## Rover klubben i Danmark - startet i 1985

# ROVER OWNERS CLUB

## DANMARK

**Rover P6 2000 (medlem 324)**

## 1963 - ROVER MODEL P6 50 ÅR - 2013

# Rover P6 – 50 års jubilæums historien

*Samlet, bearbejdet og redigeret af Poul Badura*

**Rover 2000 - P6** modellen - blev præsenteret første gang på Earls Court London Motor Show i efteråret 1963 og produceret på Rover's fabrik i Solihull frem til 1977.

## Udviklingsforløbet

Annonceringen af Rover 2000 blev hilst med forfærdelse af konkurrenterne, af jubel hos forhandlerne og kunderne og noget i retning af vantro blandt verdens motorjournalister. Rover, som hidtil primært havde fremstillet rimeligt konservative køretøjer, havde aldrig fremvist noget så radikalt og originalt.

Inden man hos Rover var nået så langt, havde man kikket bl.a. til Citroëns DS19 og diskuteret mulighederne for hydropneumatic affjedring og muligheden for hækmotorer.

I 1957 begyndte man så småt at fastlægge specifikationerne for den kommende model P6, og den endelige beslutning blev taget i 1958. Den skulle fortsætte Rover's tradition for velkørende biler uden for meget støj.

Engelsk efterkrigspolitik prægede fortsat hverdagen og regeringen ønskede at Rover placerede sin nødvendige nye fabrik i et område med stor arbejdsløshed, hvilket ikke passede Rover, der helst ville placere fabrikken i Solihull. Man fandt dog et kompromis ved at Rover accepterede at bygge en fabrik til produktion af gearkasser i South Wales.

Rover P6 var klart den bedst kørende masseproducerede bil med stålfjedre i tiden; den førte sig stilfærdigt frem efter bedste Rover tradition, var blødt og smagfuldt indrettet og indledte et helt ny disciplin omkring ergonomi, bl.a. med kontakter udformet ud fra deres funktioner.

Nogen mente at det nok var en italiensk bil, dyr og uopnåelig, hvilket naturligvis var et kompliment til udviklerne.

## Rover P6 konstruktionen

Grundkonstruktionen består af en baseenhed, som Rover havde eksperimenteret med i en P4/60 udgave så tidligt som i 1952. Så da P6 planerne blev en realitet var man i princippet allerede klar.

Fordelen ved konstruktionen er, at den er meget stiv; den kombinerer lav vægt med stor styrke og forlænger i princippet bilens holdbarhed, fordi baseenheden kan gøres mere rustfri, og fordi alle de ydre enheder

løbende kan udskiftes efter behov ved rust og trafikskader.

Konstruktionen gør det forholdsvis enkelt at montere undervogn, motor, ledningsnet, styretøj mv. og teste køretøjet inden de ydre pladedele og paneler (19 i alt) og andet udstyr monteres.

De ydre paneler indgår hverken i bæreevne eller stivhed, og ændringer i de ydre linjer vil kunne udføres helt enkelt og påmonteres baseenheden.

Tiden for separat chassis og karosseri er ovre. Rover's P6 konstruktion og Citroëns DS's tilsvarende blev en mellemstation – mere end blot et chassis, men mindre end monocoque - mod de selvbærende karosseriers komme.

Konstruktionen kombinerer lav vægt med stor styrke og især er sektionen mellem motor og kabine særlig robust, og det er denne stive sektion der via vandret liggende spiralfjedrene tager imod reaktionerne fra den uafhængige forhjulsaffjedring.

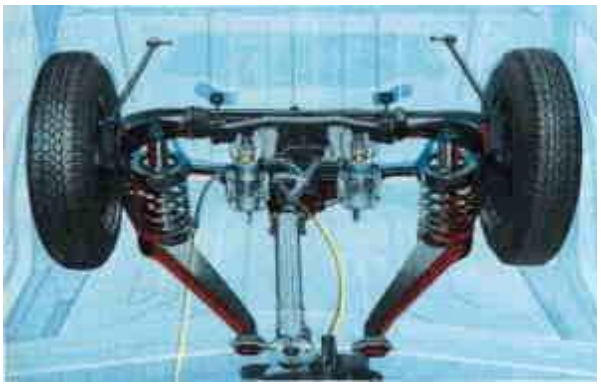
Formålet med den anderledes konstruktion var bl.a. at skabe så meget plads som muligt til Rover Gasturbine motor, der aldrig kom i produktion. I virkeligheden stammede design og konstruktion fra eksperimentalbilen T4, hvor især fronten er anderledes og mere nedadhældende. T4 havde forhjulstræk!

Den relativt gode plads kom i stedet til sin ret, da man senere lagde V8 motoren i.

P6 har også fået et avanceret bagtøj – De Dion aksel. Den svære rørformede De Dion - aksel, der er ført bag om differentialet, har egentlig kun den opgave at holde baghjulene parallelle. To bagudrettede lange svingarme (upper leading arm) for oven og to skråt fremadrettede støttearme (trailing arm) for neden fikserer akslen i vognens længderetning.

Differentialehuset med det lange, fremadrettede halsrør er gummiisoleret, men ligger i øvrigt fast i for-

hold til vognen. Driv - og bremsemomenterne overføres til baghjulene gennem korte kardanaksler uden skydenoter. Kardanakslerne overfører derfor alle tværkræfter til differentialehuset og for at dette ikke skal give sig for meget i gummiophængene, støttes det af en kort, tværstillet Panhard-stang (lateral location arm).



Da kardanakslerne har konstant længde, giver affjedringsbevægelserne små tværbevægelser, som medfører ændring af baghjulenes sporvidde. Di Dion-akslen er derfor udformet som et teleskoprør. En hermetisk tæt gummibælg (sliding joint) holder på den olie, der smører de indvendige føringer. Hele dette indviklede arrangement virker i hovedsagen som en almindelig stiv bagaksel, og fordelen ved det ligger i den væsentlig lavere uaffjedrede vægt.

Det fremmer også den bløde og stabile fremfærd med uafhængigt baghjulsaffjedring uden problemer med justering af hjulene og kraftig dæk slitage.

Rover 2000 – Design: David Bache

Rover P6's primære konkurrent var Triumph 2000, der blev introduceret i oktober 1963, kun én uge efter Rover 2000! (*Fra 1967 blev de direkte konkurrenter indenfor samme koncern, da begge var kommet under Leyland Motor Corporation.*)

I Europa konkurrerede Rover 2000 med Citroën DS, der ligesom Rover kun kunne købes med 4 cylindret motor, en mangel som Rover fik rådet bod på et par år efter med V8'eren.

Den indvendige plads i Rover 2000 var ikke helt på højde med hverken Citroën eller Triumph, men den vandt på at bagsæderne var konstrueret som to separate sæder, der sendte et signal om særlig luksus.

Som såkaldt saloon model blev den bestykket med motorer på 2000 cc, efterfulgt af 2200 cc 4-cylindrede motorer, og senere med 3500 cc V8 motorer.

## Sikkerhed

Rover 2000 vandt, allerede ved introduktionen, en industripris for sikkerhed bl.a. for det særligt designede interiør og for sikkerhedsseler på alle pladser. Men ikke på alle markeder. F.eks. er der meget få

danske P6'ere med sikkerhedsseler standardmonteret på bagsæderne.

Til både for- og bagsæder kunne Rover levere nakkestøtter af forskellige typer, alle justerbare.

Forsæder

Bagsæder

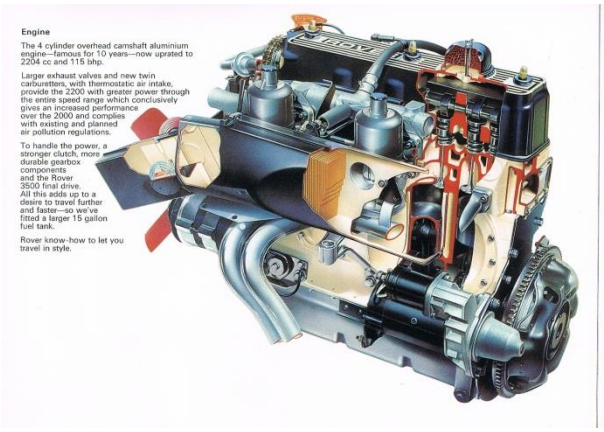
Rover havde også forsynet forlygterne (positionslyset) med en lille plastikprisme på toppen af lygten, så føreren inde fra bilen lettere kan se bilens forreste hjørner.

**Rover 2000 SC - Serie I**

Den 4-cylindrede støbejernsmotor på 1978 cc var konstrueret direkte til bilen og ydede 104 bhp (90 hk). Som andre dele af konstruktionen var også motoren mere avanceret end andre mærker i starten af 60'erne, da den havde overliggende knastaksel. Motoren var forsynet med en enkelt SU-karburator.

Bilerne med 'den lille motor' fik betegnelse Rover 2000 SC (Single Carburettor).

Motoren var dog det mindst succesfulde omkring den nye Rover. Den var ganske enkelt for brystsvag til at kunne trække udgaven med automatgear i forhold til konkurrenternes tilsvarende, og selv i forhold til motorerne i Rover P4!




Både motoren og gearkassen fik også kritik for at støje for meget, især ved langsom kørsel.

Det havde taget Rover 5 år fra de første skitser til bilen kom på markedet, så man havde haft tid nok til at løse disse problemer. Nu måtte man leve med dem.

Man havde dog både 5-cylindrede og 6-cylindrede motorer i tankerne,

men mere kom der heller ikke ud af det.

Rygterne vil vide at Rover 2000 motoren skulle være kompliceret at servicere i sammenligning med Triumph's 2000 motor. Måske rigtigt set i forhold til at Triumph's motor er baseret på en Ferguson traktor motor!

Et særligt kendetegn for Serie I modellerne er at kølergitteret er i aluminium, hvilket tilsvarende var moderne på adskillige andre bilmærker i de år.

På speedometeret vises hastigheden med et vandret bånd.

Alle Serie I modeller havde læderindtræk som standard.

**Rover 2000 TC - Serie I**

Rover videreudviklede motoren og kunne i marts 1966 introducere en re-designet motor forsynet med 2 SU-karburatorer (type HD8 – som i Jaguar E), og et kompressionsforhold på 10:1.

Bilen blev mærket som Rover 2000 TC (Twin Carburettors) og ydede 124 bhp (115 hk).

Den manuelle gearkasse blev forstærket for at kunne tåle den forøgede kraft, og for at kunne holde styr på den mange kræfter indførte man en omdrejningstæller som standard.

Rover 2000 TC var primært rettet mod det Nordamerikanske marked og det europæiske fastland. En årsag til dette var at Rover ikke kunne få leveret det nødvendige af de nykonstruerede antal indsugningsmanifolder til TC modellen.

En anden undskyldning var, at man i England netop havde indført en top-hastighedsbegrænsning på 113 km/timen, så der var ikke behov for den ekstra motorkraft – den var overflødig!

Men allerede i oktober samme år blev leveringssituationen tilstrækkelig god til at Rover også kunne levere TC modellen på hjemmemarkedet.

## Rover 2000 SC – Serie II

Også benævnt som Mark II (1970) tilførte modellen en række ændringer i 1970, hvor ikke mindst interiøret blev ændret f.eks. med runde instrumenter og kontakter.

Dog fortsatte de lineære instrumenter i Rover 2000 SC og Automatic modellerne.

Lædersæder bortfaldt som standard, og man kunne nu vælge mellem flere interiør muligheder, bl.a. i en PVC trim og nogle med stofsæder, der ligner fløjl – meget moderne på den tid!

Udvendig fik alle modellerne motorhjelmen med 'buler' og et sort plastikfrontgitter afløste aluminiumsgitteret., og akkumulatoren blev flyttet fra motorrum til bagagerum. Begge ændringer var foranlediget af introduktionen af 3500 V8 modellens større motor og højere SU-karburatorer.

## Rover 2200 SC & TC

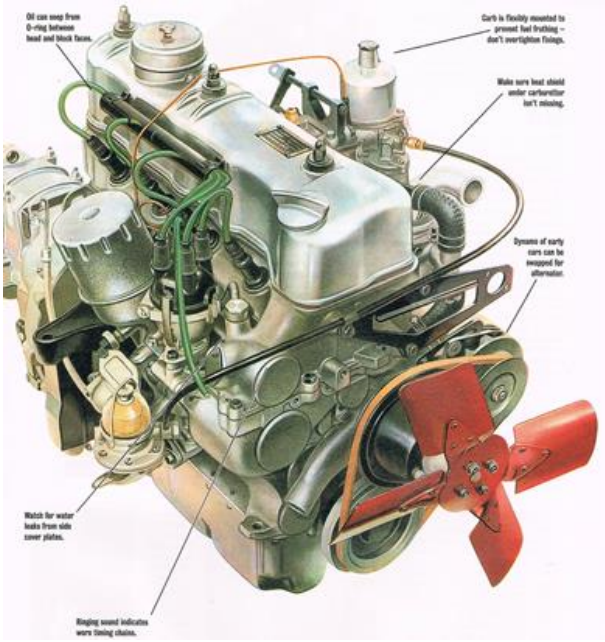
Rover 2000 SC og TC blev afløst af tilsvarende modeller med 2200 cc motor, annonceret i oktober 1973 og produceret frem til starten af 1977, nærmere betegnet d. 19. marts.

2200 motoren var en udboret udgave af 2000 motoren fra 85,7 mm til 90,5 mm men med samme slaglængde (85,7 mm). Kompressionsforhold 9:1.

TC udgaven fik to SU HS6 karburatorer. Det gav ikke flere hestekræfter, men de nye motorer havde en bedre motorgang, og desværre blev brændstoføkonomien en anelse dårligere.

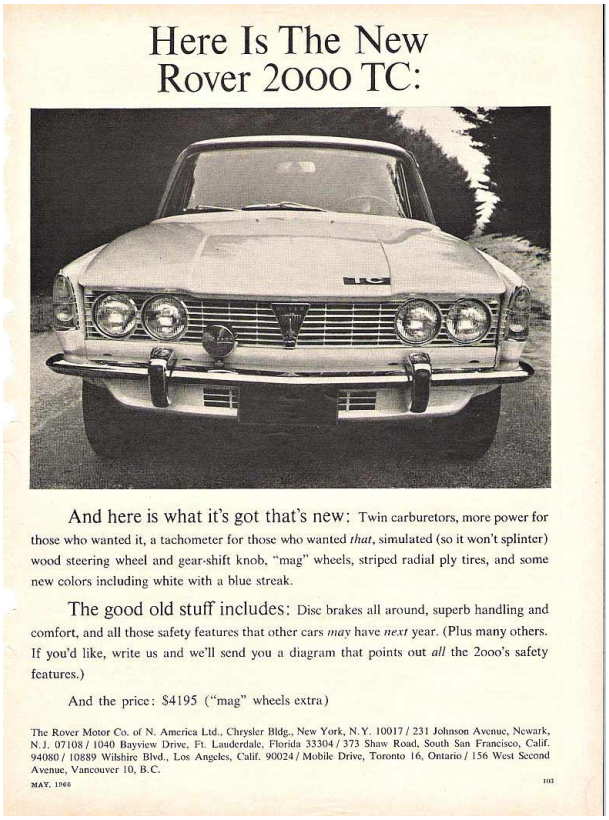
Motorernes største svaghed er kølesystemet, der let korroderer hvis ikke man er omhyggelig nok med brug af anti-frysevæske. Motoren har

brug for mindst 33 % frysevæske i kølevandet for at modvirke korrosion.




Rover 2000 motoren er ikke umiddelbart velegnet til at køre på blyfri benzin; ventilsæderne i 2200 motoren er af en hårdhedsgrad som mere moderne motorer og kan benytte blyfri benzin uden modifikationer.

Da produktionen af Rover 2000 ophørte i 1973 var der blevet produceret 208.875 eksemplarer, alle versioner medregnet.



Here Is The New Rover 2000 TC:

And here is what it's got that's new: Twin carburetors, more power for those who wanted it, a tachometer for those who wanted *that*, simulated (so it won't splinter) wood steering wheel and gear-shift knob, "mag" wheels, striped radial ply tires, and some new colors including white with a blue streak.

The good old stuff includes: Disc brakes all around, superb handling and comfort, and all those safety features that other cars *may* have *next* year. (Plus many others. If you'd like, write us and we'll send you a diagram that points out *all* the 2000's safety features.)

And the price: $4195 ("mag" wheels extra)

The Rover Motor Co. of N. America Ltd., Chrysler Bldg., New York, N.Y. 10017 / 231 Johnson Avenue, Newark, N.J. 07108 / 1040 Bayview Drive, Ft. Lauderdale, Florida 33304 / 373 Shaw Road, South San Francisco, Calif. 94080 / 10889 Wilshire Blvd., Los Angeles, Calif. 90024 / Mobile Drive, Toronto 16, Ontario / 156 West Second Avenue, Vancouver 10, B.C.

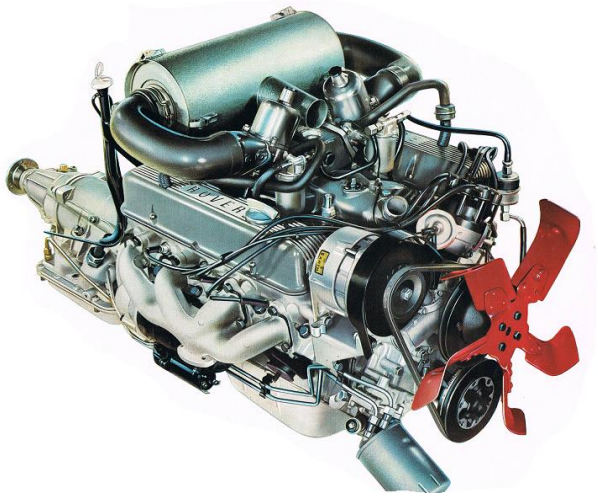
MAY, 1966 103

## Rover 3500

Rover savnede en kraftigere motor, f.eks. en 6-cylindret for at kunne leve op til konkurrencen på markedet, f.eks. mod Jaguar og Triumph 2,5 liter modellerne.

Tilfældigvis fik man hos Rover kendskab til den kompakte 3500 cc V8 motor fra Buick Special. Man købte sig til retten til at videreudvikle aluminiumsmotoren og fik den sat i produktion.

Motoren blev fra starten en stor succes og blev bl.a. benyttet i Land Rover modellerne samt i en lang række andre bilmærker, specielt sportsvogne f.eks. som Morgan, TVR m.fl.



V8 motoren blev fremstillet i mere end 3´tre årtier og boret op i alle størrelser op til 5,0 liter, sidstnævnte til brug i Formel 5000 baneløb, hvor TVR trak mere end 300 hk ud af en 5,0 liter udgave.

Det skal dog lige nævnes at V8 motoren ikke startede sit liv i Rover P6 men i P5B (B for Buick) i september 1967, der tidligere kunne købes med en 3 liter 6-cylindret motor.

Rover P6 med V8 motor blev introduceret i april 1968, hvor modellen kom til at hedde P6B, og var en del af motorprogrammet helt frem til P6 æraen sluttede i 1977.

Herefter fortsatte motoren i den efterfølgende SD1 model i forskellige varianter med og uden turbo.

V8 aluminiumsmotoren vejede cirka det samme som 2 liter motorerne i støbejern, hvorved køreegenskaberne forblev de samme men nu med 185 bhp (SAE) og 183 km/timen på toppen. Flotte præstationer som kun Jaguar kunne matche med deres 340 model.

Rover 3500 Serie I havde ”flad” motorhjelm, mens Serie II fik buler for at få plads til nye og højere SU-karburatorer. Akkumulatoren blev flyttet til bagagerummet og der blev konstrueret et ekstra luftindtag under forreste kofanger – en tydelig identifikation af Rover P6 med V8 motor. Men den holdt alle ydermål svarende til Rover 2000.

Rover 3500 fik fra starten en 3 gears Borg Warner 35 automatgearkasse; fra 1971 kunne man i stedet vælge en 4-gears manuel gearkasse i modellen Rover 3500S – S for syncromesh.

Denne model var den hurtigste af alle P6’erne med en tophastighed tæt på 200 km/timen.

Motoren er mere følsom end 2000 motorerne overfor blyfri benzin,

men med rette tilsætningsstoffer kører den fint.

Den originale mekaniske benzinpumpe kan desværre give problemer med luft i systemet. En elektrisk benzinpumpe kan derfor være en velsignelse i meget varmt vejr eller ved kørsel i tynd luft blandt høje bjerge.

Rover 3500 kunne også leveres med vinyldækket tag og C-stolper; en udsmykning der var almindelig udbredt også indenfor andre bilmærker. Vinyltaget kunne senere også leveres til Rover 2000 modellerne.

**Rover 3500 S "North America"**

Specielt til det amerikanske marked byggede Rover i 1969 en P6'er kaldet NADA (North America Dollar Area). Rover brugte kun dette udtryk frem til 1967, hvorefter man kaldte den "Federal" i stedet.

Den fremstod med særlig en markant kølerhjelm med 3 luftindtag og med et højere udstyrsniveau end UK modellerne.

Som den eneste fik den en temperaturmelder monteret foran for at advare bilisten mod is.

På den amerikanske udgave gik kofangerne også 'om hjørnet' og reflekser på siderne for og bag.
Rover 3500S fik i US-udgave også elektriske styrede sideruder, power steering og aircondition.

Der er godt fyldt op

På trods af at de bar mærket: 3500S blev de alle leveret med Borg-Warner 35 automatgearkasse.

Modellerne blev aldrig nogen succes i Amerika, måske kunne amerikanerne ikke vænne sig til dens kompakte størrelse, så det endte med at Rover solgte dem i Europa, da de var venstrestyrede.

Rover droppede helt salget i USA i 1971 efter kun at havde solgt omkring 1500 eksemplarer.

## Rover P6 Politibiler

Gennem mange år – både før krigen og langt efter – kørte det engelske politi bl.a. i Rover biler. P6B og SD1 med V8 blev især populære på grund af deres kraftoverskud og hurtighed. Men politiet kørte også i Rover 2000 modellerne.

## Rover P6 modelbiler

## Rover P6 specifikationer:

| | |
|---|---|
| Manufacturer | Rover |
| Parent company | British Leyland (from 1968) |
| Production | 1963–1977<br>322,302 produced |
| Predecessor | Rover P4<br>Rover P5 (concurrent to 1973) |
| Successor | Rover SD1 |
| Body style(s) | 4-door saloon |
| Engine(s) | 2.0 L straight-4 OHC<br>2.2 L straight-4 OHC<br>3.5 L V8 OHV with hydraulic lifters |
| Transmission (s) | 4-speed manual (2.0 & 2.2)<br>4-speed manual (3500S, modified Rover box to handle the extra torque)<br>3-speed automatic B / W 35 and later B / W 65 (2.2 & 3500) |
| Wheelbase | 103 in (2,616 mm) |
| Length | 180 in (4,572 mm) |
| Width | 66 in (1,676 mm) |
| Height | 56 in (1,422 mm) |
| Kerb weight | 2,810 lb (1,275 kg)*(2000TC)*<br>2,862 lb (1,298 kg)*(3500)* |
| Fuel capacity | 12 imp gal (55 L/14 US gal) *(2000TC)*<br>15 imp gal (68 L/18 US gal) *(2200 & 3500)* |
| Designer | Spen King, Gordon Bashford, David Bache |

**Se mere om Rover og Rover Owners Club på hjemmesiden: [www.roverownersclub.dk](http://www.roverownersclub.dk)**

ROVER engineering takes motoring years ahead

# ROVER 2000

*The new light 2-litre saloon with Grand Touring specification*

Meet the car that demonstrates what creative engineering really means—the ROVER 2000. This new O.H.C. 2-litre saloon combines independent front and de Dion rear suspension—base unit construction—4-speed, all-synchromesh gearbox—disc brakes all round—and a lavish, 4-seat, continental-style G.T. interior. Brilliantly designed, impeccably finished, the ROVER 2000 is as safe as it's fast, as economical as it's luxurious. This is the car that's "years ahead" in every way . . . Price £1,264.9.7 (including tax). Meet this superb new light saloon at the Motor Show—together with the rest of the swift, silent Rover range—the 95, the 110, the 3-Litre and the Coupé which will continue unchanged.

ROVER—ONE OF THE WORLD'S BEST ENGINEERED CARS

*The Rover Company Ltd., Solihull, Warwickshire. London offices and showrooms: Devonshire House, Piccadilly*

*Makers of fine cars and the world-famous Land-Rover*