

Rover SD1 – den sidste 'rigtige' Rover (1 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.

Der er ingen tvivl om, at der var et stort udvalg af eksklusive biler at vælge imellem op gennem 70'erne og 80'erne.



Kikker vi på Rover SD1 og dens konkurrenter er det let at forstå, hvorfor netop den blev "Årets bil" i 1977.

Der var mange biler som kunne leve op til SD1'erne, f.eks. BMW 528, AUDI 200 5T og Mercedes 280E, men de kostede betragteligt mere – og samtidig var de enten langsommere eller mindre praktiske – eller begge dele !

Teknisk og stilistisk kom Citroën CX tættest (måske ikke så mærkeligt, da man bl.a. havde ladet sig inspirere af CX'eren), og den var i mange tilfælde at foretrække for Rover'en. Men CX'en manglede noget motor-

kraft og en fornuftig bagdør, hvilket var til SD1's fordel.

Man havde også været omkring Chrysler Alpine (også kaldet Simca 1307), men ledelsen syntes at den var for kantet.



SD1-modellen er også stærkt inspireret af Ferrari Daytona og Indy, især fronten der næsten er identisk.



Inspiration fra Citroën CX

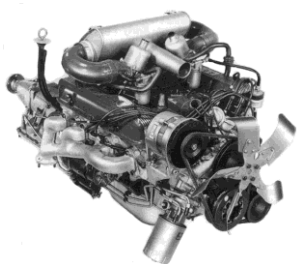
En front uden en stor kølergrill var noget ret nyt og anderledes, og det samme kan siges om hatchback'en, der dengang kun var til små og mindre biler.



Inspiration fra Ferrari Daytona

Det naturlige valg af en vinduesvisker på hatchback'ens bagrude blev pure afvist af David Bache, der mente at det ødelagde aerodynamikken. Den kom altså ikke med fra starten, men dog i senere udgaver. Bache havde på et tidspunkt også luftet tanker om mågevingedøre, men det ville blive en noget upraktisk løsning og som derfor blev droppet.

Men det var ikke kun i det ydre man lod sig inspirere; også en række detaljer fra interiøret kom til sin ret i SD1.



Ironisk nok blev de engelske biler fra GM og Ford de største konkurrenter i klassen, og ikke mindst på grund af den svindende kvalitet fra Solihull. Men Rover SD1 holdt sin førerposition, og gør det stadig. Ikke mindst fordi den har noget de andre ikke har: V8 motoren.

Efter SD1 gik Rover i samarbejde med Honda, og alle følgende modeller frem til Rover 75 er baseret på Honda modeller som Civic, Concerto og Legend.

Den sidste 'rigtige' Rover



Rover SD1 blev udviklet og fremstillet indenfor murene hos Rover, som på daværende tidspunkt var en division under British Leyland, hvor koncernen bl.a. omfattede bilmærker som Jaguar, Triumph m.fl. – og Austin.

SD refererer til deres Specialist Division og 1-tallet til at det er den første kreation for denne afdeling som blev ledet af David Bache.

Gennem 1960'erne havde Rover stor succes med deres P6 og man arbejdede nu på en super-saloon model P8,



Rover P8/P9

der skulle være en bil på størrelse med Jaguar og forsynet enten med en opboret V8 motor eller en 4,4 liter langslags motor. Den sidstnævnte blev senere anvendt i den australsk P76 model (mere om den en anden gang).

P8 ville blive en meget avanceret konstruktion med avanceret affjedring, hurtig, luksuriøs og en rigtig 'Mercedes dræber'. Men den kom for tæt på en Jaguar og da begge biler var i samme koncern valgte man at droppe Rover P8 projektet.

Da både Rover P4 og P5 passede fint med Jaguar's modeller satte man i 1969 projekt P10 (senere SD1) i gang med målet at konkurrere med Ford, Renault, Volvo og tilsvarende mærker og som en afløser for Rover P6.

Rover og Triumph konkurrerede internt om hvem der skulle videreføre Rover P6 og Triumph 2000/2500 modellerne. Rover projektet vandt og fra 1971 blev det et fælles projekt der blev lagt i en ny afdeling: Specialist Division med projektet Number One (SD1 var på vej).



SD1 kom i en 5-dørs karosseriudgave, men i mange versioner med for-

skelligt udstyr og motorer. De blev alle fremstillet i perioden 1976-1986.

Inspirationen til en stor hatchback kom fra David Bache på et tidspunkt hvor den største hatchback var en Austin Maxi og Renault 16, begge med 1500 cc motorer.

Hvor man i dens forgænger Rover P6 anvendte avancerede løsninger specielt omkring affjedring både for og bag (de Dion aksel) valgte man her mere traditionelle løsninger ud fra tesen, at den gennemsnitlige køber var ligeglad så længe bilen kørte godt. Man faldt også tilbage på tromlebremser til baghjulene i modsætning til P6'erenes skivebremser monteret omkring differentialet.

Oprindeligt ville man have anvendt en ellers nydesignet 2200 cc 4-cylindret motor, men det blev afvist af ledelsen, der ønskede brug af den Triumph udviklede 6-cylindrede maskine foruden den 'gamle' Buick V8 motor.

SD1 blev udformet så både 3500 V8 motoren og Borg Warner automatgearkassen type 65 kunne anvendes.

De manuelle gearkasser, typisk 5-trins, hed LT77 - navngivet for Leyland-Triumph og 77 efter afstanden i millimeter mellem hovedakslen og mellemakslen (se mere i klubblad nr. 138).

Modellen blev aldrig markedsført som SD1 men altid benævnt med sin motorstørrelse:

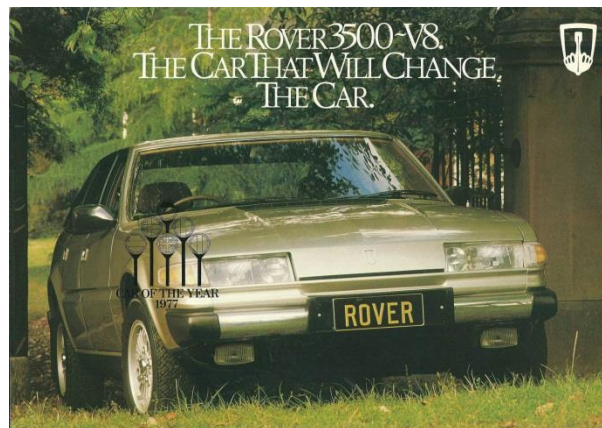
- Rover 2000
- Rover 2300
- Rover 2300 S
- Rover 2300 SE
- Rover 2400 SD Turbo
- Rover 2600
- Rover 2600 S
- Rover 2600 SE
- Rover 2600 Vanden Plas
- Rover 3500
- Rover 3500 SE
- Rover 3500 Vanden Plas
- Rover 3500 Vanden Plas EFi
- Rover V8-S
- Rover Vitesse

Man eksperimenterede kortvarigt med en estate udgave (stationcar) men frafaldt ideen. Kun to prototyper findes på museerne Heritage Motor Centre og Haynes International Motor Museum.



Rover SD1 Estate

Rover SD1 blev umiddelbart en succes for sit design og sine mange løsninger og fik titlen som Årets bil i Europa i 1977.



En strejke på fabrikken truede kort efter introduktionen produktionen af blandt andet venstrestyrede biler så forhandlerne havde svært ved at kunne levere på det Europæiske marked.

Den megen uro påvirkede desværre også kvaliteten hvilket resulterede i mange klager og dårlig omtale, især gennem de første produktionsår.

Rover SD1 kom hurtigt med i TV-serier og film og fik en god del reklame ad den vej.

De tidligste SD1'ere fik dette logo på fronten:



Rover 2000 (1982-1986)

Rover 2000 med 4 cylindre blev bygget i 1982 som en indgangsmodel til Austin Rover's sortiment og for at konkurrere i det stigende marked for 2 liters biler, hvor konkurrenterne Ford, Renault, Citroën og Mercedes m.fl. allerede havde modeller i produktion.



Rover 2000 var bestykket med en 1994 cc 4-cylindret motor (O-serien) med overliggende knastaksel, en motor der samtidig blev benyttet i Morris Ital (en Morris Marina).

Brændstoffet blev i Rover udgaven leveret af to SU HS6 karburatorer og motoren leverede 101 bhp ved 3250 rpm – ikke som sådan imponerende – og den var da også lidt undermotoriseret. Af samme grund reducerede man den bageste udveksling til 3,9:1 hvorved det var muligt at benytte den 5-trins manuelle gearkasse man også anvendte i Rover 2600 modellerne. Alternativt kunne modellen leveres med en 3-trins Borg Warner type 65 3-gears automatgearkasse; fra 1983 erstattet med BW type 66.

Både servostyring og soltag blev sparet væk. Den mindre motor gav mindre vægt over forhjulene, hvilket krævede blødere fjedre og støddæmpere. Hvor andre SD1 modeller havde selvnivellerende bagende måtte 2000 modellen nøjes med standardaffjedring.

Indvendig fik køberne dog både rigtige gulvtæpper, automatchoker, digitalur, radio med knapper til halogenlygter foran og visker/vasker på bagruden.

Men luksus'en var dog begrænset til almindelige sædeovertræk i stedet for fløjlsbetræk og der var kun en gummimåtte i bunden af bagagerummet.

Fra 1984 blev modellen dog opgraderet med samme sædetyper som i øvrige modeller, træindlæg på dørene og plastikhjulkapslerne forsvandt til fordel for fælge som på storebror 2600S.

Gennem årene løftede man specifikationerne i takt med den øvrige modelserie, og efterhånden fin Rover 2000 også en række elektriske finesser, som vinduer, centrallås, spejle mv.

Rover 2300 (1977 – 1980)

Rover's første 2300 (2355 cc / 123 bhp) med 6 cylindre blev annonceret i oktober 1977 men var først klar til levering i maj 1978.

Den havde samme karosseri som dens ophav Rover 3500 men med

anden gearudveksling og andre specifikationer.

Den tydeligste forskel var dens 6-cylindrede række motor, der var udviklet af Triumph ingeniører i Coventry. Motorkonstruktionen var relativ simpel med tandremstræk til knastakslen, der aktiverede to ventiler per cylinder.

Modellerne blev leveret med 4-trins gearkasser med mulighed for tilkøb af en 5-gears.

Man annoncerede samtidig en Rover 2600 med 136 bhp fra en 6 cylindret motor. Modellerne adskilte sig naturligvis også på udstyr og funktioner, hvor 2300 var lidt mere 'skrabet'.

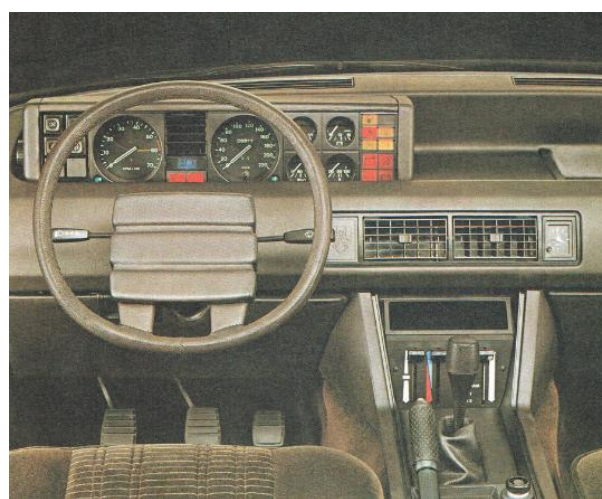
Affjedringsmæssigt havde den traditionelle teleskopfjedre bag, i modsætning til de større modeller, som havde automatisk niveauregulering.

Også instrumentudvalget blev ramt af sparekniven der udelod omdrejningstæller, olietryksmåler og advarselslampe for defekte lygter. Man måtte rulle vinduerne op og ned manuelt og selv låse dørene op og i (central lås i hver dør!).

Man kunne tilkøbe lidt luksus som automatisk transmission, servostyring, metallak, sikkerhedsseler ved bagsæderne og Denovo sikkerhedshjulet.



Rover 2300 instrumentbord



Rover 2300S instrumentbord

Men kræfterne fejlede ikke noget. 2300 (og 2600) var næsten lige så hurtig på toppen som 3500 med 120 mhp (omkring 180 km/tim.).

Som modelserien udviklede sig fik Rover 2300 også flere og flere forbedringer.

Rover 2300 og 2300S (1980-1986)

Serie 2 blev annonceret i september 1982, hvor alle ny biler blev produceret i Cowley. De største forskelle fra Serie 1 lå i interiøret, hvor man nu kunne levere i flere farver afstemt med instrumentpanelet, tæpper og fløjsbetrækket på sæderne.

2300 og 2300S blev udskilt og S-modellen fik både servostyring, centrallås i dørene, bedre justeringsmuligheder af forsæderne, halogenlys i forlygterne, viskerrobot og finere gulvtæpper. Og instrumentpanelet blev moderniseret.

5,5" fælgene blev erstattet af 6" fælg og Denovo sikkerhedshjulet kunne vælges til 2300S.

Begge udgaver kørte med 4-trins gearkasser med mulighed for tilkøb af en 5-trins eller automat gearkasse.

Udvendig kunne Mk. II kendes på en væsentlig større bagrude og en ændret front med ændret kølergrill og ind sugning over kofangeren.

Alle 2300S modeller og opefter fik en stor indfarvet spoiler foran. Farverne var bevidst ændret mod mere traditionelle Rover-farver men fik et løft fra 1982 med mulighed for moderne metallakker.

Fra 1984 fik både de 6-cylindrede og de 8-cylindrede mootorer andre karburatorer; nu af typen SU HIF 44E med elektronisk blandingskon-

trol for at forbedre brændstoføkonomien.

Rover 2600 (1977-1980)



Rover SD1 2600 Serie I

2600 (2597 cc / 136 bhp) har samme 6-cylindrede motor som 2300 men med et længere stempelslag.

Den blev leveret med en 5-trins manuel gearkasse der gav en tophastighed på 189 km/tim. Motorgangen var naturligvis ikke helt så blød som i 3500, men motoren var mere økonomisk med et estimeret forbrug på 23 mpg mod 21 mpg – og naturligvis også billigere at købe.

Modellen har selvnivellerende bagtøj som 3500 som standard

Som tidligere nævnt var der udstyrsforskelle mellem modellerne og en del 'mangler' kunne tilkøbes i 2600 såvel som i 2300.

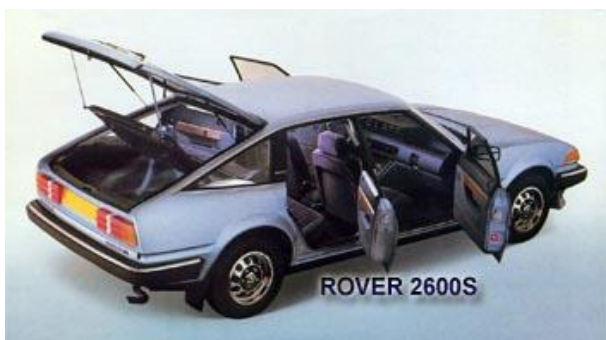
Fra oktober 1978 var servostyring standard og sort lakering kunne bestilles i tilkøb. Fra 1980 fremstod modellen med nyt kølerlogo og aircondition blev en tilkøbsmulighed. Automatgearkassen Borg Warner type 65 blev erstattet med type 66 – et spørgsmål og kraftoverførsel.



De sekscylindrede modeller blev meget vigtige for Rover da den kunne lukke 'hullet' mellem koncernens modeller Austin Princess 2200 og Rover 3500 modellerne.

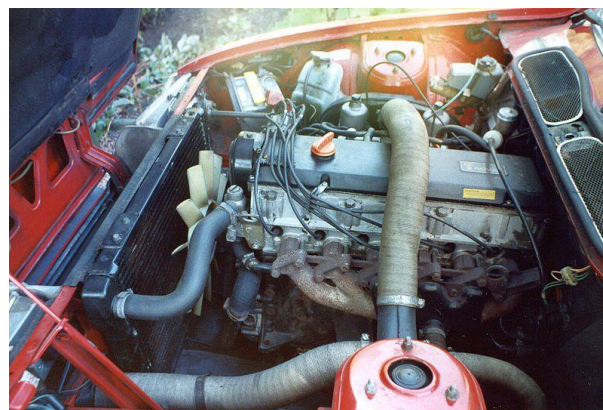
Rover 2600 (1980-1981), Rover 2600SE (1982-1984), Rover 2600 vanden Plas (1984-1986)

De nye 2600 og 2600S modeller, der blev annonceret i gennem årene fik mange og samme forbedringer som 2300-modellerne plus noget ekstra.



De nye specifikationer skulle indpasse den på rette sted i den samlede modelserie, hvor også SE-modellerne efterhånden kom til. En revideret 5-trinsgearkasse med højere udveksling forbedrede brændstoføkonomien. Den manuel-

le choker var erstattet af automat-chokeren.



Rover 2600 6-cylindret motor
Modellerne fik soltag (skydetagsty-
pen) med automatisk vindafviser,
centrallås til dørene, elektrisk drev-
ne vinduer både for og bag, og den
selvnivellerende bagende blev stan-
dard på alle S-udgaverne.

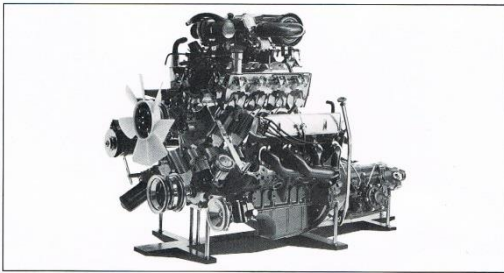
Aircondition og automatgear og var
fortsat tilkøb, men automatgearkas-
sen var nu en type GM180 – fortsat
3-gears.

Der var naturligvis ændringer i både
interiøret og i farvemulighederne og
der kom lidt mere valnød i kabinen.
Udvendig kom der en kromstribe i
kofangerne der nu var i polyester og
der kom tågelygter i frontspoileren.
Plastikhjulkapslerne blev erstattet af
stålhjulkapsler og top-modellen Ro-
ver 2600 vanden Plas fik alumini-
umsfølge.



ROVER ...

fra DOMI



Specifikationer

2600 »S»	3500 V.D.P.	Affjedring, bag	Watt's stænger og skruefjedre, automatisk med regulerende støddæmpere
Motortype	6 cyl. række 8 cyl. V. Form	Fælgdimension	5 1/2" x 14 6" x 14
Slagvolumen	2597 cm ³ 3528 cm ³		stål letmetal
Boring/slagl.	81 x 84 mm 89,9 x 71,1 mm	Dækdimension	175 HR 14 195/70 HR 14
Kompression	9,25:1 9,35:1	Mål og vægt:	
Motoreffekt	100 kW/ 136 hk Din/ 136 hk Din/ 157 hk Din/ 5000 o.m. 5250 o.m.	Længde	4698 mm
Gearkasse	5 trins manuel eller 3 trins automatisk	Bredde	1768 mm
Styretøj	Servo tandstang	Højde	1384 mm
Bremser	2 kreds med forstærker, skiver for, tromler bag	Egenvægt	1300 kg 1375 kg
Affjedring, for	McPherson med spiralfjedre		

Alle oplysninger om udstyr og specifikationer er vejledende. Ret til ændringer uden varsel forbeholdes. Dette gælder ændringer af mindst teknisk som af in- eller eksteriormæssig karakter.

Aut. DOMI-forhandler:



Søndre Ringvej 35 · 2600 Glostrup
02-96 14 10

Udstyrmæssigt holdt man niveauet fra Rover 2600S og prissatte den mellem 2600S og 2600SE.

Egentlig havde Rover planlagt at udvikle en dieselsonversion af V8'eren til SD1, men da det viste sig at blive for kompliceret og dyrt valgte man at droppe projektet i 1983.

Den italienske motor var tungere end tilsvarende benzinmotorer, så man måtte justere på forskellig udveksling for at fremme både acceleration og tophastighed.

Den blev aldrig mærket med ordet 'diesel' men alene som SD Turbo bag på og som 2400 på forskærmen.

Den blev annonceret i England for sidste gang i oktober 1985 og forsvandt derefter stille og roligt fra markedet.

Rover SD1 2400 SD Turbo

1982 var året hvor køberne ikke mere kunne købe en 4-cylindret benzinmotor, da Rover havde standset produktionen af deres O-serie motorer og produktionen af Morris Ital var ophørt.

I stedet kunne man få en SD1 med en 90 bhp 4-cylindret dieselmotor, der kom fra italienske VM Motori. Samme motor blev brugt i Land Rover Turbo D på grund af sin jævne motorgang der mindede om benzinmotorens.

2400 SD Turbo Modellen var primært tiltænkt virksomheder med behov for en bilflåde og hvor brændstofomkostningerne skulle holdes lidt nede samtidig med at man fik en stor og rummelig bil.