

ROAD-ROVER – en tidlig Range Rover

Frit oversat efter bedste evne fra det tyske "Roverdrive" 2005 af Poul Badura.



Road-Rover-Emblem blev sandsynligvis monteret på alle for-serie bilerne og var sikkert også planlagt til at smykke produktionsserierne.

Da Range Rover modellen blev introduceret i 1970 var det ikke kun i England man blev begejstret; også i udlandet syntes man vældig godt om konceptet.

Glemte i dag – men helt tilbage i tiden efter 1948, hvor Land Rover'en blev introduceret, udviklede man allerede en prototype, som kunne være forløberen for nutidens Range Rover – nemlig Road-Rover'en.

Ideen var at udvikle et bindeled mellem arbejdshesten Land Rover og limousinen – Rover personbilen – og som kunne tiltale kunderne på såvel rummeligheden som på prisen. Det skulle være et køretøj primært beregnet for kørsel på almindelig vej, men også et som kunne begå sig udenfor alfarvej - på uafalterede veje.

Maurice Wilks, som senere bliver øverste chef for Rover koncernen, var fortaler for udviklingen af Rover P4 i 1950'erne.

Det er også ham der i 1951 sætter udviklingen af en 7-sæders stationcar udgave på Land Rover basis. Fremstillingsprisen på karosseriet overstiger dog prisgrænsen for hvad markedet kan bære, og projektet bliver derfor ikke til noget.

Wilks arbejder dog videre på sine skitser og tegninger og ser for sig et nyt koncept, nemlig Road-Rover'en – et helt nyt karosseri på en forkortet P4 undervogn, ligesom han udtænker andre kombinationer og udgaver. For eksempel et Land Rover karosseri på en P3 og/eller en P4 undervogn, eller et brugskøretøj baseret på en Land Rover platform. Selv et pontonkarosseri og forhjulstræk var på tale.

I slutningen af 1951 er man nået frem til at benytte en P4 undervogn. De første karosseriudkast i størrelse 1:1 viser et kasseformet køretøj der sandsynligvis ville have en dårligere værdi i en vindtunnel end en møbeltransportvogn !



Road-Rover model i målestokforholdet 1:1
(Slutningen af 1951 – starten af 1952)

Men vindmodstandsværdier og skønhed indgik ikke blandt de afgørende kriterier for Road-Rover'en.

I 1952 kommer den første prototype baseret på Rover P4 75 Eksportmodellen, og den er klar til at komme ud at køre i april.



Prototype nr. 4 - 1952

Motoren har sandsynligvis været en 2 liter 4 cylindret sag, som senere blev anvendt i P4 60 Saloon og i Land Rover modellerne.

Karakteristisk for denne 1. generation er de store vinduespartier, 2 sidedøre og en bagdør, der dækker venstre side af den lodrette bagende. I højre side er reservehjulet monteret udvendigt.



Road-Rover Serie-1, nr. 9

Inden udgangen af 1952 er yderligere tre prototyper færdiggjort. Yderligere to følger i februar og marts 1953, og allerede her tænker man både forhjulstræk og 6 cylindrede motorer ind i konceptet.

I april 1953 beslutter man at bygge en serie Road-Rover biler og der bevilliges de nødvendige finansielle midler. Men af uransagelige fastlægger man ikke en startdato !

Seks prototyper er det blevet til i udviklingen af Road-Rover, og i juli 1953 bliver endnu en (bredere udgave) færdiggjort. Idag lader det sig ikke fastslå hvorvidt der opstår problemer og af hvilken art de eventuel var, men sagen kerne er at da man endelig bliver enige om noget der ligner en produktionsstart "engang i juni 1954" lægges sagen på is !

Alligevel bliver der bygget yderligere 2 prototyper i november 1953 (nr. 8 og nr. 9) plus atter to i juni og juli 1954 (nr. 10 og 11). På de sidste prototyper har kun een bagdør, der dækker hele vognbredden. og reservehjuler er forvist til under vognbunden.

Produktionen skulle jo egentlig have været i fuld gang, men det var den ikke. Diskussionen kørte fortsat på trækformen, og der er sågar tale om tre forskellige modelvarianter: Baghjulstræk, forhjulstræk og 4-hjulstræk! Derudover diskuterede man fortsat andre træk- og koblingsvariationer og hvorvidt der skulle være indvendigt monterede bremses på forakslen og skivebremses på de baghjulstrukne modeller.

Man kommer let i tvivl om, hvorvidt de mange ideer og tekniske finurligheder nogensinde blev bygget inde i forsøgsbilerne. Ak ja.

ROVEROWNERS CLUB

I juni 1955 så endnu en prototype (nr. 12) lyset, og dermed nåede man frem til slutningen på Serie-1.



Rover's P4 60 motor i Serie-I, nr. 12 (1955)

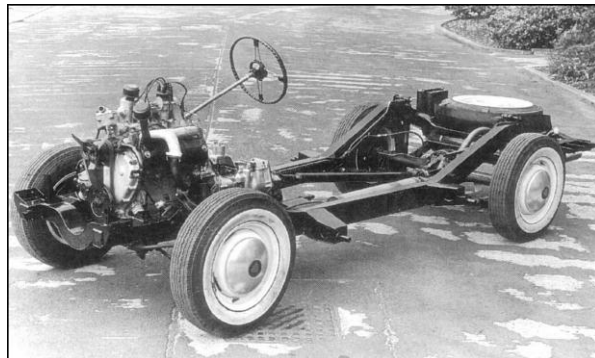
Ingen hos Rover gav udviklingstilstrækkelig støtte og igangsætter Maurice Wilks havde selv rigeligt at gøre med koncernens andre påtrængende problemer.

I 1956 blev Rover's Engineering Department omorganiseret og Dick Oxley blev ansvarlig projektleder. Oxley og hans hold gennemgik konceptet uden at ændre voldsomt på grundideen. Dog overvejede man at bruge styretøjet fra den netop udviklede P5 model i stedet for fra P4, ligesom man overvejede at benytte den nye 2,3 liter 6 cyl. motor.

Tiden var løbet fra de skarpe kanter og de ydre liner blev ændre til mere runde former i stil med tidens amerikanske modeller. Nogle har kaldt Road-Rover modellen for "en krympet Chevrolet Station Wagon", hvilket ikke synes helt forkert !

På den første Serie-II prototype fra sommeren 1956 fastholder man de 2 sidedøre men har ændret bagdøren til en horisontalt delt bagklap.

Frem til midten af 1958 kommer der yderligere 10 prototyper, hvoraf den ene ikke har Rover's delte kølgitter, men et ubrudt i stedet.



Serie-II chassis med 2-liter 4-cyl. motor fra P4 60



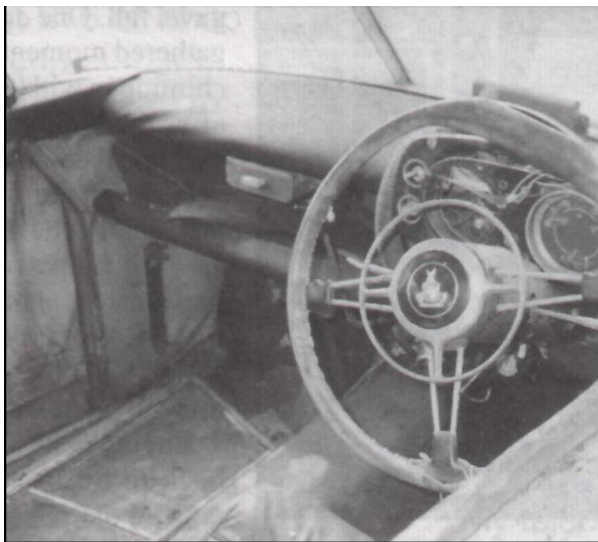
Serie-II med delt kølgitter og 2-farvelakering



Typen af 2-farve lakering varierede med modellerne

Den planlagte start på serieproduktionen – januar 1958 – blev endnu engang udsat. Produktionen af Road-Rover har ingen høj prioritet hos Rover's ledelse. Andre vigtigere terminer presser sig på i 1958, f.eks.

introduktionen af P5 3-liter modellen og en forbedret Land Rover udgave til afløsning af tidligere model. Der bliver også arbejdet på den kommende P6 model.



En blanding fra Rover p4 og P5

På trods af ovenstående har man i sommeren 1958 en Road-Rover Serie-III færdiggjort på tegnebrættet. Det handler bl.a. om en mindre ændring af hjulafstanden (fra 2.464 mm til 2.489 mm.) og brug af 2,3 liter motoren som også ligger i Land Rover'en. Der bliver bygget 3 forserie modeller i november 1958.

Man er nu så langt fremme at man fastlægger stel-nummer serier: 3018-serie for højre- og 3038 for venstre-styrede modeller. Men mere sker der heller ikke !

I februar 1959 bliver det fastlagt, at produktionen skal påbegyndes i maj 1960, men : Mere sker der ikke !

Road-Rover'en er ikke ligefrem fulgt af held; Rover mangler plads og kapital til færdiggørelse af P6'eren og d. 3. april 1959 bliver Road-Rover'en endeligt fjernet helt fra udviklingsplanerne.

Man kunne her til sidst nævne, at der, selvom det ikke førte til bygning af prototyper, blev udarbejdet planer for Road-Rover Serie-II og Serie-III i pick-up udgave og som åben roadster !

Hvad der i øvrigt er blevet af prototyper står lidt hen i det uvisse; Road-Rover Serie-I, nr. 12 befinder sig på Heritage Motor Museum, og at Serie-II, nr. 8 og nr. 9 findes i privat eje.



Serie-II, nr. 8 og nr. 9