

Débridée ?

Voici la nouvelle série 200, étudiée, comme les Triumph Acclaim et Rover 213/216, en collaboration très étroite avec Honda. Mais cette fois, la participation anglaise n'est pas négligeable : l'un des deux moteurs proposés est une toute nouvelle création Rover. La 214 est moins niponne, tandis que la 216 reste très proche de ses cousines aux yeux bridés...



Rover amorce donc un retour en force dans le domaine mécanique avec un 1 400 cm³, 16 soupapes double arbre à cames en tête, délivrant 95 ch à 6 250 tr/mn, et accouplé à la boîte de vitesses PSA des AX et 205. Il offre une puissance honorable pour le bas de gamme, la 214, qui se décline en trois niveaux de finition : Si, SLi et GSi. Ce moteur sera prochainement monté sur les futures « Metro », avec 8 soupapes, puis réduit à 1 100 cm³.

La nouvelle Rover se présente sous la forme d'une berline deux volumes cinq portes, sans grande personnalité mais séduisante et bien présentée. Elle ferait un peu penser à une future Escort, tout en conservant un indéniable air de famille avec la série 800. Elle entre dans le créneau des Renault 19, Peugeot 309, Volkswagen Golf, mais avec un accent particulier apporté au « standing » : ici, pas de vrai modèle d'attaque dépouillé ou faiblement motorisé. A l'inté-

rieur, on retrouve l'ambiance Honda par la disposition des cadrans et la planche de bord assez basse, la touche Rover se signalant par le bois verni sur les hauts de gamme. Autant qu'il ait été possible d'en juger durant un galop d'essai sur les routes un peu encombrées de Grande-Bretagne, la nouvelle 200 est globalement convaincante en comportement routier. A noter un progrès sensible concernant les amortisseurs. Les commandes sont douces, ainsi que le maniement de la boîte.

Histoires de famille...

Ces Rover cohabiteront, dans un premier temps, avec la série 200 actuelle, qui s'effacera ensuite avec la venue de la 400, évolution en trois volumes de la nouvelle... 200. Le client risque de se perdre un peu entre la 213 (actuelle) et la 214 (nouvelle). Plus encore avec la 216 (nouvelle) qui apparaît sans

remplacer la 216 (actuelle !). Sur le catalogue, seul le nom des finitions différera : la nouvelle 216 n'existera, en France, qu'en GSi. C'est la plus japonaise des deux nouveautés, car, si elle reprend bien entendu la carrosserie de la 214, elle adopte un moteur Honda 1 600 cm³ (simple arbre à cames), accouplé à une boîte Honda. Elle peut, d'autre part, recevoir en option un anti-blocage de roues... Honda (l'ALB), tandis qu'un ABS Bosch est destiné à la 214. Les 1 080 kg annoncés pour la 216 ne lui permettent pas d'être une sportive, mais une berline vive qui tire un bon parti de ses 116 ch. Aidée par une boîte bien étagée, elle se révèle très agréable et moins bruyante que la 214.

En France, l'équipement de série devrait comprendre la direction assistée. Une chance car elle est lourde et trop démultipliée. On devrait aussi disposer de lève-vitres électriques à l'avant.

Si le nom Austin s'éclipse peu à peu, celui de Rover, grâce à la coopération de Honda, voit maintenant son avenir assuré, avec une gamme qui s'enrichit de modèles intéressants. Arrivée en France des nouvelles 200, non pas au soleil levant, mais avec la venue du printemps...

F.G.

