

Historie



Stará dobrá Anglie

VRAŤME SE DO DOBY, KDY SE NA OSTROVECH ZA PRŮLIVEM LA MANCHE VYRÁBĚLA AUTA ANGLICKÉ KONSTRUKCE A KDY TAMNÍ AUTOMOBILKY VLASTNILI BRITOVÉ. PŘIPOMEŇME SI KLASICKÉ VOZY ROVER ZE TŘÍ POVÁLEČNÝCH DESETILETÍ.



ROVER P4 MODEL 75 V PRVNÍM
PROVEDENÍ SE SVĚTLOMETEM
UPROSTŘED MASKY (1949)



◀ KRÁLOVNIN
SOUKROMÝ ROVER
3,5-LITRÉ SALOON
ROČNÍKU 1971 PŘED
BRANOU WINDSORU

▲ ZÁD SEDANU ROVER P4
MODELU 105 R S TŘÍDILNÝM
ZADNÍM OKNEM KABINY (1957)

Značka Rover se na přelomu 19. a 20. století proslavila jízdními koly, pak přišly na řadu motocykly a od roku 1904 automobily. Ve třicátých letech si získala přízeň středních vrstev solidními šestiválci. Na ně navázaly i modely z let 1945 až 1948.

Poválečná generace

První Rover nové poválečné konstrukce byl představen v září 1949 na londýnském autosalonu. Nešel označení P4 a byl prezentován jako model 75. Měl robustní obdélníkový rám, nezávisle zavěšená přední kola odpérovaná vinutými pružinami doplněnými příčným stabilizátorem a poháněnou tuhou zadní nápravu s podélnými listovými pery a příčnou panhardskou tyčí.

Poháněl jej vodou chlazený řadový šestiválec s rozvodem IOE (se sacími ventily v hlavě a výfukovými v bloku motoru), který z objemu 2103 cm³ dával 75 k (55 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou ovládanou řadicí pákou pod volantem.

Bubnové brzdy měly zpočátku kombinované ovládání, přední kapalinové a zadní mechanické, po necelém roce však výrobce přešel na úplně





▲ SEDAN ROVER P4 MODEL 100
S ŘADOVÝM ŠESTIVÁLCEM 2,6 L
V PROVEDENÍ Z ROKU 1960



◀ MODERNIZOVANÝ ROVER
P4 VE DVOURADOVÉM
PROVEDENÍ KAROSERIE
Z ŘÍJNA 1958

► kapalinové ovládání brzd. Řízení Burman pracovalo s oběžnými kuličkami, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky 6,00 - 15.

Rover 75 se od svých předchůdců lišil čtyřdveřovou pontonovou karoserií. Podle předválečných zvyklostí měl ještě zadní dveře zavěšené vzadu, třetí kruhový světlomet zasazený doprostřed masky mu vynesl přezdívku Cyclop (Kyklon). Masku zpočátku tvořilo patnáct vodorovných listů, záhy však byl jejich počet snížen na osm a zvětšeny mezery mezi nimi.

Připomeňme, že karosářské výlisky dodávala specializovaná firma Pressed Steel z Cowley, montáž probíhala v továrně Rover v Solihullu. Dveře, kapota motoru i víko zavazadelníku vozů P4 nebyly jako zbytek karoserie z ocelového plechu, ale z hliníkové slitiny.

Vůz s rozvorem náprav 2,82 m a rozchodem kol 1,32 m vpředu a 1,31 m vzadu byl dlouhý 4,53 m, široký 1,67 m a vysoký 1,62 m. Připravený k jízdě vážil 1480 kg, dosahoval největší rychlosti 130 km/h a spotřeboval kolem 12 l benzínu na 100 km.

Od října 1952 měl Rover 75 novou příd, z niž zmizel třetí světlomet, od září 1953 dostal ovládání převodovky pákou na

podlaze. Na podzim 1953 nabídku řady P4 rozšířily dva nové modely. Levnější Rover 60 dostal pod kapotu čtyřválec 1997 cm³ o výkonu 60 k (44 kW), špičkový Rover 90 se mohl pochlubit šestiválcem 2638 cm³ naladěným na 90 k (66 kW). Za příplatek mohl ke čtyřstupňové převodovce dostat rychloběh a spolu s ním i posilovač brzd. Však také dokázal uhánět rychlosť až 145 km/h.

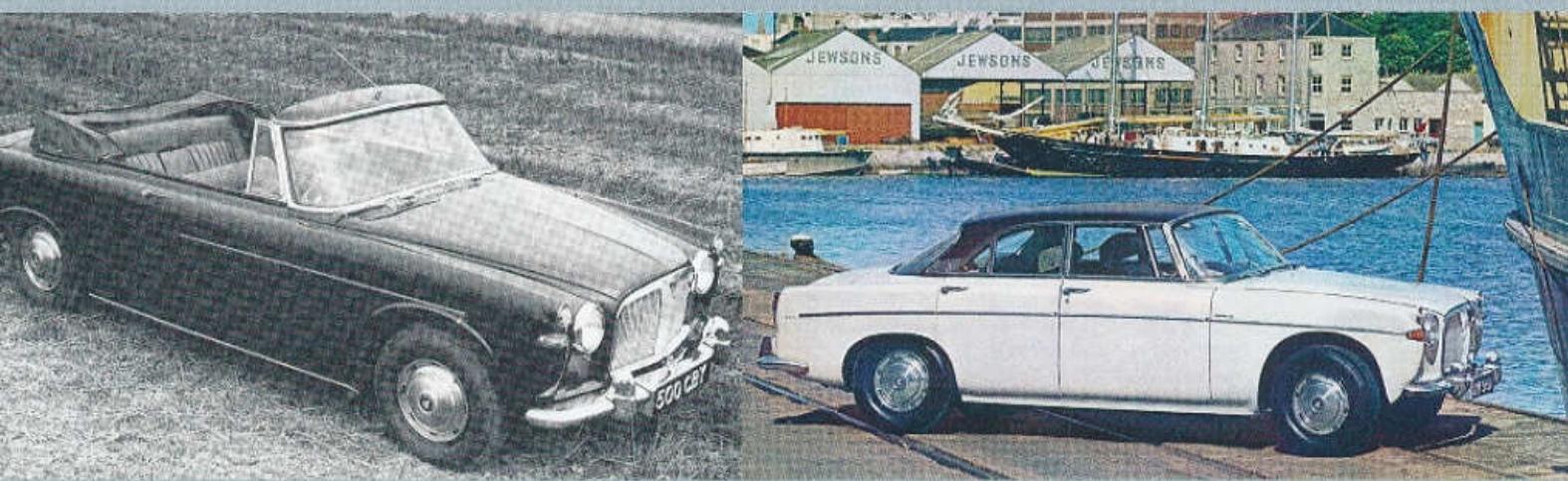
Počátkem října 1954 byly představeny vozy P4 s modernizovanou karoserií, jejíž linie upravil David Bache, první specializovaný designér, kterého Rover angažoval v roce 1953. V nově tvarované zádi bylo více místa pro zavazadla, zadní okno kabiny bylo třídílné, panoramatické. Změnou prošly i přední blatníky a zákazník si mohl objednat dvoubarevnou kombinaci laku.

Od podzimu 1954 se do modelu 75 montoval větší šestiválec 2230 cm³ s výkonom zvýšeným na 80 k (59 kW).

V říjnu 1956 se řada P4 rozrostla o sedany 105 R a 105 S. Oba poháněl šestiválec 2638 cm³, který se dvěma karburátory a zvýšeným stupněm komprese dával 108 k (79,5 kW). Rover 105 R byl vybaven dvoustupňovou automatickou převodovkou



► ROVER P5 MODEL
3-LITRE MK II
ROČNIKU 1962
POHÁNĚNÝ RADOVÝM
ŠESTIVALEC 3,0 L



SOLITER: KABRIOLET ROVER 3-LITRE ZHOTOVĚNY
LONDÝNSKOU FIRMOU PANELCRAFT (1964)

ROVER 3-LITRE MK III COUPÉ SE SNIŽENOU
STŘECHOU A ŠESTIVÁLCOVÝM MOTOREM (1962)

Roverdrive, zatímco 105 S měl čtyřstupňovou manuální převodovku a rychloběh.

Tyto nejdražší vozy řady P4 nepřišly na trh ve vhodnou chvíli. Suezská krize, která následovala po znárodnění stejnojmenného průplavu, a na ni navazující krize naftová nesvědčily prodeji automobilů a vyšší spotřebou. Sedanu Rover 105 R se do léta 1958 prodalo jen 3,5 tisice, modelu 105 S od podzimu 1958 do léta 1959, nabízeného coby 105, vzniklo 7200.

V říjnu 1958 byl na londýnském autosalonu představen zbrusu nový Rover P5, vozy řady P4 se však vyráběly dál. Do roku 1962 to byly modely 80 a 100, první se čtyřválcem OHV o objemu 2280 cm³ a výkonu 77 k (57 kW), druhý se šestiválcem IOE, který z objemu 2625 cm³ dával 104 k (76,5 kW). Oba měly čtyřstupňovou převodovku s rychloběhem.

Od léta 1962 už byly v nabídce řady P4 jen dva modely s označením 95 a 110, oba vybavené šestiválcem 2625 cm³ o výkonu 102 resp. 123 k (75 a 90,5 kW). Od března 1963 měly všechny karosářské díly z ocelového plechu.

Poslední ze 130 342 vozů řady P4, sedan Rover 95, opustil montážní linku v Solihullu 27. května 1964.

Třilitrový luxus

Novou éru odstartoval na podzim roku 1958 sedan Rover P5 se samonošnou karoserií a třilitrovým motorem. Jeho decentní tvary v tradičním stylu navrhl David Bache, vůz byl širší a nižší než jeho (nadále vyráběný) předchůdce. Všechny dveře už měl samozřejmě zavěšené vpředu.

Rover P5 s rozvorem náprav 2,81 m a rozchodem kol 1,40 m vpředu a 1,42 m vzadu měl vpředu pomocný rám nesoucí poháněcí ústrojí a nezávislé zavěšení předních kol odpružených podélnými zkrutnými svazky per. Poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena podélnými listovýmipery, brzdy byly zpočátku na všech čtyřech kolech bubnové, až od podzimu 1959 se montovaly přední kotoučové brzdy Girling.

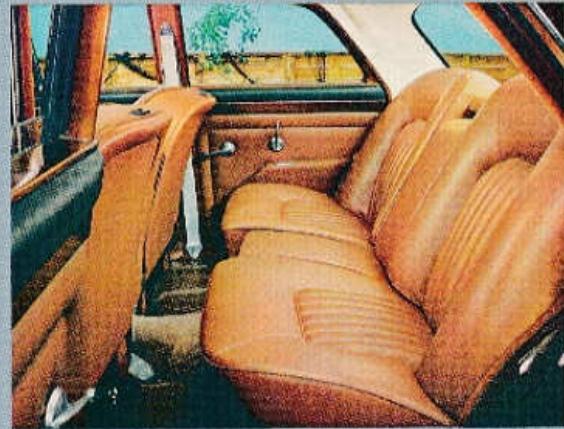
Vůz s obchodním označením 3-Litre měl pod kapotou řadový šestiválec IOE převrtaný na 2995 cm³, jenž dával 115 k (85 kW). Čtyřstupňová manuální převodovka mohla být za příplatek



ROVER 3.5-LITRE SALOON
- KLASICKÝ SEDAN
ROČNIKU 1968 VYBAVENÝ
MOTOREM V8

PREDNÍ SEDADLA
SEDANU ROVER
3.5-LITRE SALOON
NA REKLAMNÍM SNÍMKU
S DÁMOU

KUŽE A DŘEVO: ROVER
3.5-LITRE SALOON
NABÍZEL DVĚ
SAMOSTATNÁ ZADNÍ
SEDADLA



► doplněna rychloběhem, k mání byla i třístupňová automatika Borg-Warner DG.

Pětimístný sedan dlouhý 4,74 m, široký 1,78 m a vysoký 1,53 m vážil podle provedení 1615 až 1652 kg a jezdil na patnáctipalcových kolech nesoucích pneumatiky 6,70 - 15. S rychloběhem uháněl rychlosť až 155 km/h a spotřeboval 12 až 14 l benzingu na 100 km.

Rover P5 se stal prestižním automobilem, jeden z prvních si pořídila královna matka, několik vozů tohoto typu vystřídala i královna Alžběta II. Uživateli vozů P5 byli i ministerství předsedové a ministři.

Do léta 1962 bylo vyrobeno téměř 21 tisíc vozů 3-Litre zpětně označovaných Mk I. V říjnu 1962 debutoval Rover 3-Litre Mk II s úpravami motoru, které navrhl ladič Harry Weslake. Díky nové hlavě válci a změnám sacího i výfukového potrubí vzrostl výkon šestiválce na 134 kW SAE (99 kW), u verze montované s automatickou převodovkou na 129 kW SAE (95 kW). Sedan vybavený rychloběhem dosahoval rychlosti 180 km/h.

Novinkou podzimu 1962 byla druhá karosářská verze P5. Rover 3-Litre Mk II Coupé byl čtyřdveřový sedan se střechou sníženou

o 63 mm a ostřejí skloněným čelním i zadním oknem kabiny. Navíc měl ztenčené střední sloupky karoserie, takže připominal hardtop.

Luxusně pojatý interiér měl vzadu dvě samostatně tvarovaná sedadla, mezi nimiž se pod čalouněným víkem skrýval zapalovač doutníků a popelník nebo držák na sklenice.

V říjnu 1963 debutoval zcela nový sedan Rover 2000 alias P6 s moderně stříženou 4,5 m dlouhou karoserií, dvoultrovým čtyřválcem a zadní nápravou De Dion. Stal se historicky prvním nositelem evropského titulu Vůz roku, někdy se k němu vrátíme podrobněji.

Vlajkovou lodí značky Rover však i ve druhé polovině šedesátých let zůstával konzervativní typ P5. V sezóně 1966 se současně vyráběly modely Mk II a Mk III. Lehce modernizovaný Mk III měl nadále šestiválec 2995 cm³ o výkonu 134 kW SAE (99 kW), ke čtyřstupňové manuální převodovce dostával standardně rychloběh, základní ovšem mohl zvolit i novou třístupňovou automatiku Borg-Warner 35.



VLEVO ROVER 3,5-LITRE
COUPÉ, VPRAVO ROVER 3500
TYP P6, DBA 5 MOTOREM V8

Stejně jako model Coupé i sedan Rover 3-Litre Mk III Saloon dostal dvě samostatná tvarovaná zadní sedadla, na přední sedadla se na přání montovaly opěrky hlavy, jejichž součástí byly lampičky na čtení pro cestující vzadu.

Vozy Rover P5 vybavené šestiválcem 2995 cm^3 se vyráběly do léta 1967, celkem jich od roku 1958 vzniklo přes 48 tisíc, z toho 40 tisíc sedanů a osm tisíc Coupé. Jen ve stádiu prototypu skončilo pětidveřové kombi P5, které v roce 1959 postavila firma Pressed Steel. Zmínku si zaslouží i čtyři dvoudveřové kabriolety P5 z let 1962 až 1964.

První zhotovila na objednávku mateřské automobilky karosárna Chapron a v říjnu 1962 jej vystavila na pařížském autosalonu. Druhý a třetí byly dílem švýcarské karosárny Graber, jeden se objevil v březnu 1963 na ženevském autosalonu, druhým jezdila manželka pana Grabera. Čtvrtý kabriolet P5 vznikl v roce 1964 v londýnské karosárně Panelcraft pro švédského inženýra pracujícího v Anglii.

Osmiválce

Poněkud archaický šestiválec bylo třeba nahradit modernějším motorem, a tak Rover koupil v lednu 1965 od General Motors

licenci na výrobu osmiválce OHV o objemu 3,5 l, který v zámoří poháněl kompaktní vozy Buick, Pontiac a Oldsmobile. Na úpravách motoru V8 pro britské podmínky se podílel i jeho šéfkonstruktér Joe Turley.

Rover P5 B alias 3,5-Litre byl uveden na trh v září 1967 v provedení Saloon i Coupé. Osmiválec do V 90° se dvěma karburátory dával z objemu 3528 cm^3 výkon 151 k DIN (111 kW) neboli 184 k SAE (135 kW). Byl vyroben z hliníkové slitiny a ve srovnání s dřívějším šestiválcem byl o 90 kg lehčí. Standardně byl spojen s třístupňovou automatickou převodovkou Borg-Warner 35.

Vozy o hmotnosti 1620 až 1640 kg dosahovaly největší rychlosti 185 km/h a spotřebovaly 15 až 17 l benzínu na 100 km. Na první pohled zaujaly efektně tvarovanými disky kol Rostyle.

Automobily Rover P5 B s motorem V8 se vyráběly do června 1973, z 20 600 zhotovených exemplářů bylo 11 501 v provedení Saloon a 9 099 ve verzi Coupé. Před ukončením výroby bylo několik desítek vozů tohoto typu dodáno „do zásoby“ do vládních garáží i do Westminsterského paláce. A ještě počátkem května 1979 přijela Margaret Thatcherová po volbním triumfu na Downing Street č. 10 sedanem Rover 3,5-Litre ročníku 1972. ◀