

Rover 800-serien.

I starten af 1980'erne var situationen den hos British Leyland (som bl.a. ejede Rover) at man ledte efter en afløser for Rover SD1, som desværre havde givet fabrikken et kedeligt ry for dårligt byggede biler, på trods af, at Rover SD1 blev udnævnt som 'Car of the Year' da den kom frem.

Man havde tidligere kunne klare udviklingen af nye modeller ved at kikke i stumpekassen, og se hvordan man så kunne sætte dem sammen til en ny model, sådan som Morris gjorde med deres Marina (den baghjulstrukne).

Men i 1980'erne stod det klart at den generelle udvikling af biler gik stærkt. Fremskridt indenfor elektronik og elektronisk styring plus mere sofistikerede mekaniske løsninger dukkede op hos konkurrenter som BMW, Ford, Vauxhall og andre. Det var nødvendigt ud fra købernes stigende forventninger at fremstille en helt ny bil, som man kunne håbe var konkurrencedygtig. Samtidig kom der krav til renere udstødning og til højere sikkerhed, hvilket også lagde pres på fabrikken, som nu hed Austin Rover !

En mulighed åbnede sig gennem samarbejdet med Honda, som producerede en Triumph Acclaim, en omdøbt Honda Ballard. Honda vil hellere end gerne kunne producere store biler til det

amerikanske marked; den største model på daværende tidspunkt var med en 1600 cc motor !

På den ene side var Honda både uvillig til – og ude af stand til – at påtage sig de enorme omkostninger som kræves til udvikling af en ny eksklusiv model, på den anden side stod Honda med avanceret ingeniørkunst og teknologi, men uden erfaring i at bygge store biler. Et samarbejde med Rover ville betyde at begge parter vil opnå fordele, og vigtigst for Rover, at spare på omkostningerne.



Rover's udviklere arbejdede ud fra designelementerne i Rover SD1, som på trods af sine ti år, stadig virkede moderne som en af de mest vel proportionerede biler på det tidspunkt. Men man var nødt til at lave kompromisser med Honda, specielt omkring undervogn og affjedring.

Rover ønskede et mere traditionelt design, som skulle spare plads der kunne udnyttes i kabinen, men Honda ønskede dobbelt wishbone arrangement, som var mere

komplekst og optog mere plads, ligesom det gav mindre plads til hjul-bevægelser.

Måske er vejene mere glatte i Japan end de er i Europa, men det blev som Honda ønskede, hvilket efterfølgende førte til en del kritik af Rover 800 og dens evne til at opsuge mindre ujævnheder på samme måde som konkurrenternes biler. Det gamle system fra SD1 gav mere plads til hjulbevægelser og var bedre i denne sammenhæng.

Det nye karosseridesign blev påvirket af Japanske regulativer om bredde, et forhold man var nødt til at tilgodese, da Honda skulle kunne sælge bilen på deres hjemmemarked.

Det lykkedes alligevel at designe en ganske fortræffelig bil, hvor specielt Honda fik rigtig meget ud af at se hvordan man udstyrede bilen indvendigt. Rover's indflydelse menes stadig at kunne ses i Honda's biler.

Honda have ingen interesse i 4 cylindrede motorer, så Rover udviklede en O-serie motorer, som blev ganske kraftfulde i en indsprøjtningssversion med 136 Hk (M16 motor).

I udviklingen benyttede man viden fra udviklingen af Triumph Dolomite Sprint motoren, hvor man kan sige at historien gentog sig, da den 6 cylindrede motor i SD1 blev udviklet på grundlag af en Triumph motor. Vi skal lige huske at både

Rover og Triumph var under samme tag i denne periode, så det er vel ganske naturligt.



Som M16 motoren lå i alle 820 modeller udgjorde den også basis for den senere Mk2 2 liters turbo Vitesse motor med 200 Hk. Også Land Rover (under samme tag) brugte motoren i Discovery 2 liter MPI.

Selv om Honda udviklede en kraftig 2,6 liter V6 maskine mente mange kritikere ikke, at den var egnet til denne type køretøj ! Man syntes at der kun var sparsom kraft ved et lavt omdrejningstal i modsætning til den gamle SD1 med V8 motor, hvor en lille tryk på speederen ved enhver hastighed førte bilen blødt men effektivt fremad uden at gøre væsen af sig.



Der var kræfter i V6'eren, men de viste sig først rigtigt ved mere end 4000 rpm, hvad der ikke lige var det man forventede af et luksuskøretøj. Man forsøgte på forskellig vis at kompensere for det, men først med fremkomsten af 177 Hk motoren på 2,7 liter (i 1988) fik bilen en motor der svarede til dens karakter

2,7 liter motoren er en ren juvel blandt motorer med sine 177 Hk, og samtidig en meget pålidelig og langtidsholdbar motor. 250.000 miles (obs : miles !) uden nogen problemer er ikke ukendt med denne V6'er.

De første modeller var Rover Sterling og Rover 825i med Sterling som udstyrsstykket. 820 modellen kom på markedet et par måneder senere, og blev suppleret med en fastback/hatchback udgave der i modellen med V6 2,7 motoren fik både en hæk-spoiler og Vitesse betegnelsen, og som derved minde meget om Rover SD1 fra visse vinkler.

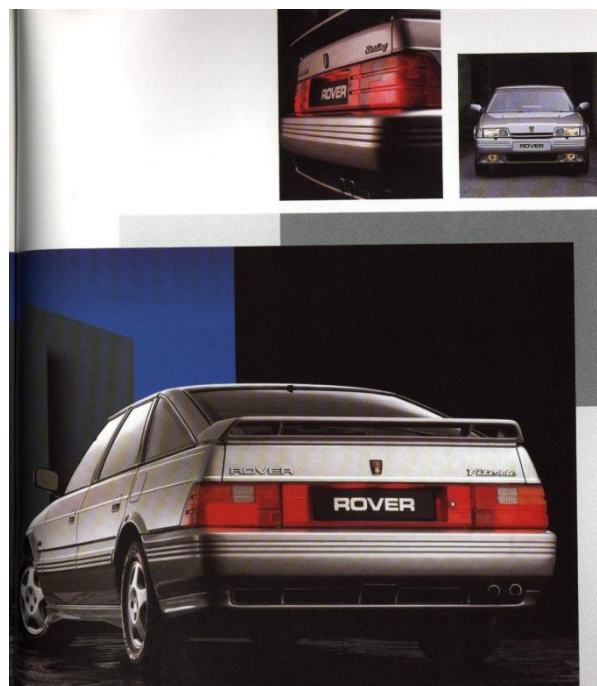
Sterling betegnelsen blev primært brugt i Europa og andre markeder på top-luksus saloon modellen, hvor Vitesse betegnelsen blev brugt på fastback topmodellen.

(Se artiklen i klubblad nr. 121 om Sterling betegnelsens historie eller bestil den på mail hos redaktøren)

Fastback modellen blev et interessant eksempel på hvordan marketingafdelingen har indflydelse

på hvordan en ny model skal introduceres på markedet.

Tilbage i 1986 hvor planerne for denne 5-dørs version var i deres vorden besluttede man at denne model skulle sælges til en lavere pris, da hatchback-biler blev opfattet mere som et brugskøretøj end som saloon's. Og for at sælge ideen havde man yderligere besluttet at markedsføre den som del af Rover 600-serien og med lidt mindre udstyr.



Men en markedsundersøgelse viste at de potentielle købere af Rover 800 ikke på nogen måde opfattede en hatchback-model som mere inferior i forhold til en saloon model, og de blev lidt småknotne over at den skulle bære 600-skiltet.

Model-serien blev derfor omarbejdet så den alligevel kom til at hedde Rover 800 fastback, men

selve betegnelsen "fastback" eller "hatchbag" kom aldrig nogen sinde på selve bilen; den bar samme skilte som Rover 800 saloon modellerne.

Til gengæld kom fastback-serien til at være de nye indgangsmodeller med O-serie motorerne – en værdig afløser for Rover SD1.

Hatchback 'tricket' virkede indbydende, og indenfor måneder efter sin lancering var solgt af Rover 800 modeller konstant foran solgt af konkurrentens Ford Granada i England, hvilket var lidt af en bedrift.

Som tiden gik, fik Vitesse modellen næsten ligeså megen luksus som Sterling modellen.

Der var en kort periode hvor man fremstillede mere end 500 eksemplarer af 820 Turbo 16v med en turboladet version af M-serie motoren udviklet i samarbejde med Tickford, hvorfor netop denne model oftest benævnes som "Tickford Turbo". Det gav bilen 180 hk (134 kW), men der er mistanke om at den kunne yde mere, og at den blev holdt elektronisk nede for ikke at konkurrere med Vitesse med V6 og 177 Hk (132 kW), samt for at skåne gearkassen. I virkeligheden kunne den nok have ydet mere end 250 Hk og kunne holde til det.

Rover's eneste problem var at markedet ikke opfattede Rover 800-serien som eksklusiv nok, så for at

maksimere fortjenesten så meget som muligt for hver model besluttede Rover's nye ejer - British Aerospace - i 1989 at Rover 800 skulle have et såkaldt 'facelift' som skulle få den til at fremstå mere som en engelsk BMW i stedet for at fremstå som konkurrent til Ford Granada.



Men sært nok gav man inden det store facelift alle modellerne den store US Sterling kofanger, en relativ enkel ændring der meget hurtigt førte til et stigende salg af Rover 800 i England !

Planen for faceliftet (med projekt-kode R17) var at gøre designet mere klassisk, for selvom Rover 800 var (er) en smuk bil var dens design fra 1986 og verden havde flyttet sig siden.

Mærkeidentiteten var også vigtig, men samtidig med at Rover præsenterede sin ikke særlig spændende nye front der skulle

være en blanding af aerodynamik og familiehygge var flere andre bilproducenter gået samme vej med det resultat at bilerne f.eks. fra Renault, Citroën og andre ikke var så forskellige fra Rover's.

Efter megen diskussion om den nye kølergrill overførte man kølergrillen fra den kommende Rover 600-serie og erkendte at den så mere 'rigtig' ud end de andre man havde kikket på.



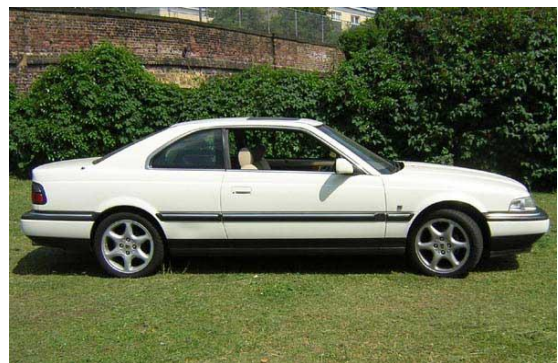
Bilens nye fremståen blev en succes – bilen så større ud og viste en tydeligere mærkeidentitet. Man var dog ikke helt tilfreds med dørenes udformning, der fortsat gjorde taget lidt fladt hvor bilen ellers havde fået rundere former, men de var primært blevet bibeholdt i deres oprindelige udformning af sparehensyn.

På motorsiden introducerede man en T-serie der passede bedre i saft og kraft til bilen. V6 Vitesse motoren blev erstattet af 2,0 liter turbo motoren, der nu kunne leveres både i hatchback og saloon modellerne.

Men egentlig var der ikke sket de helt store ændringer under lakken. I 1990 introducerede man Rover 825D turbo diesel fastback med en særdeles god italiensk 4 cyl. 2,5 liter turbo diesel på 118 Hk fra VM Motori. Motoren var en videreudvikling af 2400 SD Turbo motor, som var brugt i SD1 og Range Rover Turbo D.

Denne modelrække kørte frem til lanceringen af Mk2 modellerne, som primært udskilte sig med kølergrillen i motorhjelm og rundere hjørner i bilens bagende.

Også den 2 dørs Coupe model kom, efter mange års forsinkelser, med luksusinteriør i forskellige motorvariationer fra 2 liter injection til V6 og turbo ladet 4 cyl. Vitesse udgave.



Rover 800 Coupe var prismæssigt oppe mod konkurrenter som Jaguar

XJS 4,0 og Mercedes-Benz 300 CE, så den var næsten dømt ude på forhånd.

På dette tidspunkt var Rover's udvalg af biler i luksusklassen helt unik med 3 forskellige karosserier: Hatchback, saloon og coupe.



Rover 800 levede herefter relativt fredsommeligt frem til 1994, hvor man introducerede Rover 800 Vitesse Sport med strammere køreegenskaber og en 200 Hk motor – en overraskende effektiv 'performance saloon'.

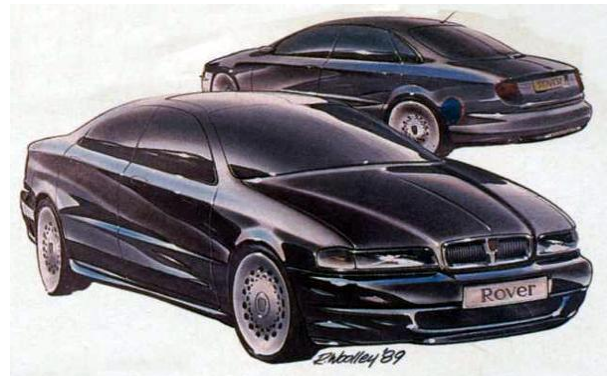
Men af uransagelige grunde blev den nærmest ignoreret af markedet, den manglede sandsynligvis en mere markant betegnelse i stil med sine tyske konkurrenter som BMW's M-serie og andre tuningsnavne (Irmischer, Brabus, Alpine osv.)

I 1996 fik serien et mindre facelift, hvor bl.a. de tidligere sorte sidelister blev malet i bilens farve, A/C, sikringssystemet og passager airbag blev standard sammen med en 6xCD spiller i (næsten) alle modeller. Sikringssystemet gik fra infrarød til radiosignal, der kom lidt

mere træværk rundt omkring plus flere andre småtteri.

Rover 800 blev aldrig den store økonomiske succes for Rover fabrikken på trods af, at der blev produceret flere Rover-800 biler end af den tidligere SD1. Måske begik man en fejl, da man faceliftede bilen i 1988/ 1989 i stedet for at præsentere en helt ny model. Måske fremstod den alligevel som et lidt ældre design i modsætning til mange af konkurrenternes mere unge og friske design.

Rover fabrikken ønskede frihed til at videreudvikle en ny Rover på basis af Honda's nye Legend model, hvilket Honda også var interesseret i, men økonomien hos Rover var stram og ejeren British Aerospace styrede økonomien.



Med BMW's overtagelse af Rover var det snart slut med 800 serien. Honda motoren blev udskiftet med Rovers KV6, som var 200 cc mindre og leverede 175 HK i en god flad momentkurve, og som dermed beviste hvad ingeniørerne i Longbridge kunne, hvis de fik lidt tid og nogle udviklingspenge.

Motoren gik videre til Rover 75 som virkelig var en værdig model til motoren (og i Land Rover Freelander) og har siden bevist sin stabilitet. Det har ikke altid været sådan. Der gik mange gode historier om problemer med toppakningen i KV6 motoren i Rover 800, og om alle de motorer forhandlerne har ladet udskifte under garantien !

Samtidig med udfasningen af Rover 800 afgav BMW sit ejerskab til Rover.

Rover 75 har ikke afløst Rover 800 som den store bil, snarere har den afløst Rover 600.

Sådan skrev "Motor" i Bil- årbogen 1987-88 (artiklen er let forkortet)

Den nye Rover 800/Honda Legend-serie er skabt i et samarbejde mellem Austin Rover i England og japanske Honda. Austin Rover bidrager med britisk tradition og avanceret computerdesign, mens Honda møder op med en 24-ventilet motor og ry for fornem finish.

Allerede i 70'erne fandt Austin Rover ud af, at et samarbejde med en forholdsvis lille Honda fabrik kunne være frugtbar, og Honda fandt det nyttigt med et kontinentalt fodfæste. I 1981 resulterede det i en japaniseret Triumph (Acclaim) og i 1984 kom Rover 200, der er et britisk re-design af Honda Civic.

Hvor samarbejdet hidtil har bestået i engelsk licensproduktion, er det med Rover 800 blevet gensidigt. Der skal bygges Honda i England og Rover i Japan. Masser af data er overført elektronisk mellem de to lande, og britiske ingeniører har taget lynkursus i japansk for at kunne dechiffrere japanske arbejdstegninger.

Motormæssigt leveres Rover 800 med en ny konstrueret 4 cyl Austin Rover motor på 2,0 liter og med 16 ventiler. I den mindste (129 HK) udgave er motoren forsynet med Austin Rovers nye single-point indsprøjtningssystem.

En økonomiudgave af det ægte indsprøjtningssystem, men mere moderne end karburatoren. Den kraftige 140 HK motor har traditionelt indsprøjtningssystem – kendt fra MG Montego EFi.

I Rover's topmodeller 825i Sterling finder man Honda's 173 HK V6 motor med 24 ventiler og Honda's PGM-FI indsprøjtningssystem.

I automatgearversionen, som sælges i Danmark, yder motoren 167 HK. Den komplette motor og transmission kommer som komplet tilbehør fra Japan. Gearkassen har 4 skiftetrin og er med økonomilåsning (lock-up) af såvel top-gear som 3. og 2. trin. Til de engelske 2,0 liter motor anvendes den tyske ZF 4-trins automatgearkasse med 60% lock-up virkning i 3.trin og 100% mekanisk låsning af transmissionen i 4.trin.

Samtlige modeller har servostyring. I forbindelse med Honda motoren anvendes Honda's fornemme fartafhængige servo. Styretøjet får sine signaler fra gearkassen, mens man på 2,0 liter udgaverne anvender Austin Rover og TWR Cam Gears nye Positive Centre Feel (PCF) servostyring, der gradvis træder i kraft, når en vis styremodstand opnås.

I kabinen sidder man fast og godt i sæderne. I Rover 825i Sterling var sæderne elektrisk justerbare. Der var god plads til en langbenet fører foran, og også i bagsædet var der udmærket plads med rimelig hovedhøjde.

Hvor der ikke er læderindtræk til at give det forventede britiske præg, forsøger man sig med enkle striber af poleret nøddetræ.

I billigste version har man sparet lidt vel rigeligt på udstyrsdetaljerne.

Artiklen er oversat og bearbejdet fra flere kilder af Poul Badura.

Andre artikler om Rover 800-serien har været bragt i klubbladene: Nr. 100, 108, 116 og nr. 121.

Rover 800 model specifications :

Unlike many other manufacturers who used numerical model naming systems, Rover never settled on a permanent standard for the majority of their cars.

However, for the following designations are an approximate guide:

- 820 – 4-cylinder 8-valve carburetted models (Rover O8)
- 820e – 4-cylinder 16-valve single point injected models (Rover M16e)
- 820i – 4-cylinder 16-valve multi point injected models (Rover M16i) Came in naturally aspirated form and turbocharged (Turbocharged model fitted to later Vitesse)
- 825i – pre-1988 6-cylinder models (Honda C25A)
- 827i – post-1988 6-cylinder and US models (Honda C27A)
- Sterling – for most markets (except North America); luxury flagship model
- Vitesse – for most markets; sports flagship model
-

Following the 1992 R17 facelift, the convention was simplified to:

- 820i/Si/SLi/sterling – 4-cylinder 16-valve multi point injected models (Rover T16) Came in naturally aspirated form and turbocharged (Turbocharged model fitted to Vitesse)
- 825D/SD – 4-cylinder diesel models (VM Motori 425)
- 825i/Si/SLi/sterling – 6-cylinder models (Rover KV6)
- 827i/Si/SLi/sterling – 6-cylinder models (Honda C27a)
- Sterling – for most markets (except North America); luxury flagship model
- Vitesse – for most markets; sports flagship model