



„das Langschiff“ - ROVER P5B V8 Coupe 3,5 Liter 1972

Rover – eine britische Automarke mit weit, weit in die Vergangenheit zurückreichender Vorgeschichte: eine Vergangenheit, in der es weder Autos noch Motorräder gab, sondern gerade die Fahrräder begannen, sich die Straßen zu erobern. Alleine in Großbritannien gab es über 700 Firmen, die sich mit der Herstellung von Hochrädern befassten! Die innovativsten darunter suchten aber nach Alternativen zu den gefährlichen Velocipedern, die schlicht „Bicycle“ (also Zweirad) hießen, weil es ja nichts anderes gab. Außer Tricycles, also Dreiräder, die in mannigfaltiger Form „Ärzten, ältere Herrschaften und Damen“ angeboten wurden, weil kein sportlicher Herrenfahrer sich freiwillig auf ein Dreirad gesetzt hätte.

Einer dieser renommierten Hersteller war die Firma Starley & Sutton aus Coventry, auf deren Dreirad erstmals der Typenname „Rover“ erschien. Was sich vom englischen „Rove“ (= umherziehen) ableitet. Als John Kemp Starley – der Neffe des Hochraderfinders James Starley – 1884 das Niederrad mit zwei gleichgroßen Laufrädern und Kettenantrieb an das Hinterrad vorstellte, machte er langfristig damit dem Hochrad den Garaus – und wandelte die Gesellschaftsform seiner Firma in die „Rover Cycle Company Limited“ um. Heute noch gilt sein Rover als der Archetyp des modernen Fahrrads, in Polen hat sich der Markenname sogar als Bezeichnung für das Fahrrad allgemein in die Sprache eingeschmuggelt.

Rover war eine moderne Firma die natürlich auch zu den Pionieren der Motorisierung gehört und neben Motorrädern 1904 auch das erste Automobil vorstellte. Das als Logo immer noch den schlichten Schild mit der Namensgravur trug, wie es auch die Fahrräder zierte. Erst im Jahr 1906 wurde die Bezeichnung „Cycle Company“ aus dem Namen gestrichen. Das Schild wich einem Rechteck, tauchte aber 1922 am Arm einer Wikingerfigur aus Messing wieder auf, die man optional am Kühler befestigen konnte. Im Logo blieb von der Figur nur mehr der behelmte Kopf, der aber schon von bald einem Langschiff unter vollen Segeln abgelöst wurde, das – immer wieder verändert – heute noch aktuell ist.



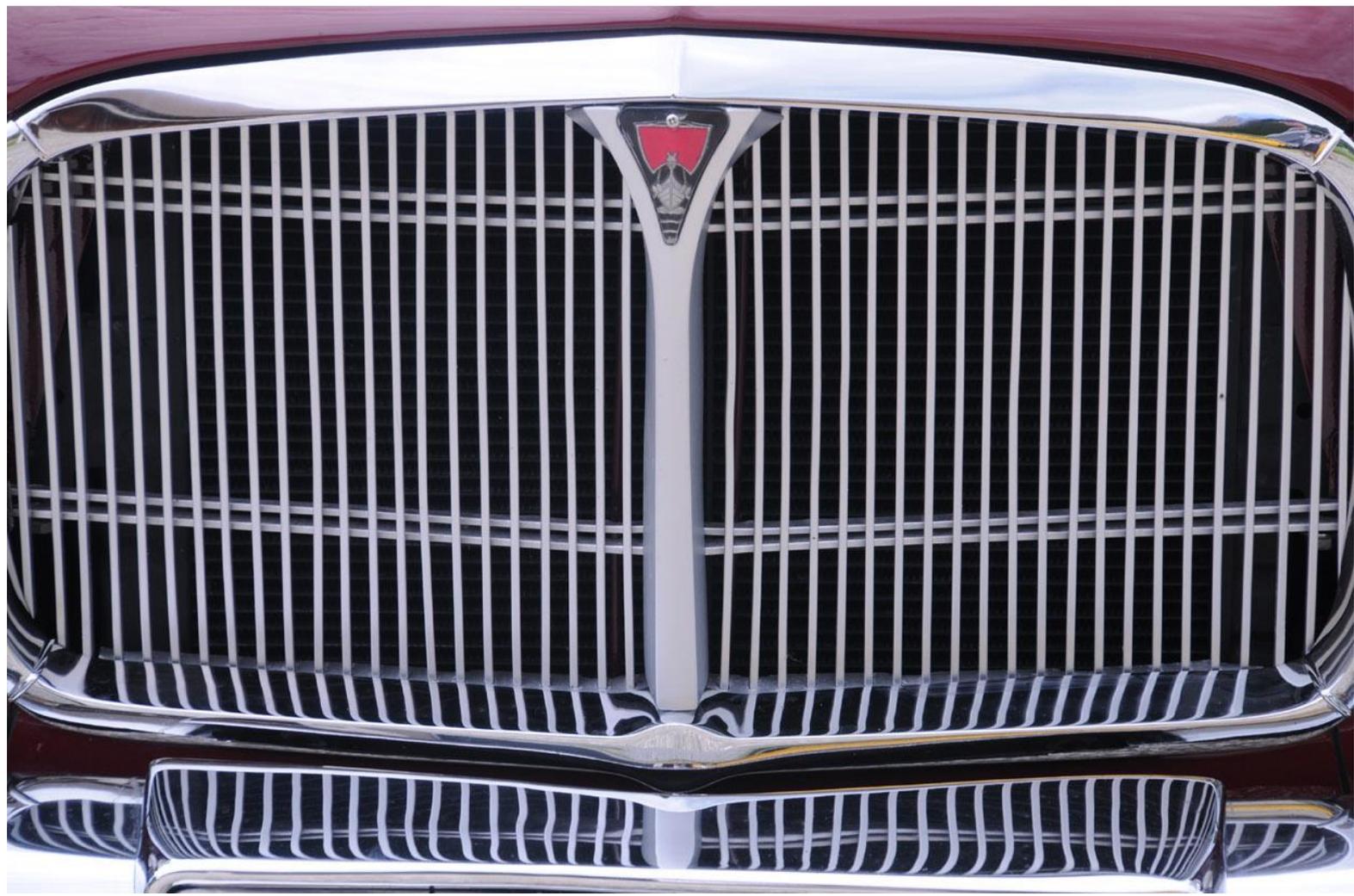
Nach dieser Zeitreise in die Frühgeschichte kommen wir jetzt etwas näher an die Gegenwart, und zwar in die späten 50er Jahre. Rover hatte 1958 den P5 vorgestellt, eine viertürige Limousine der oberen Mittelklasse mit einem Sechszylinder-Reihenmotor mit drei Liter Hubraum und 128 PS. Ein gediegenes, schweres Auto, das aufgrund seines hinten leicht abfallenden Dachs eine sportliche Linienführung zeigte, obwohl der Motor mit seiner Wechselsteuerung (obenliegende Einlass- seitliche Auslassventile) etwas oldstyled war und ja auch vom Vorgänger P4 übernommen wurde. Tatsächlich hatten die ersten Modelle noch Trommelbremsen, die später im Lauf der Mark I Serie durch Scheiben ersetzt wurden.

Beim Nachfolger Mark II waren die natürlich schon Standard, aber sonst waren lediglich der Motor getunt und die Radaufhängungen aktualisiert worden, und es gab eine Coupeausführung. Was auch für den Mk III gilt, der optisch ein leichtes Facelifting erfahren hatte. Er war der letzte mit dem Reihenmotor und wurde 1967 vom P5B abgelöst, wobei das B für „Buick“ steht. Die Lizenz für den leichten V8 Aluminiummotor konnte nämlich beim amerikanischen Hersteller gelöst werden, nachdem die dreieinhalb Liter Hubraum von der amerikanischen Käuferschicht ohnehin als zu klein angesehen wurde. Der Motorentechner Joe Turley wechselte von Buick zu Rover und entwickelte dort den Motor weiter, passte ihn an europäische Verhältnisse an und machte ihn standfest. Das Konzept samt Automatikgetriebe geriet so gut, dass der V8 Motor über 30 Jahre verwendet wurde, nicht nur im Nachfolger P6 sondern auch im Range Rover und bei Sportzweisitzern a la TVR oder Morgan. Dem 158 PS starken P5B verhalf er gegenüber seinem Vorgänger zu einer Gewichtsabnahme von fast 125 Kilo, was nicht nur den

Fahrleistungen zu Gute kam, sondern auch den Verbrauch merklich senkte.

Bis 1973 blieb er im Programm, Limousinen und Coupes zusammengerechnet verließen über 20.000 Einheiten die Fließbänder der Rover Fabrik. Die letzten Exemplare wurden aber nicht mehr an private Kunden ausgeliefert, sondern waren für Mitglieder der britischen Regierung reserviert, nachdem in Folge drei Premierminister (Harold Wilson, Edward Heath, James Callaghan) dem P5B als Dienstwagen vertraut hatten. Erst die „eiserne Lady“ Maggie Thatcher stieg auf Jaguar um. Auch der damalige österreichische Bundeskanzler Bruno Kreisky verwendete einen Rover P5B als Staatskarosse. 3,5 Liter Coupes spielten aber auch in englischen Krimis mit, unter anderen mit Roger Moore und Peter Sellers am Steuer.





Unser Fotomodell – ein 3,5 Liter Coupe aus 1972, an dem das Langschiff in verschiedenen Ausführungen an allen möglichen Stellen zu finden ist - gehört Herbert Ametsreiter aus dem oberösterreichischen Salzkammergut. Herbert ist laut Eigendefinition ein „British Leyland Mann“, hat in seiner aktiven Zeit bei der British Leyland Austria KG in der Salzburger Wasserfeldstraße gearbeitet. Connections aus der damaligen Zeit halfen ihm dann auch, ein passendes Restaurationsobjekt mit österreichischer Geschichte zu finden, das bei einem ehemaligen Kunden im wahrsten Sinn des Wortes Staub angesetzt hatte, viel Staub – und Rost. Vom Kauf bis zur Jungfernfahrt nach der Restauration vergingen rund vier Jahre, in denen Motor- und das Automatikgetriebe komplett überholt, am Fahrgestell alle Trag- und Kugelgelenke gewechselt, die Karosserie geschweißt, alle Blechteile grundiert, geschliffen und lackiert wurden. Auch der Innenraum erfuhr eine Generalsanierung, bei der alle Gummiteile und auch alle Teppiche ebenso wie die Türverkleidungen erneuert wurden – letztere in Großbritannien von einem Betrieb, der

sich noch auf Handarbeit versteht. Lediglich das Leder der Gestühle und die Holzpaneele konnten im Originalzustand belassen werden.

Herbert hat die Kosten der Restauration aufgelistet. Die Zahl passt zwar zur seinerzeit für den P5B verwendeten Bezeichnung "Mittelklasse-Rolls-Royce", kommt allerdings in die Nähe oder übersteigt sogar vermutlich die Anschaffung eines bereits restaurierten Mittelklassewagens einer anderen Marke. Aber Ehre wem Ehre gebührt!

