareras 1914 efter en skada, men sedan har den fungerat ända in på 2000-talet, då några förstärkningsarbeten gjordes.

Detta är numera en vacker och



Torbjörn och Bengt diskuterar medan Näcken spelar vid Vånsjöbro

tet, kvarnverksamheten och det gamla (nu försvunna) järnbruket. Alla

Örsundaån 1958 som renoverades år 2017. Det är okänt när Wilhelm Karlsson byggde den gamla bron och han har också på 1840-talet byggt damm och stengrunder för sågverk och kvarn (som faktiskt fortfarande används). I Vånsjö har också funnits garveri, mejeri, mekanisk verkstad samt butik. Verksamheterna är nerlagda men byggnaderna finns kvar som privata bostäder.

Efter att ha svängt österut passerades "Långtora Airport" där Stockholm Segelflyg Klubb har sin bas sedan många år, efter ha flyttat från Skarpnäck. Snart såg vi kullen med anrika Landsberga Gård. Här finns numera en välsorterad gårdsbutik med populärt kafé. Alla var rejält fikasugna och medan vi satt inomhus och stillade hungern kom dagens enda regndroppar - som varade ca två minuter! Sedan bar det hemåt och alla såg fram mot nästa Bil & Bulle - i slutet av september.

"Bil och Bulle i Uppland" - 27/9 Skattmansödalen, Vittinge, Östfora, Järlåsa med fika Bredsjö Kafé (122 km).

Årets sista Bil & Bulle började bra. - av åtta inbjudna verkade det bli sex bilar. Men dagarna före 27 september krympte de sex till tre, pga förkylningar och annat. Vädret var också tjurigt på söndagen - visserligen inget regn men fuktdisigt och en iskall vind. Vädrgudarnas budskap var tydligt - "nu är sommaren slut - lägg av med Bil och Bulle"!

Jag plockade fram min Rover SD1



Det finns alltid något att snacka om...

fridfull plats med parkering och fikabord gjorda av gamla kvarnstenar. Här finns infotavlor om naturreserva-



Fin Daimler gjorde oss sällskap på parkeringen

gick omkring i solen och njöt av naturen och de historiska lämningarna. När vi skulle åka vidare hade parkeringen fyllts på med en mycket prydlig Daimler - dock utan förare. Vi åkte nu söderut - nerför dalgången på den västra sidan, som jag personligen tycker är den vackraste. Fler "stenkonstverk" av Wilhelm Karlsson passerades vid Spånga gamla mejeri och bron mot Vappeby. Vi parkerade i Vånsjöbro efter att ha åkt över den vackra gamla stenbron, som nu bara används för lokal trafik. Landsvägen fick en ny vägbro över



Decimerat startfält idag

igen, som stått och samlat damm sedan mitten av augusti. Istället har vår Rover 75 rullat desto mer. Strax efter kl 11 fanns det tre bilar på parkeringen vid Gästre Vägskäl. Så vad har Aston Martin DB-7, Rover SD1 och en Saab 99 (årsmodell 1969) gemensamt som är brittiskt? I stort sett bara motorn eftersom tidiga Saab 99 hade en 1,85 liters motor från Triumph (en halv V8:a till Stag). Det var Teodor som fått en av alla sina många Saab-bilar körklar och besiktigad. Dessutom kändes det säkert lite mer ombonat denna blåsiga dag än en öppen T-ford. I djupet av



Brittisk spis i Teodors 99-69. Nybesiktigad!

sin garderob hade Teodor dessutom hittat en kostym som matchade bilen tidsmässigt. Torbjörns DB-7 hade blivit ordentligt ompysslad och bl a fått nya tändspolar, stift, mm. Ett dussin av alla delar behövs till en DB-7, men belöningen från V12-an är magnifikt motorljud och silkesmjuk gång.

En fördel med att arrangera utflykt är att jag själv får välja väg. Några av av traktens vackraste småvägar följer



Vittinge klockstapel - rejält träarbete

Skattmansö-dalen norr om Enköping förbi Vittinge Kyrka till Morgongåva. Smala, slingrande vägar och med slät asfalt. Njutningen blir inte mindre av Roverns dova V8-sång, som jag aldrig tröttnar på. Trots 36000+ mil gör V8:an sitt jobb utan anmärkning. Innan vi kom så här långt hann vi stanna vid en gårdsloppis i Hjältberga, där Teodor fyndade en skidjacka i brokig 70-tals stil. Nu är det bara skidorna och tåkträcket som saknas innan det blir Åre nästa. Ja - lite snö kanske underlättar seriösa åkförsök! Och Anna passade på att hämta upp en leverans av Ceylon- och Keemun-te från sin favoritleverantör i Österunda (Pekoe.se har mycket att välja på om du gillar svart och ekologiskt te).

Morgongåva har anrika industri-traditioner (vilket Per Hahn skrivit om tidigare i Roverbladet) men har numera istället blivit ett logistik-

centrum för näthandel (Apotea, Adlibris, m fl). Vi valde den lilla vägen ut ur samhället som fortsätter mot Molnebo och Vansjön (Örsundaåns upprinningsområde). Bitvis smal och kuperad men asfalterad - en njutning att köra! Vi passerade Julmyra och den stora träningsanläggningen, där kanske flera hundra ovärderliga hästkrafter gick och betade i hagarna. Nu var vi nära vad som lite skämtsamt kallas "Upplands Tak" - landskapets högsta punkt lär vara 118 meter. Här finns också en fin badsjö men badlivet drog inte just denna kalla söndag. Men Anna och jag var faktiskt och vandrade en bit av Upplandsleden just här, vid Siggeforasjön, under början av september. Då var det soligt och varmt med blågnistrande vägspel i sjön och massor med mogna lingon i skogen. I Östfora svängde vi söderut mot Järlåsa - vi började bli ordentligt



Järlåsa kyrka är åttkantig - liksom Roms Pantheon

fikasugna. Ett kort stopp hanns med vid Järlåsa kyrka (från 1672), sannolikt unik i Sverige med sin åttkantiga form. Den tillkom efter bidrag från bl a Drottning Kristina och Axel Oxenstierna. I centrala Järlåsa, utefter Väg 72, har ett par köpt och renoverat en gammal verkstadsfastighet och driver nu den ovanliga kombinationen kafé och MC-försäljning. Vill du ha en delikat räkmacka eller en maffig HD går det lika bra! Samma trevliga bemötande på Bredsjöns Kafé (hon) som på Widelake Motors (han), Kafémiljön är personlig med charmiga gamla möbler och priserna mycket kundvänliga. Många har upptäckt



Ryssjärn på sin årliga tur i Fjärdhundraland - härligt gäng!

stället och just som vi skall åka vidare brakar det in ett gäng med över tjugo "3-hjulingar". Det är klubben "Ryssjärn.se" som är på tur i Fjärdhundraland med sina Ural, Dnepr, m fl sidovagnscyklar. Alla är egentligen kopior av gamla förkrigs-BMW med sidovagn, men de senast tillverkade är faktiskt kinesiska "kopior av kopiorna" - gammal teknik är tydligen närmast odödlig!

Vi tog adjö av Bredsjöns Kafé för denna gång. Om det blir fler "Bil och Bulle" i Fjärdhundraland får framtiden utvisa. Egentligen hoppas väl alla på normala klubbaktiviteter och träffverksamhet under år 2021 - eller hur? Men Bil och Bulle har bevisligen blandat bilmärken ganska friskt och vi har haft kul oavsett engelsk, fransk, tysk eller annan bil. Årsmodeller från 1920-talet tom år 2000 har träffats vid sex tillfällen och kört tillsammans. Ca 44 mil totalt (räknat T&R Gästre Vägska). Nu sover mina två rullande Rover den långa vintersömmen (sedan oktober då detta skrivs), men kanske blir det någon garageträff under vintern - vi får se. Det beror framfö-

rallt på smittläget med Covid 19 och vem vågar sia om det i förväg?



Aston Martin DB-7 leder före Rover SD1



Kafé Bredsjön i Järlåsa rekommenderas

Bengt Alfredsson

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

Haynes har gått ur tiden

John Haynes gick tragiskt bort år 2019, 80 år gammal. Hans livsverk,

Haynes Publishing; hann producera över 200 miljoner böcker på över 1000 bilmodeller sedan starten 1966. John började i mycket liten skala och den första manualen avsåg Austin Healey Sprite (Frogeye). De mest sålda lär ha varit för MGB och Porsche. Det är nog inte många gör-det-självare som inte någon gång bläddrat i en Haynes-manual. Av inkomsterna satsades en del på det stora bilmuseet i Sparkford - med 400 bilar och 125'000 besökare per år. John var en sann bilentusiast hela sitt liv. Bokrättigheterna är nu sålda av familjen Haynes till nya franska ägare. De nya ägarna slutar trycka böcker på papper och satsar helt på digitalt material. Dock uppges det att befintliga utgåvor av "pappersmanualer" skall säljas t v - så länge lagret räcker får man anta. Passa på att köpa så länge det finns. Vad det gäller digitala manualer har jag både goda och dåliga erfarenheter. Mer om det en annan gång.

Just nu kan jag se en riktigt spännande "drömbild"!

Din nya självkörande bil från Apple, årsmodell 2024, som är helt integrerad med din iPhone och försedd med den senaste batteritekniken har just oförklarligt tvärnitat vid vägkanten och en AI-funktion meddelar: "Ett oväntat fel har uppstått och all uppkoppling och kommunikation kommer att stängas av omedelbart för att spara batteriet." Men som en sista utväg erbjuds du en Online-manual från franska Haynes till halva priset. Du slår till

men tyvärr har den ingen lösning på just ditt problem ännu! Haynes lovar

önskar du kanske tom att du aldrig bytt bort din gamla Rover 75 från år



Några nyttiga Haynesmanualer för Rover P6, P6B och SD1

att den uppdateras löpande i realtid, baserat på alla de problem som uppstår på bilar av just din modell över hela världen. Du kan nu känna dig mycket stolt att vara den förste som förväntas lösa problemet på just din bil - utan AI men med din egen överlägsna intelligens! Lite oturligt bara att du står i lågskor på en kall vinterväg i Norrlands inland med 5 mil till närmaste bebyggelse! Just nu

2000 samt kasserat din omoderna Nokia mobiltelefon och Haynes pappers-manual! Ibland var det lite bättre förr.

Bengt



Rover SD1 - poor mans Ferrari

Min rubrik är ett citat från författaren Karen Pender som 1998 gav ut boken "Rover SD1 - The Complete Story". Det är den första av två omfattande böcker som skrivits om SD1 - den andra är James Taylors "SD1 The Full Story" från 2016. Att SD1 och Ferrari är vackra bilar och har en del gemensamt är nog sant. Att Ferrari inte är en bil för de fattiga och att SD1 oftast har en lägre milkostnad är också sant. I den här artikeln skall jag försöka ta reda på fler fakta och kanske några myter också. Det började 2014 med att en god vän, som bor några kilometer hemifrån, kom på besök. Torbjörn och jag har bilintresset gemensamt. Han har under årens lopp haft många intressanta bilar och en hel del av dem har varit italienska. Denna gång hade han hittat något riktigt ovanligt - en Ferrari Daytona Replica! Mer om Torbjörns bil i ett senare Roverblad. De flesta bilderna i artikeln är på just Torbjörns bil. Dels är den i mycket fint skick och dels är Daytona en ovanlig bil i Sverige - både som original och replica!
Ferrari 365 GTB/4 Daytona (tillverkad 1968-1974)



Ingen replica - original SD1 från april 1977

cylinder (x 12 = ca 4380 cc), "GTB" innebär Gran Turismo Berlinetta (dvs tvåsitsig coupé - do GTS är en öppen Spider) och slutligen "4" är antalet kamaxlar eftersom det handlar om en V12:a. Tillnamnet Daytona fick bilen redan 1967 då Ferraris fabrikslag just triumferat i Daytona 24 timmars och belagt platserna 1, 2 och 3.

amerikanska marknaden. 6 dubbla Weber resulterade i 352 hp vid 7500 rpm och ett vridmoment på hela 440 Nm vid 5400 rpm. Accelerationen var



Ingen "äkta" motor - effekten räcker ändå



Bertone har gjort ett snyggt jobb

Originalen är idag en av de mest eftersökta Ferrari-modellerna - priserna är därefter. Jag har lärt mig att "365" är cylindervolymen för en

Bilen visades på Paris-salongen 1968, efter ett omfattande konstruktionsarbete med vindtunneltester och en helt ny avgasrenad motor för den

blixtrande och med en uppgiven vikt på 1280 kg var den mycket snabb. The Autocar ansåg mellan åren 1971 och 1985 att Daytona var den snabbaste produktionsbilen (296 km/tim klockad topphastighet) för standardbruk - med monterad luftkonditionering!. Den hade dessutom både ett chassi och bromsar som 1968 motsvarade fartresurserna.

En legendarisk bil var född som dessutom av många ansedd som en av de vackraste GT-vagnar som byggts. Även inredning och sammansättningskvalitet höll ovanligt hög klass. Så kanske är dagens höga begagnatpris till viss del motiverade? Bilar i dokumenterat gott skick kostar från ca 10 miljoner kr och uppåt. Det tillverkades 1412 st 365GTB/4 och dessutom 127 öppna Spiders. En 365

GTS/4 (Spider) är naturligtvis ändå mer eftersökt.
 Rover 3500 SD1 (tillverkad 1976-1986)
 Rovers och Leylands chefsingenjör för design av kaross och inredning tom 1981 hette David Bache. Han har haft stor inverkan på Rover P5, P6,



Likhet finns - front, blinkers, sidans plåtpressning

Land Rover Mk.II och Range Rover. David har ibland beskrivits som den viktigaste designern någonsin för brittisk bilindustri! Det var alltså ganska naturligt att han också fick förtroendet att ansvara för designen av den nya SD1. Han lade också ner ett stort personligt engagemang på den nya modellen och det är inte David Bache som är skyldig till den ibland bristande tillverkningskvaliteten.

Från början hade David Bache svårt att få företagsledningens medhåll. Lord Stokes tog i maj 1971 egen kontakt med Michelotti i Italien som då presenterade en radikalt annorlunda bil - som absolut inte gick hem hos Leylands ledning! David Bache var tidigt inne på en design som inspirerades både av Ferrari och Maserati. Sådana bilar lånades in ganska tidigt för att jämföras med en lermmodell av SD1. Det finns en historia om när David blev lovad att få låna en Maserati Indy (design Vignale) en helg. All personal beordrades att jobba hela helgen och hjälpa till att kopiera karosslinjerna med kartongmallar som direkt överfördes till en fullskalig lermmodell som i sin tur fotograferades (på denna tid fanns inga datorbaserade CAD-hjälpmiddel). Det hela blev mycket lyckat och man gjorde motsvarande studie med en av Davids absoluta favoritbilar - Ferrari Daytona (design Pininfarina). Det är tydligt att främre strålkastare, blinkers samt särskilt fördjupningslinjen utefter karossens sidor har inspirerats av Daytona. Det gäller även fronten, vindrutan och de

mjukt rundade bakflyglarna. Den 4-sitsiga Maserati Indy anses ha inspirerat bakre sidofönster och taklinje. Lermodellen var i stort sett klar i december 1971 och februari

undantag har även Daytona-karosser byggts i glasfiber. Att just Ferrari Daytona har kopierats av så många tillverkare är ofrånkomligt - en av världens vackraste bilar som bara ett



Oväntat besök 2014

1972 godkände Leylands ledning den nya och helt unika designen för en ny 5-dörrars volymbil - en vinnare var född! Även den ursprungliga inredningen i SD1 serie 1 fick inspiration från nya Ferrari Berlinetta Boxer -



Likhet finns - front, blinkers, sidans plåtpressning motorhuvu är lååång

men just inredningen i SD1 fick mycket kritik för att vara för modern och sakna brittisk stil med trä och läder (detta ändrades senare på SD1 serie 2). Men vad gäller själva kaross-designen var det förvånansvärt få och små ändringar som gjordes innan SD1 presenterades juni 1976.

Daytona replica (tillverkad ca 1984 tom ca 1990)

Det har byggts replicor (kopior) av åtråvärda bilar sedan 1950-talet, eller kanske tidigare ändå. Tekniken att gjuta karossdelar i glasfiber är som en skänk från ovan och med få



Vanlig siktinkel för andra trafikanter

litet fåtal har råd att köpa i original!



Ferraris inredning - långt från SD1

Sammanställt av Bengt Alfredsson
 Så slutar del 1 av "Poor mans Ferrari".
 I nästa Roverblad (nr 122) berättar jag (bl a) om hur en Rover SD1 kan förvandlas till en välbygd Daytona Replica.

BEYOND THE POND

I don't know about in Sweden but sightings of Rover 600s in the UK are becoming increasingly rare. However, there is one which I see regularly around Tunbridge Wells and it belongs to the father of a good friend and neighbour.

Some background: My friendship with Louise and Jonathan was really sparked by our shared love of old cars. They have a 1967 Triumph Herald saloon; Louise's sister has a Morris 1100 very much like the Austin 1300 I used to run; and Jonathan is co-owner, with Louise's father, Andrew, of a 1960s AEC single-decker London 'Greenline' bus.

Andrew himself has an impressive collection – a 1933 Singer 9 four-seater sports and a 1966 Series 2a Land Rover. But his everyday car is a 1998 Rover 623GSi in Nightfire Red.

The collaboration between (Austin) Rover and Honda is well documented and produced the 200, 400 and 800 series models as well as the 600.

Based on the Honda Accord, the 600 did have a Rover designed body. The model was intended to move away from the rather workaday image of the Montego and offer a car to rival the BMW 3 Series or Mercedes-Benz 190 – perhaps to be the spiritual descendant of the Rover P6, a classy sporting executive car.

Launched in April 1993, cars were offered with the Honda 1.8, 2.0 and 2.3 litre engines. (ARonline.co.uk suggests that only the 2.0 and 2.3 were available at launch.) Entry level models did not have colour-coded bumpers, evidently to encourage buyers to go for the better-looking higher spec models! (This seems to have worked as I have never seen a 600 without colour-coded bumpers.) In 1994, Rover added the options of buying a 600 with the 2 litre T series Rover petrol engine and, from 1995, the 2 litre L series diesel engine.

Production of the 600 ended in January 1999 by which time some 273,000 had been built. It was succeeded (as was the Rover 800) by the Rover 75 which resulted, of course, from Rover by now being owned by BMW.

I recall, back in the 80s and 90s, that, one attraction of buying a Rover



was that you could get a UK built car from a historic motoring brand which was underpinned with well-engineered Japanese technology. As far as the 600 goes, Keith Adams (who currently writes for Practical Classic magazine) put it nicely when he reviewed the new model in August 1993: "Rover has had the good sense to theme a Honda into a Rover that looks like a Rover, feels like a Rover, smells like a Rover and works like a Honda." Not a bad compromise I suppose.

Richard



Gammal är (näst) äldst - två norska Rover från 1908



Bild Wikipedia: Rover 8HP 2-seater 1904 körd av Mr Kent Robinson, "London to Brighton" November 2010 (Från Wikimedia Commons foto: Krzysztof Marek Wlodarczyk)

Teodor Holmström (som äger ett antal Rover P4 och en hel del andra bilar) var vänlig att nyligen skicka mig senaste utgåvan av "T-bladet". Det är Svenska T-Ford Klubbens trevliga

och innehållsrika medlemstidning. Där läste jag om "Styrkeprovet 2019" som hölls i norska Lillehammer. Styrkeprovet är Nordens största evenemang för historiska fordon

1895-1925 och växlar sedan 1983 mellan Norge, Sverige och Danmark. I Lillehammer finns för övrigt också ett nyinlagt bilmuseum som gäller för att vara Norges Nationalmuseum för historiska fordon. Fast när jag var i Lillehammer år 2000 fanns där redan ett mindre, men sevärt, bilmuseum, där jag särskilt minns den helnorska bilen "Troll".

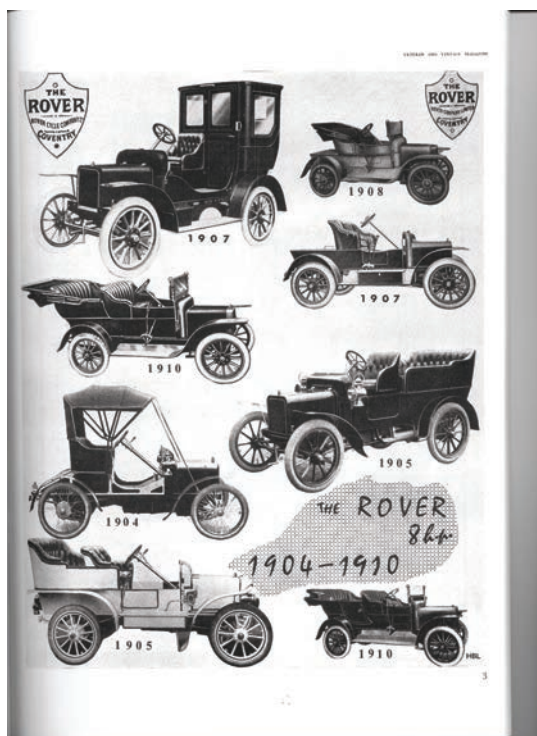
Trots att det handlar om "hundraåringar" (bilarna) hölls ett 12 mil långt rally med kraftiga stigningar och utförsbackar. Det mesta gick bra och humöret var på topp. Totalt 73 bilar och ca 200 personer deltog. I Norge är intresset för gamla bilar stort och helgen var tydligen mycket välarrangerad, med nöjda besökare (varav 13 bilar

från Sverige).

Startordningen var äldst startar först och det var en amerikansk Reo från 1906, Som nr 2 och 3 startade två norska Rover 8HP - båda från 1908! I Sverige finns inga så gamla Rover och heller inga av den tidiga 8HP-typen som tillverkades 1904 till 1912. Rovers första bil 8HP var konstruerad av Edmund Lewis, som Rover lockat över från Daimler i december 1903. Bilen var välbyggd (som de flesta Rover sedan dess) men hade en komplicerad konstruktion. En Rover vann Isle of Man TT (för bilar) 1907 blev ändå inte den stora försäljnings-succé som Rover hoppats. Motorn var encylindrig med en volym på drygt 1,3 liter och försedd med ett tungt svänghjul (ca 60 kg) för att ge jämn gång vid ca 900 rpm. Chassit var i

lätmetall med dubbla blad-fjädrar bak och en tvärställd blad-fjäder fram. 8HP var före sin tid på flera sätt och kostade ca 200 GBP som lägst 1904 och ca 265 GBP 1912 för kompletta bilar. Karosserna varierade mellan åren och kanske också mellan kunderna. På bilden nedan till vänster ser du ett antal varianter. Det är okänt för mig hur stor tillverkningen var under de åtta produktionsåren.

Jag vet egentligen inte så mycket om de två norska 8HP-bilarna men kommer ihåg att Roverklubben under våra första år (slutet 80-talet) hörde talas om en av dem som sålts ny i Norge. Vill du veta mer är det bara att ta fram dina gamla Roverblad och börja bläddra! Eller ännu enklare är att gå in på Roverklubbens hemsida under "Bilder på olika Rovermodeller". Där berättas bl a att chassinr 1132 köptes ny i Norge men numera tillhör NVK (Norsk Veteranovngns Klubb) och förvaras i deras museum, men används på olika evenemang. Chassinr 1337 är privatägad men har tidigare förvarats i Lillehammer. Den har numera renoverats och körs ibland till olika evenemang i Norge.



Olika karossvarianter och årsmodeller av Rover 8HP

Bengt

HJÄLPSTART FÖR AUTOMATVÄXLADE BILAR

Min Rover Seventyfive, även kallad "Farbror Blå", är en Tourer av 2002 år modell. Det är en 2,5 lit V6:a, automatväxlad och med över tjugosextusen mil på mätaren. Den fungerar ändå ganska väl som vardagsbil. På sistone har emellertid ett fel uppstått i start-ögonblicket. När jag vrider på nyckeln till startläget, så säger det bara – klick – men inget mer. Start- och bilmotorn går alltså inte igång. Vid upprepade försök händer bara samma sak – klick, klick, klick. Är batteriet dåligt? Nej, det är nästan nytt och fulladdat! Genom att flytta växelföraren från P- till N-läget har bilen startat, i alla fall hittills. Måhända har det genom åren uppstått spänningsfall eller för hög resistans i kablagen eller kabeln till startmotorns solenoid? Är det detta som är orsaken till att startmotorn inte går igång? Eller är det solenoiden som håller på att ge upp? Med en automatväxlad Seventyfive är det inte så kul om inte startmotorn fungerar. Den går ju som bekant inte att bogsera eller knuffa igång. Då får det bli bärgning från platsen!

Som en säkerhetsåtgärd har jag låtit montera en hjälpstartsordning, d.v.s. en extra kabel för strömmen till solenoiden. En kabel mellan kontaktstiftet på solenoiden, via en tryckströmställare på batterilådan, direkt till batteriets pluspol. Den bör i alla fall eliminera eventuella spänningsfall och resistans. Kabelarean bör vara minst 2,5 mm². Tänk dock på att tändningen måste vara tillslagen och växelföraren i P- eller N-läget VIKTIGT!) när hjälpstartsordningen används!



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 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, 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

Säljes

Rover 100 år 1962, modelltyp P4

Modellen 100 tillverkades 1960 - 1962 i ett antal av 16.621 st.

2,6 l sexcylindrig motor på 104 hk. 4-växlad med överväxel

P4 tillverkades 1949 - 64 med smärre förändringar. Motorstyrkan ökades successivt och modellerna kallades 60, 70 o.s.v. efter motorstyrkan.

Bilen har använts mycket sparsamt och är i orenoverat bruksskick förutom att motorn renoverades 2008. Bilen hade sommaren 2004 endast körts 17.100 mil sedan leveransen.

Bilen köptes i Skåne augusti 2004 av familjen Rudal, som nu är sjätte ägare.

Bilen har sedan 2004 alltid servats hos Steve på English Car Car i Löddeköpinge.

Bilen är till salu till högstbjudande. Kontakta Anders Albihn på tel: 0735-466 351



Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna till Roverklubben



- 1824 Harry Berg, Jönköping
- 1825 Ronny Nilsson Stockaryd
- 1826 Anders Nyström, Ludvika
- 1827 Tommy Johansson, Svaneholm
- 1828 Kristoffer Franzén, Örsundbro
- 1829 Ulf Kallin, Åstorp



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.



Rover cykel



Rover 800 Mk 1 interiör



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

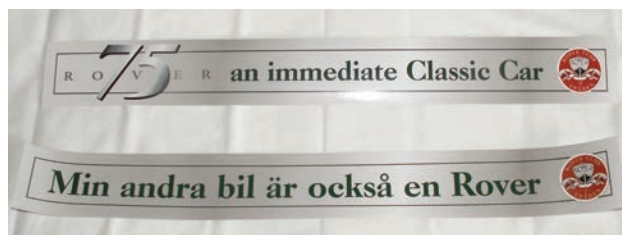
Postadress Brännelidsvägen 12
517 91 Bollebygd, e-post
roverclubshop@yahoo.se
och beställ det du önskar.

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
--	------

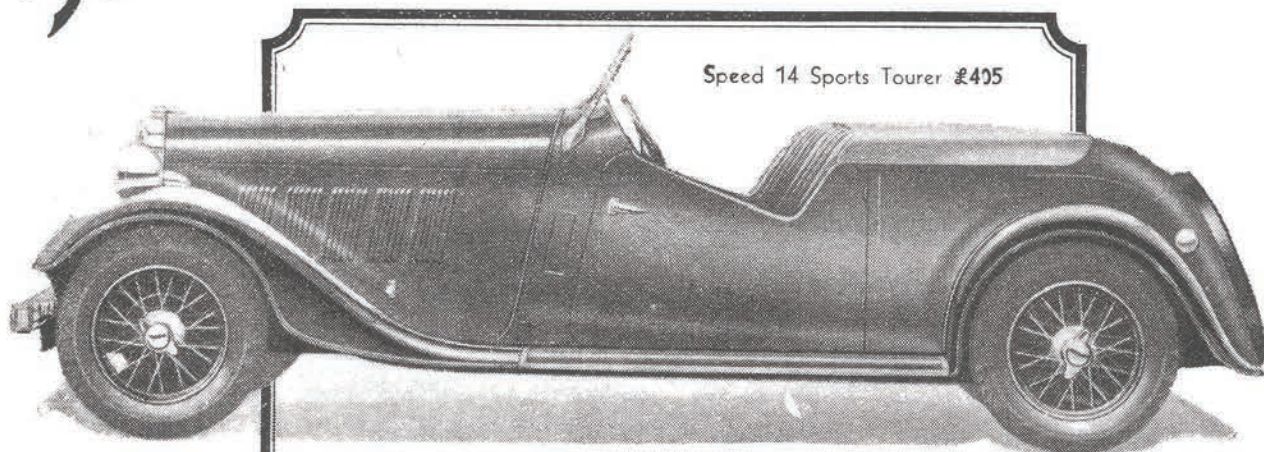
Isskrapa RCOS	25 kr
----------------------	-------



The Autocar

TESTS THE ROVER SPEED 14

Speed 14 Sports Tourer £405



Results of Brooklands test of same chassis mounted with coupé body reported in *The Autocar* issue of 5/4/35

- MAXIMUM SPEED . . . 82.57 m.p.h.
- ACCELERATION (mean times)
 - STANDSTILL to 50 m.p.h. . . 14 $\frac{2}{5}$ secs.
 - STANDSTILL to 60 m.p.h. . . 21 $\frac{2}{5}$ secs.
- BRAKING
 - From 30 m.p.h. 26 feet.

ROVER

THE ROVER COMPANY LTD., COVENTRY

London Showrooms: Henly's Ltd., Devonshire House, Piccadilly, London, W.1
London Service Depot: Seagrave Road, Fulham

BUY A CAR MADE IN THE UNITED KINGDOM

CVS-151

The Advertisement Index is on the page facing inside back cover.

A26

21