

ROVER

60 · 75 · 90



La Voiture pour le Connaisseur

ROVER *Soixante, Soixante-Quinze, Quatre-Vingt-Dix*

Dans le monde de l'automobile où les méthodes de production en série mettent les voitures à la portée d'un public sans cesse grandissant, les automobilistes avertis deviennent de plus en plus exigeants quant au choix de leur transport personnel. Certes, lorsqu'il s'agit de choisir une voiture, le prix est toujours un facteur de première importance, mais on recherche bien plus la qualité en fonction du prix.

Bien entendu, à l'achat les Rover coûtent davantage que la grande masse des véhicules de série, mais comparées aux voitures de luxe, à la classe desquelles elles appartiennent à juste titre, elles sont d'un prix modeste et offrent une qualité sans pareille. A vrai dire, Rover vous ouvre un domaine nouveau où l'automobilisme se fait rapide, silencieux et luxueux, où le raffinement figure dans les moindres détails et la qualité prime.

Seuls des matériaux de choix entrent dans la construction des Rover, à chaque stade de la production un contrôle sévère et chaque voiture qui sort subit des essais individuels sur le terrain particulier de la Société. Voici pourquoi chaque Rover vous offre les mêmes performances sans fatigue, la même endurance invariable tout en fournissant le même degré de confort avec le lustre de la même finition éclatante.

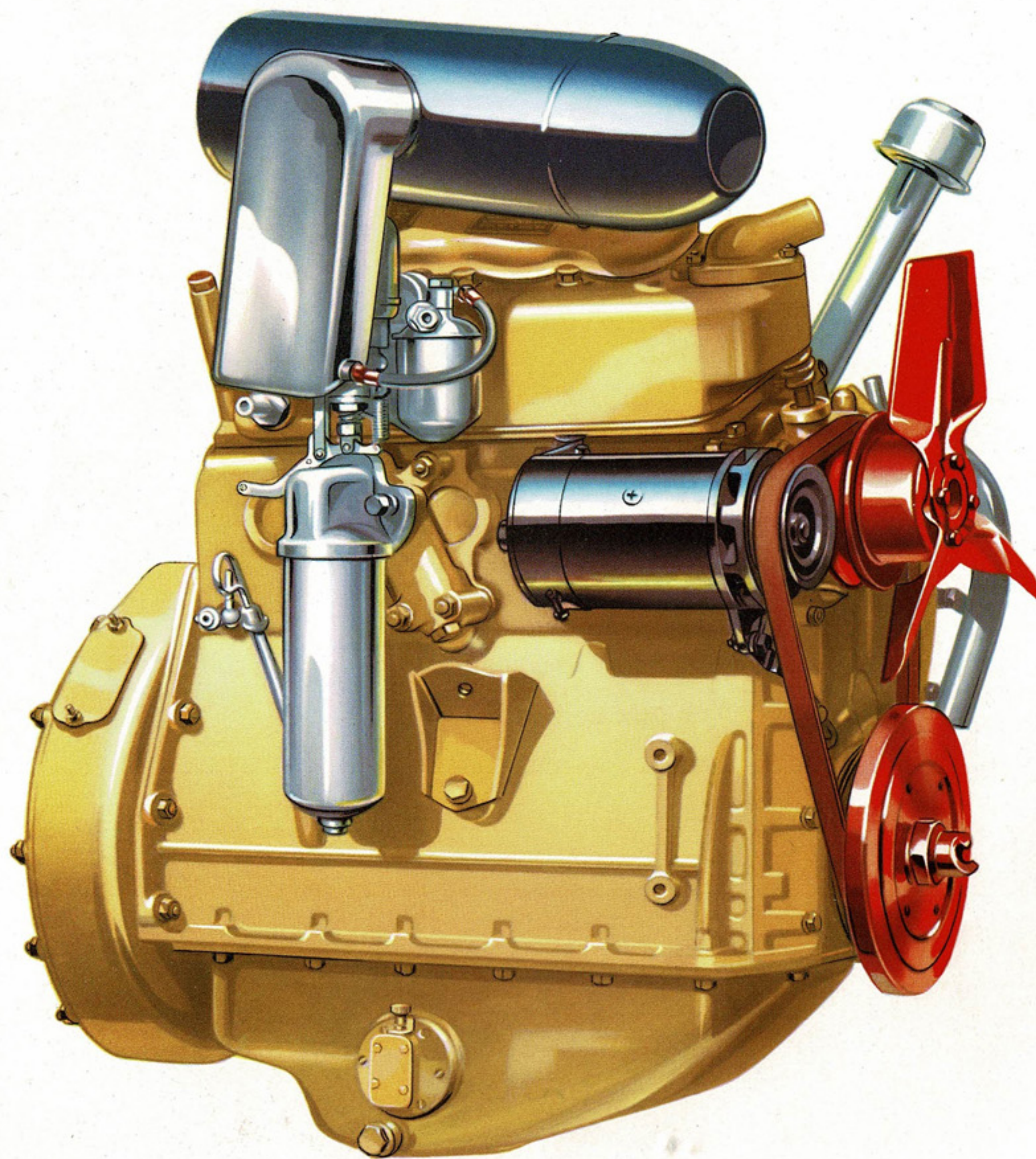
C'est également pourquoi tant de ceux qui possèdent une Rover ne retournent jamais à d'autres marques mais, toute la vie, restent fidèles à Rover.



La

ROVER

Soixante



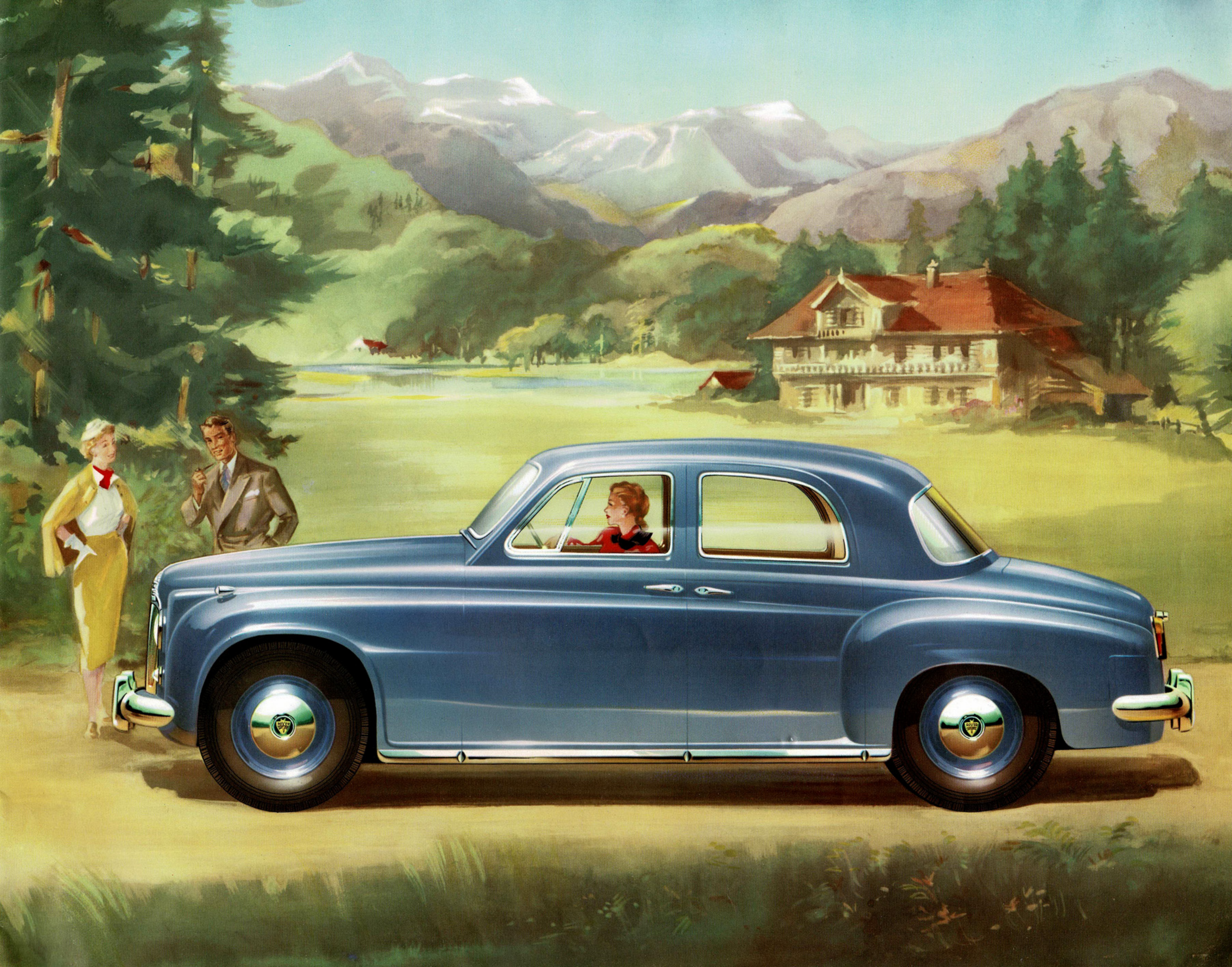
La Rover Soixante est équipée d'un moteur quatre-cylindres impressionnant. Avec une cylindrée de 1,997 litres il développe au frein une puissance de 60 C.V. à un régime de 4.000 t/mn. (puissance fiscale de 15,01 C.V. avec la formule R.A.C.). Il présente de nombreux traits particuliers à Rover uniques en leur genre et destinés à assurer une longue vie sans défaillance, des performances satisfaisantes sans fatigue et une économie d'utilisation remarquable. En conditions normales, il est possible d'obtenir une consommation moyenne de 9,5 litres aux 100 kilomètres.

Economie luxueuse ou luxe économique :

D'une façon ou de l'autre, cette description s'applique parfaitement à la Rover Soixante. En effet, voici un modèle construit selon les plus hauts standards de qualité, offrant tous les raffinements de l'automobilisme et cependant d'une économie qui plaira à nombre d'automobilistes devant considérer sérieusement la question des frais d'utilisation.

Malgré sa consommation modeste, le quatre-cylindres qui équipe la Soixante donne de brillantes performances et pour les longues randonnées vous offre des moyennes élevées. Sans oublier qu'en ville la voiture se conduit avec une facilité remarquable, la roue libre—une spécialité Rover vraiment admirable—vous permet de passer les vitesses sans avoir recours à l'embrayage. Un rayon de braquage de 5,64 m. vous en dit long lorsqu'il s'agit de parquer ou d'évoluer dans les encombrements.

Avec ses lignes attrayantes et sa finition impeccable, la Rover Soixante est indiscutablement une voiture qui apporte de la distinction dans le domaine de l'automobilisme.



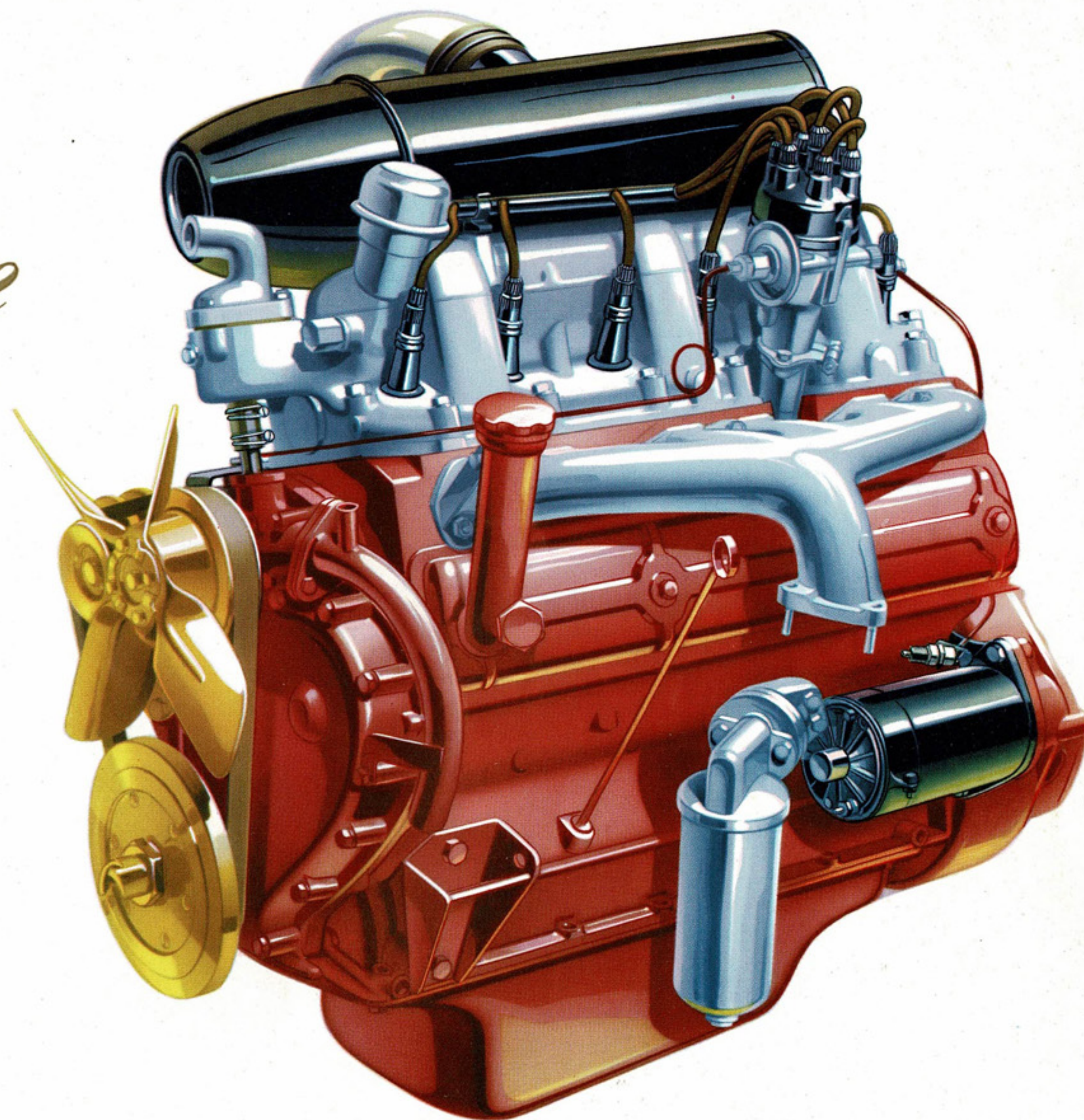


La **ROVER** *Soixante-Quinze*

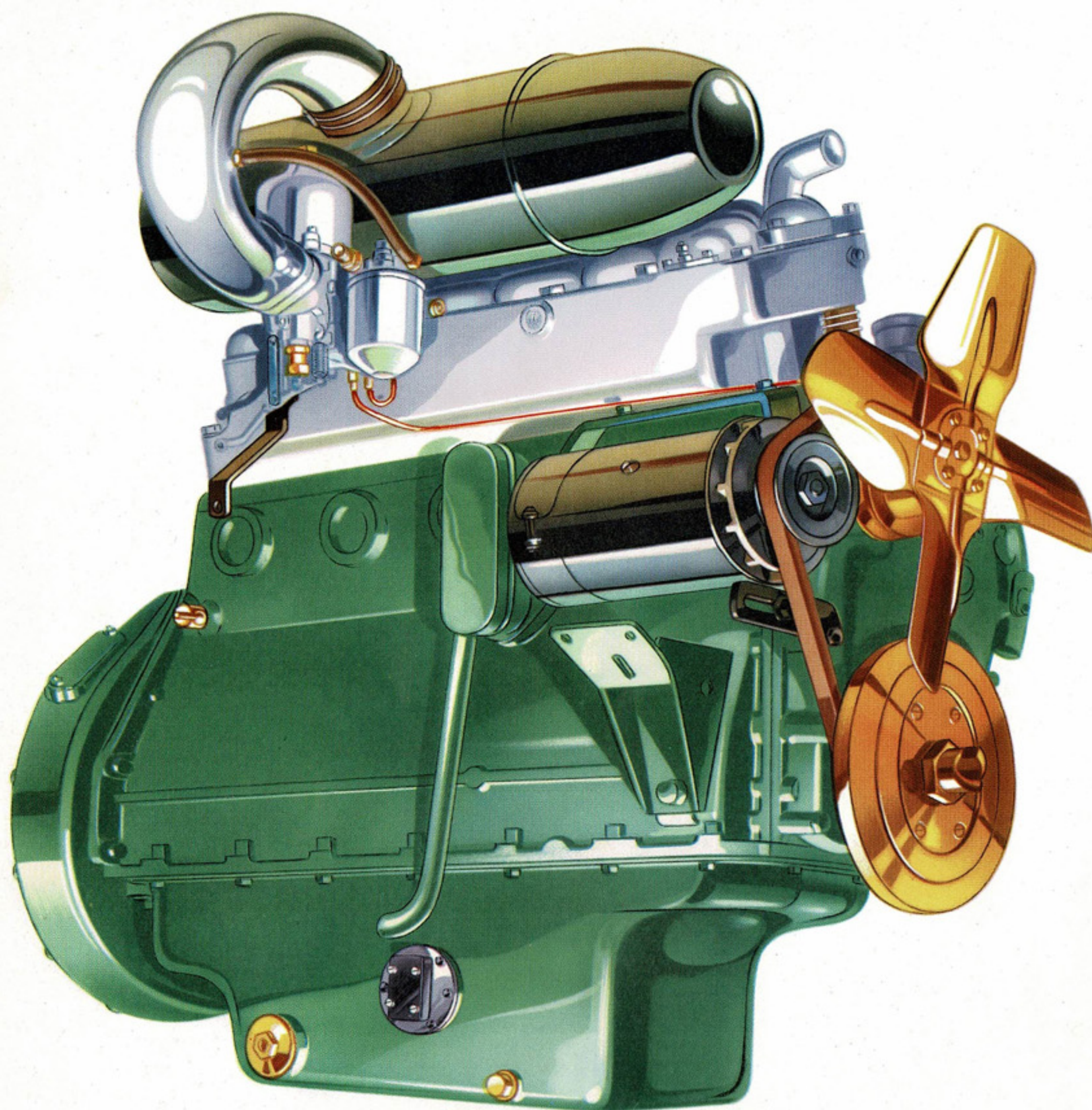
Modèle central du splendide trio Rover, la Soixante-quinze vous plaira à tous points de vue. L'intérieur aussi bien que l'extérieur reflètent les soins méticuleux apportés à sa conception et la qualité professionnelle qui entre dans sa construction.

La Soixante-quinze conserve, jusque dans les moindres détails, la qualité traditionnelle que les automobilistes du monde entier apprécient tant. C'est une bonne routière et il faut faire l'expérience de la douceur et du silence de marche pour le croire. Quatre, cinq ou six personnes peuvent se détendre dans le confort reposant qu'offre son intérieur, goûter le délassément que procure sa suspension et faire confiance aux organes mécaniques construits pour durer sans défaillance.

Les Ingénieurs de chez Rover et les propriétaires d'une Rover peuvent être fiers de cette voiture.



Le moteur de la Rover Soixante-quinze est remarquable pour sa puissance, son silence et sa douceur et pour la longévité de tous ses organes. Par exemple, les paliers et les coussinet de bielle au cuivre-plomb sont montés en standard sur toutes les Rover et durent quatre fois plus longtemps que certains modèles employés sur beaucoup de moteurs. Ce six-cylindres extrêmement robuste a une cylindrée de 2.230 c.c. et développe 80 C.V. à 4.500 t/mn. La formule R.A.C. donne une puissance fiscale de 19.85 C.V.



Construit d'après les mêmes principes que le moteur Soixante-Quinze, le groupe de la Quatre-vingt-dix a une cylindrée de 2.638 c.c. et développe 93 C.V. à 4.500 t/mn. Cet excellent rendement confère à la voiture de magnifiques performances en prise directe et dans toute la gamme des vitesses. Il lui donne également ces échappées rapides tout en permettant de conserver une vitesse de croisière de 110 km./h. sur de longues distances.

La ROVER *Quatre-Vingt-Dix*

Voici ce que le correspondant automobile du *Times* disait récemment au sujet de la Rover Quatre-vingt-dix.

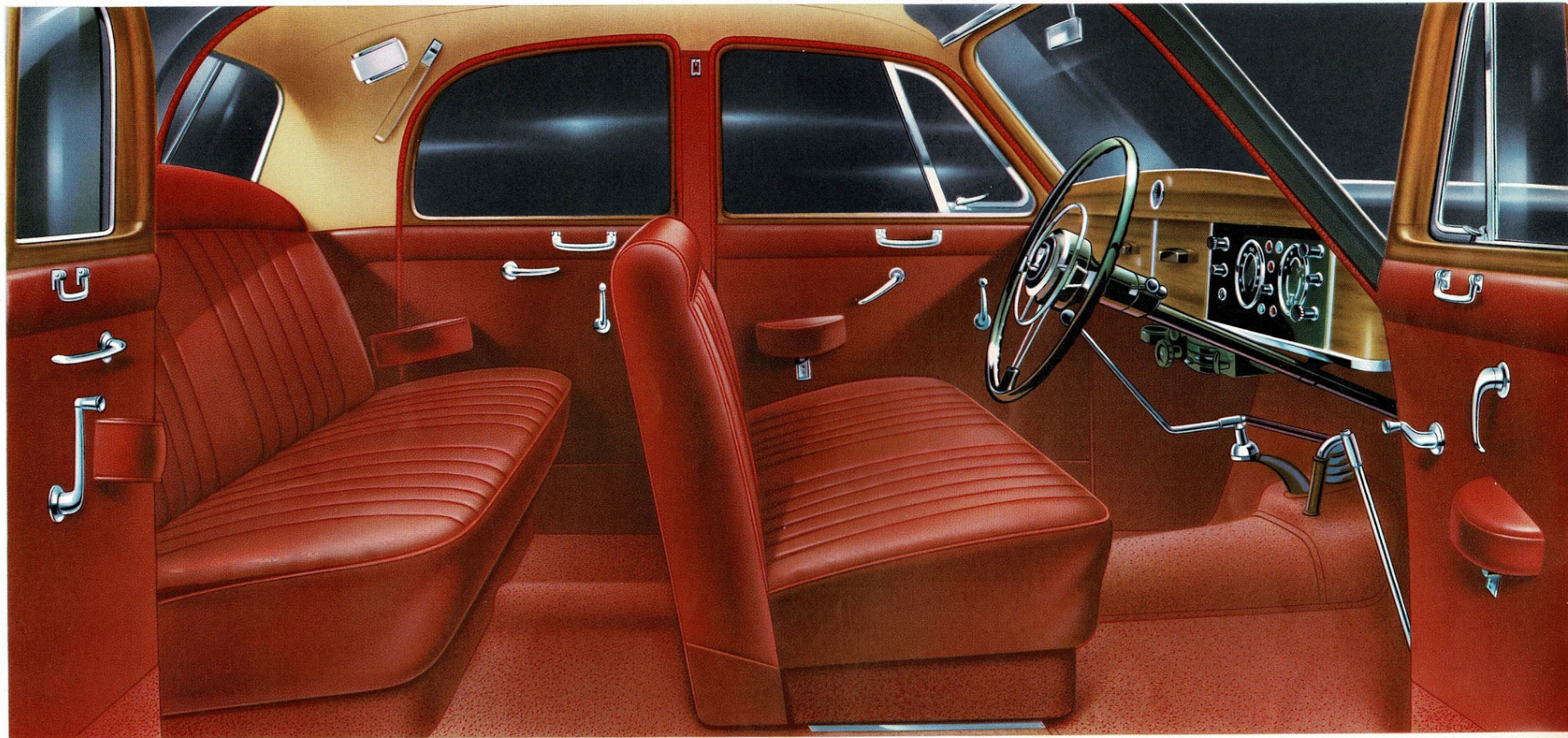
“ A une époque où la position primordiale qu’occupe la Grande-Bretagne sur les marchés mondiaux est de plus en plus disputée par les constructeurs américains et ceux du continent, c’est une expérience rassurante que de conduire une Berline Rover 90. Pendant plusieurs centaines de kilomètres en ville et en campagne, répartis sur une période de 10 jours, elle a donné une joie sans mélange à la fois au conducteur et aux passagers.

“ Le standard élevé de la conception Rover et de la production se manifeste avant tout par le silence exceptionnel de la voiture—à 80 kilomètres à l’heure, le seul bruit importun est le tictac de la montre et à 110 kilomètres à l’heure, vitesse de coisière confortable les passagers peuvent converser à voix normale. La sensibilité de la direction est la marque d’un pur-sang, le braquage excellent, ainsi que l’embrayage exceptionnellement doux font des manoeuvres en espace limité un jeu d’enfant.”

Au rang des nouveaux avantages de la Rover Quatre-vingt-dix viennent s’ajouter les servo-freins et la possibilité d’être dotée d’un surmultiplicateur.



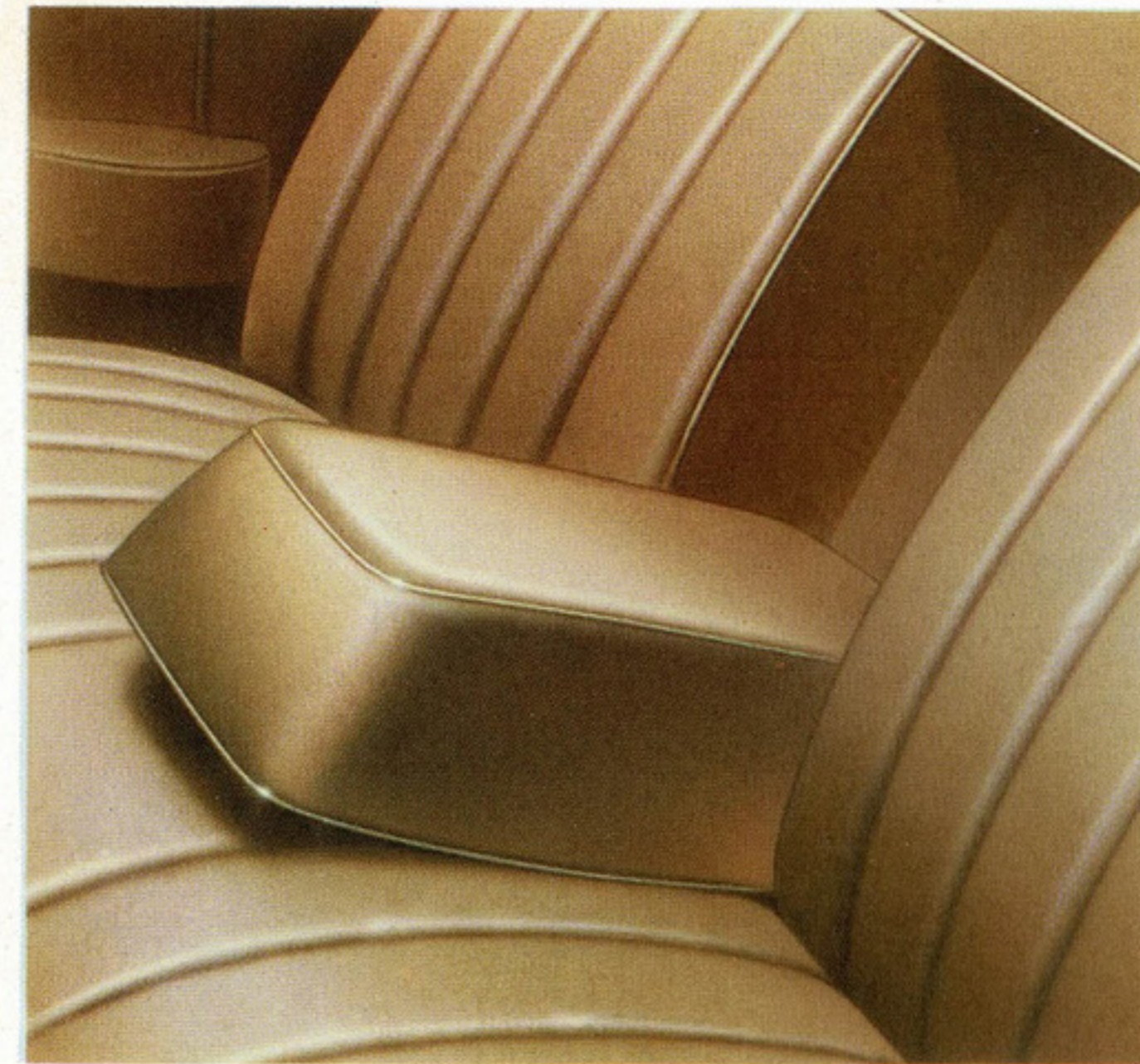
Distinction dans la Carrosserie et Luxe dans le Confort



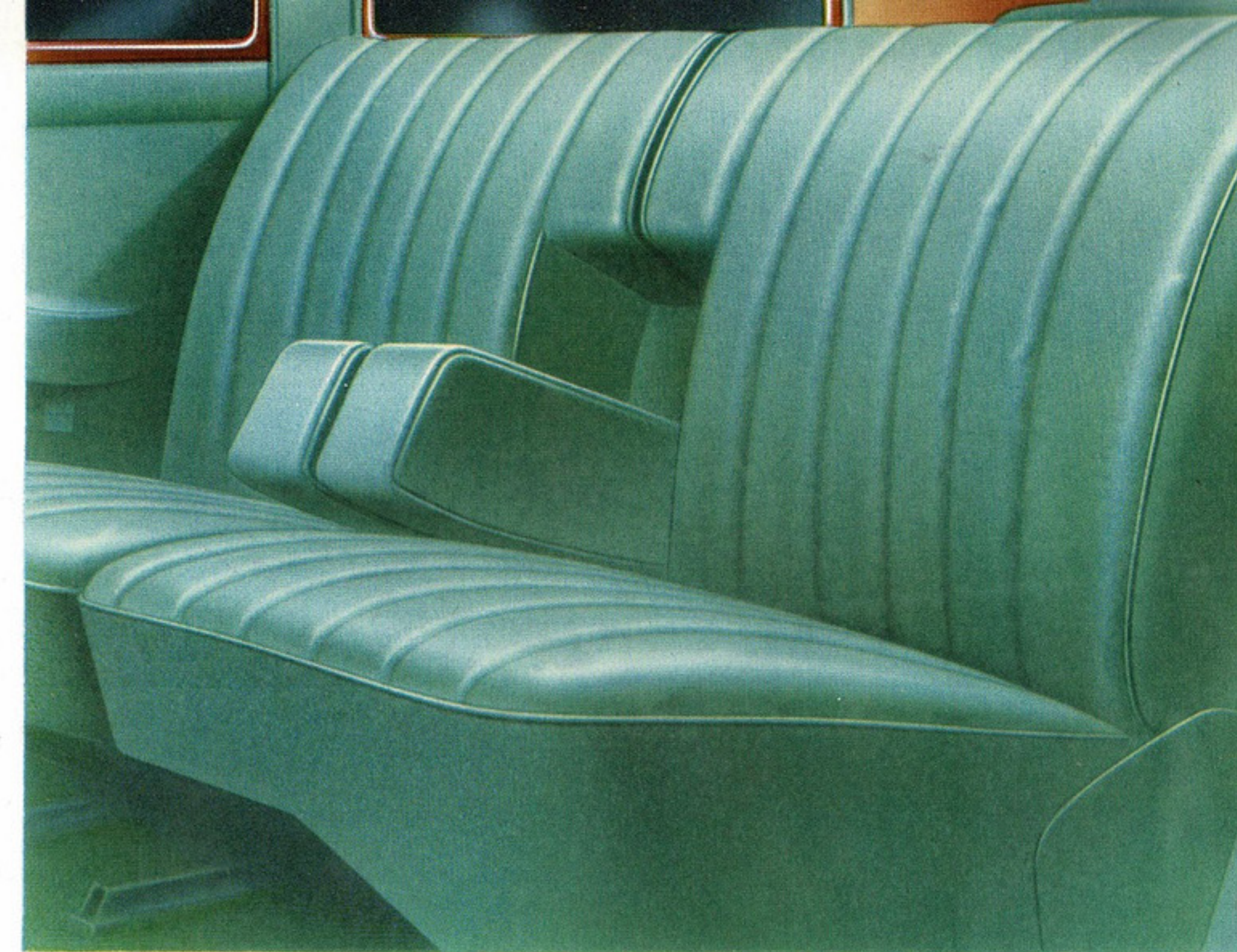
Jusqu'à six personnes trouvent un confort somptueux dans les Rover Soixante, Soixante-dix et Quatre-vingt-dix dont l'intérieur est magnifiquement aménagé.

Les passagers avant et arrière goûtent le même degré de confort sans pareil, chacun avec amplement d'espace aux genoux et aux coudes. Les sièges moelleux garnis en peau de qualité sont pourvus au milieu de larges accoudoirs escamotables, tandis que toutes les portières sont dotées d'accoudoirs latéraux, ceux de l'avant se réglant en hauteur.

Le siège avant type banquette peut s'avancer, se reculer et se régler en hauteur ou en inclinaison. D'épais tapis garnis de lourdes assises couvrent le plancher. Partout de larges glaces en verre de sécurité donnant une visibilité réellement panoramique ; par temps chaud, les glaces des portières fournissent une ample aération. Pour l'hiver il a été prévu un système de chauffage très efficace et les portières ne laissent passer aucun courant d'air.

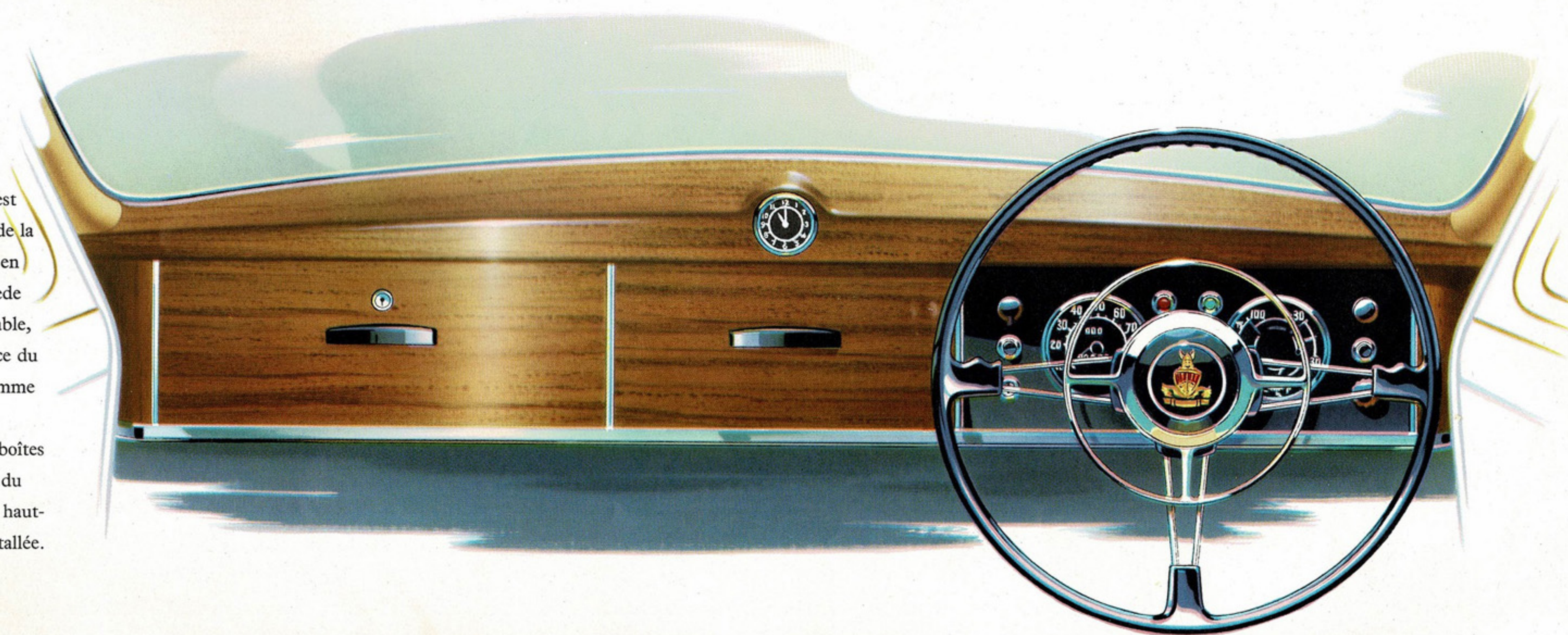


Les accoudoirs escamotables de la banquette arrière sont extra-larges et moelleux et font vraiment goûter aux deux passagers le luxe du voyage en "fauteuil." Lorsque l'accoudoir est relevé, trois personnes peuvent s'asseoir confortablement sans être étreintes.



Quoique normalement toutes les voitures Rover soient dotées d'un siège avant type banquette, des sièges séparés peuvent être fournis sur demande, moyennant supplément. Ils se règlent séparément et chacun est muni d'un accoudoir escamotable.

La superbe planche de bord est un bel exemple de la qualité de la finition Rover. L'ébénisterie en noyer de premier choix, possède une finesse de grain remarquable, et le tableau métallique en face du conducteur, comporte une gamme complète d'instruments et de voyants. Il a été prévu deux boîtes à gants, celle située au centre du tableau reçoit le récepteur et le haut-parleur lorsque la radio est installée.



Raffinement et Qualité dans les Moindres Détails

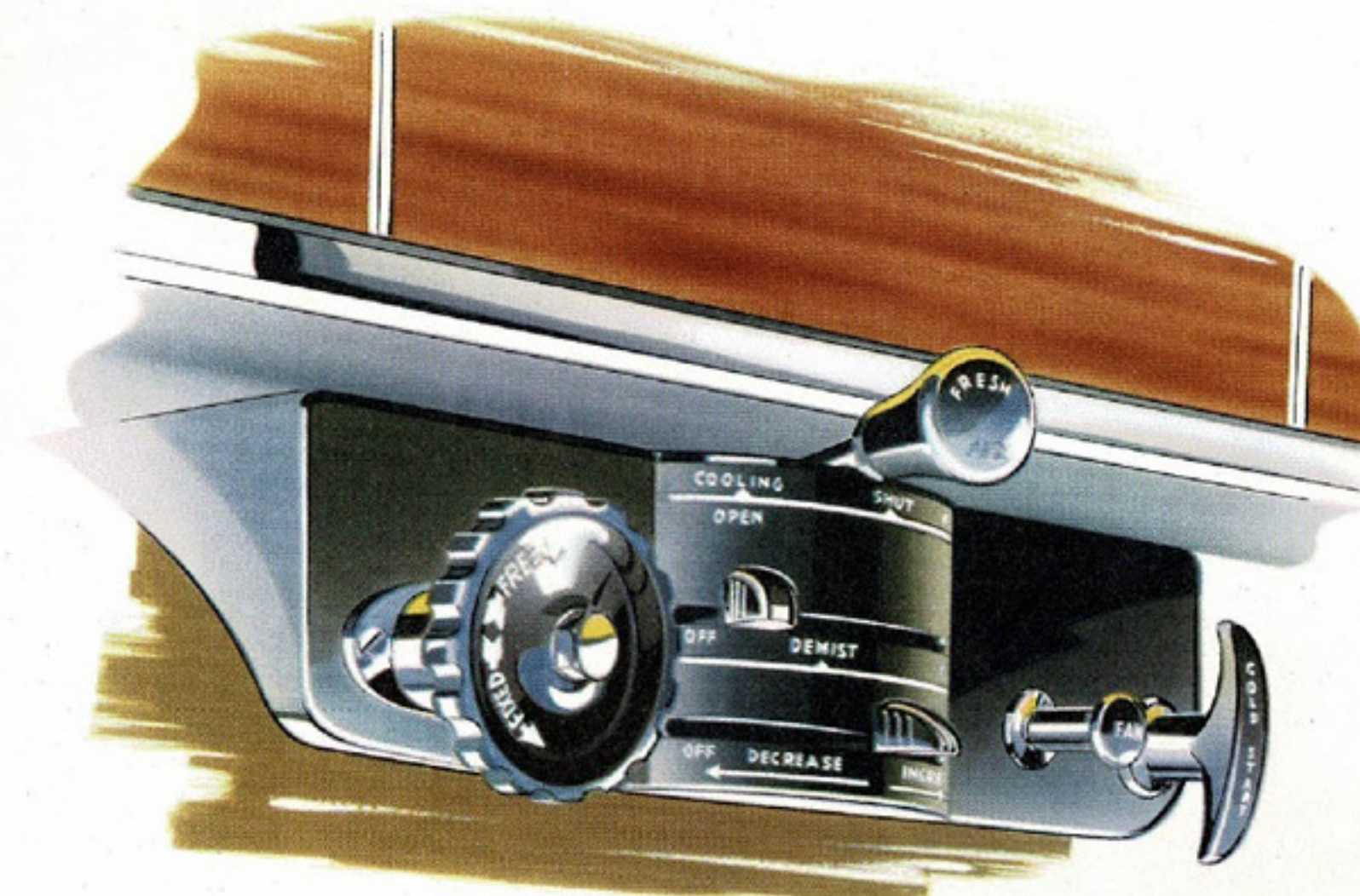


Les portières de la Rover sont larges, avec un grand angle d'ouverture et sont retenues par un arrêtoir spécial. Monter ou descendre de la voiture est donc une affaire très simple pour les passagers quel que soit l'âge ou la stature.

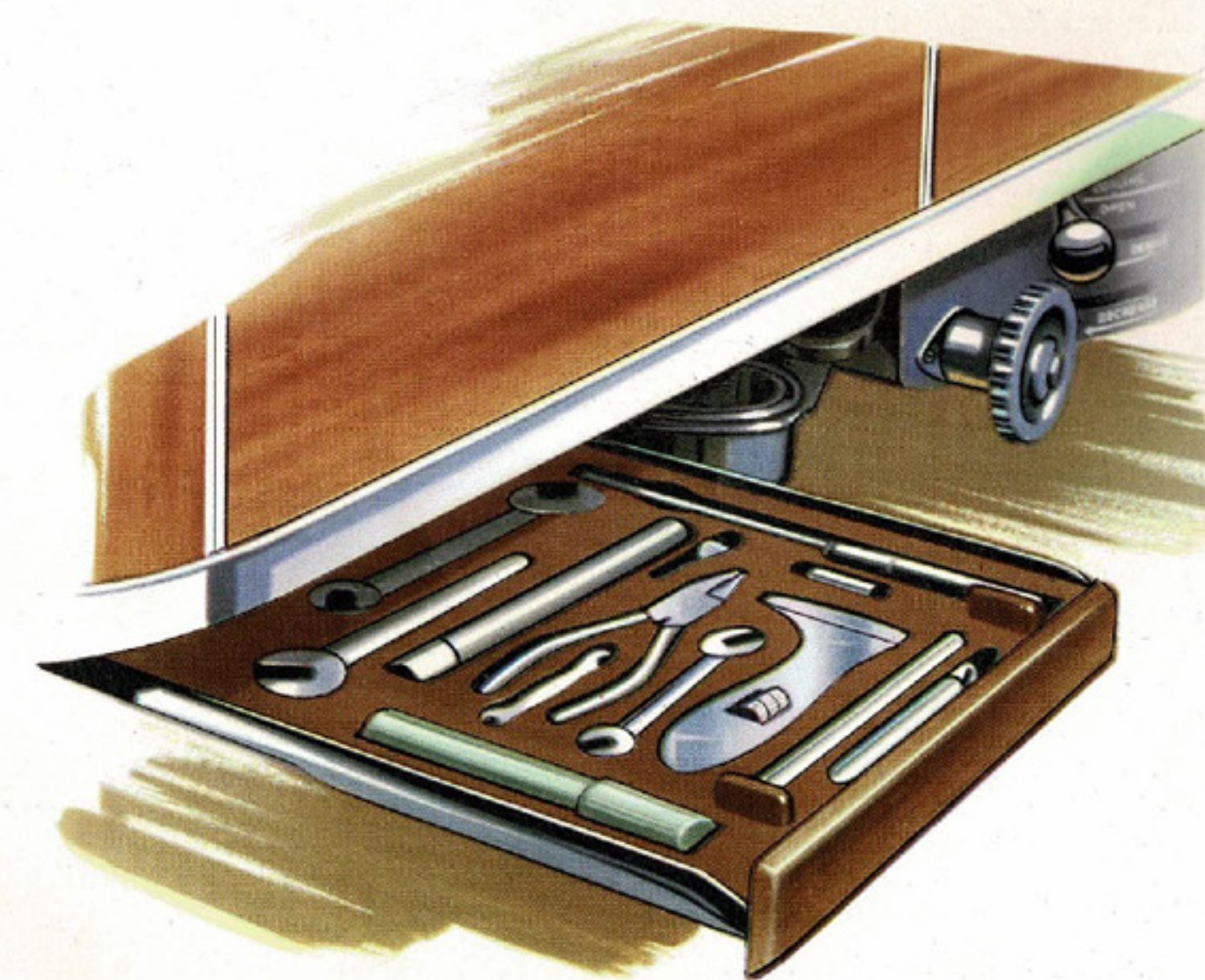


La soute à bagages peut recevoir les bagages des passagers au complet. La porte est compensée pour faciliter l'ouverture ou la fermeture. Elle comporte une lampe qui éclaire automatiquement lorsque les feux de position sont allumés.

La roue de secours est logée dans un compartiment séparé sous la soute et le cas échéant, il est facile de la retirer.



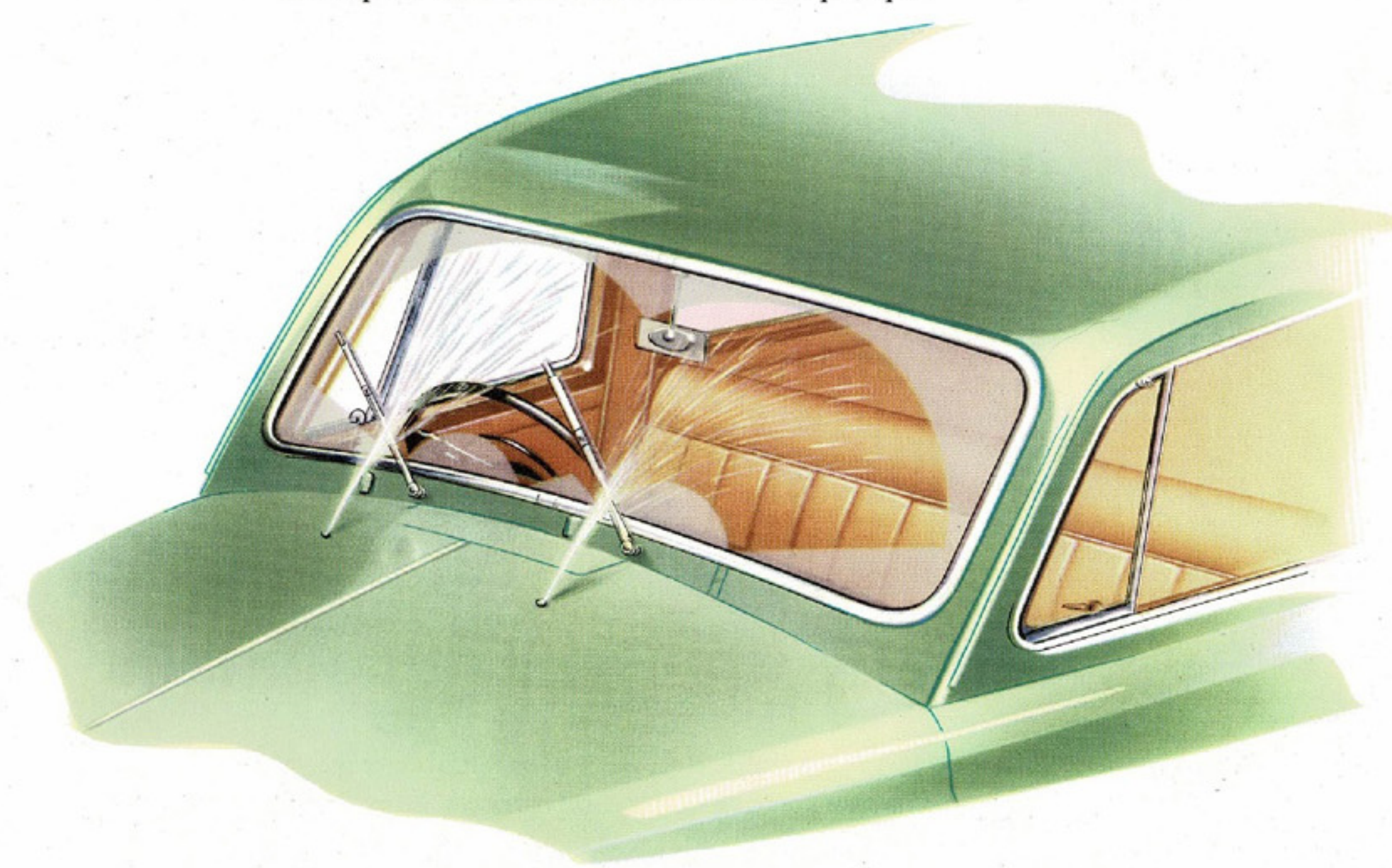
Le chauffage, la climatisation et le dégivrage sont prévus pour toutes variations de température et tous climats. Les commandes se trouvent bien disposées sous le tableau et se manœuvrent très aisément. Remarquez également la commande de la roue-libre montée sur les modèles '60' et '75'.



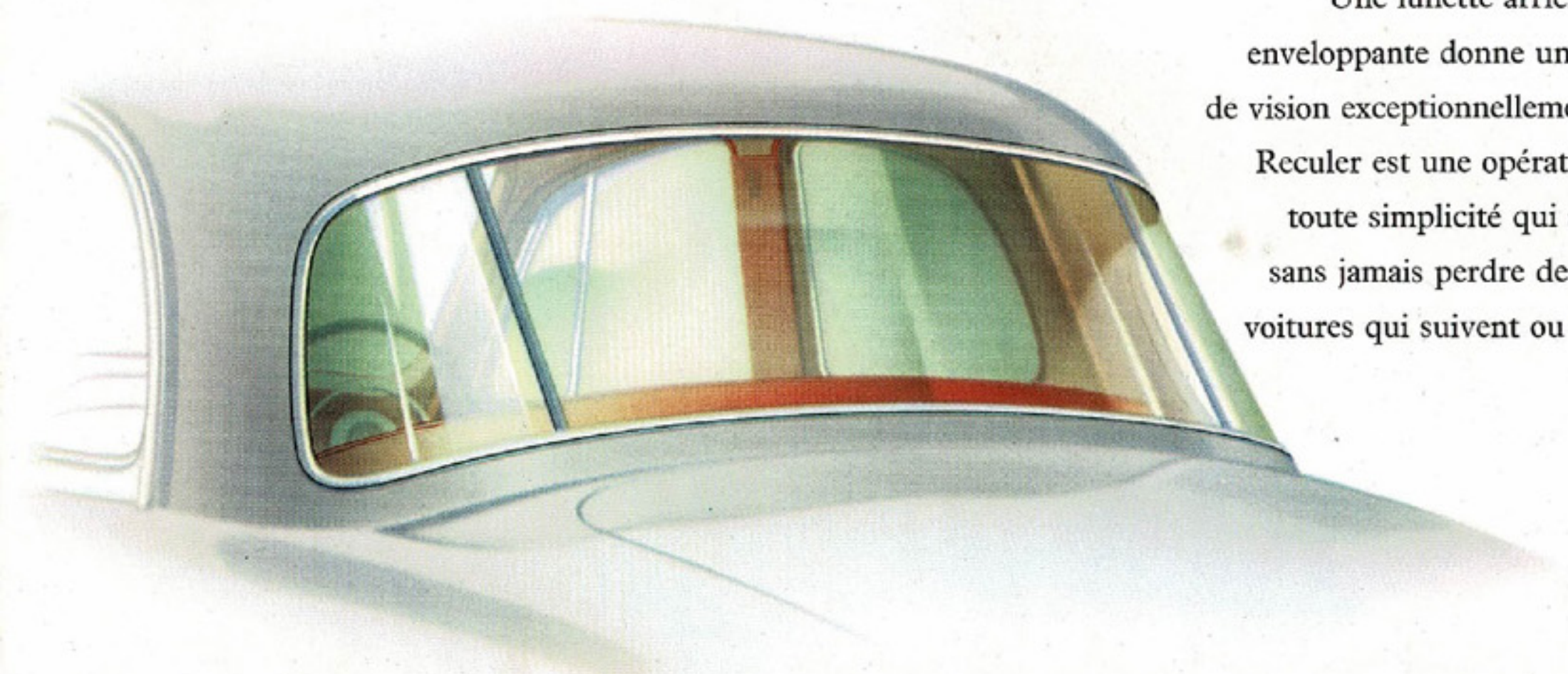
Un autre trait remarquable du soin qu'apporte Rover au détail est le plateau d'outillage monté sous la boîte à gants de la planche. C'est la façon la plus rationnelle de disposer le petit outillage fourni avec la voiture.



Une boîte à gants spacieuse et très commode se trouve à l'extrémité de la planche de bord, du côté du passager. Il y a de la place pour tout le petit nécessaire de l'automobiliste et le couvercle se bloque à l'horizontale formant une table pratique.

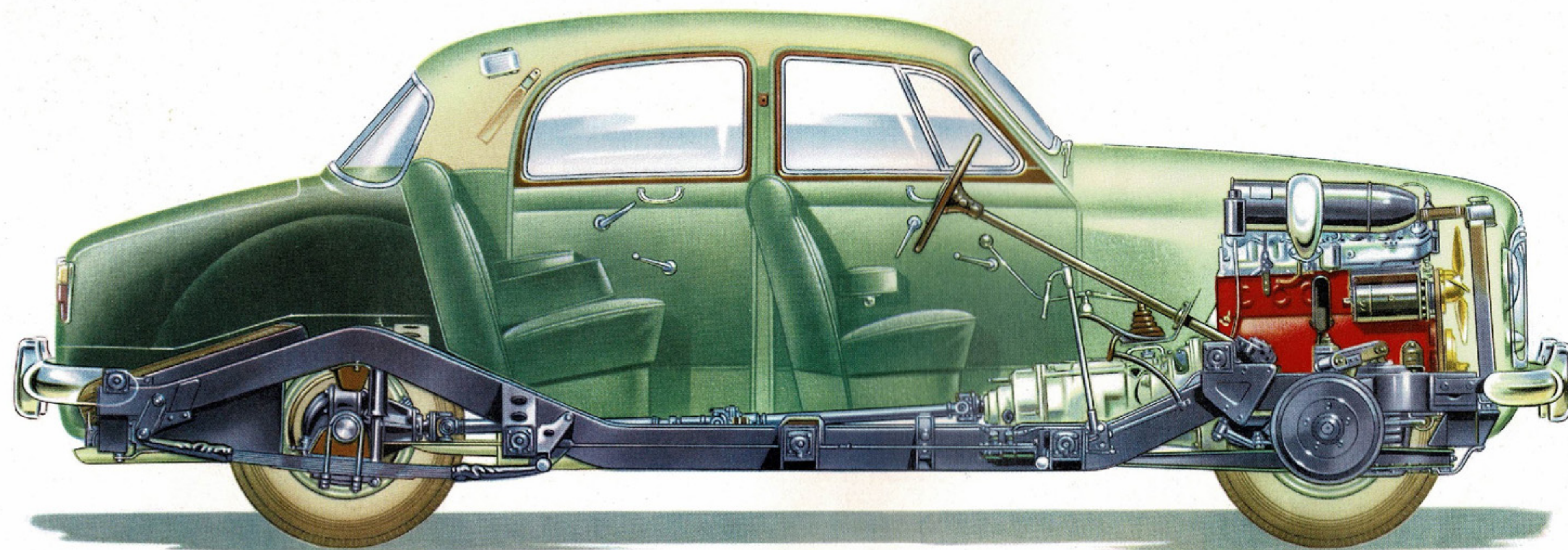


Pour garantir la visibilité, des lave-glaces sont montés en équipement standard sur toutes les voitures Rover. Il suffit de presser sur un bouton et de mettre en marche les essuie-glaces pour faire disparaître les éclaboussures, insectes ou toute autre tache.



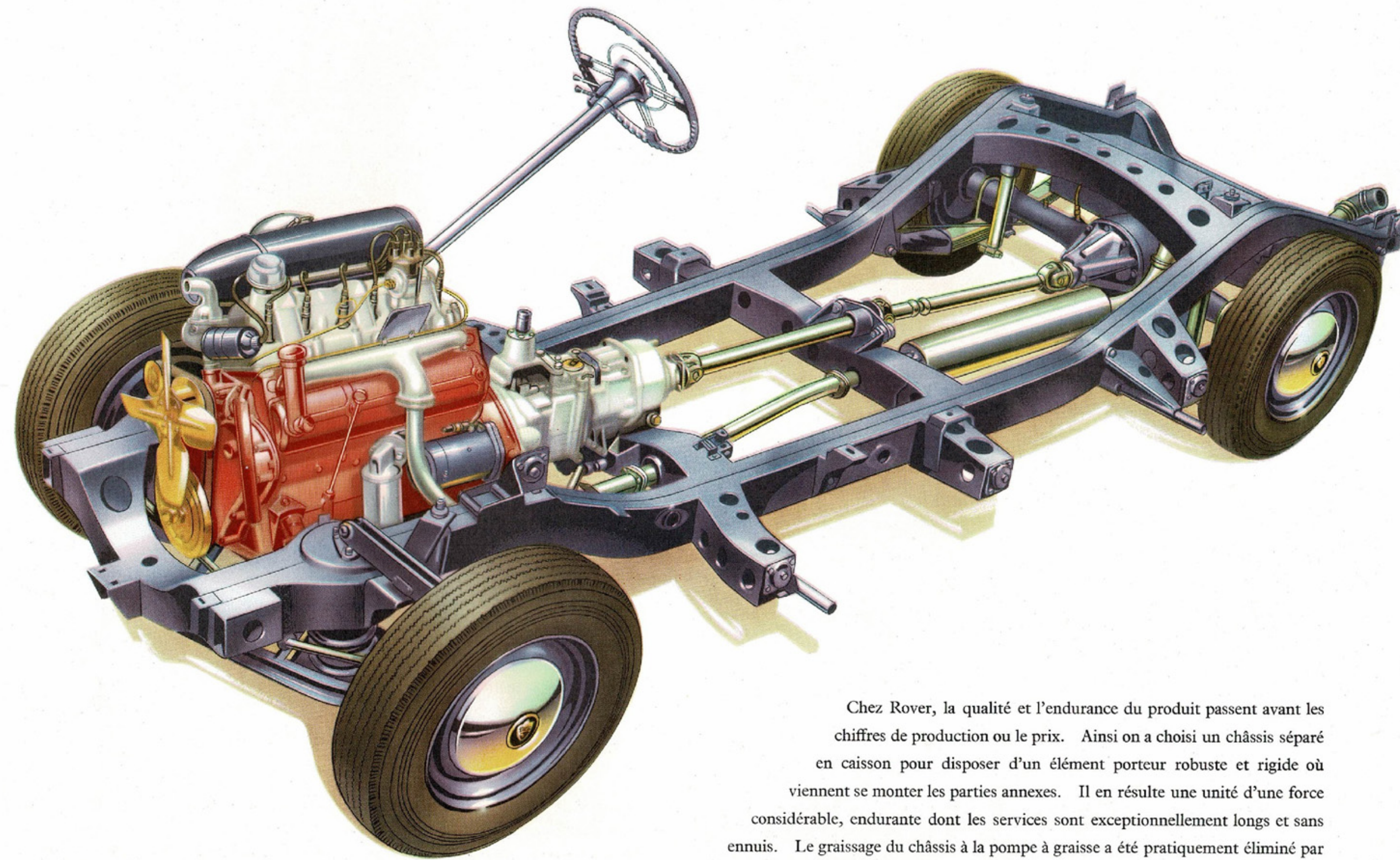
Une lunette arrière enveloppante donne un champ de vision exceptionnellement grand. Reculer est une opération de toute simplicité qui se fait sans jamais perdre de vue les voitures qui suivent ou doublent.

Lignes Harmonieuses Alliées à la Perfection Mécanique

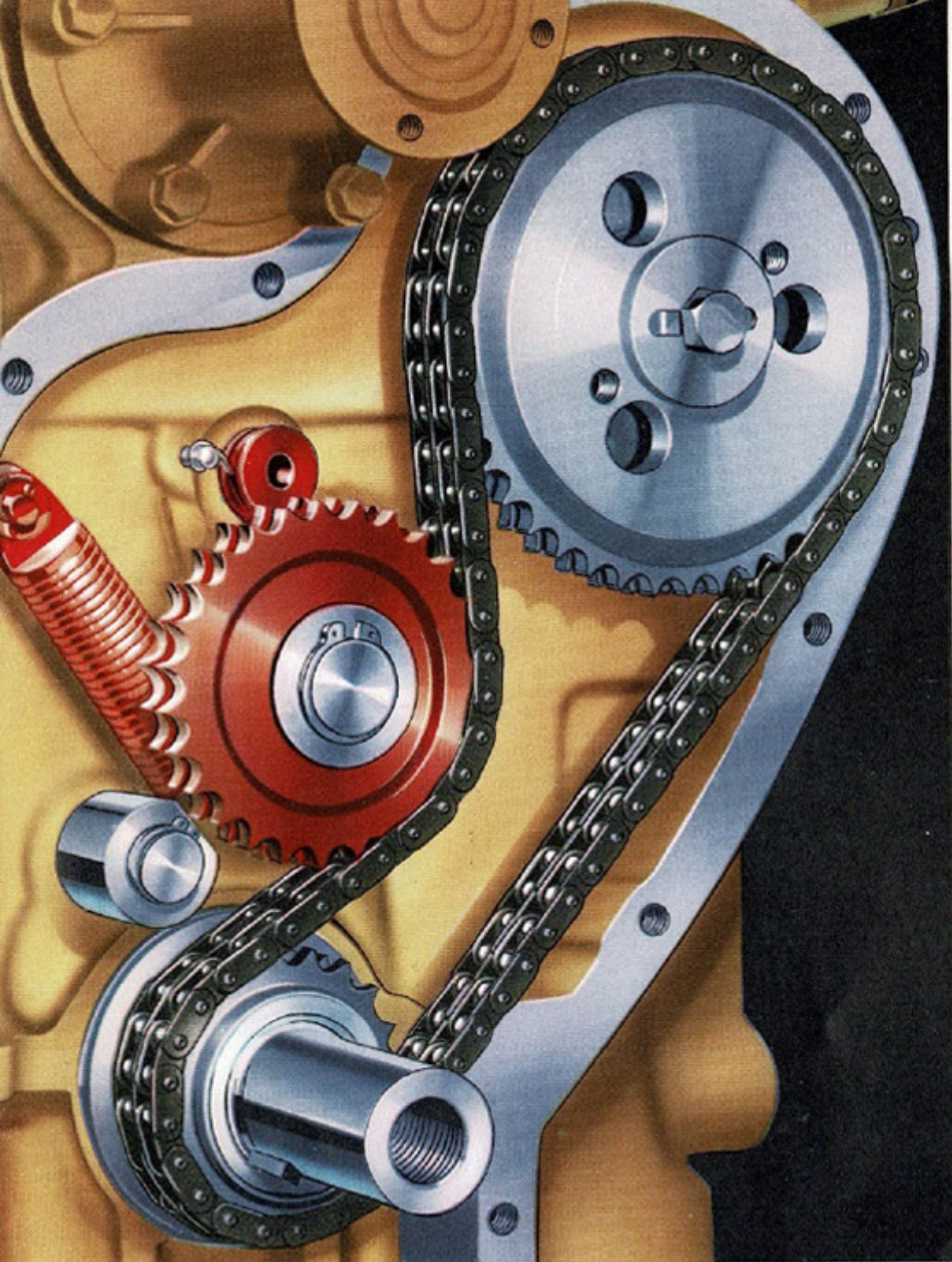


La relation qui existe entre la carrosserie et le châssis fournit quelques aperçus intéressants sur la conception Rover. Par exemple, le siège arrière est positionné bien en avant du pont arrière, vers le centre de gravité. Cette disposition combinée aux ressorts arrière, longs et souples, assure une suspension réellement douce et reposante pour les passagers arrière. Toute la

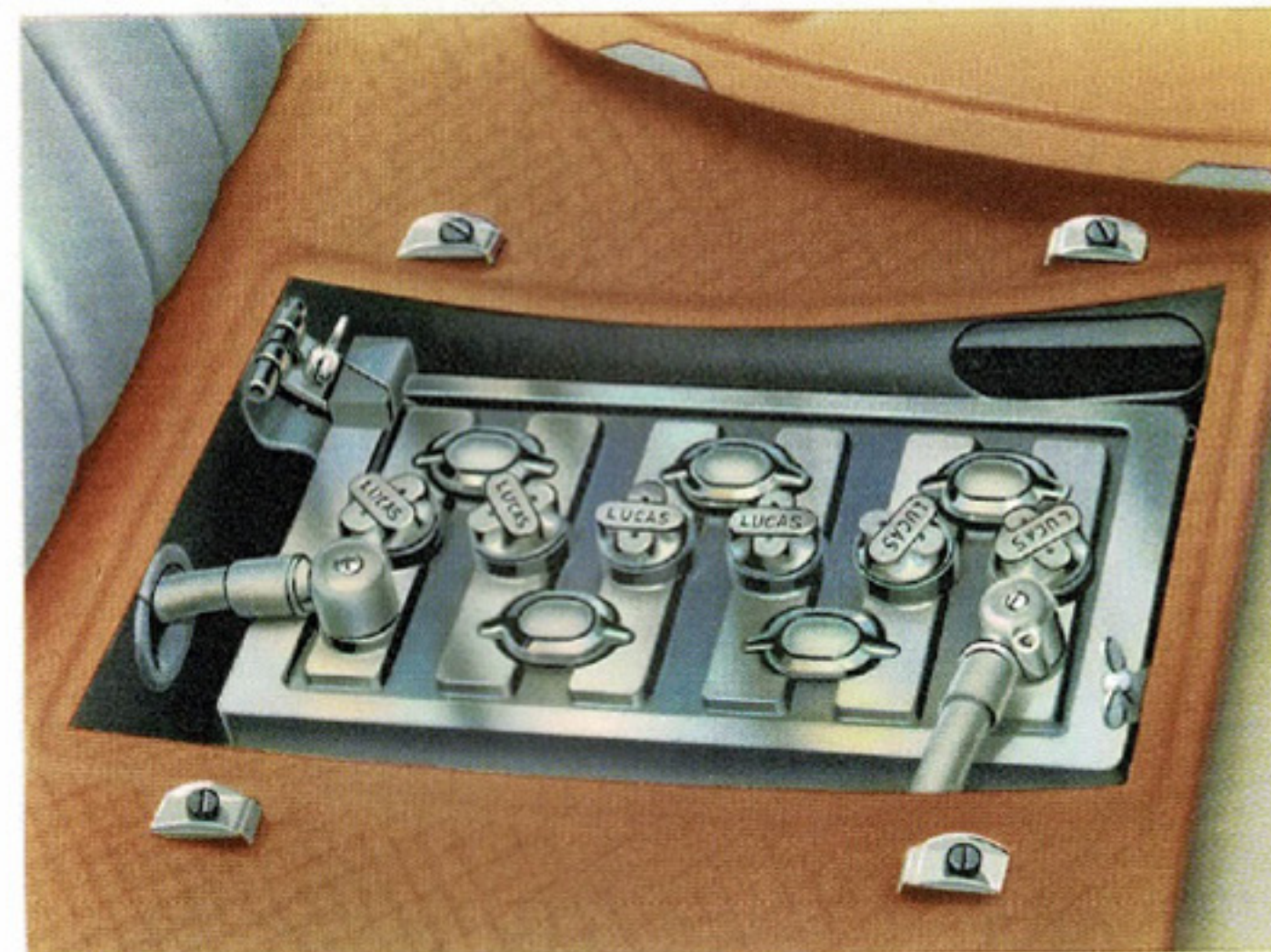
partie située derrière la banquette est réservée à la soute à bagages et peut recevoir un nombre surprenant de mallettes. La transmission très basse, ne demande qu'un petit passage central qui laisse le plancher dégagé au maximum. La coque est insonorisée par des montures en caoutchouc qui contribuent à faire de la Rover l'une des voitures silencieuses de la Grande-Bretagne.



Chez Rover, la qualité et l'endurance du produit passent avant les chiffres de production ou le prix. Ainsi on a choisi un châssis séparé en caisson pour disposer d'un élément porteur robuste et rigide où viennent se monter les parties annexes. Il en résulte une unité d'une force considérable, endurante dont les services sont exceptionnellement longs et sans ennui. Le graissage du châssis à la pompe à graisse a été pratiquement éliminé par l'emploi répandu de bagues en caoutchouc et de roulements bourrés de lubrifiant au préalable. Seuls les quatre graisseurs de l'arbre de transmission nécessitent le graissage par l'ancienne méthode. Cette caractéristique remarquable fait que Rover ne nécessite aucun entretien pendant plusieurs mois de suite.



Dans tous les moteurs Rover, l'insonorisation de la chaîne de distribution est obtenue par un tendeur hydraulique qui est graissé par le système de lubrification du moteur. Il exerce une pression constante sur la chaîne par l'intermédiaire d'un rouleau, ce qui assure une marche douce et silencieuse pendant toute la vie du moteur.

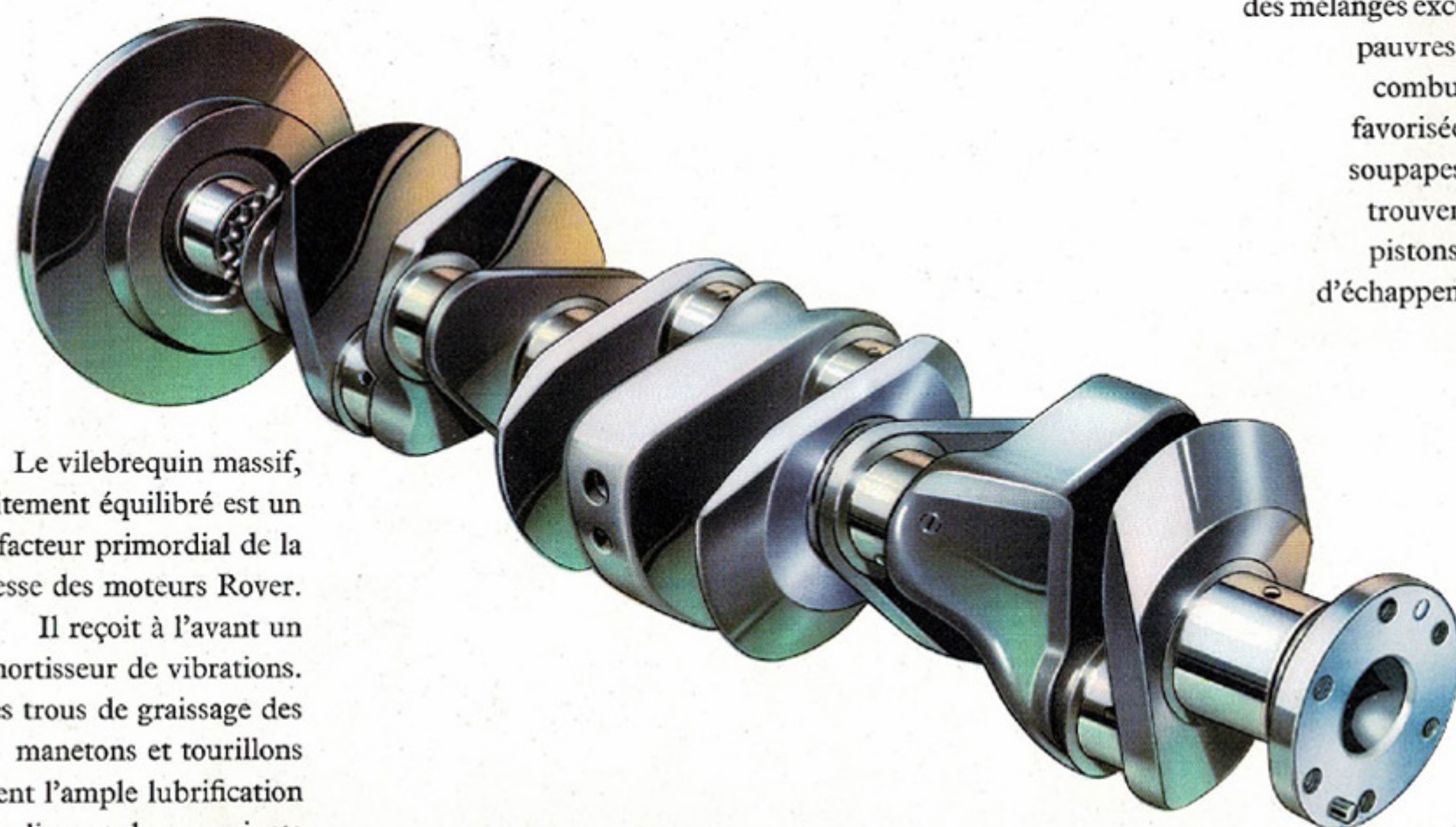


Une batterie 12 volts de grande capacité est installée sous le coussin du siège arrière. A cet endroit, elle est très accessible et protégée contre la chaleur. On peut vérifier facilement le niveau de l'électrolyte.

Les chambres de combustion de conception spéciale brevet Rover procurent un fonctionnement doux et économique en permettant de brûler des mélanges exceptionnellement pauvres. Par ailleurs, la combustion est encore favorisée du fait que les soupapes d'admission se trouvent au-dessus des pistons et les soupapes d'échappement sur le côté.

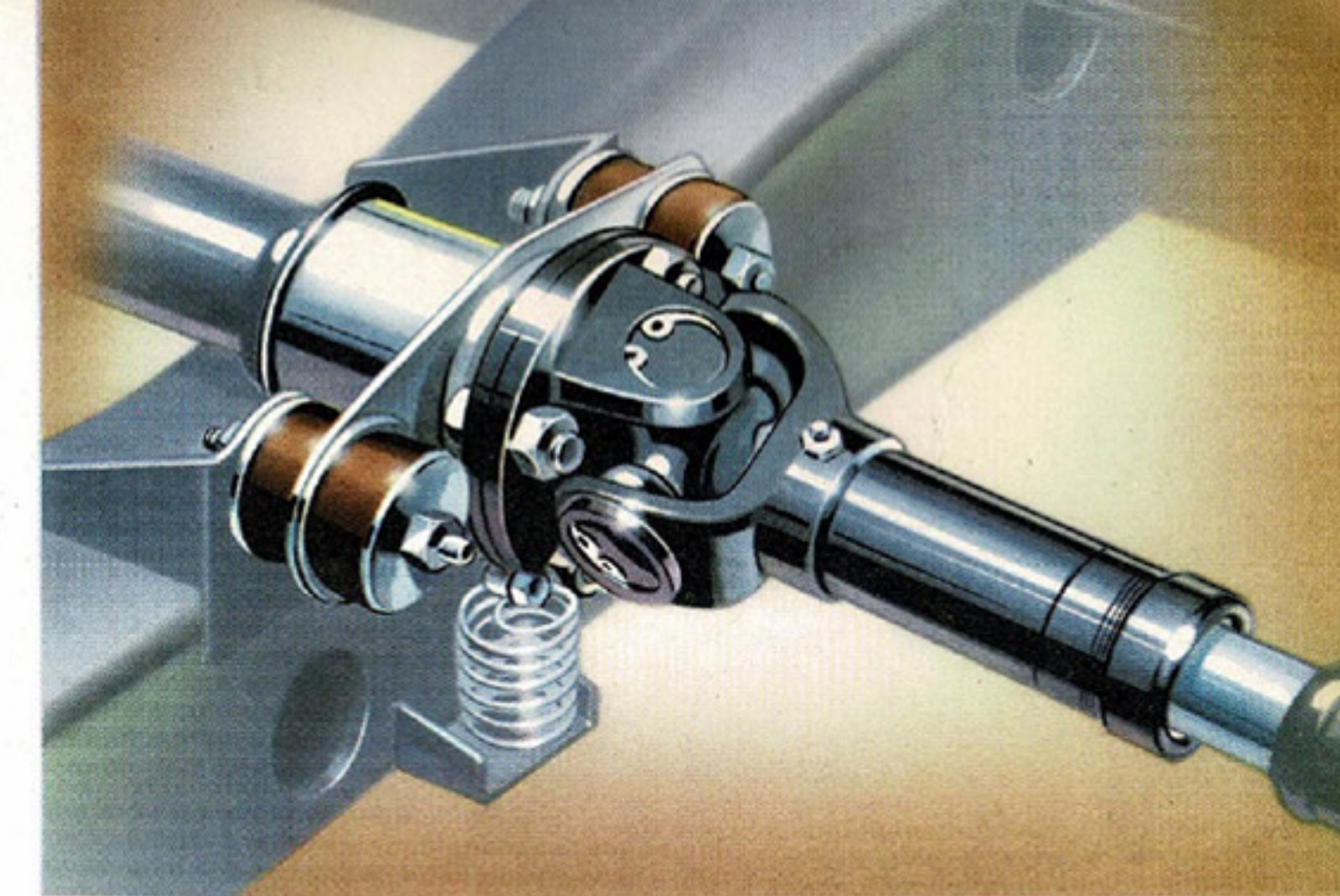
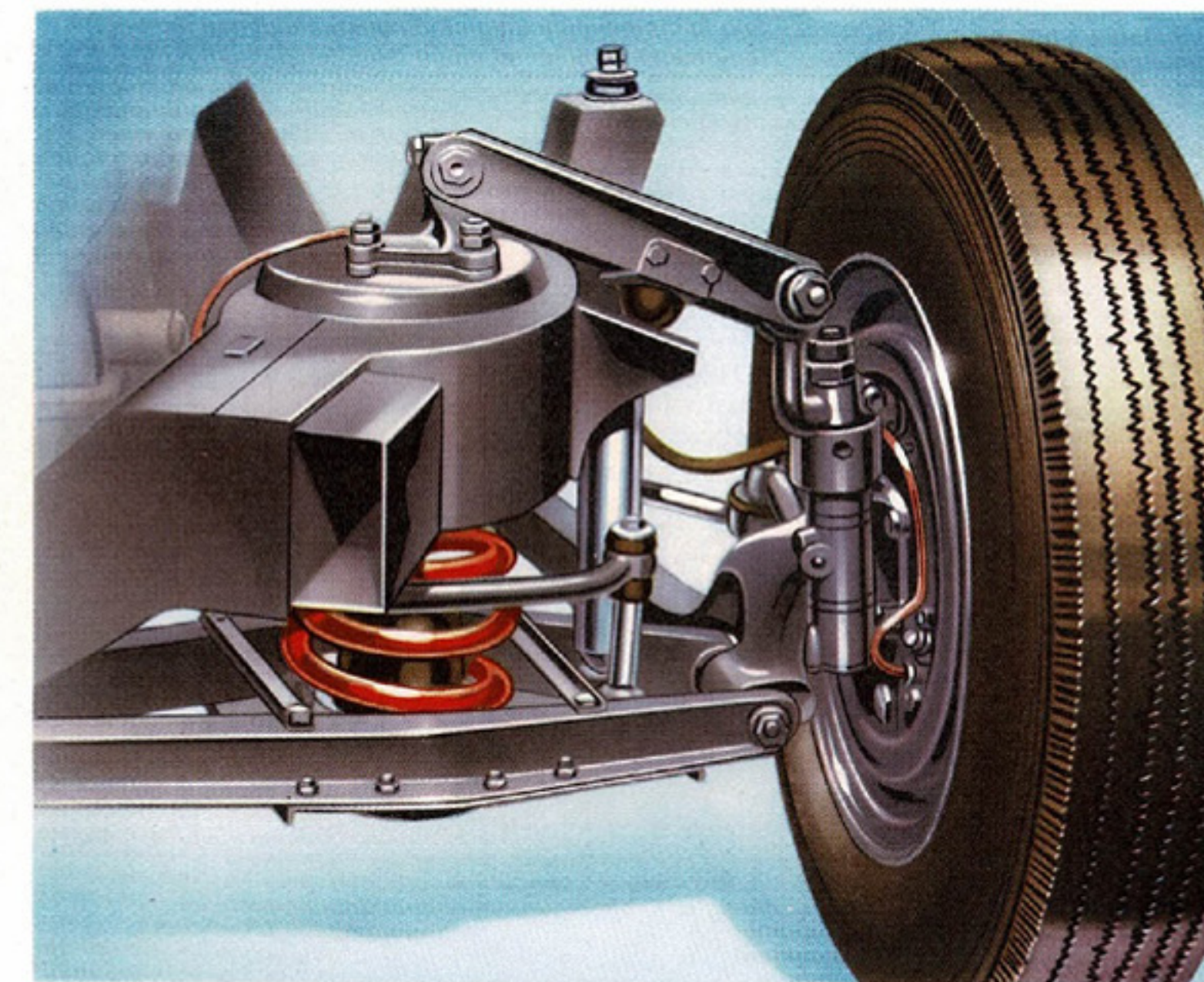


Le vilebrequin massif, parfaitement équilibré est un facteur primordial de la souplesse des moteurs Rover. Il reçoit à l'avant un amortisseur de vibrations. Les trous de graissage des manetons et tourillons assurent l'ample lubrification des paliers et des coussinets de bielle.

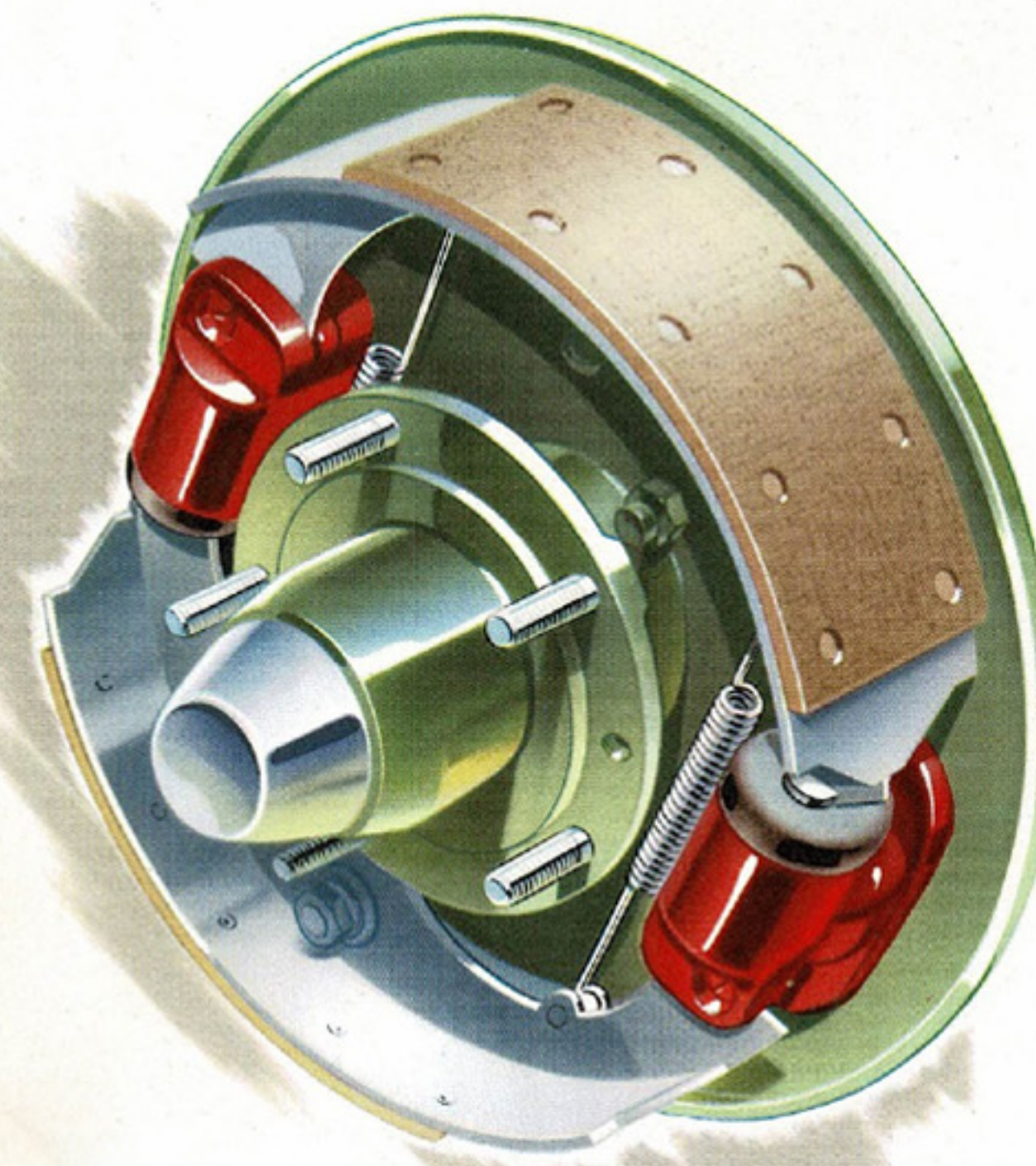


Voitures Conçues pour des Performances sans Effort

Le confort de toutes les Rover est dû en grande partie à la suspension à roues indépendantes qui, combinée aux longs ressorts semi-elliptiques arrière, absorbe toutes les inégalités de la route.

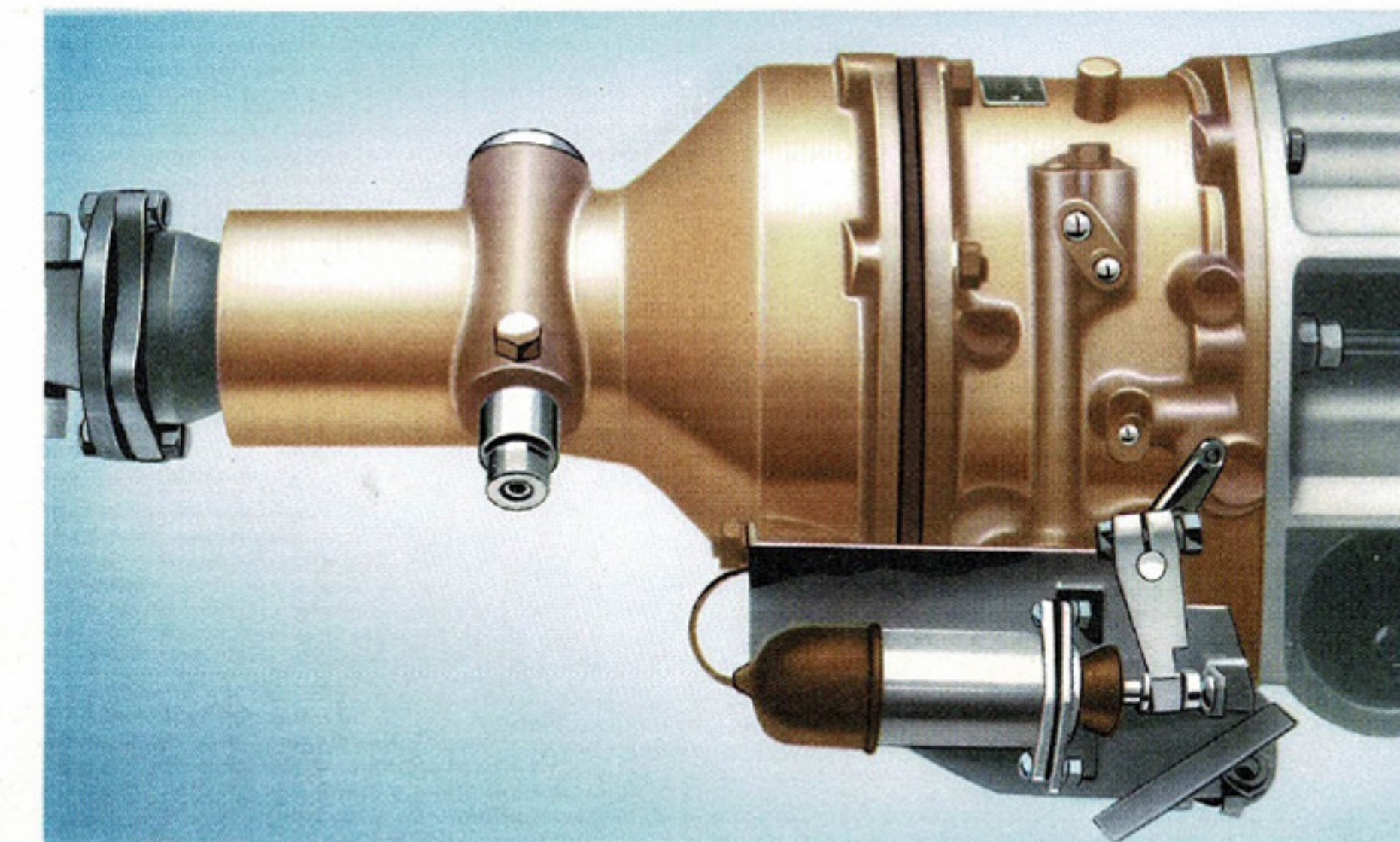


L'arbre de transmission est du type divisé avec un palier central sur monture flexible. Ceci élimine toute tendance au fouettement et renforce encore la douceur de marche.



Les freins de toutes les Rover hydrauliques, les modèles '60' et '75' ont deux mâchoires primaires sur les roues avant. La '90' est dotée de mâchoires de grande largeur et leur action est renforcée par un servo donnant un freinage remarquable.

Pour la '90' on peut se procurer, contre supplément de prix, un surmultiplicateur, monté derrière la boîte de vitesses. Il offre un nouveau rapport élevé en prise directe et confère à la voiture des performances encore plus brillantes avec une économie d'essence très poussée.



DETAILS TECHNIQUES

MOTEUR ('90') Bloc six-cylindres, alésage 73,025 mm. (2.875 pouces) course 105 mm. (4.134 pouces). Taux de compression de 7,5. Le moteur développe 93 C.V. à 4.500 t/mn.

('75') Le moteur six-cylindres '75' a un alésage de 73,025 mm. (2.875 pouces), une course de 88,9 mm. (3.5 pouces) et une cylindrée de (136 cu. in.) 2.230 cc. Taux de compression de 7,2; le groupe développe une puissance de 80 C.V. à 4.500 t/mn.

('60') Le moteur quatre-cylindres '60' a un alésage de 77,8 mm. (3.063 pouces), une course de 105 mm. (4.134 pouces) et une cylindrée de 1.997 c.c. (121.8 cu. in.). Avec un taux de compression de 7,2 le moteur développe 60 C.V. à 4.000 t/mn.

TOUS MODELES Bloc-cylindres venu d'une pièce avec le carter supérieur, culasse amovible en alliage d'aluminium. La culasse est inclinée sur le bloc-cylindres pour obtenir des chambres de combustion à grande rendement. L'admission se fait par soupapes en tête avec poussoirs et culbuterie, l'échappement par soupapes latérales inclinées commandées directement par culbuteurs à partir de l'arbre à cames. Les sièges des soupapes d'échappement sont rapportés en "Bimotome" et ceux des soupapes d'admission en "Bicromium." les poussoirs et les talons des culbuteurs sont chromés dur. L'arbre à cames est entraîné par une chaîne à double galets avec un tendeur hydraulique automatique. Les couronnes des pistons sont en "V" inversé pour correspondre à la forme spéciale des chambres de combustion. Le vilebrequin est massif, forgé, en acier nickel-chrome, entièrement équilibré et doté d'un amortisseur de vibrations monté sur caoutchouc. Le carburateur horizontal, étanche à la poussière, est monté directement sur la culasse et comporte un épurateur et un silencieux à grand rendement. Un starter spécial garantit la mise en marche en toutes occasions. Une pompe à huile à grand débit envoie l'huile sous pression aux paliers du vilebrequin et aux coussinets des bielles. (Pour tous les modèles coquilles d'acier au cuivre plomb, et coquilles régulées) paliers de l'arbre à cames, tendeur de chaîne, arbre d'entraînement du distributeur, poussoirs et culbuteurs. Chaque came est graissée séparément et les cylindres sont lubrifiés par jet d'huile à chaque bielle. Tous les moteurs sont dotés d'une pompe avec filtre d'admission et d'un filtre à plein débit. Le niveau d'huile du carter peut se vérifier au volant en appuyant sur un bouton du tableau de bord. Le refroidissement se fait par pompe et ventilateur avec contrôle thermostatique, le radiateur est pressurisé. L'allumage se fait par bobine et batterie avec une avance automatique contrôlée par régulateur centrifuge et dépression.

BOITE DE VITESSES Comporte quatre vitesses avant et une marche arrière, avec deuxième, troisième et quatrième synchronisées. Le levier de changement de vitesses central laisse le plancher avant dégagé. Les rapports des vitesses sont : première 14.506; deuxième 8.785; troisième 5.923; quatrième 4.30; marche arrière 12.765. Les modèles '60' et '75' sont dotés d'une boîte de vitesses avec roue libre commandée par poignée sur le tableau de bord. Moyennant un supplément de prix la '90' peut recevoir un surmultiplicateur.

EMBRAYAGE Monodisque fonctionnant à sec, doté d'une butée à billes complètement étanche fonctionnement très doux. Celle-ci se trouve constamment baignée dans de l'huile propre et ne nécessite aucun soin pendant toute la vie de la voiture. Diamètre de l'embrayage 230 mm. (9 pouces).

CADRE DU CHASSIS En caisson d'acier soudé haute qualité, léger et extrêmement rigide. Le moteur et la boîte de vitesses sont montés en trois points sur caoutchouc et il y a des montures en caoutchouc spécial entre le châssis et la carrosserie.

TRANSMISSION L'arbre de transmission est du type divisé découvert, avec trois cardans à roulements à aiguilles. L'arbre étant divisé, chaque partie est aussi courte que possible et le palier central est monté sur caoutchouc pour neutraliser le fouettement et les vibrations.

SUSPENSION Suspension avant à roues indépendantes, avec toutes les articulations dotées de bagues en caoutchouc pour éliminer le bruit et le graissage. Les bagues des pivots de fusée portent leur propre réservoir d'huile et des butées à billes ne nécessitant que le strict minimum de soins. De longs ressorts à lames semi-elliptiques sont montés à l'arrière sur les modèles '75' et '90.' Ils sont du type à flexibilité variable et la suspension conserve ses qualités quelle que soit la charge de la voiture ou la nature de la route. Chaque ressort est garni de gaines étanches bourrées de graisse. Les ressorts arrières de la '60' sont à caractéristique constante. Des amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet d'un type spécial anticavitation, sont montés à l'avant et à l'arrière sur tous les modèles.

PONT ARRIERE Le pont arrière est semi-flottant, avec un couple hypoloïde. La réduction finale est de 4,30 : 1.

FREINS Frein à pied hydraulique ne nécessitant qu'une faible pression sur la pédale et rarement de réglage. Le frein de stationnement, mécanique, n'agit que sur les roues arrière. Les freins de la '90' sont dotés de servos.

DIRECTION Direction à rapport variable, du type à recirculation de billes, légère mais précise. Le volant a un diamètre de 0,43 m. (17 pouces) et le rayon de braquage est de 5,64 m. (18'6").

ALIMENTATION Un réservoir de 11½ gallons se trouve à l'arrière du châssis et une pompe électrique alimente le moteur. Ce réservoir comporte une réserve qui est mise en circuit par un interrupteur sur le tableau de bord. Le goulot est masqué par un volet à ressort qui se verrouille de l'intérieur du coffre à bagages.

ROUES ET PNEUS Roues faciles à nettoyer, avec de grands enjoliveurs chromés où figure le motif Rover, elles sont dotées de pneus 6.00 x 15. Des pneus Tubeless 6.00 x 15 peuvent être fournis sur demande. Il a été prévu 4 talons de levage, deux de chaque côté de la voiture; l'outillage renferme un cric aisé à manoeuvrer, efficace et robuste.

ECLAIRAGE Les phares sont encastrés et les feux de position sont montés dans les ailes: le conducteur les voit facilement. Chaque phare est doté d'une optique glace-réflexeur et d'une ampoule bifil préfocalisée commandée par un inverseur au pied. Les deux lanternes arrières et stop combinées comportent des catadioptrés et sur la '90' un phare antibrouillard est également fourni pour le marché national. Des indicateurs de direction du type clignotant sont également montés à l'avant et à l'arrière. Les voitures sont dotées d'un phare de recul.

CLIMATISATEUR DEGIVREUR Ce groupe monté en équipement standard fournit l'aération et le chauffage à air frais. Le débit et la température de l'air dans la voiture peuvent être réglés et la manoeuvre de l'air chaud ou froid se fait par une simple manette. Un volet d'aération monté devant le pare-brise et donne une ample prise d'air frais en évitant la poussière et les gaz d'échappement.

ESSUIE-GLACE Les essui-glase sont du type à retour automatique. Ils sont également dotés de lave-glase fournissant les jets d'eau qui, avec les essui-glase, nettoient la poussière, la boue et les insectes. Ils sont commandés par un bouton.

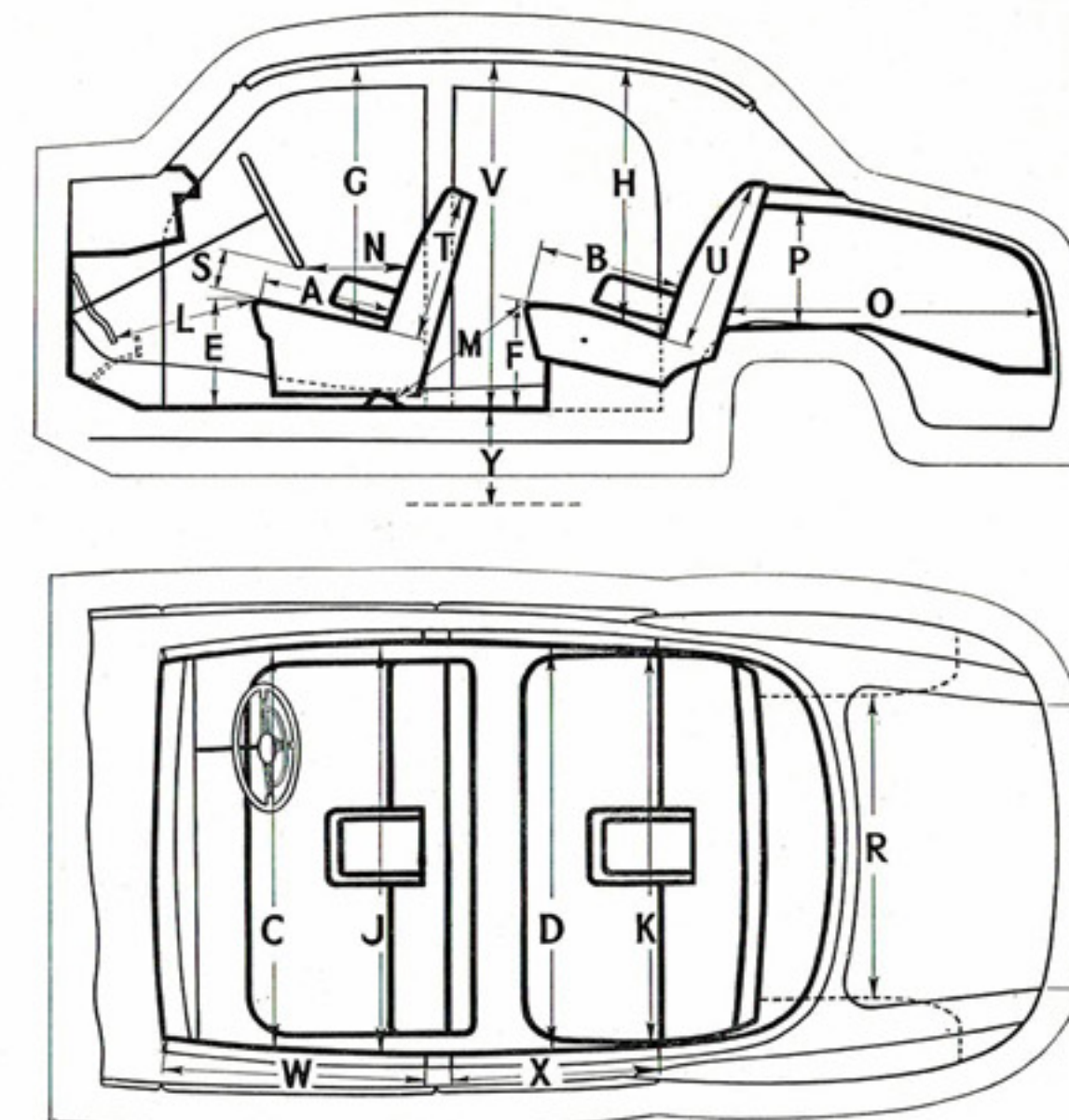
FINITION EXTERIEURE La finition de la carrosserie est exceptionnelle, avec cinq couches de fond au pistolet et poncées à la main. Le capot, les portières et la porte de la soute à bagages sont en alliage d'aluminium résistant à la corrosion. Les portières sont dotées de poignées à bouton-poussoir et sont parfaitement étanches à la poussière et aux courants d'air. Dans le coffre on peut loger tous les bagages des passagers et la roue de secours se trouve dans un compartiment séparé sous la soute. De nuit, lorsque les feux de position sont allumés, l'intérieur de la soute s'éclaire automatiquement en soulevant la porte qui est compensée. Les voitures sont dotées de pare-chocs avant et arrière avec butoirs.

INTERIEUR Les sièges sont garnis en peau de première qualité et les sièges avant et arrière ont tous deux des accoudoirs centraux et latéraux pliants, de grande largeur. Les accoudoirs avant peuvent s'avancer ou se reculer, se régler en hauteur et en inclinaison. Des sièges avant séparés peuvent être livrés moyennant supplément au lieu de la banquette montée normalement. Le plancher est recouvert de tapis de première qualité garnis d'assises en feutre épais. Les encadrements des glaces et le tableau de bord sont en noyer de choix. L'équipement intérieur comprend des plafonniers avant et arrière, commandés par l'ouverture des portières ou par interrupteurs indépendants; cendriers montés sous le tableau de bord et dans le dossier du siège avant; deux pare-soleil, celui en face du passager comporte un miroir; montre disposée au centre du tableau de bord; boîte à gants spacieuse avec une clé séparée et couvercle abattant pour la lecture de cartes etc.; emplacement prévu pour la radio; embrasses pour les passagers arrières; verrous de sécurité sur les poignées intérieures arrières, empêchant toute ouverture accidentelle. Le tableau de bord porte un compteur de vitesse avec totalisateur journalier, indicateur combiné de niveau d'essence et d'huile, thermomètre, lampe témoin de starter et de pression d'huile, starter, interrupteur de la réserve d'essence, commande de roue libre (sauf la '90'), interrupteur d'éclairage du tableau de bord avec rhéostat, commande de démarreur et interrupteur d'allumage, témoin d'allumage, témoin des indicateurs de direction clignotants avec ceux-ci, commande de fermeture du capot, interrupteur des phares, témoin de route. La commande d'avertisseur est montée sur le volant, la commande des indicateurs de direction et l'interrupteur des phares sont sur la colonne de direction. L'inverseur de mise en code se trouve à gauche de la pédale d'embrayage.

COULEURS—Carrosserie; Noir, Gris Français, Duo-Gris, Vert Sauge, Bleu Fumée, Gris cendre, Marron.

Garnitures; Rouge, Vert, Fauve, Bleu, Gris.

COTES D'ENCOMBREMENT Empattement 2,82 m. (111 pouces); Voie avant 1,32 m. (52 pouces); Voie arrière 1,31 m. (51.8 pouces); Longueur hors tout 4,53 m. (14 pieds 10½ pouces) Largeur hors tout 1,66 m. (5 pieds 5½ pouces); Hauteur hors tout (à vide) 1,62 m. (5 pieds 3¾ pouces); rayon de braquage 5,64 m. (18 pieds 6 pouces).



COTES INTERIEURES

	Mètres	Pouces
A Avant à l'arrière du coussin avant	0,48	19
B Avant à l'arrière du coussin arrière	0,48	19
C Largeur de la coque à l'avant de la banquette avant	1,37	54
D Largeur de la coque à l'avant de la banquette arrière	1,37	54
E Sommet du coussin avant au plancher	0,32	12½
F Sommet du coussin avant au plancher	0,33	13
G Espace libre—banquette avant	0,97	38
H Espace libre—banquette arrière	0,91	36
J Largeur de la coque à l'arrière de la banquette avant	1,41	55½
K Largeur de la coque à l'arrière de la banquette arrière	1,36	53½
L *Coussin avant à l'accélérateur	0,53	21
M *Coussin arrière au repose-pied	0,58	23
N *Dossier avant au volant	0,34	13½
O Longueur de la malle arrière	0,97	38
P Hauteur de la malle arrière	0,36	14
R Largeur de la malle arrière	1,02	40
S Sommet du coussin avant au volant	0,15	6
T Hauteur du dossier Avant	0,48	19
U Hauteur du dossier arrière	0,61	24
V Hauteur intérieure de la coque	1,19	47
W Largeur de la portière avant à la ceinture	0,85	33½
X Largeur de la portière arrière à la ceinture	0,69	27
Z Largeur extérieure minimum de l'entrée de malle	0,91	35½

Les côtes marquées d'un astérisque sont prises le siège étant en position centrale. Le siège peut être avancé ou reculé de 63,5 mm. (2½ pouces) au gré du conducteur, plus 25,4 mm. (1 pouce) vers l'avant en modifiant la position du siège sur les glissières. Réglage vertical 19 mm. (¾ de pouce) vers le haut ou vers le bas. Toutes les dimensions sont prises avec un passager de poids moyen.

La Rover Company Limited se réserve le droit de modifier les spécifications, couleurs, conception ou prix de ses véhicules sans préavis et sans engagements. La documentation Rover s'efforce de fournir des renseignements strictement à jour, mais la Société se dégage de toute responsabilité pour les modifications qui pourraient se produire après la mise sous presse. Les personnes traitant des produits de la Société ne sont pas les Agents de la Société et n'ont aucune autorité pour engager la Société par ce qu'ils expriment ou impliquent.

LA ROVER COMPANY LIMITED
SOLIHULL · BIRMINGHAM · ANGLETERRE

Téléphone: Sheldon 2461 Adresse télégraphique: Rover Solihull Dépôt Service: SOLIHULL Adresse télégraphique: Rovrepair, Solihull
Salles d'exposition de Londres: DEVONSHIRE HOUSE, PICCADILLY, W.1 Téléphone: GROsvenor 3252
Dépôt Service de Londres: SEAGRAVE ROAD, FULHAM, S.W.6 Téléphone: FULham 1221
Adresse télégraphique: Rovrepair, Wesphone, London

