

Living with Auntie :



**Rover P4 1960 "Auntie"
Eigenaar: Johan Strijdhorst**

Uit 1960 volgens kentekenbewijs maar op de origineel geïnstalleerde veiligheidsgordels staat 1961, komt oorspronkelijk uit Zwitserland maar is in 1966 naar Nederland gehaald.

Door : Johan Strijdhorst

Deel 1:

In onze moderne westerse beschaving is het voor een mens lang niet altijd makkelijk om het hoofd boven water te houden. Vooral ouderen hebben daar soms moeite mee.

Gelukkig zijn er overal in het land grote gebouwen neergezet, waarin deze groep medeburgers onder het toezicht en met een helpende hand van goed opgeleide en gemotiveerde medewerkers de boze wereld de baas kunnen blijven tot het onvermijdelijke einde. Ja...., dat hebben we toch maar goed geregeld.

Het valt echter op dat, hoe zuidelijker je Europa intrekt -of zelfs de Middellandse Zee oversteekt-, het heel normaal gevonden wordt dat je je

oude moeder, vader, tante, oom of meer dan één uit dit rijtje, gewoon in huis neemt wanneer blijkt dat ze het allemaal niet meer zo kunnen bijbenen. Niet eventjes op theevisite; nee..., permanent! Natuurlijk zeggen wij dan als welgestelde noorderling dat in onze maatschappij voor dit soort sociale en medemenselijke praktijken geen plaats is. Wij willen wel, maar in ons snelle en jachtige leven zouden wij die arme mensen toch niet die aandacht en warmte kunnen geven die ze verdienen. Wij zouden daar de tijd niet voor hebben.

Er moet tenslotte gewerkt worden en onze vrije tijd is heilig; die hebben we hard nodig om bij te komen. Dat bijkomen doen wij op allerlei verschillende manieren: postzegels verzamelen, modelbouw, doe het zelve, computeren, sporten, treinspotten, voor de TV hangen, sterren kijken, etc.

Of we nemen dieren in huis: cavia's, marmotten, konijnen, honden, katten of -misschien niet direct in huis, maar wel als huisdier- een paard. "Iets" in huis dat onze zorg nodig heeft. Zou er toch iets in onze genen zitten die dit "zorggedrag" regelt? Hebben wij, als nuchtere noorderlingen, toch iets van zuidelijke instincten? Te zijner tijd toch eens aan Midas Dekkers vragen.

Ikzelf heb in september 1996 "tante" in huis gehaald. Ze is hartstikke makkelijk, slaapt in de garage en als je haar nodig hebt, heeft ze altijd tijd voor je. Daar staat tegenover dat ze geen kostgeld betaald. Ze kost geld, maar dat heb ik voor haar over. Tante stamt tenslotte uit een gegoede Engelse familie en wij worden graag met haar gezien.

Het is daarom iedere keer weer een klein feestje als de garagedeuren open gaan en onze Rover 100 (P4) uit 1960 weer naar buiten gereden kan worden. Zittend in haar knusse interieur verplaatsen wij ons van plek naar plek, genietend van de lederen banken en de met hout afgewerkte ramen en dashboard.

Ze werd niet voor niets "the poor man's Rolls" genoemd. Aldus op statige wijze voortbewegend, neem je haar ongemakken voor lief: het zware sturen, het windgeruis (boven de 80 km/u), het benzineverbruik (1 op 7), het krijgen van warme voeten bij een wat langere rit, omdat de uitlaat nu

eenmaal direct onder de bestuurdersplaats loopt. Overigens is dat laatste 's winters niet zo erg, maar 's zomers wel. Vooral voor de passagier die achter de chauffeur zit.

"Auntie" heeft ons hart gestolen. Niet alleen het fraaie interieur, maar ook het exterieur met haar aimabele trekjes, zoals het statige en vriendelijk front, de portieren, die alle vier sluiten op de midden-(B)-post, haar zachte rondingen, rechtvaardigen haar koosnaam "Auntie". Haar technische eigenschappen staan borg voor een aristocratische wijze van voortbewegen.

Een (ook letterlijk) grote motor met 6 cilinders en 104 pk zorgen ervoor dat er altijd voldoende kracht voorhanden is. Stress is hier een onbekend woord. Deze kracht kan echter ook omgezet worden in snelheid. Als het moet haalt de dame op leeftijd 150 km/u. Moet je dan eens kijken naar die gezichten in al dat 'windtunnel-blik'. Nee, "Auntie" doen we niet meer weg. Ze is inmiddels een lid van ons gezin geworden. Ik verdenk haar er weleens van dat ze steeds meer invloed op onze "way of life" heeft. Leuk hoor, zo'n oude tante in "huis".

Deel 2:

Gemak dient de mens! ...En de elektronica helpt hier flink aan mee! Neem nu de huidige moderne high-tech automobiel. Alles werkt of gaat elektrisch. Als er dan toch nog iets met de hand moet worden gedaan, dan wordt de handeling wel op één of andere wijze elektronisch geholpen.

Het begint al vóóordat je instapt; een druk op het knopje en "plop", de portieren zijn van het slot af. Het alarm of de startblokkering wordt uitgezet. Lampjes gaan uit, andere weer aan. We nemen plaats achter het bekrachtigde stuur, sluiten het portier en vinden eenvoudig het contactslot, want de interieurverlichting blijft nog even branden (al of niet met spot).

We doen het contact aan en we worden getraakteerd op een zee van kleurrijke lampjes. Ik heb ze eens geteld: in het dashboard van mijn moderne auto zitten 32 waarschuwings-, attentie- of andere lampjes die allerlei goed bedoelde en minder goed bedoelde functies bewaken. Je hebt onderhand een checklist nodig om te controleren of de juiste lampjes wel doven of juist oplichten nadat de auto is gestart. Slaan we niet een beetje door? De instructieboekjes hebben tegenwoordig ook al het formaat van een flinke paperback. Voor je het weet bestaan ze uit meerdere delen!

Ja ja, ik weet het, ik chargeer. Maar als er ooit onder het rijden een "verkeerd" lampje gaat branden, tien tegen één dat je te laat bent als je er eindelijk achter bent wat dat lampje en dat oplichtende symbooltje betekent. Of je zet hem meteen aan de kant en zet gauw de motor uit, om er na 5 minuten achter te komen dat je ruitensproeierreservoir bijna leeg is. Het risico van die veelheid aan kleurrijke informatie is dat de attentiewaarde afneemt. "Hé, er gaat een lampje branden. Thuis maar eens kijken wat het betekent!"

Hoe anders is dat in onze klassiekers, zeker in mijn P4. Eén rood en één groen lampje voor respectievelijk opladen en oliedruk. Dan nog wat lampjes voor groot licht, richtingaanwijzer en choke! Lekker te overzien allemaal. Als er op het dashboard meer licht gaat branden dan de instrumentenverlichting, dan weet je: Er is iets niet normaal!

Het overkwam mij in de afgelopen jaren twee maal, dat het groene (olie)-lampje ging branden. Snel stoppen, motor uit, olie peilen en.... constateren dat je olie genoeg hebt. Onder de auto kijkend kon ik ook geen sporen van (ernstig) olieverlies vinden. Ogenschijnlijk dus niets aan de hand. Oliedruksensor stuk? Kortsluiting? Zullen we het wagen door te rijden? Maar dat constant brandende lampje gaat op je zenuwen werken. Het blijft je gedurende de hele rit aanstaren, je probeert het te negeren, je weet dat het loos alarm is, maar toch....!

Plotseling hoor je geluiden die er eerder nooit waren. En warempel, je voelt dat de motor enigszins inhoudt. Hikte ze zonet niet even? Eenmaal weer in de veilige thuishaven gearriveerd, kwam ik er snel achter (met telefonische ondersteuning van Berry Smink) dat de oliedruksensor waarschijnlijk defect was. "Ik stuur er wel één op", riep Berry door de hoorn en de volgende dag werd het defecte exemplaar vervangen door een nieuwe, hetgeen inderdaad de oplossing van het euvel bleek te zijn.

Overigens is het verwijderen en plaatsen van een oliesensor in een 6 cilinder motorblok van Auntie een 'handmatige' zaak. Voor een steek- of ringsleutel is er gewoon geen ruimte. De oude sensor zat gelukkig niet zo vast, zodat deze na enig onbeholpen gemorrel toch los kwam en ik hem met de hand verder kon loskrijgen. Door met een ijzerzaagje een klein gleufje in de moer van de nieuwe sensor te zagen, kon ik, nadat ik deze er eerst met de hand zover mogelijk had ingedraaid, hem verder met behulp van een schroevendraaier vast- tikken. Als die er ooit nog's uit moet....! Enfin, de oude heeft het ook 37 jaar volgehouden!

De tweede maal begon het olielampje wat flauwig op te lichten toen ik net twee kilometer van huis was. Soms echter ging het weer uit, maar kwam hard en verschrikkelijk groen weer terug of knipperde met het ritme van de zwoegende zuigers. Wederom ging ik snel aan de kant. En wederom voelde ik die ogen van m'n medeweggebruikers op mij gericht en ik zag ze als het ware denken: "Ja joh, dat krijg je met dat ouwe spul. 't Ziet er mooi uit maar praktisch nut heeft het niet!".

Koortsachtig probeerde ik te bedenken wat er aan de hand kon zijn. Ik had toch net voor de rit nog een litertje olie bijgevuld? Dop vergeten terug te doen soms? Vertwijfeld opende ik de motorkap. De dop zat gewoon op z'n plek. Even peilen en weer mocht ik constateren: olie genoeg. Die Auntie toch, ze zit vol geintjes. Onder de motorkap leek alles prima voor elkaar,

geen bijzonderheden. Zou het iets van sluiting zijn in het stroomcircuit van het waarschuwinglampje? Ik volgde het draadje van de sensor. Dit maakte al snel een scherpe U-bocht, verdween tussen het motorblok en schutbord en kwam aan de andere kant weer tevoorschijn en liep regelrecht naar het zekeringkastje.

Zo te zien niets mis mee. Totdat ik de motor weer startte en wat aan het draadje rommelde. "Hij gaat uit!" hoorde ik vanaf de passagiersplaats. Nadere inspectie van de draad leerde, dat waar deze achter het motorblok doorliep, hij op het koppelingshuis rustte en dat de isolerende buitenlaag na ongeveer 37 jaar was doorgesleten. Sluiting dus.

Ha, maar ik had isolatietape achterin en onder het zingen van "who needs the Wegenwacht...", dook ik in de kofferbak, waarbij ik weer eens pijnlijk herinnerd werd aan het feit dat ondanks de grote hoeveelheden aluminium die bij Auntie in de carrosserie zijn verwerkt, het kofferdeksel toch behoorlijk zwaar is uitgevallen en waarschijnlijk daarom niet meer automatisch in stand 'open' blijft staan.

Na deze aanvaring met Auntie moest ik tevens constateren, dat de isolatietape zo oud was, dat het spontaan afbrak nadat ik er eindelijk een centimeter van had los gekrabbeld. Met behulp van een oud lapje en wat touwtjes werd het blote deel van de draad geïsoleerd. Wij vervolgden onze weg, het olielampje bleef uit.

Sindsdien neem ik naast mijn gereedschap, nieuw isolatietape, handreiniger en een jerrycan met water mee. Oh ja, en een stokje van ongeveer anderhalve meter voor de kofferdeksel, want tante zit vol geintjes.

Deel 3:

Ieder jaar zit ik weer op de grens. Mijn verzekeringsagent verzekert mij, dat mijn tante verzekerd is voor maximaal 7500 km's per jaar. Welnu, ik drijf Auntie ieder jaar weer naar die grens. Waarom? Omdat ik een kei ben in het verzinnen van redenen om met Auntie op pad te gaan.

Nou moet ik zeggen, binnen ons gezin vind ik ook niet echt weerstand. De ritten die we met onze P4-100 uit 1960 maken hebben ook vaak een goed doel (zijn schoonmoeders ook een goed doel?). Bovendien, tante moet in beweging blijven, ook als het een keertje regent. OK, als er zout gestrooid wordt, blijft ze binnen (ze mag geen zout), maar voor de rest: als het even kan, weer of geen weer; naar buiten. Zodoende kost het ons niet echt veel moeite er soms overheen te gaan. Over die grens dan...!

Zo vlak voor het vertrek moeten er even een paar zaken gecontroleerd worden. Oliepeil goed? Nog genoeg remvloeistof? Koelvloeistof voldoende? Overigens peil ik de olie altijd met de peilstok, maar eigenlijk hoeft dat niet eens. Vanaf de comfortabele bestuurdersplaats kan ik met een druk op de knop zo het oliepeil aflezen. Dat kan bij een P4. Langzamerhand zie je nu andere autofabrikanten dit voorbeeld volgen....., na bijna 50 jaar!

Alles voor elkaar? Contact aan, even wachten tot het snelle getik van de benzinepomp in de kofferbak wat afgenomen is, choke helemaal uit en starten maar. De motor slaat na een paar omwentelingen aan. Het hoge toerental verlaag ik door de choke enigszins terug te duwen tot de stand waarbij de motor makkelijk blijft lopen. Achteruit de garage uit. Even uitstappen om de garagedeur te sluiten ('k moet toch eens zo'n automatische deuropener en -sluiter aanschaffen) en dan gaan we.

Attent blijven op de juiste stand van de choke en zodra er 3 á 4 kilometers gereden zijn, gaat'ie dicht. Zo gaat het keer op keer, gedurende 52 weken in het jaar, zomer of winter, regen of zon. Behalve die ene keer, toen ik

nadat ik de garagedeur had gesloten weer instapte en de motor afsloeg. Ach, geintje van Auntie natuurlijk.

Even opnieuw starten en daar gaan we weer. Maar dat afslaan bij het uit de garage rijden gebeurde nog een keer... en nog een keer! Vreemd, ik had er geen verklaring voor en aangezien Auntie na zo'n herstart nooit meer problemen gaf, kwam het dus niet hoog op de prioriteitenlijst te staan van 'dingen aan Auntie te doen'. Auntie zorgde echter zelf wel dat het hoog op de prioriteitlijst kwam te staan.

Eens, rijdend op de A6, veranderde plotsklaps het motorgeluid, kwam er geen respons meer op veranderingen van de stand van het gaspedaal. Auntie minderde duidelijk vaart, alsof je op de motor afremde. Ze was afgeslagen. Snel proberen te starten...ha, ze sloeg weer aan! Om na 3 seconden weer af te slaan. Dan toch maar uitrijden op de vluchtstrook. Op korte afstand ontwaarden wij een gele praatpaal en we besloten Auntie daar zo dicht mogelijk bij te parkeren. Dat lukte.

Vreemd eigenlijk, als zoiets je overkomt in een moderne automobiel, ontstaat er altijd een plaatselijke donderbui bovenin je hoofd. Nu echter, niets van die gevoelens, je hebt bijna medelijden met Auntie: àh god, nou is ze stuk! Bezorgd probeer je nog maar eens te starten, ze slaat aan en na 15 seconden weer af.

De wegenwacht kwam vrij snel. Er verscheen een twinkeling in de ogen van de man met de gele jas toen hij onze Rover zag staan. Zijn grijze haren deden vermoeden, dat hij de techniek van toen beslist nog in z'n vingers had. Hoe anders, zo bleek véél later, pakte dat uit.....

Of ik nog maar eens wilde starten. Dat deed ik, de motor liep even en sloeg toen af. "Ah-ha", zei de man in het geel en begon de verdeelkap te

verwijderen. Bekeek de contactpunten en vond ze wel erg ingebrand. Hij pakte een dun vijltje en haalde dat een paar keer tussen de punten op en neer. "Start u nog eens", zei hij van onder de motorkap. Dat deed ik en jawel, ze bleef lopen. "Waarschijnlijk is de condensator niet helemaal je dát", zei hij. "k Zou die maar eens vervangen". In welke mate de goede man mij hiermede op het verkeerde been zette, zou veel later pas blijken....!

Ik bedankte hem voor zijn advies en terwijl hij weer in z'n Golfje stapte riep hij nog: "Zo maken ze ze tegenwoordig niet meer". Hij bleef ons nog een tijdje volgen om te zien of alles bleef werken en nam daarna toeterend en zwaaiend afscheid. Inderdaad heeft Auntie een goede maand geen kuren gegeven, zeker niet na het vervangen van de puntjes en condensator.

Maar langzamerhand kwam het euvel terug en geloof me, het is niet leuk om halverwege je eigen straat te moeten constateren, dat Auntie in de garage terugduwen de enige optie was die overbleef, nadat je haar op een stralende dag de garage had uitgereden, alle bagage in de auto had geladen en het hele gezin in de auto had plaatsgenomen. Op zulke momenten hoop je op een acute zonsverduistering.

Wederom werden puntjes (ze waren weer flink ingebrand) en condensator vervangen en wederom ging het weer een tijdje goed. Totdat het euvel zich wéér voordeed. Ik besloot het nu wat drastischer aan te pakken: naast het vervangen van de punten en condensator werden kabels vernieuwd, werd de bobine vervangen en werden alle massaverbindingen losgehaald, bekeken, schoongemaakt en weer gemonteerd.

Met een multimeter werden de massaverbindingen getest, werd de oplaadstroom gecheckt en de accuspanning gecontroleerd. Kortom, ik sprong een zaterdag lang in, uit en rond Auntie om het allemaal zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen. Het moest toch lukken. En toen was het moment daar; starten maar. De motor sloeg meteen aan en na 5 seconden weer af.

Mijn hartslag naderde de 100 slagen per minuut. Nog maar eens geprobeerd en weer sloeg de motor meteen aan en na 5 seconden weer af.

Ik geloof dat ik daarna een week lang niet meer in de garage geweest ben.

Na die week afkoelen begon ik te twijfelen aan de diagnose van de zo onvolprezen wegenwacht; wás het wel de ontsteking. Ik ben de garage weer ingestapt, opende de motorkap, rukte een bougiekabel los, prikte er een schroevendraaier in en deed iets wat ik véél eerder had moeten doen. De motor werd gestart en ik hield het staal van de schroevendraaier dicht bij de massa. Wat een prachtige vonk sprong er over..... en wat bleef hij prachtig doorvonken toen de motor de laatste slagen maakte bij het afslaan.

Ik verplaatste mij naar gene zijde, daar waar de carburator zich bevond, schroefde het dekseltje van de vlotterkamer en keek naar binnen: geen drup! AUNTIE STOND ZONDER SAP!! Toen ben ik klappen gaan uitdelen, tenminste op de benzinepomp. Auntie startte daarna onmiddellijk en bleef lopen.

Ik heb nog maanden zo gereden. Het vreemde was, dat het euvel zich alleen direct na het starten voordeed. Als ik eenmaal een tijdje reed had ik geen problemen meer. Het probleem werd echter steeds hardnekkiger. Het tikken op de benzinepomp begon op een ritueel voor het wegrijden te lijken. Als we met Auntie weg moesten, zeiden mijn huisgenoten een kwartier van tevoren: "Ga jij eerst tante even een pak slaag geven, dan kunnen we tenminste op tijd weg!"

Hoe eenvoudig bleek de oplossing. Berry Smink had wel een revisie-setje liggen voor een benzinepomp. Het reviseren van de benzinepomp is niet zo moeilijk. Een avondje werk (goed de instructies lezen) en Auntie sputtert

geen moment meer. En wat wegwachters betreft, och er zitten héle bekwame tussen (denk ik).

Deel 4:

Youp van 't Hek heeft ooit eens een show gehad met de titel "Tunnel zonder vluchtstrook". Die titel heeft mij altijd geïntrigeerd, geeft in drie woorden zo'n benauwende situatie weer.

Ik moet daar steeds aan denken als ik met Auntie de Schipholtunnel in rijd. Dat is namelijk ook een tunnel zonder vluchtstrook. Alhoewel wij natuurlijk alle vertrouwen hebben in onze Rover 100, bekruipt je onwillekeurig toch het gevoel: "hier effe niet kapot gaan, graag...!". Want je moet er toch even niet aan denken, dat juist op zo'n plek het "panne-duiveltje" toeslaat. Als je uit de tunnel komt in de richting van Amsterdam, dan duurt het bovendien nog even voordat je weer een vluchtstrook aantreft. Nee, dat is geen aantrekkelijke plek om stil te vallen, 5 banen breed en altijd druk. Ik kan mij voorstellen dat sommige klassieker bezitters dit stuk weg proberen te vermijden.

Wij hoeven ons echter geen zorgen te maken. De enkele keer dat onze Auntie er onderweg de brui aan heeft gegeven, deed ze dat op de meest aangename wijze als mogelijk. De vorige keer konden wij precies uitrijden tot bij de praatpaal, maar die keer in Engeland slaat toch wel alles.

'k Zal het even uitleggen.

Mijn vrouw Elly en ik hadden het plan opgevat met onze 100 naar de National Rally te gaan van de Engelse P4 Drivers Guild. Op zo'n jaarlijkse

samenkomst van P4-enthousiasten is het niet denkbeeldig zo'n 200 (of meer) P4-en bij elkaar te zien. Dat wilden wij wel eens meemaken.

Dus reden wij enkele dagen voor het evenement richting Ostende, alwaar wij een plekje op de boot naar Dover hadden geboekt. Het weer was perfect, de motor snorde fijn en de reis verliep uiterst voorspoedig. Wij stopten even bij Gent voor een kopje koffie om daarna "fluks" weer achter het stuur te kruipen om onze weg te vervolgen. Wij hadden tenslotte een boot te halen!

Hoe anders waren de plannen van Auntie. Het omdraaien van het contactsleuteltje bracht namelijk slechts een droge "klik" teweeg. Wat nu! Na een paar vruchteloze pogingen gaf ik het op en begon na te denken. Nu heb ik vroeger in de 60-er jaren mijn vader wel eens aan z'n Ford Anglia zien sjoeren als de startmotor niet wilde ronddraaien. De startmotor zat dan vast in de starterkrans. Even in z'n vier zetten en de wagen naar voren en achteren bewegen.

Maar ja, dat was een Angliaatje van net 600kg. Auntie weegt anderhalve ton. Toch maar even geprobeerd. Best lastig om dat met z'n tweetjes te doen. Twee middelbare Vlaamse heertjes stonden onze escapades van een afstand gade te slaan. "Allée meneerke, zult gij eerst schudden voor gebruik?" riepen zij ons toe.

Ik liep op hen af toen bleek dat deze actie niet het gewenste resultaat opleverde. De lach op hun gezichten verdween, maar ik had niets kwaads in de zin en ik was niet gekwetst door hun opmerking. Zij stroopten rap de mouwen op toen ik ze vroeg ons even een duwtje te geven. Auntie liep binnen 5 meter. Wij zwaaiden naar ze en ze zwaaiden lachend terug toen wij het parkeerterrein verlieten en de grote weg opdraaiden, op weg naar Ostende.

Aangekomen op de kade in Ostende moesten wij de motor weer afzetten en toen we de boot op mochten en weer wilden starten, was wederom die droge klik het bewijs: "je hebt nog steeds een probleem!" Sterke zeemansarmen duwden weer leven in onze oude tante en we redde de boot op. De oversteek zou ongeveer twee uur duren, misschien zou die rust de dame goed doen.

IJdele hoop. "Need a push, sir?" zei een behulpzame stuwadoor met een grijns. Hij riep een maat en samen duwden ze tante richting uitgang. "They don't make 'em like this anymore!" zei de ene veelbetekenend tegen de ander. Waar had ik zo'n opmerking eerder gehoord. Ik begon mij af te vragen of dit nu complimenteus bedoeld was of niet!

Ook nu sprong de motor weer snel aan en we zochten ons een weg door Dover. Bij de eerste de beste garage stopten wij, tenslotte wilde wij weten waarom het starten zo beroerd ging. Welnu, als men in de veronderstelling verkeert dat het in garages altijd druk is, dan kwam men hier bedrogen uit. Ik liet de motor lopen en liep op de man af met de minst vuile overall. Dat moet de baas zijn dacht ik en of hij even wilde kijken.

Dat wilde hij wel en binnen de kortste keren stond het voltallige personeel van deze Daihatsu-dealer met de koppen onder de motorkap, alsof ze niets beters te doen hadden. 't Was net thee-tijd vermoedde ik. Hoorde ik het nou goed, dat één van de monteurs mompelde: "They don't make 'em like this anymore". Ik negeerde het maar.

Het mankement werd spoedig gevonden; het startrelais was "sticky". Even een ferme tik op het relais als het dienst weigerde en het werkte weer. We bedankten de heren hartelijk en reden Dover uit en het prachtige landschap van het graafschap Kent in, op zoek naar een hotelletje.

We hielden een schroevendraaier paraat om tikken uit te delen op het relais wanneer dat noodzakelijk was. Tenslotte hadden wij reeds ervaring opgedaan met tikken uitdelen op de benzinepomp en wederom was fysiek geweld noodzakelijk om Auntie "bij de les" te houden. Redding was echter in zicht, wij zouden op de National Rally beslist een nieuw startrelais kunnen aanschaffen.

De volgende ochtend startte tante onmiddellijk, zonder tikken.

De National Rally vond plaats bij Stanford Hall vlakbij Lutterworth. Dit plaatsje ligt in het graafschap Warwickshire en was niet zover van de plaats Burbage waar vrienden van ons wonen en waar wij de komende dagen te gast zouden zijn.

Op de weg ernaartoe passeerden wij het plaatsje Gaydon (niet geheel toevallig, dat geef ik toe), waar het Heritage Motor Centre is gevestigd. We hebben daar een groot deel van dag rondgekeken. Een prachtige verzameling automobielen die een eeuw Britse auto-industrie vertegenwoordigt. Veel Rovers natuurlijk (het museum is voortgekomen uit de Rover groep) maar omdat de Britse automobielenindustrie veel fusies heeft gekend, staat hier vrijwel het hele skala ten toon.

Ook staat er een flink aantal experimentele modellen opgesteld, zoals met turbine-motor aangedreven Rovers. Het was niet druk en kort nadat wij binnen waren kwam een enthousiaste medewerker van het museum op ons af en vroeg of wij de eigenaar waren van "..... that splendid P4 outside". Hij was helemaal verrukt toen wij dat konden bevestigen en wij hadden een privé-gids gedurende de rest van ons bezoek.

Hij bleek een gezellige verteller. Dit museum is een echte aanrader, maar een must voor Rover-bezitters. Na ons bezoek startte onze 100 zonder

problemen en reden door het Engelse landschap in de richting van onze vrienden. Wij keken allebei uit naar het weerzien en het onvermijdelijke glas dat daarbij geheven zou worden. Voordat wij ons echter daarop konden concentreren, hadden wij nog even een andere hobbel te nemen, maar daar hadden wij op dat moment nog geen enkel vermoeden van....!

Deel 5:

Het was even zoeken toen we in Burbage arriveerden. Onze vrienden waren kort geleden verhuisd en wij hadden geen idee waar hun huis in Burbage stond. Maar och, dachten wij, zo groot is het plaatsje niet, we zouden het vast wel vinden.

Toen we echter voor de derde keer, zonder ook maar een spoor van het straatje gevonden te hebben waar het huis van onze vrienden stond, het dorp weer dreigden uit te rijden, besloot ik het laatste zijstraatje in te schieten dat ik in mijn linker ooghoek plotsklaps ontwaarde. Ik ben namelijk enigszins bekend met Engelse landelijke B-wegen.

Ik weet dus dat keren op zo'n weggetje niet mogelijk is, tenzij je suicidale neigingen hebt. Er was grote kans dat we hadden moeten doorrijden naar het volgende dorp, voordat we de gelegenheid zouden hebben om te keren. Dat wilde ik niet. Daarom "gooide" ik met ware doodsverachting ongeveer 1500 kg aan staal en aluminium met een ferme ruk aan het stuur die zijstraat in, ondertussen flink vertragend. Auntie kreunde, maar volgde redelijk de door mij uitgezette koers.

Echter, haar protest was nog niet ten einde; een metaalachtige harde "KLOEANK" gevolgd door een hels geratel vergezelde de laatste meters totdat Auntie volledig tot stilstand kwam. Elly en ik keken elkaar even aan.

Wij zagen het gezellig samenzijn met onze vrienden langzaam in de mist vervagen.

"Zou er een tak of een stuk ijzerdraad tussen de voortrein zijn geraakt", bedacht ik terwijl ik uitstapte. Ik keek onder de auto en kon niets vreemd ontdekken. We stonden op een wat ongelukkige plek en besloten langzaam naar het dorpsplein terug te rijden. De motor liep mooi rustig, sturen deed ze nog goed en de remmen werkten nog prima, maar.... een hevig geratel was ons deel. De eens zo stille Auntie maakte een hels kabaal. Met recht kon ik op dat moment spreken van een echte "head-turner".

We belden onze vrienden, vertelden hen waar we stonden en werden snel uit ons lijden verlost. Onder luid protest volgde Auntie de moderne Rover van onze vriend. Gelukkig was het niet ver rijden. We parkeerden Auntie op de "drive" en genoten van een warm onthaal, de drankjes, het eten en de verhalen! Belangrijke zaken eerst! Morgen (zaterdag) zouden we wel weer verder zien.

De volgende ochtend rond een uur of tien was het uur der waarheid aangebroken. De krik werd onder de linker voorzijde geplaatst, want daar kwam de herrie vandaan. Het grote zwengelen begon (ja, ja, met de originele krik) en langzaam maar statig verhief het linker voorwiel zich van de grond. Het wiel werd verwijderd en eindelijk kon ik de oorzaak van de ratel achterhalen: de stalen ring, die om de remschijf zit was gebroken en de uiteinden ervan raakten steeds de remklauw en -blokjes bij elke omwenteling van het wiel.

Waarschijnlijk had de ring (waar dient hij eigenlijk voor?) de geest gegeven toen ik krachtig afremde bij die zijstraat. Wellicht werd de remschijf op dat moment zodanig verhit, dat de ring de uitzetting van het materiaal niet meer kon opvangen en...; KNAP!

Wat nu? Ja natuurlijk, er moesten nieuwe schijven komen, maar wie kon ze er "even" onder zetten. Eerst maar eens proberen om nieuwe schijven te krijgen. Ondanks dat de omslag van de onderdelen- en prijslijst van Ray Weekley vermeldde "Closed Sat.-Sun.", waagde ik het toch om te bellen. Ik kreeg mr. Weekley hoogstpersoonlijk aan de telefoon en legde hem de zaak voor.

"So, you need two new discs then" was zijn reactie. Hij kwam ze wel even brengen, want Burbage was niet zo ver weg en hij ging toch zo op weg naar het terrein waar de volgende dag de P4 Guild haar samenkomst zou, hebben om z'n stand op te tuigen. Welnu, dat was dus geregeld!

Nu nog iemand die ze eronder kon zetten. Enkele naburige garages werden gebeld. Ook na het raadplegen van enkele medelidmaten van de Guild die in de buurt woonden, kon ik geen garage vinden die tijd had om de schijven eronder te zetten. Juist op het moment dat ik overwoog om zelf maar eens een poging te wagen, kwam onze gastheer met de oplossing: zijn schoonzoon was een "first class mechanic" en hij kwam graag die Hollanders helpen.

Rond het middaguur reed een duidelijk oververmoeide P6 de straat in, die nadeinend voor de oprit tot stilstand kwam. De wagen was zeker niet meer in oorspronkelijke staat, gezien het feit dat alle carrosserie-delen verschillende kleuren hadden. Een samengeraapt zootje was een goede typering.

Er sprongen een man, een vrouw en twee kinderen uit. Ik liep op de man af en riep "Ray Weekley, I presume!". Nee, hij heette Jeff. Ik heb het maar zo gelaten, ik vermoedde een lange en moeizame uitleg. Degenen die de TV-serie Swiebertje nog hebben meegemaakt, kennen wellicht ook Malle Pietje.

Welnu, onze Malle Jeff deed de achterklep van z'n P6 open en begon ogenschijnlijk volledig willekeurig in de hoop losse gereedschap en onderdelen te graaien en viste in enkele tellen twee spiksplinternieuwe schijven naar boven. Wederom dook hij de kofferbak in en dit keer bestond de vangst uit twee sets remblokken.

Ik betaalde en bedankte hem hartelijk en riep nog flink "see you tomorrow" toen hij wegreed. De dampen waren nog niet opgetrokken, toen de volgende auto voor de oprit stopte. De monteur was gearriveerd, eveneens met vrouw en kinderen. Het werd een gezellige boel!

Ook Opa, die bij onze vrienden inwoonde, kwam af en toe naar buiten. "Nice car..." riep hij dan wijzend op Auntie, "...they don't make'm like this anymore". Hij had gelijk.

Andrew, de monteur en schoonzoon, toog aan het werk. Op mijn verontschuldiging dat hij nu op z'n vrije zaterdag aan het werk was gezet vertrouwde hij mij toe, dat hij het een hele eer vond om aan een echte auto te werken. Ik zei niets meer!

De klus was binnen drie uur geklaard. De gehele operatie verliep namelijk uiterst voorspoedig; geen moeilijke vastzittende moeren of zoiets. Zo bleef er voldoende tijd om na een korte testrit de rest van de middag in de plaatselijke pub nog enige "drinks" te halen. Overigens, was het toeval dat Andrew in een Daihatsu-garage werkte? Hadden we gedurende deze trip al niet eens eerder bij een Daihatsu-garage aangeklopt voor hulp?

De volgende dag ontmoetten wij nog ongeveer 170 andere P4-eigenaren op de National Rally, een bijzondere ervaring. Jeff Weekley en z'n vrouw begroetten ons alsof we oude vrienden waren en om de één of andere reden

ervoeren wij onze aanwezigheid tussen al die anderen P4-freaken ook als zodanig.

We hadden ontzettend veel geluk gehad. De schijven gaven de geest op het moment dat we zowat bij onze vrienden voor de deur stonden, de nieuwe schijven werden binnen twee uur na een telefoontje gebracht en er was ook nog een monteur bij de hand, die het allemaal repareerde. De hulp die wij kregen was enorm. Iedereen deed z'n uiterste best om onze Rover weer op de straat te krijgen. Ze vonden waarschijnlijk allemaal, net als ik, dat een stilstaande Rover géén gezicht is.

....En het startrelais, hoor ik u vragen. Welnu, een mede Guild-lid wierp een blik op het start-relais, riep "Ah, a continental one..." en wees ons aan wat we moesten aanschaffen, een Engelse. Wij hebben hem echter pas na thuiskomst op het vaste Europese continent uiteindelijk geplaatst. Zou het houden?

Deel 6:

Als echte anglofielen steken wij (mijn vrouw Elly en ik) regelmatig Het Kanaal c.q. de Noordzee over om een tijdje te vertoeven in het land waar de traditie nog sterk gevoeld wordt en waar in de vele pittoreske dorpjes de tijd kennelijk reeds eeuwen stilstaat. Uiteraard verplaatsen wij ons op zo'n reis met onze Rover 100. Zo ook de reis van afgelopen september.

Wij hadden de vroege boot (7:30) geboekt, dus moesten wij vroeg uit de veren. Dan wil je wel een kopje koffie als je eenmaal op de kade van Hoek van Holland staat te wachten tot je de boot op mag. Welnu, het enige tappunt voor koffie bleek de entreehal te zijn van het Stena-kantoor. Daar stond een batterij aan automaten die je van drank of vast voedsel voorzag

als je in de daarvoor bestemde gleuf de nodige harde guldens had laten verdwijnen.

Personeel was nog nergens te bekennen, het was kennelijk nog te vroeg. Ik ontwaarde een automaat waaruit koffie werd beloofd. "Fl 2,50 per kopje. Werp geld in de gleuf en maak uw keuze" zei het oplichtende venstertje. Ik telde mijn vermogen en scharrelde met veel dubbeltjes en kwartjes 2 kopjes koffie bij elkaar en maakte mijn keuze. Het apparaat begon zachtjes te klikken en te zoemen en ik zag het hete bruine vocht met een prachtige straal zo weer in de afvoer van het apparaat verdwijnen. De bekertjes waren op... Bij terugkeer in de auto keek Elly mij vragend aan: "Geen koffie?" "Ja hoor, koffie zat....., alleen niks om het in te doen!"

Het was echter het enige incident van dat lange weekend in East Anglia. We arriveerden die ochtend in een zonovergoten Harwich na een rustige en snelle overtocht. Hoewel het reeds eind september was, was de temperatuur zeer aangenaam.

Wij zouden dit weekend kennis gaan maken met enkele naaste familieleden van Auntie. Natuurlijk kennen we allemaal oud-tante Cyclops, grootmoeder P3 en de statige Lord P5. Maar wat blijkt, de Rover familie kent nog een aantal leden die wat minder bekend zijn. Wel eens gehoord van neef Marauder, een lid van de sportieve tak? Of van de Dropheads zoals de Tickford, de Pinin Farina en Mulliner? Stuk voor stuk bijzondere automobielen.

Binnen onze Engelse kennissenkring was er iemand die op een veiling de hand heeft weten te leggen op één van die unieke automobielen, namelijk de Mulliner Drophead. We maakten met hem een afspraak om de auto eens te komen bekijken. "Great, I will introduce you to George Hamill as well", riep hij door de telefoon. Dan zouden wij gelijk zijn verzameling ook kunnen bekijken. We waren benieuwd.

De volgende dag maakten wij kennis met de Mulliner. Een 4- á 5-persoons convertible, werkelijk een prachtige wagen, met vloeiende lijnen. Ontegenzeggelijk een Rover maar zo verschillend van de P4 op wiens chassis het was ontworpen. De Mulliner Drophead?

OK....., wellicht wordt het nu even tijd voor een stukje Rover historie.

Op 1 februari 1952 werd een chassis van een Rover 75 (compleet met wielen en stuurinrichting alsmede een losse radio) naar Pinin Farina in Turijn verscheept. Rover vroeg de carrosseriebouwer hierop een drophead te ontwerpen en te bouwen.

In de zomer van 1953 arriveerde er een prachtige wagen in metallic goud (Satin Bronze), met beige interieur en rode linnen kap. De wagen was een kleine 30 cm langer dan de P4 en de aluminium strips boven de onderdorpel maakten dat de wagen nog langer en slanker leek. Voor díe tijd een zeer lage automobiel.

Verder waren de ruiten frame-loos en konden volledig in deuren en de carrosserie worden weggedraaid. Een andere bijzonderheid was, dat in de auto geen spoor van hout te vinden was; het dashboard was van metaal en meegespoten in de kleur van de wagen. Hierin waren de standaard Rover instrumenten geplaatst.

De Pinin Farina drophead veroorzaakte een kleine sensatie op de Earls Court Motor Show in de herfst van 1953. De positieve reacties van publiek en pers leidden ertoe, dat Rover (Maurice Wilks) de Engelse carrosseriebouwer Mulliner benaderde en deze vroeg de Pinin Farina na te bouwen om te beoordelen hoe één en ander in Engeland op kleine schaal zou kunnen worden gebouwd.

Hiertoe werd begin 1954 een chassis van een P4 90 ter beschikking gesteld. In de zomer van hetzelfde jaar werd een exacte kopie bij Rover afgeleverd. Alleen het Pinin Farina embleem ontbrak en omdat het een chassis van een 90 betrof, had deze vloerschakeling i.p.v. de stuurschakeling zoals de Pinin Farina.

En daar stond ik; oog in oog met de Mulliner drophead. Een unieke auto!

Het was prachtig weer en we vertrokken -uiteraard met de kap naar beneden- in een kleine colonne (ik zat natuurlijk in de drophead) richting Canterbury om George Hamill te ontmoeten. Deze verzamelaar heeft zo'n 35 auto's, waarvan het merendeel Rovers. Tevens is de man de trotse eigenaar van de oorspronkelijke Pinin Farina drophead. We waren benieuwd!

Er was afgesproken bij een pub. Het moet toch wel een gaaf gezicht zijn om die twee dropheads naast elkaar op de parkeerplaats van de pub te zien staan, dacht ik. Dat was jammer....., hij was met een andere auto; een Marauder! Dat maakte een hoop goed. Een Marauder?

Goed dan.....! Heb u nog even tijd voor een stukje Rover historie?

Drie Rover-medewerkers besloten in 1950 een sportauto te bouwen op basis van een P4 (ja, echt waar, een sportauto!). De wagen werd Marauder gedoopt. Het was een open two-seater met een enorme neus. Het chassis van een P4 werd enigszins ingekort, de motor werd wat naar achteren en - daardoor- wat lager geplaatst. Er werd gebruik gemaakt van de motor uit de P4 75, welke later met twee carburateurs werd uitgerust.

De wagen zag echter het daglicht op het moment dat Jaguar de XK120 lanceerde. Deze was een stuk goedkoper en veel sneller. Uit roadtesten uit die tijd bleken de verschillen overduidelijk:

*

De Marauder had een topsnelheid van 143 km/u en accelereerde van 0-100 km in 18,4 seconden.

*

De Jaguar had een topsnelheid van 200 km/u en bereikte vanuit stilstand de 100 km/u in 9 seconden.

Er werden slechts 15 Marauders gebouwd en in 1952 viel het doek.

Echter, 13 van de 15 wagens overleefden de tand des tijds en het is bekend waar ze zijn!

Daar stond ik! Oog in oog met een Marauder.

Na een uitgebreide lunch liepen we even langs een garage in de buurt. Want, zo vertelde George ons, daar stond nog een unieke P4, de Tickford drophead. Deze, op basis van een Cyclops door Tickford gebouwde drophead, stond met zijn beentjes van de vloer; de voortrein werd gereviseerd.

Er zijn er slechts twee gebouwd, één is er verloren gegaan.

We vertrokken weer in colonne en dit keer richting het huis van George om de Pinin Farina en meer uit z'n verzameling te gaan bekijken. Natuurlijk nam ik plaats in de Marauder. Kap naar beneden, de motor werd gestart en gaan...! Je kon meteen horen, deze was iets opgepept. Het geronk uit de uitlaat verried meer temperament dan uit de bovenstaande getalletjes kon worden opgemaakt. De wagen werd dan ook gebruikt voor rally's, vandaar.

Voor je zag je de bekende klokken uit de P4. Heel anders was echter de zitpositie, deze was laag te noemen en dat deed de motorkap nog langer lijken dan dat-ie al was. Het stuur zat vrij hoog en het was een helse klus om de Marauder uit het kleine parkeerplekje te manoeuvreren.

De versnellingspook zat ter hoogte van en onder de knieholte. In de zitbank was zelfs een uitsparing gemaakt om de pook schakelruimte te geven. Het

schakelpatroon is het bekende H-patroon, het enige verschil is dat de eerste versnelling op de plek van de vierde versnelling zit, de tweede op de plek van drie, de derde op de plek van de twee en ja..., de vier op de plek van de eerste. 't Is even wennen!

Eenmaal op de weg is het een genot om over die Engelse B-wegen te toeren, het geronk weerkaatsend tegen wallen en de heggen langs de weg. Als je de ogen dicht deed zou je zweren dat je in een Healey zat. Maar nee, dat was een heuse P4 (nou ja, bijna dan!).

We arriveerden bij de werkplaats van George. Daar stond hij, de oorspronkelijke Pinin Farina Drophead. Hij was duidelijk minder geconserveerd gebleven dan de Mulliner, maar deze werd vaak en ook op verre reizen in Europa gebruikt. Ondanks het feit, dat het plaatwerk van zo'n auto nergens te koop is en je dus alles speciaal zou moeten laten maken als er iets zou gebeuren, bleek voor George geen belemmering de wagen vaak te gebruiken. Een man naar m'n hart.

We liepen de werkplaats verder in. Er stond van alles, meestal projecten waarmee hij bezig was. En dat was heel divers: een Saab 96 werd gerestaureerd, een Ford Anglia 100E (1952) stond volledig ontmanteld, een Triumph Herald was duidelijk aan een opknopbeurt toe.

Maar ook een prachtige gerestaureerde P4 75 uit 1953. De Porsche 928 viel eigenlijk een beetje uit de toon in dit rijtje. We klauterden verder de werkplaats in (overal lagen onderdelen en gereedschappen) en George toonde ons met grote trots het project waar hij thans druk mee is: de restauratie van een Marauder. De Marauder die buiten staat had hij even te leen, om de restauratie van deze goed te kunnen doen. Veel literatuur over deze auto's is er natuurlijk niet, dus moet je tijdens de bouw wel eens iets vergelijken met een rijdend exemplaar.

Iets verderop in de werkplaats werd mijn aandacht getrokken door wederom een unieke Rover: de JET I, de door een turbinemotor aangedreven gemodificeerde P4, waarmee Rover in het begin van de jaren 50 diverse tests deed. Maar nee, dat kon niet, die staat in het Science Museum in London. Ik had het goed gezien, George was een replica van de JET I aan het bouwen; een getrouwe kopie.

Hiertoe werd een P4 gekannibaliseerd, het nodige klopwerk aan de carrosserie gedaan, de achterophanging verstevigd, het dashboard aangepast en een dikke Rover V8 in het vooronder geplaatst. Een turbinemotor kon George helaas zo gauw niet bemachtigen. De wagen was echter nog lang niet klaar, maar, zo verzekerde George ons, in juni 2002 zal hij 50 jaar na de recordrun van de echte JET I, met deze replica de run nog'es over doen op dezelfde plek als toen; de snelweg bij Jabbeke in België. Noteer maar vast in je agenda. Je begrijpt, wij hebben verder nog een heel druk en interessant weekend gehad.

Oh ja, en Auntie? Zij hield zich heel kranig tussen al dit unieke Rover-geweld. Toen we rustig toerend op het einde van het weekend weer terugreden naar de boot, dacht ik: als we thuis zijn moet ik eerst maar eens de aansluiting tussen het uitlaatspruitstuk en de uitlaat controleren. Volgens mij komt ze zo nooit door de APK.

Deel 7:

Hij voelde even aan het bandje van z'n helm, dat zat wat strak. Toch maar even wat losser maken, tenslotte wilde hij straks niet afgeleid worden door kleine ongemakjes. Hij keek op z'n horloge, het was een paar minuten over acht. Hij snoof de frisse ochtendlucht op en werd wat rustiger. Plotsklaps

realiseerde hij zich dat Maurice Wilks iets tegen hem zei: " 'k Ben benieuwd hoe die wijziging van de achterasoverbrenging uitpakt". Spen King klopte Maurice op z'n schouder. "Peter en ik waren het er helemaal mee eens, ik denk dat we zodadelijk geschiedenis zullen maken".

Peter Wilks, een neef van Maurice (die verder druk was met een eigen merk; de Marauder; zie "living with auntie VI) had plaatsgenomen achter het stuur van de JET 1. Een druk op de knop en de gasturbinemotor kwam tot leven. De fluittoon werd hoger naarmate het aantal toeren van de turbine toenam. Ongeveer 13 seconden na de druk op de startknop had de motor het stationaire toerental van 7000 bereikt.

Langzaam zette de JET I zich in beweging om zich op te warmen voor een nieuwe recordpoging. De spanning was te snijden. Iedereen was opgewonden en vol verwachting. Gisteren, 25 juni 1952, had de wagen alle records gebroken en de ongelofelijke snelheid van 228 km/u bereikt! Eindelijk hebben ze van Rover kunnen laten zien waar die turbinemotoren werkelijk toe in staat zijn. Peter kwam terug met de JET I die intussen lekker was opgewarmd en aan het gezicht van Peter zag men, dat de wagen het uitstekend deed.

Spen nam de plaats van Peter achter het stuur over en manoeuvreerde de wagen naar de startlijn. De weersomstandigheden waren ideaal, vrijwel windstil en het was nog lekker fris. Op het teken van de starter drukte Spen het gaspedaal tot op de bodem. De turbine hilde en ging over in een donker gedonder bij het toenemen van de snelheid. Spen zag de toerenteller oplopen naar 40.000 toeren, de snelheidsmeter wees bijna 100 mph. De JET I accelereerde door. Spen richtte zijn ogen weer op de weg, het nieuwe tracé tussen Gent en Ostende bij Jabbeke in België.

In Engeland bestond dat nog niet; zo'n recht stuk van enkele kilometers. Hij verstevigde zijn grip op het stuur, want die naden in de betonweg begonnen

hun uitwerking te krijgen. Het bulderen van de wind overstelpte het geluid van de turbine en de wind rukte flink aan het hoofd van de bestuurder. De warmte van de turbinemotor achter hem was duidelijk voelbaar. Omhoog kroop de naald van de snelheidsmeter; de JET I was nog steeds snelheid aan het vermeederen.

Het startpunt van de 'flying mile' kwam in zicht en Spen passeerde het terwijl de snelheidsmeter meer dan 140 mph aanwees. Na een mile werd er geklokt en gekeken in hoeveel tijd deze was afgelegd. Een simpel rekensommetje leerde dat het record van gisteren reeds was gesneuveld: 150 mph (240 km/u).

Spen keerde de JET I en deed een volgende poging en deed dit keer de mile in 14.05 seconden, ofwel: 152.7 mph (245.7 km/u).

De toeschouwers waren verrukt en de technici stonden heel on-Brits te dansen van vreugde. Spen werd door hen ingehaald als een held toen hij uit de JET I stapte. Er werden handen geschud en schouders geklopt. Spen nam het allemaal in ontvangst en toen iedereen weer een beetje tot bedaren was gekomen sprak hij: "Heren, het werkt allemaal perfect, nu nog een oplossing verzinnen voor het brandstofverbruik!".

Ja, dat enorme brandstofverbruik, het was een doorn in het oog van de Rover-top. Wat hen betrof was dat het enige grote probleem dat de introductie van de turbinemotor in de automobiellindustrie in de weg stond. Inderdaad 1 op 1,4 km was niet iets om goede sier te maken! Bij Rover begreep men heel goed, dat dit eerst opgelost moest worden.

Maar hoe is Rover hier nu in verzeild geraakt? Rover werd (eind 1939 - begin 1940) betrokken bij de ontwikkeling van turbinestraalmotoren, doordat het Air Ministry hen verzocht te assisteren bij de ontwikkeling van een straalmotor, waarvan Frank Whittle's van Power Jets Ltd reeds de grove

blauwdrukken had gemaakt. Er moest echter wat vaart achter gezet worden, Engeland was immers in oorlog.

Spencer Wilks, toen Managing Director van Rover, stemde toe en onder leiding van zijn broer Maurice, Adrian Lombard en een klein team Rover-technici, werd tussen 1940 en 1943 's werelds eerste 'straight through jet engine' ontwikkeld.

Maurice bleef enorm geïnteresseerd in dit soort motoren, ook nadat in 1943 de verdere ontwikkeling ervan overging in handen van Rolls Royce. Later las hij een stuk over de mogelijkheden van het inzetten van een dergelijke motor bij automobielen. Dat stuk was geschreven door ene Frank Bell die betrokken was bij de ontwikkeling van de turbinemotor van Rolls Royce. Maurice nam direct contact op met zijn neef Spen King, die toen in dienst was bij Rolls Royce en met Frank Bell werkte aan de ontwikkeling van de turbinemotor. Spen regelde een meeting tussen Frank en Maurice en daarna was Maurice overtuigd dat Rover een leidende rol diende te spelen. Direct na de oorlog kreeg Maurice het groene licht een turbinemotor te ontwikkelen die geschikt zou zijn voor auto's. Frank Bell en Spen King kwamen in dienst van Rover en in het begin van 1946 werd een team van 20 man ingebed in Solihull's Project Department 'C'.

Diverse motoren werden gebouwd en op testbanken getest. Het lukte Frank en Spen de machine steeds verder te verfijnen en het werd bijna tijd om de motor eens te gebruiken waarvoor hij was ontwikkeld.

Aangezien de ontwikkeling van de P4 redelijk parallel liep aan de ontwikkeling van de turbinemotor, lag de keus voor de hand; Gordon Bashford werd gevraagd een ontwerp te maken voor een testwagen op basis van de P4. Echter, de eerste keer dat de motor op eigen kracht buiten de testbank functioneerde was dat in de boot van Spen King. De resultaten waren veelbelovend en spoedig zou de motor in een auto kunnen worden ingebouwd.

Gordon Bashford kwam met zijn ontwerp. Het was een 2/3 zits open wagen op basis van de P4 Cyclops, waarvan de bovenkant volledig was weggelaten. De achterportieren waren dichtgelast en op die plaats waren aan weerszijden drie luchtinlaten gemaakt. De turbinemotor vond z'n plek direct achter de voorstoelen.

De eerste testritten verliepen zo goed, dat Spencer Wilks snel een persdag organiseerde op Silverstone. In maart 1950 werd de wagen aan het publiek gedemonstreerd, maar er werd nog niet tot het uiterste gegaan.

Dat deed men pas ver in 1952.

Er werden in de tussentijd de nodige verfijningen aan het ontwerp aangebracht, zodat extra paardenkrachten uit de motor konden worden geperst (230 pk bij 40.000 toeren). Ook de carrosserie werd drastisch onderhanden genomen. Het oude Cyclops-front maakte plaats voor de nieuwe grill. De voorspatborden werden lager en ronder van vorm, de koplampen werden lager geplaatst en de motorkap werd meer gestroomlijnd. De bumpers verdwenen helemaal zodat de wagen een mooie gladde verschijning werd.

Hiermede kreeg de wagen niet alleen een betere stroomlijn maar werd maar liefst 300 kg aan gewicht bespaard. Zelfs de dubbel uitgevoerde wand tussen de bestuurder en de motor werd een enkelwandige, de kriksteunen werden eraf gesloopt, ja zelfs de wioldoppen verdwenen. Die zouden er bij hoge snelheden toch maar vanaf vliegen! Verder werd de wagen rondom voorzien van schijfremmen, een unicum in die dagen en nog volop in ontwikkeling bij Dunlop.

Twee jaar nadat Jaguar de prestaties van hun nieuwe XK120 op de Belgische autoweg bij Jabbeke toonden, werd wederom het toenmalige Belgische Ministerie van Verkeer gevraagd een deel van de nieuwe tweebaans-autoweg tussen Gent en Oostende te gebruiken voor een

snelheidsrun met de door een experimentele turbinemotor aangedreven Rover (toen uitgerust met het bijpassende kenteken JET I).

Deze weg kende namelijk enkele flinke rechte stukken, iets dat in Groot-Brittannië nog moest worden uitgevonden.

België was maar wat blij met dit verzoek en men was zeer behulpzaam bij de verdere organisatie van het festijn, dat zou plaatsvinden op 25 en 26 juni 1952.

Het werd een groot succes. Na het record van de eerste dag werd de overbrenging in de achteras aangepast om een hogere topsnelheid te bewerkstelligen. Het eerste deel van dit epistel geeft mijn inziens een goede indruk van hoe het moet zijn geweest!

Tijdens ons laatste bezoek aan Engeland hebben wij kennis mogen maken met George Hamill. Ik heb naar aanleiding van dat bezoek verslag gedaan in een eerder artikel en reeds aangekondigd dat deze man de bovenbeschreven run, 50 jaar na dato, nog eens over wil doen met een door hem zelf gebouwde replica. Hij heeft zelfs een heuse turbinemotor gevonden; van Rover!!

Welnu, de plannen zijn reeds ver gevorderd en in juni 2002 wordt het historische evenement herhaald. Wederom zal aan de Belgische autoriteiten gevraagd worden hiervoor datzelfde stukje weg bij Jabbeke te gebruiken. Of dat zal lukken is nog de vraag. Indien daarvoor geen toestemming wordt verkregen, wordt de run in ieder geval toch in België gehouden, maar dan op een nog nader te bepalen locatie.

Het zou een machtig idee zijn om van dit evenement een ROCH-uitje te maken en misschien kan de ROCH bij de organisatie (wellicht tezamen met de Belgische Rover Club) zelfs een rol spelen. Ik 'daag' hiermede het bestuur van de ROCH uit hier eens serieus naar te kijken. Ik weet dat George nog wel wat 'handen en voeten' op het vaste land kan gebruiken!

En onze Auntie? Daar gaat het goed mee. Hoewel ik van plan ben haar na de zomervakantie eens flink onder handen te nemen (hoofdzakelijk cosmetisch) heeft ze sinds de laatste rapportages uitstekend gepresteerd. Ik moet alleen oppassen dat ik haar niet al te vaak in het weekend laat staan omdat mijn dagelijkse auto ook een Rover is geworden. Een P6 3500 Automaat series I. Daarover echter een andere keer meer. Wellicht onder de titel 'In the presence of Sir Albert'?

Geraadpleegde bronnen:

Rover P4, The complete story, James Taylor, Crowood Press

Rover P4, Malcolm Bobbit, Veloce Publishing