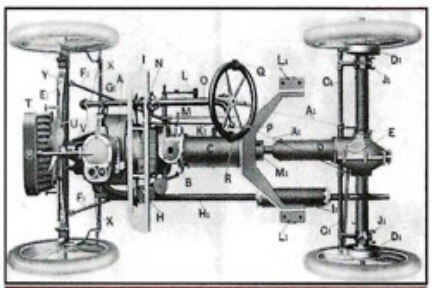


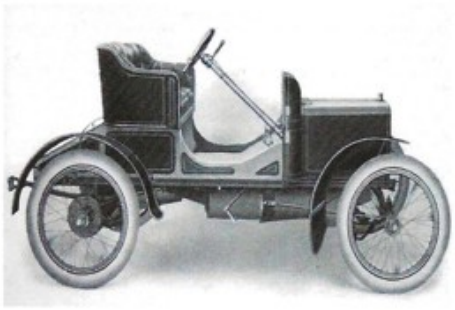
Vervolg van Deel I.

Terug echter naar 1904.
De 8 pk auto die Lewis bedacht, de eerste van verschillende z.g. "volksauto's", auto's dus met een kleine, efficiënte motorinhoud was anders.
Lewis volgde niet de gangbare mode, gedicteerd door de Franse en Duitse auto-industrie, die ook toen al de Britse markt met hun auto's overstroomden om een auto te bouwen die op een gemechaniseerde paardenkoets leek. Lewis gebruikte geen combinatie van een houten met ijzer versterkt chassis. Voort werkend op zijn ervaring bij Daimler ontwierp Lewis, zijn tijd ver vooruit, de eerste Rover met een stalen "ruggengraat" (back-bone) chassis.
De nieuwe auto werd in een verbazingwekkende korte tijd ontworpen. Aangesteld in december 1903 reed zijn eerste prototype al in 1904 en werd verkocht in december 1904.



Ruggengraat chassis

Rover historie deel II



De 8 hp two seated Rover car

De auto was direct een succes, niet alleen zijn moderne chassis. Ook de manier waarop de achteras hierin geïntegreerd was, nl. vast in het chassis gemonteerd, dit in tegenstelling tot de gebruikte "sprung-axle", was voor die tijd zeer vooruitstrevend. Verder monteerde Lewis een mechaniek waarmee de inlaatklep d.m.v. een pedaal kon worden gesloten, Waarmee de motor afremde.

Nadat de auto op "bankholiday in augustus 1904"op de promenade van Bexhill voor de eerste maal aan het publiek werd getoond en in klasse "C" trials zijn concurrenten de Star en de Ford duidelijk versloeg, schreef Lord Montague in zijn autoblad "CAR Illustrated" dat de Rover "8" model een snelle, opmerkelijk trillingvrije auto was, die gezien de achtergrond van het bedrijf dat haar bouwde, zou kunnen rekenen op een groot succes.

Dit succes werd mede veroorzaakt door de journalist Robert Jefferson die Rover een geweldige publiciteit bezorgde door samen met Rover's chef en testrijder Robert Weallans in 31 dagen van London naar Constantinopel (Istanbul) te rijden met een Rover "8" model. Dat was in die dagen een ongekende prestatie waarmee Rover in één klap bewees dat het nieuwe automerk goede kwaliteiten moest hebben. Het succes met de "8" schonk Harry Smith zoveel vertrouwen in de toekomst dat hij Lewis nog drie modellen liet ontwerpen, een lichte één cilinder met 780 cc motorinhoud (de "8" had 1327 cc motorinhoud), de Rover "6" en twee viercilinders, nl. 10/12 met 1767 cc en de 16/20 met 3119 cc.



De 6 hp Rover car
Special finish

De verkoop kwam goed op gang: in 1906 maakte de fabriek 754 auto's, het jaar daarop 1211 stuks. De "6" was een interessante auto. De prijs was zeer laag,
(£100,-) deze prijs was de helft van de "8". Echt een succes, zoals een lang duur test van het blad Autocar bewees. Het blad reed in de winter van 1905-1906 in de loop van 5 maanden, ruim 800 mijl met deze auto, het geen voor die tijd quitte a performance was. De ervaringen waren zodanig dat men de auto betitelde met "a good small car".
Men behaalde s 'nachts gemiddeld 18 mijl en overdag gemiddeld 20 mijl per uur. De hele lange winter had de Rover "6" maar 3 keer problemen gegeven. Eén keer met de carburateur en twee keer met de ontsteking. De hoge mate van betrouwbaarheid, ook bij slecht weer, maakte de Rover "6" nogal populair bij de Britse artsen, die toen massaal van de "dog-cart" en het licht rijtuig, op auto's overgingen.



De Tourist Trophy 1907

Wellicht is toen al wel de basis gelegd voor Rover's traditionele positie als fabrikant van de Britse doktersauto. Zo bracht de Londens arts H. Crichton Miller, M.B. in 1906 verslag uit van de tocht van de Atlantische kust van Frankrijk naar de Riviera en terug, die hem en zijn metgezel £ 20,- voor de auto kostte. Over zijn auto meldde de dokter: "She is simply a Daisy. She has her faults and the greatest of these is de combined throttle and ignition control. It costs me precisely 3 Shilling. 2½ dine and two hours work to remedy that" De één cilinders deden het best. De vier cilinders hadden minder succes.
De 10/12 ging weer snel uit productie.
De 16/20 zorgde echter in 1907 voor een enorme verassing door de Tourist Trophy op het eiland Man te winnen. (We zullen meer aandacht besteden aan deze Tourist Trophy is een volgend clubblad).

In 1905 – de eerste TT op Man – deed Rover ook al mee met twee Rover's 16/20.
Dit resulteerde toen in een 5de en een 12de plaats, niet slecht voor een nieuw merk.
In 1906 trok Rover weer welgemoed naar het eiland Man.
Bij de training ging alles goed, als men tenminste even vergeet dat één van de coureurs zijn met hem meerijdende monteur op het traject verloor en dat pas veel later opmerkte. De vering was dan ook niet best. "Distinctly unpleasant" noemde het Engelse autoblad Autocar het. Vlak voor de technische keuring ontdekte een andere monteur dat de benzinetanks van de auto bijna leeg waren. In het opscharrelen van benzine ging vervolgens zoveel tijd verloren dat de auto's te laat bij de keuring verschenen en gediskwalificeerd werden.



Maar in 1907 was het raak! Het was vreselijk slecht weer tijdens de 6 x 40 mijl van de TT of Man, waardoor veel deelnemers langs de kant van de weg kwamen te staan met natte ontstekingen. Zo niet echter Rover no.22 met testrijder Ernest Courtis aan het stuur. Deze reed rustig en regelmatig door en finishte twaalf minuten voor rijder no. 2 in 8uur en 23 minuten en 27 seconden. Overigens de engine andere uit een veld van zestig die aankwam. Courtis beloning was een gouden klokje en een week extra vakantie.



Eind 1905 had de briljante Lewis Rover alweer verlaten voor een baan bij Amstrong Siddeley en het duurde tot 1911 dat de legendarische door Owen Clegg ontworpen "12" verscheen. In 1910 was Jack Starley General Manager geworden en hij slaagde erin om de talentvolle en belangrijkste ontwerper Owen Clegg voor Rover te strikken. Clegg had o.a. bij Wolseley en Austin gewerkt en er was sinds Lewis vertrek genoeg voor hem te doen. De fietsen waren nog steeds een belangrijk onderdeel van de productie en de motorfietsfabricage die in 1905 was gestopt, was net weer opgestart. Iets waar men enige tijd later wel blij mee was, omdat zij goed geholpen heeft om de afgevallen autoproductie in de jaren 1915 – 1919 (eerste wereldoorlog) op te vangen.



Het nieuwe type motorfiets, de 3½ pk, was al meteen na de introductie een groot succes. Tussen 1915 en 1919 bouwde Rover meer dan 3.000 stuks van de 3½ pk versie voor het leger geleverd. Maar in 1924 beëindigde Rover definitief zowel de fiets als de motorfietsproductie. Hoewel ook Owen Clegg maar anderhalf jaar voor Rover werkte maakte hij er een heel andere fabriek van. Hij overtuigde de directie dat het beter was om i.p.v. een hele serie auto's maar één model te maken en hij schoot met dit model, de Rover "12" dus, midden in de roos.
Waarbij hij ook nog de capaciteit van de fabriek flink opvoerde.



Van 883 auto's in 1911 naar 1943 in 1914, waarbij de winst steeg van £7.100,- in 1910 naar £ 137,000,- in 1914. Het succes van de "12"was in eerste instantie te danken aan de goed gekozen combinatie van de prijs, grootte en motorvermogen. Daarbij kwam dat het publiek gauw uitvond dat de "12: een prettige betrouwbare auto was. Dit alles was goed nieuws.

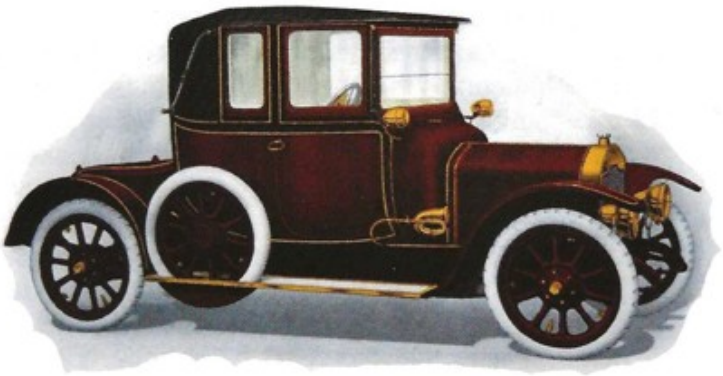
Helaas verliet Owen Clegg al in maart 1912, na 18 maanden, het bedrijf. Niet omdat hij ruzie had gekregen met zijn mededirecteuren, maar simpel om het feit dat deze "12" zo'n succes was dat er om hem werd gevochten. Zijn volgende werkgever werd Darracq in Frankrijk, ook deze fabriek heeft hij met groot succes uit haar problemen bevrijd.

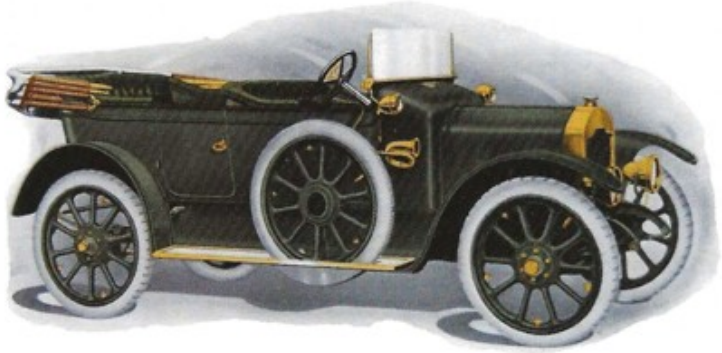
Dit zijn de Rover modellen van 1913
Van boven naar beneden:
12 hp. 4 cil. Doctor's coupe
12 hp. 4 cil. Two seater body
12 hp 4 cil. Four seater body
12 hp 4 cil. Landaulette body

ROVER
MOTOR
CARS

1920 Cars











Als Rover er toen in geslaagd zou zijn de "12" als springplank te gebruiken om een grote producent te worden, dan zouden de volgende 20 jaar wat vrolijker voor hen zijn verlopen, maar helaas werkten ook de politieke gebeurtenissen in de wereld niet erg mee. Europa verzonk in 1914 in de Eerste Wereldoorlog en hiermee kwam een eind aan de constante opgang van het merk Rover.

Deze Eerste Wereldoorlog eiste in Europa het leven van 10 miljoen soldaten en er werden ca. 21 miljoen mensen, soldaten en burgers gewond. Alleen in de U.K. verloor al meer dan één miljoen soldaten op de slagvelden in Frankrijk. De totale Britse bevolking, in die tijd, bestond uit 43 miljoen zielen, die over 25% van de wereldbevolking heersten. Deze "great war" zoals de meeste Engelsen de 1e W.O. noemden, bracht naast onpeilbaar veel leed, zoals altijd, de economie en de technische vooruitgang flink vooruit.

In deze oorlogsjaren draaide praktisch iedere fabriek en werkplaats op volle toeren, de materiaalslacht aan het front eiste een complete in zet van mensen en machines.
In deze tijd zet in landen als Engeland ook duidelijk de emancipatie in, men kan niet zonder vrouwen als vervangster voor de mannen die hun "plicht voor het vaderland" aan het front deden. Na afloop van de oorlog was iedereen ervan overtuigd dat er een grote vraag naar auto's zou komen.

En iedere fabrikant haastte zich dan ook om van oorlogsproductie naar vredesproductie over te schakelen. In 1920 waren er alleen al in Coventry 89 autofabrikanten, waarvan Singer en Rover de grootste waren. Zoals bij alle grote en kleine fabrikanten moet Rover om aan de verwachte vraag te kunnen voldoen de "versleten" oorlogsmachines vervangen en voorraden op gaan bouwen. Rover had op dat ogenblik het geluk dat men maar één model had om op de markt te brengen nl. de model "12". Maar de model "12" die in 1914 maar £ 375,- koste moest nu in 1919 £ 750,- opbrengen. Dit probleem hadden natuurlijk alle Britse fabrikanten en het was in het bijzonder Morris die probeerde met zéér lage prijzen de markt te veroveren.

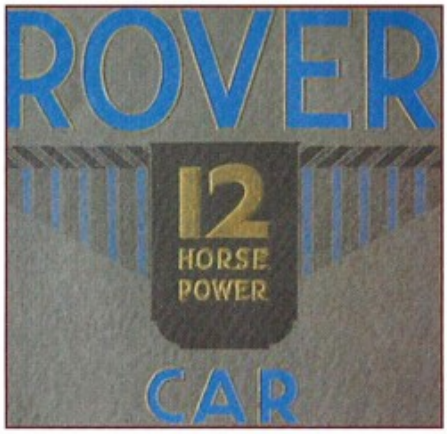
Prijsvoorbeelden uit 1920:	
Morris Oxford	£ 590,-
Deluxe en jaar later	£ 446,-
Chevrolet	£ 450,-
Overland	£ 495,-
T-Ford	£ 240,-
In 1920 Rover model "12"	£ 750,-
In 1922 Rover model "12"	£ 650,-
In 1923 Instapmodel "12"	£ 450,-
In 1924 Morris Oxford	£ 320,-
In 1924 T-Ford	£ 110,-

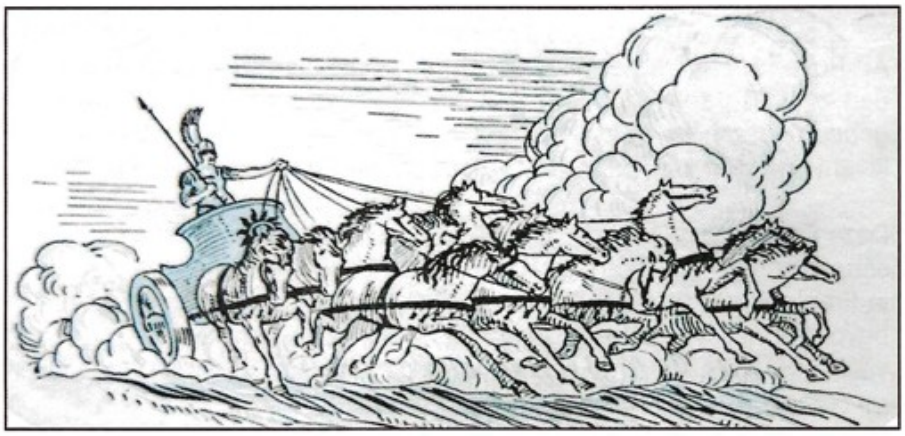


Rover ging mee in de concurrentieslag en dit hielp inderdaad om de productie draaiende te houden, maar financieel gezien was het een slechte zaak.
Ook het feit dat Rover aan het einde van de oorlog meer fabrieken bezat dan toen het de oorlog in ging hielp niet om een echt financieel gezonde basis te creëren.
Bedenk hierbij dat de Morris één van de luxe middenklassers was en de T-Ford was gemakkelijk in de bediening, degelijk en betrouwbaar en immens populair.

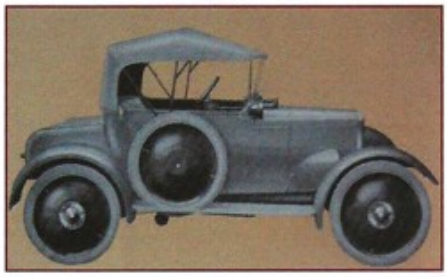
In 1920 doorbrak Rover de magische £ 1 miljoen pond omzetgrens, er werd een goede winst gedraaid en men keek weer naar de toekomst.
Een toekomst die vervolgens Rover in kleinere auto's zou liggen, een markt overigens die zoals U weet Rover in 1912 had verlaten.
Men kwam in contact met een briljante jonge ontwerper, Jack Sangster genaamd, wiens familie de in die dagen bekende "Swift" automobielen fabriceerde.

Deze Jack Sangster verkocht Rover het ontwerp voor een kleine luchtgekoelde 8 pk. machine.
Dit geheel nieuwe ontwerp kon niet in de bestaande fabrieken in Coventry geproduceerd worden en daarom kocht men een oude munitiefabriek in Birmingham, in het Rover jargon Tyseley 1 genaamd. Op de plek bouwde men tot een zogenaamde rolling chassis en deze werden naar Coventry gebracht om daar van body voorzien te worden.

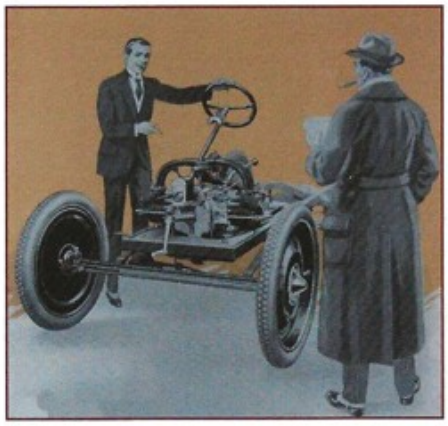




Hier werden in de jaren 80 in dezelfde Tyseley fabriek in Birmingham de Rover V8 motoren gebouwd voor de Rover SD1 modellen. Deze motoren werden op een soort binnenplaats op opleggers gezet en 1 keer per week naar Coventry gebracht. Een omslachtige en tijdrovende manier van werken. Maar dit terzijde.



Terug naar 1920.
Deze nieuwe auto van Rover, de 8 HP, bleek enige jaren een groot succes. De Britse automobilist zwaar getroffen door de inflatie en hoge belastingen, was bereid een simpele en goedkope auto te kopen. Buiten de T-Ford waren er op dat moment maar weinig zo goed gebouwde goedkope auto's op de markt.



De 8 HP was werkelijk in alles een nieuw ontwerp: een eenvoudig chassis, een luchtgekoelde 998 cc. Motor met een boring van 85 mm. En een slag van 88 mm. Dezelfde boring en slag als de succesvolle 3½ HP Rover motorfiets. Met haar 14 BHP was zij ook door haar wide-ration 3 speed versnellingsbak in staat ieder heuvel te nemen, maar snelheden boven de 55 km. Werden kritisch met haar 1800 omw./min.



De nieuwe Rover 8 HP

Ook uniek was dat de 8 HP voorzien was van een zelfstarter (startmotor). Het voor die tijd zeer hoge bedrag van £ 400.000,- was uitgegeven aan machines en gereedschappen voor dit model. Men was in die tijd angstig voor luchtgekoelde motoren.
Daarom liet Rover er een non-stop trip van Lands End naar John O Groats meemaken, onder het toeziend oog van de R.A.C. In begin 1920 begon de productie. Voor de komende 4 jaar zouden de 8 HP en de gemoderniseerde model "12" Rover's enige aanbod in de automarkt zijn en de concentratie op 2 modellen wierp zijn vruchten af. In 1920 werden slechts 1400 stuks auto's gebouwd (8 HP en model "12"). In 1921 werden er ongeveer 1400 "12" verkocht, maar er werden er 3175 8 HP afgeleverd.

In 1922 steeg het totale aantal tot 6466 stuks. In 1923 zakte het aantal naar 6749 stuks. Maar in 1924 werden er 5000 8 HP verkocht. Dit alles was bijzonder en winstgevend te noemen en uiteraard zéér bemoedigend voor de directie en aandeelhouders, maar er waren ook tegenvallers. Sinds Owen Clegg het bedrijf verliet in 1912 zat Rover al zonder eigen ontwerper. Mark Wild, Clegg's opvolger was meer een manager dan een vernieuwer en ook Jack Sangster, de man van de model "8" verliet Rover in 1922 om adjunct directeur bij Ariel motorfietsenfabriek in Birmingham te worden. En er was een ander probleem. Herbert Austin genaamd.

Deze maakte 1919 de grootst denkbare fout door zich slechts op één model te werpen, het verkeerde dure 20 HP model van Austin. Herbert Austin besloot in te breken in het goedkope markt segment met een revolutionair model. Het resultaat mocht er zijn. De "Austin-Seven", die in 1922 in productie ging. Austin had een veel groter dealernet dan Rover en de productiemogelijkheden voor de "Seven" waren oneindig veel groter.

Nog erger was het dat de Austin Seven goedkoper was dan bijna iedere auto in de markt en de Rover "8" in ieder geval met £15,- onderbood. Dat lijkt vandaag de dag niet zo interessant, maar daar we hier over verkoopprijzen van respectievelijk £ 180,- en £ 165,- praten, was dat natuurlijk wel van groot belang in die tijd.
In de tussentijd nam Harry Smith afscheid als algemeen directeur bij Rover en werd John Kemp Starley jr. in zijn plaats als directeur benoemd. Starley echter die al 25 jaar bij het bedrijf werkte en die door afkomst en achtergrond toch door Rover gepokt en gemazeld zou moeten zijn, was een slechte directeur.
Hij werd benoemd in 1923 en ontslagen, zoals je later zult lezen, in 1929 en in deze jaren maakte Rover nooit een penny winst. In tegendeel, de verliezen liepen in deze jaren op tot zó n £ 500.000,-.

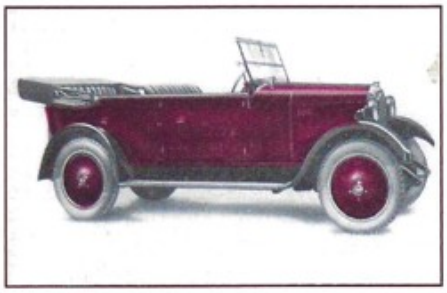
Dit kwam o.a. omdat men in 1923 besloot om niet Herbert Austin te gaan beconcurreren met een verbeterde klein "8" o.i.d. maar om een grote prestige auto (3½ liter) met een prijs van £ 1050,- te gaan maken. Deze ontwikkeling de "14" genoemd kwam uit de handen van Mark Wild, de al genoemde semi-ontwerper.

Het betrof een V12 motor van 3446 cc., de auto had op alle wielen een rem wat voor die tijd heel bijzonder was. Maar het publiek was "not amused" en men kocht de auto niet.
Er werden er maar drie van gemaakt. In de paniek om de kosten te drukken besloot Starley de "New Rover Cycle Co ltd" te sluiten en liet hij de productie van fietsen en motorfietsen plaatsvinden in de autofabriek in Coventry.
Maar gezien de onmogelijke situatie die dit veroorzaakte werd in 1924 zowel de fietsen als de motorfietsenproductie beëindigd.

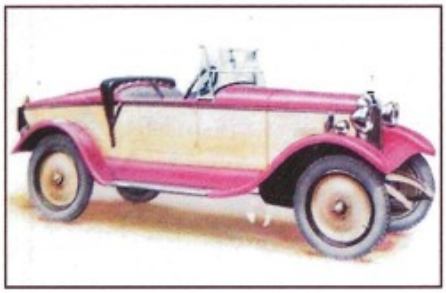
Vanaf 1896 waren er 400.000 fietsen vervaardigd en vanaf 1902/1903 méér dan 10.000 motorfietsen. In dat zelfde tijdsbestek 1923/1924 werden 2 nieuwe automodellen ontwikkeld, die de weg van Rover tot aan 1930 zou bepalen. Als opvolger van de "8" werd de "9" geïntroduceerd.
Deze "9" had een geheel nieuwe 4 cilinder water gekoelde motor, die natuurlijk in tegenstelling tot de lawaaiige luchtgekoelde "8" een nog beter te verkopen model zou moeten zijn.
Deze "9" motor van 1074cc. Met een boring van 60mm. En een slag van 95 mm. Produceerde 20 HP bij 3000 rpm (toeren per min) en bleef in wezen de standaard "kleine" Rover motor tot de zomer van 1933.

Deze werd "daarna vervangen door de "10" motor van Spencer Wilks. Dus toen de "9"in het voorjaar van 1924 werd aangekondigd was zij niets meer dan een "8"die van een watergekoelde motor was voorzien. Zij kostte echter £ 215,- i.p.v. £ 160,- van de "8".
Maar zij woog aanzienlijk meer en was daardoor zwaar "underpowered" en voorzien van het verouderde "8" chassis.





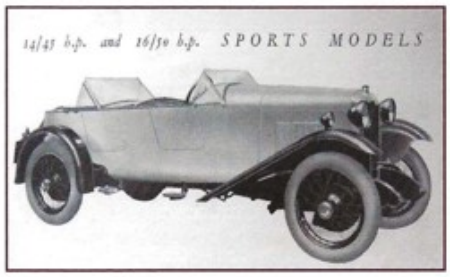






Rover Nine modellen
Ook wel nippy genoemd













14/45 Rover modellen

Verder waren er veel klachten over de carrosserieën en Rover naam als fabrikant van kwaliteitsauto's leed veel onder de nippy "9" (zoals men hem noemde). Om het publiek toch duidelijk te maken dat dit een betrouwbare economische auto zou zijn, liet Rover de R.A.C. 2 meisjes de auto rijden met £ 5,- op zak om te kijken hoe ver de auto hierop kwam.

Hij reed 2.147 mijl met het idee dat deze £5,- de kosten van benzine, olie en eventuele reparaties zou dekken. Deze test werd ook herhaald in Frankrijk omdat de U.K. werd beweerd dat iedere auto wel zo zuinig kon rijden, daar de Max. snelheid 20 mijl was.

Het bleek dat bij een gemiddelde snelheid van 30 mph (is ongeveer 45 km/uur) in Frankrijk het benzineverbruik niet anders was.
Het is overigens interessant te weten dat praktisch alle Britse autofabrikanten, incl. Rover, er weinig behoefte aan hadden om naar het vaste land (Europa) te exporteren, het was erg ingewikkeld en vervelend en ook eigenlijk niet nodig. Het "empire" was immers groot genoeg en behoefte aan "vreemd" geld was er niet.

P.A.Poppe van Dennis Motors (een Noor) was na Owen Clegg de eerste "eigen" auto ontwerper. Hij had zelf een ingenieursbureau onder de naam "White en Poppe".
Deze Poppe had alleen compleet ontwerp voor een moderne vier cilinder motor met half bolvormige verbrandingskamers, bovenliggende nokkenas kleppen onder een hoek van 45°graden, een vier versnellingsbak en een worm vertande achteras (kroon en pigonwiel).

Dit alles sprak het Rover management zéér dan en spoedig was het contract getekend. Poppe was een uitstekend ingenieur, maar sprak slecht Engels en dit veroorzaakte grote problemen waarbij Poppe zich zo arrogant opstelde dat iedereen doodziek van hem werd.
Zo goed en zo kwaad als het ging werkte men met deze Poppe samen. Daar kwam nog bij dat geen van de directieleden bij Rover enige kennis van techniek had en dat men daarom maar hoopte dat Poppe's reputatie als techneut ook bij Rover goed zou uitwerken.

In ieder geval garandeerde Poppe dat zijn nieuwe auto:
minder dan 25 cwt (1250 kg.) zou wegen.
25 mijl zou lopen op één gallon benzine (1 op 10.5 liter)
winstgevend verkocht zou worden voor £ 450,-
als een open vierzitter.
en dat de auto een topsnelheid van 60 mph (100 km/u) zou hebben.
Dit alles wilde het management graag horen, zodat Poppe volop zijn gang kon gaan.

Helaas beantwoorde deze brave nieuwe 14/45 Rover in geen geval aan het beloofde, hoe het kwam is nog steeds een raadsel, maar toen Rover's technisch directeur, Mark Wild, de eerste cilinderkop zag verliet hij het bedrijf en kwam nooit weer terug.
Toen ook de eerste auto in elkaar geschroefd was bleek de auto niet aan vier gestelde eisen te voldoen.
de nieuwe 14/45 woog meer dan 25 cwt
de nieuwe 14/45 kon zeker niet 25 mijl op één gallon rijden.
de nieuwe 14/45 kon onmogelijk verkocht worden voor £ 450,- anders leed men verlies op ieder verkochte auto.
de nieuwe 14/45 kon geentopsnelheid halen van 60 mph halen alleen als hij windkracht 10 in de rug zou hebben.

Nog erger was dat de versnellingsbak een luid geratel produceerde en dat de motor klonk of er geen lagers in zaten.
Toch werd de auto in productie genomen en voor £550,- op de Olympiashow van 1924 voor het eerst aan het publiek getoond. Het was een nachtmerrie voor de serviceafdeling. Omdat de auto nauwelijks vooruit te branden was werd de auto geüpgraded tot de 16/50 door de cilinder op te boren.

Om de populariteit op te krikken werd er weer eens een "trail" (heuvelklim op poten gezet. Deze keer werd een heuvel in Noth-Wales 50 keer beklommen, wat lukte en Rover de Dewar Trophy opleverde. Er was weer iets positiefs te adverteren.
Maar de verkoop viel erg tegen. En de financiële positie van het bedrijf was catastrofaal. Dat in 1928 Rover praktisch failliet was.

Men huurde een kolonel, Frank Searle en deze begon op de bekende manier te reorganiseren. Het kantoor en stafpersoneel werd gedecimeerd. Hij stuurde J.K. Starley Jr. zoon van John Kemp Starley op een wereld verkooptoer en toen deze in Nieuw Zeeland was ontving hij een telegram dat hij was ontslagen. De voorraad auto's werd tegen een zeer speciale prijs verkocht aan een handelaar in Manchester om aan wat geld te komen en iedereen werd voorbereid op een complete verandering van producten.
Deel III in het volgende clubblad



Tekst: Harry Hilgerdenaar, René Winters
Fotos ©: Dutch RoverArchives
Copyright ©: RWP Archive