



# Rover 75 Tourer 2.0 CDT Luxury A



Le public intéressé par la Tourer privilégiera, certes, le confort, l'ambiance chaleureuse et la classe tout en appréciant le couple musclé, efficace et non ostentatoire. Le luxe de l'instrumentation avec le permanent rappel de l'ovale, sauf pour la montre analogique ronde, est souligné par le choix des chaudes couleurs de l'éclairage.

Le moteur turbo diesel à rampe commune sera vraisemblablement la motorisation prisée en Belgique. Ce 2.0 CDT et l'ambiance de l'habitacle confirment la destination de la voiture à se faufiler "à la gentleman".



On dirait aussi que les ingénieurs anglais ont prévu une longue course d'accélérateur pour tempérer les velléités sportives des conducteurs, et, par là, de limiter la consommation. Les 65 litres du réservoir autorisent, même avec la boîte automatique du modèle testé, une autonomie de 800 km. Pourtant, le retrait du permis de conduire reste envisageable parce que ce modèle est loin d'être une tortue...

En parlant de l'automatique, la gestion, dépassée, de la boîte à cinq rapports favorise les faibles régimes du moteur et les passages "à son aise".

Le mode séquentiel est inconnu tout comme les routines de maintien de rapport lors de pied levé ou en cas de freinage. Enfin, le levier de vitesse permet difficilement de sentir les différentes positions qu'il propose.

L'esthétique du break affirme, elle aussi, les qualités dynamiques, tant pour l'écoulement le long de la carrosserie et l'excellente finition sous le châssis que pour la faible hauteur de l'ensemble. Le coefficient SCx y gagne... Sur autoroute, la Tourer grignote moins qu'un moineau ( $\pm 5$  litres aux cent). Savourer les kilomètres sans fatigue est un des maîtres mots de cette Rover. J'ai regretté le manque de soutien latéral des sièges



en ville et sur les routes sinueuses de campagne. Encore une façon de me faire lever le pied !

La Tourer est dotée aussi de quelques

astuces. Par exemple, quand les essuies glaces avant fonctionnent, le simple enclenchement de la marche arrière engage automatiquement le balayage de la vitre arrière. Le triangle de sécurité est rangé dans le hayon dont la lunette peut



Break	
Prix du modèle testé :	<b>31.675,00</b> €
TMC :	<b>495,00</b> €
TR :	<b>439,00</b> €

s'ouvrir indépendamment. Sous le plancher plat du coffre, un espace creux dissimulera des objets de valeur. L'accès à ce rangement est maintenu par un mini-vérin et provoque l'éclairage de la zone.

Par contre, l'unique porte cannette à l'avant mérite un minimum d'attention de la part des concepteurs. Lorsqu'il est ouvert, le passager est obligé de basculer ses jambes vers la droite ! Une qualité à mettre en évidence, c'est l'efficacité silencieuse de la ventilation. Quelle que soit la météo, la rapidité de désembuage et la mise à température dans l'habitacle est une véritable source de confort.

