

LES NOUVELLES ROVER 200

SEIZE SOUPAPES SUR TOUTE LA GAMME

Contrairement à une certaine attente, la nouvelle Rover de classe moyenne ne prend pas l'appellation 400 mais conserve le chiffre 200 de l'ancienne série qu'elle doit remplacer. Sa carrosserie n'est plus dérivée de celle de la Honda Ballade mais de la plus moderne Concerto du même constructeur japonais, de plus en plus présent à l'intérieur de la marque anglaise.

Cette Rover, qui n'a pas été présentée au Salon de Francfort, en septembre dernier, existe déjà en quatre versions dont trois sont retenues pour le marché français où elles arriveront en février prochain : ce sont les 214 Si ou GSi et la 216 GSi. Tous ces modèles, d'une longueur de 4,22 m, disposent d'une caisse unique à quatre portes plus un grand hayon arrière et les Cx ressortent à 0,34 et 0,35, des valeurs seulement moyennes à l'heure actuelle. Les poids plutôt élevés s'échelonnent de 1 030 à 1 080 kg, soit environ 100 kg de plus que les Renault 19 de même catégorie. Bien entendu, les moteurs à quatre cylindres sont transversaux et la suspension arrière est à roues vraiment indépendantes. La Rover se distingue de la Honda par ses pare-chocs, son capot, sa calandre, ses phares et ses feux arrière qui tentent de lui donner un air de famille avec la grosse 800. Il est bien entendu que la Concerto pourra bientôt être produite sur la même chaîne et elle devra être considérée comme européenne !

Sur les 214, on trouve un tout nouveau moteur, série K, entièrement de conception Rover et tout en aluminium. Les différents composants sont serrés par un jeu de 10 longues tiges traversant le moteur verticalement de part en part. Il offre deux arbres en tête, 16 soupapes et des poussoirs hydrauliques. Avec une injection monopoint Rover, couplée avec l'allumage, ce groupe ultra-moderne développe la puissance très élevée de 95 ch pour une cylindrée de 1 396 cm³. La boîte à 5 rapports est fabriquée sous licence PSA et elle est analogue à celle des Citroën BX ou Peugeot 405. Pour les versions 216, il a été fait appel à une mécanique Honda à 16 soupapes mais un seul arbre en tête et injection multipoint. Avec 1 590 cm³, il atteint 116 ch. La Rover 214 est donnée pour 170 km/h et 33,6 s aux 1 000 mètres tandis que la 216 dépasse 190 km/h et accélère en 31,3 s. Les consommations moyennes ressortent à 6,9 l pour la première et 8,2 l pour la seconde.

Nous avons pu conduire les deux nouvelles Rover en Angleterre sur des itinéraires variés avec de longues portions d'autoroute. Bien que lourde en reprises, la 214 bénéficie de bonnes performances et son moteur donne bien des satisfactions surtout à haut régime car son couple se situe trop haut à 4 000 tours comme bien des multi-soupapes. Le groupe est aussi silencieux et il est bien servi par une boîte agréable, correctement étagée. La 216 est naturellement plus rapide mais la différence de puissance se trouve compensée par le couple placé à 5 200 tours, soit beaucoup trop haut, ce qui impose bien des changements



▲ La nouvelle Rover 214 GSi.

À l'intérieur, l'habitabilité ainsi que la visibilité sont très satisfaisantes : les volants, dits de sécurité, sont réglables et les tableaux de bord complets semblent bien conçus. Sur les deux versions GSi que nous avons eues entre les mains, la finition comporte une touche bien britannique avec des incrustations de bois. La climatisation et le cuir seront disponibles en option. À l'arrière, le coffre présente une capacité de 350 dm³ avec, comme d'habitude, d'autres possibilités grâce à la banquette rabattable en deux parties.

La 216 est une Honda maquillée à l'anglaise mais la 214 propose, chose rare, un tout nouveau et intéressant moteur marquant le renouveau du dernier constructeur britannique de grande série. En France, les prix devraient s'étagier entre 85 et 110 000 F.

Bernard CARAT

de vitesses : les rapports de boîte sont presque les mêmes pour les deux moteurs bien que les transmissions soient de provenances très différentes. La direction à crémaillère assistée se révèle douce et précise tandis que la tenue de route ne pose guère de problème au conducteur en dépit d'une suspension privilégiant le confort. Sur la 216, en conduite sportive, l'amortissement devient parfois insuffisant. Pas de critiques sur le freinage à quatre disques dans les deux cas avec l'option antiblocage. Ce dernier est un ABS Bosch sur la 214 et un ALB Honda sur la 216.

▲ Après transformation, grand volume de chargement.



Le pratique hayon n'est pas du tout apparent. ▶