

# ROVER VITESSE

Il fut une époque, pas si lointaine, au cours de laquelle le conducteur sportif pouvait aisément trouver son bonheur dans une riche production britannique de voitures musclées. Ces temps sont manifestement révolus et rares sont aujourd'hui les berlines, coupés et autres roadsters résolument tournés vers la vitesse et la performance. Cette Rover Vitesse fait-elle vraiment partie du lot?

*Pierre-François Rousselot*

**N**OYEE dans le flot de la circulation, elle semble s'être échappée d'un parc fermé réservé à des voitures de compétition, tant son allure générale est agressive ! Les différences avec la version normale ne sont pourtant pas légion : un beau spoiler avant bien dessiné et enveloppant, dans lequel on a placé une paire de phares supplémentaires ; un becquet en mousse dure placé sur la malle arrière ; un renflement de carrosserie entre les roues, au niveau des bas de caisse ; de belles jantes en alliage de 15 pouces équipées de larges Pirelli P6 ; une garde au sol sensiblement descendue et, enfin, quelques stickers décoratifs mettant en évidence une belle peinture rouge (elle existe aussi en gris ou en bleu). C'est en regardant de plus près que l'on s'aperçoit que toutes ces modifications ont un rapport direct avec une recherche de performances et de comportement améliorés : le fond et la forme réunis, en quelque sorte ! Ainsi les retouches de carrosserie modifient sensiblement le Cx de la Rover Vitesse, qui passe de 0,40 à 0,36 alors que, dans le même temps, l'appui obtenu aux roues arrière est augmenté de quelques dizaines de kilos à la vitesse de 160 km/h.

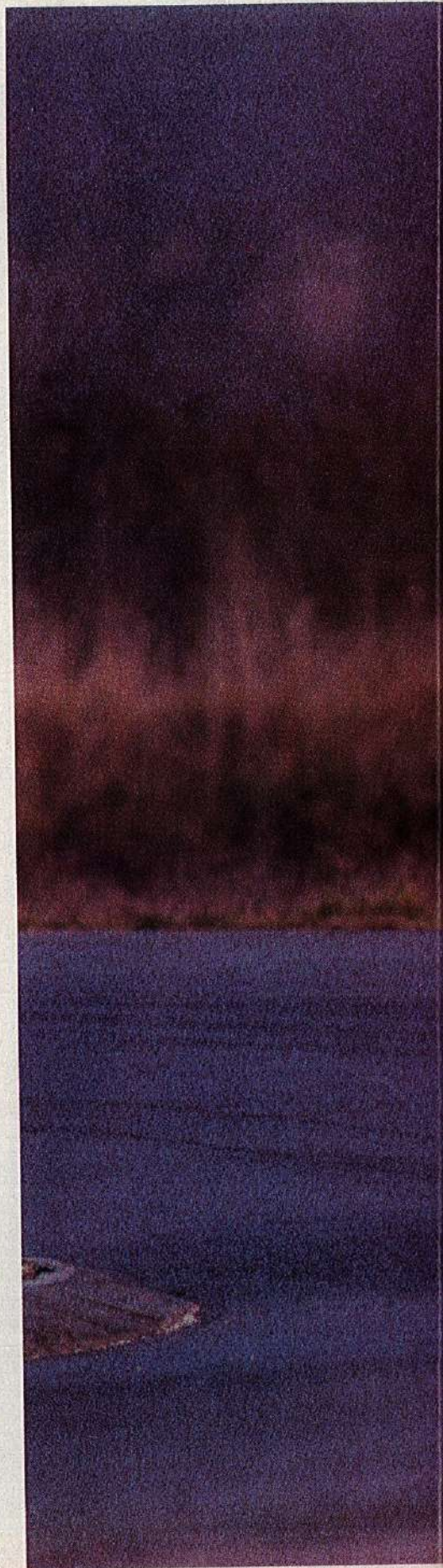
## 193 CHEVAUX ET 30 M/KG DE COUPLE

Les suspensions, bien que conservant un regrettable essieu arrière rigide, ont été également revues grâce à une flexibilité plus ferme des amortisseurs et des ressorts. Le freinage, lui aussi handicapé par une paire de tambours arrière indigne des prétentions sportives de la Rover Vitesse, a vu ses disques avant ventilés augmenter de diamètre et d'épaisseur, tandis que les étriers passaient de deux à quatre pistons. Mais c'est surtout sous le capot moteur qu'il faut aller chercher les améliorations les plus spectaculaires apportées à la Vitesse par rapport à ses sœurs aînées. Adaptation de l'injection électronique (système Lucas correspondant au « L-Jetronic » de Bosch et fabriqué sous licence), courbe d'allumage modifiée, taux de compression augmenté, circuit de refroidissement amélioré confèrent à cet imposant huit cylindres en V une puissance de 193 ch à 5 250 tr/mn, soit une augmentation de 35 chevaux au même régime. Parallèlement, le couple maxi est passé de 27 m/kg à 30,5 m/kg à 4 000 tr/mn. Ces chiffres flatteurs sont à rapprocher toutefois de

l'importante cylindrée (3 528 cm<sup>3</sup>) du moteur, qui n'a donc pas autant de mérite à les fournir puisque sa puissance spécifique s'établit à près de 55 chevaux par litre de cylindrée ce qui est fort modeste car cela équivaut à un 1 600 cm<sup>3</sup> développant seulement 88 chevaux !

## PLUS DE 210 KM/H MAIS EN... 4<sup>e</sup> !

Dès sa mise en route, on ne peut douter un instant qu'il s'agit d'un V8 ! Ronronnant merveilleusement bien, il réagit onctueusement à la moindre sollicitation sur la pédale d'accélérateur, montrant par là son désir de quitter la ville au plus tôt pour englober les grands espaces ! Très agréable, docile et facile, il s'avère à la fois souple — reprises sans problème dès 2 000 tr/mn — et musclé, puisqu'il accepte de monter avec profit à plus de 6 000 tr/mn, malgré une limite officielle située à 5 500 tr/mn. C'est d'ailleurs à ce régime de 6 000 tr/mn que j'ai obtenu les meilleures accélérations lors de nos tests chiffrés : 8''70 pour atteindre les 100 km/h et 30'' pour franchir 1 000 m départ arrêté. Sans être totalement insipides, ces relevés manquent toutefois un peu de sel, surtout quand on a été mis en appétit par les 193 chevaux du gros V8 ! Il faut voir là l'influence, aussi directe que néfaste, d'un poids général trop élevé (plus de 1 400 kg) et de rapports de boîte démesurément longs. Plus de 100 km/h en 2<sup>e</sup>, plus de 150 km/h en 3<sup>e</sup> et une vitesse maxi établie sur la 4<sup>e</sup> constituent autant d'abérations dans l'étagement d'une boîte à cinq rapport destinée pourtant, à priori, à un usage sportif. En fait, sur route — voire sur autoroute ! — on n'utilise que très rarement la 5<sup>e</sup> lorsqu'il s'agit de rouler vite : à 180 km/h en 4<sup>e</sup>, le moteur ne tourne déjà qu'à 4 800 tr/mn et, si l'on passe le 5<sup>e</sup> rapport, il chute de 1 000 tr/mn, tandis qu'en vitesse maxi, deux petits kilomètres/heure seulement séparent ces deux derniers rapports ! Bien sûr, toutes les reprises à mi-régime effectuées sur la 5<sup>e</sup> sont dramatiquement molles, sans punch et dans tous les cas inférieures à celles qu'autorisent bien des voitures dotées d'un moteur turbo-compressé. Dès que l'on manipule la boîte — par ailleurs douce et précise mais à la synchronisation plutôt lente — cela va heureusement beaucoup mieux : 2''60 et 7''99 pour passer respectivement de 80 à 100 km/h puis à 130 km/h. Chiffres qu'il convient de rapprocher de ceux d'une 505 Turbo de 200 ch, qui





**UNE  
ANGLAISE  
MUSCLÉE**

## MOTEUR

**Caractéristiques générales :** 8 cylindres en V à 90° de 3 528 cm<sup>3</sup> (88,9 mm X 71,1 mm). Culasses et bloc moteur en alliage léger.  
**Puissance maxi :** 193 ch (143 kW) à 5 250 tr/mn.  
**Puissance spécifique :** 54,7 ch/litre.  
**Régime d'utilisation maxi :** 6 000 tr/mn.  
**Couple maxi :** 30,5 m/kg à 4 000 tr/mn.  
**Rapport volumétrique :** 9,75 à 1.  
**Alimentation :** injection électronique Lucas L.  
**Allumage :** transistorisé.  
**Distribution :** un simple arbre à cames central entraîné par chaîne et deux soupapes par cylindre commandées par poussoirs hydrauliques.  
**Refroidissement :** un radiateur d'eau avec ventilateur.

## TRANSMISSION

**Type :** propulsion arrière.  
**Boîte de vitesse :** à 5 rapports dont le 4<sup>e</sup> en prise directe et le 5<sup>e</sup> en surmultiplié.  
**Vitesse maxi sur chaque rapport :** 1<sup>e</sup> = 62 km/h. 2<sup>e</sup> = 101 km/h. 3<sup>e</sup> = 151 km/h. 4<sup>e</sup> = 210,6 km/h. 5<sup>e</sup> = 208,5 km/h.  
**Embrayage :** monodisque à sec et à diaphragme.

## CHASSIS

**Carrosserie :** berline 5 places/4 portes. Coque autoprotante tout acier.  
**Groupe moto-propulseur** en position longitudinale avant.  
**Aérodynamique :** Cx de 0,36.  
**Suspension AV :** du type McPherson avec amortisseur hydraulique, ressort hélicoïdal et barre anti-roulis.  
**Suspension AR :** avec un pont rigide, une barre de Watt, des ressorts à flexibilité progressive et des amortisseurs hydrauliques à correction d'assiette automatique.  
**Direction :** à crémaillère avec assistance.  
**Diamètre de braquage :** 11,2 m. Tours de volant de butée à butée : 3 t 1/8.  
**Freins :** disques ventilés AV (258 mm de diamètre et 23,8 mm d'épaisseur) et tambours AR. Etriers 4 pistons à l'AV et assistance.  
**Pneus et jantes :** Pirelli P6 de 205/60 VR 15. Jantes en alliage léger de 6 1/2 X 15.  
**Dimensions et poids :** longueur = 4,74 m ; empattement = 2,81 m ; largeur = 1,76 m ; voie AV = 1,52 m ; voie AR = 1,51 m ; hauteur = 1,37 m ; Poids (avec pleins) = 1 465 kg (56% sur l'AV et 44% sur l'AR). **Rapport poids/**

**puissance (sans essence) =** 7,33 kg/ch.

**Capacités :** essence = 66 l ; huile moteur = 5,5 l ; huile boîte de vitesse = 1,5 l ; eau de refroidissement = 11 l.

## PRIX

**Achat :** 174 000 F (vignette de 20 ch) y compris de série = toit ouvrant électrique, climatisation et ordinateur de bord.

## PERFORMANCES

(2 personnes à bord sauf pour le test routier)  
**Vitesse maxi :** 210,6 km/h à 5 700/5 800 tr/mn en 4<sup>e</sup> (constructeur : 216 km/h).  
**Accélérateurs :** 0 à 400 m = 16''42 (vitesse de passage : 138 km/h)  
 0 à 1 000 m = 30''02 (vitesse de passage : 174 km/h).  
 0 à 100 km/h = 8''70 (constructeur : 7''7).  
 0 à 200 km/h = 51''92.  
**Reprises :** (depuis 40 km/h réels) 400 m = 21''42 (en 5<sup>e</sup>). 1 000 m = 40'' (en 5<sup>e</sup>).  
 80 à 100 km/h = 2''60 (2<sup>e</sup>) et 7''99 (5<sup>e</sup>)  
 80 à 130 km/h = 8''10 (2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup>) et 20''67 (5<sup>e</sup>).  
 80 à 160 km/h = 16''60 (2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup>) et 38''90 (5<sup>e</sup>).

## TEST ROUTIER

Monthéry (6 km) : 3'7''66 (moyenne : 115,10 km/h).

## FREINAGE

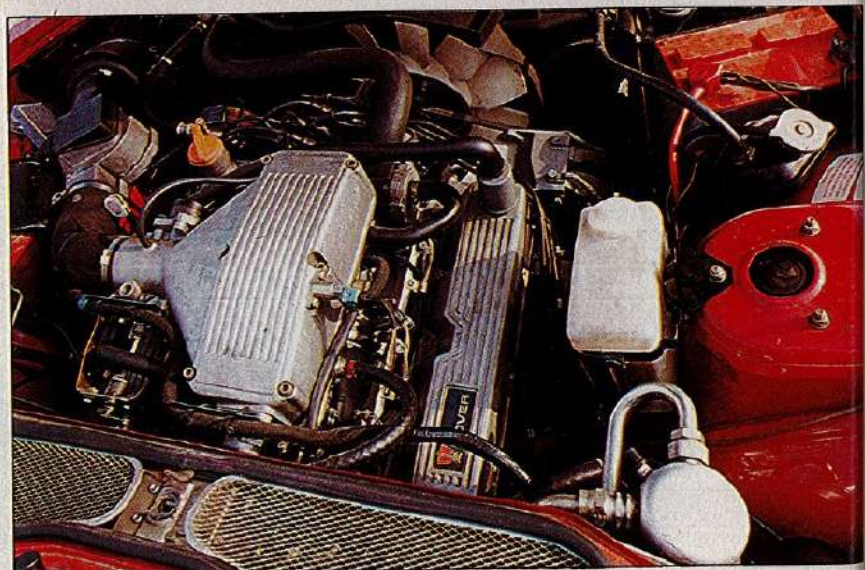
**Efficacité :** 90 km/h à 0 km/h = 45,2 m (décélération moyenne : -7,41 m/s/s).  
**130 km/h à 0 km/h = 90,8 m** (-7,55 m/s/s).  
**180 km/h à 0 km/h = 180,6 m** (-7,16 m/s/s)

## CONSOMMATION

**A vitesse normalisée :** (mesurée)  
 A 90 km/h = 8,25 l/100 km.  
 A 120 km/h = 10,4 l/100 km.  
 En ville = 16 l/100 km.  
**En utilisation sportive :**  
 Autoroute simulée = 19 l à 21 l pour 140 à 150 km/h de moyenne (autonomie : environ 300 km).  
 Nationale simulée = 15 l à 17 l pour 125 à 135 km/h de moyenne (autonomie : environ 375 km).

## CONCURRENTES

**Peugeot 505 Turbo/200 ch :** 2 155 cm<sup>3</sup>/200 ch, 215 km/h/138 900 F/10 CV.  
**BMW 528 i :** 2 788 cm<sup>3</sup>/184 ch/210 km/h/141 736 F/14 CV.  
**Volvo 760 Turbo :** 2 316 cm<sup>3</sup>/173 ch/200 km/h/174 500 F/11 CV.  
**Audi 200 Turbo :** 2 144 cm<sup>3</sup>/182 ch/230 km/h/195 300 F/10 CV.



*Le sous-virage chronique de la Rover Vitesse est parfaitement illustré ici, avec son train avant sur-braqué et une tendance naturelle à continuer tout droit ! Beau et gros V8 qui, grâce à l'injection électronique, propose, dans cette version, 193 ch et un couple de 30 mkg. Le tableau de bord, sobre mais complet, possède une excellente finition et une clarté parfaite.*



demande 3''11 et 7''32 pour franchir les mêmes obstacles. Selon qu'il s'agit d'une belle nationale large et dégagée, ou d'une petite route tortueuse et bosselée, selon que vous désirez rouler rapidement ou conduire très vite, la Rover Vitesse montre un visage assez différent. Dans le premier cas, son comportement ne manque pas de charme : direction légère et précise, ensemble moteur-boîte agréable et facile à utiliser. Le confort ne demeure cependant acceptable que si le revêtement est parfaitement plat et lisse sinon la Rover Vitesse saute sèchement et sa tenue de cap n'est pas vraiment exemplaire. Mais le principal reproche qu'on peut sans doute lui faire en matière de confort, vient d'une finition aérodynamique peu soignée, qui engendre des bruits d'air désagréables. Par exemple, au delà de 160 km/h, il n'est pratiquement plus possible d'écouter de la musique ! En utilisation plus intensive apparaît, comme toujours, un ensemble de qualités et de défauts qui rendent très typée la conduite d'une telle voiture.

### A L'OPPOSÉ DES ROVER DE COURSE

Dans la première catégorie je mettrai un équilibre délibérément sous-vireur, ce qui, pour une propulsion à moteur avant possédant près de 200 ch, est assez rare. Ce comportement, qui n'est vraiment gênant que dans les virages étroits et serrés, s'accroît terriblement si je sur-braque et, surtout, si j'accélère trop lourdement. En effet, le train arrière, malgré sa conception vétuste, colle parfaitement à la route — à condition, encore une fois, que celle-ci soit très belle — et l'adhérence qu'il procure est supérieure à la puissance disponible. Il est amusant de constater que les Rover de compétition qui ont donné directement naissance à la Vitesse, possèdent un comportement en course diamétralement opposé avec, au contraire, une très forte tendance à glisser des roues arrière ! Au chapitre des doléances, il est impossible de passer sous silence la faible qualité générale du freinage. Si, le niveau des décélérations obtenue s'avère correct, à froid, il n'en est plus de même dans les autres cas de figures. En effet, dès qu'il est nécessaire de cumuler plusieurs ralentissements marqués où, plus simplement, d'en effectuer un seul mais très fort, à 180 km/h, on ne peut que constater une résistance à l'échauffement inférieure à la normale et des distances d'arrêt particulièrement moyennes. Ainsi, il faut 180 m à la Rover Vitesse pour passer de 180 km/h à l'arrêt complet, alors qu'une BMW « M » 635 (essayée dans l'Automobile Magazine n° 458 du mois d'août) sera déjà immobilisée 20 mètres plus tôt ! On conviendra qu'il peut s'en passer, des choses, sur une telle distance...

### TEMPÊTE PENDANT UN FREINAGE

À chacun de ces freinages, j'ai l'impression désagréable que je ne vais jamais pouvoir m'arrêter en temps voulu, impression accentuée par une pédale sans consistance et ayant une fâcheuse tendance à descendre bas, même à froid lors de la toute première sollicitation ! Dans ces cas, dit "d'urgence", je m'efforce naturellement de rétrograder une ou deux vitesses pour aider à maintenir un bon équilibre général de la Rover et, également, à obtenir une meilleure décélération : de délicate, la situation devient, soudain, franchement inquiétante ! Tout d'abord, j'ai un mal fou à toucher la pédale d'accélérateur, pour

effectuer un double débrayage correct tout en continuant de freiner, car la disposition générale du pédalier n'a, semble-t-il, pas été prévue pour une telle opération. Puis ayant malgré tout réussi à rentrer un rapport inférieur, je déclenche instantanément au niveau du pont arrière une série de secousses épouvantables ponctuées par un vacarme assourdissant : les roues motrices sont totalement bloquées ! Tout en corrigeant, au volant, les dérobadés du train arrière que cela ne manque pas de provoquer, j'ai alors la certitude que toute la suspension et le pont vont s'arracher et rester... sur la route ! Bien évidemment, cette description apocalyptique ne pourra survenir à chacun des coins de rue que vous aborderez en freinant sèchement (!) mais, malgré tout, le phénomène existe et peut réapparaître lorsqu'un obstacle imprévu vous coupe la route, limitant tout à coup votre espace de sécurité. La Rover Vitesse demande également quelque adaptation de conduite avant de parfaitement sentir sa direction. Celle-ci, très peu démultipliée avec seulement trois tours de butée à butée, est en effet dotée d'une assistance trop importante à mon goût qui a pour conséquence directe de filtrer intégralement toutes les variations des roues avant. Ainsi il n'est pas toujours évident, dans un premier temps, de bien sentir les différentes réactions de comportement telles que l'importante prise de roulis ou la lourdeur du train antérieur. De plus, j'ai la curieuse sensation que, en ville ou à basse vitesse, cette assistance de direction diminue sensiblement et que l'effort à produire au volant est augmenté d'autant, ce qui est rigoureusement l'inverse de ce qu'il est souhaitable de trouver !

### PAS LE MEILLEUR DESTIN POSSIBLE

Apparue fin 1982, la Rover Vitesse est donc née plus de 6 ans après la présentation de la première Rover 3500 (juin 76). Il est regrettable qu'un si important laps de temps se soit écoulé entre les deux événements, car il semble aujourd'hui que ce modèle sportif de British Leyland arrive avec plusieurs années de retard sur le marché. Parfaitement à sa place et concurrentiel à la fin des années 70, il n'en est plus du tout de même aujourd'hui ! Il est en effet facile de trouver actuellement chez certains concurrents, un modèle aussi performant, pas plus cher à l'achat et qui, de plus, ne soit pas affublé de la fameuse grosse vignette. Manifestement, cette Rover Vitesse, à la personnalité par ailleurs, attachante, n'aura pas eu le destin qu'elle méritait.

P.-F. R.

#### POUR

- Tenue de route
- Souplesse du moteur
- Equipement de série complet
- Une certaine allure

#### CONTRE

- Freinage médiocre
- Bruits d'air excessifs
- Grosse vignette
- Prix élevé

