

Carrosserie Graber

Oversat og bearbejdet af Poul Badura fra artikel i tyske "Roverdrive" -2005. Org. text: Reinhard Stadthaus. Fotos: Hermann Graber, Peter Nussbaumer, Reinhard Stadthaus

Slogan for firmaet Carrosserie Graber lød : „Graber-Kabrioletts - Ein Begriff“ – og sådan var det.



Gennem årtier var navnet Graber garanti for kvalitetsarbejde når det handlede om biler. Faderen havde en virksomhed, der udførte interiørarbejde i kareter og andre vogntyper, og her kunne schweiz'eren Hermann Graber gøre sig sine første erfaringer med indretning og opbygning.

Efter at have set sig omkring i udlandet etablerede han i 1927 sin egen virksomhed. I samme år færdiggjorde han sin første cabriolet på basis af en Fiat 508.

Allerede 2 år senere, som 25-årig, vandt han sin første pris Concours d'Elegance i St. Moritz for opbygningen af et karosseri på basis af en Panhard & Levassor 20 CV. Det bragte ham i forreste række blandt karosseribyggere på grund af den

elegante linieføring og den høje kvalitet.

Før 2.verdenskrig var det primært italienske og franske biler der forlod Grabers værksted; efter krigen koncentrerede han sig mest om britiske automobiler f.eks. cabriolet'er på basis af Rolls Royce og Bentley modeller, ligesom der blev bygget biler på basis af Alvis, Aston Martin og Lagonda.

Uanset hvilket bilmærke Hermann Graber bearbejdede virkede resultaterne altid helstøbte. På de tidligere modeller var opbygningen af instrumentbordet et Graber særkende. Hvor de fleste biler blev fyrsteligt udstyret med træbeklædning og crom, så man i Graber modellerne ofte metal malet i bilen farve og meget lidt crom.

For Rover blev der bygget 3 biler, hvoraf Rover 2000 TC Cabriolet formodentlig er den eneste stadig eksisterende.



Den 4-dørs Rover P6 2000 Limousine (Stelnr. 4030 6713 C) forlod produktionsbåndet hos Rover i 1965. D. 10. november 1965 blev den sammen med en tilsvarende

sendt til Graber i Wichtrach ved Bern i Schweiz.

Hermann Graber påtog sig opgaven at ombygge begge køretøjer til cabriolet'er som en nul-serie for senere serie-udgave "Rover 2000 Convertible".



Originalfotos aus der Werkstatt von Hermann Graber kurz nach Fertigstellung des Cabriolets

Begge biler blev ombygget parallelt. 4030 6713 fik udviklingsnummeret 788, den anden fik nummeret 789.

Den underste del af karosseriet blev bibeholdt, de bageste døre svejset til og de forreste døre gjort bredere. De nye stoftag blev fastgjort på toppen af forruderammen og på kanten bag bagsæderne, bag hvilke det i nedfældet stand blev opbevaret overtrukket med en lille presening, så det kun ragede en smule op over vognens elegante sidelinie.

Instrumentbordet blev bibeholdt, men sæderne blev udskiftet med 4 luksuriøse enkeltsæder.

I 1966 blev 4030 6713 C fremvist på Autosalon'en i Genf.



En seriefremstilling af Rover blev dog ikke til noget. Graber, som var officiel Alvis agent, havde bygget omkring 130 Alvis modeller, men da Rover i 1965 overtog Alvis, hvor der allerede var cabriolet'er på programmet, ønskede man ikke yderligere konkurrence. Produktionen af Alvis er desværre et afsluttet kapitel og produktionen af Rover P6 Cabriolet blev en engangsforestilling.



British Leyland, hvori Rover var blevet indlemmet, solgte Alvis i 1981 til United Scientific.

Den 24. august 1970 døde Hermann Graber i en alder af 66 år.

Rover 4030 6713 C – det videre livsforløb

Livsforløbet for Rover 4030 6713 C er vel dokumenteret.

Cabriolet liebhaber H.J. Appenzeller fra Heerbrugg blev i 1967 opmærksom på bilen hos Graber. Han var i forvejen på jagt efter en 4-sæders til sig og sin familie, og P6'eren levede helt op til hans forestillinger. Originalfarven er „dunkelgrün met.“ og lædersæder og beklædning er brunt. Motor nummeret er 40.029.746 F.

H.J. Appenzeller købte bilen d. 28. august 1967 for 26.000 sf., og bestilte lidt forskelligt ekstraudstyr for knap 1.000 sf. yderligere. Regningen for køretøjet er udstedt til Firma Carlo Casati AG, Maschinenfabrik in CH-9434 Au (St. Gallen).

I august overførte den nye ejer sin bil til Heerbrugg. Han benyttede cabriolet'en til hverdag og kørte den i al slags vejr; den holdt på grund af den gode forarbejdning og dygtighed i fremstillingen.

I 1979 dør H.J. Appenzeller og ejerskabet overgår til hans søn Hans,

som stadig lever i Canada (2005), men bilen befinder sig fortsat i Schweiz, hvor hans bror Beat sørger for regelmæssig pasning og service.

Når Hans Appenzeller er i Schweiz kører han som regel nogle hundrede kilometer i bilen, dog benyttes bilen ikke i vintermånederne.

I begyndelsen af 1990'erne skal den dog restaureres. Ved samme lejlighed ilægges en ny motor med nummeret 4002 9378 F. I 2004 beslutter familien Appenzeller at sælge bilen.



Man tager e-mail kontakt til formanden for den engelske P6 Rover Owners Club, som spreder budskabet til alle Rover venner og bilen venter på at finde sin nye entusiastiske P6-ejer fra hvor som helst i verden.

Til al held har Heinz Luder nogle gode venner, som gør ham opmærksom på annonceringen, og med en bemærkning om at det jo ikke ville skade, om et sådan klenodie kunne forblive i Schweiz. Hans Luder viser sig fra sin patriotiske side; her må

ROVER OWNERS CLUB

personlige interesser undertrykkes
– han ofrer sig for sit land !

Og i januar 2005 fremvises bilen af Beat Appenzeller og prisen (sandsynligvis i den høje ende) forhandles med bror Hans i Canada. D. 15. januar 2005 læsser Heinz Luder sin Graber Cabriolet på sin trailer og ruller den til Burgdorf.

Rover 4030 6713 C – skøn fra alle vinkler



Carrosserie Graber - andre Rover kreationer



Rover P3 75 Tourer (1948)



Rover P5 Mk II Convertible (1963)

Rover Cabriolet'erne blev i 1968 fulgt af Graber-Coupés og i 1969 af en version af den netop lancerede Rover P6 3500 V8.