

Historien om Rover P4

Historien om Rover P4 til højtideligholdelse af 50-års jubilæet i 1999.

Kilde: www.roverorg.nz, Af Kevin Philips, redaktør for klubbladet Roverdom.

Den splinternye efterkrigstids-Rover blev langt om længe til virkelighed i 1949; den blev kaldt P4. Denne model repræsenterede en ny afvigelse fra det traditionelle Rover-design, hvor motorhjelme, skærme og karosseri ikke længere blev betragtet som separate enheder. Den bestod af en karosseriskal i fuld bredde med lige sider og konturlinier trykket ind i panelerne. I bagenden balancerede bagsmækken med motorhjelm for at give det nye "to-vejs"-look. Den nye model var nemlig delvist baseret på den amerikanske Studebaker fra 1947.

Den nye bil kom i september 1949, og dens nye og mærkværdige front var årsag til mange knuste hjerter blandt tilhængere af den "klassiske" Rover-stil, som f.eks. P3'erne og modellerne fra sidst i 1930'erne. P4'eren var dog ret godt med på noderne mht. stilen, og den skulle vise sig at skabe en fantastisk fremtid for Rover-selskabet.

P4'erens chassis var en videreudvikling af P3'eren men med en ramme i fuld længde bøjet op over den bageste aksel. P3'erens selvstændige front-ophæng i sin endelige form var bevaret foran på bilen, mens de velkendte semi-ekliptiske fjedre klarede den bageste del. Styretøjet var

af typen Burman recirkulerende kugle, også fra P3'eren. P4-chassiset forblev i det væsentlige uændret i alle de 15 år, bilen blev produceret.

Den første P4'er var Rover 75, som kunne bryste sig med en sekscylinders motor med 2103 cc samt letvægtscylinderhoved og –manifold af aluminium i ét stykke, forkromet cylinderdiameter og et udvendigt Wipac oliefiltersystem. Dobbelte SU-karburatorer blev monteret, og et oliebadfilter, motoren gav nu en smule mere kraft, plus større fleksibilitet via forøget drejningsmoment, sammenlignet med det kraftaggregat, der oprindeligt var monteret på P3'eren.

75'eren fik i september 1953 selskab af "60"-eren, som var firecylindret og udviklede 60 bhk fra en 1997 cc spread-bore¹ motor; og sekscylinder-"90"eren, som udviklede 90 bhk fra 2638cc – også i en spread-bore¹ motor. Begge motorer benyttede en enkelt SU-karburator. 60'eren "åndede" gennem et konventionelt, oliesmurt trådfilter, mens 90'eren (og eksportudgaver af 60'eren) kom med et luftfilter med papir fra Vokes. 90'erens kompressionsforhold blev hævet en anelse i 1954, og igen i 1955 for at give den 93 bhk, hvilket forblev sådan, indtil den i 1959 gik ud af produktion.

I september 1955 fik "75"eren også en spread-bore¹ motor til 1956-modellen. Denne nye motor udviklede 80 bhk fra 2230cc og drev en enkelt SU-karburator og Vokes pa-

pirluftfilter. Eksportmodellerne bibeholdt oliebadfilteret.

Spread-bore¹ motoren opstod pga. det nødvendige antal ændringer fra den grundlæggende indsugning over udstødningsmotordesignet for at skabe 90'er motoren. Mængden af over-boring, som var nødvendig for at udvinde de ekstra 15 bhk, førte til siamesed² cylinderdiameter og en slidt stempelring, hvis bilerne blev kørt meget hårdt.

Løsningen var spread-bore¹-designet, hvor midten af cylinderdiameteren blev

genplaceret inden i blokken for at have mere metal mellem hver diameter og i sidste ende opnå bedre køling.

I september 1956 blev de to nye 1957-modeller præsenteret: "105R" og "105S". Begge benyttede en høj-kompressionsudgave af 90'er motoren med to SU-karburatorer, som udviklede 108 bhk.

105R kunne fås i både standard- og luksusudgaver. Standardmodellen var hovedsageligt en 90'er med Ro-

verdrive automatgear. Den større motorydelse var nødvendig for at opveje den manglende kraft, som blev suget ud pga. Roverdrivegearet. Luksus-modellen var i bund og grund en automatisk udgave af high-spec 105S, dog uden samme ydelse og økonomi.

Man fortsatte produktionen af 105R'en til 1957- og 1958-modellårene, hvor kun 3.540 biler blev produceret i alt.

Der findes flere teorier om den tidlige bortgang for Roverdrive-automatgear. Nogle biler ydede ikke så godt som forventet, mens an-

dre kørte problemfrit i mange år. De blev enhver Rover-forhandlers mareridt, fordi det var en større opgave at oprette og justere styresystemerne korrekt. Motorydelsen var ret lav sammenlignet med de andre P4-modeller, og brændstofforbruget hos 105R'en var til at græde over i en tid med rationering af benzin efter Suez-krisen i 1957.

Muligheden for automatisk Roverdrive-gear havde været afprøvet under udvikling af den nye P5 Rover,



men det var tilbøjeligt til overophedning, når det blev tilsluttet 3-liters motoren. Rover stoppede yderligere udvikling og besluttede sig for Borg/Warner DC-enheden med 3 hastigheder til den nye 3-liters bil.

105R havde ikke været nogen succes for Rover. På fabrikken i Solihull havde modellen generelt været ilde set, og dens acceleration blev beskrevet som ynkelig. Dens søsterbil, var dog en helt anden historie. 105S ("S" står for sporty) blev designet som en højtydende luksuspersonvogn. Dens dobbeltkarburator og 108 bhk-motor gav den en frihastighed på ca. 145 km./t., så man kørte i total luksus. 105S'eren havde nærmest alt ekstraudstyr monteret som standard, inklusive dobbelte tågelygter; lampe-reflektorer foran; hjulkrans af krom; individuelle, skålformede forsæder; cigarettænder; radio; overgearingsenhed og fodhviler til bagsædepassagererne. Den havde også mere kraftfulde servobremser, som var meget effektive, selv ved de høje hastigheder, som denne bil kunne nå.

105R Deluxe og 105S blev i kraft af deres high-spec udstyr de ultimative P4-modeller, fordi ingen anden model var fuldendt med så høj en standard.

Alle efterfølgende P4'ere blev ganske vist til en vis grad overskygget af de nye P5 3-liters biler.

Ved slutningen af 1958 blev såvel 105R som 105S droppet, og produktlinien for 1959 omfattede den

nye P5 3-liters samt 60-, 75-, 90- og 105-modellerne. 105'eren var i bund og grund en 105S, men uden high-spec-udstyret, medmindre det var specificeret – hvilket det ofte var. Disse fortsatte indtil september, hvor hele P4-linien blev droppet til fordel for to nye modeller.

De to nye modeller for 1960 var 4-cylinders 80'eren og 6-cylinders 100'eren. 80'eren var en 4-cylinders erstatning for 60'eren og var den eneste P4'er, som ikke brugte en motorvariant, hvor indsugningen sidder over udstødningen. Den nye motor, som blev monteret på 80'eren, var en topventilenhed på 2286cc – svarende til den, der var installeret i serie 2-Land Roveren. Denne var udviklet fra Land Roverens diesebil på 2052cc og udviklede 77 bhk. Den var udstyret med en Solex-karburator, olie og oliebadfilter.



100'eren fremviste en ny 2625cc motor, hvor indsugningen sad over udstødningen. Dette var grundlæggende en version af den nye 3-liters motor med kort slaglængde. Sidstnævnte motor havde været en videreudvikling af spread-bore¹ 90-motoren, hvor cylindercentrene igen

var justeret ~ en krumtapaksel med syv lejer og ventilløfterruller i stedet for det oprindelige segmentdelte glideleje.

100'eren udviklede 104 bhk og blev monteret med en enkelt SU-karburator og oliebadfilter.



80'eren og 100'eren skulle oprindeligt have været de sidste i P4-serien. Rover-ingeniører havde arbejdet på P4'eren siden 1956 og denne bil – P6'eren eller Rover 2000 – var planlagt til at skulle i produktion i 1961.

P6-projektet blev forsinket i 1960 pga. forsinkelser i indhentning af plangodkendelse vedr. en ny samlefabrik i Solihull (ved Birmingham). Det stod hurtigt klart, at løsningen på dette problem ikke lå lige for, så arbejdet blev midlertidigt sat i bero, hvilket i sidste ende forsinkede programmet med to år. I oktober 1960 var det besluttet at udvide P4-programmet med to år. Dette krævede, at to andre modeller skulle udvikles med minimale omkostninger for at kunne opnå dette.

De nye modeller var 95'eren og 110'eren. De blev vist frem på London Motor Show i Earl's Court i september 1962, ved siden af den nye 3-liters MkII saloon og 3-liters coupé-modeller.

Fire-cylindermotoren udgik samtidig med, at begge nye modeller blev baseret på 100'eren. 95'eren svarede stort set til 100'eren, men den brugte en lidt mindre kraftig 102 bhk-version end 100'erens 6-cylinders motor, dog med en 3,9:1 bagaksel og ingen overgearing.

Den nye 110'er havde fordel af det mekaniske udviklingsarbejde, som var udført for at forbedre den 3-liters P5'er. En kort udgave af manifolden fra Weslake-cylinderhovedet på 3-liters blev monteret på 100'erens motor, hvilket forøgede kraften fra 104 til 123 bhk. Dette gav 110'eren den højeste tophastighed af alle P4-modellerne, selv om dens acceleration lå i tæt opløb med 105-/105S-modellen.

Efter introduktionen af 95'eren og 110'eren, fortsatte design- og udviklingsarbejdet med P6'eren for alvor, og bilen indgik i fuld produktion fra september 1963. Det stod klart, at P4'eren snart ville gå ud af produktion, men hvad hvis offentligheden ikke ville tage i mod den nye 2000'er? Havde Rover lært af offentlighedens reaktion, da P4'eren afløste P3'eren tilbage i 1949?

De allerførste 75'ere havde et hydromekanisk bremsesystem, men dette varede kun i det første år, hvor man tilbød et fuldhydraulisk trom-

lesystem til 1951-modelåret. Bremsesystemet blev gradvist forbedret med servo, som kunne fås til 1956, men i starten kun på 90'eren, som var udstyret med overgearing. Servobremser var standardudstyr på 105R- og 105S-modellerne. Fra 1960 og fremefter havde alle modeller servo-skivebremser af mærket Girling foran.

Den originale gearskifter på 75'eren sad på ratstammen, men denne var ikke populær internationalt, så Gethin's – Rovergrossisten i Birmingham – tilbød en gulvmonteret gearskifter. Rover gav langt om længe efter for presset fra kunderne og monterede en gearskifter i gulvet til 1954-sæsonen, hvilket faldt sammen med introduktionen af modellerne 60 og 90. Det lange, bøjede håndtag var designet til at give benplads for

en tredje passager på forsædet og kunne tilpasses førerens rækkevidde. Dette design forblev uændret, indtil

P4'eren udgik af produktionen og blev desuden monteret i den første af P53-liter bilerne.

P4-gearkassen var kendetegnet ved Rover-frihjulet, men en overgearingsenhed fra Laycock De Normanville var valgfrit udstyr på 90'eren på 1956-modelåret og på hhv. 60'eren og 75'eren for 1957. Både 105S- og 105- modellerne havde overgearing som standard. Det sidste år, hvor man kunne få frihjul, var 1959.

Standardforholdet for baghjulsdrivakslen var 4,3:1, men i 1955 blev en baghjulsdrivaksel i forholdet 3,9:1 monteret på en 90'er uden overgearing. Dette blev ret almindeligt. De tidlige 80'er- og 100-modeller var lavet uden overgearing, men dette blev monteret som standard kort ef-



ter produktionsopstarten, så der var kun få 80'er- og 100-modeller uden frihjul eller overgearing. Baghjulsdrevakselen på 95'eren var i forholdet 3,9:1, hvor overgearing ikke var mulig for denne model. 110'eren havde overgearing som standard.

Den grundlæggende udformning af P4'eren – især passagerkabinen – blev ikke ændret mellem 1949 og indtil den gik ud af produktion i 1964. Karrosseriskallerne blev bygget af firmaet Pressed Steel i Cowley, som lavede dør, kølerhjelm og bagsmæk-paneler af aluminiumslegering fra Birmabright.

Den første P4 75 havde en "Kyklop"-front bestående af et kølergitter med 15 gitre, krompynt omkring forlygterne og gitrene ved luftindtaget. Krompynten forsvandt, og de 15 gitre blev erstattet af 8 gitre inden første produktionsår var ovre. Selv om kølergitteret med 8 gitre ikke var helt så kønt, var det mere praktisk og var med til at løse problemet med overophedning, som de tidligere biler var udsat for.

"Kyklopen"s front på de første biler blev til pga. de love om lys, som var gældende på dette tidspunkt i Storbritannien. Egentlig krævede reglerne, at højre forlygte – eller den på førerens side – skulle være slukket ved kørellys, hvilket betød at man kun havde venstre forlygte til at lyse vejsiden op. I en periode havde Rover tilføjet en lavt monteret "passérlygte", som oplyste vejen forude uden at blænde modkørende; det er

denne lygte, som gav de første P4'ere deres øgenavn "Kykloperne". Maurice Wilks (chefdesigner hos Rover) havde ønsket at integrere lygten i karosseriets linier, men han var sandsynligvis inspireret af udseendet fra Tucker Torpedoen fra 1947.

Den centrale "passérlygte" var ulovlig i USA, og P4'ere bygget til det amerikanske marked havde et specielt dækket monteret over denne lygte. Dette dækket havde en udskæring med nummeret 75, hvilket gjorde det muligt at genkende bilen i mørke, fordi tallet lyste op.

I slutningen af 1951, var der ændret på de britiske love om lys, hvilket gjorde det muligt at opdatere fronten på P4'eren. Det nye kromgitter var forsynet med et trekantet gittermærke, som lignede det på P3'eren, og var et klassisk enkelt – og dog meget effektivt – stykke design. Selv om det blev ændret en smule henover årene, forblev det i brug på P4-modellerne indtil produktionsophøret i 1964. En udgave af det blev desuden brugt på den nye PS-model, som blev præsenteret i 1958, og som gik endeligt ud af produktionen i 1973 som en P5B model med V8-motor. Designet var så specielt, at det blev genindført på biler fremstillet af Rover-koncernen i 1991, og i dag er alle Rover-modellerne kendetegnet ved dette gittermærke.

Der var også lavet små ændringer ved bagsiden af bilen til 1952-modelsæsonen. Den lille ovale bag-

rude havde banet vejen for en bredere, og nummerpladekassen var nu rektangulær i stedet for den oprindeligt kvadratiske. Det overordnede resultat var, at bilen nu så bredere og lavere ud bagfra, og reservehjulet var nu tilgængeligt via en flap under kofangeren.

Systemlakering kom først frem i løbet af 1953, men var begrænset til to lag, som var mørkegråt over lysegråt eller mørkegrønt over lysegrønt. Den øverste farve dækkede kun taget.

I 1954 skilte det engelske hjemmemarkeds 90'er-modeller sig ud ved det, at de havde en tågelygte installeret på venstre side af den forreste kofanger, og ved at have "Rover 90" skrevet med elegant skrift på siderne af motorhjelm og bagsmækken. På de emaljerede gittermærker stod de tilsvarende modelbetegnelser: "60", "75" eller "90".

Rover ansatte i 1953 David Bache, som i starten blev den, der skulle fortolke chefdesigner Maurice Wilk's idéer. Han havde arbejdet på Austin's fabrik i Longbridge, hvor han blev udlært ingeniør inden han gik over til at arbejde med design. Kort efter han kom til Rover fik han overdraget hvervet med den overordnede udformning af det forestående P5-projekt, hvor nogle af hans idéer blev testet som en del af opgraderingen og omformning af P4-serien.

Til 1955-sæsonen var der to presserende udfordringer, som skulle løses. Den første var, at kunderne kla-

gede over bagagerummet på 1952-54-modellerne, som angiveligt var for småt. Den anden var, at de eksisterende baglygter skulle ændres for også at få ravfarvede blinklys og røde reflektorer på.

David Rache tog hensyn til begge dele i udformningen af 1955-modellen, hvor bagagerummets linier blev løftet, så der blev mere plads. Der kom også en meget bredere afrundet bagrude og nye baglygter, som bestod af stop-/baglygter, reflektorer og ravfarvede blinklys. Forlygterne fik større linser og retningsvisere, og samtidig blev der monteret nye sidelygter øverst på forskærmene i forkromede kasser.

Ved 1957-modelåret, blev P5-designet gjort færdigt, og ændringerne på forenden af P4'eren afspejlede de nye P5-udformninger. 1957-modellerne, som blev præsenteret i september 1956 viste løftede skærmkanter med integrerede, ravfarvede blinklys. Sidelygterne var placeret halvvejs nede på skærmfronterne, som også havde fået en ny udformning som del af en generel oprydning foran på bilen. 1957-modellens 90'er havde nu også mistet sin særlige tågelygte.

Den store nyhed for 1957 var frigivelsen af 105R- og 105S-modellerne. Disse kom som overraskende sidsteøjeblikks-meddelelser om aftenen ved Earls Court Motor Show i oktober 1956, og de kom ikke i egentlig produktion indtil slutningen af året. Begge havde en dobbeltkarburator

og 90'ere's højkompressionsudgave, 2,6 liters 6-cylinder motor med et nyt cylinderhoved med større indløbsventiler for bedre gennemgang. De to SU-karburatorer, som var monteret på en vandvarmet indsugningsmanifold førte til hhv. de forreste og de bageste tre cylindere, og der var et nyt udstødningssystem med rør i større diameter end dem på 90'eren. Slutresultatet var 108 bhk ved 4.250 omdrejninger i minuttet, hvilket gjorde, at 105S'eren kunne nå 100 km/t fra stilstand på lidt over 15 sekunder, hvilket var en ret anselig præstation for en så stor og tung sedan i midten af 1950'erne.

1958 skulle se produktionen af to nye modeller: Serie II Land Roveren, som skulle sendes på markedet i april, og P5, som var en 3-liters sedan, i september. Suez-krisen havde været et hårdt slag for salget af P4'eren i løbet af 1957, men nu da benzinrationeringen var overstået, var det tid til at genvække interessen for 1958-modellen. Dette blev opnået ved introduktionen af en slående ny flertonet farve sammen med et stort udvalg af to-farvekombinationer, hvor farverne var adskilt af en tynd forkromet liste, som løb i bilens fulde længde.

Til at begynde med blev denne kun sat på biler med to-tonet finish, men i starten af 1958 blev den standard på alle biler, bortset fra at ensfarvede biler ikke havde kromlister på forskærmenes kanter.



Disse ændringer tiltalte det betalende publikum, idet 1958-sæsonen blev meget bedre for Rover. Salget af alle modeller bortset fra 105R gik op, men det stod klart, at 105R ikke havde vist sig at være den succes, som Rover havde håbet på. Der var intet at gøre på kort sigt for at afhjælpe dens fejl med høje omkostninger og dårlig præstation, så Rover besluttede at trække den tilbage i slutningen af 1958-sæsonen. Dette var dog ikke enden på en automatisk P4'er. Der skulle komme et sidste forsøg på at kreere en sådan bil, selv om den aldrig kom i produktion.

1958 havde været det ultimative år for P4'eren med 105S, som var Rover's "flagskib" indtil september, hvor den 3-liters P5'er blev frigivet. Fra dette øjeblik ville 3-liters modellen altid være midtpunktet, idet P4-modellerne en for en blev reduceret i de resterende produktionsår.

1959-modelåret bragte præsentationen af den nye 3-liters P5'er, og P4-modellerne fik en ansigtsløftning som understregning af den familiære lighed. Nye kofangere og horn til samme, sammen med et forsænket kølergitter og navneplade med "Rover" i en ny stil; alt sammen fulgte

P5-mønsteret. Bag i var der monteret en bred, forkromet pynteliste oven over den bageste nummerplade, hvilket fik bilerne til at se lavere og bredere ud set bagfra.

Model-serien var nu også reduceret fra fem til fire modeller. 105R var blevet droppet for at beskytte salget af den nye 3-liters med mulighed for automatik, og 105S'eren fik fjernet noget af sit udstyr og blev nedsat i pris; igen for at beskytte salget af den nye 3-liters. 105S'en blev nu en 105'er og havde mistet de dobbelte tågelygter, hjulkantpynten, cigaret-tænderen og de individuelle forsæder, som alt sammen havde været standard i 105S. Dette var dog muligt at få til ekstra omkostninger.

De fleste biler af 1959-modellerne blev suppleret med overgearing og dette skulle blive det sidste år for det traditionelle Rover frihjul, som gik ud af produktion i slutningen af sæsonen.

1959-model-året var ikke så godt for Rover, idet salget af alle 6-cylinders P4-modeller kun udgjorde 2/3 af salget i 1958. Afsætningen af den nye 3-liters P5 var også skuffende, men dette skyldtes en langsom start pga. produktionsvanskeligheder. Den 4-cylinders 60'er klarede sig dog meget bedre med et salg, som faktisk steg i løbet af 1959.

September 1959 bød på det næste trin i udviklingen af P4'eren, hvilket var det uundgåelige resultat af rationaliseringen af Rover samlebåndet.

En ny benzindrevet udgave af Land Roverens topventil 4-cylinders dieselmotor havde kunnet fås til Serie II Land Roveren siden april 1958, og det var denne motor, der skulle give kraft til den nye P4-model, som ville erstatte 60- og 75-modellerne. Denne 2,25-liters motor udviklede 77 bhk og blev sat i en ny P4-model, der blev betegnet som 80'eren.

Den nye 3-liters P5-motor havde været i produktion siden midten af 1958, og det virkede fornuftigt at udvikle denne nye motor til en ny P4-model snarere end at fortsætte produktionen af to forskellige 6-cylinders motorblokke. En ny udgave af 3-liters motoren men med kort slaglængde blev bygget. Den bestod af 2625cc og udviklede 104 bhk. Den kom i en ny P4-model betegnet som 100'eren. Denne nye bil erstattede 90- og 105-modellerne, og købere, der ønskede den samme ydelse, som der havde været i 105'eren, blev styret hen imod den nye 3-liters P5'er.

Hvad der også var nyt for 1960-model-året var skivebremserne fra Girling på forhjulene med de traditionelle tromlebremser bag, og bremserne på alle biler var nu servostyret.

Muligheden for overgearing havde vist sig meget populær lige fra første dag, det blev tilgængeligt, og Rover besluttede at standardisere dette på både 80- og 100-modellerne. Denne beslutning blev taget efter, at produktionen var startet, og et mindre antal 80'ere og 100'ere blev derfor

bygget uden overgearing med 3,9:1 drivaksel bag.

80- og 100-modellerne kunne skelnes fra deres tidligere søskende ved pladehjulene og hjulkapsler buet på midten, som også blev sat på den 3-liters P5'er. Disse modeller havde stadig kølermærker med integreret modelnr., men kun 100'eren bar sit navn med forkromet skrift på siden af bagsmækken og kølerhjelm.

Som tidligere nævnt var P6 Rover 2000 oprindeligt planlagt til at skulle sendes i produktion hen imod slutningen af 1961, hvilket ville give plads til et års produktion af P4'erens udgåede modeller med den endelige P4 produktion i midten af 1962. Med forsinkelsen af P6-projektet blev nye P4-modeller præsenteret i september 1962, og nu kunne man ikke længere få en 4-cylinders model.

Den nye Rover 95 var hovedsageligt en nedtunet 100'er, som udviklede 102 bhk; tilbudt uden overgearing og bageste drivaksel i forholdet 3,9:1.

Den nye 110'er bestod af 100'ere motor men med en udgave af det 3-liters Weslake-cylinderhoved og udviklede 123 phk. Denne model havde overgearing som standardudstyr. Den havde et papirluftfilter, og den førte til en 2 tommer SU HD8-karburator. Denne motor skulle køre 5000 omdrejninger i minuttet for at nå sin maksimale kraft og udviklede sit maksimale drejningsmoment meget længere oppe ved 3000 omdrejninger i minuttet – sammen-

lignet med de første motorer, hvis tilsvarende tal var på mellem 1500 og 1750 omdrejninger i minuttet.

Mht. udviklingen af 110'ere motor, er det interessant at sammenligne vejpræstationstesten af 105S'en, som blev gennemført af bilbladet "The Motor" i juli 1957, med samme test af 110'eren, der også blev gennemført af "The Motor" men i januar 1963. Sammenlignes resultaterne ses det, at 105S'en var en anelse hurtigere og også mere økonomisk end 110'eren.

Både 95- og 110-modellen havde forkromede modelnavneinskriftioner på siderne af deres bagsmæk samt motorhjelme, men kølermærket var nu standard-mærket for 3-liters bilen, og den havde derfor ikke bilens modelnr. 110'eren skilte sig også ud ved sin rustfrie stålpynt i fuld størrelse på hjulene. Det var blevet indført på 1962-sæsonens Mk 1A 3-liters biler, men 95'eren beholdt de originale buede hjulkapsler fra 100'eren, som også havde valgfrit hjulpynt i krom.

Fra marts 1963 blev Birmabright-legeringspanelerne, som var brugt til dørene, motorhjelm og bagsmækken, udskiftet med tungere stålpaneler, som lagde omkring 75 kg. til bilens vægt. En af teorierne for dette er, at man fandt det vigtigere at omlægge legeringsbeholdningen til den nye PG, hvis motorhjelme og bagsmæk var lavet af legeringen.

Interiøret på P4'eren forblev hovedsageligt det samme i bilens 15 års

produktionsperiode, men der blev udført mindre ændringer og forbedringer, normalt efter anmodning fra kunder.

De oprindelige biler havde rektangulære instrumenter og trykknaphåndtag til døren indvendigt. Disse blev lavet om efter første sæson til de traditionelle håndtag med en stang. Instrumentpanelet blev også ændret til 1951-sæsonen og havde nu traditionelle, runde skiver med uret tilbage i midten på en ny instrumentliste.

Uret var nu også synligt for bagsædepassagererne samt dem, der sad foran, hvilket gjorde, at fornyelsen resulterede i et pænt og behersket instrumentbræt, som i store træk blev bevaret i de efterfølgende 10½ år.

Den oprindelige håndbremse var en enkel, lodret stang, som sad til højre foran føreren, men denne blev også ændret til 1951-sæsonen og igen til 1953, hvor den fik sin "hyrdestavs"form.

Bilerne fra 1952-sæsonen blev udstyret med et helt rundt kofangerhorn i stedet for den halve ring, som sad på tidligere biler, og en (orgelpedallignende) speeder, som nu gav mulighed for bedre føling med og kontrol af accelerationen. På instrumentbrættet var brændstofadvarselslampen nu erstattet af en knap, som gav adgang til en reservebeholdning via en elektromagnetisk ventil i brændstofsyste-
met. Roterende knapper erstattede også de hidtidige skub-/træk-typer, og der

blev installeret et kraftigere varmelegeme. Forruden blev nu serviceret af kraftigere vinduesviskere, som havde en genial selv-parkerende facilitet.

Fra starten af produktionen var bænkesæderne blevet udført i ensfarvet læder, og dette blev der ikke ændret på i løbet af 1955-sæsonen. Op til 1956 blev der præsenteret plisserede sædeovertræk og valgfrie individuelle forsæder. Til 1958-sæsonen blev sæderne igen forbedret, idet de plisserede sædeovertræk blev forsynet med polstrede, afrundede kanter. Disse var dækket af ensfarvet læder og gav bedre støtte til passagererne. Det uldne betræk til hovedet, som havde haft tendens til at blive plettet, blev udskiftet med et vaskbart af plastik, som kunne fås i to farver.

For år 1959 afspejlede ændringer til interiøret sig i den nye P5-model. Der blev sat en polstret rulle på træpanelet, og der blev monteret nye håndtag i krom på handskerummets låge. Et ur i en ny stil blev også introduceret med en kant af krom med to justeringsknapper.

80- og 100-modellerne blev udstyret med en startknap, som der skulle bruges nøgle til – i stedet for trykknaptypen, og de efterfølgende biler fik frakkekroge og dobbelte askebægre på bagsiden af bænkeforsædet.



Præsentationen af 95- og 110-modellerne resulterede i et nyt instrumentbræt, som havde flg. til fælles med de seneste Mk II 3-liters modeller: Deres klarere instrumentbræt og en stor ravfarvet advarselsknap, som lyste hvis håndbremsen var trukket, eller hvis der manglede bremsevæske i beholderen. Grønne visere på kontrolure blev sat i speedometeret, mens brændstof- og temperaturmåler samt amperemeter nu havde en voltstabilisator, som gjorde, at målingerne ikke havde udsving. Spadeformede knapper afløste de roterende, og en hovedlysknap, som kunne stilles i tre positioner, inkluderede nu også parkeringslys. 110'eren blev udstyret med en ny knap til vinduesviskerne, som også styrede de elektriske vaskere.

En ny to-positions-knap kom i stedet for den elektromagnetiske ventil og knap til reservebrændstof. Denne nye knap styrede hoved- og reservebrændstofpumperne, som bestod af en dobbeltsidet brændstofpumpe. Fordelen ved denne var, at der så var en reservepumpe, hvis hovedbrændstofpumpen svigtede under en køretur.

Under produktionen af 95- og 110-modellerne, blev justerbare forsæder en valgmulighed, men bænkeforsædet blev stadig monteret som standard. Solskærme, som kunne knækkes, afløste den gennemsigtige plastiktype i løbet af 1963-sæsonen, og et picnic-bord/lille rum blev også tilbudt som ekstraudstyr, selv om det var meget sjældent. I løbet af 1964 – hen imod slutningen af produktionsperioden – erstattede det automatiske loftsllys i Rover-2000-stilen den sene P4-type, fordi den positive skruefiksering var mere pålidelig end ved dem, der var monteret fra 1959.

Rover 95- og 110-modellerne var udviklet med henblik på forlængelse af P4'eren's liv, indtil den nye P6 2000 var klar. Rover ønskede et års overlapning mellem P4- og P6-modellerne for at tage højde for alt og for at fastholde salget, indtil det ville stå klart, at fabrikken i Solihull's radikale, nye skabelse var en sand succes. Det ser ud til, at Rover havde lært, at offentlighedens reaktion har betydning ved lancering af en ny model. De ønskede en slags helgardering, da P6'eren blev bekendtgjort, hvilket forklarer års-

gen til, at 95- og 110-modellerne blev kendt som Mark I-modeller. Hvis den nye 2000'er skulle vise sig ikke at blive en succes, kunne en genopfrisket 95'er og 110'er hurtigt sættes i produktion under betegnelsen Mark II, for at opretholde Rover-salget.

Salget af 95'eren og 110'eren kørte godt i 1963, men så snart den nye Rover 2000 kom ud i oktober, faldt salget af P4'eren stort. Nu viste det sig, at P6'eren ville blive den succes, som Rover havde håbet på, og at det så ikke ville blive nødvendigt med Mark II-udviklingen af 95'eren og 110'eren.

95'eren og 110'eren blev fortsat produceret i løbet af den første del af 1964 og i lidt over seks måneder havde offentligheden mulighed for at vælge mellem P4-, PS- eller P6-modeller. Så snart den nye 2000'er fandt sin plads på markedet, var der ikke noget egentligt formål med at videreføre produktionen af P4.

De sidste P4-biler blev bygget i den sidste uge af maj 1964, og passerede igennem ekspeditionsafdelingen i starten af juni.

P4'eren fik en passende afsked ved en speciel "sidst på båndet"-ceremoni, idet den sidst producerede P4'er var en britisk hjemmemarkeds-95'er. Desværre viser Rovers optegnelser og fotografiske arkiver ikke præcist hvilken bil, der var den allersidste P4'er – eller hvilken dag, den blev bygget. Man mener, at den sidste dag var den 27. maj, og at den sidste bil, der blev bygget havde

chassis-nummeret 760-03293, en rød-lilla 95'er. Bilerne kom ikke altid ned ad samlebåndet i chassis-nummerorden. I stedet var hver af bilerne udstyret med et samlebåndsnr., som var i nummerorden efter rækkefølgen, og det forklarer, hvorfor man mener, at den bil, der har det største chassis-nr., ikke var den sidst producerede bil. Den sidste bil iht. chassis-nr. havde nr. 760-03297. Denne bil var en sortbrun 95'er og var med på det officielle firmafotografi fra "sidst på båndet"-ceremonien. Disse sidste 95'ere fik ingen særlig behandling, blev solgt lige som alle andre og eksisterer sørgeligt nok ikke længere.

Den sidste 110'er, der blev bygget, havde chassis-nr. 765-04340 og var en bil til hjemmemarkedet i en mørkegrøn farve.

Hen over sommeren (på den nordlige halvkugle) i 1964, blev de gamle samlebånd til P4'eren fjernet og erstattet af desperate nødvendige samlebånd til Land Rovere. De allersidste P4-biler kom ud til deres ejere i de efterfølgende par måneder. Kun få stod tilbage, indtil de blev solgt i starten af 1965.

- 1 Spread-bore betegner cylindere, som er placeret parvist med en vis afstand imellem.
- 2 Siamese bore benyttes om cylindere, der er placeret lige efter hinanden.

