



Avec sa Kadett GTE, Opel avait réussi à faire pratiquement l'unanimité en rallyes chez les pilotes amateurs. Dans la catégorie des voitures de tourisme de série, elle était considérée comme l'arme absolue, tant par ses performances que par sa robustesse. Rappelons qu'il s'agissait d'une voiture classique à roues arrière motrices dotée d'un moteur (situé à l'AV) de 2 litres, développant 110 ch DIN. Avec l'apparition des nouvelles Kadett traction avant, Opel s'est trouvé, momentanément, privé de version sportive dans cette catégorie, jusqu'à la présentation de la 1.6 SR que nous venons d'essayer. Bien entendu cette voiture, par son gabarit, son allure et sa cylindrée vient s'ajouter à la liste déjà importante, des concurrentes de la Golf GTI.

Nous allons voir que, pour environ 5000 F de moins (50 250 F contre 55 850 F pour la GTI), la Kadett 1.6 SR offre pas mal de satisfactions, mais il est évident qu'il lui manque 20 ch DIN et une boîte à cinq rapports pour pouvoir prétendre rivaliser avec la Golf GTI sur le plan des performances.

Une version 1800 cm³ est d'ailleurs prévue, mais il faudra attendre encore environ une année.

En examinant les caractéristiques techniques de ce modèle, on se demande pourquoi son moteur ne développe « que » 90 ch. En effet, avec une cylindrée de 1598 cm³, un arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée et une culasse de type « cross-flow » (c'est-à-dire avec l'admission d'un côté et l'échappement de l'autre), ce moteur aurait très bien pu développer 20 ch de plus. Il aurait fallu pour cela qu'il soit alimenté par injection (comme l'est la Golf GTI et comme l'était la Kadett GTE) ou tout au moins par deux carburateurs et non par un double corps seulement. Avec 12,8 mkg à 3800 tr/mn, le couple n'est pas mauvais, mais la Kadett est néanmoins battue par la majorité de ses concurrentes (13,3 à 4000 pour l'Alfasud 1.5 TI; 13,6 à 4000 pour la Ritmo 105 TC; 14,0 à 5000 pour la GTI, etc.). Le second point faible de la Kadett 1.6 SR est sa transmission qui, pour le moment, doit se contenter d'une boîte à 4 vitesses. Une boîte 5 est prévue, mais elle ne sera disponible que dans quelques mois. Au chapitre des « regrets », nous ajouterons un poids relativement élevé. La Kadett 1.6 SR est donnée pour 895 kg contre 840 kg pour la Golf GTI.



L'OPEL

Amusante

Domage, car nous allons voir que cette voiture, par son équipement, ses dimensions, sa suspension et ses freins est une véritable sportive, mais hélas, une sportive sous-motorisée.

UNE ALLURE SYMPATHIQUE ET SPORTIVE

Avec sa peinture jaune vif, son spoiler avant noir mat et ses jantes en alliage léger équipées de pneumatiques Pirelli P6 super-larges, la Kadett 1.6 SR que nous avons eue à l'essai semblait prête à prendre le départ d'un Rallye. A l'intérieur, on remarque tout de suite les sièges baquet Recaro, le volant trois branches et l'instrumentation complète, bien regroupée face au conducteur. La présentation peut être jugée austère, comme nous le remarquons souvent lorsque nous essayons des voitures allemandes, mais la qualité de fabrication est indiscutable et c'est sans doute le plus important. Si l'on fait un inventaire de l'équipement de série, on remarque, outre les jantes en alliage et les sièges Recaro (lesquels coûtent une petite fortune lorsqu'on les achète chez un accessoiriste), l'essuie-glace arrière, les phares à iode, le pare-brise feuilleté, le rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, etc. Il y a même un économètre pour permettre aux « sportifs » de trouver le juste compromis entre les performances et la consommation.

Pour en finir avec le « tour du propriétaire », nous noterons que l'habitabilité est un peu meilleure que celle de la Golf, du moins en ce qui concerne l'espace réservé aux passagers arrière. C'est d'ailleurs bien normal, puisque la Kadett fait environ 20 cm de plus en longueur que la Golf. On apprécie aussi le hayon et la banquette rabattable, mais il ne s'agit pas là d'une nouveauté.

TENUE DE ROUTE EXEMPLAIRE

Au cours de notre essai, nous avons tout d'abord été gênés par la position de conduite. Nous étions assis beaucoup trop bas. Mais, heureusement, il a suffi de quelques outils et d'une dizaine de minutes pour régler la hauteur des sièges avant. Nous avons ensuite pu apprécier l'efficacité de cette voiture qui est en même temps très sûre et très facile à conduire. Contrairement à beaucoup de traction avant à tendance sportive, la Kadett ne survire pas à la moindre décélération. Elle ne sousvire pas non plus, elle est neutre et pardonne pratiquement toutes les erreurs. Ce n'est pas

KADETT 1.6 SR

mais sous-motorisée

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- **Moteur** : AV 4 cyl. transv. ; 1598 cm³ (80 x 79,5 mm) ; 8 CV fisc. ; 90 ch DIN à 5800 tr/mn ; couple maxi. : 12,8 mkg à 3800 tr/mn ; arbre à cames en tête (courroie) ; carburateur double corps.
- **Transmission** : Roues AV motrices ; boîte 4 vitesses ; vitesse pour 1000 tr/mn en 4^e : 29,0 km/h.
- **Suspension** : AV : roues indépendantes système Mac Pherson ; AR : essieu semi-rigide ; ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres anti-roulis AV et AR.
- **Freins** : Disques à l'AV et tambours à l'AR avec répartiteur et servo.
- **Direction** : Crémaillère ; 4,0 tours de volant ; diamètre de braquage : 10,6 m.
- **Pneumatiques** : 185/60 HR 14 sur jantes alliage de 5,5 x 14.
- **Dimensions et capacités** : Longueur : 400 cm ; largeur : 165,5 cm ; hauteur : 140 cm ; empattement : 251,4 cm ; voies AV/AR : 140/140,5 cm ; poids à vide : 895 kg ; charge utile : 465 kg ; poids maxi remorque freinée : 1000 kg ; réservoir : 42 l.
- **Habitabilité** : Largeur aux coudes AV/AR : 134/141 cm ; garde sur sièges AV/AR : 97/87 cm ; espace jambes à l'AR : 23 cm ; distance dossiers AV/AR : 68 cm.
- **Coffre** : Largeur : 100/128 cm ; profondeur : 80/123 cm ; hauteur : 49/83 cm ; volume A.A.T. : 392/1370 dm³ ; volume constructeur : 390/980 kg.



le cas de la Golf GTI et encore moins celui de la R5 Alpine Turbo. Pourquoi est-elle si stable ? Pour de nombreuses raisons : elle a un empattement sensiblement plus long que la Golf ; elle a aussi une suspension plus ferme, des pneus taille basse et une meilleure répartition des poids (AV/AR). Comme elle est moins puissante, on comprend pourquoi elle est plus facile à conduire et plus « sécurisante » que la Golf GTI. Le



freinage est excellent et la direction, bien que dotée d'un rappel trop brutal, est satisfaisante par sa précision sur route. En ville, elle est un peu trop ferme lorsqu'il s'agit de manœuvrer. Bref, on peut s'amuser en toute sécurité mais cet excellent comportement routier ne fait qu'accentuer le manque de punch du moteur. Sur le circuit de Montlhéry, nous n'avons pu faire mieux que 165,6 km/h en vitesse de pointe. Au 1000 m D.A., il faut 33"9 contre 31"4 pour la Golf GTI. L'écart est vraiment très grand, et, bien entendu, on le retrouve sur le circuit routier où la Kadett 1.6 SR doit se contenter d'un temps de 4'37"7 soit 116,672 km/h de moyenne. La Golf GTI réalise 4'22" soit 123,664 km/h !

Côté consommation, la Kadett fait à peu près jeu égal avec la Golf. Il faut compter environ 10,0 l/100 sur route en respectant la limitation. Notons, enfin, que tout en appréciant le maintien des sièges Recaro, nous trouvons la suspension tout de même très sportive !

J.-P. M.

● **PRIX : 50 520 F**

| POUR | CONTRE |
|------------------------|--------------------------|
| ● Comportement routier | ● Performances |
| ● Équipement | ● Confort |
| ● Prix | ● Autonomie insuffisante |
| ● Fiabilité | |

PERFORMANCES

| | |
|---------------------------------|---------|
| ● Vitesse maxi | 165,643 |
| Tr/mn | 5800 |
| ● Accélérations | |
| 400 m D.A. | 17,9 |
| 1000 m D.A. | 33,9 |
| 0 à 60 km/h | 5,2 |
| 0 à 80 km/h | 8,2 |
| 0 à 100 km/h | 11,7 |
| 0 à 120 km/h | 17,4 |
| 0 à 140 km/h | 27,0 |
| ● Reprises | |
| 40 à 100 km/h en 4 ^e | 20,3 |
| 80 à 100 km/h en 3 ^e | 3,8 |
| 80 à 100 km/h en 4 ^e | 6,1 |
| 80 à 120 km/h en 3 ^e | 8,1 |
| 80 à 120 km/h en 4 ^e | 12,6 |
| ● Boîte de vitesses | |
| régime maxi. | 6500 |
| Vitesse maxi en 1 ^{re} | 50 |
| Vitesse maxi en 2 ^e | 85 |
| Vitesse maxi en 3 ^e | 134 |
| Vitesse maxi en 4 ^e | 165 |
| ● Circuit de Montlhéry | |
| Meilleur tour | 4'37"7 |
| Moyenne (km/h) | 116,672 |
| ● Consommation | |
| Autoroute 120 km/h | 9,12 |
| Route moyenne 75 km/h | 6,86 |
| Ville (UTAC) | 9,50 |
| ● Niveau sonore (dB/A) | |
| Au ralenti | 52 |
| A 60 km/h | 67 |
| A 60 sur pavés | 83 |
| A 90 km/h | 74 |
| A 110 km/h | 76 |
| A 130 km/h | 79 |