

De historie van het legendarische automerk Rover deel I



Hoe het allemaal begon.

The Coventry Sewing Machine Company, opgericht in 1861 staat aan het begin van het Rover fietstijdperk en de Rover automobiellbouw. De Britse auto- en motorrijwiellndustrie zijn in Coventry geboren en evolueerde uit de fietsindustrie. Niet zoveel mensen realiseren zich dat de fietsindustrie voortkwam uit de naaimachinefabricatie. Dit is 150 jaar geleden en hier begint ons verhaal.

Niet alleen Rover, maar vele anderen zoals Rudge, Ariel, Hillman, Singer, Swift en Humber, allen eens bekende merken hebben hun wortels in dezelfde industrie.

Wat betreft Rover, dit bedrijf werd opgericht door James en John Starley, oom en neef.

James Starley is in 1830 in Sussex geboren en begon zijn werkzame leven als leerling-tuinman. Hij veranderde van baan en werd een leerling-monteur bij een zekere John Penn uit Lewisham, Zuid-Londen. In Penn's scheepsbouwwerkplaats begon eigenlijk het industriële leven van de Starley's.

Mevrouw Penn's naaimachine ging kapot en James Starley repareerde deze. Hij repareerde de naaimachine zo goed, dat zijn baas, de heer Penn, hem een contract bracht met ene Josiah Turner (de fabriek van eerder genoemde naaimachines).



James Starley
21 april 1830 - 17 juni 1881

Rover historie

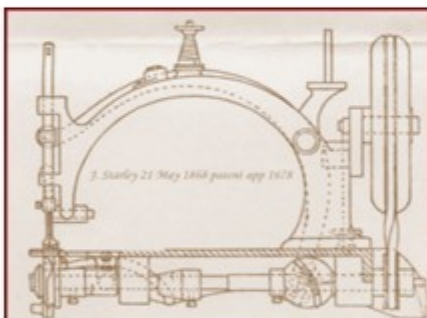


Deze nam de jonge veelbelovende monteur over van Penn en zodoende kwam James Starley te werken bij de firma "Newton-Wilson and Co". Al een tijd was James Starley tevreden aan het werk en hielp hij mee met het ontwerpen en fabriceren van naaimachines. Maar het duurde niet lang of hij had zelf een naaimachine ontworpen en gepatenteerd. Deze machine was zo modern dat de heer Turner, zijn werkgever, er diep van onder de indruk raakte en James ervan overtuigde om samen met hem in zaken te gaan en dit nieuwe ontwerp op de markt te brengen.

Als vestigingsplaats voor de nieuwe firma werd Coventry gekozen. Waarom Coventry? Turner, een kien zakenman, wist dat het met de industrie in Coventry heel slecht ging. De stad, bekend om haar klokken en textielindustrie, werd sterk beconcurrereerd door buitenlandse o.a. Zwitserse klokkenmakers an ook toen al waren er stakingen!!

Veel bedrijven gingen failliet, werden gesloten en er waren zodoende veel werkelozen. Turner, zijn kansen waarnemend, besloot daarom met Starley naar Coventry te gaan, waar vele geschikte panden leegstonden en waar ervaren klokkenmakers makkelijk zouden kunnen worden omgeschoold tot naaimachine monteur.

Zodoende ontstond in 1861 de "Coventry Sewing Machine Company". In dat jaar was James Starley 31 jaar geworden.



Patent 1678 of 1868
For J. Starley

De overstap naar fietsen kwam puur door toeval tot stand.

Josiah Turner had een neef, Rowley Turner, die student in Parijs was. In de beste Victoriaanse kapitalistische stijl had deze Rowley een grote interesse in de Franse rage voor "vélocipèdes" (is het klassieke woord voor een fiets. De letterlijke betekenis is "snelvoet"). Rowley Turner's belangstelling voor dit ontwerp ging zo ver dat hij aandeelhouder werd in de Franse velocipède fabriek van Michaux.

Daar hij naast zijn student zijn ook agent voor Parijs was van de Coventry Sewing Machine Company, stelde Rowley zijn oom Josiah voor om de "Michaux" fietsen in licentie in Coventry te gaan bouwen. Op een dag dook hij in Coventry op, gezeten op zijn Michaux velocipède, dit om zijn oom en compagnon James Starley van zijn gelijk te overtuigen.

Hoewel hij zei per fiets uit Parijs te zijn gekomen, beweerden boze tongen dat hij zijn fiets slechts van het Centraal Station naar de firma had gebracht. Maar hoe het ook zij, Rowley overtuigde beide partners van de grote toekomst van de fiets. Er was slechts één probleem: het was niet mogelijk om in dezelfde firma waar naaimachines werden gemaakt, tegelijkertijd ook fietsen te maken. Dit stond de oprichtingsakte van de firma niet toe.

De firma werd omgezet in de "Coventry Machinist Company". De vervaardigde velocipèdes, in het Engels "boneshakers", (bottenschudders) genaamd, werden zoals gezegd in licentie vervaardigd in de wijk Cheylesmore in Coventry.

James Starley was niet erg gelukkig met het product. Als hij ze vergeleek met zijn ingewikkelde maar effectieve naaimachines waren deze fietsen grof, lomp en technisch slecht ontwikkeld.

James Starley was er zeker van dat hij het ontwerp sterk kon verbeteren en pleitte voor verandering bij zijn partner.

Maar deze voelde hier niets voor. Zij maakten en verkochten net zoveel fietsen als zij wensten en verdienden er toch goed geld mee!

Daarom stapte James in 1870 uit de firma en startte zijn eigen bedrijf samen met een meegenomen voorman, William Hillman een fietsenfabriek voor zichzelf en bouwde in 1907 de eerste Hillman auto.



Michaux fieste/liep met deze
Vélocipèdes naar het station.

Maar terug naar 1871, de heren Starley en Hillman startten met het merk "Ariel" ook niet onbekend. De eerste fiets die zij bouwden was gebaseerd op het gangbare "ordinary" patroon, met dien verstaande dat zij streefden naar een lichtgewicht, geheel metalen fiets. Bovendien zaten er op deze fiets de vooruitstrevende Starley spaakwielen die in 1870 door hem gepatenteerd waren.

Het standaard model koste £ 8, - en voor £ 4, - meer kon ook Starley's versnelling worden aangebracht. Waarschijnlijk was dit de eerste fietsversnelling in de wereld.

Vandaag de dag is de benaming "Penny-Farthing" bekender in de oldtimer fietsgeschiedenis dan de ruim 140 jaar geleden gebruikt benaming "ordinary".

Je kunt je ook nauwelijks voorstellen dat dit type voertuig met de benaming "ordinary" (gewoon) werd aangeduid, want er zijn weinig vreemdere fietsen te bedenken; het enorme voorwiel, het hele kleine achterwiel en daartussen de berijder van dit gevaarlijke onding.

Waarbij we ook niet moeten vergeten dat de staat van de wegen ook nog eens erbarmelijk was. Het was vooral de instabiliteit van de fietsen die o.a. James Starley ertoe bracht zich te concentreren op het ontwerp van een nieuw veiliger vervoersmiddel.

Zijn "Coventry Lever Tricycle" uit 1876 was een belangrijke voortgang. Vanuit deze fiets ontwikkelde Starley een tweepersoons vier wiel voertuig dat succesvoller was, het was praktischer, een fiets die twee personen kon vervoeren. Een soort tandem waar de berijders met de rug naar elkaar toe zaten. Hij noemde dit voertuig de "Sociable" en testte het samen met zijn zoon William.

Vanuit de "Sociable" werd de "Salvo" de driewieler ontwikkeld, voorzien van een differentieel. Dit ontwerp maakte veel furore en werd zeer goed verkocht.

Dit was in feite ook de eerste fiets die in grote getale door dames werd gekocht en gebruikt.

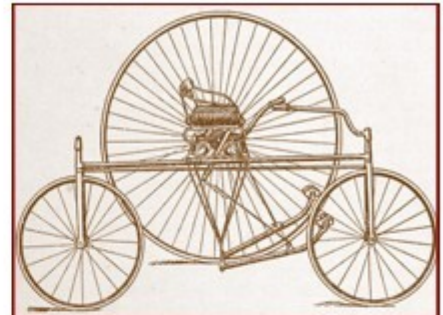
Fietsen werd in deze dagen nog als een pure sport gezien. Het was nog geen serieus transportmiddel voor de massa.

Deze "Salvo" werd zo populair dat keizerin Victoria er twee kocht. In 1881 stierf James Starley. Zoals zoveel uitvinders produceerde hij meer ideeën dan dat hij geld verdiende. Maar hij was een energiek en gelukkig mens.

In 1873 had James Starley in zijn fabriek een plaatsje vrij gemaakt voor zijn neef John Kemp Starley, die een duidelijke technische aanleg had. Na enige tijd ging John Kemp Starley (J.K. Starley) bij de firma "Hayes en Jeffries" werken, die de fabricage van de Ariël fietsen van James Starley hadden overgenomen. Deze firma was de eerste firma die zich in Coventry toeleegde op het uitsluitend fabriceren van fietsen. In 1877 verliet J.K. Starley deze firma en begon samen met William Sutton een eigen fabriek, hij was toen 23 jaar oud.

Starley en Sutton, zoals het nieuwe bedrijf heette startte haar werkzaamheden in de wijk West-Ireland, ook in Coventry en de gebouwen waarin dit gebeurde stonden bekend als Meteor-Works.

Men begon met de fabricage van "Ordinaries", en verder maakten zij een voor oom James Starley ontworpen vouwfiets, de "Compressas" in licentie en men bouwde ook driewielers.



James Starley's Coventry Lever Tricycle 1876



Koningin Victoria
Op een Salvo Tricycle 1881



Het nieuwe bedrijf
Meteor-Works

ADVERTISEMENTS.

STARLEY & SUTTON'S "Rover" Safety

NOW HOLDS THE
50 MILES WORLD'S ROAD RECORD
FOR EVERY KIND OF CYCLE.

50 Miles in 3h. 5m. 34s. 100 Miles in 7h. 5m. 16s.,
SEPTEMBER 26 1885 BEATING ALL PREVIOUS RECORDS.

IF YOU HAVE NOT TRIED ONE DO SO AT ONCE.

The Butts, Coventry, September 28th, 1885.

Dear Sirs,—I am very pleased with the running of the "Rover" Safety, and although I have ridden nearly all the other types of Safeties, I am sure the "Rover" is the fastest machine I have been on. So much so, indeed, am I impressed with this opinion that had it not been for my spring breaking in the recent race I feel sure I should have lowered the record to six and a half hours.

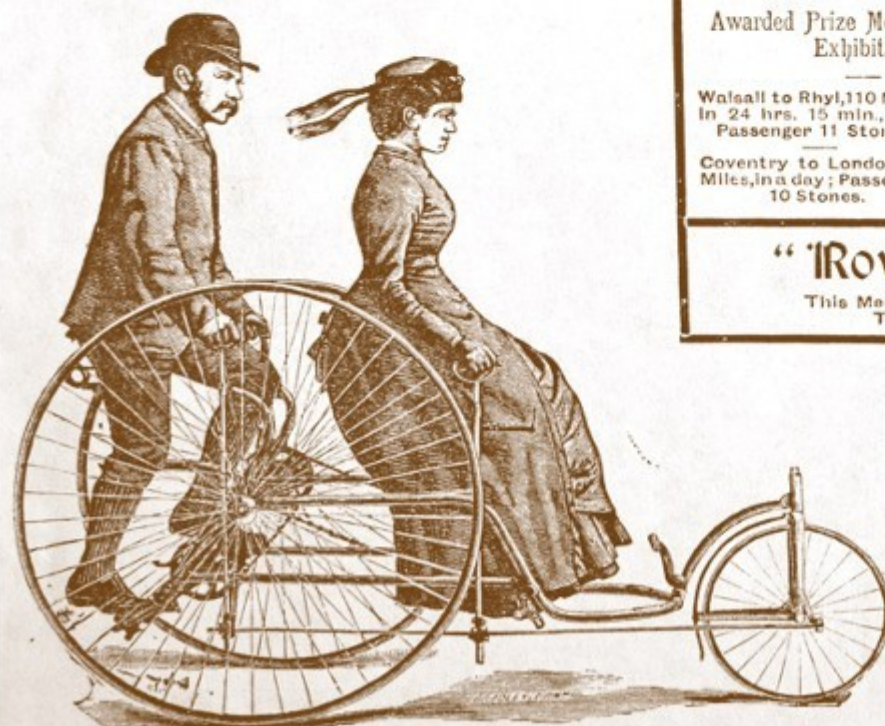
Yours truly, S. GOLDER,
Coventry C.C. and Leamington and S.W.B.C.

In consequence of MISHAPS TO LEADING MEN (through no fault of machines), the time for the 100 Miles was considerably lengthened, and we intend taking the earliest opportunity of going for it again.

A Real Safety. Impossible to get a header. No skidding or side-slipping on wet greasy roads, stone setts, &c., as on all other kinds of Safety Bicycles.



"Meteor" Tandem.



"Coventry Chair"

(REGISTERED).

Awarded Prize Medal Inventions
Exhibition.

Walsall to Rhyl, 110 Miles,
in 24 hrs. 15 min., with
Passenger 11 Stones.

Coventry to London, 96
Miles, in a day; Passenger
10 Stones.



"Rover" Tricycle.

This Machine now holds the 24 Hours
Tricycle Record, 231½ Miles.



Illustrated Price Lists, with hundreds of Testimonials, free on application.

Het eerste eigen ontwerp van J.K. Starley was een driewieler die hij de "Meteor" noemde en zowel door de pers als het publiek zéér enthousiast werd ontvangen. In no-time bouwden 9 van de 10 fietsenfabrikanten zijn idee na.

Het eerste voertuig dat met de naam "Rover" was getooid, was gefabriceerd die een licht voertuig ambieerden met een comfortabele absoluut veilige constructie en die bovendien de steilste heuvels overwon!!

Maar een jaar later in 1885 bedacht J.K. Starley, die hier overigens al lang aan werkte, de radicaal nieuwe, revolutionaire fiets de "Rover Safety", de fiets, waarop al onze huidige en recente modellen zijn geïnspireerd. Rover's slagzin in die dagen "The 'Rover' has set the fashion to the World" is inderdaad waarheid geworden. Tussen 1885 en 1888 werd het originele ontwerp nog sterk veranderd, maar toen brak een ware zegetocht los – die niet bij Engelse grenzen ophield – en die ook verklaart waarom een fiets nog steeds in het Pools en Russisch een "Rover" heet.

Nu werd de fiets, die in tegenstelling tot alles wat tot dusver was gefabriceerd, een zéér comfortabel snel voertuig. Zelfs met de nog massieve banden van die tijd, de luchtband moest nog in massaproductie komen, het dagelijkse vervoermiddel voor de arbeider, in de industrie, de boer, de middenstander.

Al hoewel fietsen voor die tijd duur waren, verbeterde dit in de negentiger jaren van 19de eeuw zéér snel vooral door de enorme aantallen die gefabriceerd werden.

Bovendien was "kopen op afbetaling" in die dagen ook al ingeburgerd en konden zij die bijvoorbeeld een "Rover Safety" wilden aanschaffen gebruik maken van het "Extended Purchase Scheme". Het ontstaan van het spoorwegennet in de jaren 30 van de 19de eeuw had veel reizigers van de wegen doen verdwijnen, maar nu bracht de eenvoud en het berijdersgemak van de "Safety" hen bij duizenden terug op de wegen en dit plaveide eigenlijk de weg voor de introductie van de "zelfbeweger" zoals men toen sprak over een autonoom werkend voertuig.

J.K. Starley had al in de loop der tachtiger jaren van de 19de eeuw geëxperimenteerd met een elektrisch aangedreven driewieler en in de eerste echte Rover autocatalogus (1905–1906) komt men dit voertuig tegen als "eerste auto", gebouwd en getest in Coventry in 1888, door de overleden J.K. Starley, van de firma Starley en Sutton, de oprichters van de Rover fabriek!

Dit interessante voertuig werd door Starley in Deauville, Frankrijk, beproefd, omdat de "red flag act" in zijn eigen land het hem onmogelijk maakte om in ieder geval legaal het voertuig uit te proberen.

Daar de topsnelheid op ca. 13 km. Lag, die binnen enkele meters werd bereikt, leek dit ontwerp meer op een duur ontwerperspeeltje. Maar als men het voertuig nader bekeek, ontdekte men toch veel interessante dingen. Het chassis was een buizenconstructie die in een U vorm naar achteren liep. Tussen de beide uiteinden zat op de achteras de elektromotor gemonteerd terwijl de accu's onder de zitbank zaten.

Let wel Carl Benz had op dat moment nog géén auto op de weg gebracht, dat gebeurde in 1889.

Maar zoals met alle grote technische ontwikkelingen kan men op dit vlak zeggen "het fenomeen automobiel – zelfbeweger" was onder ons.

Toen dan ook het Engelse Parlement "the red flag" werd opgeheven, kon men ook in 'good old Britain' aan de slag gaan.

De bekendste pionier in deze eerste dagen van de nieuwe industrie was Harry Lawson die de Duitse Daimler in licentie in Coventry mocht bouwen. Wolseley startte in Birmingham net als Lanchester en de gebr. Riley.

De auto-industrie had zich natuurlijk in iedere stad kunnen concentreren maar Coventry had door zijn transportindustrie een voorsprong.

Vreemd genoeg nam de vierwielersversie van de motorisering direct de grootste vlucht. De motorindustrie ontwikkelde zich eerst enige jaren later. In 1899 importeerde J.K. Starley jr. enige Peugeot motorfietsen uit Frankrijk en gebruikte deze voor experimenteel onderzoek. Het aardige was, dat in tegenstelling tot de meeste andere fabrikanten Rover zich in een logische manier ontwikkelde. Na het bestuderen van de Peugeot motorfietsen, was hun doel de Rover Safety te motoriseren. Men nam hiervoor de tijd, want toen J.K. Starley in oktober 1901 op 46 jarige leeftijd plotseling overleed, was de grootste fietsenfabriek van Coventry met een omzet van 17.431 fietsen die in 1902 gebouwd werden.

Rover historie



J.K. Starley had voor de in 1896 opgerichte "Rover Cycle Company Ltd." een stevige grondslag gelegd. Het gestorte kapitaal bedroeg £ 200.000 echte ponden en de fabriek was verhuisd naar Queen Victoria Road en heette nu "New Meteor Works", een plek waar men tot 1932 zou blijven.

Zoals gezegd produceerde men in 1902 al ruim 17.000 fietsen, toen men in Queen Victoria Road begon bedroeg dit aantal nog 11.000 stuks, met een gemiddelde prijs van £21.945,-. Een omzet in 1896 was £160.000,- en de winst in dat jaar bedroeg £21.945,-. Een goede start voor een naamloze vennootschap (N.V.). J.K. Starley stierf als een vermogend man.

Hij stond bekend, net als zijn oom James, als een vriendelijke man met een filantropische en godsdienstige inslag, die een grote steun was voor zijn kerkgenootschap, de "Congregational Church".

Deze kerk liet zelfs onder Starley's naam een nieuwe Bijbel publiceren die – zeer ongewoon – met het nieuwe testament i.p.v. het oude testament begon. Deze Bijbel was dan ook bekend als de "Starley Bijbel".

Daar J.K. Starley's zoon, (J.K. Starley jr.) die sinds 1897 in de fabriek was gaan werken, ook John heette en daarom door iedereen Jack werd genoemd, nog te jong was om als opvolger van zijn vader te fungeren, werd de "companies secretary" Harry Smith de nieuwe algemene directeur. De jonge Starley werd na enige jaren de algemene directeurs zou dit tot 1929 blijven. Met hem stierf de naam Starley in het Rover verband uit.

Harry Smith nam in 1902 de beslissing om motorfietsen te gaan fabriceren. Dit besluit werd op 10 oktober 1902 genomen en de eerste Rover motorfiets (de 2¾ pk) verscheen op 24 november 1902.

Wij kunnen dus gevoeglijk aannemen dat de voorbereidingen al in voorgaande jaren hadden plaats gevonden. Echter de eerste motorfietsen waren nog maar net in handen van de eerste klanten onder de naam "Imperial Rovers of Rover nam een nieuwe aanloop en stormde naar voren.

Het leek er immers op, dat de tot op dat moment nog onbetrouwbare zelfbewegers, tekenen van stabiliteit en grotere interesse bij het rijke Europese en dus ook Britse cliënteel begon te krijgen.

Dit was bijvoorbeeld het geval in de U.K. waar Daimler er in slaagde om aan Koning Edward VII een auto te verkopen. Rover moest dus volgens Smith en zijn mededirecteuren ook een deel krijgen van de nieuwe mechanische eeuw die in aantocht was.

Het punt was alleen dat men er nauwelijks iets vanaf wist. Uiteindelijk waren motorfietsen slechts een soort mechanische uitbreiding van het fenomeen fiets, maar auto's dat was ander koek. Ook was het nog de vraag of hun werkruimte, de fietsenfabriek, wel geschikt was voor het maken van auto's.

Maar toch, op 16 december 1903 werd besloten een kleine, lichte auto te ontwerpen. Men slaagde erin om bij Daimler de succesvolle ontwerper Edmund Lewis weg te kopen.

Als we terug kijken, moeten we zeggen dat de beslissing die Rover nam precies op tijd was. Min of meer startte iedereen in deze jaren.

IMPERIAL ROVER CYCLES

Highest Class Machines. Noted for Stability.

PRICES TO SUIT ALL CLASSES

Sole Manufacturers,
THE ROVER CYCLE CO. LTD. COVENTRY.

Rover Herenfiets

IMPERIAL ROVER CYCLES

Highest Class Machines. Noted for Stability.

PRICES TO SUIT ALL CLASSES

Sole Manufacturers,
THE ROVER CYCLE CO. LTD. COVENTRY.

Rover Damesfiets

Naast Daimler, Riley, Wolseley, Lanchester kwamen nu ook Rolls Royce, Armstrong, Siddely, Humber, Lea Francis Singer en Standard op de markt, net als Austin en Morris. Behalve dat de New Meteor Works waarschijnlijk de beroemdste fietsenfabriek van het land was, zouden zij nu als autofabrikant hun toontje meezingen. En wie kon in 1903 bevroeden dat zij praktisch als enige massafabrikant van Britse auto's zouden overblijven.

Voor ik verder ingaan op de ontwikkeling van de eerste Rover Cars wil ik eerst een algemeen overzicht maken van de situatie tussen zeg maar 1904 en 1932. Waarom 1932?

Omdat dit het jaar was waarin Rover bijna kopje onder ging. We weten dat de grote depressie, begonnen in 1929, ieder bedrijf sterk bedreigde en speciaal de automobielfabriek.

Alles wat in de jaren fout kon gaan, ging dan ook fout, en het is nog een wonder dat zoveel automobielfabrikanten het hoofd over water hielden.

Het grappigste is dat Rover in de eerste 10 jaar van zijn bestaan als autofabrikant, van 1904-1914, werkelijk in alle opzichten geslaagd leek. Dit in termen van verkoop en prestige, zag maar image en winst. Men kan zelfs zeggen dat Rover een zéér belangrijke autofabrikant was geworden. Ik heb al diverse merken opgeschreven, maar vergeet niet dat er in die pioniersjaren letterlijk honderden merken in Engeland (U.K.) waren.

Er werden in de U.K. in 1913 het laatste jaar voor de eerste wereldoorlog begon, 26.000 auto's gebouwd. Ford met ongeveer 6.000 T-Fords was verreweg de grootste fabrikant en Wolseley met ongeveer kleine 3.000 stuks op de tweede plek.

Rover met ongeveer 1500 stuks evenaarde merken als Austin, Morris en Singer.

Dit gaf de Rover directie het idee dat ze op de goede weg waren, ja zelfs dat ze bij de leiders van de auto-industrie behoorden. Dit was een fatale fout.

Je moet bedenken dat Rover langzaam startte, goed opbouwde maar net te weinig auto's bouwde om na de eerste wereldoorlog prominent terug te komen. Men slaagde er niet in, dit in tegenstelling tot Austin en Wolseley en Ford om in de oorlog contracten voor autoleveringen met de regering af te sluiten. Dit kwam o.a. omdat het populaire "12" model, dat in 1912 op de markt kwam, door de legerautoriteiten als een te lichte auto voor frontinzet werd beschouwd. Daar alle inspanningen en grondstoffen vanaf 1915 voor de oorlogsindustrie werden gebruikt, konden er voor private markt geen auto's gebouwd worden.

Rover bleef niets anders over dan zich met de regeringsopdrachten voor motorfietsen bezig te houden en op autogebied samen met Sunbarn voor assemblage van staff auto's en met Maudslay voor de productie van hun 3 Tons truck. Na afloop van de oorlog was er een enorme vraag naar auto's en Rover stortte zich weer op de productie van het "12" model. Alleen was er dit verschil: de "12" koste in 1914 £375, - en in 1919 het dubbele £750, -.

Nu leden natuurlijk ook andere Britse fabrikanten onder deze inflatie en nog sterker onder de import van goedkope auto's uit de U.S.A.



De eerste (motor) auto gebouwd in Coventry in 1888, door J.K. Starley.

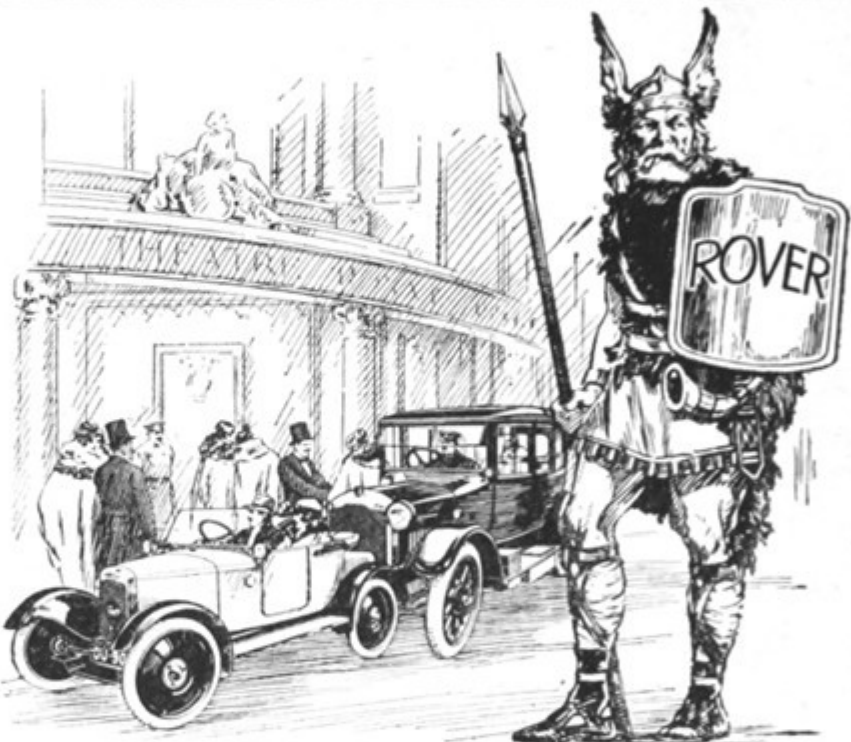
Rover die zich naast de oude "12" model concentreerde op de productie van het luchtgekoelde "8" model waarover wellicht later meer, slaagde er echter in de jaren 20 niet in om zich voldoende te profileren in de massaproductie die toch ontstond.

Samenvattend kun je zeggen dat Rover's beste jaren lagen tussen 1904 en 1914 en tussen 1932 en ruwweg 1970.

Deel II in het volgende clubblad.

Copyright:© Tekst: Harry Hilgerdenaar, René Winters

Fotos: Dutch RoverArchives.



The Winter Season

THE "man in the street" appreciates the ROVER for its distinction of line and elegance of finish. The man in the car, and his friends, value the ROVER for its comfort in service and absolute dependability. The ROVER is not merely a fine weather car, but a car that takes all seasons as they come, a car that meets every demand of Town and Country. The variable conditions of road and weather at this time of the year impose severe tests upon the qualities of a car—but the ROVER will prove its superiority.

The Cars illustrated are the 12 h.p. ROVER SALOON and the 4 h.p. ROVER TWO-SEATER.

ROVER

"The Car that set the fashion to the World"

1922 MODELS AND PRICES
12 h.p. CHASSIS, £495. 12 h.p. TWO-SEATER, £625. 12 h.p. FOUR-SEATER, £650. 12 h.p. LIMOUSINE COUPE, £750. 12 h.p. DROPHEAD COUPE, £800. 12 h.p. SALOON, £900. 8 h.p. TWO-SEATER, £220.
Catalogues and full particulars may be obtained from our Agents throughout the country and from
THE ROVER COMPANY, LTD., METEOR WORKS, COVENTRY.
59a, New Oxford Street, London, and Lord Edward Street, Dublin.