

## Rover SD1 – den sidste 'rigtige' Rover (2 af 2)

Denne artikel behandler historien i 'motorstørrelseorden' på trods af at den første Rover SD1 kom med 3500 V8 motor i 1976, og ikke i kronologisk tidsorden.

### Rover 2600 SDX - i Sydafrika



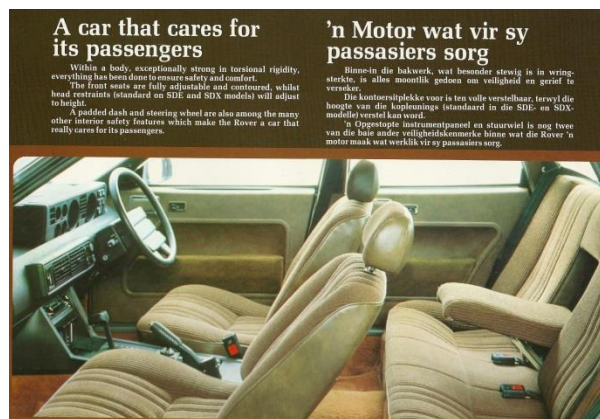
Leyland South Africa.

Leyland Suid-Afrika.

Der blev også fremstillet SD1 modeller andre steder i verden end i England, f.eks. i Afrika, hvor man far 1978 med engelsk producerede dele samlede SD1 i flere versioner med andre motorer og andet udstyr.

Modellerne var SD (2600 med basis specifikationer), SDX (2600 med højere specifikationer), SDE (3500 med automatgearkasse) og SDS (3500 med 5-gears manuel gearkasse).

Den 6-cylindrede motor var lokalt bygget 2623 cc OHC motor med 7 hovedlejer og udviklet på basis af en ældre 4-cylindret Morris Marina motor. Den 6-cylindrede motor leverede 100 bhp.



Annonce på engelsk og afrikaan

De 8-cylindrede udgaver blev i starten af 1982 opgraderet på niveau med vanden Plas modellerne, mens de øvrige modeller måtte vente til senere på året.

Modellerne blev aldrig solgt udenfor Afrika.

### Standard 2000 – i Indien

I 1985 fremstillede man i Indien Standard 2000 – en 'videreudvikling' af Rover 2000, men med lokale modifikationer.

Historien bag den kortvarige genfødsel af Rover SD1 skyldes en kontakt mellem den daværende administrerende direktør i "Standard Motor Products of India" Karthik Narayanan og "Austin Rover" i England.

Selv om den første kontakt var i 1981 blev der ikke indgået en aftale før end i marts 1984. Aftalen gik på at fremstille 12.000 karosserier til SD1. Ideen var at benytte Standards 2,5 liter diesel og 2,0 liter benzin motorer. Produktionskapaciteten på

fabrikken i Madras var på 16 biler i døgnet, hvilket er ca. 4.000 på årsbasis. Målet blev dog aldrig nået, da produktionen blev indstillet tidligere end planlagt.

På det tidspunkt hvor Standard 2000 blev introduceret i april 1985 var der kun omkring 8 millioner biler på de indiske veje – til 800 millioner mennesker!

Mulighederne var altså store, salget voksede med enorm fart, men totalt set blev der ikke solgt så voldsomt mange. Med en pris på 212.000 Rupees (ca. £ 12.000) var det en eksklusiv bil på markedet.

Kort efter dens introduktion blev karosseri produktionen overført til Indien, da man i England havde brug for fabrikspladsen til den nye Rover 800, som kom i juli 1986.

Som kuriosum begyndte man i 1988 at eksportere karosseridele tilbage til England til brug for reservedelsmarkedet.

Teknisk set afveg Standard 2000 en del fra dens europæiske ophav. Afjedringen var produktionsmæssigt den samme, men blev i Indien hævet med 1" både for og bag.

Motoren var udviklet til bilen – nærmest en krydsning mellem motorerne fra Triumph TR4 og Rover 2000! Standard's 2 liter motor dukkede første gang op i 1948 i Standard Vanguard og blev løbende brugt i Standards biler herefter. Motoren fik dobbelte SU karburatorer.

Gearkassen med 4 gear blev udviklet lokalt og erstattede den oprindelige kaldet LT77.

Udstyrsniveauet var højt bl.a. med elektrisk drevne vinduer og aircondition, en nødvendighed i Indien.

Samlekvaliteten var 'over middel', men det kneb med køreglæden!



## Rover 3500 V8 (1976-1980)

Den første Rover V8 motor kom i modellen P5 i 1967 og i P6 i 1968. Motoren kom fra amerikanske Buick (derfor benævnelserne P5B og P6B) men med flere modifikationer.

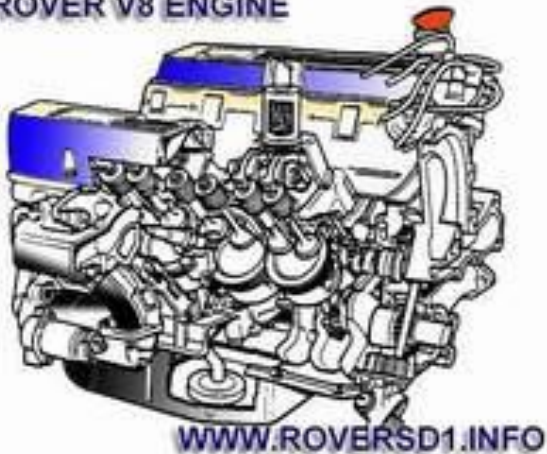


F.eks. udskiftende man Buick's karburatorer med SU-karburatorer og AC Delco tændingsanlægget blev er-

stattet med Lucas elektronisk kontaktløs tænding. Sært nok blev automatchokeren udskiftet med en manuel.

Da V8 motoren blev lagt i den første SD1'er i 1976 var flere specifikationer ændret i forhold til forgængerne. Motorkraften var øget fra 143 bhp til 155 bhp. Boring og slaglængde var den samme med 3526 cc. Også knastakslen var den samme men lidt ændrede ventiler øgede motorkraften og tillod samtidig motoren at køre med lidt højere omdrejninger.

ROVER V8 ENGINE



Den største forskel lå i at man havde skabt et bedre og mere frit åndedræt. Kompressionen blev sænket til forholdet 9.35:1. Både vandpumpe og oliepumpe blev forbedret med bedre ydelse ved lavere omdrejningstal.

Med en helt nyudviklet manuel gearkasse var det 5. gear afstemt som et overgear for at forbedre brændstoføkonomien, men ellers kunne modellen købes med BW type

65 automatgear, der i 1983 blev erstattet med BW type 666 med samme udveksling.

Rover SD1 3500 V8 kom i flere udstyrsvariationer: V8-S, vanden Plas, SE, Vitesse og vanden Plas EFi.

### Rover V8-S (1979-1980)

Modellen V8-S blev den ypperste i serien fra juni 1979 specielt rettet mod det amerikanske marked. Bilen var mekanisk identisk med Rover 3500 men fyldt godt op med luksus som aircondition, soltag og visker/vasker på forlygterne. Metallak og aluminiumsfølge gjorde den let genkendelig, og især på den første 900 biler hvor de var guldlakerede. Fronten var ændret en smule med bedre ind sugning under motorhjælmen.

5-trins manuel gearkasse var standard med mulighed for automatgearkasse til samme pris.





Indvendig var læderstuen et tilvalg, men som standard havde den lækre dybe fløjlsbeklædte sæder og dybe gulvtæpper.

Den primære farve for S-modellernes interiør var en lidt småkedelig brunlig nuance af muskatnød med sæder og andet udstyr i beige eller bronze.

Som den første SD1 fik den en 'solbrillestribe' i forrudens øverste kant.

Soltaget skulle betjenes manuelt mens vinduer og dørlåse havde elektrisk betjening. Man blev heller ikke snydt for radio med kassettebåndoptager som standard. Højttalere både for og bag – naturligvis.

Rover V8-S er nok den mest sjældne af SD1 modellerne.

### **Rover 3500SE og Vanden Plas (1980-1981)**

Serie 2 blev bygget i Cowley fra 1982. I september dette år annoncerede Rover den nye serie fra 2300, 2300S, 2600S og 3500SE og topmodellen Vanden Plas.

Bemærk at navnet vanden Plas ikke var benyttet på tidligere modeller, men nu kom det til ære og værdighed.

Vanden Plas var oprindeligt et belgisk firma etableret i 1870 med fremstilling af hjul og aksler til hestevogne. I 1884 flyttede man til Holland, hvor man begyndte en

produktion af karosserier til hestevogne. På verdensudstillingen i år 900 blev vanden Plas tildelt den højeste pris for nogen belgisk vognbygger. I 1908 havde vanden Plas en arbejdsstyrke på 400 mand der producerede omkring 300 specialkarosserier om året stigende til omkring 750 fem år senere.

Da der kom motorer i vognene skulle der fortsat bygges karosserier og vanden Plas leverede til alle de store mærker som Rolls Royce, Bentley, Alvis, Daimler m.fl.

Vanden Plas blev overtaget af British Leyland og lukkede sin fabrik i 1979. Vanden Plas kom herefter til at være synonym for en række af de dyre luksusversioner af Austin og Rover modeller, ud over SD1 så også Rover 214/216.



Vanden Plas Princess 1100/1300

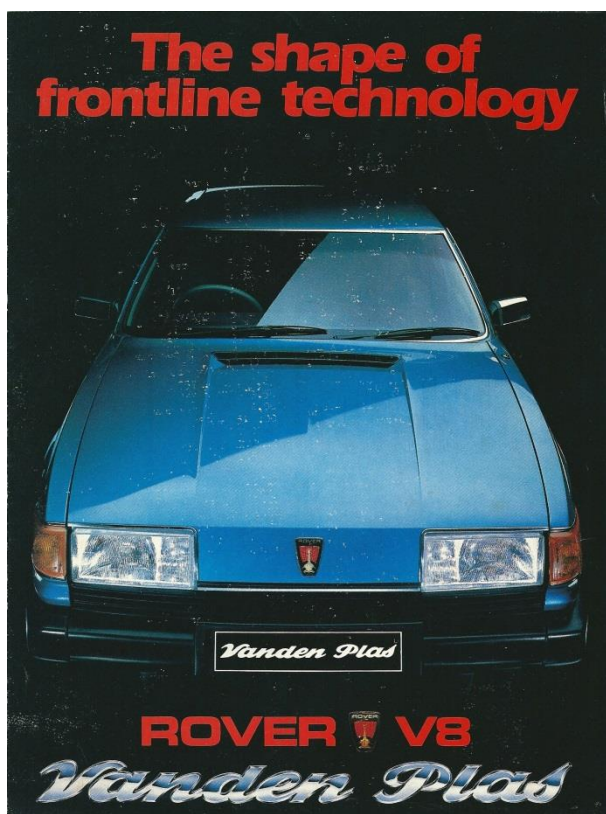
Men tilbage til Rover SD1.

I modsætning til V8-S blev automatgearet nu standard og 5-trins manuel et tilvalg til samme pris.

Med 5. gear som overgear til V8 motoren blev det den højst gearede produktionsbil i verden med 29,7

mph (iles per hour) ved 1000 rpm (rounds per minute).

Endnu flere funktioner blev elektrisk betjente, f.eks. soltaget og sidespejlene (vinduer og døre var det også tidligere), cruise control, trip-computer og andre finesser.



På grund af alt det ekstra der var monteret i bilen blev vanden Plas faktisk mærkbart langsommere end 3500SE.

### **Rover Vitesse (1982-1986)**

I oktober 1982 lancerede Rover en ny og hurtigere SD1; et resultat af Rover's involvering i banerace. Modellen skulle tilføre Rover et mere sportsligt image.

Vitesse er fransk og betyder 'speed' – altså fart.

Man ville egentlig have kaldt den for Rover Rapide, men Aston Martin ejede betegnelsen og vil ikke overlade den til Rover. I stedet valgte man betegnelsen Vitesse, der tidligere havde været anvendt hos Triumph i deres 6 cylindrede Triumph Herald Vitesse.



Ideen opstod ud fra en 200 bhp baneracer, der i den endelige 'hverdagsversion' blev V8'eren med 190 bhp med brændstofindsprøjtning og med en acceleration på 0-60 mph på 7,1 sekund.

Det elektroniske tændingssystem fra Lucas var blevet forbedret og gav både bedre ydelse og renere udstødning. Kompressionen var 9.75:1 og gennemstrømningen blev optimeret. Kølesystemet blev tilsvarende optimeret og gearkassen forstærket til at kunne modstå det kraftige træk. Kun knastakslen forblev uændret.

Den fik 10,15" bremseskiver foran med 4 AP kalibre, et system der var specielt udviklet til Metropolitan

Police og tilsvarende anvendt i racerudgaverne.

Vognen var 1" lavere end øvrige udgaver og affjedringen tilpasset.

Den kunne leveres i nye skrappe farver og fremstod tydeligt som Vitesse med stort skilt på bagenden, hvor den også fik en sort spoiler, 15" aluminiumsfælge med Pirelli lavprofildæk (205/60 VR) og med ordet "Vitesse" med stor skrift på siderne. Ingen kunne tage fejl af modellen.



Ikke alle kunne lide den store sideskrift, så den blev fjernet igen i starten af 1983.

Vitessen var en af de tre SD1 modeller der fortsat kunne købes efter juli 1987, hvor Rover 800 var kommet på markedet.

## Rover vanden Plas EFi (1984-1986)

I midten af 1985 dukkede endnu en SD1 version op, nemlig en kombination af Vitessen og vanden Plas modellen. En kraftig og super luksuriøs Rover med al teknologien fra Vitessen og luksus'en fra vanden Plas.



Og det særlige var naturligvis den elektroniske brændstofindsprøjtning (EFi – Electronic Fuel injection).

På grund af miljøkrav fik kom den med en 150 bhp motor der gav en tophastighed på 193 km/timen og en acceleration 0 – 100 på ca. 9 sekunder med den automatiske gearkasse som eneste mulighed.

Man havde fjernet den mere eller mindre uklædelige bagspoiler men bibeholdt aluminiumsfælgene med Pirelli lavprofildæk. Også den markante frontspoiler fra Vitesse var ført tilbage til standardspoleren.

Borg-Warner automatgearkassen var udskiftet med en GM 180 type.

Denne ultimative SD1'er var ikke tænkt at blive hver-mands-ejet, og fremstillet i kun 1113 eksemplarer i



perioden 1984-1985 er det nok den sjældneste af alle SD1 versionerne.

## Rover SD1 I USA

I USA forsøgte man sig fra juni 1980 med en markeditilpasset model – en Rover 3500 med udstyr som V8-S modellen, Lucas L brændstofindsprøjtning og katalysator på udstødningen.

Motoren var justeret ind så den opfyldte de amerikanske krav om ren udstødning, så den kom til at levere 133 bhp (SAE) ved 5.000 omdrejninger).

Rover's 5-trins gearkasse var standard, men 3-trins automatik kunne tilkøbes.



US lovgivningen krævede, at bilen skulle have større og kraftigere kofangere (tænk også på Volvo), og at forlygterne ikke var dækket af et ekstra frontglas. Den kom derfor til at fremstå med 4 separate forlygter.

US lovgivning krævede også sikkerhedsseler på bagsæderne og alarm ved manglende brug.



Den fik meget flotte anmeldelser ved introduktionen, men på grund af svigtende kvalitetskontrol måtte Rover allerede i 1981 trække sig tilbage fra markedet efter et salg på færre end 1.000 eksemplarer.



## Rover i Australien

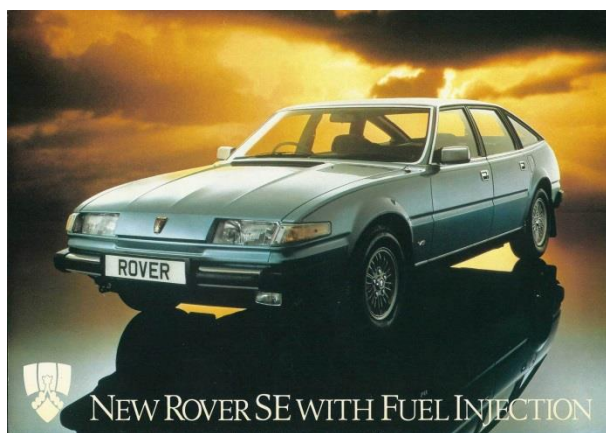
Det australske marked fik 'kun' tilbudt de V8 motoriserede modeller og den første Rover 3500 blev introduceret i august 1978 i en neddrolet version for at kunne opfylde de australske myndigheders krav om ren udstødning.



Med brug af 2 Zenith-Stromberg 175CD-SET karburatorer kunne motoren leveres 136 bhp.

Motoren var samtidig udstyret med automatisk shoker – hvilket var fire år tidligere før Solex automatshoker kunne leveres på det øvrige marked.

Til V8 motoren hørte også som standard en automatgearkasse.



Indendørs fik den aircondition ligesom australske Leyland ændrede andre detaljer.

Man importerede et mindre antal med den manuelle 5-gears gearkasse ligesom både 3500SE og vanden Plas modellerne dukkede op i mindre antal.

Private importerede også Vitesse modellen.

Rover måtte trække sig ud af det australske marked på grund af ny stramme udstødningsregler fra januar 1986. Det ville blive for kostbart at skulle ændre motorerne.

## PRODUKTIONSTAL 1977-1987:

Model	Cyl	Antal
2000	4	20.554
2400 SD	4	10.081
2300/2600	6	108.572
3500	8	107.916
V8-S	8	1.040
Vitesse	8	3.897
Efi	8	1.113
		-----
<b>I alt i UK</b>		<b>269.169</b>
+ andre versioner i Indien og Afrika		35.960
<b>Alt-i-alt</b>		<b>305.129</b>

Kilder: Bl.a.

Bogen "Rover SD1" af James Taylor.

[www.roversd1.info/index.html](http://www.roversd1.info/index.html)

[www.aronline.co.uk](http://www.aronline.co.uk)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

m.fl.

*Samlet, oversat og bearbejdet af Poul Badura*