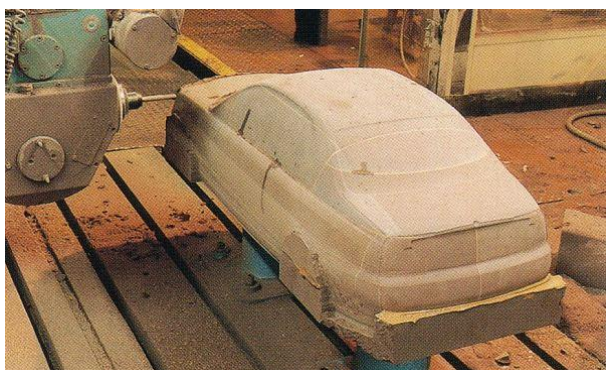


Rover 75 serien

I 1993 præsenterede Richard Woolley tre designforslag til afløsning af Rover 600, Rover 800 og Rover 800 Coupe. Kun afløseren for Rover 600 kom i produktion – som Rover 75.

Her ses en skalamodel i ler under bearbejdning på grundlag af CAD/CAM udvikling,



samt en model i fuld størrelse far 1994. Kun få detaljer blev ændret inden den gik i egentlig produktion.

Rover 75 var den første bil hos



Rover, der efter mange års smalhals skulle udvikles uden snærende økonomiske bånd.

BMW havde på dette tidspunkt overtaget Rover og samarbejdet med Honda var afsluttet.

Rover var langt fremme med udvikling af Rover 75, og alligevel forsøgte BMW's topledelse at

'sabotere' bilen allerede ved dens introduktion i 1998. Den blev øjensynligt opfattet som en alt for truende konkurrent til de traditionelle BMW'er.

Efter de stramme tider under British Aerospace' ejerskab af Rover var det et større kulturchok for alle niveauer hos Rover at man pludselig under BMW's ejerskab kunne arbejde uden den ustandselige budgetkontrol og besparelser alle vegne.

Ved BMW's overtagelse havde man meldt ud i pressen, at man havde fuld tillid til Rover's evne til at udvikle og fremstille attraktive biler uden større indblanding fra BMW's side. Udmeldingen blev mødt med skepsis, men løftet blev holdt og fra februar 1994 var BMW's indblanding udelukkende af økonomisk art.

Som nævnt lå der hele tre forslag til videreudvikling: En model kaldt "Flagship" skulle afløse Rover 800, en model kaldet "Eric" skulle afløse Rover 800 Coupe og den tredje "Core" skulle afløse Rover 600.

Det stor dog hurtigt klart at Rover ikke magtede at udvikle tre biler parallelt, og da BMW skulle betale licens til Honda for den fortsatte produktion af Rover 600 var det logisk at denne skulle udskiftes først. "Core" blev omdøbt til "Isis" og målet var at udvikle en bil der i

endnu højere grad signalerede Rover's gamle traditioner og dyder.

En anden del af logikken var at den ikke var den helt store forskel på størrelserne mellem Rover 600 og Rover 800; kun muligheden for en V6 motor talte for Rover 800. Men da Rover var tæt på færdiggørelse af egen KV6 motor var det også logisk at denne skulle følge med over i den kommende bil.

En helt ny platform

BMW's ledelse blev præsenteret for "Isis" og blev meget begejstrede. Det fremadrettede projekt kom til at hedde Projekt RD1.

Da Rover allerede var langt fremme i udviklingsforløbet var det naturligt at basere bilen på Richard Woolley's udkast, som næsten ikke blev ændret. Som han udtalte ved præsentationen: "Der eksisterede udelukkende ét design, kun én ler model og kun én glasfiberudgave.

Reaktionen fra alle i udviklingsafdelingen var en spontan jubel og applaus ved den første interne præsentation. Også BMW's og Rover topledelse var så imponerede at de ikke så nogen grund til yderligere 'keddelflikkeri'; designet var nærmest perfekt.

Var der enighed om det ydre design var enigheden om interiøret, specielt udformningen af instrumentbordet meget lille. Der var nærmest to 'skoler'; den traditionelle der ville føre Rover's traditioner tilbage fra P6 videre i opdateret form, og den anden der

ønskede ny moderne udformning og nye materialer. Kampen stod mellem 'hjerter' og 'hjerne'.

Det lykkedes dog at forene de to retninger med det mål at gøre interiøret venligt og komfortabelt. Man valgte at lade det traditionelle træ – højglans lakeret valnød finer - indgå som en integreret del af instrumentbordet og ikke som tidligere blot som dekoration.



Man vurderede at det skulle være standard i alle modeller; modellen kunne ikke bære en discountudgave af instrumentbordet blot for at spare lidt penge.

Sædearrangementet blev rost i høje toner for dets klasse, men den var måske for lidt plads ved bagsæderne, der umiskendeligt kunne føre sine aner tilbage til Rover's P6 med separate 'lænestole'.



Af mere eller mindre uransagelige grunde skifte projektet kodenavn til R40 – et skift man efter sigende ikke skal lægge for meget i.

Rover's ambition

Rover's ambition var at fremstille verden bedst kørende forhjulstrækker, ikke at der havde været noget galt med Rover 600, men ambitionerne var nu endnu højere. Bl.a. handlede det om karosseriet stivhed, der direkte påvirker bilens køreegenskaber, en disciplin BMW havde været førende med i mange år.

Rover havde i BMC tiden udviklet et meget stift karosseri i projektet ADO17, men konstruktionen var med tiden blev noget udvandet på grund af de evindelige besparelser. For Rover 75 førte det frem til en gennemgående kardantunnel og kraftige tværstivere under motorhjælmen.

Mange troede at Rover havde overtaget konstruktionen fra BMW, men det ville have været meget omkostningskrævende at ændre BMW's bunddesign fra baghjulsdrift til Rover's forhjulsdrift, så rygtet er altså kun et rygte!

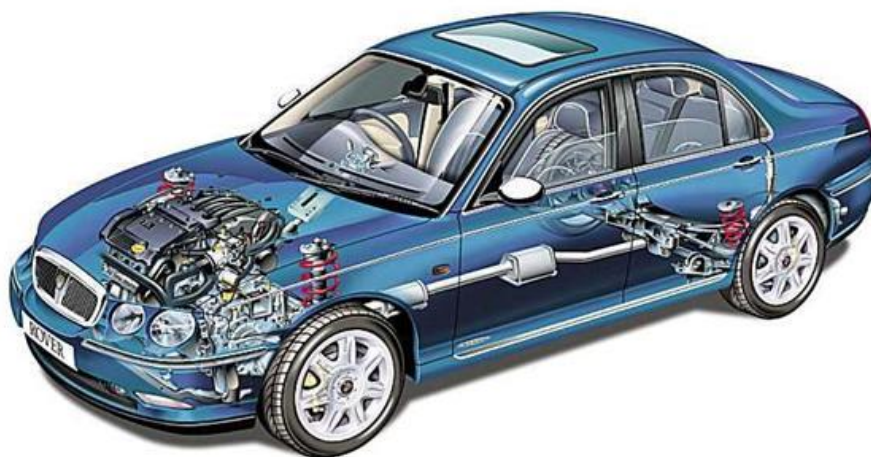
Til gengæld kunne Rover's konstruktion rimelig enkelt ændres fra forhjulstræk til baghjulstræk,

bortset fra at der manglede lidt plads til et differentiale.

Rygtet var ikke opstået af ingenting; naturligvis havde man undersøgt mulighederne for at anvende fælles konstruktioner, f.eks. fra BMW's 5-serie der på dette tidspunkt var på vej ud.

Hvor samarbejdet med Honda tidligere havde dikteret wishbone forhjulsaffjedring var den nye religion McPherson.

Der var en større diskussion om baghjulsaffjedringen, og BMW blandede sig mere og mere i udviklingen, men forsinkelser til følge. Rover undersøgte et antal forskellige baghjulskonstruktioner frem til BMW diktere deres Z-aksel arrangement, der første gang blev



anvendt i BMW Z1 og senere i deres 3-serie modeller.

BMW blander sig

BMW havde nogle meget klare meninger om hvordan Rover 75 skulle køre. Da BMW havde opbygget sit renommé på at fremstille *"the ultimate driving*

machine” med særdeles præcise køreegenskaber, sportslige egenskaber og potente motorer, blev man nervøs for at sætte sit image overgå til det engelske mærke.

BMW skulle sikre at Rover beholdt sit eget stærke ’brand’ uden direkte at konkurrere med de tyske modeller, så BMW’s ledelse udtænkte en ny retning for Rover:

Rover skulle være ’de ældre gentlemens foretrukne bil’, hvilket betød at Rover skulle fremstille luksusbiler med den unikke engelske stil – selv om ingen rigtigt kunne definere hvad den indeholdt.

Rover skulle have et lidt varmere interiør der skulle forkæle brugerne, og en blødere affjedring – i modsætning til BMW’s mere sportslige modeller.

Med den nye strategi fulgte nye salgskampagner og slogans: ”Relax – it’s a Rover”

Ikke altid enige

Parterne var (naturligvis) ikke helt enige om hvordan en Rover skulle se ud og køre, men da den der har pengene har magten kunne BMW trumfe – også mere eller mindre ’lige gyldige’ - småting igennem.

F.eks. forsinkede en BMW ændring af Rover 75 soltaget projektet med flere måneder plus at det kostede mere end £1 million yderligere. Ikke mindst det sidste gjorde ondt på Roverfolkene, der i mange år havde arbejdet under meget stram omkostningskontrol.

BMW’s fokusering på meget små detaljer, som de mente kunne påvirke kvaliteten, gik Rover folkene på nerverne og skabte en hel del mistillid mellem parterne.

At annonceringen af R40/Rover75 var planlagt til at skulle ske på Geneve Motor Show i foråret 1999 holdt ikke BMW’s ændringsforslag tilbage, og med meget kort varsel pressede BMW så introduktionen frem til at skulle ske på British Motor Show i Birmingham i efteråret 1998. BMW ville vise bilen til ’hele verden’ men det fik en lidt negativ effekt, da man ikke var klar til at levere bilen før måneder senere, og pressen spredte snart rygter om kvalitetsproblemer.

Nogen mener, at det ikke var en reel forsinkelse, men en slags præstationsangst som man også havde haft i forbindelse med introduktionen af MINI i 1997.

Rover fik ellers megen ros på Birmingham udstillingen, hvor Rover 75 blev præsenteret side om side med Jaguar’s nye S-type. Hvor Jaguar blev mødt med skuffelse for den nye stil, blev Rover’s design fremhævet til skyerne.

Introduktionen af Rover 75 med 1,8 liter / 120 hk K-motoren lovede godt, men markedet fokuserede naturligt også på den kraftigere KV6 motor i både 2,0 liter/ 150 hk og 2,5 liter / 177 hk versioner, hvor sidstnævnte var fuldt klar i store serier, i modsætning til de næsten håndbyggede motorer til Rover 800.

Tysk 'sabotage'

Men så gik der politik i introduktionen. Det annoncerede pressemøde blev udsat og da det endelig blev afholdt fremkom der nærmest chokerende udtalelser fra Rover's tyske bestyrelsesformand Bernd Pischetsrieder.

I stedet for at sætte fokus på bilen, fremhævede han at Rover var i dyb krise og at drastiske midler skulle tages i brug for at sikre produktionen i Longbridge. Der skulle hurtige ændringer til for at sikre Rover på den lange bane, og man forhandlede med den britiske regering om problemerne netop nu.

Det var stærke ord, som nærmest underminerede de mange Rover medarbejderes store og hårde indsats med konstruktion og fremstilling af bilen.

Pressen reagerede med forbløffelse og de potentielle kunder følte sig en smule usikre.

Internt hos Rover udbrød nærmest panik, og mange mente at man kun var få dage fra en lukning, og mange søgte omgående væk fra Rover.

BMW's noget bizarre pressekonference har måske været den mest malplacerede og kostbare annoncering nogensinde. At bruge en annoncering af et helt nyt produkt til at rejse tvivl om netop den fabrik der skulle producere den var aldrig sekt tidligere, og viste måske den største fejlbedømmelse en ledelse nogensinde har gjort.

De kommende dage havde både aviser og forskellige magasiner overskrifter i stil med: "Rover i krise" frem for flotte overskrifter i stil med: "Rover's nye fantastiske luksusbil er annonceret".

Med sin udtalelse ødelagde Bernd Pischetsrieder mere for Rover end han i sit værste mareridt ville kunne forestille sig.

Men da pressen endelig fik adgang til at køre i Rover 75'eren fik den ros på næsten alle områder, ikke mindst for sin bløde, lydløse og omgængelige køreegenskaber.

Markedet vidste dog ikke helt hvad de skulle synes om designet; nogen var meget glade for retro-designet – andre var ikke. Der var også spørgsmålet om størrelse; Rover 75 var for lille til at konkurrere med BMW's 5-serie og for stor til at kunne sidestilles med BMW's 3-serie, så i virkeligheden landede den lige præcis der hvor BMW gerne ville have den, og så skal man ikke glemme at Rover 75 jo skulle afløse to modeller: Rover 600 og Rover 800.

Rover 75 var lige sat en tand for meget op til komfort frem for køreegenskaber gjorde også at markedet følte at den primært var til ældre købere. Yngre købere vil gerne have noget med lidt mere 'sport'. For den første gruppe vil Rover 75 fremstå som verdens bedst kørende forhjulstrækker.

Desværre blev Rover som helhed ramt af dårlige valutakurser; det

engelske pund stod stærkt og Rover's slag på de oversøiske markeder dykkede kraftigt. Den altid nævenyttige presse viste hurtigt billeder af store Rover lagre på opmarchpladser rundt i landet, hvilket heller ikke ligefrem styrkede tilliden til Rover.

Man forsøgte trods problemerne at holde fanen højt og annoncerede en Rover 75 Sportsmodel (prototype)



der skulle signalere Rover's intention om at producere en mere fører-orienteret model. Men tiden var ved at løbe ud for Rover og BMW havde tabt tålmodigheden og ville have noget tilbage på deres investering.

BMW ud – Phoenix ind

I maj 2000 var det slut; BMW solgte Rover til Phoenix med den aftale at produktionen af Rover 75 skulle fortsætte, men produktionslinjerne flyttes fra Cowley til Longbridge.

Man fik 48 timer til at afgøre at det var muligt, og allerede indenfor en uge blev de første karosserier leveret til Longbridge.

Tidligt i oktober 2000, og indenfor den deadline BMW havde sat, var hele Rover 75 produktionen sat op i Longbridge, og kvaliteten var far starten ikke ringere end tidligere, og blev faktisk endnu bedre over tid. Den høje kvalitet kunne bl.a. føres tilbage til samarbejdet med Honda, som plejede begrebet "*design for production*" og til BMW's produktionsmetoder, som var blevet indført i de seneste stadier af R40 design projektet.

Den første Phoenix beslutning om nye modeller blev et OK til produktion af Rover 75 Tourer – stationcar versionen, som Rover havde fuldt udviklet parallelt med saloon modellen, men som BMW endnu ikke havde givet grønt lys for. Der var naturligvis ingen grund til at Phoenix skulle forhindre modellen i at komme på markedet.

Allerede indenfor nogle få uger blev Rover 75 Tourer præsenteret for pressen, længe før den kunne leveres, hvilket skulle vise sig at



blive et slags varemærke for den nye virksomhed.



Det blev også besluttet at skabe mere sportsorienterede modeller, og MG versionerne blev en realitet. Rover 75 blev MG ZT modeller.

Rover 25 og Rover 45 blev også strammet op fik MG mærker 25/ZR og 45/ZS.

I 2001 gik også rygterne om både Rover og MG modeller med Ford 4,8 liter V8 motorer og med baghjulstræk. Rover's 'kardan-tunnel' kunne nu anvendes som – kardantunnel.



Modellerne, som skulle konkurrere med BMW's tilsvarende modeller, blev endeligt annonceret i september 2003 med en 260 bhp V8 motor. Rover er tilbage hvor

P5B, P6B og SD1 med V8 motorer slap.



I 2004 får Rover 75 et facelift med en del ændringer omkring fronten (lygter, kofanger mv.) som ikke giver udelt begejstring; nogen mener at det 'britiske' er gået tabt.

V8 modellernes køler ser markant anderledes ud og minder i overvejende grad om Audi's.

Man havde allerede i BMW tiden leget lidt med design af en coupe model som i første omgang skulle have været markedsført under Riley mærket, men den blev aldrig sat op i fuld størrelse.



Den kunne have været produceret med et glasfiberkarosseri men endte alene som en demonstration af hvad Rover's designere kunne præstere.

Rover 75 leveres nu med både 4, 6 og 8 cylindrede motorer og i flere

udstørsvarianter. Men selv om der stod stor respekt om Rover i pressen og hos køberne voksede lagrene af usolgte biler.

Som tidligere måtte Rover folkene kæmpe for omkostningsreduktioner, og flere og flere mindre betydende ting blev skiftet ud med billigere effekter, f.eks. blev træværket udskiftet med plastik, oprindelige spejle med spejle fra 25- og 45-serierne osv. Den nok mest overraskende besparelse var fjernelse af anti-roll-bar på 1,8 og CDT modellerne. Ikke at man mærkede noget særligt til ændringerne, men langsomt blev kvaliteten alligevel udhulet.

I foråret 2002 blev Rover 75 annonceret i en forlænget udgave mærket som Vanden Plas – det luksusmærke der bl.a. tidligere havde været anvendt på Rover SD1 m.fl. Af uransagelige grunde blev bilen efter kort tid omdøbt til Rover LWB (Long Wheel Base) og i 2004 atter omdøbt – denne gang til Rover 75 Limousine.



Som forventet skulle der et facelift til og i 2004 blev den så annonceret i et forsøg på at få bilen til at fremstå lidt mere moderne og på

linje med Rover 25/45. Datoen for annonceringen var fastlagt og forventningerne hos publikum var store, men så 3 dage før den officielle annoncering ændrede marketingafdelingen deres annonceringer i de største dagblade som Evening Standard og Daily Mirror til sort/hvid billeder. Hvilken fornem præsentation!



Faceliftet skulle kun trække tiden frem til en større teknisk revision af bilen, planlagt til 2006. Denne skulle bl.a. have forøget sin akselafstand med 103 mm, interiøret skulle have været revideret og instrumentbordet lignet det fra præsentationen af Rover 75 Coupe'en. Planerne endte med at blive grundlaget for Roewe 750.

Der forelå også allerede forslag fra designeren Lee Mitchell til hvordan Rover 75 kunne udvikle sig hen mod 2010, men ...



Lee Mitchell havde også designforslag til hvordan en kommende Rover 3500 kunne genskabe Rover DNA fra Rover P5 (saloon DNA'et) og det sprotslige fra Rover P6 – det hel iblandet lidt Chrysler 300C.

I april 2005 var det så helt slut. Phoenix kastede håndklædet i ringen: Rover blev til Over.



Rover 75 har siden fået et nyt liv hos nye ejere – SAIC i Kina – under navnet Roewe 750, ligesom andre Rover og MG modeller er endt her. Nu venter vi på deres tilbagekomst i Europa.

Rover 75 specifikationer (danske) fra 2003 (mål, vægt, kraft, farver – og meget mere) kan ses på følgende web-adresser:

www.rover.dk/pdf/rover%20prisliste%202003.pdf

www.rover.dk/pdf/roverspecifikationer2003.pdf

Rover 75 CDTi Connoisseur aut.

Rover 75 med commonrail-diesel er en afslappet motorvejscruiser.



Rovers 75-modellen er det mest synlige resultat af BMW-ægteskabet. Næsten overalt er den degraderet til at være en outsider, og det er faktisk synd for en vellykket bil.

Noget under af køredynamik er den ikke, men den er en meget afslappet rejsevogn med et højt komfortniveau, og samtidig har BMW sat et meget positivt aftryk på kvaliteten –

Rover 75 har vist sig at være solid og driftssikker uden de mindste spor af engelsk syge.

Den danske importør fravalgte oprindeligt dieselvversionerne af Rover 75, men CDTi-udgaven med 131 hk burde have fået Rover Danmark på andre tanker.

I hvert fald passer det solide moment i den BMW-producerede commonrail-diesel godt til Rover 75's tilbagelænedede karakter, og sagen bliver ikke ringere af, at der

nu er 300 Nm at rutte med mod 260 Nm i den hidtidige 116 hk-udgave.

De ekstra 15 hk og 40 Nm har ikke gjort CDTi'en til en racer, for Rover 75 er stadig en ganske tung bil. Men det gør ikke så meget, for alle aggressioner forlader dig, når du tager plads bag rattet i en 75, især i den topudstyrede Connoisseur-version med læder og træ ad libitum.



I stedet nyder du det ekstremt lave lydniveau, for i det behagelige, velisolerede herreværelse-miljø sanser du næppe, at der er diesel i tanken – medmindre du virkelig pisker motoren, og det har du ikke lyst til, for det er slet ikke bilens stil.

Mere afstressende bil til de lange ture skal du lede længe efter, og sagen bliver ikke ringere, hvis din 75 CDTi som vores testbil er forsynet med BMW's fine, femtrins automatgear.

Desværre skal vi ikke forvente at se mange Rover 75 CDTi herhjemme – og det er faktisk synd.

Tekniske data:

R4, 1.950 cm³, 16V turbodiesel
Ydelse: 131 hk ved 3.500 o/min. 300 Nm ved 1.900 o/min. 0-96 km/t.: 11,0 sek. Topfart: 190 km/t. EU-miks: 14,5 km/l.

Mål (L/B/H): 475/178/143 cm.
Bagagekapacitet: 432 liter. Vægt: ca. 1.450 kg

Fin dieselmaskine i en meget komfortabel, men overset bil.



Artiklen er følsomt redigeret af Poul Badura på baggrund af en artikel af Peter Clausen i "Bilmagasinet" 0503. Billederne er hentet fra en spansk hjemmeside. Denne udgave blev også bragt i Rover klubbladet nr. 103.