

Roverdrive

DAS CLUBMAGAZIN

Ausgabe
2/2021

Rover Freunde Deutschland e. V. | Rover Club Schweiz | Österreichischer Rover Club



Dipl.-Ing. (FH) ... at Lubric





Dipl.-Ing. (FH) Arndt Lubrich 2021-05-23 10:50

DER ROVER P6 NADA (1970-ER 3500 S)

Ein Bericht von Dipl.-Ing. (FH) Architektur Arndt Lubrich

Nehmen Sie den Dipl.-Ing. besser raus...

Absatz verschieben

Meine Karriere als Autofahrer beginnt 1987 mit einem zehn Jahre alten Ford Granada Mk 1, den ich mir mit meinem Freund Ralf von nebenan gönnte. Viel Chrom, Heckantrieb, Sportfahrwerk und ein Sechszylinder erschienen uns attraktiver, als ein vernünftiger Polo oder Kadett. Dem Granada, der bald verglüht war, folgten sehr unterschiedliche Fahrzeuge. Neben dem Erstling blieb ein herrlich altmodischer Peugeot 504 L in Sparausführung mit Lenkradschaltung in besonderer Erinnerung. Seit der Studienzeit warf ich danach immer mal wieder einen Blick auf die üblichen Marktplätze für Gebrauchtwagen. Vor etwa 7 Jahren lief mir dabei zufällig ein schöner 1974-er Rover 2000 TC über den Weg und weckte mein Interesse. Ich begann im Internet nach Informationen zu suchen.

Obwohl in zwei Nachbargemeinden von Oldenburg britische Autos vertrieben wurden, kamen diese im Straßenbild meiner Heimatstadt in Nordwesten Deutschlands kaum vor. Selbst Mini, MGB, Spitfire oder Jaguar sah man in der Zeit, ab der ich Autos bewusst wahrnahm, kaum. Berichte über „exotische“ Fahrzeuge interessierten mich bereits in jungen Jahren. Berichte über Rover waren in der heimischen

Motorpresse selten und das Internet war noch nicht verfügbar. Den damals sehr coolen Rover SD1 kannte ich aus dem Autokatalog, den P6 nur aus englischen Krimis. Bis zum Kauf meines eigenen P6 kann ich mich tatsächlich nur an zwei Sichtungen solcher Fahrzeuge im Straßenverkehr erinnern. Dank deren Optik im Altherrenstil mit Chromradkappen, gotischen Rückleuchten, Vinyl Dach und zeitgemäßem braunem Lack, weckten diese Autos bei mir in etwa so viel Interesse wie ähnlich dekorierte Chrysler 180 oder Ford Taunus. Wie doch der äußere Eindruck täuschen kann.

>> Dank Rüdiger Wickes wunderbarer Homepage fand ich plötzlich derart viele spannende Informationen zu diesen Fahrzeugen, dass sich bei mir eine dringende Begehrlichkeit entwickelte. Ich machte einen Probefahrtstermin beim 2000 TC, haderte anschließend lange mit mir und konnte mich nicht zum Kauf durchringen. Ich wollte doch lieber ein Fahrzeug der ersten Serie mit den schönen Rostyle-Felgen, aber nicht zwingend einen V8.

Durch eine Annonce auf der Homepage der Rover-Freunde wurde ich dann auf mein Fahrzeug aufmerksam einen 1970-er 3500 S NADA. Das Fahrzeug

Hier
einfügen.



Dipl.-Ing. (FH) Arndt Lubrich 2021-05-23 10:53



Dipl.-Ing. (FH) Arndt Lubrich 2021-05-23 10:49

hatte die Frontgestaltung der ersten Serie, die richtigen Felgen, bereits Gurte für die Kinder, einen Haken für den Oldtimerwohnenwagen meiner Frau. Die Farbe tobacco leaf erinnerte auch noch an den ersten Granada in bahamabeige. Die Seltenheit des US-Modells, Klimaanlage und V8 reizten mich natürlich auch ein wenig. Nach einigen Monaten Warten war der Verkäufer bereit im Preis etwas nachzulassen. Nachdem ich dann innerlich alle Bedenken hinsichtlich Wartungsstau, bereits erkennbarer Mängel und gewissen Defiziten bei der Originalität verdrängt hatte, kam es diesmal zum Kauf. Auf dem Nachhauseweg soff das Auto wie ein Loch, sodass ich zweimal ungeplant nachtanken musste. Flüssigkeiten, Verschleißteile und einige andere Bauteile wurden zügig getauscht, wodurch der Durchschnittsverbrauch um rund 10 l pro 100 km sank. Inzwischen bin ich fast 15.000 km weitgehend ohne Störungen gefahren und schätze den Wagen sehr.

Personen ohne besondere Autokenntnisse reagieren auf den Wagen positiv und loben das schöne Aussehen von meinem „Mustang“... Ursächlich an dieser optischen Täuschung mögen die drei Hutzen auf der Haube sein. Was wie halbstarke Tuning aussieht, war ab Werk für eine bessere Kühlung und Beatmung des Motors vorgesehen. Ich muss zugeben, dass dies der einzige Punkt war, der mein ästhetisches Empfinden anfangs störte. Inzwischen habe ich mich daran gewöhnt. An der Resonanz auf Oldtimertreffen merke ich, dass die wenigsten Leute dieses Auto richtig einordnen können. In älteren deutschsprachigen Vergleichstest und aktuellen Oldtimermagazinen wurden und werden Rover P6 meistens mit deutlich größeren, leistungstärkeren und dadurch auch viel teureren Fahrzeugen verglichen. Bei solchen Vergleichen scheint der Wagen immer durch das Bewertungsraster zu fallen, weil leistungsstarke Autos nun mal entweder ausgesprochen sportlich oder eben repräsentativ und groß sein müssen. Der P6 ist beides

nicht. Sehr zügig und besonders komfortabel Reisen kann man trotzdem. Auf den Märkten, die damals ein ordentliches Händlernetz aufwiesen und nicht durch hohe Importzölle geschützt wurden, waren die P6 Modelle für Rover ein riesiger Erfolg. Von der viel gelobten Neuen Klasse von BMW wurden auch keine höhere Stückzahlen verkauft und über deren damalige Qualität wird besser geschwiegen. Rover hätte mit seinen Kapazitäten kaum noch mehr Fahrzeuge und V8-Motoren produzieren können, als sie es damals bereits taten.

In den USA dagegen konnte Rover allenfalls Achtungserfolge erzielen. Rover hatte keine Sportwagen im Sortiment, wie die anderen englischen Hersteller und der Land-Rover war dort im Vergleich zum Jeep viel zu teuer. Als der Rover 2000 in den USA eingeführt wurde, erhielt er sehr positive Kritiken. Die amerikanische Zeitschrift ROAD TEST führt im April 1967 einen Vergleich zwischen Citroen DS 21, BMW 1800 und 2000 TI, Alfa Romeo GTV, Mercedes 200, Jaguar 3.4 und Rover 2000 durch. Der Rover bewies seine Überlegenheit und wurde zum Besten aller Autos im Test gewählt. Neben Mercedes und Volvo galt er als Sicherheitsauto, das den Vorstellungen von Ralph Nader, dem Autor des Buches „Unsafe at Any Speed“, von einem modernen, sicheren Personewagen sehr gut entsprach.

Im Juni 1968 veröffentlichte die gleiche Zeitschrift eine Besitzerumfrage, dessen Ergebnis war, dass keine andere Automarke und kein anderes Automodell sich einer so engagierten Gruppe von Besitzern rühmen konnte. Mit Aussagen wie „Ich werde nie etwas anderes fahren als einen Rover“, oder „Die besten Autos, die ich je besessen habe. Gebaut wie ein Rolls Royce“, wurden Leser zitiert. Von allen antwortenden Rover-Besitzern würden 87,6% einen anderen kaufen! Keine andere importierte Limousine oder kein anderer Kompaktwagen konnte annähernd das Akzeptanz-



niveau des Rovers erreichen. Keine der befragten Personen, die auch über Probleme berichteten, waren so unzufrieden, dass sie keinen Rover mehr kaufen würden. Nicht verschwiegen wurden Probleme mit den Händlern in den dünn besiedelten Gebieten. Absatzvolumen und Händlerorganisation waren in Nordamerika recht überschaubar. Man verkaufte pro Jahr nur etwa 3.000 Limousinen. Mehrmarkenhändler fungierten daher als Rover-Agenturen. Händler, mit denen die Zusammenarbeit nicht gut lief, wurden vom Hersteller zügig aussortiert. Für einige Besitzer ergaben sich dadurch sehr weite Wege zum nächstgelegenen Händler. Viele Besitzer störten sich daran, einige nahmen die Servicearbeiten daraufhin selbst in die Hand. Die Übernahme des Vertriebs in Amerika durch die Organisation des ehemaligen Wettbewerbers Triumph verbesserte die Situation offenbar auch nicht.

Während der Rover 3500 in Europa 1968 eingeführt wurde, entwickelte Rover für die USA und Kanada eine eigenständige Version mit der Bezeichnung 3500 S, welche mit 18 Monaten Verspätung erst Ende 1969 bei den Händlern stand. Zur Unterscheidung zum später gleich benannten Handschalter werden diese Fahrzeuge auch NADA oder Federal-Rover genannt. Aufgrund neuer Sicherheits- und Umweltbestimmungen wurde ein erheblicher Entwicklungsaufwand getrieben. Der Clean Air Act von 1963 und legte die ersten bundesstaatlichen Fahrzeug-Emissionsnormen für alle 1968er-Modelle fest. Gefordert waren Reduzierungen von 72% für den Ausstoß von Kohlenwasserstoffen, 56% bei Kohlenmonoxid und 100% Reduzierung für Kurbelgehäusekohlenwasserstoffe. Seit 1967 regulierte die Umweltschutzbehörde EPA die chemische Zusammensetzung von Kraftstoffen und setzte das Verbot von Bleibenzin ab 1971 fest. Zusätzlich zu diesen neuen behördlichen Vorgaben sollte durch optische Anpassungen und zusätzliche Komfortattribute dem amerikanischen Käufergeschmack entsprochen werden. Addiert man die Anzahl der Veränderungen gegenüber den Modellen für den Heimatmarkt, so wird deutlich, welcher immenser Aufwand betrieben wurde. Die beigefügte Tabelle weist...^{*} Unterschiede auf. ^{*} rund 50...

Die Erwartungen an den US-Markt müssen bei Rover sehr hoch gewesen sein. Viele Detailänderungen nahmen schon das Facelift von 1971 vorweg, wodurch der NADA gelegentlich als Serie 11/2 bezeichnet wird. Manche Details an ihm blieben einmalig. Die Serienausstattung war derartig üppig, dass die Optionsliste kurz blieb. Eine vergleichbare Ausstattung fand man seinerzeit nur bei teuren Luxusautos. Der 3500 S

sollte in den USA als kompakter Gran Turismo seine Nische finden. Zwar waren die Motorjournalisten erneut positiv gestimmt. Ein Technikredakteur von Car Life wurde sogar mit den Worten zitiert, dass der Rover 3500 S das beste Straßenauto sei, das er je gefahren habe. Nachteilig gewertet wurde aber, dass der getestete Achtzylinder mit Automatik nicht schneller lief als ein handgeschalteter 2000 TC und auch leider keine Klimaanlage besäße. Mehrgewicht, Automatik und Abgasreinigung kosten einfach Leistung. Innen- und Kofferraum wurden im Vergleich zu anderen Luxusautos als zu eng, die Frontgestaltung als zu unruhig angesehen. Der Rover 3500 S kostete 1969 ohne Klimaanlage \$5.398. Damit war er etwa 25% teurer als ein 2000 TC. Im Vergleich mit anderen Importwagen erscheint der Preis angemessen. Der Porsche 912 startete bei \$5.100, der BMW 2002 lag bei \$4.200 und ein Mercedes 250 C bei \$ 6.260. Gegenüber amerikanischen Fahrzeugen war der Rover aber sehr teuer. Für \$4.818 bekam der Käufer bereits einen Oldsmobile Toronado mit 7,4 Liter V8, 375 SAE-PS und 225 km/h Spitze.

Obwohl die Händler eine große Nachfrage von klimatisierten Fahrzeugen vorhersagten, fehlte eine Klimaanlage bei den meisten zur Markteinführung verschifften Fahrzeugen. Echtlederpolster wurden seit 1967 aus Kostengründen auch nicht mehr serienmäßig geliefert. Außerdem waren zu viele Fahrzeuge in der Farbe Rot mit schwarzem Interieur disponiert worden, während die Kunden eine größere Auswahl an Farben erwartet hatten. Amerikaner sind es nicht gewohnt ihr Wunschauto zu bestellen und darauf zu warten. Sie wollen ihr Auto aussuchen und gleich mitnehmen. Schon 1966 waren bei den TC-Modellen vermehrt Ventilschäden aufgetreten, die zu hohen Garantiekosten geführt hatten und am guten Ruf kratzen. Bei den neuen Modellen gab es Probleme mit der Startautomatik AED, die den Ruf von Rover in den USA weiter ramponierte. Die Zahl von Beschwerden über Unzuverlässigkeit nahm zu. Und das bei einem im Vergleich sehr teuren Auto.

Obwohl 1970 endlich Klimaanlagen und mehr Farbauswahl verfügbar waren, konnte der 3500 S nur schleppend an den Mann gebracht werden. Gerade einmal 1.000 verkaufte Fahrzeuge pro Jahr ließen die Händler verzweifeln. Bereits angekündigte erneute Verschärfungen bei den Sicherheits- und Abgasbestimmungen bewogen British Leyland schließlich die Marke Rover vom USA-Markt nehmen. Eine für die USA entwickelte Motorversion mit Benzineinspritzung wurde fallengelassen. Die Konzentration auf Roadster und den prestigeträchtigeren und bekannteren Marken-

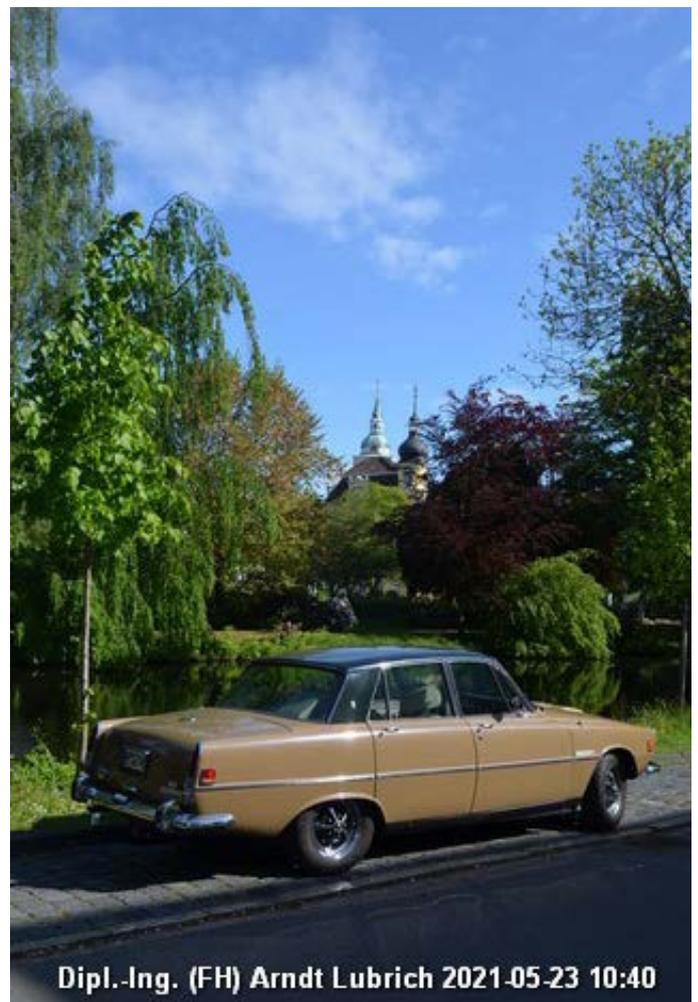
namen Jaguar erschien erfolversprechender. Bereits produzierte aber noch nicht verschifft Fahrzeuge wurden beleuchtungstechnisch umgerüstet und in europäische Vertriebskanäle gelenkt. Vorzugsweise wurden sie hier an US-Soldaten verkauft. Auch in Belgien und der Schweiz habe damals ein gewisser Markt für „US-Fahrzeuge“ bestanden. Insgesamt wurden von Juli 1969 bis August 1971 nur 2.043 Fahrzeuge 3500 S NADA gebaut. Hans Scherenberg, früherer Entwicklungschef bei Daimler-Benz sagte 1971 in einem Spiegel-Interview: „Wer auf dem amerikanischen Markt nicht besteht, ist für alle übrigen Märkte disqualifiziert.“ So ganz unrecht dürfte er damit wohl nicht gehabt haben. In den 2000-er Jahren scheiterte in den USA der technisch gewiss nicht schlechte VW Phaeton neben dem falschen Markennamen wohl auch daran, dass sich die Händler zu wenige der teuren Autos zur freien Auswahl auf den Hof stellten. Inzwischen ist der Phaeton auch Geschichte.

Aktuell sind laut der Statistik auf Rüdiger Wickes Internetseite in Deutschland zwei US-3500 S zugelassen. Von der Historie meines Fahrzeugs aus der Zeit vor

dem Jahr 2000 ist nichts bekannt. Es fand sich auf keiner Frachtliste in Richtung Nordamerika. Um die Jahrtausendwende war es in Freiburg im Breisgau zugelassen. Kurz darauf bekam es seine ardengrüne (Schiebe-) Dachplatte und damit zufällig auch seine ungewöhnliche Farbkombination verpasst. Eigentlich sollte das Auto komplett in Grün gehüllt werden. Gut, dass es nicht dazu kam. In meiner Kindheit und Jugend waren Autos und Innenräume bunt. Käufer konnten sich ohne horrende Aufpreise sehr unterschiedliche Farbkombinationen zusammenstellen. In einer Epoche überwiegend für den Wiederverkauf von Leasingautos optimierter gedeckter Autofarben und dunkelgrauer Innenräume sehe ich in dieser Farbkombination ein Statement für mehr Mut zur Farbigkeit. Jemandem mit einem ähnlichen Auto zu begegnen, halte ich für unwahrscheinlich. Diejenigen, die das Farbleid nicht leiden mögen, waren bislang so höflich es für sich zu behalten. Weitere Hinweise zur Vorgeschichte meines Autos sind mir übrigens sehr willkommen.

Text und Fotos:

Dipl.-Ing. (FH) Architektur Arndt Lubrich



UNTERSCHIEDE ZWISCHEN „3500 S“ UND „3500“

Ein Bericht von Dipl.-Ing. (FH) Architektur Arndt Lubrich

Beschreibung	Modell
Mittlere Lufthutze für Staudruck auf dem Luftfiltergehäuse	sonst nur bei A/C
Seitliche Lufthutzen zur Wärmeabfuhr im engen Motorraum	sonst nur bei A/C
Breite Edelstahl-Seitenzierleiste	wie später bei Serie II
Lackierte Coachlinie über den Seitenzierleisten	nur NADA
Gravierte Typenschilder 3500 S mit vertiefter Schrift	nur NADA
2. Aussenspiegel Beifahrerseite serienmäßig	nur NADA
Breite, um die Ecken geführte Stoßstangen mit anderen Overridern	nur NADA
Befestigung der hinteren Stoßstange durch die Kotflügel hindurch	nur NADA
Kennzeichenhalter im US-Format vorne und hinten	vorne nur NADA
Sealed Beam Scheinwerfer	alle US-Modelle
Vordere Blinker unter die Stoßstange verlegt	alle US-Modelle
Oranges Standlicht im vorderen Kotflügel	alle US-Modelle
Sidemarkers-Beleuchtung in orange	alle US-Modelle, für Canada hinten rot
Seitenreflektoren vorn orange, hinten rot	alle US-Modelle
Schweller geschwärzt + Kotflüglecke unten mit Alublende in schwarz	nur NADA
Geschwärzter Aluminiumgrill mit Profilschliff an Vorderkante	nur NADA
Ice-Alert Glatteiswarner eckig	nur NADA (serienmäßig)
Verzurrösen zur Ladungssicherung auf dem Seeweg, vorne und hinten	nur NADA
Edelstahlradkappen	wie Serie II ab 1971, jedoch beim NADA glanzpoliert
Pirelli Gold Band Reifen	nur US-Modelle
Plakette mit Fahrgestellnummer hinter dem vorderen Dreiecksfenster	alle US-Modelle?
Servolenkung mit kleinerem Lederlenkrad	zuerst serienmäßig bei NADA
Klimaanlage optional ab Werk mit vakuumgesteuerter Temperaturführung	wie Serie II
Elektrische Fensterheber mit neuen Fensterrahmen	zuerst serienmäßig bei NADA
Grün getöntes Triplex Sundym Glas	bei Fahrzeugen mit Klimaanlage

Seitenaufprallstangen mit einem Durchmesser von ca. 5 cm	nur NADA
Armlehne mit integrierten Haltegriff	wie Serie II
Türtaschen unter Türarmlehne	nur NADA
Instrumente	wie später Serie II, jedoch mit blanker Seitenblende
Beleuchtete Schalter	wie später Serie II
Fernlichtschalter auf dem Fahrzeugboden	nur NADA?
Öldruckanzeige mit grün/roter Skala	nur NADA
Mittelkonsole und Handbremshebel mit Echtleder bezogen	nur NADA
Aschenbecher vorn zum Entspiegeln schwarz lackiert	nur NADA?
Box-Pleat-Polster in Kunstleder mit flachen Kopfstützen	wie später Serie II
Sicherheitsgurte vorn + hinten serienmäßig	zuerst Serie bei NADA
Runder Ausstellfensterknopf vorn	wie später Serie II
Geänderte SU-Vergaser mit Startautomatik AED	
Luftfilter mit Ansaugseite oben	nur NADA
Geänderter Auspuffkrümmer	
Wasserpumpe mit Viscolüfter und Kunststoffflügel	nur NADA
Elektrische Benzinpumpe mit zusätzlicher Rücklaufleitung	nur NADA
Geänderter Benzintank mit Leitung zum Aktivkohlebehälter im Motorraum	nur NADA
Kurbelgehäuse- und Tankentlüftung mit Aktivkohlekanister	nur NADA
Zweikreisbremssystem mit zweitem Bremsflüssigkeitsbehälter	
60 Ah Batterie mit Batteriekasten aus Stahl statt Kunststoff	nur NADA?
Kofferraum mit Velour-Teppich ausgekleidet	nur NADA?
Reflektor unter dem Rücklicht montiert	wie später Serie II