


Rover 200 – serien

Rover 200-serien, og senere Rover 25) blev fremstillet i perioden 1984-2005 i perioden hvor fabrikken gik fra at hedde Austin Rover Group over Rover Group til MG Rover Group !

Serien består af tre tydeligt forskellige generationer, hvoraf den første blot består af en udskiftning af mærket fra Honda til Rover, mens de følgende i højere og højeste grad påvirkes af Rover.

1. generation var en tro kopi af Honda Ballade, en 4-dørs saloon model.



A black and white advertisement for the Austin Rover Rover 213 S. The image shows a silver four-door sedan parked on a road with rolling hills in the background. Below the image, the text reads "ROVER 213 S" and "AUSTIN ROVER". At the bottom, there is a note: "Not for publication until 0001 hours, 19 June, 1984".

Bemærk underteksten til denne annoncering : "Not for publication until 0001 hours, 19 June, 1984"

2. generation blev bygget som en søstermodel til Honda Concerto (hos Rover i Longbridge) og blev produceret i 3- og 5-dørs udgaver plus en cabrioletudgave.

3. generation var en Rover udviklet model, dog baseret på den tidligere platform. Den blev produceret i både 3- og 5-dørs hatchback udgave.

Serien blev solgt som Rover 200 frem til BMW's overtagelse i år 2000, hvorefter den blev omdøbt til Rover 25 med søstermodellen MG ZR.

Rover 200 Mark I (1984-90)



Den oprindelige Rover 200, med kodenavnet SD3, var fabrikkens erstatning for Triumph Acclaim (der aldrig blev solgt i England), og blev 'barn nummer to' i samarbejdet mellem Honda og Rover. (British Leyland).

200-serien var tænkt som en forlængelse af Austin&Rover Maestro/Montego modellerne, der var af næsten samme størrelse.

Selvom den enkelte model ikke i sig selv var en trussel for konkurrenterne Ford Escort og Opel/Vauxhall Astra udgjorde det samlede salg alligevel en trussel og placerede den første generation af Rover 200 som den 9. bedst sælgende bil i England med omkring 60.000 eksemplarer per år.

Som nævnt var den baseret på en Honda Ballade og man samarbejdede om dens udvikling. Motorerne kom enten fra Honda Civic 1,3 liter med 70 bhp (Rover 213) eller Rover

S-motor på 1,6 liter (Rover 216) med 85 bhp med traditionel karburator eller en 105 bhp udgave med direkte indsprøjtning (Lucas EFI).

Rover 213 blev forsynet med en 5-gears Honda gearkasse eller en Honda 3-gears automatgearkasse. Rover 216 kunne fås med en 5-gears Honda kasse eller en tysk ZF 4-gears automat.

Som saloon udgave skulle Rover 200 konkurrere med mærker som Ford Orion, Vauxhall Belmont, VW Jetta, Renault 9, Volvo 360 og endda mod BMW 3-serien og Mercedes-Benz 190. Små familiebilere var fortsat populære på trods af konkurrencen fra diverse hatchback modeller.



Den blev som tidligere model udviklet i tæt samarbejde med Honda, som fik en Concerto model ud af det, som blev produceret på samme produktionslinie i Longbridge.

I starten kunne Rover 200 Mark II kun leveres som 5-dørs hatchback, og det var den første model hvor Rover senere berømte K-motorer på 1,4 liter (Rover 214) twin cam og 16 ventiler blev introduceret.

Rover 216 fik en Honda 1,6 liter motor og Rover 220 en 2,0 liter, som man også anvendte i den store Rover 800.

Senere fulgte den kraftfulde Rover T-motor med turbo og 200 hk i Rover 220 GTi og GSi-Turbo.

De Rover-motoriserede modeller fik en Peugeot gearkasse (Rover 214) mens både 216 og 220 fik Honda gearkasser.

200-serien kunne også leveres med dieselmotorer fra PSA (Peugeot/Citroën), f.eks. en 1,9 liter sugemotor eller en 1,7 liter turbo-diesel – begge i stedet for den Perkins Prima dieselmotor man havde anvendt i Maestro/Montego; den støjede simpelthen for meget.

Production 1984–1990

Successor

[Rover 400](#)

Body style(s)

4-door [saloon](#)

Engine(s)

1.3 L [Honda E Series engine \(EV2\)](#) [I4](#) or 1.6 L [S-Series](#) [I4](#)

Modellen er specielt kendt fra serien med Miss Hyacinth : ”Fint skal det være”.

Rover 200 Mark II (1989-95)

Modellen med kodenavnet R8 skulle udvise et kvantespring udtrykt i anvendt teknologi og image, og placere Rover 200 som klassens leder.

Ved introduktionen af Rover 200 Mark II ramte man et tidspunkt, hvor de konkurrerende mærker var mere end 5 år gamle. Kun Fiat Tipo, Peugeot 309 og Renault 19 var nyere end 5 år, så Rover stod som udgangspunkt stærkt.

I 1990 fulgte Rover 400 Saloon og i 1992 kom som en cabriolet. Den 3-dørs hatchback var naturligvis fortsat på markedet.



ROVER 220 TURBO COUPE RH11193381
A Rover Cars External Affairs (021 762 8000) photograph. Copyright here for editorial purposes only. For any other use, prior written permission is required.
 Embargoed until 00.01 hours, Friday 12 November 1993

I 1993 rundede man af med en coupé (med tilnavnet "Tomcat" – puma) og en estate – hos Rover kaldet "Tourer".

Cabriolet, tourer og coupe fortsatte uændret med disse betegnelser, men uden sine 200- og 400- serie

mærker, da øvrige modeller blev videreudviklet.

Rover 200 Mark II serien var i december 1991 Englands mest sælgende bilmodel, og den lå på top-10 hvert af de år den var på markedet.

Production 1989–1995

Body style(s) 5-door [hatchback](#)
 3-door hatchback
 2-door [coupé](#)
 2-door [cabriolet](#)

Engine(s) 1.4 L or 1.6 L [K-Series](#)
 Straight-4
 1.6 L [Honda D16A6](#)
 1.6 L [Honda D16A8](#)
 2.0 L [M-Series](#) Straight-4
 2.0 L [T-Series](#) Straight-4
 1.7 L [Turbo Diesel](#) Straight-4
 1.9 L [NA Diesel](#) Straight-4

Rover 200 Mark III (1995-99)

Den 3. generation af 200-serien var mindre end sine forgængere i et forsøg på at genskabe markedet fra den aldrende Metro/Rover 100-serie, som nu var omkring 11 år gammel.

På trods af at flere elementer var overført fra den tidligere Rover 200-serie var der i bund og grund tale om en helt nyudviklet bil.

Man havde primært skåret af den bageste del af bunden, hvilket førte til ændring og modificering af den bageste ophæng mv. fra Maestro-modellen.



Da Rover 200 Mark III var klar var også samarbejdet mellem Honda og Rover ophørt. Honda's tilbagetog havde frigivet en produktionskapacitet på omkring 60.000 enheder i Longbridge. BMW havde overtaget ejerskabet.

Den nye 200-serie fik sine K-motorer, 1,8 liter VVC motoren fra MG TF modellen samt en L-serie diesel-motor.

Peugeot var fortsat med i produktion af manuelle gearkasser.

Serien havde et helt nydesignet interiør, til tider kritiseret for brug af ringe materialer.

1,8 liter motoren blev generelt rost for sin ydelse, og turbo diesel-motoren blev berømmet som den hurtigst accelererende diesel hatchback på markedet i de senere 90'ere.

Denne modelserie kom ikke i hverken coupe eller cabriolet udgaver, men Rover fortsatte produktionen af de tidligere modeller i lettere ajourførte udgaver, men fortsat uden 'nummer-skiltet'.

I 1998 kom den særlige Rover 200 BRM – en Rover 200 i racertrim og med orangefarvet snude. Den blev produceret i 795 eksemplarer og udstyret med lædersæder, større hjul, close ratio gearkasse og spærredifferentiale.



Rover 200-serien solgte fortsat godt, men ikke helt så godt som den tidligere generation. Prismæssigt lå den en smule for højt, delvis i konkurrence med sin lillebror Rover 100-serien.

Production 1995–1999

Body style(s) 5-door hatchback

3-door hatchback

Engine(s) 1.1 L, 1.4 L, 1.6 L or 1.8 L Rover K-Series Straight-4
2.0 L Diesel 14

Rover 25 (1999-2005)

I efteråret 1999 lancerede Rover en såkaldt face-lifted model af Rover 200 – omnummereret til Rover 25 – på linie med de øvrige modelserier.

Fronten lignede den nye 75'er og chassiset var gjort stivere for at give mere sportsagtige køreegenskaber med samtidig brug af affjedring og styretøj fra 200vi modellen.

Også interiøret havde fået en omgang, men bilen fremstod fortsat genkendelig som en Rover 200-serie bil. Både benzin- og dieselmotorerne samt gearkasser var overført fra den tidligere udgave. Senere (fra midten af 2003) blev gearkassen leveret fra Ford.



Den mindste Rover 25 fik en 16 ventilet 1,1 liter motor, som erstatte den 8 ventilede fra Rover 211 og 111. Det bragte ydelsen op fra 60 til 75 bhp og på linie med konkurrerende mærker.

Rover 25 var Englands bedst sælgende bilmodel i april 2000.

Mindre end et år efter annonceringen af Rover 25 solgte BMW Rover Group til Phoenix konsortiet for £10.

Fra 2001 annoncerede den nye MG Rover Group en sportsudgave un-

der MG mærket: MG ZR med ændret interiør og mere sportslig undervogn. Den største motor gav 160 bhp og en tophastighed på 109 km/tim.

Off-Road biler – og noget der lignede – var blevet morderne, så MG Rover Group lancerede en 'ophøjet' version kaldt Rover Streetwise i 2003. samtidig med en varevognsmodel (van) kaldt Rover Commerce.



Alderen begyndte at rykke lidt, så i 2004 fik modellerne en kraftig revidering af interiøret, så de fremstod mere moderne.

I marts 2005, kun en måned før Rover måtte gå i betalingsstandsning, vandt Rover 25 titlen som "bargain of the year" (årets bedste

køb) hos det prestigefyldte bilblad Auto Express (Used Car Honours).

Designrettigheder og specifikationer overgik til den kinesiske virksomhed SAIC og fremstillingsværktøjerne til kinesiske Nanjing Auto – begge er senere fusioneret i Kina.

Production 1999–2005

Body style(s) 5-door hatchback
3-door hatchback

Engine(s) 1.1 L, 1.4 L, 1.6 L or 1.8 L *Rover K-Series* Straight-4
2.0 L [Diesel](#) [I4](#)

Rover 200/25 har lagt krop til megen pynt:



Oversat fra wikipedia af Poul Badura