

# ETUDE



L'étude ROVER 200 présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Extérieures de ROVER. FRANCE, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

## Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE



La vraie distinction britannique est fait d'authentique et de raffinement extrême. La nouvelle ROVER SÉRIE 200 s'inscrit totalement dans cette approche. Avec cette nouvelle voiture, l'identité ROVER se trouve donc déclinée sur une plus grande palette. Déclinée mais non diluée, car la nouvelle venue affiche très clairement sa marginalité toute britannique par des éléments qui la distinguent de ses concurrentes directes.

## PRÉSENTATION

Lancée avec une gamme complète de dérivés, la nouvelle ROVER SÉRIE 200 est disponible en trois ou cinq portes et se situe dans le segment des compactes du segment moyen-inférieur. Elle allie l'attrait jeune et sportif avec les qualités reconnues à ROVER pour son raffinement et son prestige. Une association qui la différencie nettement de ses rivales, ce que nous nommons : une marginalité toute britannique.

La nouvelle ROVER SÉRIE 200 a été dessinée et développée entièrement par ROVER. Sa conception et son exécution ont été entièrement réalisées indépendamment de HONDA, l'ancien partenaire de ROVER, et la spécification de la gamme a été établie bien avant le rachat de la firme par BMW. Tous les modèles utilisent les moteurs à essence de la série K et les moteurs Diesel de la série L conçus par ROVER.

Elle présente quatre versions du moteur à essence K et deux versions du moteur turbo-Diesel série L qui a reçu le titre britannique très convoité de : "Engineer of the year".

Une sportive trois portes, la ROVER 200vi équipée de la version 145PS du moteur VVC série K 1,8 l, initialement développé pour la MGF et une transmission automatique CVT pour les modèles 1,6 l, sont disponibles depuis deux ans.

Afin de livrer un moteur Diesel plus abordable pour les modèles 220 D et 220 SD, une version légèrement "dégonflée" du moteur série L a été développée. Il y a deux changements majeurs par rapport à la version 105 ch : premièrement ce moteur est doté d'une pompe d'injection mécanique et d'un système de contrôle conventionnel, deuxièmement il est dépourvu d'un intercooler entre le turbo et le collecteur d'ad-

mission. Les valeurs maximales de puissance et de couple sont donc plus faibles. Cependant, même dans sa version 86 ch, la Série L offre des performances intéressantes et jouit d'une économie de consommation remarquable. Le couple maximal de 17,0 daN.m est toujours obtenu à 2000 tr/min, le temps d'accélération de 0 à 100 km/h est de 12,9 secondes et la consommation de carburant se résume en un impressionnant 4 litres à 90 km/h.

A l'avant, la ROVER 200 reçoit une suspension Mc PHERSON avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ainsi qu'une barre antiroulis. A l'arrière, elle dispose d'une suspension à effet torsionnel avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Pour la suspension arrière, ROVER a développé une évolution astucieuse de la technologie de l'essieu torsionnel : en entrée et en sortie de virage, le déplacement latéral de la barre de torsion est progressivement limitée par un système d'amortissement. Ce système provoque alors une amorce de braquage des roues arrière en phase avec les roues avant et améliore ainsi la tenue de route en virage.

## LIGNE

Avec la nouvelle ROVER SÉRIE 200, le bureau d'études de ROVER a eu pour tâche d'élargir l'impact de l'image de la marque. Les dessinateurs ont réussi à conserver la spontanéité créatrice de leurs concepts initiaux.

Le résultat est moderne, plein de vie et de fraîcheur, mais sans abuser volontairement d'artifices de mode qui vieillissent mal. Les formes fluides et arrondies rendent bien la robustesse inhérente à la voiture, tandis que le graphisme prononcé des phares et des vitres soulignent un profil bien soutenu. La calandre ROVER est habilement travaillée en termes de forme et de dimensions pour s'harmoniser avec le nouveau style distinctif. Des porte-à-faux

courts avant et arrière, des voies larges et une caisse très enrobante confèrent à la nouvelle 200 une posture équilibrée et dynamique qui reflète son agilité sur la route.

De forme plus allongée en cinq portes, la 200 apparaît également très élancée en version trois portes, grâce à ses montants arrière longs et fins et à ses custodes arrière sans entourage.

Les feux avant intégrés présentent des verres unibloc en polycarbonate constitués de matériaux robustes et résistants. Ils résistent aux projections de gravillons et conservent leur clarté cristalline grâce à une résistance renforcée contre la dégradation des rayons ultraviolets. Un revêtement en silicone protège la surface externe de l'usure. Les phares antibrouillard de type bi-projecteur sont de série sur le modèle 200vi, et les socles sont fournis sur tous les autres modèles afin d'y monter les phares en accessoire.

Un élégant assemblage de feux arrière harmonieusement dimensionnés intègre toutes les fonctions avec des encarts de couleur neutre pour les clignotants et les feux de recul.

Également présent sur toute la gamme : un spoiler de toit arrière noir. Pratiquement invisible tant qu'il est éteint, on trouve un feu stop central surélevé, bien encastré dans le spoiler de toit.

## CONCLUSION

Avec la nouvelle ROVER SÉRIE 200, l'identité ROVER se trouve donc déclinée sur une plus grande palette. La nouvelle venue affiche très clairement sa marginalité toute britannique par des éléments qui la distinguent de ses concurrentes directes.

La ROVER 200 se positionne donc comme une véritable alternative aux RENAULT MÉGANE, VOLKSWAGEN GOLF et PEUGEOT 306.