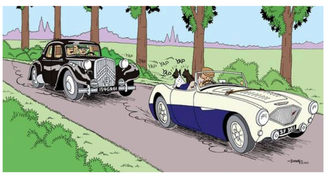

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Szybszy niż każde Metro

przez Zbigniew Kluczkowski | 21 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Pokazany w 1980 roku przez Grupę Rovera model Metro miał utrzeć nosa Renault 5 i Fiatowi Panda czy nawet własnemu Mini. Jak na owe czasy pojazd był nowoczesny a wnętrze sprawiało wrażenie przestronnego. Sprawiało, ale w porównaniu do Mini nowy model był większy i bardziej ucywilizowany. Nad następcą „Miniaka" pracowano przez całą dekadę i pokazano kilka prototypów. Typowo brytyjska, nie grzesząca urodą karoseria bez większych zmian przetrwała aż 17 lat a ostatnie sztuki tego modelu nosiły nazwę Rover serii 1.

Metro niczym się nie wyróżniało spośród konkurentów. Typowe miejskie „wozidło", które wykorzystywano na trasie rajdu „dom – szkoła – supermarket". Idealne auto na miasto lub jako drugie auto w rodzinie. Może nie było zbyt reprezentacyjne, ale tym autkiem jeździła również księżna Diana, kiedy była jeszcze Dianą Spencer. Metro potrafiło skutecznie zgubić tłumy natrętów z aparatami, którzy pilnie śledzili przyszłą żonę następcy brytyjskiego tronu. Skoro przyszła księżna może nim uciec od wścibskich fotografów, to może Metro sprawdzi się w sporcie?

Diana Spencer wsiada do swojego Metro

Źródło: Treasured Cars

Tuż po prezentacji Renault 5 Turbo Rover Mini nie miał już szans na trasach rajdów. Był za słaby, choć wiele nadrabiał lekkością i zwinnością prowadzenia. Inżynierowie Austin Rover Group w małym Metro zobaczyli ogromny potencjał. Prace nad odmianą rajdową trwały nieco ponad 3 lata a nad całością czuwali specjaliści z Coswortha. Gotowy do produkcji model powstał w 1984 roku. Chcąc spełnić wymogi homologacji wyprodukowano 200 sztuk na rynek masowy w cenie 40 tys. funtów. To już był poziom cen pomiędzy Jaguarem a … Astonem Martinem.

W połowie lat 80-tych na trasach rajdów zaczęły rządzić czteropędne Audi Quattro oraz Lancia Delta S4. Na ich tle mały Rover wyglądał jak hodowany na sterydach ratler. Pomimo napędu na wszystkie koła i centralnego silnika auto nie było tak neutralne w prowadzeniu jakby się mogło wydawać. Krótkie Metro 6R4 rzucało tyłem i w każdej chwili mogło zamiast w zakręt wycelować w pobliskie krzaki lub w przepaść. Szczególnie, gdy ścigało się na trasie Rajdu Cypru czy Grecji, gdzie trasy były wyboiste, kręte i wiodły przez górzysty teren.

> **Podobne teksty: Jednośladowy Rolls**

Z racji krótkich przełożeń autko osiągało do 220 km/h. W zamian za to od 0 do 100 km/h autko rozpędzało się poniżej 5 sekund a we wprawnych rękach w 4. „Kop" do tego stopnia był tak duży, że plastikowe płaty karoserii ulegały zniekształceniom lub często odpadały w skutek zawirowań powietrza. Tylko mocna rurowa struktura nośna utrzymywała auto w całości. Gorący silnik gwarantował warunki godne sauny a chłodzenie wnętrza było możliwe tylko dzięki odsuwanym małym okienkom z pleksi. Długie OSy były dla załogi męczarnią.

6R4 na trasie Rajdu Monte Carlo – 1986 r.

Źródło: Automoblog

Ciasnota wnętrza w połączeniu z sauno – solarium sprawiała, że załoga Metro szybko się męczyła. Rozgrywane na południu Europy rajdy były ogromnym wyzwaniem. Trudno było gdziekolwiek jechać tym „wynalazkiem" a jeszcze trudniej wygrać rajd, co nie oznacza, że Metro nigdy nie odniosło sukcesu. Największy sukces Metro 6R4 odniosło na trasie Lombard RAC Rally w sezonie 1985 plasując się na 3. miejscu tuż za dwiema Lanciami Delta. Z Lancią nikt nie mógł wygrać, co dodatkowo podniosło rangę zajmowanej pozycji.

Pamiętny sezon 1986 nie był już tak dobry dla Rovera i zaznaczył się w całej historii rajdów. Na najważniejszych imprezach w Monte Carlo, Szwecji, Portugalii czy Korsyce ani jedno Metro nie dojechało do mety. W połowie 1986 roku cała Grupa B została zlikwidowana, gdyż (za)mocne rajdówki nie były bezpieczne a ich koniec był zasadniczo przesądzony po tragicznym wypadku, w którym zginął Toivonnen. Tak oto zakończyła się kariera rajdowego Metro. To jednak nie koniec opowieści o małym diabelskim samochodziku …

Po wycofaniu się Rovera z RMŚ wiele 6R4 trafiło w prywatne ręce. Po kilku modyfikacjach wiele z nich startowało w rallycrossie. Na lodowych torach nie było krzaków ani żadnej przepaści. W celu dostosowania do regulaminu zmniejszono pojemność 2.8 dm^3 a moc zwiększono dodając efektywniejsze doładowanie. Ostatnie 6R4 zmontowano w 1987 roku, po czym rajdowa kariera Metro definitywnie się zakończyła. Spadkobiercą rajdowych tradycji Rovera zbudowany na serii 200 miał napęd na przednie koła i startował w kategorii „Super 1600".

> **Podobne teksty: RS jak "Raczej Szatański"**

Silnik 6R4 zajmował cały tył nadwozia

Źródło: motorsportretro

Zbudowany przez zakłady Coswortha silnik był jednak tak udany, że kupił go Tom Walkinshaw – właściciel TWR. Jednostka ta później napędzała wyścigowe auta Rovera, z tym, że była umieszczona z przodu. W nią był wyposażony m.in. Rover SD1 startujący w wyścigach aut turystycznych. Jednostka ta była na tyle udana, że mogła służyć do napędu superauta, ale na to należało jeszcze poczekać, gdyż kryzys na Wyspach spowodował zapaść w sektorze motoryzacyjnym. Na szczęście początek lat 90-tych był dla brytyjskiej motoryzacji wyjątkowo łaskawy.

Kilka lat po zakończeniu montażu 6R4, serce rajdowego Metro wróciło na właściwe miejsce, czyli za przednie fotele samochodu. Nie był to już Rover a Jaguar XJ 220, w którym silnik z Metro został rozwiercony do 3.5 dm^3 i dzięki drugiemu turbo mógł rozwijać prędkość do 350 km/h. Potencjał napędu był ogromny. Do dnia dzisiejszego jeździ zaledwie ok. 1 proc. (jeżeli nie promil) wszystkich Roverów Metro, ale z 200 sztuk „cywilnego" 6R4 większość nadal ma doskonałą formę, o którą dbają kolekcjonerzy.

Visited 14 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: DianaSpencer, GrupaB, rallycross, Rover, RoverMetro, TWR

Nawigacja wpisu
← Franklin i „powietrzna 12-tka" — „Dajcie mi tonę żelastwa i 300 koni" →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu
- Samochód minimalny
- Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (6) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (81) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekarosryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (8) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 520

Wszystkie wpisy: 618