

## Rover 75 Tourer

### Het betere werk

Autotest | Voor wie niet kan rekenen op de onvoorwaardelijke steun van een rijke oom of het periodiek winnen van de staatsloterij, is werk een noodzakelijk kwaad. Als werk dan toch moet, dan wel graag zo aangenaam mogelijk. Met die gedachte moet Rover de stationcar-uitvoering van de 75 hebben ontworpen. De Rover 75 Tourer combineert de luxe en het comfort van de 75 sedan met de zakelijke uitstraling en de praktische gebruiksmogelijkheden van een stationcar. Een dag aan het werk met de Rover 75 Tourer.

#### 9 uur

De Autozine-redactie is gevestigd in de randstad en daarom is het wekelijkse werkoverleg voor de gelegenheid verhuisd naar Dokkum. Na het omdraaien van de contactsleutel van de 75 (spreek uit: "seventy five") verschijnt in het display van de boordcomputer een symbool dat aangeeft dat de diesel heel even moet voorgloeien. Het is slechts een formaliteit, want goed een seconde later draait de motor.

Kalm en bedeesd als de vroege ochtend zet de Tourer zich in beweging om niet veel later op het Prins Claus-plein weer tot stilstand te komen. "8 km file door een ongeval", meldt de verkeersinformatie van de standaard gemonteerde Philips radio. De ontvangst is prima maar de geluidskwaliteit is niet helemaal in overeenstemming met het verwachtingspatroon dat een auto in deze prijsklasse geeft.

#### 9 uur 30

De file is een mooie gelegenheid om het interieur van de 75 eens rustig te bekijken, want dit is een auto waarbij ook van het interieur veel werk is gemaakt. Evenals bij de sedan-uitvoering weet het interieur de inzittenden te overrompelen met een gevoel van luxe. Het interieur is opgetrokken uit een fraaie crème-keurige kunststof die wordt afgewisseld met zachte stukken leder in exact dezelfde kleur. In plaats van een grijs plastic lijkt Rover een complete boom te hebben gebruikt om het dashboard egard en klasse te geven.

De klokken en meters zijn uitgevoerd op een champagne-keurige achtergrond met daar omheen verchromde ringen. Zelfs uit het smaakvol gekozen lettertype van de opdruk van de schaalverdelingen, blijkt dat Rover tot het uiterste is gegaan om het de inzittenden zo veel mogelijk naar de zin te maken. Wie van chique en vooral ook klassiek houdt, voelt zich zelfs in de file heerlijk in de 75 Tourer.



#### 10 uur

Auto en chauffeur zijn aan de opstoppingen op de rijksweg A4 ontsnapt en zetten koers richting Flevopolder. Op de wegen wordt het rustiger zodat de diesel er goed de vaart in kan zetten. Dan bewijst de 75 zich als een echte reisauto.

De rijgeluiden beperken zich (afhankelijk van de windrichting) tot een lichte roffel van de hagelnieuwe diesel en achtergrondruis van de banden. Daarbij maakt het niet uit of 90 of 140 km/u wordt gereden. Op het gebied van rijgeluiden, wegligging en zitpositie kan de Rover 75 iedere vergelijking aan met andere auto's in deze klasse.

Toch is dat niet het sterkste punt van de 75. Voor Rover is comfort ook rust. De auto weet door de stilte in het interieur, het gevoel van geborgenheid door de diepe zit en het fraaie dashboard een enorm gevoel van afstand tot de buitenwereld te scheppen. Daarmee voelt de Rover-rijder zich een klasse apart en laat hij of zij de diverse gehaaste Duitsers en voorbij flitsende Zweden rustig passeren. Als het echt moet kan de 2.0-liter diesel best mee, maar de 75 daagt er simpelweg niet toe uit. De Rover-rijder geniet van de vrede en het veilige gevoel van een eigen wereldje op wielen.

## 11 uur

Aangekomen in het hoge noorden stappen de haastige lieden van zojuist net uit. Met een zelfvoldaan lachje parkeert ondergetekende de 75 in het laatste overgebleven parkeervak. De (optionele) parkeerhulp geeft met geluidsignalen aan hoe ver de achterzijde van de auto nog van de muur is verwijderd. De eerste rit met de zakelijke uitvoering van de 75 was een aangename.



Bovendien is de vergadering niet meer dan een formaliteit, zodat de weg niet veel later kan worden vervolgd richting Delfzijl. Op de vele provinciale wegen die de noordelijke provincies kennen voelt de Tourer zich prima thuis. De kracht van de motor is over een groot toereengebied beschikbaar zodat eigenlijk alleen hoeft te worden geschakeld om de auto zo stil mogelijk te houden. In de stad valt op hoe wendbaar de 75 Tourer is, een knappe prestatie gezien de niet geringe lengte van 4 meter 80.

## 13 uur

De fotograaf staat keurig te wachten op het afgesproken ontmoetingspunt. Zoals dat bij een stationcar hoort, past de gehele foto-uitrusting gemakkelijk in de auto. De achterbank is in twee ongelijke delen neerklapbaar waarmee de bagageruimte toeneemt tot 1200 liter. De drie hoofdsteunen op de achterbank hoeven niet te worden verwijderd zodat het indrukken van twee knoppen en het opklappen van de achterbank volstaat om tot een perfect vlakke laadvloer te komen.

Evenals de rest van het interieur is ook de bagageruimte fraai verzorgd. De laadvloer is uitgevoerd in een zachte grijs/blauwe stof en voorzien van alle verplichte oogjes, bandjes en netjes. Om het af te maken zijn aan beide kanten van de kofferruimte uitklapbare haakjes te vinden.

Een grote klep met gasveren en verlichting in de vloer

geeft toegang tot het reservewiel. Ook dit is bekleed, zodat de ruimte in de velg van het reservewiel als "geheime" bergruimte kan worden gebruikt. Om snel in- en uitladen te vergemakkelijken is het mogelijk in plaats van de gehele achterklep alleen de achterraut te openen. Gedurende de dag zou daar dankbaar gebruik van worden gemaakt.

## 15 uur

Als de fotograaf de 75 in de zon zet is het tijd de testauto eens rustig te bekijken. Wat is het dat de Tourer zo bijzonder maakt? Het begint bij de voorname hoge neus met vier streng kijkende koplampen. Daaronder zijn twee verchroomde strips te vinden die de vorm van de neus letterlijk onderstrepen. Aan de zijkant van de auto loopt een verchroomde strip van laag bij de koplampen over de breedste flank van de auto door naar achteren. Die hoge brede lijn maakt de 75 Tourer tegelijkertijd belangrijk en elegant.

## 19 uur

De schemer valt in zodat het tijd is om terug te keren naar de hectiek van de randstad. Na een geslaagde maaltijd gaat de rit over donkere binnenwegen richting het zuiden. 750 kilometer en dik 14 uur rijden later vertonen chauffeur en auto geen enkel spoor van vermoeidheid. Bovendien kon de gehele afstand gemakkelijk worden afgelegd zonder tanken. Het testverbruik viel met 1 op 16,1 hoger uit dan de fabrieksopgave, maar is nog steeds genoeg voor een actieradius van ruim 1000 km op een tank.

## Conclusie

Het was prettig (samen)werken met de "Rover 75 Tourer 2.0 CDT Club". De auto is compleet, veilig en bewijst zich in deze diesel-uitvoering als een echte kilometervreter. Waar de auto echter het meest op uitblinkt is het karakter dat een enorme rust uitstraalt. De goede rijeigenschappen, het tot in de puntjes verzorgde interieur en de prima zit geven de Rover-rijder een tevreden en bevoorrecht gevoel. Bovendien is de conversie van sedan tot stationcar een geslaagde. De auto is nu niet alleen chique maar ook nog eens heel praktisch. Morgen is het zaterdag,

dan maakt het zakelijke imago ruimte voor de golfclubs. ■



# Specificaties

## Rover 75 Tourer 2.0 CDT Club

### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	479 x 178 x 148 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1.535 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	1200 l
Bandenmaat	

### Motor en prestaties

Motorinhoud	1951 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	116 pk @ 4000 tpm
Koppel	260 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,3 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	5,8 l / 100 km
Verbruik stad	7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

### Prijs

Prijs	€ 36.979,-
Prijs instapmodel	€ 28.740,-