

Austin Metro & Rover 100 – serien

Rover 100-serien har en fortid tilbage i 1980, hvor Austin mini Metro blev annonceret. Denne model skulle komplementere Mini'en og fremstå som en super-mini.



Gennem sit 18-årige liv kom den til at bære mange navne fra Austin Metro over MG Metro (1982) og Rover Metro (1994) til Rover 100 – sidste skift blot med nyt navneskilt !

Der fandtes også en version kaldet Morris Metro og Metrovan.

Men fra starten blev den solgt som Austin.



Selvom Rover 200 blev introduceret i 1995 i en mindre størrelse end tidligere 200-serie, og oprindeligt skulle have afløst Metro'en, blev

den ikke markedsført som sådan. Et direkte match i super-mini klassen kom først i 2004 med CityRover'en, som var en Rover udgave af indiske Tata Indica.

Rover 100 blev først udfaset omkring årsskiftet 1997/98, ironisk nok to år tidligere end den Mini den var tiltænkt at skulle afløse.

Austin/MG Metro

Den 8. oktober 1980 introducerede British Leyland (BL), som det dengang hed, Austin mini Metro.



Adskillige dele fra Mini'en blev overført til Metro'en, bl.a. 998 cc og 1275 cc motorerne, forhjulstrækket og den 4-gears manuelle gearkasse m.v. Metro fik også hydrogas affjedringen, der senere fandt plads i Allegroen.

Metro fik et 3-dørs hatchback karosseri, hvilket var en væsentlig faktor i dens popularitet, da den var blandt tidens rummeligste i klassen.

Navnet fremkom gennem en afstemning blandt BL's medarbejdere, som kunne vælge mellem navnene: Match, Maestro og Metro. Ikke så

snart var navnet offentliggjort før producenten af tog og busser - Metro Cammell – protesterede mod BL's brug af navnet. Kun mod at love at bilen blev markedsført som miniMetro fik man lov at bruge det.



MiniMetro blev udråbt som BL's redningskrans i en tid hvor koncernen stod overfor alvorlige finansielle vanskeligheder, problemer der primært kom fordi man var bagud i udvikling af både teknik og design i flere af koncernens modeller og i forhold til konkurrenterne på markedet.

F.eks. havde Mini'en været på markedet i 21 år, da Metro'en blev annonceret. Allegro var 7 år og Morris Ital, også annonceret i 1980 var en 'ombygget' udgave af den 9 år gamle Morris Marina. BL's nyeste model var Rover SD1 fra 1976 !

At Metro var en nyhed fra BL gav en enorm publikumsinteresse med skrivelser i aviserne i næsten et helt år før selve introduktionen. Den blev hurtigt populær hos køberne og var i sine tidligste år den bedst sælgende mini i UK før den blev overhalet af Ford Fiesta.

Dens design gav ekstraordinær god plads indvendig og hydrogas affjedringen bidrog til overraskende behagelige og gode køreegenskaber. Den motorer på 1,1, og 1,3 liter repræsenterede ikke tidens ypperste motorkraft, men de var økonomiske.

I en større tilrettelagt TV reklamekampagne blev Metro betegnet som : *"a British car to beat the world"*, og konkurrenter som Fiat 127, Renault 5 og VW Polo kaldte man *"foreign invaders"* og en speakerstemme talte om *"Metro's availability to send the foreigners back where they belong"*.

Udvalget blev i 1982 suppleret med en Vanden Plas udgave med mere luksus og en MG udgave med mere motorkraft solgt som en sportsmodel. Vanden Plas modellen fik samme motor i 1984.



Rover Metro Vanden Plas - 1982

Vanden Plas luksus bestod bl.a. i en kombineret radio/kassettespiller, elektrisk rudehejs, forbedret instrumentering, trip computer, lædersæder, fjernåbning af bagagerum og tågelygter foran.

Der var ikke den helt stor forskel på motorerne mellem Metro og MG udgaven før turbo-udgaven kom

med 93 bhp og en tophastighed på 185 km/tim., suppleret med en lidt stivere affjedring.

Begge MG versioner fik røde sikkerhedsseler, røde tæpper og sportsrat; senere spredte man lidt flere MG emblemer både ude og inde, i skarp protest fra den 'rigtige' MG entusiaster.

I 1985 fik Metro en mild revision både ude og inde, plus at den nu også kunne leveres i 5-dørs udgave, hvilket gav den salgsmæssige fordele overfor Ford Fiesta og VW Polo.

Øvrige konkurrenter som Peugeot 205, Fiat Uno, Opel Corsa m.fl. havde allerede 5-dørs modeller.

En lille spoiler på bagenden var med til at forbedre benzinøkonomien, men mangelen på en 5-gears gearkasse blev med tiden et handikap.



November 1986 – 1 mill. Metro'er

Mens Metro var populær i sit hjemland fik den på andre markeder et kedeligt ry for ustabilitet og dårlig lakering, hvilket naturligt begrænsede salget.

Manufacturer	Austin Rover Group Rover Cars Rover (BMW)
Production	1980–1998 2,078,218 (includes Rover 100) ^[1]
Assembly	Longbridge, Birmingham, West Midlands, England
Class	Supermini
Body style(s)	5-door hatchback 3-door hatchback 3-door van 2-door convertible
Layout	Front-engine, front-wheel drive
Engine(s)	1.0 A-Series Straight-4 1.3 A-Series Straight-4 1.3 A-Series Straight-4 turbo 1.1 SPI K-series 8V 1.4 SPI K-series 8/16V 1.4 MPI K-series 8/16V

Rover Metro (1990-1994)

I slutningen af 1987 var det slut med Austin som mærke, og bilerne blev i en periode produceret uden mærke og kun med modelbetegnelse.

Rover's ledelse tillod aldrig at sætte Rover mærker på Montego og Maestro modellerne på hjemmemarkedet, selvom de ofte blev benævnt som sådan i tale og skrift.

De bar dog et mærke af samme facon, men uden Rover's navn. Det samme gjorde Metro frem til 1990, hvor den officielt blev udnævnt til Rover Metro, hvilket også indebar en større revision og en ny serie motorer.



De gamle 998cc og 1275cc motorer, som stammede tilbage fra 1950'erne, blev udskiftet med de moderne 8- og 16-ventilede K-motorer, hvor sidstnævnte i GTi modellen ydede 95 bhp der senere blev til 105 bhp – alle modeller med en gearkasse fra Peugeot.

I 1993 kom der også en dieselmotor fra Peugeot 106/Citroën AX.

Hydrogas affjedringen blev modificeret med forbindelse mellem for og bag.

Faktisk havde man et nyt karosseri på vej, men den nye ejer British Aerospace, ville ikke finansiere færdiggørelsen. Derfor blev det kun til mindre ændringer, bl.a. udskiftning til plastikkofangere for og bag, nye lygter og andre relative småting. Der kom nye runde instrumenter og sæder fra den succesfulde Rover 200-serie.

Efter skift til Rover navnet forbedredes både byggekvaliteten, køreegenskaberne og stabiliteten så meget at Metro vandt titlen "Car of the Year 1991" fra bilmagasinet "What Car", og den klarede sig fint mod konkurrenterne.



Rover's ry som et 'premium mark' shjalp naturligvis også på salget på et tidspunkt hvor andre producenter af mere luksuriøse biler endnu ikke havde mini'er på programmet.

På flere markeder blev Rover Metro mærket som Rover 100-serie.

Production	1990–1994
Body style(s)	3-door hatchback 5-door hatchback 2-door Cabriolet

Ejendommeligt nok er Metro'en blevet en slags kultbil blandt racer bil interesserede i den billige ende af markedet.

Metro's motor kan f.eks. tunes op til 130 bhp og til særlige formål skifter nogen motoren ud med en 1,8 K-serie fra MGF og Lotus Elise m.fl. Metro'en har den helt specielle titel af "Eastern Europ's quickest front wheel drive drag car" fra Zastec tuning i Polen.

Rover 100 (1994-1998)



Rover 100 - 1994

I efteråret 1994 erstattede man Metro skiltet med det nye navn: Rover 100, som havde været accepteret i Europa (udenfor UK) siden 1990, hvor det oprindelige Austin navn var blegnet !



Rover 114 Cabriolet – 1995

Mekanikken var stort set den samme som i 1,1, og 1,4 modellerne med benzin motorer og hydrogas affjedring. Den nye tilføjelse kom i form af en Peugeot 1,5 diesel motor.

Det ydre blev ændret en smule for at skjule bilens alder, for at give plads til den nødvendige køling af diesel motoren og for at kunne indpasse Rover grillen i motorhjælmen.

Lidt mere forkromning og et større farveudvalg skulle tilsvarende holde interessen hos køberne oppe.

Interiøret fik også en omgang der skulle signalere mere kvalitet og luksus, men i bund og grund var bilen den samme – en bil der var lidt gammeldags i forhold til konkurrenterne og som havde mindre plads.



Rover 100 Hatchback

Denne Rover 100 fik aldrig servo-styring og blokeringsfri bremses, og kun topmodellen 1,4 GSi havde el-ruder foran. Men i 1,4 GSi var der mulighed for fuld læderstue, lidt træværk og tonet soltag, udstyr som konkurrenterne ikke kunne tilbyde.

Eneste sikkerhedsudstyr var en airbag i førersiden kombineret med indbrudssikring, centrallås og aftagelig radiofront.

Generelt var der tale om et typisk face-lift.

Rover 114 GTa var en særlig sportsudgave, 3-dørs med sportssæder, røde sikkerhedsseler, omdrejningstæller, sportsaffjedring, hurtige acceleration og tophastighed, aluminiumsfælge og et flot GTa skilt !



Rover 114 GSi – 1997

I februar 1998 fik Rover 100 et dårligt testresultat i EuroNCAP test af sikkerheden, hvilket tydeligt viste dens faktiske alder. Som den eneste mini-bil fik den kun 1 stjerne, bl.a. fordi kabinen ikke gav passagererne den fornødne beskyttelse både ved frontal- og sidepåvirkning.

Crash Star Rating ★☆☆☆☆

Det bedste argument for Rover 100 var den sparsommelige brændstofforbrug og lave pris, men konkurrenterne pressede på, f.eks. Ford Fiesta og VW Polo.

Rover erkendte problemerne og muligheden for et totalt salgskollaps, og trak bilen væk fra markedet efter 18 års produktion., hvor den havde været blandt England's bedste biler for den tid.

Man havde ikke nogen egentlig erstatning for modellen; Rover 200 var kommet på markedet i 1995 og var tænkt som en afløser for både Rover 100 og den tidligere Rover 200-serie.

Rover 200 var nu Rover's super-mini, hvilket man især slog på i markedsføringen efter omnummereringen til Rover 25 i efteråret 1999.

Den oprindelige Mini (Maskotten) skulle i en ny udgave have erstattet Rover 100 og Rover 25, men da BMW beholdt rettighederne til Mini'en satte en stopper for de planer.

Først i 2003 lykkedes det Rover, i et samarbejde med Tata i Indien, at få en super-mini på gaden igen i form af CityRover – en 1,4 motoriseret Rover udgave af Tata Indica.

Den blev aldrig den store salgssucces frem til det hele sluttede i 2005.

Production	1994–1998
Body style(s)	3-door hatchback 5-door hatchback