

L'OPEL REKORD 2000 E BERLINA

Résolument sérieuse

Dans l'histoire de l'évolution de l'Opel Rekord peut-être n'est-il pas exagéré de dire que la version 1978 est certainement celle qui marque la différence la plus sensible avec ses aînées. Il s'agit bien entendu de la réforme du style de la carrosserie, mais aussi des modifications assez importantes intervenues au niveau de la suspension avant, de la plate-forme, enfin de la conception générale. On peut s'étonner en effet de voir Opel opter pour la suspension AV McPherson alors que d'autres constructeurs semblent aujourd'hui vouloir s'en écarter et conserver avec obstination une direction à recirculation de billes. D'autre part, l'accent est mis, avec raison par ces temps qui courent, sur les bénéfices tirés de la recherche aérodynamique (consommation : -5% et bruits des remous d'air).

● **FINITION/EQUIPEMENT** : il ne faut pas s'attendre à une révolution : Opel ne veut pas bouleverser ses habitudes. Une constatation s'impose : la qualité de la présentation générale et de la finition, sérieuse mais sans faille. On regrette que le combiné des cadrans et instruments évoque par trop la Volkswagen Golf. A ce niveau de prix toutefois (environ 43 000 F en version Berlina), on note l'absence aussi bien de servo-direction que de glaces électriques. Mais vous avez un bouchon de réservoir qui ferme à clé, des baguettes caoutchoutées latérales, des phares à lode, un rétroviseur télécommandé, le siège conducteur réglable en hau-



teur. La boîte à gants est minuscule comme le plafonnier.

● **CONFORT-BRUIT** : le travail fait en matière d'insonorisation porte ses fruits. De ce point de vue, la Rekord marque un progrès. Cela rend cependant plus perceptibles aussi bien le sifflement léger de la boîte que les résonances de roulement. Plusieurs voitures essayées ont révélé un maintien latéral des sièges plus ou moins efficace. Suspension souple, incorrectement amortie.

● **HABITABILITE** : généreuse et parmi les plus satisfaisantes de cette catégorie. Gain appréciable en aisance sans que les dimensions hors-tout aient été pénalisées. Espace assez limité pour les jambes des passagers AR.

● **COFFRE** : le constructeur annonce une capacité de 480 dm³, soit un gain de 20% par rapport à la précédente Rekord. Il est de fait que le coffre est grand et pratique. La roue de secours est logée verticalement dans l'aile AR gauche mais le cric est mal placé.

● **MOTEUR** : par rapport au moteur à carburateur, l'injection (L-Jetronic Bosch) a fait gagner 10% (110 ch) en puissance. On ne s'en rend pas tellement compte ni en vitesse, ni en accélération. La différence est plus sensible au niveau des reprises et, en définitive, c'est ce qui est important pour l'agrément de la conduite. La qualité première est certainement d'accepter les hauts régimes.

● **TRANSMISSION** : si l'on excepte le léger sifflement de boîte déjà mentionné, la transmission est excellente qu'il s'agisse de la commande de boîte, de l'embrayage (qui n'aime pourtant pas les démarrages « course »), de l'échelonnement ou de la synchronisation de la boîte.

● **DIRECTION** : l'inconvénient majeur de la direction (boîtier à billes) réside dans l'imprécision au voisinage du « point zéro ». Cette sensation de « flou » est gênante en tenue de cap et au début du braquage à l'entrée d'un virage. La précision n'est pas exemplaire mais la fidélité est bonne et l'on doit souligner l'absence de réactions et l'effort peu important en courbe. Mais la servo-direction est en option...



● **TENUE DE ROUTE** : en progrès tout en restant perfectible au niveau notamment de l'amortissement beaucoup trop faible. D'où des mouvements de « pompage » de la voiture sur ses suspensions. Comportement normalement sous-vireur évoluant progressivement vers une tendance à survirer. Guidage efficace du train avant. Tenue de route bien équilibrée qui ne se trouve perturbée par l'essieu AR rigide que sur mauvaises routes.

● **FREINAGE** : nous n'avons pas le circuit routier de Montlhéry à notre disposition pour cet essai de prise en mains. Moyennant quoi les freins ont été à la hauteur des services demandés. Tout juste avons-nous déploré une certaine élasticité de la pédale et une course longue manquant d'efficacité pour un dosage précis.

● **CONSOMMATION** : nous remettons à plus tard nos mesures habituelles que les circonstances ne nous ont pas permis de faire. Il ne fait pas de doute cependant qu'aussi bien l'amélioration des formes de la carrosserie que l'adoption de l'injection ne devraient pas manquer d'avoir une influence positive dans ce domaine.

● **CONCLUSION** : les modifications dont profite l'Opel Rekord sont plus profondes qu'il n'y paraît. Si rien n'est révolutionnaire, du moins relève-t-on le souci d'une plus grande homogénéité que l'on constate dans le climat général du nouveau modèle, climat qui, sans négliger les performances, met en évidence une ambiance plus cossue au service de l'agrément de conduite.

POUR

- Présentation
- Silence
- Transmission
- Coffre

CONTRE

- Direction imprécise (1)
- Freins élastiques
- Amortisseurs mous
- Roulis en virage

(1) La servo-direction, qui est en option, devrait être de série.