



ROVER P5B 3.5 LITRE

Met de P van patina

De P5B van Marnix Bootsma is al 46 jaar als hobby-auto in de familie. Het verhaal van een mooi oud geworden Rover.

Ons familiebedrijf O. de Leeuw B.V. uit Zwolle importeerde vroeger onder meer Nuffield- en Leylandtractoren. Daarom reed mijn vader een auto uit hetzelfde concern: een Wolseley 6/110. De productie van die auto's stopte eind jaren '60, maar hij wilde graag een Leyland-product blijven rijden. Het kon een Jaguar XJ6 worden of een Rover P5B. De Jaguar was sportiever, stond voor snelheid, maar was minder ruim en degelijk. Er werd destijds gezegd dat je er twee nodig zou hebben om er elke dag tenminste één te kunnen rijden.

De Rover was qua uitstraling een betere opvolger van de Wolseley, meer een directieauto. Niet schreeuwerig, degelijk en met een tijdloos design. Dus werd het de P5B, een comfortabele auto met een mooi interieur, bekleed met leer

en echt hout. Dit is de tweede Rover die mijn vader heeft gehad. De eerste reed hij zakelijk. Ik herinner me dat mijn ouders tijdens de proefrit langs mijn middelbare school zijn gereden. We hadden afgesproken om tijdens mijn pauze even te kijken of ik er met mijn twee meter ook goed in kon zitten. De Rover is gemaakt voor Engelse heren die met een hoed op achter het stuur zaten, dus dat ging prima. Die eerste Rover werd flink gebruikt en was in 1975 aan vervanging toe. Voor de zakelijke kilometers kwam er toen een Peugeot 604, die net op de markt was. De P5B was nieuw toen al even niet meer leverbaar. Toevallig kenden we een dame die dit type Rover reed en het geen plezierige auto vond. Mijn vader heeft haar auto toen privé overgenomen en die auto – toen twee jaar oud – is de auto op deze pagina's. Het is een van de laatste linksgestuurde exemplaren.



Na het overlijden van mijn vader in 1993 is deze auto in mijn bezit gekomen. Later ben ik nog eens gebeld door iemand die wist dat ik een Rover in mijn bezit had, met de vraag of ik misschien interesse had in nog een exemplaar? Die heeft mijn broer toen gekocht; met hem deel ik de liefde voor klassieke auto's. De chassissnummers van onze auto's schelen maar vier plaatsen. En omdat er in 1973 maar 21 linksgestuurde Saloons gebouwd zijn – er was ook een vierdeurs Coupé – kunnen we zeggen dat tien procent van die productie van dat jaar hier in de hal staat. De Rover zit goed en zorgvuldig in elkaar en het ontwerp is nog echt van



Doorleefd, maar soepel leer en echt hout, precies zoals je in een 'rijdende herensociëteit' verwacht. Verrassend is daarentegen het rally-instrument in het midden.



één persoon: David Bache. Het is daardoor een ontwerp zonder compromissen, harmonieus en tijdloos, duidelijk de visie van één man.

De auto is altijd in gebruik gebleven als hobby-auto en heeft nooit voor langere tijd stilgestaan. Er zijn in al die jaren natuurlijk wel onderdelen vervangen, de bumper bijvoorbeeld, maar echt grote ingrepen zijn nooit nodig geweest. Als je goed kijkt, zie je hier en daar wel een minder plekje, maar die worden niet erger; hij staat immers binnen. Je zou 'm perfect kunnen maken, maar met een auto met deze historie is dat zonde. Hij is gebruikt en heeft een mooi patina; ik hoef er geen concours mee te winnen. De auto is echt een deel van de familie geworden en is bijvoorbeeld regelmatig ingezet als trouwauto. Ik ben er zelf ook in getrouwd. Ook rijd ik er evenementen en ritten mee van de Rover Owners Club Holland. Het rijdt Amerikaans; dat komt natuurlijk door het

blok en de automaat, maar op hogere snelheid stuurt het ook niet erg strak. De wegligging is niet sportief en ik geef het onmiddellijk toe, het is geen auto die je direct aan de start van een rally zou verwachten. Toch doe ik daar regelmatig met deze auto aan mee. Bert van den Dool, een bekende starter, vraagt ook altijd of het haardvuur al aan is in de 'herensociëteit op wielen'. Maar er is weinig leuker dan in bijvoorbeeld de Alzheimer- of IJsselland-rally mee te rijden. Je rijdt voor een goed doel en ik heb meegemaakt dat voor me een blauwe vooroorlogse Bugatti reed, terwijl ik in de achteruitkijkspiegel Gijs van Lennep zag in een Porsche 356. Mustangs, Alfa's, Bristols en Fiat 500's; je ziet daar van alles. En het staat niet stil; het rijdt en wordt gebruikt op kronkelige landweggetjes, dat is toch geweldig? Je kunt naar een museum gaan, maar ga liever naar de start van een evenement als de Alzheimer-rally, daar zie je alles rijden! Tot bij de start op 10 september? ▲

★ Ik doe regelmatig aan rally's mee met deze auto ★



De eigenaar

NAAM Marnix Bootsma, Zwolle
68 jaar

BEROEP ondernemer in de metaalsector

TOEKOMSTPLANNEN Op de bestuurdersstoel zit een plekje dat hersteld zou mogen worden.

Weetjes

De P5 kwam in 1958 op de markt. Vanaf 1963 was ook een Coupé leverbaar. In 1967 kwam de van Buick afkomstige V8 in het vooronder, eerder waren alleen zescilinders leverbaar. De P5 was populair bij de Britse overheid. Van de laatste P5's die de fabriek verlieten in 1973, zette zij een flink aantal in opslag. Als er een 'nieuwe' auto nodig was, werd er een in gebruik genomen. Bij de loodzware East Africa Rally van 1963 kwamen van de 91 inschrijvers slechts 7 auto's over de finish. Eén daarvan was een Rover P5...



Rover P5B 3.5 Litre

bouwjaar	1973
nieuw prijs	fl. 28.614,- (€12.984)
gemaakt van/tot	1967 tot 1973
geschatte waarde	€ 30.000,-
topsnelheid	185 km/h
acceler. 0-100	12,1 s
gem. verbruik	1 op 6
motor	V8, 3528 cm ³
max. vermogen	160 pk
max. koppel	285 Nm
transmissie	drietraps automaat, achterwiel aandr.
massa leeg	1587 kg

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op YouTube.com/autovisie