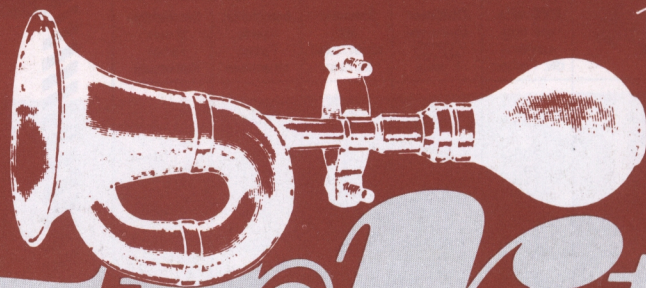


Heft 7 Juli 1983 DM3,- sFr.3,- öS.23,-

TY1281E



Markt

für klassische Automobile und Motorräder

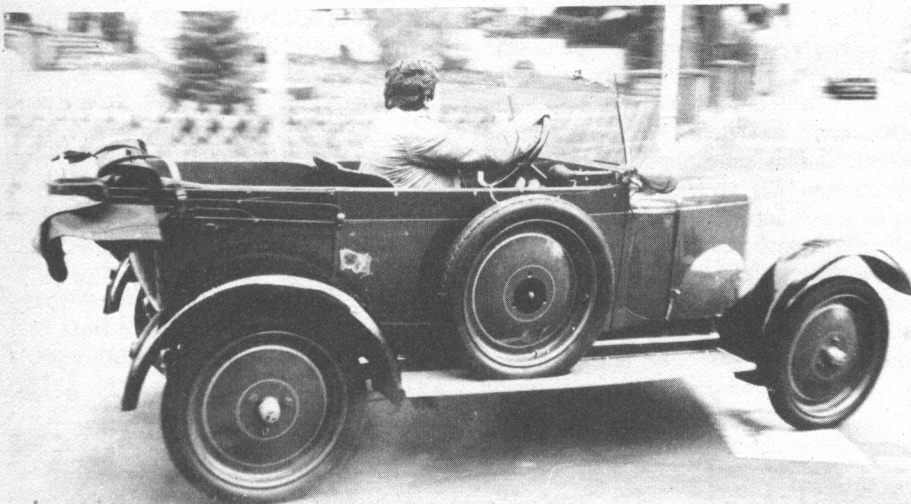
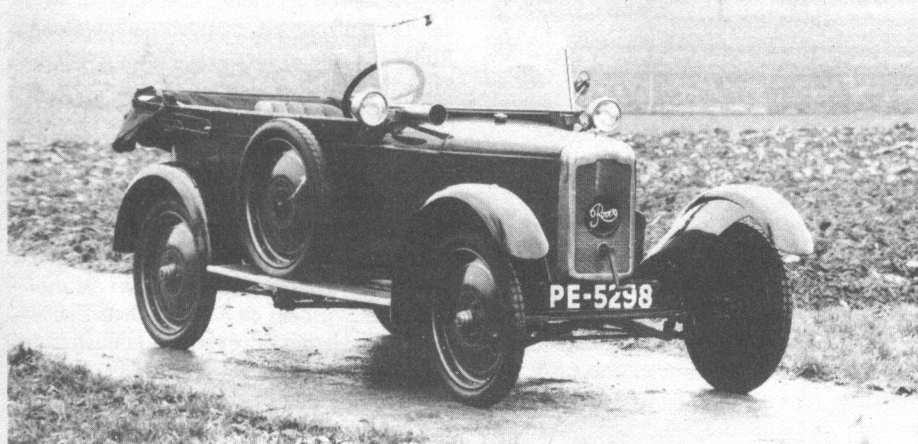
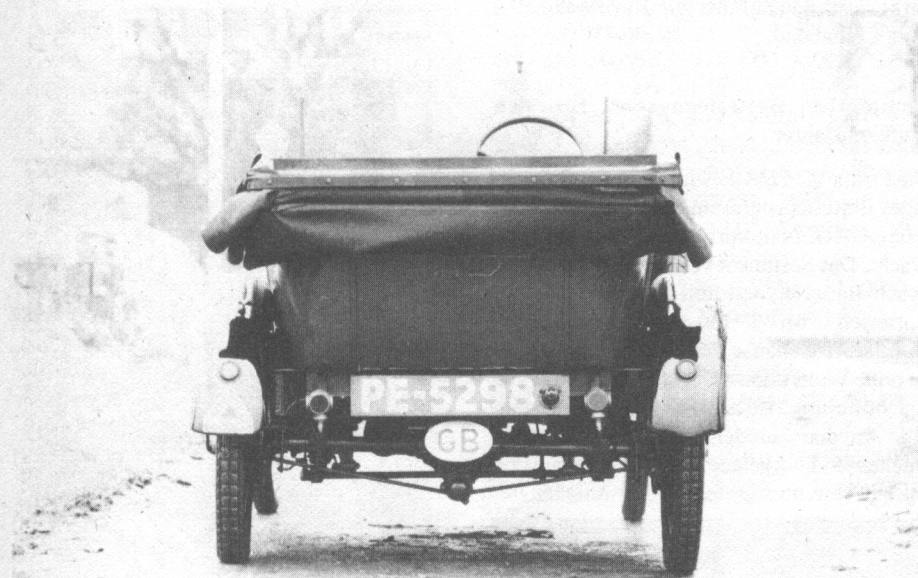


Rover 8 HP

Maico-Geschichte

Landstreicher

Der Rover 8 HP von 1924



Wer heute von Boxermotoren spricht, denkt, zumindest hierzulande, an Volkswagen oder aber, bei nur zwei Zylindern, an BMW, an 500 bis 1500 ccm und an Luftkühlung. Er weiß auch etwas von Robustheit und Zuverlässigkeit, langen Stößelstangen und zentraler Nockenwelle. Aber er würde kaum vermuten, daß dieses Bauprinzip auch abseits des Kontinents, in England, begeisterte Hersteller fand, als Ferdinand Porsche noch nicht an Volkswagen dachte, sondern für Mercedes die legendären SS, SSK und SSKL konzipierte.

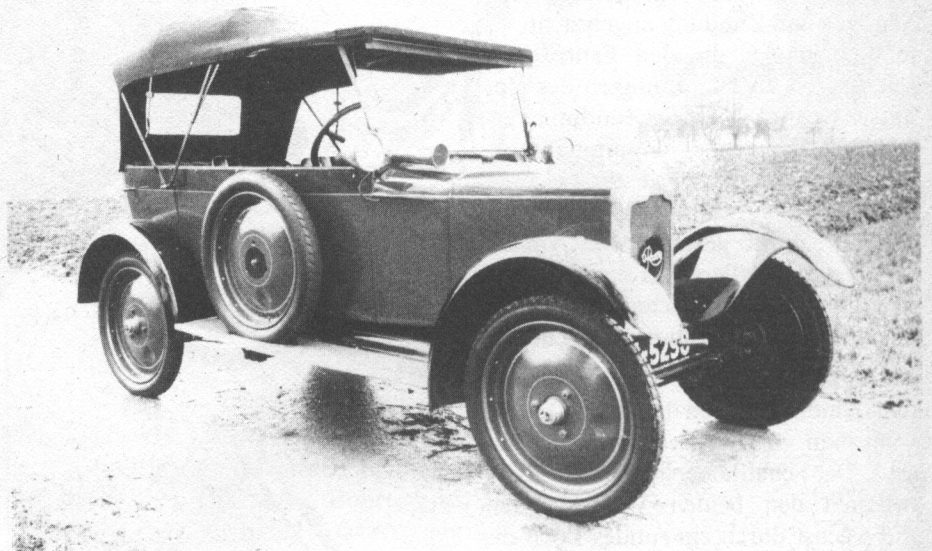
Mit großem Erfolg baute die englische Firma Rover in Tyseley bei Birmingham ein Volksauto, das dem Namen der Firma alle Ehre machte. Es war buchstäblich robust und anspruchslos, brauchte nur Benzin und etwas einfaches Öl, um seinem Besitzer das „umherziehen“ (to rove) im Lande zu ermöglichen, und sah obendrein nach richtigem Automobil aus. Seit 1919 war dieser sogenannte open tourer im Programm des aus einem Fahrradwerk hervorgegangenen Herstellers, und bis Ende 1925 sollten insgesamt rund 17.000 HP 8 die Hallen bei Birmingham verlassen, ehe das eigentliche Nachfolgemodell 14/45 auf dem Markt Fuß gefaßt hatte.

Der 8 HP war eigentlich das erste erfolgreiche Rover-Modell eines zivilen Personenkraftwagens nach dem ersten Weltkrieg und das Werk des frisch engagierten Werksleiters Sangster, der die Konstruktion mit eingebracht hatte. Grundlage war ein solider Chassisrahmen aus U-Profilen, der vorn eben jenen Zwei-Zylinder Boxer mit zunächst 998 ccm trug. Bei einer Bohrung von 85 und einem Hub von 88 mm leistete der fast quadratisch ausgelegte Motor 14 PS bei ganzen 1800 U/min, welche den rund 700 kg schweren Rover 60 Stundenkilometer schnell machen sollten. Für damalige Verhältnisse ein ausreichender Wert, zumal vor allem Interessenten des britischen Ford T angesprochen werden sollten, die ein langlebiges Arbeitstier erwarteten.

In Verbindung mit einem kurz übersetzten Dreiganggetriebe war der 8 HP immerhin in der Lage, mit den charakteristischen Hügeln der Midlands fertig zu werden, doch geht die Legende, daß man bei Dämmerung und Dunkelheit einen herannahenden Rover schon allein daran erkennen konnte, daß seine beiden Zylinder in den beiden seitlichen Hutzen rot glühten. Sein heutiger Besitzer erzählt denn auch ähnliches von der Ausfahrt eines Hochzeitspaares, bei der der Taunuskamm überwunden werden mußte und genau dieses Glühen der Zylinder auftrat.

Beeindruckend ist der Zustand des in Deutschland wohl einmaligen Fahrzeuges. Nach mehreren Monaten Standzeit schieben wir den Wagen aus der Halle, versorgen ihn mit Kraftstoff und der wahre Automobilist läßt es sich nicht nehmen, den Motor anzukurbeln ohne Starthilfe in Anspruch zu nehmen. Nach einigen vorsichtigen Drehungen, die Öl auf Lager und Laufbahnen geben, wird es ernst: Druckpunkt suchen und eine beherzte Drehung, tatsächlich, der Motor läuft!

„Kommt her und seht euch das an“ ruft der Besitzer, „wie da das Öl dick wie Honig durch die Schaugläser tropft – sowas kann der Besitzer eines modernen Autos doch gar nicht mehr nachvollziehen!“ Beim Anblick der zähen, langen Tropfen, die immer wieder abreißen, möchte man manch neuem Auto so ein Schauglas am Armaturenbrett wünschen, damit Gewalt-„Kaltstarter“ etwas mehr Gefühl für das bekommen, was der Wagen nach ihrer Meinung „bringen muß“. Wir lassen den Rover also gemütlich warmlaufen, montieren derweil die beiden seitlichen Haubenteile mit den ausgeschnittenen Lufthutzen und regulieren von Zeit zu Zeit Zündung und Handgas und warten, bis der Wagen sich auf seinen hohen 7.00 x 19 Reifen nicht mehr so schüttelt. Schließlich heißt es einsteigen, und für die hinten Sitzenden wird der linke, der Beifahrersitz, auf den Fahrersitz, seine Lehne wie eine Tür aufgeklappt, damit der Durchstieg auf die Fondbank möglich wird, denn der



„Landstreicher“ hat nur einen Einstieg auf der linken Seite. Rechts steht dafür das Ersatzrad und das Zusatzgepäck, denn Kofferraum gibt es keinen. Kaum losgefahren, beeindruckt zunächst der ruhige Lauf des Motors, und dann fällt der Blick auf das Armaturenbrett, das im wahrsten Sinne des Wortes aus einem Brett mit vier Instrumenten besteht. Wegen der Verlegung des aus einem Spiralkabel gefertigten Tachometerantriebes befindet sich dieses Instrument ganz links vor dem Beifahrer, der Meilenzähler ist integriert, und gleich daneben zielt eine Uhr das „Panel“, die aus dem Schiffbau stammen könnte. In der Mitte, über dem Schalthebel, ist ein kleines Öldruckmanometer in die Schalttafel eingelassen, und spätestens seit der Betrachtung der beiden Schaugläser im Motorraum versteht man dessen zentrale Anordnung. Das Lenkrad sieht aus wie eine frühe Citroen-2 CV Schöpfung, heute würde man wohl von einem griffigen Zweispeichenlenkrad sprechen, und ragt direkt aus dem Armaturenbrett. An der Lenksäule ist die Verstellung für Handgas und Zündung angebracht, eine Anordnung, die den Fahrer von Zeit zu Zeit zu Umarmungen des Volants zwingt, will er die Zündung verstellen. Die große Gummiballhupe liegt griffgünstig neben der rechten Hand des Fahrers und ist durch das Armaturenbrett geführt. Die Anordnung verdeckt allerdings das Ampere-meter und den Lichtschalterknebel in einem Messinginstrument von Lucas.

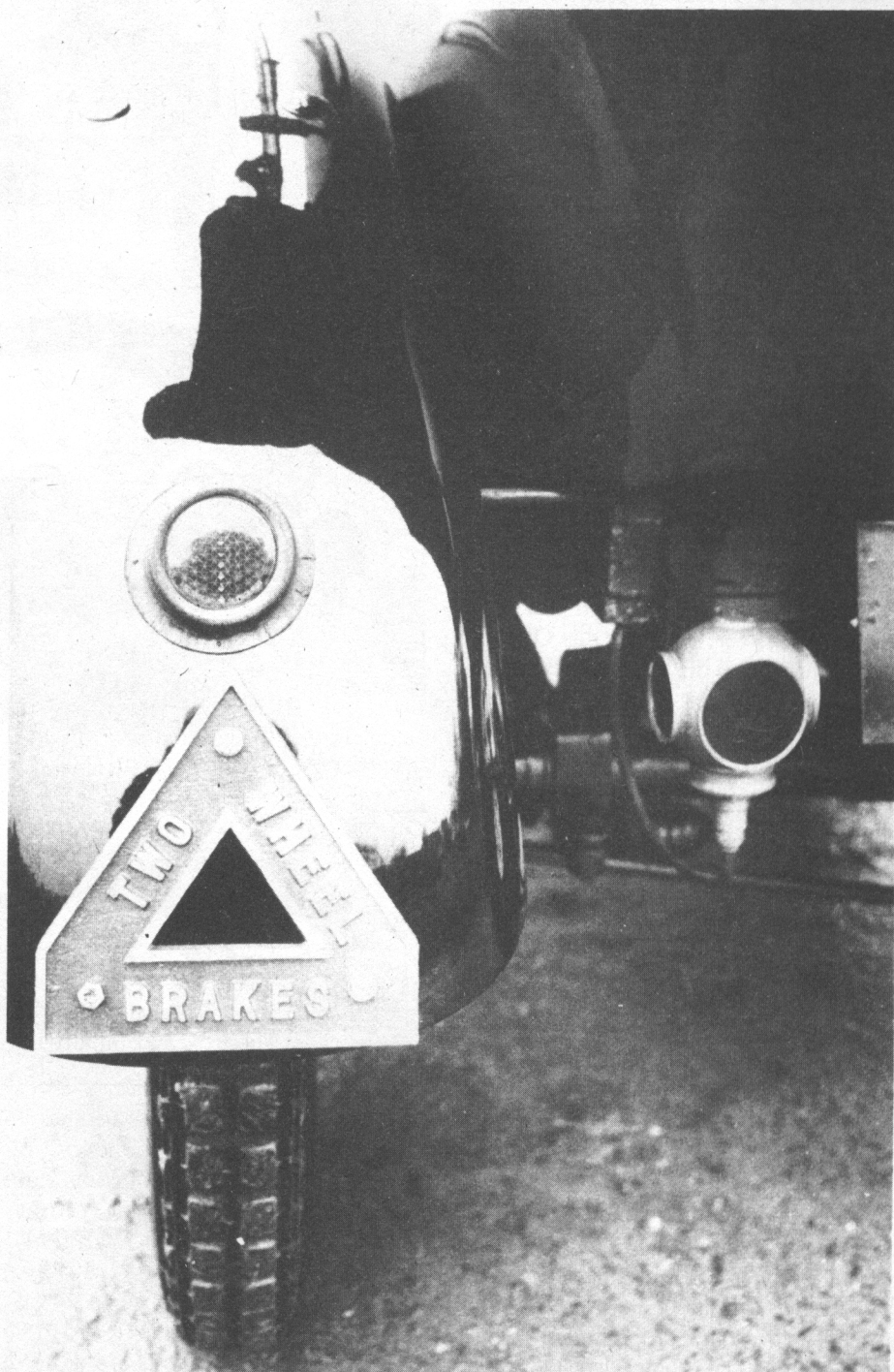
Das Fahren im Rover 8 HP erfordert kein Umdenken von heutigen Autos, wenn man von der Rechtslenkung absieht. Der Schalthebel liegt in der Mitte zwischen den beiden Vornsitzen und wächst durch ein rundes Loch direkt aus dem Getriebe.

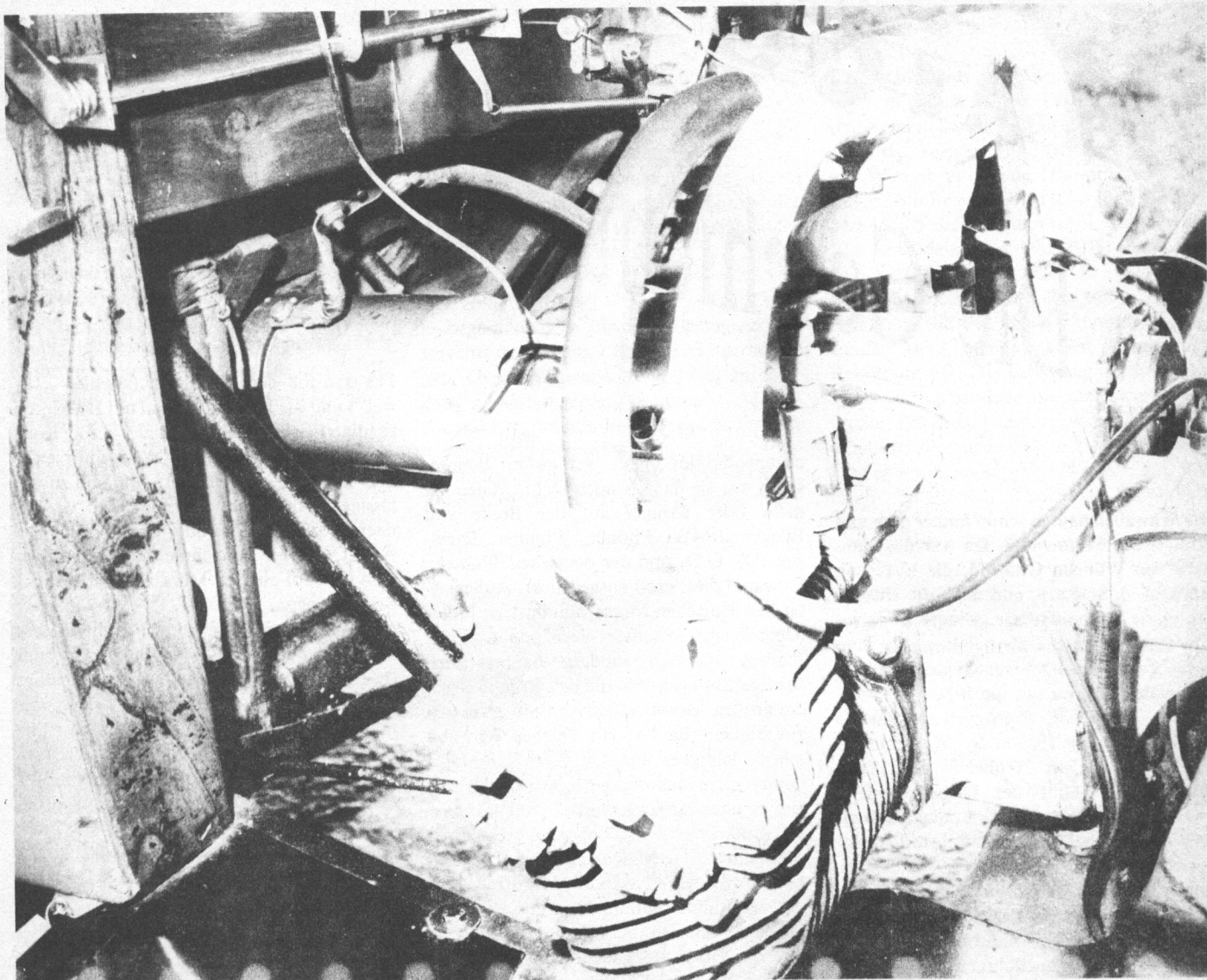
Die 3 Gänge lassen sich leicht und ohne „Zähneknirschen“ einlegen, und nur der Rückwärtsgang erfordert Gefühl für die Umdrehungszahl von Motor und Getriebe, sonst bockt der Rover und verweigert den Weg zurück.

Der Blick unter die Motorhaube zeigt einen klassischen Boxermotor mit „meterlangen“ Ansaugkanälen und herrlichen offenliegenden Ventilfedern. Zwischen den beiden Stößelstangen auf jeder Seite ist deutlich das Schauglas des Ölers zu erkennen und die zentral liegende Nockenwelle treibt direkt den Magneten. Hier wird auch offenkundig, daß die Kühlermaske wirklich nur eine Attrappe ist, denn die

Luftkühlung durch Fahrtwind erfordert eben keinen Wasserkühler. Da zu einem richtigen Auto aber ein „Gesicht“ gehört, spendierte man dem kleinen Rover eben eines. Inzwischen läuft der Boxer so ruhig, daß der Fahrzeughalter uns das Experiment mit dem stehenden Markstück vorführen möchte. Wieder und wieder stellt er das Geldstück mit vorsichtiger Hand auf die Haube, bis es schließlich tatsächlich einige Sekunden stehenbleibt. Sekunden, in denen alle so dastehen, als könne gleich etwas explodieren. Der Photograph drückt auf den Auslöser, und schon ist der Rover in unserer Achtung etwas näher zum Rolls gerückt.

Überhaupt: Erlebnisse, Anekdoten – davon ist die Zeit mit dem Wagen aus Tyseley reich. Da ist der Start der Rallye Monte Carlo in Bad Homburg vor zwei Jahren, der Rover ist als Attraktion geladen, fährt die Startrampe entgegen der Fahrtrichtung hoch. Im Nu ist Walter Röhrli nur noch Lancia-Fahrer, die Presse wendet sich dem 8 HP zu, Kameras surren, Blitzlichter, und das alles eine Minute vor dem Start. Das Fiasko kommt, als der Veteran mit seinem Lastwagenwendekreis da oben wenden soll: vor, zurück, vor, zurück – das Getriebe will seine Ruhe haben, Helfer packen an, der Veranstalter wird nervös. Schon scheint der pünktliche Start der „Monte“ gefähr-





det, da endlich hoppelt der kleine Engländer von der Rampe und gibt einem aufbrüllenden Stratos die Strecke frei.

Ja, so alt er ist, so attraktiv ist er auch. So manches Glück hat er auch schon stiften helfen, und ganz besonders jungen Bräuten hat er's angetan. Dann trägt er stolz den Blumenschmuck und die Leute wundern sich, daß es sowas noch gibt. Anlässlich einer dieser Hochzeitsfahrten mußte der Taunuskamm, wie schon eingangs geschildert, überwunden werden, und nur mit letzter Kraft wurde das Brautpaar zur Kirche gebracht. Einer der beiden Zylinder quittierte das mit Weißglut, die Kerze wurde zerstört, und man zog es vor, das Auto nach Hause zu schleppen, da obendrein die Lichtmaschine ausgefallen war. Bergauf ging das Ziehen am Seil fast besser als in der Ebene, und der Porsche als Zugfahrzeug wurde mit den 700 Kilo „Anhängelast“ spielend fertig, aber an die steile Saalburgabfahrt war so nicht zu denken. Durch häufiges Bremsen war die

Die technischen Daten

Rover 8 HP open Tourer 1919–1925

2 Zylinder Viertakt Motor mit Fahrtwindkühlung, 998 ccm, 14 PS bei 1800 U/min, side valve, Bohrung 85, Hub 88 mm

3 Gang Getriebe mit Rückwärtsgang

Gewicht: Leer 700 kg

Höchstgeschwindigkeit 55 km/h (Werk: 60 km/h)

Länge 4120 mm, Breite 1600 mm, Höhe 1715 mm (mit Verdeck)

Beleuchtung und Lichtanlage: 6 V original Lucas mit später eingebautem Anlasser, Magnetzündung

Kraftstoffverbrauch: 8–9 l auf 100 km

ca. 17.000 gebaute Exemplare

Hersteller: The Rover Company Ltd., Tyseley 1, Birmingham, Great Britain

Temperatur der Beläge schon so gestiegen, daß es ratsam schien, die Zugfolge zu vertauschen. Der Porsche kam nach hinten, der Rover nach vorne, und die eigens durch ein Warnschild als sehr effektiv gepriesene „two-wheel brake“ war entlastet. So manch einer der Entgegenkommenden sperrte Mund und Augen auf, so etwas hatte

man noch nicht gesehen, und wie es der Zufall will, war der Besitzer des Rover wenige Wochen später einer Einladung gefolgt, auf der jemand erzählte: „Stellt Euch mal vor, ich habe vor vierzehn Tagen ein uraltes Auto gesehen, das einen Porsche die Saalburg runtergeschleppt hat!“

Joh. Hübner