

Rover 400 – serien

Rover 400-serien, og senere Rover 45) blev fremstillet i perioden 1990-2005. Bilen blev udviklet i forbindelse med Rover's samarbejde med Honda og alle Rover's modeller udsprang af et modificeret Honda chassis, først Honda Concerto, senere Honda Civic.



Rover 400 Mark I (1990-95)

Den oprindelige 400-serie blev annonceret som en 4-dørs saloon model på basis af 200-serien's hatchbackmodel, og som denne baseret på Honda's Concerto.



Man benyttede de samme grundkonstruktioner og mekanik, men re-designede både for- og bagende i Rover udgaven, så der ikke fandtes en Honda-udgave magen til.

Både de elektriske installationer og interiøret blev overført uændret fra Honda's 5-dørs udgave.

Rover udviklede så en stationcar udgave kaldt "Rover 400 Tourer" udviklet af Rover Special Products divisionen, baseret på en forlænget 400-bund. Den skulle udgøre et alternativ til tidens BMW 3-serie og Audi 80 stationcars, som var blevet uhyre populære. Rover Tourer skulle, som konkurrenterne, flytte markedet væk fra de almindelige brugsbiler (varevogne).



Serien med dieselmotorer fik ilagt en Peugeot/Citroën 1,8 turbodiesel, og i en 1,9 udgave med traditionel indsugning.

I benzinmodellerne gjorde man først brug af Rover's egen K-motor i 1,4 udgaverne. 1,6 udgaverne fik en Honda D-serie motor både i enkelt- og en twin cam version.

2,0 liter modellerne blev forsynet med en Rover T-motor med normal indsugning, og i begrænset antal med turboladet indsugning for at give den lidt mere kraft.

Den havde ikke nogen egentlig forgænger, men blev lanceret på samme tidspunkt, hvor man nedtrappede produktionen af den lidt større Rover/Austin Montego.

Sådan midtvejs i 400-seriens levetid ændrede man kølergrillen, så den sammen med ændringer på både Rover 200 og Rover 800 styrkede familieligheden, samtidig med at den distancerede sig yderligere fra Honda Concerto. Ændringen skulle samtidig understøtte salget af de mindre modeller specielt i Sydeuropa, hvor salget fortsat voksede.

Ændringen var også et svar på en generel kritik af bilmodeller, der efterhånden lignede hinanden mere i deres forsøg på at opnå bedst mulige aerodynamik.

Rover 400 Mark I

Production	1990—1995
Body style(s)	4-door saloon 5-door estate
Engine(s)	1.4 L K-Series I4 1.6 L I4 2.0 L M-Series I4 1.8 L Turbo Diesel 1.9 L NA Diesel

Rover 400 Mark II (1995-99)

Rover's 2. generation af 400-serien blev lanceret i 1995 som en hatchback og senere i en saloon model.

Modellen blev baseret på Honda Domani (ikke kendt i Danmark), som på italiens betyder "i morgen".

Domani var igen baseret på Honda's 1990-udgave af Civic. Den havde ikke længere en tæt relation til Rover 200-serien, som Rover havde revideret uafhængigt, men man delte fortsat visse komponenter, som motorer og gearkasser.



ROVER GROUP ROVER 400 SERIES
416SLI420SLI420SLI SALOON IN NEW BERMUDA BLUE PAINTWORK
RGS0097829
A Rover Group Product Communications (21928 40241) photograph. Copyright fee for editorial purposes, not for unauthorised reuse. For any other use, prior written permission is required.

Motorerne var Rover's 1,4 og 1,6 K-serie, 1,6 Honda D sammen med automatgear, samt Rover 2,0 T-motor og 2,0 liter L-serie dieselmotor, som også blev brugt i Rover 600-serien.





Rover kunne have markedsført 400-serien som en mindre familiebil i konkurrence med Ford Escort, Opel Astra og VW Golf, men man valgte at supplere interiøret med lidt træværk hist og pist og prissatte den i segmentet for store familiebiler.



Faktisk er den også længere en konkurrenterne Ford Escort og Peugeot 309, som den slå med 6”.

Rover udviklede senere deres egen saloon model med en større (rigtig) bagende for at række op i det mere eksklusive marked, som ikke brød sig særligt om hatchbackmodeller.



Rover 400 2. generation solgte så godt at den blev den 7. mest solgte engelske model i 1996, men den blev indenfor de nærmeste 2-3 år overhalet stærkt af VW Passat, Peugeot 406 og Renault Laguna, og røg helt ud af top-10 listen.

I sommeren 1999 forsøgte man sig med markedsføringen af en specialmodel – en stærkt moderniseret udgave af Rover 400: **Rover 45 Sedan RT 2.0i V6 24V 150hp** review med 'alt godt fra havet' som en særlig model for prestige markedet.

Bemærk V6'eren som lover en acceleration til 100 km/tim på 9,5 sek. og en tophastighed på 209 km/tim.

Rover 400 Mark II

Production 1995—1999

Body style(s)

4-door [saloon](#)

5-door [hatchback](#)

Models Covered: 4dr saloon and 5dr hatch, 1.4 8v and 16v, 1.6, 2.0 turbo diesel and intercooled turbo diesel [base, i, Si, SE, SLi, GSi, iE, iS, iL, XL, Executive, D, SD, SDi, SLDi, GSDi]

Engine(s)

1.4 L [K-Series](#) [I4](#)

1.6 L [K-Series](#) [I4](#)

1.6 L [D-Series](#) (automatic) [I4](#)

2.0 L [T-Series](#) [I4](#)



Motorene 1,4, 1,6 og 1,8 (benzin) og 2,0 liter diesel fortsatte fra den tidligere 400-serie, men den 4 cylindrede 2,0 liter blev erstattet af en 2,0 liter V6 (kun i Rover 45 saloon modellerne) også brugt i den nye Rover 75.

I starten gik salget rigtig godt, men snart havde konkurrenterne lige så gode, eller bedre tilbud.

Rover 45 (1999-2005)

I efteråret 1999 blev Rover 400-serien faceliftet under kodenavnet "Oyster" og omdøbt til Rover 45.

Selvom modellen, der var stærkt genkendelig fra sin forgænger, tidligere var blevet markedsført i den dyre ende af skalaen, erkendte Rover's ledelse at det havde været en strategisk fejl, og markedsførte nu Rover 45 som en lille familiebil.

Fra sommeren 2001 udkom den i en skrappe udgave under mærket MG ZS, et mærke der ikke havde haft mange nyheder i årene op til.



Rover 45 fik bedre sæder (fra Rover 75) og med en opstrammet og fin-tunet undervogn fik den væsentlig bedre køre- og styreegenskaber end forgængeren, og specielt fra 2003 udgaverne, som delte undervogn med MG-udgaven, kunne Rover 45 leve op til konkurrenterne og på nogen områder også gøre det bedre.

Rover 45 kunne leveres med det trinløse automatgear CVT (Continuously Variable Transmission) produceret hos tyske ZF Sachs AG, men medførte store problemer, så Rover valgte at vende tilbage til de-

res egen manuelle gearkasse, som på tidspunktet blev produceret af BMW, som på sin side punpede priserne så højt op, at Rover til sidst måtte vælge en anden leverandør. Det blev en Ford gearkasse, der kom i alle efterfølgende Rover 25/45 modeller med motorer op til 1,6 liter.

Rover 45 havde helt distanceret sig fra Honda med de mange ændringer Rover havde udført.

I starten solgte Rover 45 ganske godt, men tabte efterhånden markedsandele til Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 307 og Renault Megane.

Rover 45 var alt andet lige baseret på den hedengangne Honda Domain fra 1992, og selvom den fra et førersynspunkt fortsat kunne leve op til – og over – flere af konkurrenterne måtte det erkendes at den ikke var så moderne som den havde været.

Et sidste facelift i 2004 med en lang række ændringer både ude og inde, var MG Rover's sidste forsøg på at puste liv i Rover 45.

Det hele endte (som bekendt) med Rover's kollaps i april 2005.

Lagrene af Rover 45 varede næste 2 år efter afsluttet produktion.

Production	1999—2005
Body style(s)	4-door saloon 5-door hatchback
Engine(s)	1.4 L K-Series I4 1.6 L K-Series I4 1.8 L K-Series I4 2.0 L Diesel I4 2.0 L KV6 V6

Rover 400's fremtid ...

I sidste del af 90'erne arbejdede man hos Rover med en erstatning for Rover 25 og 45 med henblik på introduktion i 2003 som Rover 35 og Rover 55, begge baseret på en ny platform og med Rover's K-motorer. Projektet, som blev kaldt R30, blev opgivet da BMW trådte ind på arenaen i år 2000.

I forlængelse heraf arbejdede Rover på at erstatte Rover 45 med en modelserie baseret på Rover 75 platform i et projekt kaldet RD/X60. Planen var at introducere en Rover Hatchback (RD60), en MG Hatchback (X60), en Rover Saloon (RD61) og en Rover Tourer (RD62). Modellerne ville være blevet større end konkurrenternes i samme klasse med de luksuriøse køreegenskaber fra Rover 75.

En prototype af RD62 Rover Tourer blev fremvist på Geneve Motorshow 2002 som Rover TCV (Tourer Concept Vehicle).



Rover 416i (Australien)



Rover's designpartner Tom Walkinshaw Racing (TWR) gik konkurs undervejs i designprocessen, og Rover mistede de fleste af de computerfremstillede tegninger til en værdi af omkring £100 millioner ! Stærkt chokerede over det store tab og tabte tid måtte Rover betale yderligere til TWR's administrative afvikling for at få sine tegninger. Mange gode designere forsvandt undervejs, men Rover opgav trods alt ikke projektet i håb om at kunne annoncere modellen i 2005.

Redningen synes forude, da Rover gik i forhandlinger med kinesiske SAIC om samarbejde, men kineserne var desværre længe om at beslutte sig. Efter et faldende salg af de faceliftede modeller af Rover 25/45/75 samt introduktionen af Rover 75 V8 måtte Rover sande at pengekassen var tom.

Resten er historie...

Som del af samarbejdet mellem Rover og Honda, samt Jaguar Rover Australia solgte man en ommærket første generation af Honda Integra som Rover 416i i Australien.

Den blev produceret fra 1985, altså 5 år tidligere end Rover 400 i Europa) og frem til 1989. Oprindeligt blev den kun produceret i en enkelt udgave, en senere kom både en SE og en Vitesse model til.

Rover 416 Australia	
Production	1985—1989
<u>Body style(s)</u>	5-door hatchback
<u>Engine(s)</u>	1.6 L 14

Hentet og oversat fra :

http://en.wikipedia.org/wiki/Rover_400_Series

Poul Badura