

Rover 45

Jolly good

Autotest | Rover durft zijn gezicht weer te laten zien. Na een kortstondige romance met Honda werd het stil rond Rover en zocht het bedrijf een nieuwe partner. Die partner werd BMW en midden 1999 toonden de bedrijven de eerste vrucht van de samenwerking in de vorm van de Rover 75. Sinds januari 2000 zijn de oude Rover-modellen gefacelift naar de beeltenis van die 75. De Rover 45 is de opvolger van de Rover 400. De auto is op een belangrijk aantal punten verbeterd. Maar is de 45 een zoveelste incarnatie van een oude held, of een vernieuwende wind in een conservatief bolwerk? James Bond of Tony Blair?

De keuze die Rover heeft durven maken is er niet alleen één van een nieuwe partner, maar vooral die van een nieuw gezicht. De nieuwe Rovers hebben dubbele koplampen en een in het oog springende verchromde grille met daarin het Rover beeldmerk. Diverse accenten als de voorbumper, deurhendels en omlijsting van de achterste kentekenplaat zijn verchromd waardoor een auto een op-en-top chique Brits uiterlijk heeft gekregen.

Heralds of Hema?

Het interieur is helemaal in stijl met veel echt hout, crème kleurige bekleding en opnieuw de nodige chroom-accenten. Doordat het gebruik van fraaie stoffen is doorgevoerd tot de achterbank, de hoedenplank en zelfs het dak geeft de auto de inzittenden een warm en behaaglijk gevoel. Het stuurwiel lijkt direct afkomstig van oudere Rovers uit de jaren '80 maar ziet er zo goed uit dat het simpelweg niet in aanmerking kwam voor verbetering. De versnellingspook is juist afkomstig van de Rover 75 en is een mooie "finishing touch" voor deze nobele middenklasser.

Helaas hebben de ontwerpers op een paar punten verstek laten gaan. De knoppen rond het stuur hebben evenveel elan als Engelse drop en het klokje in de middenconsole heeft een hoog Hema gehalte. Voor de bediening van de zijruiten (standaard voor en achter elektrisch bedienbaar) heeft Rover zulke iele hendeltjes uitgekozen dat een ieder zich zal afvragen wie zoiets heeft durven uitzoeken voor zo'n statige

auto. Want status heeft Rover nooit verloren. Iedereen reageert met "oh's en ah's" op de nieuwe 45. De testauto is bovendien een van de eerste 45's op Nederlands kenteken zodat de auto meer aandacht trok van sommige bestuurders van Rovers 400 en 600 dan bevorderlijk was voor de verkeersveiligheid.

Maastricht

De Rover 45 zal vooral worden gekocht of geleasd als kilometervreter. De keuze valt daarom op de 2 liter turbo diesel in club uitvoering. In die variant kost de auto fl. 47.690,- en is daarmee beduidend goedkoper dan vergelijkbare imago-middenklassers als de Saab 93 of Lancia Lybra diesel. Deze auto's zijn gemaakt voor de lange afstand en dus staat de omgeving van Maastricht op het programma als doel van de testrit. De door Rover beloofde serene rust heerst pas als de motor op temperatuur is. Dan is het in de Rover, afhankelijk van het wegdek en de wind, bijzonder rustig tot volmaakt stil. Rust houdt echter meer in dan alleen stilte.



Dankzij snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging voelt de auto bijzonder prettig aan bij iedere snelheid. Het onderstel is bovendien niet zo zacht dat de auto lijkt te zweven, zodat de bestuurder echt bezig is met autorijden. Wanneer nodig, blijkt de "slechts" 100 pk leverende diesel over verbluffende sprintkwaliteiten te beschikken. Inhalen op een B-weg is geen probleem. Op de snelweg is de sprint van 90 naar 120 zo leuk dat het moeilijk is te stoppen met testen c.q. spelen.

De mooiste eigenschap van de krachtbron blijft echter tot het laatst bewaard: na een testrit van zo'n 700 km zou de vier-en-een-halve meter lange en 1350 kg wegende Rover een verbruik van slechts 1 op 18,5 laten noteren!



Maastricht is voor het gevoel sneller dan ooit bereikt. Rond Valkenburg blijkt de forse middenklasser gemakkelijk door nauwe steegjes en onverwacht drukke winkelstraten te dirigeren, want alle winkels zijn op zondag geopend in de toeristische dorpjes. Omdat de voorstoel relatief hoog is, heeft de bestuurder goed zicht op de motorkap en buitenspiegels. Alleen de achterklep is, zoals gebruikelijk bij een sedan, aan het zicht van de bestuurder onttrokken. Toch is de 45 minder thuis in de stad dan op de snelweg. Het dieselaggregaat moet toeren maken om mee te komen in gehaast verkeer en is dan duidelijk hoorbaar. Bovendien heeft het koppelingspedaal een buitengewoon lange slag. Met een paar stevige wandelschoenen raakt de bovenkant van de voet van de bestuurder al snel een afdekplaat aan de onderkant van het dashboard! In stadsverkeer is dat te voorkomen door het pedaal met de voorvoet te bedienen, maar in een file is alleen een vlakke voet op het pedaal genoeg.

Op slecht wegdek blijkt het onderstel van de Brit steviger dan dat van een Fransoos en minder hard dan dat van een Duitser. Heel prettig. Weg van de snelweg laat de 45 zich met hoge snelheid om rotondes zetten en schuwt een bochtig bergweggetje niet. Maar een Rover is als gentleman niet gediend van dergelijk vulgair gedrag. Dat laat de 45 merken door het kunstje eerst feilloos uit te voeren en de bestuurder vervolgens met een allermindst voldaan gevoel achter te laten.

Oud en nieuw

Hoe is de Rover 45 ten opzichte van zijn voorganger de Rover 400? De 45 is meer dan een 400 met een ander front. Dankzij de eerdere introductie van de 75 heeft de 45 zelfs een aantal onderdelen van zijn grotere broer geërfd. Belangrijkste daarvan zijn de stoelen, die in de 45 zijn uitgevoerd met stof in plaats van leder. Voor lange bestuurders waren de voorstoelen nooit het sterkste punt van de 400 omdat die hen vaak in een vaak onhandige positie dwong. Dat punt is verbeterd, maar nog steeds is de auto niet geschikt voor bestuurders langer dan 1 meter 90. ABS is tegenwoordig standaard op alle uitvoeringen van de 45. Onderhuids is het onderstel iets geraffineerder geworden en is de koets een paar centimeter gegroeid. Wie beide auto's kent zal opmerken dat de 45 net iets rustiger op de weg ligt.

Conclusie

De Rover 45 is een imago auto. Ondanks een paar schoonheidsfoutjes heeft Rover met de nieuwe modellen een duidelijke weg ingeslagen waarmee het merk weer een eigen gezicht toont. Wat betreft rijgedrag toont de 45 ook een duidelijk gezicht: voortreffelijk op de snelweg, goed in de stad. In beide gevallen zijn de besturing en het onderstel de sterkste punten.

Wie een zwak heeft voor chique Brits met een klassiek tintje, valt als een blok voor de nieuwe 45. Een liefde die bovendien niet onmogelijk is, want de Rover 45 diesel is in vergelijking met de concurrentie aantrekkelijk geprijsd. Aan wie zich druk maakt om de inruilwaarde van een Engelse auto wil menig Rover dealer zelfs zwart-op-wit een inruilprijs garanderen. Dus: James Bond of Tony Blair? James Bond is een veramerikaniseerde Brit die schaamteloos in een BMW rijdt. Dus: Tony Blair. 100% Brits en voor zijn begrippen vernieuwend en bezig met het uitzetten van een nieuwe lijn. ■



Specificaties

Rover 45 2.0 IDT

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	432 x 170 x 139 cm
Wielbasis	262 cm
Gewicht	1.180 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	375/717 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1994 cc
Cilinders / kleppen	n.b.
Vermogen	100 pk @ 4200 tpm
Koppel	240 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 21.777,-
Prijs instapmodel	€ 17.290,-