

100% SPORTIVES COLLECTORS

KM/H

NOVEMBRE/DECEMBRE 2009

N°2 Subaru Impreza GT Turbo

Missile sol-sol

Ford Focus RS Fabuleuse héritière

Abarth Grande Punto toujours au top

BMW M3 E36

LES COTES DES SPORTIVES

SORPION VENIMEUX

Mini-Tornade

Le Blitz à la Opel Kadett GT/E

L 12000 - J. F. 456 € - RD

Vintage OPEL KADETT « C » GT/E

La bonne formule

Dans les années 70, trouver la bonne formule pour élaborer et produire une sportive de grande série n'est pas simple : traction ou propulsion ? Injection ou carburateur ? Et l'emballage ? Ça compte depuis la Gordini... Avec sa Kadett GT/E, Opel avait trouvé la recette.

Jérôme Guet - photos Arthur Chenevières

KMH 48 49

Vintage OPEL KADETT « C » GT/E

RICOLRE

Fabriquer une voiture sportive de grande série destinée à courir aux mains d'amateurs en Groupe 1 n'est pas chose facile. La technique d'origine dans les années 70 n'était pas une mince affaire. Il fallait recourir à une alchimie très importante pour parvenir à une bonne formule. Trouver la bonne formule pour élaborer et produire une sportive de grande série n'est pas simple : traction ou propulsion ? Injection ou carburateur ? Et l'emballage ? Ça compte depuis la Gordini... Avec sa Kadett GT/E, Opel avait trouvé la recette.

Noir pour le bas, jaune poussin pour le haut ! On a fait plus discret !

version GT/E est engagée en compétition avant même d'être commercialisée officiellement. Un choix contraire pour Opel, car Volkswagen a choisi de lancer sa Golf GTI qui rivalisera la catégorie à 4 cylindres 1.6 litre de 110 ch DIN, 180 km/h en pointe et surtout traction avant ! Officieuse à priori pour la Kadett de connaitre les jeunes amateurs de sports, quand son 1.7 litre ne prétend qu'à 105 ch. D'où l'idée d'un démonstrateur en compétition alors que la VW n'y figure pas encore et n'y obtiendra jamais de grands résultats. Chose faite grâce à un certain Carl Rossmann, la GT/E joua dans les premières courses de la catégorie. Et la Kadett GT/E eut sa chance commerciale. Et la Opel fut prouvé d'une certaine manière. D'abord, le coureur noir pour le bas, jaune poussin pour le haut. On fait plus discret ! Déchirement total au profit du noir, mais antireflet qui fait un tabac en compétition. Jantes en plus pas larges que sur les versions de « courses », et surtout des options qui changent tout : jantes magnésium, pont autobloquant, boîte montée en défilé, bouches Recaro (la pellicule arrière conservant ses carreaux...), enfin, le logo GT/E, ça jette. Et c'est pour l'injection. Engrainage en aluminium est mis en œuvre sur les bancs et à l'arrière de l'axe en grosses lettres. Ultime détail, la libre de sport à la quasi quinquennale rigide en acier, à défaut de procurer un rimé aggu. Le tout vu de la boîte, et vous comprendrez que la formule est réussie. Elle devint pourtant assez vite, puisqu'en 1978 elle passe à deux pour rester dans la catégorie moins de 2 litres en raison de sa puissance (115 ch à 5000 tr/min et 190 km/h), un peu plus de couple et une nouvelle robe, jaune en haut (sur le même livret, blanc en haut et des cisailants, près des phares au lieu d'être horizontal dans les pare-chocs. La carrosserie « coupe » l'année suivante, avec la présentation d'une nouvelle génération de Kadett. Ce qui ne veut pas dire que la « C » GT/E a été oubliée, au contraire : la nouvelle Kadett « D » GT/E affaiblissant une traction avant, celle-ci sera délaissée par les sports à « grand public » préférant les glorieux des courses. Nous n'entrons pas dans le détail, chaque mode de transmission ayant ses qualités et défauts !

KMH 52 53

L'Opel Kadett C GT/E dans KM/H

Vintage OPEL KADETT « C » GT/E

FANTASIE

La GT/E, bien et noir qui nous attend est en magnifique état. Une belle restauration, qui met en valeur son caractère. Elle a de beaux restes, cette Opel et nous rappelle le temps où la tenue n'est pas fait de rêves ; les constructeurs pouvaient encore se permettre des fantaisies au niveau des couleurs, aujourd'hui cela frôle de « prokai » et où nos voitures sont devenues des machines à laver. Il y a quelques choses de valables et de « sérieux ». Damage : une DSC jaune et noire, ça pète un peu. Passons à l'intérieur. Ici cette fois on ne rigole plus : black la black, c'est de rigueur dans les sportives. Place à l'efficacité : petit volant trois branches avec un grip, compours clairs et lisibles avec un écarteur 200 km/h et une zone rouge pas très haute perché à 250 tr/min, des masses de pression et de températures nécessaires à la conduite sportive, point barre. Au centre sur la console, un long levier nous attend : la boîte est une ZF cinq vitesses, très utilisée à l'époque sur les voitures sportives. Le 4 cylindres s'étroue et ne laisse remonter aucune vibration particulière. Le bruit est tambo sans effet sonore, bon pour la performance. D'embelle, sur les premiers kilomètres, la console apparaît très facile. La GT/E est bien équilibrée, et se marie sans lourdeur l'auto est bien en dessous de la tonne, avec une certaine directivité. Sur le sac, à rythme encore sage, la tenue de route est très saine, sans surprise, seule la suspension arrière joue une gamme un peu trop sèche. La 1.7 fait preuve de bonne volonté, mais ne peut donner que ce qu'il a, c'est-à-dire 105 ch. C'est un peu juste pour la performance aujourd'hui, mais cela permet encore de s'amuser.

CONÇUE POUR DURER

Bonne machine donc que cette Opel bicolor, ébène par ses amateurs au rang de « voiture culte ». C'est peut-être la sportive la plus appréciée de la marque ! On comprend donc aisément qu'elle connaisse aujourd'hui un franc regain d'intérêt et une nouvelle vie en compétition historique (il faut qu'il y a encore moyen d'améliorer ses performances, comme à l'époque en Groupe 2 et 4). Il suffit par ailleurs de noter quelques kilomètres à son bord pour comprendre qu'il s'agit là d'une machine fiable et sans caprice, capable d'endurer des conditions de roulage assez rudes. Ce qui n'est pas une moindre qualité sur une auto de plus de 30 ans ! Évidemment, voilà une bonne formule.

Un grand merci à Bernard Petit pour sa mise à disposition de son très bel exemplaire de Kadett GT/E. Merci également à Stéphane Fischer, président du club Opel, pour nous avoir aidé à dénicher « la petite reine... » <http://opelclub.com.fr>

1 Seulement 105 ch, mais du tempérament à revendre !

2 Le volant trois branches est heureusement là pour faire sport.

3 « Kadett », ça ne sonnait à priori pas très sportif.

4 Une robe bicolor devenue mythique...

CHECK-LIST

Trouver une Kadett « C » GT/E (1.7) (noir/jaune) ou 2.0 (bleu/jaune) ne sera pas une tâche aisée : beaucoup de voitures ont été détruites en compétition, ou tellement modifiées qu'il est difficile de reconnaître l'original. Si vous êtes intéressé par toutes les fantaisies techniques qu'un retour à l'origine est impossible. Il en existe un petit nombre, la plupart restaurées. Si vous n'êtes pas le cas, il faudra bien sûr traquer en premier lieu la voiture, même si l'Opel n'est plus si répandue que la marque sur ce point. Jetez un œil au site au bac à batterie, aux elles avant et aux bas de caisse : ce sont les premiers points d'alarme d'un état de carrosserie médiocre. Malgré sa vocation sportive, la mécanique est particulièrement endurante. Il est vu de un 2 litres développant 115 ch est loin d'être un moteur pointu. Le « million fabric » sera éventuellement le système d'injection en cas de non utilisation très prolongée. Pas trop de problèmes côté pannes, ce sont les spécialistes de la marque en France (Vaux) et en Allemagne (horrmis quelques accessoires très spécifiques. Enfin, ultime conseil, vérifiez bien qu'il s'agit d'une GT/E. Le couleur ne fait pas et l'on trouve ici et là quelques « répliques » sur base de coupé (2000) relevant les numéros de clients (entre le siège passager et le bas de caisse). Côté prix, l'Opel n'est plus domine : on la trouve encore à environ 7 000 € en très bon état et il y a deux ou trois ans, mais avec le succès des rallyes de régularité, la boîte a doublé, voire triplé sa cote !

KMH 48 49

Vintage OPEL KADETT « C » GT/E

TECHNIQUE

OPEL KADETT GT/E

Moteur

Type et position : 4 cyl. En ligne long, avant

Métrique/Classe : Pont/aluminium

Cylindres : 1 897 cm³

Arrière à course : 92 x 8 mm

Puissance/Régime : 105 ch DIN à 4 000 tr/min

Couple : 5,2 mkg de 2 400 à 4 000 tr/min

Alimentation : Injection Bosch L-jetronic

Construction : Arbre à cames entée, soupapes en tête, vilebrequin à paliers

Soupapes par cylindre : 2

Rapport volumétrique : 1,2

Régime maximum : non

Transmission

Transmission : propulsion

Boîte de vitesses : Mécanique ZF à 5 vitesses + MA en option, autobloquant en option

Châssis/Carrosserie

Structure : Opel autopartenance en acier

Type : Coupé 2 portes

Suspension avant : Leviers frottoirs/courbe supérieure et inférieure, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Hélicoscopiques, barre stabilisatrice

Suspension arrière : Pont rigide, barres de poussée, barre Panhard, ressorts Hélicoïdaux, amortisseurs Hélicoscopiques

Pneus : 170/70R15

Direction : à crémaillère

Dimensions - Poids - Capacités

Longueur : 4,52 m

Largueur : 1,58 m

Empattement : 2,39 m

Hauteur : 1,33 m

Vale avant : 1,30 m

Vale arrière : 1,20 m

Poids : 1 200 kg

Performances

Vitesse max : 193,5 km/h

0 à 100 km/h : 9,8 sec

Km D.A. : 32 sec

KMH 54 55

48 Vintage

Opel Kadett « B » GT/E