



Rover P2

16 HP Saloon

Een zeldzame Rover

Gerrie de Vrieze

Je bent in het bezit gekomen van de klassieker van je dromen en probeert dan vaak wat meer te weten te komen over de geschiedenis van het oude beestje. Als er bundels paperassen in de kofferbak worden gevonden is dat niet zo'n groot probleem. Het hele zaakje een beetje rangschikken, een aantal telefoontjes en/of wat correspondentie en klaar is Kees. Maar nu Simon, de eigenaar van deze Rover P2 type HP 16 Saloon. Hij wilde alle 'ins and outs' van zijn auto achterhalen en sloot zich enkele dagen op met zijn computer. De zoekmachines op internet werden op volle toeren aan het werk gezet en hij hield er een verjaardagspartijtje onder de rook van Brussel aan over!







Ja, het kan gek lopen maar laten we bij de aankoop beginnen. In februari 2001 neemt Simon Roode een Classic Trader voor zijn zoon mee naar huis. 's Avonds bladert hij er ook een beetje door en zijn oog valt op een advertentie met een Rover P2 in de aanbieding. Op de een of andere manier de raakt hij gecharmeerd van deze nog in originele staat verkerende Britse automobiel en binnen de kortste keren is hij de trotse eigenaar. Als hobby verdiept hij zich al jaren in diverse motortechnieken maar van klassieke auto's heeft hij tot op dat moment eigenlijk maar weinig kaas gegeten. En dat maakt hem onrustig als hij zich realiseert dat zijn nieuwe aanwinst rechts gestuurd is maar, hoe vreemd, tevens is voorzien van een kilometer-teller. Was er iets mis met zijn Rover, was er mee gesjoemeld? Hij moest hier meer van weten en ging aan het zoeken op internet. Al gauw kwam hij er achter dat het bij zijn auto ging om een zogenaamd exportmodel dat via België uiteindelijk in ons land was terecht gekomen. Dus de combinatie van rechts stuur en kilometer-teller was gelukkig wel zo als het in dit geval hoorde. Later zou trouwens blijken dat er nog enkele kleine verschillen met de Engelse versies waren. Afijn, onze nieuwbakken Roverliefhebber kon weer rustig slapen en begon heel kalmjes aan met wat kleinere restauratiewerkzaamheden. Maar zijn struinen op het internet was aan één van de voormannen van de Belgische Rover P2 club, ene Marc Steinier, niet ongemerkt voorbij



Voldoende ruimte voor vijf personen. De achterbank zit ver naar achteren, maar bij de six-light uitvoering is dat voor het uitzicht geen probleem.

gegaan. Het was deze mijnheer namelijk opgevallen dat er een "gekke Ollander" op zoek was naar informatie over een Rover die ooit, in een ver verleden, in het bezit was geweest van zijn schoonvader! Ja, Google en consorten maken er maar een klein wereldje van. Al gauw werden er over en weer contacten gelegd en het bleek dat de oude eigenaar, Claude Bernard, nog leefde. Simon werd gevraagd of hij mét de Rover op de tachtigste verjaardag van de oude baas wilde komen en zo kon het dat in maart van dit jaar de reis naar Brussel werd ondernomen. Ogen zo groot als wieldoppen had mijnheer Bernard toen Simon de groene HP 16 naast de huidige auto (een rode HP

16!) van de jarige parkeerde. Even wilde hij het ook nog niet geloven maar toen een kopie van de oude Belgische eigendoms-papieren werd getoond was hij overtuigd. Surprise, surprise! Maar onze jarige Belg





Standaard waren alle P2's van een royaal schuifdak voorzien.

had ook nog een aardigheidje in petto. Hij vroeg Simon of hij wel wist dat in zijn auto niet meer de originele motor zat. Inderdaad, dat was bekend aan de hand van de nummers. "Kijk," zei mijnheer Bernard terwijl hij naar zijn rode Rover

wees, "en daar ligt jouw blok nu in en die van mij ligt in jouw auto!". Het bleek dat toen de Belg in het verleden problemen kreeg met de 6-cilinder in zijn rode Rover hij de motoren had omgewisseld waarna hij de groene had verkocht! Moraal van

dit verhaal, duik ook eens in de geschiedenis van uw klassieker. Wie weet waar de ontdekkingstocht naar toe leidt!

Okay dan, de Rover P2 HP16 Saloon. Het was de opvolger van HP12 die in 1937 werd gelanceerd en over de tweede wereldoorlog heen werd getild want er was toen beslist geen tijd en geld om een nieuwe auto te gaan ontwikkelen. Er moest geproduceerd worden want de Engelse regering drong aan op hoge exportcijfers. Immers hun auto-industrie had heel wat minder van de oorlog te lijden gehad dan die van hun directe concurrenten, Frankrijk, Italië en Duitsland. Nu kon er geld worden verdiend en men ging zelfs zover om de binnenlandse markt aan banden te leggen: hoge belastingen bij aanschaf van een auto en rantsoenering van brandstof. Het effect loog er niet om, was er voor de oorlog sprake van een tien procent export, een paar jaar nadien was dat gestegen tot het viervoudige! Vandaar dat de HP 16 uit 1947, die behalve een 6- in plaats van een 4-cilin-





der had en verder niet zo erg veel verschilde van zijn voorganger, nog echt als een pre-war automobiel kan worden beschouwd. Alleen al die losse koplampen! Een oerdegelijk geklonken chassis droeg een ruime body dat voldoende ruimte bood aan vijf personen. En dat met een behoorlijke mate van comfort en daardoor uitermate geschikt was voor de

lange afstanden. Wie zich in die tijd geen Rolls kon permitteren kocht dan ook een Rover: 'the poor man's Rolls Royce'. Standaard altijd voorzien van een groot schuifdak en dikke leren bekleding. Trouwens er waren nog een paar leuke details die zorg droegen voor dat beetje extra. Voor de achterraut hing bijvoorbeeld een stoffen rolgordijn die middels



Op het dashboard hangt nog de originele belastingpenning, de 'VAT penny'.



Net als de lak dateert ook de leren bekleding nog van 1947.

een koord door de bijrijder kon worden bediend. De zijruit van de bestuurder werd niet zoals de andere drie ruiten met een slinger op en neer gelaten maar met behulp van een hendel die met een korte beweging al zijn werk deed. Het verhaal gaat dat de directeur aan de poort van zijn bedrijf een beetje met stijl zijn raam moest kunnen openen!

Of neem nou de krik! Het gaat mij te ver om er in mee te gaan maar zo moest die zelfde hoge ome bij slecht weer zijn auto met pech wel droog kunnen opkrikken. Voor beide voorstoelen zit onder het tapijt een klein vierkant luikje. Nadat je

die hebt geopend steek je de krik er door en plaatst hem in zijn chassisteun. En terwijl je hoog en droog comfortabel in je leren fauteuil zit is het een kwestie van draaien en daar gaat 'one of Britains fine cars' aan één van beide zijden omhoog! Alhoewel, ik zit dit vanachter mijn pc rustig te verhalen maar voor onze trotse eigenaar van deze Rover was dat nog een hele klus om te ontdekken. "Zeker honderd keer ben ik met de krik onder mijn arm om de auto heen gelopen. En maar zoeken naar die vervloekte kriksteunen!". Na meerdere afleveringen van 'goede tijden, slechte tijden' te hebben gemist, werden

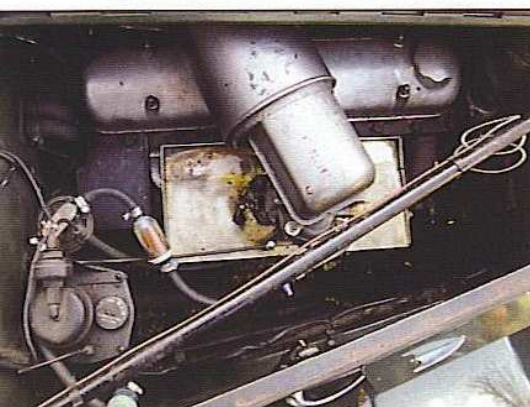
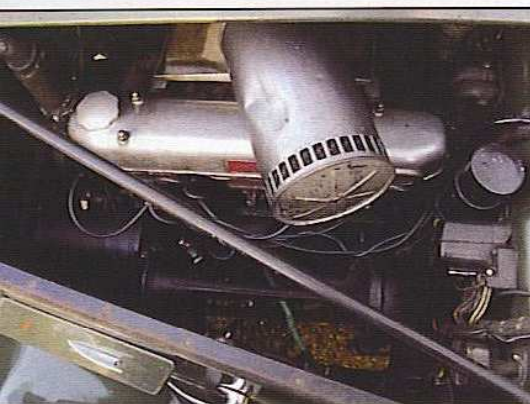


de eerder genoemde luikjes ontdekt! Ach Simon, later vertel je het met smaak aan je kleinkinderen. Maar zo heeft hij het met nog wel meer zaken te stellen. Omdat er van deze HP16 niet zo heel veel zijn gebouwd, 2324 stuks om precies te zijn, is





het nog niet zo simpel om aan onderdelen te komen. Maar ook hier bracht internet vaak weer uitkomst. Zo komt een van de achterlichten uit Los Angeles, raamrubber uit Australië en de spanningsregelaar uit Nieuw Zeeland! Stukje bij beetje wordt de Rover op diverse punten geres-



Niet bepaald zuinig, maar is de zescilinder eenmaal warm... als een zonnepaneel!

taureerd en zo stuitte hij bij de armsteunen aan weerszijden van de achterbank op een ander probleem. Hij wilde ze graag opnieuw bekleden maar ook moesten ze eerst weer een beetje in hun originele model worden teruggebracht. Hij ontdekte dat de basis bestond uit een dik, kartonachtig materiaal. Door dit nat te maken kon hij ze voorzichtig weer in hun oorspronkelijke vorm drukken waarna hij ze heel langzaam bij de centrale verwarming weer liet opdrogen. Een stukje inventiviteit van heb ik jou daar, maar het werkte! Aan de buitenkant heeft hij tot nu toe niet veel meer gedaan dan in de was zetten. De lak is namelijk nog steeds origineel en aangezien de Rover op een paar plekjes na nog erg hard is wil hij dit zo lang mogelijk uitstellen. Op sommige plaatsen komt door het poetsen de oranje primer al lichtjes te voorschijn! Van de saloon bestonden trouwens twee versies, de four-light en de six-light. De eerste met vier en de tweede met zes zijruiten. De laatste uitvoering geniet wel de voorkeur aangezien de achterbank behoorlijk ver naar achteren is geplaatst en de dames toch wel wat willen zien! Bijna vergeten, een van de andere, herkenbare, verschillen van de export modellen met hun Engelse soortgenoten. De laatste hadden op hun voorbumper een extra lamp en een toeter, de export varianten hadden twee extra lampen op die bumper en de toeter onder de motorkap.

Simon laat bij mijn afscheid nog even de motor, met zijn enorme slag van 100 mm, lopen en geniet zichtbaar als ik opmerk dat het niet verkeerd klinkt!

*Met vriendelijke dank aan
Simon Roode voor
zijn medewerking aan dit artikel.*



Club:
Rover Owners Club Holland
Oude Weg 4a, 8077 SR Hulshorst

Belgian Rover Club v.z.w.
Leopoldlei 11, B-2260 Hoboken

Literatuur: The Rover - A Shire Album
Rob Nobel Motoring Books - www.robnohel.nl

Technische gegevens Rover P2 HP16 Saloon:

Motor	: zescilinder in lijn
Inhoud	: 2147 cc
Boring x slag	: 67,5 x 100 mm
Carburateur	: enkeltraps dubbele Solex
Versnellingen	: vier, met synchronisatie op derde en vierde versnelling
Remmen	: met stangen bediende trommelremmen rondom