



Paris, le 24 janvier 2026

Communiqué de presse

## Pour les 50 ans de Rétromobile, le Rover Club de France célèbre les 50 ans de la Rover SD1



Succédant à la précédente génération de berlines Rover P6, mais aussi aux berlines Triumph 2500, **la Rover SD1 est présentée à la presse le 30 juin 1976**. Ce nom de code interne est l'acronyme de « **Specialist Division #1** » et désignait la division regroupant alors temporairement les marques Rover et Triumph au sein de British Leyland. Disposant d'une **carrosserie 5 portes à hayon** (une première pour le constructeur), elle associait une ligne élégante (fortement inspirée pour sa face avant de la **Ferrari Daytona**) et un volume de chargement important grâce à ce hayon et sa banquette rabattable. Ce dessin caractéristique est l'oeuvre de **David Bache**, styliste de la firme Rover déjà à l'oeuvre sur les berlines P5, P6 ou encore le Range Rover. Le projet est mené par l'ingénieur **Spen King**, déjà à l'oeuvre également sur P6 et Range Rover.



Initialement commercialisée en Angleterre sous le nom « **Rover 3500** » et motorisée par le désormais classique **moteur Rover V8** d'une cylindrée de 3,5L et d'une puissance de 155 chevaux, il faudra attendre l'été 1977 pour voir cette nouvelle berline dans les halls des concessionnaires européens. La forte demande initiale, couplée à une production insuffisante liée à des mouvements sociaux, est renforcée par l'attribution du prix de « **Voiture de l'année 1977** », et seul le marché britannique est donc servi dans un premier temps.

La gamme SD1 sera complétée fin 1977 par les versions **2600** et **2300**, motorisées par un nouveau bloc 6 cylindres en ligne développé par les ingénieurs de Triumph. Ces versions arriveront en France à l'été 1978, et **la 2600 deviendra la motorisation la plus vendue dans notre pays**. Initialement dépourvue de cuir, celui-ci fait son retour dans les équipements en 1979, tandis qu'un premier restylage léger est mis en place fin 1980 et voit apparaître la finition luxueuse **Vanden Plas**, initialement sur la 3500 uniquement.



**La gamme sera profondément restylée au printemps 1982** avec l'apparition de la « Série II » : nouvel intérieur et tableau de bord, lunette arrière agrandie avec essuie-glace, optiques affleurantes avec jonc chromé, retour du bois décoratif...de nouvelles motorisations font leur apparition avec les moteurs 4-cylindres 2.0L (**Rover 2000**) et Turbo-Diesel 2,4L (**Rover 2400 SD Turbo**), ce dernier étant fourni par le motoriste italien VM Motori. La production déménage alors du site historique Rover de Solihull vers l'usine de Cowley (ex-Morris) à Oxford.

La SD1 connaîtra également une carrière sportive remarquée, notamment en France, qui aboutira à la commercialisation fin 1982 de la version « **Vitesse** » : motorisée par une version à injection électronique du bloc V8, elle développe ainsi 190 chevaux. **Pilotée par René Metge, la SD1 gagnera le championnat de France des voitures de production en 1982, exploit qui sera répété en 1986 par Jean-Louis Schlessler.**

Le **Rover Club de France**, présent à Rétromobile dans le Hall 7.1 (**stand L070**), **célébrera les 50 ans de la Rover SD1 en exposant une Rover 3500 (V8) de fin 1978, entièrement d'origine.** Immatriculée en septembre 1979 et portant toujours son immatriculation d'origine, elle n'a connu que deux propriétaires, tous deux membres du club, et affiche moins de 50.000 kms au compteur. **Elle est un témoignage, rare dans cet état de présentation, de l'ingéniosité et du savoir-faire de la Rover Company,** dont ce fut l'ultime démonstration : dernière Rover motorisée par le fameux Rover V8, dernière Rover à propulsion (jusqu'à l'apparition de la Rover 75 V8 en 2004), dernière Rover assemblée sur le site historique de Solihull, et la dernière à avoir été conçu par la « dream-team » Bache-King.

Production totale : 303.345 exemplaires

Ventes France (1977-1986) : 18.149 exemplaires

Contact presse : [presse@rover-club.fr](mailto:presse@rover-club.fr)