

A dieu Triumph, vive Rover ! La remplaçante de l'Acclaim, toujours sous licence Honda, ne sera pas en effet une Triumph, dont le nom est abandonné, mais une Rover qui descend ainsi pour la première fois dans l'échelle des voitures jusqu'au niveau 1 300 cm³. L'avenir dira si ce choix est judicieux pour une marque à tendance prestigieuse. Que vont penser les clients des grosses Rover de cette banalisation ?

La Rover 200 n'est autre que la version à trois volumes de la récente Honda Civic, ce quatrième modèle de la gamme ayant été réservé au réseau anglais, à l'intérieur du Marché commun, du moins. Le principal changement concerne la face avant et la calandre qui adopte un style personnel, plutôt réussi par les stylistes d'Austin-Rover. Pour tout le reste nous retrouvons la technique japonaise dont le nouveau moteur quatre cylindres de 1 342 cm³ qui dispose, comme on le sait, de 3 soupapes par cylindre. Avec une compression modérée de 8,7 et de l'essence ordinaire, sa puissance est de 71 ch à 6 000 tours. Bien entendu la boîte est à cinq rapports avec une cinquième suffisamment longue, tirant 33,4 km/h par 1 000 tours. La suspension arrière n'est que semi-indépendante tandis que la direction à crémaillère impose un peu plus de 4 tours de volant. Le freinage n'offre aucune particularité, les disques et les tambours étant assistés, avec un limiteur de pression arrière. La longueur hors tout est de 4,15 m pour un empattement de 2,45 m et le poids varie entre 860 et 885 kg selon le degré de finition. Le réservoir d'essence, bien protégé, contient 46 l de carburant tandis que nous avons conservé pour la fin le chiffre le plus intéressant de la petite Rover, un coffre de forme cubique offrant une capacité de 431 dm³. Cette contenance justifie l'apparence massive de l'arrière et nous change beaucoup des coffres réduits des Honda Civic.

ARBITRAGE DIFFICILE

Comme d'habitude, une controverse s'est engagée sur le pourcentage d'éléments anglais par rapport aux pièces venant du Japon. Cette estimation varie beaucoup si l'on considère la valeur ou au contraire le poids. En tout cas toute la partie mécanique vient de chez Honda, directement, y compris les instruments du tableau de bord alors que le reste, la tôlerie en particulier, est assemblé dans les usines anglaises. Les garnitures intérieures y compris les sièges, les vitres, les pneus et leurs jantes sont naturellement de fabrication locale.

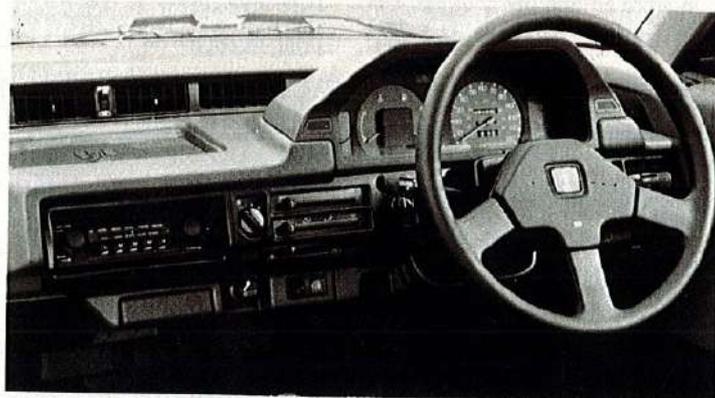
En fait, la Rover-Honda prend le numéro de 213 alors qu'ultérieurement la même voiture sortira sous le nom de 216, avec un moteur 1600 anglais, puisé dans la banque d'organes de chez Austin. Cette



J'AI CONDUIT

LA ROVER 200

UNE HONDA A LA SAUCE ANGLAISE



216 ne verra le jour que l'année prochaine et nous n'avons pu encore l'essayer. La 213 existe en quatre versions, normale, S, SE, et Vanden Plas. Cette dernière étant présentée comme une véritable voiture de luxe avec des sièges en cuir et un équipement très complet.

Malgré sa calandre nouvelle et ses phares originaux, la petite Rover présente un air de famille certain avec la Honda Civic, trois volumes. Le grand coffre est bien apparent. Le tableau de bord lui aussi reste d'inspiration japonaise.

Les essais de la Rover 213 se sont déroulés à la frontière écossaise par une journée très typique de la région, pluie et vents violents. Seules étaient disponibles des voitures à conduite à droite ce qui déroute encore davantage avec la circulation à gauche. Cependant l'habitude revient vite et nous pouvons rouler normalement aussi bien sur les quelques portions d'autostrade que sur des petites routes très sinueuses, faisant le tour de chaque champ entre des murs de pierres. La petite Rover ressemble tout à fait à la Civic, le moteur est agréable, silencieux mais manque de puissance à bas régime tandis que la boîte, douce et précise, souffre comme tant d'autres d'une cinquième économique trop longue.

La direction n'est pas un modèle de précision tandis que le confort reste d'un niveau très moyen, pour ne pas dire à la japonaise. Sur les bons revêtements anglais, tout se passe bien mais gare aux routes déformées, à la française. Les freins sont généralement efficaces, bien en ligne, et la visibilité ne peut être critiquée même vers l'arrière. A ce propos la banquette bénéficie d'une longueur convenable pour les jambes ainsi que d'une bonne garde au toit. Les cadrans du tableau sont bien disposés sous une grande visière et il va sans dire que l'instrumentation n'est vraiment complète que dans le sommet de la gamme. Dans tous les cas, le passager avant dispose, sur la planche de bord, d'emplacements vide-poches avec un vrai revêtement anti-glisse. Comme bien d'autres, la nouvelle Rover sera présentée à l'occasion du Salon de Paris.

Bernard CARAT