

ROVER P5 3-Litre fejrer 50 års jubilæum

Af: Povl Graakjær

September 2008 kan Rover igen tilføje en milepæle til de mange andre som er passeret i tidens løb.

Denne gang er det for Rover P5 3-Literen og det vil vi i september nummeret af bladet markere med nedenstående beretning om P5'eren.



Rover P5 Mk I - 1958

Rover besidder et omdømme som må være næsten enestående, skrev John Bolster i Magasinet Autosport 26. september 1958.

”Andre mærker er måske hurtigere eller har et mere spændende design, men for Rover er det en ære verden over at stå for kvalitet. Det er næsten taget for givet nu til dags at enhver ny bil vil give ejeren problemer, men Rover kræver at enhver ny vogn skal være 100 procent i orden fra start, og at det vil fortsætte på ubestemt tid. Alt dette er intet tilfælde, for hver vogn har inden den forlader produktionen gennemgået en række kvalitets

kontroller, så at enhver fejl vil være utænkelig.”

Motor pressen var den 22. september i Royal Festival Hall London blevet præsenteret for den nye 3-Litre. For Rover var det faktisk et mirakel at to vogne blev klar til denne præsentation og der blev rent faktisk heller ikke stillet nogen vogne til rådighed for motor pressen til en prøve test. Beskeden fra Rover var, at så hurtigt som mulig ville en bil stå til rådighed for pressen til en prøve test. Ren faktisk fandt denne prøve test først sted i sommeren 1959.

22. oktober blev den nye 3-Litre præsenteret for offentligheden på Earls Court Motor Show hvor Rover havde 2 P5 modeller med, en med manuel og en med automat gear.

Rover var selvfølgelig glad for at modtage bestillinger men kunne ikke garantere for nogen leverings dato, og serieproduktionen startede reelt også først op i januar 1959.

Samme år vandt 3-literen guld award for sit karrosseri på årets Motor Show.



Rover P5 Mk I - 1958

Mogens H. Damkier skrev i Skandinavisk Motor Journal nr. 9 fra september 1960:

"I England annoncerer man Rover på så beskeden en måde, at man blot gør opmærksom på, at det er "en af Englands fine vogne", og der findes faktisk ikke så mange, der er "finere". Bevares, Rolls-Royce og Bentley er måske en tak fornemmere.

Man fornemmer med det samme meningen med Rover 3-litre, gedigen komfort. Hele konstruktionen og udførelsen vidner om fornem fabrikation let iblandet håndværksmæssige traditioner i dette ords og snart bortglemte betydning."

UDVIKLINGEN AF P5

Allerede så langt tilbage som i 1954 begyndte Rover at planlægge afløseren for P4.

Under udviklingen har Rover selvfølgelig skelet til P4 modellen og i virkeligheden er der jo tale om en videreudvikling af P4. På desidste P4 modeller, som blev produceret samtidig med P5, var nogle af de tiltag der blev lavet på P5 blevet afprøvet.

Hvad var så de væsentlige forskelle mellem P4 og P5 ?

Karosseriet er fremstillet som en selv bærende konstruktion. Det eneste der er tilbage af den tidligere benyttede chassisramme er den forreste del, som benyttes til motor,

hjulophængning, styretøj og gearkasse og rammen monteres til karosseriet med seks gummiophæng for derved at have de væsentligste støjkilder under kontrol.

Forhjulene er ophængt i triangelarme, og lasker og styrboltene er hængslet foroven og fornedden i kugleled.

Motoren er Rovers kendte IOE 6 cylindrede motor med nu 7 hovedlejer. Senere blev denne erstattet af den 8 cylindrede Buick motor.

Karosseriet har fået et mere let og sporty udseende. Dørene åbner alle til samme side imod tidligere hver sin vej.

Vognen er meget rummelig, og på dørene og forpanel er der benyttet ædelt træ. Som betræk er der anvendt læder, hvilket giver et yderst fornemt indtryk.

Modeltyper fra 1959-1973

P5 MkI fra 1959 til 1961



Rover P5 Mk I Saloon - 1960

Saloon fremstillet: 15,251

Motor på 2995 cc IOE med 115 Bhp. Gearkassen kunne være en 4 gears manuel, eller 3 trins automatisk.

ROVEROWNERS CLUB

Overdrive var ekstra udstyr. Tromlebremser var standard på alle 4 hjul indtil 1960, hvor skivebremser blev introduceret på forhjulene. Efter 1961 var power styring muligt som ekstra udstyr.

P5 MkIA fra 1961 til 1962

Saloon fremstillet: 5,663

Den eneste markante forskel mellem MkI og MkIA var 15 tommer hjul og diagonaldæk, som hidtil kun havde været ekstra udstyr til MkI. MkI og MkIA blev kun bygget som Saloon model.

P5 MkII fra 1963 til 1966



Saloon fremstillet: 15,277

Coupe fremstillet: 5,419

Den største markante forskel til tidligere modeller var introduktion af den elegante Coupe model, Motoren blev fra 1964 forsynet med Weslake indsugningsmanifold, hvilket forøgede ydelsen fra 115 til 135 Bhp. Power styring var standard i Coupe modellen men fra 1965 også standard i saloon.

P5 MkIII fra 1966 til 1967

Saloon fremstillet: 3,919

Coupe fremstillet: 2,501

Den hidtil benyttede automat gearkasse blev ændret fra Borg-Warner type DG til type 35. Udvendig adskilte MkIII sig med at få bredere sidelister samt et større Rover køler emblem sammen med MkIII mærket.

P5B fra 1967 til 1973 3.5 Litre og 3 1/2-Litre



Rover P5 Saloon - 1967



Rover P5 Coupe - 1967

Saloon fremstillet: 11,501

Coupe fremstillet: 9,018

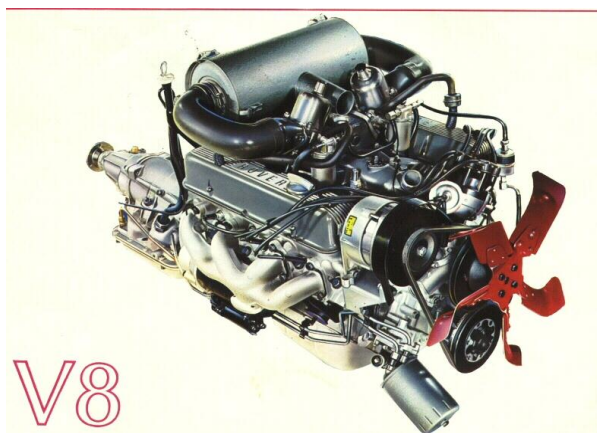
At B bliver tilføjet P5 skete, da Rover fabrikken beslutter at benytte en Buick motor i stedet for den 6 cylinder IOE motor, som nu havde været benyttet siden 1947 til P3-P4 og P5. I starten ydede motoren 2103 CC 75 Bhp. Med forbedringer

undervejs kom ydelsen op på 2995 CC med 135 Bhp.

Rover havde længe ønsket at finde eller bygge en motor med mere ydelse, og det var Maurice Wilks, der under en rejse i USA blev opmærksom på denne Buick motor, som var bygget af aluminium og havde en så tilpas størrelse, at den kunne bygges ind i en P5 uden de store ændringer. Motoren er siden benyttet både i P6B, SD1 modeller, landrover og mange andre Engelske bilmærker.

Hvorfor ændre P5B navn fra 3.5-litre til 3 1/2-Litres

Den første P5B blev introduceret som 3.5-litre men kun i den første periode af produktionen. I april 1968, efter at have været på markedet i 6 måneder introducerede Rover en V8 udgave af P6 Saloon med et Rover emblem "3500" for at fortælle at der var relationer til Rover 2000



Selv om Rover prøvede at holde sondring imellem de to V8 modeller ved at benævne 3500 som en tre tusind og fem blev det snart klart at der var meget forvirring over de to

model navne. Så fra og med 1969 modellen af P5B som reelt startede i september 1968 blev logoet for 3.5-litre ændret til 3 1/2-litre.

Til trods for at man ændrede navnet til 3 1/2-litre bevarede Rover P5B det oprindelige 3.5-litre Rover emblem.

Sidste fremstillet P5B Rover

22.juni 1973 blev de sidste P5B fremstillet og i alt var der blevet fremstillet 69.175 enheder.

P5B blev afløst af P6 og senere af P6B som havde været i produktion fra 1963 og senere af SD1 modellerne.



Hvad kostede en Rover P5 eller en P5B

Rover var en luksusvogn og prisen var derfor en afgørende faktor for bilkøberne. Gik man efter en billig vogn var det ikke Rover der blev valgt men var det i stedet for en vogn med gode køreegenskaber, høj kvalitet og stilfuld luksus valget man en Rover.

Det var da også den bedre stillet del af samfundet som dengang købte

Rover. I en Rover brochure på dansk kunne man læse at Rover er bilen for læger, advokater, direktører og andre ligestillede i samfundet. Det vil man nok ikke skrive i en salgsbrochure i dag.



Prisen i England.

År 1959 P5 3 -liter

Manuel	£ 1763
Automatic	£ 1921

År 1968 3.5 - liter

Saloon automatic	£ 1999
Coupe Automatic	£ 2097

Prisen i Danmark. Prisblad fra Skandinavisk Motor Co. A/S

05.august 1960 3 - liter

Manuel gear	Kr 51.375
Med overgear	Kr 53.900
Med automatic	Kr 56.275

13.februar 1968 3.5 - liter

Saloon Automatic	Kr 77.683
Coupe Automatic	Kr 80.443

Fakta om P5 vidste du det?

- Selv om den aldrig kom i produktion var der mindst én P5 stationcar prototype – baseret på en 1960 MkI automatic. For høj vægt og for høje omkostninger var hovedårsagerne til at den ikke kom i produktion.



- Der var mindst tre forskellige konvertible ombygninger af Chapron (fransk bilbygger med Citroen som speciale), Graber (Schweizisk bilbygger med cabriolet'er af Alvis og Rover som speciale) og FLM Panelcraft i henholdsvis 1962, 1963 og 1964.

- P5 opnåede moderat succes i internationalt rally. To hold med fire 3-Litre biler konkurrerede fra 1962 til 1964.



Peking - Classic Saloon Cars

ROVEROWNERS CLUB

- Selvom den ikke kom frem før 1962, var Coupéen faktisk allerede designet i 1957. Oprindeligt var den tænkt som en high-performance afledning af Saloon-vognen.
- For at fremhæve P5'erenes limousineagtige kvaliteter blev der af coachbuilder Radford fremstillet en glasadskillelse mellem for og bagsæderne, som kunne monteres i alle 3-Litre fra 1961 – '66.
- Bilen der blev leveret til Harold Wilson (og som efterfølgende blev brugt af Margaret Thatcher indtil et godt stykke ind i '80'erne) havde et specielt askebæger i et af armlænene på bagsædet, som var specielt-designet til hans pipe.
- Den kongelige familie har været entusiastiske brugere af P5'ere. Både Hendes Majestæt Dronningen og Hendes Kongelige Højhed Dronningemoderen har kørt disse biler.
- Roger Moore kørte en P5B i filmen "The Man Who Haunted Himself" fra 1970, som var bemærkelsesværdig pga. dens højhastigheds jagt ad den hævdede sektion af motorvejen M4, fra Heathrow til London.
- En P5B optræder på et cover af Dr. Feelgood's album fra 1977 Sneakin' Suspicion.

- P5'eren var den første bil der benyttede den berømte letvægts V8 Buick-motor. B'et i P5B står for Buick.



Indlægget er skrevet med hjælp af James L. Taylors bøger: The Post-War Rover P4 and P5, The Complete Story Rover P5 and P5B, Magasinet Motor Road Test.

Mogens H. Damkie's anmeldelse af Rover 3-litre i Skandinavisk Motor Journal nr. 9 fra september 1960:



Rover 3 liter Camper