
ROVER OWNERS CLUB

DANMARK



1904 - Rover bilen 100 år - 2004

JUBILÆUMSINDLÆG



rove¹ (ˈrəʊv) *vb.* 1. to wander about (a place) with no fixed direction; roam. 2. (*intr.*) (of the eyes) to look around; wander. ~*n.* 3. the act of roving. [C15 *roven* (in archery) to shoot at a target chosen at random (C16: to wander, stray), < ON]

rove² (ˈrəʊv) *vb.* 1. (*tr.*) to pull out and twist (fibres of wool, cotton, etc.) lightly, as before spinning. ~*n.* 2. wool, cotton, etc., thus prepared. [C18: < ?]

rove³ (ˈrəʊv) *vb.* a past tense and past participle of **reeve²**.

rover¹ (ˈrəʊvə) *n.* 1. a person who roves. 2. *Archery.* a mark selected at random for use as a target. 3. *Australian Rules football.* a player without a fixed position who, with the ruckmen, forms the ruck. [C15: < ROVE¹]

rover² (ˈrəʊvə) *n.* a pirate or pirate ship. [C14: prob. < MDu. or MLow G, < *roven* to rob]

Rover or Rover Scout (ˈrəʊvə) *n.* *Brit.* the former name for **Venture Scout**.

roving commission *n.* authority or power given in a general area, without precisely defined terms of reference.

ROVER BILEN 100 ÅR – men det startede tidligere ...

Som det vil være de fleste Rover ejere bekendt har Rover mærket allerede passeret de 100 år fra starten i 1877, hvor de oprindelige initiativtagere John Kemp Starley og William Sutton fabrikerede cykler.

Rover's bil produktion begyndte i 1904, så derfor har Rover bilen 100 år's jubilæum i år, hvilket naturligvis ikke skal gå upåagtet hen i Rover kredse.



ROVER CYCLE, EST. 1880

Her ser vi en af de tidlige cykler, som her i Danmark blev benævnt "Væltepeter", da den ikke just var stabil.

Ikke alene var det svært at komme op på cyklen, det var også vanskeligt både at styre og træde pedalerne samtidig, da pedalerne er placeret på selve forhjulsaksen.

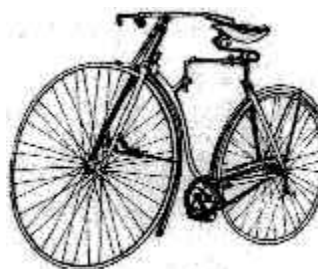
Rover's "Safety Bicycle" fra 1885 er den egentlige ur-cykel – forfaderen til nutidens forskellige cykler med lige store hjul, centralt pedalarrangement og kædetræk til baghjulet. Balancen er bedre, og det er nu muligt både at køre og dreje forhjulet uden at ben og hjul er i vejen for hinanden.



ROVER TRICYCLE 1884

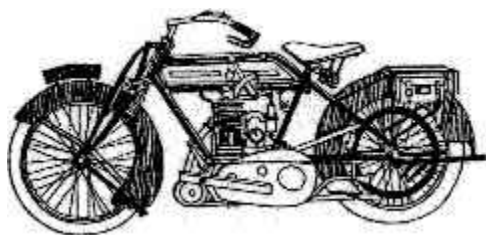


ROVER SAFETY BICYCLE 1885



ROVER SAFETY BICYCLE 1885

ROVER BILEN 100 ÅR – Den første bil kom i 1904 ...



IMPERIAL ROVER MOTOR CYCLE 1902

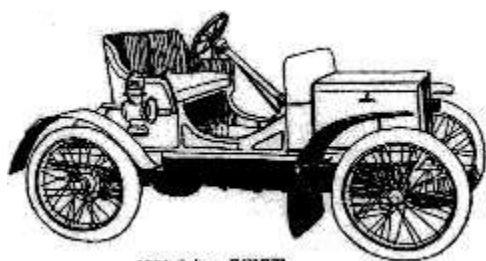
Rover producerede motorcykler fra 1902/1903, hvor man lagde ud med en 2 ¼ Hk model, som blev fulgt op af flere andre modeller. Rover's motorcykler var en meget stor succes, og de vandt flere motorløb. Overraskelsen var derfor stor, da man indstillede produktionen i 1923.

I 1904 så den første rigtige Rover bil lyset og allerede året efter var Rover på banen med sin 8 Hk model, som på billedet til højre ses i en brandbilsudgave.

8 Hk modellen blev hurtigt fulgt op med en 6 Hk og en 12 Hk udgave.



Rover 8 HP – 1905. Ejes af Hans Sørensen



1904 8 H.P. ROVER

Rover's succes med biler skabte behov for tilførsel af kapital, der i 1906 førte til en omdannelse af firmaet til selskabet "The Rover Company Limited", som koncentrerede sig om teknisk udvikling og design.

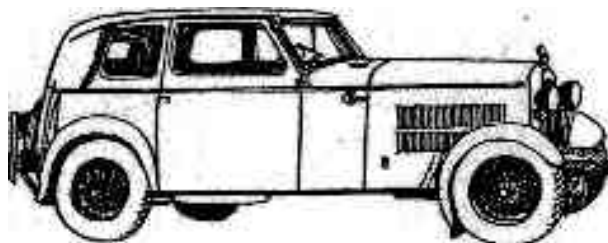
Anstrengelserne førte til nye succeser, bl.a. til at man med en Rover 20 HK Tourer model vandt overlegent i løbet "International Tourist Trophy Race" på Isle of Man.

I 1912 tilbød Rover fabrikken et større udbud af transportmidler – cykler, motorcykler og biler – end nogen anden fabrik gjorde på det tidspunkt.



1907 20 h.p. ROVER

ROVER BILEN 100 ÅR – mærket med mange triumfer ...



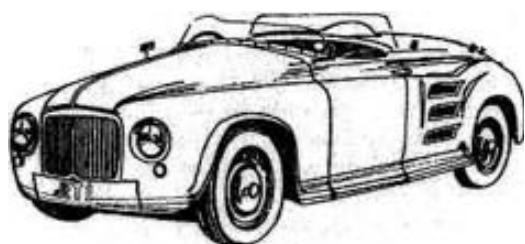
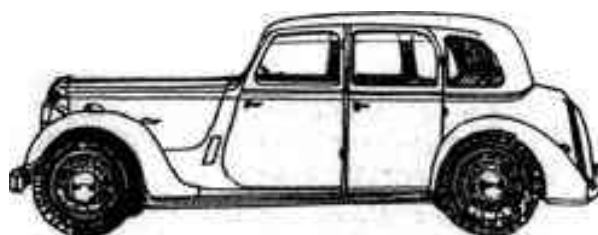
Op gennem tyverne og trediverne deltog bilfabrikker ofte i forskellige motorløb og andre konkurrencer. Rover fejrede en af sine store triumfer ved i 1930 i Frankrig at konkurrere med et express tog over en strækning på 750 miles fra St. Raphael til Calais.

Alle 3 deltagende Rover'e model Light Six ankom 20 minutter før toget efter at have kørt i lidt over 20 timer med en gennemsnitshastighed på 38 mph. Imponerende !

Op gennem 30'erne måtte Rover reducere udbuddet, og satsede i stedet på kvalitet; højst muligt komfort, mange raffinementer og høj ydelse.

Som bekendt kom 2. Verdenskrig og Rover producerede bl.a. flymotorer, og mange andre flydele, motorer til tanks og andet militært isenkram.

Mere end 21.000 mennesker arbejdede for Rover i denne periode.



Der har været mange store stunder i Rover bilens liv, hvor bilens tekniske løsninger har været på forkant – eller langt forude – for den almindelige udvikling.

Som en del af krigens udviklingsprojekter blev Rover bl.a. bedt om at deltage i udviklingen af en jet turbinemotor, som senere blev afprøvet i biler, men pga. for mange problemer blev projektet opgivet.

ROVER BILEN 100 ÅR – hurtig udvikling efter krigen ...



ROVER 10 SALOON - 1938

P3 modellen var ikke tiltænkt noget længere liv; Rover tilstræbte hurtigt at komme med noget mere moderne og tidssvarende.

Det skete allerede i 1949, hvor Rover's P4 blev præsenteret i moderne 2-farve udgaver.

Efter 2. Verdenskrig fortsatte Rover, som mange andre bilfabrikker, med at producere før-krigs modeller indtil nye modeller kunne være klar.

I 1948/49 kunne Rover præsentere sin P3 model i et forholdsvis nyt design - en model 60 med 4 cyl motor og en model 75 med 6 cyl motor.



ROVER P3 FRA 1949



ROVER P4 MODEL 100

P4 serien blev produceret frem til 27. maj 1964 og omfattede modellerne : 60 – 80 – 90 – 100 – 105 - 110, som refererer til motorenes Hk.

Også en kyklop blev det til med den særegne lygte i midten. Modellen vandt aldrig nogen større interesse



BEMALING I NYE FRISKE FARVER



ROVER P4 KYKLOP

ROVER BILEN 100 ÅR – P5 modellen og første V8 motor



ROVER P5 COUPE FRA 1958

Den elegante Rover P5 blev introduceret på Earls Court Motor Show i 1958 i både sedan og coupe version.

Disse versioner var bestykket med 6 cylindrede 3 liter motorer, og med det klassiske engelske interiør som lædersæder, træværk og højluvede gulvtæpper.

Rover P5 var en meget velkørende bil af limousine typen, og blev hurtigt eftertragtet af den mere velhavende del af befolkningen – hjemme i England og andre steder i verden.

Læger, dyrlæger, direktører, ministre m.fl. og sågar det engelske kongehus kørte (naturligvis) Rover.

Begge modeller var 4-dørs og det gav coupe'en et helt særligt look.



ROVER P5 COUPE
– SMUK FRA ALLE VINKLER



ROVER P5B 3500 V8 - 1968

3 liter modellen blev udskiftet i 1967 med 3 ½ litermodellen med en V8 aluminiums motor, som Rover nærmest ved en tilfældighed havde 'støvet' op hos Buick, som ikke lige vidste hvad de selv skulle bruge den til.

Motoren var væsentlig lettere end Rovers' 3 liter støbejernsmotor, hvilket med op mod 150 Hk tilførte bilen den saft og kraft som linierne lagde op til – og med den rigtige V8 buldren. Modellen kom til at hedde P5B.

ROVER BILEN 100 ÅR – P6 fulgte i mange versioner ...

I oktober 1963 blev Rover P6 introduceret i en 2000 SC udgave, som omgående blev udråbt til "Car of the Year".

Meget hurtigt blev den også udråbt til at være en af verdens mest sikre biler, i kraft af sin særlige opbygning med blød for- og bagende og med passagerne placeret i en stiv kasse.



ROVER P6 2200 TC - 1968

P6 blev i de følgende år produceret i mange udgaver, og løbende opdateret med smådetaljer - nærmest serie for serie.

P6 blev produceret sideløbende med P5B modellerne, som udgik i 1965.



ROVER P6 – TOPLØS – 1972



P6 MED DET KARAKTERISTISKE
RESERVEHJUL

En rigtig familiebil med plads og motorkraft – og ikke mindst med elegante linier – og et typisk kendetegn : Reservehjulet på bagklappen.

Et andet af P6'erenes særkender er en lille lodret plastikdime øverst på forlygterne, som gør det muligt for føreren dels at konstatere at der er lys i lygterne og dels at kunne se sin bils forreste 'hjørner'.

I 1966 kom Automatic-udgaven med 2200 TC (Twin Cam) motoren og i 1968 kom P6 3500 med Rover's V8 aluminiumsmotor – også lettere end støbejerns to'eren.

Rover's V8 motor er derefter gået over i historien og ligger i utallige andre bilmærker, f.eks. Morgan m.fl.



P6S AMERIKANERMODELLEN m/
AIRCONDITION, EL-RUDER MM.

ROVER BILEN 100 ÅR – SD1 en værdig arvtager ...

Udviklingen blev stærkt forsinket pga. interne magtkampe i koncernen, men blev modtaget af såvel pressen som folket med stor begejstring.

Efter megen turbulens omkring bilens udvikling som Rover eller Triumph blev den endelig præsenteret i Juli 1976 som Rover SD1.

Havde Rover SD1 været præsenteret f.eks. allerede i 1974 ville den nok havde fået en endnu større succes.

SD står for Specialist Division – en fælles udviklingsafdeling mellem Jaguar, Triumph og Rover fra tiden, hvor de var i samme 'stald'.



ROVER SD1 - 1978

Rover SD1 blev udnævnt til "Car of the Year" i 1977.

SD1 skulle afløse både Rover P6 og Triumph 2500 og konkurrere med biler som BMW2500, Jaguar XJ 4,2, Mercedes 280SE og Peugeot 604. Prismæssigt ligger SD1 3500 næstbilligst efter Peugeot 604 – i England.



Rover SD1 3500 V8 model blev annonceret først, og så 6'erne - alle med samme 5 dørs karosseri.

Serien kom til at omfatte SD1 (2000, 2300, 2300S 2400TD, 2600, 2600S, 2600 Vandenplas, 3500, 3500 S, 3500 Vandenplas, 3500 EFi og 3500 Vitesse).



ROVER VAN DEN PLAS EFI - 1986

ROVER BILEN 100 ÅR – Rover til særlige formål ...

De komfortable motorkraftige Rover P6'er med 3500 V8 motorer blev også en del af det britiske politi's motorpark - udstyret efter alle politikunstens regler med blink, lygter, staffage osv.

Dengang var der noget ved at være politibetjent !



... og som tidligere var der stor interesse for at køre motorløb med Rover biler, både med P6 2000 TC modellerne og senere med V8'ene.

Dette eksempel må siges at høre til de mere vellykkede – sådan designmæssigt.

Rover SD1 blev med sine kraftige motorer et lige så yndet objekt for racer entusiaster, som de tidligere velkørende modeller.

Et 'let offer' for enhver form for tuning.



Kan man nå højere i sin berømmelse end at blive benyttet som opmærksomhedsfanger i annoncer for andre produkter ?

Her ses en politiudgave af Rover SD1'eren i en reklame for dæk fra firmaet UniRoyal.

ROVER BILEN 100 ÅR – LandRover til terrænkørsel ...



Efter krigen savnede Rover en bil af verdensinteresse, og fik med forbillede i amerikanske Jeep, ideen til LandRover – primært til landbrugsformål.

Men som bekendt gik det anderledes. Siden introduktionen i 1948 er der produceret 800.000 LandRover'e, som er solgt i mere end 180 lande.

LandRover har et omfattende ry for at producere terrængående biler af høj kvalitet, og som konkurrenterne har svært ved at leve op til.

Fra den rå originale 105'er til luksus RangeRover – mange med Rover's berømte V8 motor.

Hvorfor kan de mennesker ikke bare køre på normale veje ?



I forbindelse med BMW's overtagelse af Rover blev LandRover udskilt som selvstændig enhed, som fortsætter med stor succes. Pt med modellerne Defender, Discovery, Freelander og RangeRover. Netop fremvist på udstilling i Frankfurt ses prototypen Range Stormer



ROVER BILEN 100 ÅR – Ikke alle blev til noget ...



ROVER P6 CONVERTIBLE - PROTOTYPE

Et spændende forslag til en åben udgave – en Rover P6 Cabriolet – en udgave der ligesom bl.a. Estate modellen ikke blev til noget.

... men køn er den da !

Omkring 1965-66 arbejdede Rover på en sportsvogn med centermotor – nemlig V8'eren. Modelbetegnelsen BS står for "Buick Sport". Modellen blev aldrig til noget. Koncernens økonomi var anstrengt, og mange andre udviklingsprojekter var i gang.



ROVER P6BS PROTOTYPE -



ROVER P8 PROTOTYPE – 1966-71

P7 betegnelsen blev aldrig til en rigtig bil, men kørte som prøvebænk for nye motorer og anden teknik. Derfor videre til P8, som skulle være en større bil end P6'eren, og samtidig erstatte denne og P5B'eren. Der blev givet OK for udvikling og produktion i '67.

Presseværktøjerne var klar i 1969, men pga. andre forsinkelser kom prototypen først ud at køre i 1970. Manden bag P8 blev pludselig flyttet til Triumph's udviklingsafdeling, udviklingen af Range Rover kom også i

vejen, og i sammenlægningen mellem Leyland og BMH til BLMC blev der pludselig intern konkurrence mellem mærkerne. Jaguar blev truet af den nye Rover P8, og i foråret 1971 faldt øksen. Bestyrelsen havde talt !



Selvom ideen måske synes oplagt kom Rover SD1 Estate aldrig i produktion, men kørte efter sigende rundt i London i 1978-79 som fabriksprototype.

ROVER SD1 ESTATE – 1978

Hertil kom så et par 'hjemmelavede' !

ROVER BILEN 100 ÅR – Rover blev til 'Ris koger' ...

Året er 1984. Der tales om 'diskriminerende raceblanding' i motorpressen !

Man tager en Honda Civic, som ikke sælges på det europæiske marked, og overlader det til Austin Rover, som fabrikken nu hedder, at forsyne den med "engelske dyder", lidt træværk – og forhjulstræk !



Austin Rover 213 S er en realitet til ca. 135.000 danske 1984-kroner med 70 Hk .



ROVER 800-SERIEN SKAL BL.A KONKURRERE MED JAGUAR

11. Juli 1986 var en stor dag for engelsk bilindustri med introduktion af Rover 800-serien, hvor Rover 820 og 825 er udstyret med Rover's egen M16 motor – 4 cyl. 2,0 liter og henhv. 120 og 150 Hk.

Alternativet er en Honda motor på 2,5 liter med 6 cyl. og 155 Hk.



ROVER 800 FASTBACK - 1988

Rover 800-serien, baseret på Honda Legend, udvikles i meget smukke Rover Coupe og Fastback udgaver med sportsmodellen 827 Vitesse og luksusudgaven 827 Sterling.

Samarbejdet udvides omkring Honda Concerto, der bliver til Rover 400-serien.

Rover 200-serien udvikles fortsat i mere almindelige sedan-modeller.

Plus den elegante, spændende og lynhurtige Rover 220 Turbo Coupe med 2,0 liter motor og 200 vilde Hk. Den får tilnavnet "Tomcat" – som betyder puma på amerikansk.



ROVER 220 TURBO COUPE - 1993

ROVER BILEN 100 ÅR – 'Risen' koger fortsat ...



ROVER 414 Si 16v – 1991

Rover 400-serien, afløseren for Austin Montego, udkom i både en 414- (Rover 90 Hk) og en 416- (111 Hk Honda) udgave, hvor tallene angiver motorkubikken.

Navnet Austin er slidt grundigt op og fabrikken fortsætter alene under Rover navnet.

Vi må ikke glemme Mini'en, som er blev solgt sideløbende med Rover / Honda modellerne – og med den kun lidt større Austin Metro / Rover 100.

Kært barn har mange navne :

- Morris Mascot,
- Austin Partner,



... eller Rover Mini ?

Priserne i 1992 :

Rover 114 GS, 75 Hk : 155.000,-
Rover 214 S, 75 Hk : 155.000,-
Rover 220 GTi, 140 Hk : 290.000,-
Rover 414 Si, 90 HK : 180.000,-
Rover 416 GTi, 122 Hk : 280.000,-

Priserne i 1992 :

Rover 820 Si, 133 Hk : 400.000
Rover 820 Turbo, 182 Hk : 500.000
Rover 827 Sterling, 169 Hk : 547.000
Rover 827 Vitesse, 169 Hk : 572.000



EN FACELIFTET ROVER 827 COUPE -
1993

Rover 800-serien (Sedan, Coupe og Fastback) bliver faceliftet med lidt rundere og mere moderne former.

Samtidig genindfører man den klassiske Rover-grill, som kendes fra de hedengangne P5 modeller, og det giver Rover et mere distingveret og kraftfuldt udtryk.

ROVER BILEN 100 ÅR – Rover, MG eller hvad ...

På dette tidspunkt – i 1995 – synger den mindste i familien på sidste vers med sin efterhånden gammeldags konstruktion.

I England hedder den Austin Metro – i Danmark hedder den Rover 111 eller Rover 114 – for at følge modelnummer logikken.



AUSTIN METRO / ROVER 111



ROVER 600-SERIEN

Rover manglede en model mellem 400- og 800-serien, så det var naturligt at videreudvikle Honda's nye Accord til Rover 600-serien med motorer fra 115 Hk op til 200 HK turbo motoren. En Rover 600i kostede i 1995 250.000 gode danske kroner.



ROVER MGF 1,8i VVC - 1996

Det hæderkronede navn MG (Morris Garage) er på banen igen under Rover navnet med MGF modellen - bestykket med Rover's 1,8 K-motor på 145 Hk, som giver sportsvognen en tophastighed på 209 km/t.

Undervognen tager udgangspunkt i Rover 100-seriens hydrogas affjedring og motoren er centerplaceret.

MGF'ens storebror, der blev introduceret i 1992 på MGB's 30-års fødselsdag er Rover's eneste V8 motoriserede bil nu om dage. 190 Hk giver Rover MG RV8 en tophastighed på 217 km/t – og vind i håret !



ROVER BILEN 100 ÅR – På vej mod årtusindskiftet ...

Rover er nu overtaget af BMW, og Honda er ude af samarbejdet.

De nye tider fører til at Rover i 1997 kommer med en helt ny 200-serie, baseret på helt egen udvikling uden Honda teknologi.

Rover 200 fås i både 3-dørs og 5-dørs hatchback modeller med 103, 111 eller 145 HK motorer.



En sportsversion Rover 200Vi får VVC motoren fra MGF og bliver dermed en af de hurtigste GTi'er på markedet.



ROVER 400-SERIEN

Rover 400-serien bliver opdateret med nye liner, ligesom den nu fås både i 4-dørs sedan og en 5-dørs hatchback udgave, som deler 2,0 liter motorer med både 600- og 800-serien.

Rover 400 Estate (stationcar) fortsætter i det gamle karosseri.

Rover 600-serien består i 1997 af :

618i , 1,8 l / 115 Hk : 260.000,-

620 Si, 2,0 l / 131 Hk : 290.000,-

620 ti, 2,0 l / 200 Hk : 345.000,-

som senere suppleres med

623 Si Aut., 2,3 l / 158 Hk, 393.000,-

Og fortsat kun i een karosseriudgave – sedan modellen.



ROVER 600-SERIEN

ROVER BILEN 100 ÅR – Rover går i sit 2. århundrede ...

Med Rover's annoncering af 75 modellen under BMW's ejerskab er man tilbage i den store luksusklasse, hvor konkurrenterne kan være de mindre Jaguar'er, Mercedes'er, Audi'er – og BMW'er !

Rover 75 leveres i 2 karosserier :
Sedan og Tourer med flere kombinationer af motorstørrelser og udstyrsniveauer.



ROVER 75 SEDAN



ROVER 75 TOURER

Motorvalget står mellem 1,8 liter 4 cyl. eller 2,5 liter V6.

Udstyrsvarianterne kaldes :

- Classic
- Club
- Connoisseur

Priser fra 355.000 – 560.000,-

Rover 75 har siden introduktion modtaget stor ros – nu også som brugtbil.

Den fik i Oktober 2003 "Best Used Car Award" valgt af 15 motorjournalister og "Best Used Familycar", hvor man vurderer brugsværdi, driftsomkostninger, driftssikkerhed mv.

Rover er nu solgt fra af BMW, som dog snedigt beholdte både mini'en i sin nyeste aftapning, samt det gode Rover navn plus flere andre navne.



Koncernen der overtog fra BMW kan fortsætte brugen af Rover navnet mod licens, men skifter efterhånden mærkenavnet ud med MG.

ROVER BILEN 100 ÅR – CityRover og Streetwise ...

Indtil videre bruges Rover's navn på 'folkemodellerne, som i seneste aftapning har konverteret

- 200-serien til 25-modellen
- 400-serien til 45 modellen
- 600-serien er bortfaldet
- 800-serien er bortfaldet

Rover 75 skal erstatte de to sidstnævnte.

En serie hurtige modeller af 25, 45 og 75 markedsføres som MG'ere.

Rover 100-serien trængte til en afløser, der kom i 2003 ved et tæt samarbejde mellem indiske TATA og Rover.

Som tidligere med Honda har Rover 'angliferet' den indiske model, TATA Indigo, som markedsføres under navnet CityRover.

CityRover leveres (ikke i Danmark) med en 4 cyl. 1400 cc motor med 85 heste (eller hedder det Zebu okser ?)

Estimeret tophastighed på 160 km/t.



SUV (Sport Utility Vehicle) biler er så moderne, så også Rover må have en.

Det blev til en sær-udgave, eller som nogen vil mene : en sær udgave af Rover 25 med lidt terræn look – og 109 Hk - kaldet Streetwise.

Som med CityRover markedsføres den ikke i Danmark.



"Rover V8" på vej tilbage.



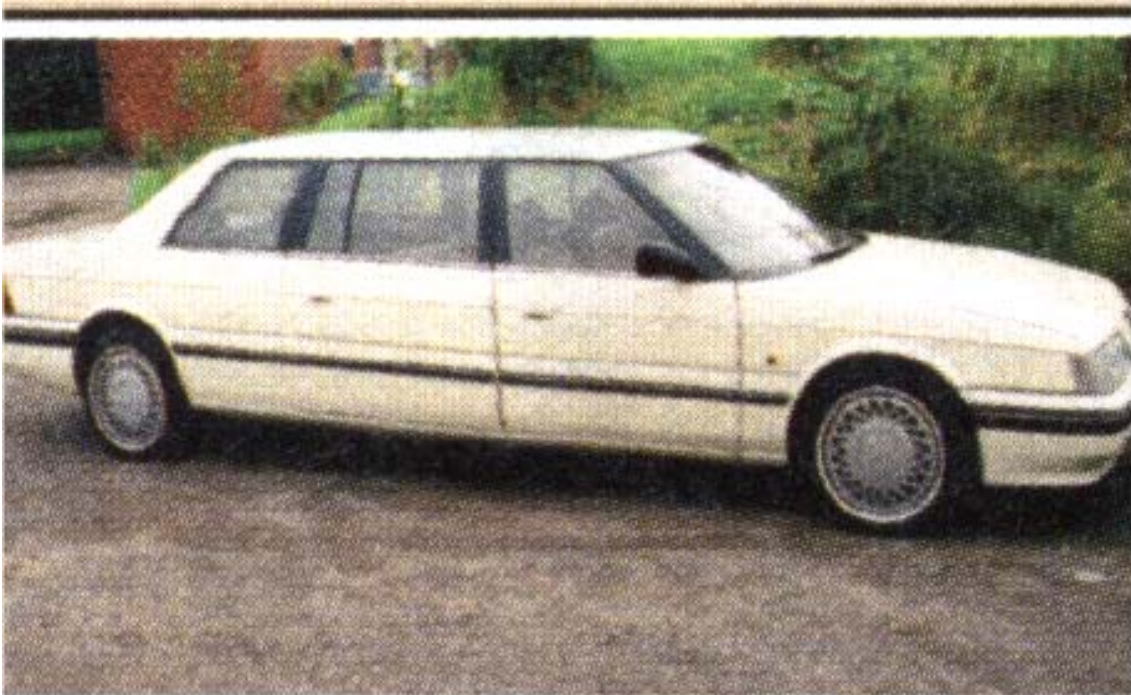
I marts 2004 i Geneve afslørede MG Rover Group deres nye version af Rover V8 - en fødselsdagsudgave af en tidligere model, der skal markere Rovers 100 års fødselsdag.

Rover V8 er udstyret med et særligt interiør ved navn Monogram, og der er kælet for fronten, hvor en ny og eksklusiv retro-grill vækker minder om den tidligere Rover V8-model.

Den tidligere V8 er kendt af mange for sit eksklusive præg, som her er genoplivet og ført up-to-date med udgangspunkt i den tidligere version af Rover 75 Connoisseur SE.

Bag den nye grill ligger en 4,6 liter udgave af V8'eren med 260 Hk , som via baghjulstræk kan drive bilen fra 0-100 på under 7 sekunder !

Rover - bedst i længden ... !



**ROVER 827 LIMOUSINE – 1990
(til gengæld er billedkvaliteten ikke for god !)**