

Rover 8 HP 1904-1912

Rovers första bil konstruerades av Edmund Lewis som kom från Daimler. Det tog honom sex månader att arbeta fram en prototyp och ytterligare sex månader att få den i produktion. Det får anses mycket snabbt för sin tid. Till skillnad från många av tidens enkla små bilar som byggde på chassin som påminde om hästvagnar, utvecklade Lewis ett avancerat ryggradschassi med integrerad bakaxel och växellåda. Det var den första konstruktionen av sitt slag och chassitypen kom senare att användas av Hans Ledwinka för Tatra. Den encylindriga 8 HP motorn på 1327 cc och vattenkyld. Motorn hade en unik funktion som gav extra stark motorbroms vilket hjälpte att få stopp på den. Det var en avancerad och komplicerad bil som var dyr att producera. Det kom att dröja länge innan Rover vågade sig på en så avancerad konstruktion. När en sådan väl utvecklats 1931 kallades den Scarab och sattes aldrig i produktion.

Rover 6 HP 1905-1912

När Lewis konstruerade nästa bil var prislappen och enkelheten viktig. Motorn var encylindrig med en volym på 780cc. Konstruktionen blev konventionell med undantag för att den till skillnad från andra Rover bilar hade halvelliptiska fjädrar runt om och inte en tvärmonterad framfjäder som övriga hade. En nöjd kund skrev i tidningen Autocar: "Bilen har nu gått 480 mil utan problem. Min enda besvikelse är att jag inte ännu har hittat någon backe som den inte klarar. Den klarar lätt en genomsnittshastighet på 32 km/h."

Rover 10/12 HP 1905-1906 och 16/20 HP 1905-1910

Innan Edmund Lewis började sitt nästa jobb hos Armstrong-Siddeley i slutet av 1905 konstruerade han en ny fyrcylindrig motor på 1 767 cc. Den användes i 10/12 modellen som man inte vet så mycket om. En större variant av motorn på 3 119 cc kom i Rover 16/20 HP, "the Silent and Speedy" som hade ett förbättrat chassi, bättre fjädring och rattväxel till en 3-växlad låda. Motorn hade "the Rover engine brake" från 8 HP. Två 16/20 deltog i Isle of Man TT-loppet 1905 och gjorde bra ifrån sig. 1907 deltog Edmund Lewis och fabriksföraren Ernest Courtis med bilarna igen och Courtis fick en guldklocka för sin och bilarnas seger detta år.

Rover 12 HP 1905-1924

Den första Rover 12 lanserades 1905 och man får anta att Edmund Lewis låg bakom den också. Den hade en vattenkyld fyrcylindrig motor med sidventiler av typen monoblock. Volymen var 1 767 cc. Den efterföljande Rover 12 fick en tvåcylindrig motor på 1 624 cc. Chassi och bakaxel användes med smärre modifieringar fram till 1912.

1910 anställde Rover Owen Clegg från Wolseley som design- och fabrikschef. Han stannade bara 18 månader hos Rover, men hans inflytande varade ett helt decennium. Clegg konstruerade den berömda fyrcylindriga 12HP motorn som introducerades 1912 i en helt ny bilmodell som också hette Rover 12. Den skulle ersätta alla tidigare modeller. Denna bil och motor lyfte hela företaget och var huvudmodell fram till 1924 med undantag för första världskriget då all civil produktion hos Rover upphörde.

Rover 8 HP 1920-1924

Åren efter kriget var svåra. En världsomfattande ekonomisk depression och pandemin Engelska Sjukan gjorde att ekonomin var svag. Rover behövde en mindre, billigare bil som komplement. Man kom i kontakt med en designer, Jack Sangster, som hade en färdigutvecklad bil med en tvåcylindrig luftkyld motor där cylindertopparna stack ut på var sin sida och enligt ryktena lyste glödröda efter körning i långa uppförsbackar! Brittiska regeringen ville dessutom sälja en ammunitionsfabrik i Tyseley, Birmingham och Rover köpte både Sangsters bil och regeringens fabrik. Produktionen av den nya 8hk-bilen startade 1920 och blev en direkt succé. Under åren 1920 till 1925 såldes den i över 17 000 exemplar.

Rover 14/45 1925-1927

I mitten av 20-talet anställde Rover en norsk chefsdesigner, Peter Poppe. Hans första bil var 14/45-modellen som kom 1925. Han hade tidigare själv utvecklat motorn i företaget White and Poppe som han var delägare i. Han hade med sig motorn till Rover, men den var inte färdigutvecklad och dessutom komplicerad att tillverka och underhålla. Poppe utvecklade senare Rovers första sex-cylindriga motor på 2023 cc som från 1927 fanns i 2-liters-modellen och senare i Meteor Sixteen och Light Six. Den motorn var av enklare konstruktion och mer pålitlig. 1930 genomfördes ett PR-jippo med en 2-liters Light Six, en hastighetstävling mot det berömda "Blå Tåget" mellan St. Raphael på franska Rivieran och Calais vid engelska kanalen. Rovers Light Six vann denna tävling med 20 minuter!

Rover P1 1934-1936

Under senare hälften av 1920-talet var företaget i konstant ekonomisk kris. Man var i och för sig bra på att bygga bilar, men depressionen i England - liksom övriga världen - gjorde att ingen eller i vart fall få människor köpte bilar. 1927 stod Rover på konkursens rand och styrelseordföranden, direktörer och andra ledande personer byttes ut på löpande band. 1929 utsågs Spencer Wilks till chefdirektör och hans bror, Maurice, blev chefsdesigner och chefsingenjör. Tack vare dessa två lyckades Rover överleva depressionen. En ny strategi lades fast: Rover skulle dels tillverka långa serier av små billiga bilar, kompletterat med korta serier av exklusiva och dyra bilar. Komforten skulle vara mycket hög, liksom kvaliteten, och tillverkningen skulle dessutom göras så rationell som möjligt. Många delar skulle vara gemensamma för flera olika modeller.

Från 1934 fanns en helt ny serie bilar tillverkade under bröderna Wilkes överinseende: 10 HP, 12 HP, 14 HP och Speed 14. Med denna modellserie inleddes en ny storhetstid för Rover.

Rover P2 1937-1948

P1 serien vidareutvecklades med nya chassin och motorer och bättre komfort. 1937 lanserades den serie som har kommit att kallas P2. 14 och 16 HP hade sexcylindriga motorer och 10 och 12 HP hade fyrcylindriga motorer. 1939 fick 10 HP ny kaross modernt tillverkad, helt i stål från Pressed Steel.

Under kriget, från 1940 till 1945, förekom ingen civil produktion hos Rover. 1945, direkt efter krigsslutet, upphörde all tillverkning av krigsmaterial. Rover återupptog personbilsproduktionen i fabriken i Solihull. Den första bilen lämnade fabriken i december 1945. Det var P2 seriens förkrigsbilar som byggdes med endast mycket små modifieringar. Före kriget hade Rover över huvud taget inte brytt sig om export av bilar. Efter kriget var allt material ransonerat och tilldelningen av stål berodde på hur mycket varje fabrik exporterade. Rover började alltså direkt att tillverka vänsterstyrda bilar och 1946 skeppades de första exportbilarna till Belgien och Danmark. Det var också nu Land Rover föddes, som ett projekt för att snabbt få igång produktionen och komma runt stålransoneringen. Det blev en stor framgång.

Rover P3 1948-1949

Före kriget hade Rovers ingenjörer börjat arbeta på en bättre fjädring och en ny motor som skulle ha introducerats i 1940-talets nya modeller om inte kriget hade kommit. Tillsammans med Girling utvecklade man en individuell hjulupphängning (IFS) för framvagnen. För detta krävdes ett nytt, starkare chassi med lådformade stålsektioner. Rover 10 HP karossen från 1939 breddades till det nya IFS chassit. Den nya motorn var en unik och anmärkningsvärt effektiv konstruktion. Förbränningsrummen var kilformade och lösningen för ventilstyrning var också innovativ. Den kallades IOE [Inlet-Over-Exhaust] eller F-head. Rover 60 hade fyrcylindrig IOE motor och Rover 75 en sexcylindrig. I februari 1948 ersatte den P2 och har kommit att kallas P3.

Den var ny, men inte tillräckligt ny för att bli den succé på exportmarknaderna som man behövde. Den kom endast att tillverkas under 18 månader.

Rover P4 1950-1964

1947 fick Rovers chefsdesigner Maurice Wilks syn på en ny Studebaker Champion och köpte genast en sådan och använde som förlaga till den modell som skulle föra Rover in i den nya tiden. Eftersom nytt chassi med IFS och ny IOE motor fanns i produktion kunde utvecklingen av den nya modellen gå snabbt och på hösten 1949 kom den första modellen ut på marknaden. Den döptes till Rover 75 och hade en sexcylindrig IOE motor på 75 hästkrafter. De första bilarna hade en halvljuslampa monterad mitt i grillen och fick därför tillnamnet Cyclops. Denna extralampa försvann 1952. P4 tillverkades med ganska få designmässiga förändringar ända fram till 1964. Däremot fick modellen en rad olika motoralternativ under årens lopp, och modellbeteckningarna ändrades efter dessa motorer. Först ut var en fyrcylindrig variant, Rover 60 1954. Senare kom varianterna Rover 80, Rover 90, Rover 95, Rover 100, Rover 105 och slutligen Rover 110.

Rover P5 och P5B 1958-1973

I början av 1950-talet hade Rover planer på att utveckla en småbil som fick arbetsnamnet P5. Men Land Rover hade oväntat blivit en sådan succé att företaget inte hade kapacitet att tillverka ytterligare en bilmodell. Under sommaren 1954 bestämde man sig istället för att P5 i framtiden skulle kunna ersätta P4. 1956 stod det klart att den nya modellen skulle bli större, bekvämare, lyxigare och snabbare än P4. Arbetet med en ny V6 motor var inte framgångsrikt. IOE motorn från P4 utvecklades till 3 liters volym och 7-lagrad vevaxel och skulle bli det enda motoralternativet i den nya bilen. Maurice Wilks ville emellertid inte nöja sig med bara ett karossutförande. Han mindes Rovers framgångar med 30- och 40-talets karosser. Då erbjöd man både konservativa 6-light saloons och 4-light sportsmans salooner med svepande tuffa linjer. P5 skulle också ha en coupékaross. I september 1958 presenterades saloonen, Rover 3-litre som den kom att kallas, för pressen, och för allmänheten på Earl's Court i oktober. Det skulle dröja fyra år till innan man kunde köpa sig en Rover 3-litre coupé. Från 1967 tillverkades den även med den berömda V8-motorn. Efter nära 70 000 tillverkade bilar togs modellen ur produktion 1973. P5 stärkte Rovers rykte som tillverkare av kvalitetsbilar i den högre skolan och kom att säljas parallellt med P4 under fyra år.

Rover P6 och P6B 1963-1977

Maurice Wilks och hans ingenjörer och formgivare kunde inte släppa ambitionerna kring en mindre, ultramodern, lätt, avancerad, bekväm och lyxig bil. Man ville attrahera ett nytt marknadssegment, de unga välbetalda karriärtjänstemän som blev allt flera när ekonomin växte och välståndet i Storbritannien ökade. I september 1956 startade man projekt P6. Nyckelpersonerna i utvecklingen var Robert Boyle, Gordon Bashford, David Bache, Spencer King och Peter Wilks. Bara månader efter projektstarten började Suezkrisen med bensinransonering och ekonomiska utmaningar, vilket gjorde att fokus på bränsleekonomi ökade. Ursprungsidéerna till P6 hade funnits länge, bland annat den karaktäristiska konstruktionen med en basenhet, det vill säga ett bärande stålskelett på vilket alla ytterpaneler skruvas fast. Man var också tidigt överens om att bilen skulle ha individuell framhjulsupphängning och de Dion bakaxel. En ny effektiv fyrcylindrig motor behövdes för att uppnå kraven på bränsleekonomi. P6 måste bli mindre, billigare och en större försäljningsframgång än P4 hade varit. Detta betydde att den måste tillverkas och säljas i stora volymer. Tillverkningen av Land Rover ökade hela tiden och kapacitetsbristen i produktionen gjorde att en helt ny fabrik måste byggas. P6 blev en helt

nykonstruerad bil som lanserades hösten 1963 under namnet Rover 2000. Den blev en stor succé och valdes till Årets Bil i Europa. Under åren som följde utvecklades modellen och fick flera motoralternativ. Den nya konstruktionen hade tagit höjd för möjligheten att till och med få plats med att installera en gasturbinmotor. Detta gjorde det möjligt att introducera den legendariska V8-motorn i modellen 1967. Det ökade modellens popularitet så att den kunde tillverkas fram till 1977.

Range Rover 1970-

Range Rovern föddes som idé 1965. Rovers första marknadsundersökare Graham Bannock upptäckte att det fanns marknad för en bil som var lika komfortabel som Rovers personbilar och som kunde ta sig fram i lika oländig terräng som Land Rovern. Han lyckades övertala företagsledningen att ta fram en sådan bil. I mitten av 1967 fanns en färdig prototyp för provkörning och det var tänkt att bilen skulle presenteras i slutet av 1969, men detta fick vänta till sommaren 1970. Redan de första bilarna hade funnit sin egen stil som appellerade till köparna och sedan kom att stå sig ganska oförändrat så länge bilen tillverkades.

Rover SD1 1976-1986

Men den tekniska förnyelsen med P6 hade nästan ruinerat företaget. Som många teknikorienterade bilföretag med koppling till flygindustrin undervärderade Rover marknadens vilja att uppskatta och betala priset för all teknik och fick för små serier och för höga kostnader. Förlusterna tvingade Rover att 1967 söka sig till British Leyland, som samtidigt även övertog Triumph. En intensiv kostnadsjakt inleddes och gick ut över det tekniska nyskapandet. P6-serien skulle ersättas, och 1971 inleddes utvecklingsarbetet med projekt SD1 (Special Division Number One) med ett vaket öga även på produktionskostnaderna. Därför undvek konstruktörerna sofistikerad teknik och den välkända V8:an fick vara kvar. Rationell produktion krävde en helt ny fabrik för SD1 i Solihull. Den enkla tekniken gjorde många kunder besvikna, men de uppskattade den dragstarka V8 motorn, vars effekt ökades från 145 till 157 hk. Från 1978 fanns den även med två sexcylindriga motorer. SD1-serien hade, främst i början, problem med kvalitén på lacken och benägenhet att rosta. Rover förbättrade med tiden kvalitén och tystade kritiken. SD1 uppskattades för sin annorlunda stil, utrymmen, komfort, praktiska mångsidighet och utmärkta prestanda. Att den även med stel bakaxel kunde vinna tävlingar visade Rover i början av 80-talet och lanserade 1982 den 193 hk starka modellen Vitesse med Lucas bensininsprutning och nära 220 km/tim toppfart. En av sin tids snabbaste standardbilar. SD1:an blev även den utsedd till Årets bil i Europa och tillverkades fram till 1986.

Rover 200 Serie 1 (SD3) 1984-1989

British Leyland blev aldrig lönsamt även om Rover var det. Statligt ägande och ny organisation var ingen bra lösning. 1979 startade samarbetet med japanska Honda. 1982 fick företaget namnet Austin Rover. Många traditionsbundna Rover kunder ogillade att Rover och Honda skulle utveckla bilar tillsammans. På liknande sätt hade de några år tidigare tyckt att den då nya SD1 inte var någon äkta Rover. Nu tyckte de dock att 3500 var den sista riktiga Rovern utan att inse att det blivit så dyrt att utveckla nya bilar att även de allra största tvingats samarbeta och utnyttja gemensam teknik. Det var tvärtom framsynt av Rover att för över femtio år sedan inse detta och välja en avancerad partner som Honda. Man började utveckla gemensamma plattformar.

I Rovers fabriker tillverkades även Honda-bilar för export till övriga Europa.

Rover 200, som byggde på Honda Ballade, lanserades 19 juni 1984 och blev en dubbel kulturchock för konsumenterna. Det var inte bara den första framhjulsdrivna Rovern, utan också den första mindre Rovern man kunde minnas. Som om inte det vore nog började man ju namnge bilarna på ett nytt sätt. (200, 400, 600, 800) Trots detta upplevde marknaden den som både

exklusiv och pålitlig, värdig namnet Rover och den sålde dessutom bra. Richard och Hyacinth Bucket körde en Rover 216 i TV-serien "Keeping up appearances".

Rover 800 1986-1998

1982 startade Rover (Projekt XX) och Honda (Projekt HX). Modellen skulle utvecklas som ett "joint venture" mellan Rover och Honda. Målsättningen var en stor framhjulsdriven bil med gemensam konstruktion men i distinkt olika designversioner som Rover och Honda skulle kunna utveckla vidare efter behov. 1986, samma år som företaget bytte namn till The Rover Group, lanserades modellen som Rover 800. Hondas version kallades Legend. De första versionerna var så kallade "3-box saloons". 820 med Rovers fyrcylindriga M16-motor och 825 med Hondas V6. Topppmodellen kallades Sterling. Missnöje med V6:ans vridmoment resulterade i en 2,7 liters version i Rover 827 och en halvkombiversion början av 1988. I slutet av augusti samma år privatiserades företaget genom försäljning till British Aerospace. Nästa stora förändring var 1992 års ansiktslyftning med rundare linjer och en modern tolkning av den traditionella Rovergrillen. Till sommaren 1992 kom så den vackra 2-dörrars 800 Coupén, för sent, tycker många. 1994 kom en ny Vitesse Sport och i januari 1996 ersattes Honda V6 motorn med Rovers egen 2,5 liters KV6 motor i toppmodellerna. Den sista Rover 800 byggdes i september 1998 och modellen ersattes av den nya Rover 75.

Rover 200 Serie 2 (R8) 1989-1995

Alla nya modeller har varit betydelsefulla för Rover. Men den andra 200-serien måste betraktas som en speciellt viktig milstolpe i märkets historia eftersom den medförde så många förändringsfaktorer. 1984 inledde Rover och Honda utvecklingen av en ny kompakt saloon. Rovers dåvarande VD George Simpson sa att med denna modell var det vinna eller försvinna för det nyligen privatiserade Rover Group. Den kallades först YY men kom senare att gå under arbetsnamnet R8. För Honda blev resultatet Concerto-modellen. För Rover skulle den få enormt stor betydelse som en ny plattform för att ersätta den gamla 200-serien, Maestro och några utföranden av Montego. Så småningom skulle den också vidareutvecklas till en coupé, en cabriolet och en herrgårdsvagn. Ingen av dessa kom att ha några motsvarigheter hos Honda. Motorerna var fyrcylindriga, från Honda och från Rover. Här fick den nya K-series motorn från Rover premiär. Rover 214 och 216 lanserades i oktober 1989 som 5-dörrars halvkombiversioner och fick ett entusiastiskt mottagande från såväl press som konsumenter. Bilarna hade en fräsch stil både exteriört såväl som interiört. De ingav en känsla av kvalitet och tradition som gjorde att Rover kunde ta bra betalt för dem. 1990 kom dessutom en sportigare variant, 3-dörrars versionerna av 200-serien.

Rover 200 Cabriolet 1992-1999

På bilsalongen i Geneve i mars 1992 presenterades den fyrsitsiga Rover 200 Cabriolet. Utvecklingsarbetet hade börjat 1988 under arbetsnamnet "Tracer". Honda var deltog inte i utvecklingen. När divisionen Rover Special Products bildades 1990 fick den ansvaret för projektet. När karosskonstruktionen för den nya 200-serien var klar kunde man utgå från den undre delen av karossen och kompensera för frånvaron av tak medelst förstärkningar och en kraftig störtbåge. I april 1992 började bilen säljas i Storbritannien. Tre varianter erbjöds, 214 med Rovers K-motor eller 216 med Hondas motor, manuell eller automatväxlad. Alla hade delat baksäte och en separat fläkt för att undvika imma på bakrutan som också gick att montera bort. Suffletten manövrerades för hand som standard men en elmanövrerad variant fanns som extra utrustning. De första bilarna hade bara en springa i fronten som luftintag men från 1993 infördes den nya kromade grillen från de andra modellerna. Bilen marknadsfördes om en nischprodukt

och blev därför ganska ovanlig. Man vet inte hur många som tillverkades, eftersom de ingår i den totala produktionsstatistiken för 200-serien.

Rover 200 "Tomcat" Coupé 1992-1998

Redan under utvecklingsarbetet med R8 modellen stod det tidigt klar att man skulle maximera modellens potential. 1988 började utvecklingen av projekt "Tomcat". Projektnamnet är gammal brittisk slang och betyder tjejtusare, playboy eller tjej-jägare. Rover 200 Coupé som den kom att heta var toppmodellen i 200-serien. När den lanserades på Parissalongen i oktober 1992 hade den liksom 200 Cabriolet, som lanserats 7 månader tidigare, bara en springa i fronten som luftintag, trots att de andra 200-modellerna som lanserades samtidigt hade den nya kromgrillen. Karossen hade inget gemensamt med Honda. Inte en enda av karosspanelerna var heller gemensam med de andra 200-modellerna. Resultatet var en sportig, attraktiv och modern targakaross med två löstagbara glaspaneler. Fyra utföranden erbjöds; 216 manuell eller automat med Honda motor samt 220 och 220 turbo med Rovers T-motor. Turboversionen var den snabbaste serietillverkade Rovern någonsin med 199 hk och 245km/h. 1993 kom den kromade grillen och vid uppdateringen 1996 kom Rovers K-motor. Det var just en Turbo Coupé som utsågs till den tolviljonte bilen som producerats vid Longbridge sedan tillverkningen började 1905.

Rover 400 Serie 1 1990-1995

För att maximalt utnyttja R8 plattformens potential utvecklades även en sedan med "treboxdesign" för att konkurrera i vad man kallade "the small medium class". Roy Axe som designade 200-serien lyckades bra med att lägga till ett bagageutrymme på 200 modellen. Samma raka, mejslade design som den övriga 200-serien, med en bakdel som påminde om Montego. Honda kom att använda designen till sin egen "trebox" Concerto som ju hade sitt ursprung i samma projekt. Rover 400 lanserades i april 1990. Här gällde det att få modellen att kännas som en separat modell, ett snäpp bättre än 5-dörrarsmodellerna. Marknadsförarna valde begreppet "glasnost" som tema. Kalla Kriget töade med förbättrade relationer mellan öst och väst. I lanseringsfilmen kör en ung diplomat till Moskva i sin nya Rover 400. För slutscenerna kördes faktiskt en Rover 400 in på Röda Torget! "Class without the struggle" blev ny slogan för Rover 400. Från och med oktober 1992 fick den även den kromade grillen. Många olika fyrcylindriga motoralternativ både Honda och Rover fanns under dess tillverkningstid.

Rover 400 Tourer 1994-1998

Det tredje projektet ägnat att utnyttja R8 plattformen till sin fulla potential startade 1998 under arbetsnamnet "Tex". Rover Special Products divisionen tog ansvaret för projektet 1990. Målsättningen var en kompakt 4-dörrars herrgårdsvagn som skulle vara mer av en "livsstilsmodell" än lastslukare. Den fick namnet 400 Tourer för att kunna dra nytta av den dyrare 400 seriens aura och dessutom uppfattas som mer exklusiv än både 200-serien och fyradörrars 400-modellen. Den lanserades på Genevesalongen mars 1994, flera år senare än de övriga bilarna i 400-serien. Den marknadsfördes om 400-seriens flaggskepp, med fokus på exklusiv styling, lyxig och smart interiör och sportighet. Inga instegsmodeller erbjöds. När serie 2 av 400-modellen kom 1995 tog man bort dess 400-beteckning och den fortsatte sälja bra som Rover Tourer ända fram till 1998.

Rover Metro och Rover 100 1990-1997

Metro kallades "supermini" när den utvecklades i British Leylands regi. Tankarna hade funnits sedan början av 70-talet. Projektnamnet var ADO88 (Amalgamated Drawing Office 88 tums hjulbas) och planen var att den skulle ersätta Hundkojan (Mini). ADO88 lanserades av BL i oktober 1980 som Austin Mini Metro. What Car? Magazine utnämnde den 1983 till Årets Bil. Den såldes i många olika utföranden, till och med som MG, under åren och blev mycket populär.

1987 beslutades att Austin namnet skulle bort och Rover skulle utveckla nästa generation under projektnamnet R6. Den lanserades som Rover Metro i maj 1990. På flera marknader kallades den Rover100. Fastän utseendet var ganska oförändrat var det en mycket bättre bil. Många varianter och utrustningsalternativ följde, men Metron började nå slutet av sin produktcykel och försäljningskurvan gick långsamt nedåt. Rover kan inte ha förväntat sig att modellen skulle stå sig speciellt länge eftersom ursprungsdesignen mot slutet var mer än 15 år gammal. Dödsstöten kom i och med ett katastrofalt resultat i ett EuroNCAP krocktest. Försäljningen minskade radikalt och 1997 stoppades produktionen. Men den bil den ursprungligen var tänkt att ersätta, Mini, producerades fortsatt som Mk VI ända fram 4 oktober 2000. Så kan det gå.

Rover 600 1993-1999

Austin Montego var en familjebil i mellanklassen som introducerades 1984. Den ersatte då Morris Ital och byggde på teknik från Austin Maestro. 1987 skulle ju Austin märket bort och den blev Rover Montego. Första gången den skulle ersättas av en ny modell hade Rover två projekt på gång, AR16 och AR17. I samband med bildandet av Rover Group 1986 avbröts dessa projekt. 1989 var det dags igen och då valde man att ta en redan färdig Honda design och göra en Rover av den. Honda hade redan en bil i lagom storlek i sin pipeline, men hade redan nått en detaljnivå som man var nöjd med och inte ville ändra på. Man ville inte heller ha någon input från Rover när det gällde konstruktionen. I juni 1989 skrevs ett avtal mellan parterna. Rover fick rätten att vidareutveckla den kommande Honda Accord, men först sedan japanerna blivit klara med den. I praktiken blev det ändå så att designteamet kring Honda Accord integrerade mycket de lärt från Rover. Rover ingenjörerna arbetade sida vid sida med Honda teamet i Japan och fick alla underlag de behövde för att utveckla Rover versionen. Den fick arbetsnamnet "Synchro". Designern Richard Woolley som arbetat med R8, stod för en nyskapande, rundare, svepande design som var ett välkommet avsteg från 1980-talets kantiga former. Den nya kromade Rovergrillen som skulle komma på andra modeller 1993 arbetades också in i designen. När "Synchro" presenterades för kundpaneler och i marknadsstudier fick den stort bifall vilket gjorde att den blev mer än en ersättare för Montego. Den blev en stark spelare i "compact executive" klassen och prissattes strax under sedaner som Mercedes 190, BMW:s 3-serie och Audi A4. Bilen lanserades som Rover 600 i april 1993 och passade fint in i sortimentet mellan Rover 400 och Rover 800 som redan hittat sina nischer på marknaden. Pressmottagandet var mycket bra. Man var eniga om att Rovers designstudio hade lyckats med sin hittills bästa prestation genom att ge 600 en så särskiljande Roveridentitet. Försäljningen gick också mycket bra, speciellt på tjänstebilsmarknaden. 19 olika utföranden, alla med olika fyrcylindriga motorer och inredningsutföranden gjordes och 1997 kom en mindre ansiktslyftning. Men 1994, när BMW köpte företaget blev det svårt att motivera en långsiktig framtid för modellen. BMW ville inte ha någon intern konkurrens mot sin 3-serie och man ville inte heller fortsätta att betala royalties till Honda för 600-serien.

Rover 400 Serie 2 1995-1999

När BMW kom in på scenen 1994 pågick bara ett projekt tillsammans med Honda. Det var den nya Rover 400 som enligt planeringen skulle ersätta den gamla modellen 1995. Arbetet hade inletts 1991 under arbetsnamnet "HHR". Honda hade redan låst fast planerna på sin nya modell, Honda Civic, vilket gav britterna minimalt handlingsutrymme. Situationen förvärrades av att Hondas utgångspunkt var en synnerligen tråkig skapelse vid namn Domani, ägnad för den japanska marknaden. Honda skulle bara utveckla en 5-dörrars halvkombi men Rover utvecklade även en 4-dörrars sedan. Halvkombin säljstartades i april 1995. Sedanen lanserades på Frankfurtmässan i september 1995 och började säljas i mars 1996. HHR skulle bli det sista samarbetet med Honda men också det första där bilen enbart skulle ha Rovermotorer som

drivkälla. Med ett undantag, 416SLi Automatic, som fick Honda mekanik. Lanseringen blev svår. Produktionen av den gamla R8 plattformens 400-modeller behövde anpassas till produktionsstarten av den nya HHR plattformen. Bland annat innebar det att sedanversionen av den gamla Rover 400 var den första ur R8-plattformen som måste tas ur produktion. Men det skulle dröja länge innan den nya 400 sedanen ur HHR-plattformen skulle kunna komma i produktion 1996. Försäljningen gick trögt, bland annat för att kunderna väntade på den nya Rover 200 vars detaljer börjat läcka ut. Man beslutade snabbt att tidigarelägga presentationen av den nya 200 till oktober 1995 på London Motor Show. Ett bra beslut som gav mycket positiv publicitet. Kunder som tvekade förstod nu skillnaderna mellan den nya 400 och den kommande, kompakta 200 och kunde planera köpet av den bil som passade dem bäst. Pressens mottagande av den nya 400 var inte entusiastiskt. Car magazine skrev att de förvisso inte hade upptäckt några fel med bilen men utnämnde den ändå till "Lemon of the year" eftersom de tyckte att den var alldeles för lik Honda Civic.

Rover 200 Serie 3 (R3) 1995-1999

Utvecklingsarbetet inom projekt R6 (Metro ersättare) genomgick flera stadier och utmynnade i flera förslag som man arbetade parallellt med. Man insåg bland annat att rivalerna i Metro segmentet tenderade att bli större. Ett av förslagen var att använda en kortad R8 plattform som ersättare till Metro. Men nackdelen med det var att bagageutrymmet skulle bli för litet. Så man "ympade på" bakkdelen från Maestro plattformen. Det var inte så dumt, och projekt R3 inleddes i maj 1991 med en något restriktiv utvecklingsbudget på 200 miljoner pund. Dave Saddington kom med ett bra designförslag som man bestämde sig för. Formen kunde lätt anpassas till både 3-dörrars och 5-dörrarsutförande och hade en mycket attraktiv coupéstil. Men andra prioriteter gjorde att projektet las på hyllan under en tid. Men under 1994 insåg marknadsavdelningen att R3 skulle kunna positioneras högre upp på marknaden än Metro, så R3 började utvecklas för att bli en ny Rover 200. Den lanserades tidigare än planerat, på London Motor Show i oktober 1995. Den nya modellen erbjöds i ett stort urval av klara färger för att attrahera yngre kunder. Mottagandet blev mycket gott och mellan 1996 och 1998 låg den på sjunde plats på bästsäljarlistan i Storbritannien. Drivkälla var K-seriens bensinmotorer och L-seriens dieselmotorer. Den såldes i en mångfald utföranden under sin livstid, bland andra Rover 200 BRM som förknippades med Rover-BRM turbinracerbil och BRM Formel 1-bilarna på 60-talet.

Rover 75 1998-2005

När BMW kom in i bilden hade utvecklingsarbetet med ersättare för 600 och 800 modellerna redan startat. Rover hade ett flertal nya, egna designupplägg, men var beroende av licenser från Honda. Trots att Rover 600 var en förhållandevis ny modell, kostade den BMW en förmögenhet att producera på grund av royalties till Honda. Mest akut var det med en ersättare för den åldrade 800, det projekt som Rover kommit längst med. Rovers egen KV6 motor började bli färdig. Man kunde mer och mer frigöra sig från Honda. BMW granskade projektet noga. Under en period diskuterade man att bygga bilen på den bakhjulsdrivna BMW 5-seriens plattform, men under 1994 bestämde man sig för en framhjuldriven plattform helt konstruerad av Rover. Projektnamnet blev R40. Målsättningen var att bygga världens bästa framhjuldrivna bil med traditionella Rover värden i både stil och mekanik. En bil som man skulle kunna ta bra betalt för. Den positionerades mellan 600 och 800 för att inte påverka BMW:s egna modeller negativt. Förutom finansiering bidrog BMW med sin förbättrade Z-bakvagn som kom att användas i R40. Frigörelsen från Honda hade gjort att man inte behövde använda triangellänkar i framvagnen utan kunde använda McPherson systemet. Chefsdesignern Gordon Sked och hans medarbetare valde att jobba vidare med ett designkoncept som Richard Wooley presenterat som en ny 600. När Geoff Upex tog över som koncept- och designchef i mars 1995 fortsatte man vidareutveckla

detta. Bilen fick namnet Rover 75 och man hoppades att namnet skulle skapa associationer till den klassiska Rover P4 och dessutom markera positioneringen mellan 600 och 800. Lanseringen skedde på British Motor Show i Birmingham i oktober 1998. Det blev succé. Richard Wooleys arbete med designen hyllades. Han hade lyckats att på ett mästertligt sätt kombinera en viss retrolook med progressiv stil. Rent mekaniskt verkade det också lovande. 1,8 liters K-motorn verkade vara passande, men fokus var på de större KV6-motorerna som fanns i 2,0 och 2,5 liters versioner. Men efter lanseringen höll BMW chefen Bernd Pischetrieder en presskonferens som nog var nog den mest illa planerade och dyraste i historien. Han använde lanseringen av den nya bilen till att ifrågasätta förhållandet till den brittiska regeringen och fabriken överlevnad. Nu talade media om "Rover i kris" istället för "Rovers fantastiska nya bil". Men när det värsta hade lagt sig mottogs Rover 75 mycket varmt av pressen när de fick tillfälle att prova den några veckor senare, och av kunderna när de första bilarna levererades i juni 1999.

Knappt ett år senare, i maj 2000 sålde BMW företaget till Phoenix. Produktionen flyttades från Cowley till Longbridge under sommaren. Under tiden hade en mycket vacker, praktisk och attraktiv herrgårdsvagn skapats, en ny Tourer, som kom i maj 2001. På sommaren samma år kom en sportigare variant av Rover 75. Sedanen kom att kallas MG ZT och herrgårdsvagnen MG ZT-T. Man fick stort beröm av motorpressen för dessa modeller. Nästa steg i utvecklingen mot högre klass och prestanda i kampen mot BMW:s prestigebilar var den nya V8-modellen som skulle bli bakhjulsdriven med motor från Ford. MG ZT V8 lanserades i september 2003. Rover 75 V8 kom i mars 2004. Under tiden hade man med en minimal budget arbetat på en ny ansiktslyftning med nya lyktor och stötfångare som gav bilen ett modernare utseende. Både motorpressen och kunderna berömde bilarna. Men Rover led hårt av det starka pundet och försäljningssiffrorna rasade. Produktionen stoppades i april 2005 när MG Rover gick under. Bilens design såldes till Kina där den för en tid dök upp igen i modifierad form som Roewe 750 och MG 7.

Rover 25 1999-2005

BMW hade redan tagit över när det blev dags att uppdatera R3 - Rover 200 serie 3. Det blev en grundlig omarbetning. Den nya bilen fick 75:ans nya front med fyra strålkastare, uppdaterade motorer, nya interiörer, sportigare chassi och ett flertal andra förbättringar som härrörde från 75:an. Projektet fick arbetsnamnet "Jewel" och beteckningen Rover 25 när bilen lanserades i november 1999. På samma tema som 200-serien erbjöds både 3- och 5-dörrars utföranden med sex olika motorer uppdaterade från 200-serien. Rover 25 positionerades som en mer exklusiv kompaktbil jämfört med sina konkurrenter. Den marknadsfördes med fokus på hög utrustningsnivå, kromdetaljer och interiör med inslag av träimitation. Det skulle differentiera Rover 25 från andra bilar i samma segment och appellera till kunder som önskade en mer lyxig känsla i en mindre bil. Under modellens produktionstid erbjöds många editioner, paket och MG utförande. De sista förändringarna kom i april 2004 med den ansiktslyftning som chefsdesignern Peter Stevens genomförde med begränsad budget. I och med detta förändrade man bakstammen och monterade frontens fyra strålkastare bakom glaspaneler. Detta utförande behöll Rover 25 fram till företagets kollaps 2005.

Rover 45 1999-2005

När andra generationens Rover 400 (HHR/Honda Civic) skulle uppdateras var förutsättningarna desamma som när den tredje generationen av Rover 200 skulle uppdateras. BMW ägde och styrde företaget och handlingsutrymmet var minst sagt begränsat. Det blev egentligen inte mer än en ansiktslyftning av Rover 400 under ett nytt namn. Huvudingredienserna kom från Rover 75. 45:an fick en variant av 75:ans front med fyra strålkastare bakom glaspaneler, högre profil på motorhuven och djupare grill. Två utföranden erbjöds, en 5-dörrars halvkombi och en 4-dörrars

sedan. Tre motorer fördes över från Rover 400 och kompletterades med den nya KV6 2,0 liter. Rover 45 hade bara sålts i knappt nio månader när BMW sålde Rover Group till Phoenix Consortium i maj 2000. Under modellens produktionstid erbjöds många editioner, paket och MG utförande. De sista förändringarna kom i april 2004 med den ansiktslyftning som chefsdesignern Peter Stevens genomförde med minimal budget, en närmast desperat åtgärd. Den nya fronten var lyckad men bakdelen ansågs klumpig och ful. Det var i detta utförande som Rover 45 fortsatte en tynande tillvaro fram till företagets kollaps 2005.

Streetwise 2003-2005

För att hålla liv i en plattform (Rover 200 Serie 3/R3) som vid det här laget var 8 år gammal behövdes fler desperata åtgärder. Rover 25 förvandlades till en "urban on-roader" med höjd markfrigång, robustare stötfångare, takbågar och en massa extra tillbehör. Målsättningen var att attrahera yngre konsumenter. 25-30-åringar som ville ha en "...street credible car that complements their modern active lifestyle and makes a statement about their personality." När Streetwise lanserades i september 2003 erbjöds tre utföranden. Målgruppen var stor men det räckte inte. När MG Rover föll samman 2005 lades produktionen förstås ned men designen såldes till Nanjing i Kina och dök upp igen 2008 som MG3 SW.

CityRover 2003-2005

Rover Metro/Rover 100 slutade produceras i december 1997. Därefter hade man inget att erbjuda dem som var ute efter en liten billig bil. Inga resurser fanns för att utveckla en ny. Istället valde man att köpa in en bil och sälja som Rover. Tata Indica var en framhjulsdriven supermini, en storsäljare i sitt hemland Indien. Vid lanseringen 1998 var Indica den mest moderna bil som någonsin byggts i Indien. Den valde man. Produktionskostnaderna i Indien var mycket låga och bilen kunde säljas i Storbritannien med stor vinstmarginal. Rovers version av Indica fick projektnamnet RD10 och den lanserades hösten 2003 som Rover CityRover. Bilarna byggdes i Tatas fabrik i Pune. Den fick en Rovergrill, annorlunda stötfångare, hjulupphängning och 14 tums hjul. Den erbjöds endast med 1,4 liters fyrcylindrig motor och femväxlad låda. Dess dåliga kvalitet, prestanda och väghållning kritiserades av Motorpressen. Försäljningen gick dåligt och det krävdes stora rabatter för att bli av med bilarna när allt var över. Men i Indien sålde Indica bra.