

Marauder

En oversættelse fra James Tayler's bog "The Post-war Rover" af Poul Graakjær.

Selv om Marauderen egentlig ikke var en Rover skyldtes dens koncept og eksistens så meget det daværende Rover Companys ingeniører og produkter, at den generelt bliver anset for at være en slags fjern fætter til P4'eren.



Marauder prototype - 1951

Idéen til at designe og bygge deres egen sports/racerbil blev udtænkt sidst i 1940'erne af tre af Rover Companys unge ingeniører – Peter Wilks, George Mackie og Spen King. Wilks og Mackie havde fået deres interesse i sådanne biler vækket med The Rover Special, en ét-sædet bil, som de havde bygget op omkring et P3 udviklet understel, og hvis succes havde ansporet dem til seriøst at tænke på selv at starte i branchen som bilproducenter.

Især mente de, at den nye Rover IOE motor ville være som skabt til anvendelse i sports/racerbiler, fordi dens konfiguration egnede sig til indstilling: Højere kompressionsforhold kunne bruges sikkert til

trods for at høj oktan benzin generelt var utilgængeligt.

Den originale, ganske vage, idé var at bygge og forhandle en åben to-sædet bil med runde skærme men introduktionen af P4 75'eren blev katalysator for den form af bilen, som den til sidst fremstod med.

George Mackie, som på daværende tidspunkt var Rovers kontinentale virksomhedsrepræsentant i Bryssels, var blevet inspireret af den nye Ferrari 166's brede karrosseri og han sendte Peter Wilks et postkort med et reklamebillede af Rover 75'eren, hvor han havde afskåret den ved spillet og tegnet en motorhjulm.

Wilks, som altid var Rover Companiets "enfant terrible", greb idéen og det lykkedes ham at overbevise King og Mackie om at en sportsvogn nogenlunde som i stil med skitsen var lige hvad bilverdenen havde ventet på og lige hvad de selv burde fremstille.



Hele projektet afhang dog meget af tilgængeligheden af Rover dele, hvilket var en meget lille garanti i en tid hvor Solihull, i lighed med

ROVER OWNERS CLUB

andre britiske bilproducenter, var tvunget til at fremstille biler hovedsagelig til eksportmarkedet for at kunne overleve.

Der kan ikke være tvivl om at Peter Wilks' familieforbindelser hjalp med at fremskaffe den nødvendige støtte fra Rover firmaet, og hans onkel Spencer Wilks, daværende administrerende direktør hos Rover, sikrede en bevilling på levering af 21 sæt af dele til det nye projekt ved et bestyrelsesmøde i Rover firmaet i december 1949.



Wilks' familie kunne meget vel også have hjulpet med til at sikre en aftale om franchising af den nye sportsvogn med et lille antal af Rovers distributører, som, på dette stadie, stadig kun var et glimt i designernes øjne.

Med dette lyserøde billede af en førsteklases service back-up af deres nye bil i sigte, forlod Wilks og Mackie firmaet Rover for at stifte et firma til at bygge den. Spen King, lidt mere forsigtig, besluttede at blive ved Solihull (på daværende tidspunkt arbejdede han på de sidste stadier af JET 1) men han ville gerne give både fritid og penge til projektet.

Tidligt i projektets planlægning havde Wilks og Mackie mødt en lokal karrosserifabrikant ved navn Richard Mead, som virkede til at være den ideelle person til at hjælpe med at skabe den karrosseristil, som de ville have. Det var derfor naturligt for dem at leje nogle af Mead's lokaler på Popular Road, Dorridge, Birmingham til deres kontor, lager og værksted.

Wilks, Mackie og Co. åbnede 1. januar 1950 med en total kapital på £ 3,500.

Selv om bilen stadig kun var en samling lyse idéer og nogle lovede P4 75 dele, havde den et navn. "Viking" var blevet foreslået da det ville have understreget forbindelsen til firmaet Rover (det havde også været foreslået til P4'eren) men efter et forslag fra patentbureauet blev navnet Marauder endelig valgt.

Arbejdet med at designe en prototype begyndte med det samme selv om selve opbygningen måtte vente til det første P4 understel ankom fra firmaet Rover den 9. marts. King og Wilks udførte her det meste af arbejdet med hjælp fra Richard Mead på karrosseriet.

Selv om Mackie's "doktorerede" billede af en 75'er havde antydnet at konstruktionen af den nye bil ville være en forholdsvis nem proces, blev der foretaget en del rekonstruktioner til prototypen. Som en 2-sædet bil skulle den være kortere end P4'eren, og et nyt understel blev designet ved at bruge et P4 understel skåret over lige foran den

ROVER OWNERS CLUB

opadgående kurve over baghjulene. for at få en 9 inch (22,86 cm) kortere hjulafstand så den nu er 8ft. 6 inch (2 meter 59 cm). Understellets tværvanger blev også flyttet for at få plads til motoren som var anbragt 19 inch (48.26 cm) længere bagud og 2 inch (5,08 cm) lavere i rammen og anbragt horisontalt og ikke skåret som i P4'eren. Snekkehuset blev ført bagud og derved måtte styrearmerne nødvendigvis forlænges med det resultat at tandhjulforbindelsen blev hævet for at give en mere sporty styring med to omdrejninger fra stop til stop end P4'erens fire omdrejninger. Der blev også lavet visse indstillings modifikationer delvist for at forbedre bilens manøvrering og delvist på grund af tværvangerens nye position.

Motoren var en let tunet 75 enhed med en tyndere hovedpakning for at hæve kompressions forholdet fra 7,25:1 til omkring 7,6:1. Ventilfjedrene var også fyldte med spændeskiver for at eliminere ventilklapren, en modifikation som viste sig effektiv på The Rover Special. 75'erens gearkasse blev bibeholdt, men ratgearet blev erstattet af en kort gulvmonteret gearstang placeret 15,24 cm fra bilens midterlinje hen imod føreren.

Firmaet Gethin, Rover distributør, tilbød senere en ombygning af P4'ere med ratgear, som var meget tæt baseret på Marauderens gearskift og det er muligt at Peter Wilks tog designet med sig da han begyndte at arbejde for Gethin efter at Marauder projektets kollaps.

Rover frihjulet blev bibeholdt selvom der som et alternativ skulle været et epicyklisk overgear fremstillet af H. & A. Engeneering of Corydon, hvilket passede perfekt ind i frihjulshuset.



Marauder Coupe

Karosseriet var bygget op omkring en afkortet vognbund og fulgte de generelle træk fra P4'eren. Især viste dens bagende en lighed med P4 stilen, selvom der var et lille, noget upraktisk, bagklap typisk for den tids sportsvognsmode, i stedet for 75'erens bagsmæk.

De udadvendte lave kanter af karosseriet blev omsluttet af krom kanter nøjagtig som på P4-eren, og hjulkassernes form mindede igen om ophavsbilen, men selvfølgelig havde Marauderen kun 2 døre, og motorhjelm og frontskærmene blev designet om for at give den en lavere og fladere profil, hvilket blev yderligere styrket af det horisontalt forlængede kølergitter. Kølerhjelmens top var et todelt design med hængsler i midten, som var en sædvane for en sportsvogn af den tid.

Døre, forbræt, kølerhjelme og bagdæksel var af aluminium medens resten af karosseriet var af stål. George Mackie's kone Rosemary

ROVER OWNERS CLUB

designede kølegitterets karakteristiske mærke med dens flammende fakkel- motiv.

Prototypen Marauder var færdig i juli 1950 (med et overgear som senere blev taget af), hvor også arbejdet på et andet understel var i fuld gang. Selvom den almindelige vejtest blev udført lokalt, besluttede Wilks og Mackie at prøvekøre bilen på en kontinental 10-dags tur gennem Belgien, Luxemburg og Schweiz, hvor der ikke viste sig andre problemer end smøring af gearkassen.

På turen besøgte parret importørerne af Swiss Rover og fremskaffede en invitation til at vise en Marauder på Rovers stand på Geneva Motor Show messen 1951, som de selvfølgelig modtog med begejstring. Prototypen blev behørigt introduceret for pressen den følgende måned (august 1950) på Dorridge Forest Hotel, og så snart journalisterne var gået begyndte de første ordre at rulle ind fra de Rover distributører, der havde accepterede Marauder franchise vilkår.

I et forsøg på at skabe en pengestrøm tildelte Wilks, Mackie & Co. understelnumre til disse ordre: Distributøren fik så en faktura på hans understel, når det var færdigt, og resten blev betalt, når karrosseriet var bygget og bilen var færdig. Købsprisen for en Marauder var sat til £1,235 (i dag DKK 12.889,20) som inkluderede salgsafgift på £ 285 (i dag DKK 2.974, 43).

I mellemtiden fik prototypen Marauder mere og mere opmærksomhed gennem dens rally-succeser. Den gik over på familien Willmott's hænder, Rover distributørerne fra Bognor Regis, og den debuterede i november 1950 i konkurrencen "Daily Express" 1000 Miles Rally. Den blev kørt af Bernard Willmott og hans kone, og fik en 2. plads i klassen for åbnede vogne, som kostede mindre end £ 1250 (i dag DKK 13.045,759)

Familien Willmott startede også i en anden bil i konkurrencen The Isle of Wight Rally og bakke bestigning (enten den samme bil eller den anden Marauder MPB2) og fik en 3. plads i 3 liters klassen. Peter Wilks fik også en 2. plads (efter Mike Hawthorn) med en Marauder i en 5-omgange handicap i Goodwood i juni 1951.

Selv om den let tunede 75'er motor udstyrede Marauderen med en livlig ydeevne, havde bilen uden tvivl vist sig knap så meget som en sportsvogn, som designeren oprindeligt havde forestillet sig, og det næste vigtige skridt var at give den mere power. Wilks og Mackie drømte uden tvivl om at bruge den V6 motor, som de vidste var under konstruktion i Solihull, og Mackie har indrømmet at han fantaserede om en gas turbine installation, men de måtte til at starte med nøjes med IOE 75'eren.

Således blev Marauder 100'eren tilgængelig i marts 1951 med en 75'er motor kalibreret til lige under 2,4 liter ved at benytte stempler fra den

ROVER OWNERS CLUB

4-cylindrede IOE 60 motor fra 1948. De 100 HK fremkaldt af denne maskine kunne forhøjes yderligere med et valgfri tre-dobbelt-karboratorhoved, først set på nogle få eksemplarer af P3 75'er sport Saloon fra 1948.



Den syvende bil, som var blevet vist på Geneva Showet 1951, blev konverteret til en "100" specifikation med den tre-dobbelt-karborator som valgfri mulighed, og deltog temmelig ofte i løb mellem 1952 og 1953 med dens endelige ejer Frank Shanks. Den originale 75'er motor vedblev selvfølgelig med at kunne fås og faktisk ser det ud som om, at ikke mere end to Maraudere blev udstyret med den mere kraftfulde motor mulighed.

I mellemtiden var karosserifremstillingen flyttet fra Richard Meads værksted til Abbey Panels of Coventry. Fra starten var det blevet aftalt at Mead kun skulle fremstille et mindre antal karosserier, og han byggede faktisk kun fire komplette karosserier, selvom alle Abbey Panels karosserierne blev malet og udstyret af ham. Disse senere karosserier var ikke til at skelne fra Mead's originale, selv om de dog vejede godt et hundrede kilo mere.

De der blev bygget efter oktober 1951 var også fremstillet med et separat justerbart førersæde i stedet for den tidligere bæk, hvilket gav føreren større komfort og gav en lettere adgang til bagagerummet fra indersiden af bilen, idet passagersædets ryglæn kunne lægges fladt ned uden at støde på rettet.

Mead byggede også en interessant fast-tags-coupé på speciel ordre, som brugte flere standard Rover 75 paneler end de åbne Maraudere og George Mackie ville mere end én gang slå hånden af denne bil på grund af dens styling. Marauder nr. 11 (egentlig den 12. bil der blev bygget) blev oprindeligt bygget med venstrestyring i den optimistiske tro at bilerne på et tidspunkt ville blive solgt i udlandet.

Efter at den havde stået og sygnet uønsket hen i Franco-Britannic Showrum nær Paris i nogle måneder, blev den sendt tilbage til Stor Britannien og omdannet til en højrestyring. Skæbnen ville så at den blev solgt til en amerikaner, som ikke desto mindre affandt sig med dens højrestyring!

Wilks, Mackie & Co. havde planer om at flytte til større lokaler nu da produktionen af Marauderne var godt i gang, og i juli 1951 underskrev de en kontrakt på noget jord i Common Lane, Kenilworth.

Firmaet flyttede til de nye lokaler tidligt det følgende år, stadig med det håb at være i stand til at udvide produktionen af Maraudere. Dog

ROVER OWNERS CLUB

var ikke alt som det skulle være. Stats-restriktioner på banklån gjorde det vanskeligt for nye virksomheder som ville udvide, og Korea-krigen var begyndt at indvirke på muligheden for at få materialer, lige som det var begyndt at gå godt igen.

Det største problem var dog pålægelsen af en ny stigning af omsætningsafgiften på statsbudgettet i april 1951, som påførte 662/3 % skat - dobbelt så meget som det forrige beløb – på biler med en basispris på over £1,000.

Wilks og Mackie granskede meget nøje mulighederne og besluttede med beklagelse at lukke i midten af 1952 efter at 15 Maraudere var blevet bygget.

Den sidste Marauder blev afleveret hos Henly's of London d. 26. marts 1952. I september var The Marauder Car Company Ltd's aktiver (som firmaet var blevet omdøbt til efter flytningen til Kenilworth) blevet solgt.

George Mackie vendte tilbage til Solihull og det samme gjorde Peter Wilks efter en kort tid hos Gethins, Rovers distributører i Birmingham.

Hvad bilerne angår overlevede mindst 11 til 1981. Hvad der er sket med de sidste 3 biler er ukendt. En af de overlevende biler har siden 1974 været ejet af George Mackie.

Marauder Produktion

År	Stelnr.	Reg.no.
1950	PRO 1/1	KAC 313
1950	11001	MPB 2
1950	11002	
1950	11003	BSN 823
1951	12004	MOE 645
1951	11005	OUG 777
1951	11005	KWD 111
1951	11007	HFY 330
1951	11008	LTL 1
1951	11009	RKC 762
1951	11010	NBP 313
1951	11011	IOWA 20202
1952	11012	FHE 437
1952	11013	
1952	11014	

