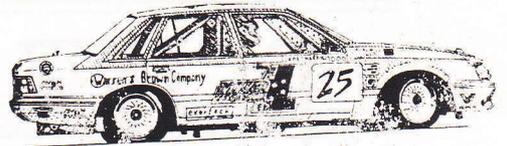
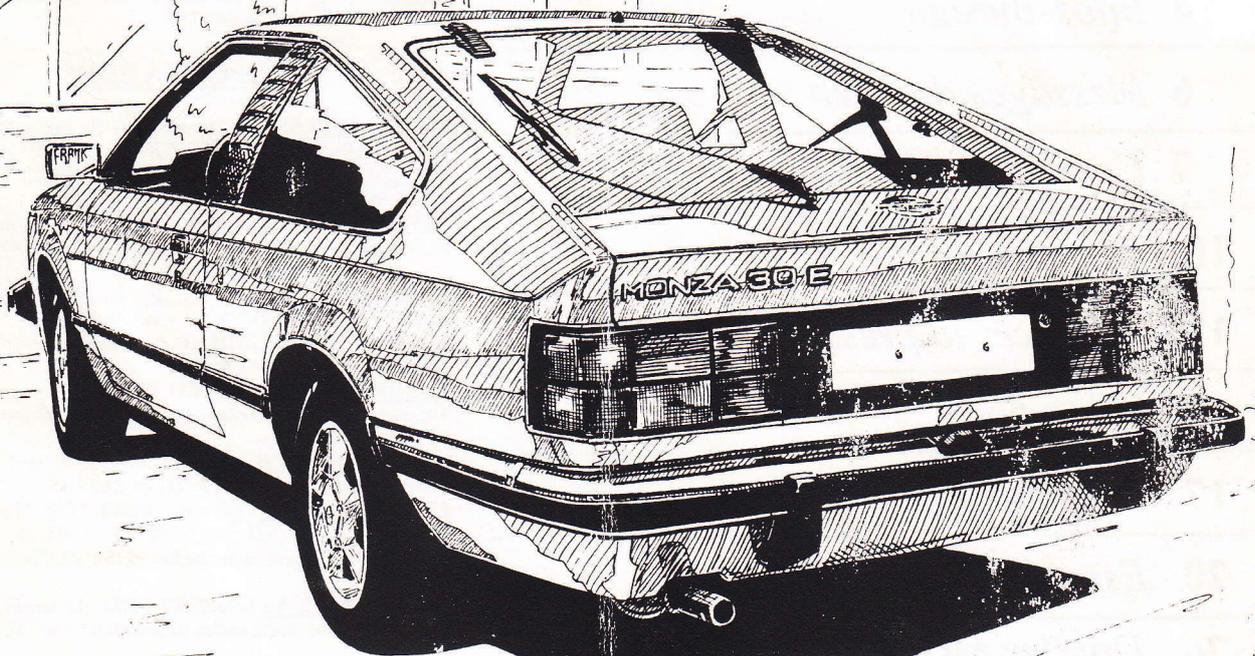


CAVALIER

magazine

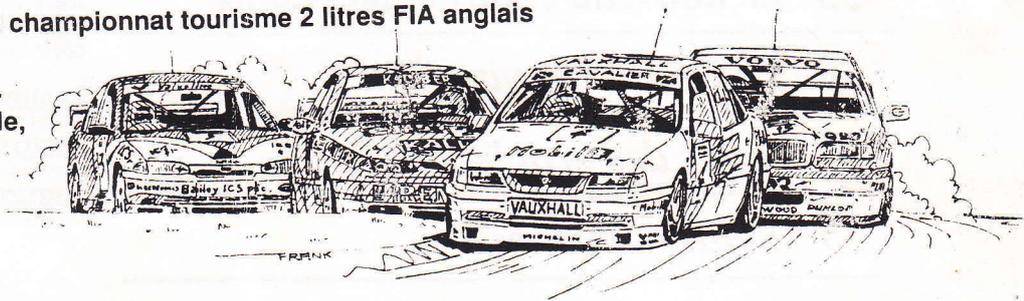


BULLETIN DE LIAISON DU
COMMODORE CLUB DE FRANCE



MONZA-mania

John CLELAND, vainqueur 1995 du championnat tourisme 2 litres FIA anglais sur VAUXHALL CAVALIER (soeur jumelle de l'OPEL VECTRA).
Mike BRIGGS, avec le même modèle, remporte le titre sud-africain.



◆ BLITZ-MAGAZINE N°25 ◆

BULLETIN DE LIAISON DU COMMODORE CLUB DE FRANCE

Mars 1996

Dans ce numéro

- 1 *Couverture*
- 2 *Sommaire Responsabilités*
- 3 *Editorial*
- 4 *Infos-Bureau*
- 6 *Messages du Club*
- 7 *Courrier*
- 10 *Manifestations*
- 12 *A travers la presse.*
- 13 *Salon 66*
- 17 *Rétromania N° 730*
- 20 *Essai MONZA GSE*
- 26 *Dossier MONZA articles espagnols et anglais*
- 34 *Pratique : les successions*
- 35 *Le nouveau contrôle technique*
- 36 *La Cote Rétroviseur*
- 37 *Index des articles publiés*
- 39 *Petites annonces.*

◆ C.C.F

Responsabilités diverses.

BUREAU

PRESIDENT : Fabrice FORTIN 12, rue de la croix 2830 JOUY Tél : (16) 37 22 41 10

VICE PRESIDENT : Jean-Michel GARCIA Rue des four banaux 89690 CHEROY Tél : (13) 86 97 76 78

TRESORIER : Philippe VIARD 5, sente du parc Chevirot 92310 SEVRES Tél : (1) 46 26 53 15

SECRETAIRE GENERAL : Hiroshi SAKAMOTO 3, sentier des Jardies 92190 MEUDON Tél : (1) 45 34 48 19

SECRETAIRE : Christian BOULARD Tiersfontaine 60390 AUNEUIL Tél : (13) 44 84 47 05

RESPONSABLES

VENTES DIVERSES : Thierry MAURISSON 50, ave du Gal de Gaulle 94300 VINCENNES Tél : (1) 48 08 02 92

DOCUMENTATION : Jean-Baptiste STRAZIELLE 12, rue Allard 94160 SAINT MANDE Tél : (1) 43 98 32 12

BLITZ-MAGAZINE : Jean-Luc FAISSE 30, rue du marquis de Coriolis 92500 RUEIL-MALMAISON Tél : (1) 47 08 37 10

ADMIRAL/DIPLOMAT A & B : Jean-Louis RICHARD Arquejols 43340 LANDOS Tél : (16) 71 08 22 25

KAPITAN : Hervé LOHEAC La Guenelle 56220 SAINT GRAVE Tél : (16) 97 43 55 32

REKORD A, B & C : Loïc PAULUZZI 13 ter, impasse des Tuileries Avenue du Chasselas 82200 MOISSAC Tél : (16) 63 04 94 58

REKORD PI & PII : Philippe VIARD 5, sente du parc Chevirot 92310 SEVRES Tél : (1) 46 26 53 15

COMMODORE B : Christian BOULARD Tiersfontaine 60390 AUNEUIL Tél : (13) 44 84 47 05 et Hiroshi SAKAMOTO 3, sentier des Jardies 92190 MEUDON Tél : (1) 45 34 48 19

COMMODORE A : Loïc PAULUZZI 13 ter, impasse des Tuileries Avenue du Chasselas 82200 MOISSAC Tél : (16) 63 04 94 58

MONZA & SENATOR : Jean-Philippe GUILLERM 4, rue de la Cendrière 78630 MORAINVILLIERS Tél : (1) 39 75 60 14

KADETT C : Régis DERVILLERS 6, rue Saint-Pierre 57190 FLORANGE Tél : (16) 82 57 33 75

MANTA A : Fabrice FORTIN 12, rue de la croix 2830 JOUY Tél : (16) 37 22 41 10

KADETT A & B : Patrice TURCO 3 bis, ave de la Villaine 06240 BEAUSOLEIL Tél : (16) 93 78 57 78

REGION OUEST : Christian GIRAUD 2, rue de la Sèvre 44690 LA HAIE FOUASIERE Tél : (16) 40 36 95 66

REGION NORD : Jacques DELEDICQ 575, rue Georges Clemenceau 59136 WAVRIN Tél : (16) 20 58 50 17

REGION SUD OUEST : Joël BACONIN 9, rue des deux frères 34500 BEZIERS Tél : (16) 67 35 12 94

◆ Editorial ◆

Après 8 ans d'existence, le SIX/HUIT laisse la place au BLITZ-MAGAZINE.

Les 4 cylindres sont de plus en plus nombreux à adhérer, il était normal de trouver un nom rassemblant tous les modèles OPEL.

Donc, nous avons pensé que le BLITZ est de bon augure, cet éclair stylisé qui sert de sigle est présent sur toutes nos voitures.

En espérant avoir contenté tout le monde, souhaitons longue vie au BLITZ MAGAZINE.

La belle saison va débiter et nos anciennes vont sortir de plus en plus souvent, il serait bon que chaque adhérent s'inquiète de son voisin "Opéliste". En fait, qu'il y ait rencontre entre passionnés pour des sorties en commun, soit par le biais de sorties organisées (expositions, salons, bourses d'échange, rallyes...) soit se mettre à deux ou trois pour organiser une balade dominicale, une soirée restaurant, un rendez-vous mensuel, etc...

Dans un mois aura lieu la prochaine Assemblée Générale, jour J pour exposer les "plus" et les "moins" du Club et pour améliorer notre association.

Commencez à y penser pour pouvoir l'expliquer oralement ou l'envoyer avant le jour "J"

A bientôt pour travailler en commun et faire des rencontres entre OPEL.

Fabrice FORTIN

◆ Infos Bureau ◆

Presse

GASOLINE cherche des "lecteurs-essayeurs" de COMMODORE (sans précision de modèle, mais des contributions sur les "A" les arrangeraient probablement...).

N'hésitez pas à vous faire connaître (en mentionnant le CCF...)

GASOLINE : 1, parc des Fontenelles, 78870
BAILLY Tél : 30 56 65 05 Fax : 34 62 05 07

Assemblée

L'ASSEMBLEE GENERALE du CCF aura lieu le 7 Avril 1996. Cette année, direction la Beauce Chartraine pour pouvoir prendre la température de notre Club;

Un courrier vous sera envoyé quelques semaines auparavant pour prendre vos dispositions

Dreux

Le circuit de Bois-Guyon est de nouveau loué le dimanche 2 Juin pour le COMMODORE MANTA KADETT qui veulent tester les possibilités de leurs pilotes.

En fait, toutes les OPEL sont invitées à se rassembler pour passer un dimanche tranquille à voir quelques Opélistes maîtriser leurs montures.

Flash-Opel

Le Club va s'abonner au seul magazine mensuel au monde ne parlant que des OPEL. Bientôt, on vous mettra au courant de toutes les sorties allemandes, mais aussi belges, hollandaises... et bien d'autres choses

Cartes postales

Le Club a fait l'acquisition de cartes postales représentant nos chères voitures. Le prix est fixé à 7 F.

Les modèles représentés sont :

- l'ADMIRAL B (2 modèles de cartes)
- la MANTA A (2 modèles dont la GTE)
- la GT
- la KAPITAN 54/55
- la REKORD 53/54

et le dessin d'un roadster OPEL des années 30.

Contactez vite notre responsable des ventes, ces cartes postales pourront servir pour les prochaines vacances, le nouvel an 97 ou à collectionner.

Catalogues

Le Club a acheté un lot de catalogues publicitaires pour en faire profiter ses adhérents.

Dépliant 24 x 220 en 3 volets sur la KAPITAN Panoramique : 25 F
Feuilles cartonnées 22 x 11 sur divers modèles REKORD P II : 10 F

Sortie Rétromania

L'exposition de Mantes la Jolie de l'année dernière n'aura pas lieu. Elle sera déplacée le 22 Septembre au Chesnay (à côté de Versailles).

Venez nombreux ! (la dernière fois, les OPEL avaient gagné deux lots : une coupe pour le Club le plus représentatif - 15 modèles exposés - et un abonnement d'un an pour la KADETT B de Cyrille Vanhoof, élue populaire de l'année.

Rüsselsheim fief OPEL

Marc LEMAL se propose de réceptionner le avis sur cette future sortie qui devra rester gravée dans la mémoire de chacun des Opélistes que nous sommes.

Contact : Marc LEMAL

4, allée de Buzet
4600 RICHELLE
BELGIQUE
Tél : 41 / 79 07 96

La presse et le CCF

Tout le monde aura lu le superbe article dans Auto Retro sur la superbe COMMODORE A GSE de Jacques Bourgeois.

Auto retro récidive avec une autopsie sur la MANTA A et pour finir, allez vite chez votre libraire pour acheter l'Auto Défense de mars et lire un essai sur la belle COMMODORE d'Eric Dessort.

Pin's et autocollants

Nos stocks sont épuisés, nous allons donc refaire les pin's et les autocollants avec le nouveau logo du Club, mais si vous avez d'autres idées à mettre sur ces supports, n'hésitez pas à nous en faire part .

Livres OPEL

La boutique du collectionneur nous fait parvenir d'Allemagne un large choix de livres soit sur la marque en général, soit sur un modèle en particulier, en plus de diverses revues techniques.

Bristols

Les bristols sont remis au goût du jour, c'est à dire que "6 et 8 cylindres" ont fait de la place aux "4 cylindres".

N'hésitez pas à en dupliquer ou en demander...

Sortie nationale

Nous sommes en train d'étudier la possibilité d'organiser une superbe rencontre pour toutes les OPEL de France.

Donnez nous des idées pour que ce soit pour tout le monde un moment inoubliable.

◆ Messages du Club ◆

CASSE AUTO entre La Patte d'Oie
d'Herblay et Saint-Ouen (95)
1 KADETT B Coach complète
2 MANTA A Complètes
TEL : 34 64 27 16

CASSE SAE à La Patte d'Oie d'Herblay
(95):
1 KADETT City complète

BONNE ADRESSE :
Etablissements GRILLET B
rue Dramoisin
42150 LA RICAMARIE.
TEL : 77 80 89 40
(ont reprofilé un arbre à cames de 6
cylindres rapidement et en respectant les
tarifs proposés.)

Changement d'adresse :
Jean-Pierre TOUPLAIN
15, HLM Les sapins
Appt 13
39400 MORBIER
Tél : 84 33 49 94

Nouvelle adresse :
Renaud CANS
24, rue des Belles Feuilles
75116 PARIS
Tél : 45 53 67 52

On nous contacte :
EUROPARTS
74a, rue Vernouillet
51100 REIMS
Tél / (33) 26 40 38 40
Fax : (33) 26 47 61 10

Propose des pare-brise aux normes
européennes pour de nombreux modèles
OPEL (de 58 à 85 sur le dépliant).
Contacter éventuellement les
responsables de modèles. Catalogue
général contre 80,00 F, envoi compris.

On nous contacte :
LES HOUSSES MOLLET
26ter, rue Nicolai
75012 PARIS
Tél : 44 67 87 06
Fax : 43 47 22 58

Spécialisés depuis 35 ans dans la
fabrication de housses de luxe,
confectionnées sur mesure et garanties
2 ans.

On nous contacte :
SIFED
26, rue de Mayencin
38400 SAINT MARTIN D'HERES
Tél : 76 63 06 99
Fax : 76 63 18 59

Société spécialisée dans la fabrication et
la diffusion de produits et fournitures
pour l'automobile, plus
particulièrement de :
PARE-BRISE ET LUNETTES
Peut réaliser des pare-brise en verre
feuilleté, homologués, sur gabarit, ainsi
que glaces latérales et lunettes. Devis
gratuit et tarif préférentiel aux membres
du CCF.

On nous contacte :
CICLET AUTOMOBILES SA
Grossiste en pièces détachées toutes
marques.
7, ave de Garlande
92220 BAGNEUX
Tél : 46 55 59 19
Fax : 46 55 13 91

Propose de fournir de nombreux produits
de haute qualité à des prix "garage".
Liste personnalisée pour notre CLUB
(contacter éventuellement Bureau ou
Responsables de Modèles). Rotules de
suspension.

Bonne adresse :
TOPMECA
Mécanique auto spécialisée
Restauration
Préparation
Eric DIOT
Chemin de l'Oratoire
Chaumontet
74330 SILLINGY
Tél : 50 24 01 74
Fax : 50 22 56 09

On aime y travailler sur les OPEL.

Mr Eric TOUREL de TALMONTIERS
(60) organise une

concentration

le 30 Juin 1996

à TALMONTIERS (60), à 80 km de
Paris.

Rassemblement de **voitures anciennes,**
européennes, américaines, customs et
Harley-Davidson.

Messages du Club

Programme de la journée :

9 H 00 : accueil des exposants
10 H 30 : promenade en pays de Bray,
avec une visite de l'abbaye de St Germer
de Fly
12 H 30 : vin d'honneur au retour, offert
par la Mairie de Talmontiers.
13 H 00 : repas et ouverture au public.

Renseignements et inscriptions :

Tél : 44 84 82 40 le WE ou entre 16 et 20
H.

Participation de membres du CCF
vivement souhaitée !



Casse à Saint-Ouen l'Aumone (95) :
REKORD 55/56, 2 portes, complète, à
restaurer.
Tél : 34 64 27 16



RECTIFICATIF DE DERNIERE MINUTE :

La sortie à Tréguier prévue dans
le cadre des activités de la Région Ouest
pour les 26/27 mai 1996 n'aura pas
forcément lieu... à Tréguier, en raison de
difficultés d'organisation.

En revanche, la date étant définie,
elle aura bien lieu, en Région Ouest !

Le Responsable de Région,
Christian Giraud, vous tiendra informés
des modifications.



Recherche Break

Lors de chaque sortie du Club, surtout en région
parisienne, nous avons besoin d'artifices publicitaires pour
présenter le mieux possible notre stand.

Pour cela, nous avons besoin d'un adhérent disponible,
propriétaire d'une OPEL Caravan ou Lieferwagen (break
tôle) assez grande pour transporter quelques banderoles, 1 ou
2 mâts, etc...

Contactez le Bureau

Vincennes

Grand rassemblement de la voiture ancienne parisienne,
chaque premier dimanche de chaque mois sur l'esplanade de
Vincennes.

Tous les styles sont rassemblés : cabriolet, coupé,
berline, break, etc...

Malheureusement, il y a rarement d'OPEL, mais on
aimerait y faire évoluer les choses en se mélangeant aux
autres anciennes.

A partir du Dimanche 5 Mai à 10 H, venez très
nombreux, le Club sera présent, et puis tous les prétextes sont
bons pour parler d'OPEL une fois par mois

Vauban

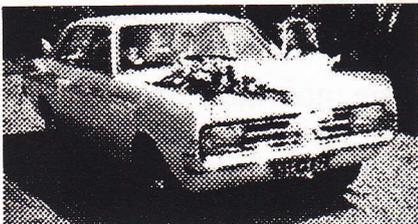
NDLR : En attendant Vincennes, le rassemblement place
Vauban le 1^o vendredi soir de chaque mois confirme son
succès. L'affluence y est nombreuse et très régulière. RV à
partir de 21 H 30.

Courrier

REKORD 17S.

En quelques lignes, voici l'histoire de ma "Cadillac". Mon but : me montrer à vous non pas comme un simple consommateur de votre revue mais comme un vrai passionné de voitures anciennes.

Cette occasion sortait du lot, ses pare-chocs, son intérieur, son âge... la voiture est mise à prix 10 000 F, le vendeur, après discussion ouvre son bourquin et déclare : "Je peux vous la laisser à moitié-prix." Affaire conclue. C'est décidé, j'investis dans ma "Rolls" le 31/08/92 et repars comme un fou avec ma voiture pas comme tout le monde. Une période de jeune écervelé a fait



apparaître un appareillage Hi-Fi ne s'accommodant pas avec la voiture. Le début des travaux est pénible, il manque d'organisation et de renseignements. Les travaux aboutissent sur une peinture blanche, "pas mal pour un début".

L'hésitation première passée, je me perfectionne petit à petit. La carrosserie refaite et repeinte, elle est parée pour nous accueillir, ma future femme et moi, à notre premier grand voyage. C'est la voiture qu'il nous faut, celle de mes rêves...

Bruce HOOREWEGE
62 LICQUES

OPINION...

Cher Président,

En tant qu'adhérent "de base", du Commodore Club de France, je me permets de donner mon opinion.

On a attendu longtemps le SIX HUIT, certes, quelle ne fut pas ma surprise en le sortant de l'enveloppe, ça valait le coup d'attendre, toutes mes félicitations à Jean-Luc Faisse pour ce remarquable travail. En plus, il y a un calendrier avec une photo très intéressante. Chapeau aussi pour l'article sur Greder, car lire ce document deux jours avant d'aller voir une COMMODORE B GSE Coupé, ça laisse réfléchir sur certaines possibilités. J'ai acheté cette COMMO, mais pas de prépa sur le moteur car boîte auto oblige. Aurélie, tu vois, je ne m'intéresse pas seulement aux modernes MONZA 2.8.

Pour le SIX HUIT, s'il doit être rebaptisé, je pense que "l'Opéliste" serait de bon ton, car exprimant bien ce qu'il veut dire auprès de tout le monde, connaisseur ou novice, cela étant, c'est une idée toute personnelle qui n'engage que moi.

Sur ces paroles pleines d'encouragements, je souhaite de bonnes fêtes de fin d'année à tous les gens du Club, et à l'année prochaine.

Eric LEDOULT

"OPEL" A TOUS...

J'en OPEL aux amateurs d'OPEL anciennes pour faire bouger les choses dans la région Bordelaise. Je voudrais réunir nos voitures préférées anciennes



et de collection dans un endroit à Bordeaux ou encore non déterminé. Pour ce faire, il me faut l'appui et le soutien de possesseurs d'OPEL qui rou-

lent effectivement et qui viendraient se joindre à ma REKORD A (une Chevrolet 63 désincarnée...)

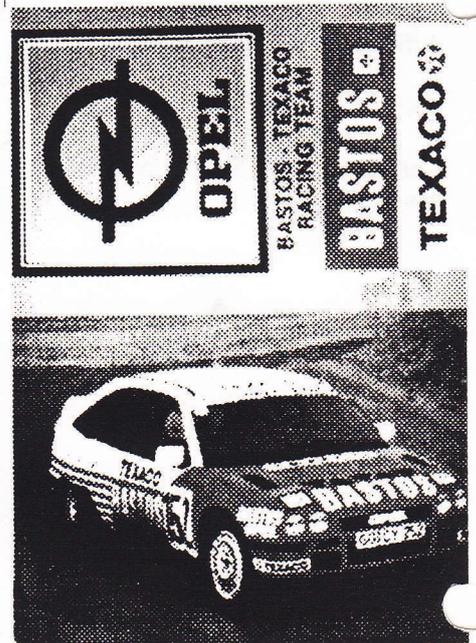
En effet, je suis le seul adhérent au Commodore Club de France, Club qui regroupe non seulement les COMMODORE, mais aussi les OLYMPIA, OLYMPIA/REKORD, KADETT, REKORD, KAPITAN, etc...

Merci de bien vouloir lancer cet "OPEL" afin de préparer une première réunion au printemps 1996

Pour que roulent les OPEL de collection :

CCF (Future...)Section Bordelaise
Serge SOULIE
11, rue Claire
33200 BORDEAUX
Tél : 56 42 20 87

Un adhérent bordelais cherchant à faire connaître notre marque, cela mérite des encouragements, vu le nombre d'adhérents dans sa région : il est le seul ! Cette lettre passera dans la presse spécialisée pour rassembler les Opélistes bordelais.





A vendre. Mr Thillet Grèges (01). Tél : 85 31 70 36

VOEUX

Bonnes fêtes de fin d'année à tous et que cette nouvelle année vous apporte bonheur, santé et un maximum d'OPEL

Patrice TURCO

C.C.F REGION OUEST

Chers Opelistes,

Je prends ma plume en ce début d'année pour vous souhaiter une bonne et heureuse année pour 1996, qui déjà au sein du CCF et en particulier pour ce qui nous concerne dans la région Ouest s'annonce riche en événements.

Déjà, 1995 avait été fournie en manifestations en plus de nos trois sorties traditionnelles :

- Resto à Lohéac (56), Pornic (44) en Mai où je dois souligner que l'accueil, l'organisation et l'ambiance étaient formidables, grâce à nos hôtes : Anita et Jean-Paul Bouyer, et pour terminer Port-Navalo (56) en Septembre.

- Nous avons participé en Mars à la journée des collectionneurs à la Foire Internationale de Nantes en exposant 2 voitures.

- En Octobre, au Salon de l'Auto où nous avons fait un très beau stand avec 6 véhicules exposés : Kapitän panoramique, Kadett A, Rekord B, Commodore B GSE, Monza 3.0 et une superbe GT exposée par Mr Dumont, sympathique responsable de l'"Entraide GT".

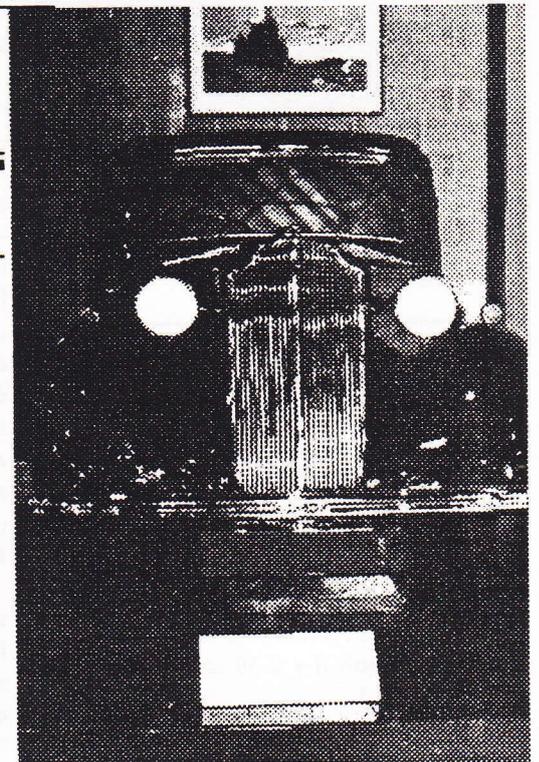
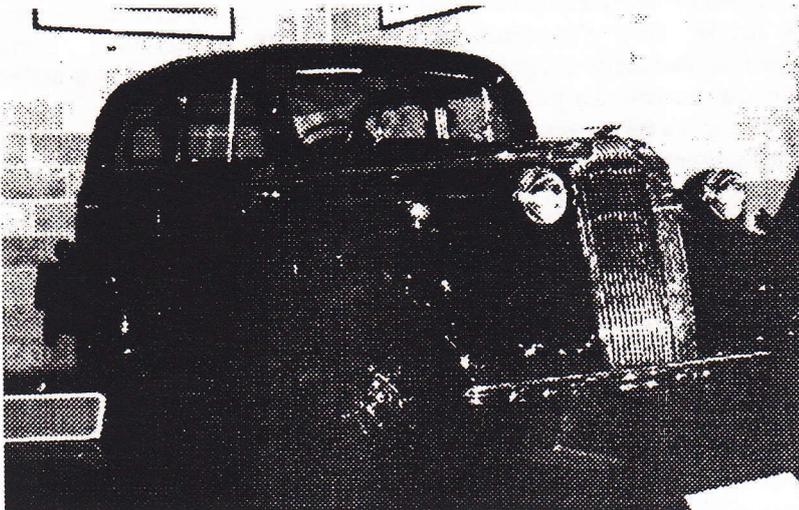
Je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à ces journées, à la préparation et au prêt des véhicules ainsi qu'à l'élaboration des stands et plus particulièrement un grand merci à Frédéric Leroux qui a conçu l'aménagement et la décoration du stand.

Les 3 véhicules "Années 60" étaient présentés devant une taverne

lire la suite page suivante.

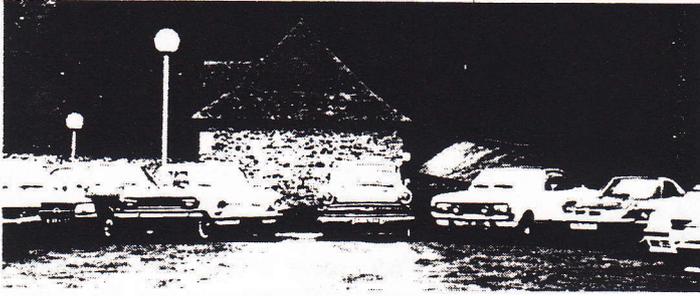
Photo-Quizzzzzzzzzz....

Qui saura reconnaître ce véhicule ?... Bien sûr, les indices ont été gommés au montage... Envoyez vos réponses au CCF.



Bavaroise, avec des mannequins habillés en costumes d'époque. La GT, quant à elle, se préparait à prendre la piste dans son stand de course avec son pilote et ses pneus de rechange, et entourée de pub OPEL.

Ces deux expositions grâce à la qualité du travail accompli, ont fait



Sortie à Lohéac.

progresser l'image du CCF dans la région et les retours ne se sont pas fait attendre :

- Respect et considération des autres clubs pendant la durée du Salon où une très bonne ambiance régnait (pots entre les clubs... et même pas de remarques du genre "Vous roulez en OPEL, quelle drôle d'idée !...")

- Nous avons même été conviés à des réunions inter-clubs pour des échanges d'idées et pouvoir programmer les saisons prochaines.



Kapitän de Mr Lohéac. Salon de l'Auto de la

- Clin d'oeil de L.V A dans son N° 731 du 4 Janvier 1996.

- Contact du Directeur d'une des deux concessions OPEL de Nantes afin d'exposer une de nos voitures lors du lancement de la nouvelle Verra, la Rekord B fut retenue car elle correspondait à l'époque, également à un milieu de gamme (je rappelle pour les néophytes en Rekord qu'elle a été lancée fin 1965, soit il y a 30 ans presque jour pour jour...)

Tous les membres du CCF de Loire

Atlantique étaient conviés à cette soirée de lancement, c'était très sympathique.

Nous avons également participé à une ou deux expositions locales, dont une à Aigrefeuille sur Maine (44), à 20 km au sud de Nantes, et où les organisateurs ont apprécié notre concours puisque nous serons "Club invité d'honneur" en 1997.

Pour conclure ce bilan 1995, une seule ombre au tableau : la communication. Des adhérents n'ont pas été prévenus des dates du Salon de l'Auto, et de l'Expo

d'Aigrefeuille, je vous prie de bien vouloir m'en excuser. J'ai en effet eu connaissance de plusieurs dates entre 8 et 15 jours avant les manifestations, par exemple, le Salon a été à deux doigts d'être annulé quinze jours avant son ouverture, car certaines concessions s'étaient désistées. Par ailleurs, nous n'avons pas les moyens financiers et techniques d'envoyer un courrier ou d'appeler au téléphone tous les adhérents de l'Ouest.

Aussi, pour la saison 1996, nous devons revoir notre organisation :

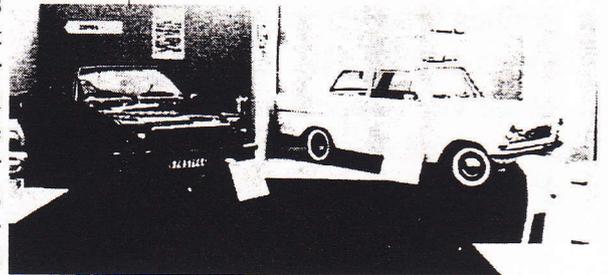
- Quelques adhérents de Loire Atlantique ont émis le souhait de se réunir au moins une fois par mois.

- Parallèlement, j'ai fait la proposition lors de la réunion inter-clubs qui a eu lieu le 13 Janvier 1996 d'organiser une concentration mensuelle des passionnés de véhicules anciens. La proposition a été retenue, et il a été convenu entre tous les clubs présents que le regroupement aurait lieu le 2° dimanche de chaque mois, de 9 H à 12 H, place des Châtelets (quartier Pirmil, près de l'hôpital St-Jacques) à Nantes.

En ce qui concerne le CCF, nous associerons donc dans un premier temps la demande de plusieurs de nos adhérents à ce rassemblement afin d'éviter trop de déplacements plusieurs fois dans le mois. Si le projet

fonctionne, les informations (qu'elles soient inter-clubs - invitation à une expo par un club régional, par exemple) ou émanant du CCF (organisation de tel salon ou de telle sortie, échanges d'adresses, d'astuces, etc...) pourront être recueillies et diffusées par un plus grand nombre de personnes. Il restera ensuite à faire remonter les informations au Bureau du CCF.

Je profite de ce courrier pour vous rappeler ou vous annoncer les dates des manifestations arrêtées pour la région Ouest, tous les membres du CCF y sont cordialement invités, attention, si la date de diffusion des SIX HUIT ne correspond pas avec les sorties, il ne sera pas envoyé de convocations supplémentaires systématiquement, afin de vous rappeler ces manifestations, dans ce cas, me contacter 15 jours auparavant et reprenez bien les dates suivantes :



Commodore B GSE d'Eric Dessort et Kadett A de Mr Leroux. Foire Internationale de Nantes.

- Le 11 Février 1996 : Sortie resto Champtoceaux (49) (organisation : Christian Giraud)

- Le 17 Mars 1996 : Bourse d'échange à Ancenis (44) (organisation : Bielles Anciennes)

- Le 28 Avril 1996 : Rallye des 20 ans de l'Arno à Nantes (44) (organisation Arno, c'est le plus grand Club de Nantes)

- Les 26 & 27 Mai 1996 : Sortie en Région Ouest, destination à définir et à préciser.

- Le 15 Septembre 1996 Sortie au Croisic (44) (organisation CCF : Patrick et Isabelle Haspot)

Sans oublier bien sûr les 2° dimanches de chaque mois à Nantes à partir du 11 Février 1996.

Rendez-vous donc le 11 Février pour démarrer l'année 96.

Opelement vôtre.
Christian GIRAUD

❖ Manifestations ❖

Tuning chez les Belges



Best of show du Week-end, a attiré beaucoup de monde

- mécanique monstrueuse (Kadett C 3.0 E, Manta B 24 soupapes...)
- intérieurs modifiés.

La soirée est bien organisée : groupe de Rock, jeux, distribution d'une plaque commémorative à chaque Club (le CCF a eu la sienne).



Tuning virant sur le custom

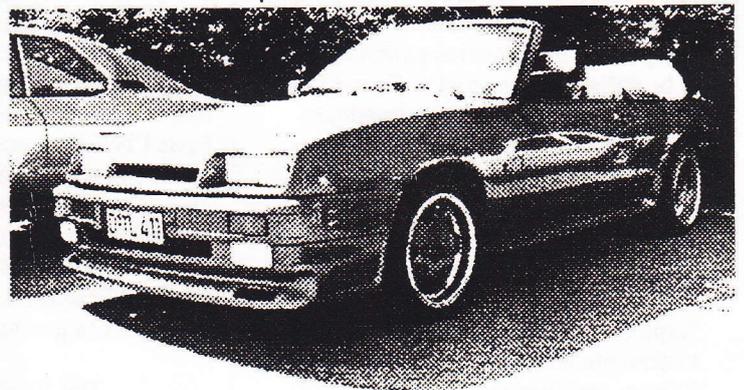
d'OPEL pour tout le mois d'Août. Expérience que je renouvellerai en Allemagne avec, je l'espère, plus de voitures d'origine.

Profitant d'un week-end de libre pour voir comment on organise une réunion OPEL en Belgique, j'arrive vers 14 heures

Le lendemain, après une nuit



2 Commodore perdues pour plus de 250 Opel...



Chez nos voisins nordiques, tout se fait en cabriolet

le Samedi, on me colle sur le pare-brise un autocollant annonçant que mon OPEL est la 172° arrivant à ce meeting, je retrouve vite Régis Dervillers qui m'attend depuis un moment avec quelques copains Opélistes, nous représentons le Club avec 2 Manta A, 1 Manta B, 1 Kadett GTE.

Parmi les voitures présentes, nous remarquons beaucoup de tuning. C'est à dire :
- kit carrosserie délirant

sous tente, a lieu l'élection des plus belles voitures (50 coupes pour + de 250 participants...)

Dans la matinée, je rencontre Jacques Deledicq très déçu du peu de respect de l'origine et Claude Lecourt (venu en Manta B).

Seul regret du week-end :
- trop de tuning et pas assez d'anciennes (20 voitures antérieures à 1975)
Malgré tout, j'ai fait le plein

Fabrice FORTIN



Tuning courant, 80 % des véhicules avec quelques variantes

Sortie dans l'Ouest...



6H30 Tut...Tut..., ce n'est pas le réveil, mais la voiture qui klaxonne, impatiente de retrouver ses soeurs jumelles et ses cousines pour un périple dans le golfe du Morbihan.

Les premiers kilomètres parcourus dans le brouillard, nous voici enfin sur la 4 voies, roulant allègrement (quelques kilomètres et en descente), désormais accompagnés d'un soleil aux rayons prometteurs.

Arrivé bon dernier et après 150 kms, la Capitainerie est en vue. Alignées au cordeau nous attendent pêle-mêle des Kapitän, Commodore... et une charmante Kadett de 1963, décidément, l'Ouest mobilise !

Après la traditionnelle levée des capots, les premiers tours de roues nous feront découvrir les méandres du golfe, de Port-Navalo à la pointe de Kerpenhir, d'Arzon à Kerners.

Photo de famille devant le moulin avant de repartir pour le golfe de Kerner pique-niquer sous un ciel clément et un soleil éclatant. Mais, avant que le convoi ne s'ébranle, un attroupement, ça y est, on la tient ! La panne du Week-End revient à Eric, avec une Durit d'essence fatiguée, percée, mais rapidement remplacée, le tout se déroulant sous des yeux connaisseurs. Bientôt, le golfe est en vue, les moteurs se coupent, les bouchons sautent. Apéritif offert par le Club, tant pis pour les absents, puis chacun s'affaire autour

de son panier avant de partager le café et quelques gâteaux amoureusement confectionnés par...

Les enfants ne seront pas oubliés, l'irremplaçable Hervé étant accompagné par un gros camion électrique qui occupera tout ce petit monde une partie de la journée. Mais l'heure avance, et après une petite ballade "à pied" le long de la côte, c'est le moment de fixer les futurs rendez-vous qui vous attendent pour la saison prochaine en espérant que nous serons encore plus nombreux la prochaine fois.

Des Kapitänistes heureux...

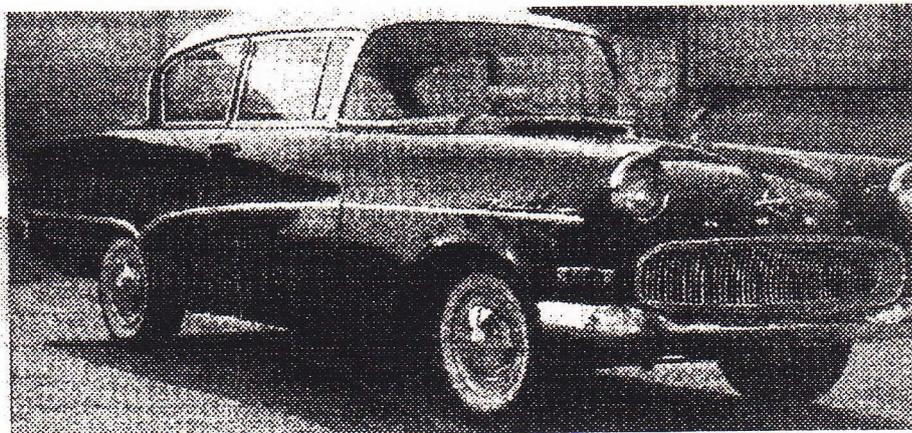
❖ A travers la presse...Opéalisée.❖

Une nouvelle rubrique qui, espérons-le, sera toujours bien remplie : le rappel des articles concernant les OPEL anciennes à travers la presse spécialisée.

**LVA N° 729 du 21
Décembre 1995.**

Méconnue en France, l'OPEL REKORD 1957 a aussi ses fanatiques. Celle-ci est partie le 25 Novembre, en Suisse, pour la somme de 19 000 F (une performance "haut de gamme" comme vous pourrez le constater en consultant la Cote Rétroiseur en fin de ce numéro du BLITZ-MAGAZINE...).

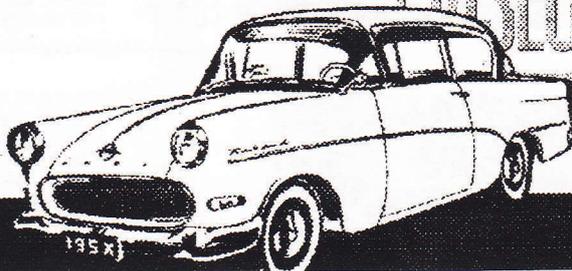
Accompagnée de ce commentaire : "Si les populaires des années 50, comme les Fiat 500 C ou les Opel Rekord atteignent en Suisse des prix substantiels, car elles y sont devenues rares, le cas des américaines est intéressant."



REKORD P Coach 1957. Adjugée à 19 000 F le 25 Novembre 1995 en Suisse à Oldtimer Galerie Toffen.

**Soyez au courant
de ce qui se passe grâce au
calendrier
complet de**

RÉTROVISEUR



**LVA N°
727 du 7
Décembre
1995.**

**Vacances
en
ancienne.**

Laissez donc
vos "poêles
amazout"
modernes
pendant vos

vacances, vous vous attirerez la sympathie des populations visitées. Cete année, j'ai pris mes congés en plusieurs fois, en Yamaha 750 de 1980 (la plus jeune), Vendôme 54, Marly 1960 et enfin OPEL ADMIRAL 2800 S de 1970. Le voyage jusqu'à la Costa Del Sol, soit 1 200 km, s'est effectué sans fatigue ni consommation excessives (11,8 l / 100) en douze heures arrêts compris (routes à quatre voies)

**Christophe Ravaillault
Mirepeix**



À travers la presse...

Faisons nos "gammes"... Nombreuses sont les publications qui s'intéressent, chaque année (et en dépit du Salon ou Mondial en alternance avec l'Allemagne...) aux gammes des constructeurs. C'est le "Numéro Spécial Salon", même sans Salon !

En 1966, EUROPE -AUTO, le "Périodique Automobile Européen" coûtait 5 F. Jusque là, rien d'étonnant. Mais il coûtait aussi 5 Francs-Suisses et 5 Deutschmarks... Les temps changent, le change aussi...

KADETT, REKORD, KAPITAN/ADMIRAL/DIPLOMAT, c'était le menu de cette année-là chez OPEL... Il faudra attendre encore quelques mois pour voir apparaître la COMMODORE !

OPEL (ALLEMAGNE). Très ancienne firme devenue filiale de General Motors en 1928.

KADETT COUPÉ



Coupé à carrosserie « Fastback » utilisant la mécanique Kadett Super.

- Coupé 4 places; 2 portes; long. : 4,18 m; larg. : 1,57 m; haut. : 1,39 m; 750 kg.
- Moteur avant; 4 cylindres en ligne; 6 CV fiscaux; 1 078 cm³; 60 ch (SAE) à 5 600 tours/minute; compression : 8,8; refroidissement par eau.
- 4 vitesses synchronisées; levier au plancher; freins à disque à l'avant.

➔ **146 Km/h. 7/12 LITRES AUX 100 KM.**

9 300 F

◆ **VERSION : Coupé 55 ch** : 138 km/h (modèle non importé en France).

KADETT CARAVAN



Version familiale ou utilitaire de la berline.

- Break 4 places; 3 portes; long. : 4,10 m; larg. : 1,57 m; haut. : 1,40 m; 770 kg.
- Moteur avant; 4 cylindres en ligne; 6 CV fiscaux; 1 078 cm³; 55 ch (SAE) à 5 600 tours/minute; compression : 7,8; refroidissement par eau.
- 4 vitesses synchronisées; levier au plancher; freins à tambour.

➔ **130 Km/h. 7/11 LITRES AUX 100 KM.**

8 100 F

◆ **VERSIONS : Kadett Caravan Luxe (8 600 F).**

◆ **Kadett Caravan Luxe Super** : 60 ch; freins à disque à l'avant; 145 km/h (9 100 F).

Opel Kadett et Opel Rekord berlines : voir pages suivantes.

REKORD COUPÉ 1900



Spacieux coupé dérivé de la berline Opel Rekord.

- Coupé 4 places; 2 portes; long. : 4,55 m; larg. : 1,69 m; haut. : 1,44 m; 955 kg.
- Moteur avant; 4 cylindres en ligne; 11 CV fiscaux; 1 897 cm³; 103 ch (SAE) à 5 400 tours/minute; compression : 9; refroidissement par eau; arbre à cames en tête.
- 4 vitesses synchronisées; levier au plancher; freins à disque assistés à l'avant.

➔ **165 Km/h. 9/18 LITRES AUX 100 KM.**

13 000 F

◆ **VERSIONS : 1700** : 85 ch; 150 km/h (12 400 F).

2600 : 1 105 kg; 6 cylindres en ligne; 15 CV fiscaux; 2 605 cm³; 117 ch (SAE) à 4 700 tours/minute; compression : 8,2; 170 km/h; 11/20 litres aux 100 km (14 500 F).

REKORD CARAVAN 1700



Version familiale et utilitaire de la berline Rekord.

- Break 5 places; 3 portes; long. : 4,50 m; larg. : 1,69 m; haut. : 1,50 m; 1 025 kg.
- Moteur avant; 4 cylindres en ligne; 10 CV fiscaux; 1 698 cm³; 85 ch (SAE) à 5 600 tours/minute; compression : 8,8; refroidissement par eau; arbre à cames en tête.
- 4 vitesses synchronisées; levier au volant; freins à disque assistés à l'avant.

➔ **145 Km/h. 9/17 LITRES AUX 100 KM.**

11 020 F

◆ **VERSION : 1500** : 1 492 cm³; 9 CV fiscaux; 68 ch (SAE) à 5 000 tours/minute; 135 km/h; 9/11 litres aux 100 km (10 690 F).



OPEL KADETT

A partir de 7 500 F

Vitesse maximale 126,708 km/h
1 000 m départ arrêté..... 40"
Consommation : 7,3 lit. à 71 de moyenne

CARTE D'IDENTITÉ

CARROSSERIE

Berline 4/5 places; 2 ou 4 portes; long. : 4,18 m; larg. : 1,57 m; haut. : 1,40 m; 745 kg; empattement : 2,42 m; voie des essieux : AV 1,25 m; AR 1,28 m; réservoir d'essence : 40 litres; volume du coffre à bagages : 337 dm³.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices; embrayage monodisque à sec; boîte de vitesses à 4 rapports avant synchronisés; levier au plancher. Rapports de démultiplication : Première : 3,867; seconde : 2,215; troisième : 1,432; quatrième : 1. Rapport du couple : 3,89 (9/35).

DIRECTION

Genre : A crémaillère; rayon de braquage : 5,30 m.

SUSPENSION

Avant : A roues indépendantes; ressort à lames; amortisseurs hydrauliques télescopiques. Arrière : Essieu rigide; ressorts à lames; amortisseurs hydrauliques télescopiques.

FREINAGE

A tambours sur les quatre roues.

MOTEUR

A l'avant; 4 cylindres en ligne; refroidissement par eau; compression : 7,8. Alésage-course : 75/61 mm; cylindrée : 1 078 cm³; 6 CV fiscaux; 55 ch (SAE) à 5 600 tours/minute; couple maximum : 8,2 Mkg à 2 800/3 200 tours/minute. Batterie : 12 volts; 18 ampères/heure; dynamo : 300 watts.

VERSIONS

Kadett 2 portes (7 500 F). Kadett 4 portes (8 200 F). Kadett Luxe 2 portes (8 100 F). Kadett Luxe 4 portes (8 700 F). Kadett Luxe Super 2 portes : 60 ch; freins à disque à l'avant; 138 km/h (8 500 F). Kadett luxe Super 4 portes (9 200 F).

SUIVANT une méthode très répandue aux U.S.A., Opel, la filiale européenne de General Motors a adopté une silhouette unique pour toute la gamme. La Kadett est une petite Rekord qui, à son tour, est une petite Kapitän. Le tout n'a qu'une source commune d'inspiration : la Chevrolet Chevelle.

Cette micro Chevrolet essaie de ressembler à une voiture américaine mais reste très européenne de dimensions et de conception. L'épaisseur de ses tôles impose la confiance et le classicisme de sa mécanique donne à capot ouvert une agréable sensation de robustesse.

Néanmoins, on reproche à la Kadett de donner satisfaction sans donner du plaisir, d'être une compagne sérieuse mais pas tendre. Ni pour le conducteur ni pour les passagers. Ses coussins en particulier sont sans tendresse. Impression renforcée par la suspension et peut-être aussi par les pneus sans chambre (trop dure la première et trop... mous les seconds).

Conçue au pays des autobahns, la Kadett est moins à l'aise sur les petites routes. Il lui reste assez de qualités pour se faire pardonner, en particulier une excellente troisième vitesse, précieux facteur de performances.

(Essai International Europe Auto n° 88.)



PRINCIPALES QUALITÉS : finition soignée; bonne boîte de vitesses.



PRINCIPAL DÉFAUT : peu adaptée au réseau routier français.

A travers la presse...



OPEL REKORD

A partir de 9 940 F

De nombreux modèles européens touchés par la coquetterie ont choisi leur nouvelle toilette chez les carrossiers italiens. La Rekord n'est pas allée chercher son inspiration outre-Alpes mais outre Atlantique. Cette américanisation de la Rekord n'a fait que s'accroître avec l'apparition de la Rekord automatique.

Produite avec quatre moteurs différents (1500, 1700, 1900 et 2600 cm³), la Rekord est l'un des modèles les plus diffusés en Europe. Sa silhouette, à la fois américaine et légère, sa bonne habitabilité, sa finition et sa réputation de solidité sont les atouts principaux qui lui valent la faveur d'un grand nombre d'automobilistes français.

C'est certainement le nouveau moteur de 1900 cm³ à arbre à cames en tête qui donne sur la Rekord les meilleurs résultats et la transmission automatique (avec un supplément de 1 500 F) lui vaut la consécration de petite « américaine » économique.

Sobre en consommation, suffisamment nerveuse et rapide, la Rekord souffre d'un handicap. Son train arrière, d'une conception désuète, l'afflige, sur mauvais revêtement, de sautilllements gênants pour le confort et pour le pilotage.

(Essai International Europe Auto n° 92.)



PRINCIPALES QUALITÉS : habitabilité et confort à l'américaine; performances améliorées.



PRINCIPAL DÉFAUT : sautilllements gênants sur mauvais revêtement.

Vitesse maximale 152,170 km/h *
1 000 m départ arrêté 35" *
Consommation : 9,7 l. à 85 de moyenne *

* Avec modèle 1900 à transmission automatique.

CARTE D'IDENTITÉ

CARROSSERIE

Berline 5 places; 2 ou 4 portes; long. : 4,53 m; larg. : 1,69 m; haut. : 1,44 m; 970 kg; empattement : 2,64 m; voie des essieux : AV 1,33 m; AR 1,35 m; réservoir d'essence : 45 litres; volume du coffre à bagages : 486 dm³.

TRANSMISSION - DIRECTION - SUSPENSION - FREINAGE

Roues arrière motrices; embrayage monodisque à sec; boîte de vitesses à 4 rapports avant synchronisés; levier au volant.
Rapports de démultiplication : Première : 3,428; seconde : 2,158; troisième : 1,366; quatrième : 1. **Rapport du couple :** 3,89 (9/35).

Direction : A circuit de billes; rayon de braquage : 5,90 m.
Suspension avant : Roues indépendantes; ressorts hélicoïdaux; amortisseurs hydrauliques télescopiques.
Arrière : A essieu rigide; ressorts à lames; amortisseurs hydrauliques télescopiques.

Freinage : A disques à l'avant; servofrein.

MOTEURS

A l'avant; 4 cylindres en ligne; refroidissement par eau.
Rekord 1500 : 9 CV fiscaux; 1492 cm³; 68 ch (SAE) à 5 000 tours/minute; 135 km/h.
Rekord 1700 : 10 CV fiscaux; 1698 cm³; 85 ch (SAE) à 5 600 tours/minute; 148 km/h.
Rekord 1900 : 11 CV fiscaux; 1897 cm³; 102 ch (SAE) à 5 400 tours/minute.
Rekord 2600 : 6 cylindres en ligne; 16 CV fiscaux; 2 605 cm³; 117 ch (SAE) à 4 700 tours/minute; 165 km/h.

VERSIONS

Rekord 1500 : 2 portes : 9 940 F; 4 portes : 10 590 F.
Rekord 1700 : 2 portes : 10 280 F; 4 portes : 11 100 F.
1700 Luxe (4 portes uniquement) : 12 100 F.
Rekord 1900 : 2 portes : 10 880 F; 4 portes : 11 700 F.
1900 Luxe (4 portes uniquement) : 12 700 F.
Rekord Luxe 2600 (4 portes uniquement) : 14 000 F.

OPTIONS

Transmission automatique (sur Rekord 1900 uniquement) : 1 500 F. Boîte trois vitesses.

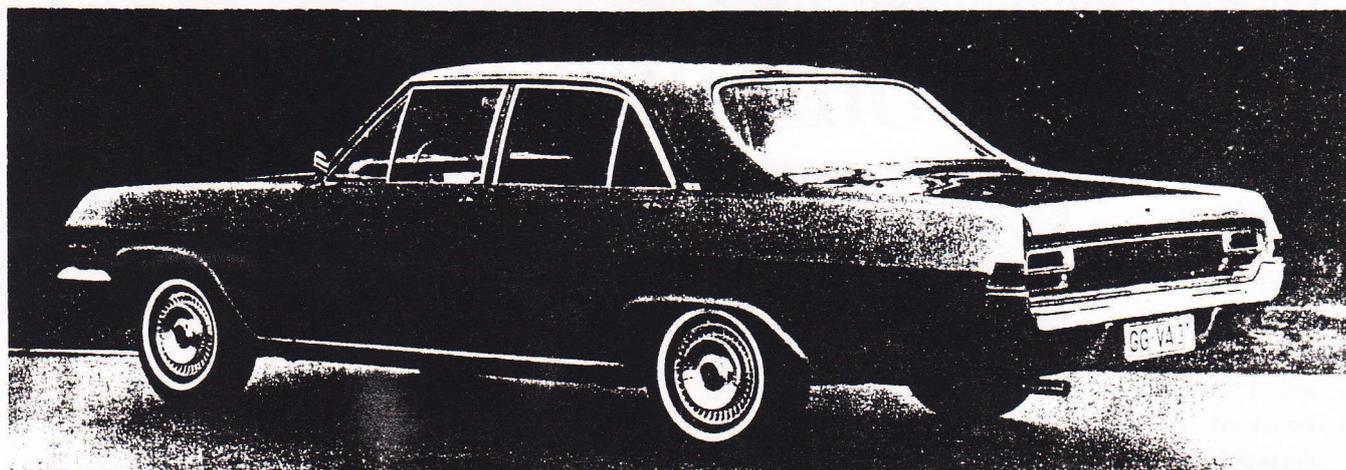
DIPLOMAT



26 500 F

La plus importante et la plus « américaine » de la gamme Opel.

• Berline 5 places; 4 portes; long. : 4,95 m; larg. : 1,90 m; haut. : 1,45 m; 1 570 kg.
• Moteur avant; 8 cylindres en V; 27 CV fiscaux; 4 638 cm³; 223 ch (SAE) à 4 800 tours/minute; compression : 9,25; refroidissement par eau; carburateur quadruple corps.
• Transmission automatique; freins à disque assistés à l'avant; direction assistée.
• 200 Km/h. 13/22 LITRES AUX 100 KM.



OPEL ADMIRAL

19 700 F

Vitesse maximale 154,720 km/h
 1 000 m départ arrêté 36" 1/10
 Consommation : 12 lit. à 88 de moyenne

CARTE D'IDENTITÉ

CARROSSERIE

Berline 5/6 places; 4 portes; long. : 4,95 m; larg. : 1,90 m; haut. : 1,45 m; empattement : 2,85 m; voie des essieux : AV 1,49 m; AR 1,51 m; réservoir d'essence : 70 litres; volume du coffre à bagages : 443 dm³.

TRANSMISSION - DIRECTION - FREINAGE

Roues arrière motrices; embrayage monodisque à sec à commande hydraulique; boîte de vitesses à 4 rapports avant synchronisés; levier au volant.

Rapports de démultiplication : Première : 3,428; seconde : 2,156; troisième : 1,366; quatrième : 1. **Rapport du couple :** 3,89.

Direction : A circuit de billes; assistée; rayon de braquage : 5,95 m.

Freinage : A disques à l'avant; servofrein.

SUSPENSION

Avant : A roues indépendantes; ressorts hélicoïdaux; amortisseurs hydrauliques télescopiques.

Arrière : A essieu rigide; ressorts à lames; amortisseurs hydrauliques télescopiques.

MOTEUR

A l'avant; **6 cylindres en ligne; refroidissement par eau;** compression : 9; arbre à cames en tête.

Alésage-course : 92/69,8 mm; **cylindrée : 2 784 cm³; 16 CV fiscaux; 142 ch (SAE) à 5 200 tours/minute;** couple maximum : 22,3 Mkg à 3 200/3 900 tours/minute. Batterie : 12 volts; 44 ampères/heure; alternateur : 490 watts.

◆ VERSION

Kapitan : Version standard de l'Admiral (17 995 F).

★ OPTIONS

Levier au plancher; transmission automatique : 2 200 F.

Il est bien connu que, si les mariages entre personnes de nationalités différentes sont extrêmement séduisants sur le plan théorique, ils n'en posent pas moins de délicats problèmes pratiques. Tel est le cas de l'Admiral, américaine de conception, de gabarit et de mœurs, vivant en Europe sous le nom d'emprunt d'Opel.

Américaine, l'Admiral l'est incontestablement de par ses dimensions; plus importantes que celles des « petits » modèles Chevrolet. Elle l'est tout autant par son habitacle venu tout droit du « prêt-à-porter » de Détroit. C'est ce qui séduit le plus le conducteur européen, peu habitué à une pareille habitabilité (pour le prix).

Américaine, l'Admiral l'est également par ses mœurs; elle est faite pour rouler sur les highways. Des highways aux autobahns, le passage se fait sans difficulté.

Les choses se gâtent lorsque l'Admiral fait connaissance avec le réseau routier français. Les devers de carrosserie nuisent à la tenue de route dans les virages serrés tandis que la sécheresse de la suspension compromet le confort des passagers sur mauvais revêtement.

En revanche, l'Admiral a voulu se naturaliser européenne non seulement en prenant nom Opel mais aussi en reprenant le moteur de la Kapitän. Ce robuste six cylindres se contente de développer une puissance raisonnable mais dispose d'une grande souplesse. C'est ce six cylindres qui constitue le second atout de l'Admiral en permettant au conducteur de garder une grande réserve de puissance, facteur de sécurité non négligeable.

(Essai International Europe Auto n° 81.)



PRINCIPALES QUALITÉS : habitabilité General Motors et six cylindres Opel.



PRINCIPAL DÉFAUT : mal à l'aise sur le réseau routier français.

DIPLOMAT COUPÉ



Spacieux coupé 8 cylindres. Puissance augmentée.

- Coupé 5 places; 2 portes; long. : 4,95 m; larg. : 1,90 m; haut. : 1,45 m; 1 620 kg.
- Moteur avant; 8 cylindres en V; 31 CV fiscaux 5 354 cm³; 274 ch (SAE) à 4 800 tours/minute; compression 10,5; refroidissement par eau; carburateur quadruple corps.
- Transmission automatique; freins à disque assistés à l'avant; direction assistée.

38 470 F

• 206 Km/h. 15/25 LITRES AUX 100 KM.

Les Opel en collection

par **Sergé Mengo**

Faites-vous une idée neuve!

Succursale européenne d'un géant américain, Opel a raté son rendez-vous avec l'histoire. Pourtant certains modèles peuvent aujourd'hui faire le bonheur des collectionneurs.



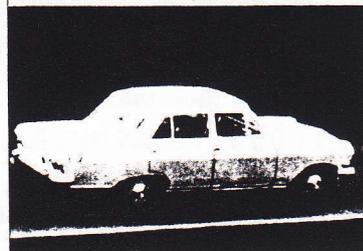
KADETT L 4 portes



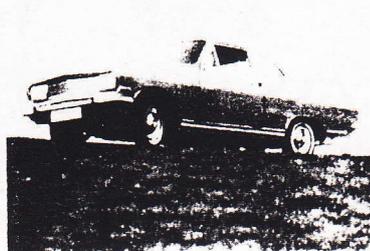
KADETT KAPITÄN



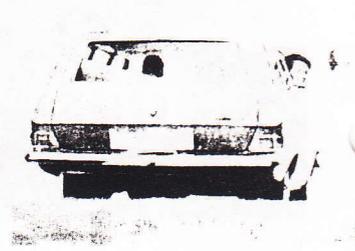
KADETT KAPITÄN COUPÉ



COMMODORE



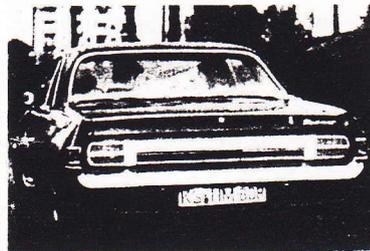
REKORD COUPÉ



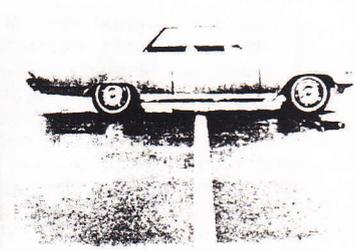
DIPLOMAT COUPÉ V8



ASTRA



DIPLOMAT V8



DIPLOMAT COUPÉ V8

Discutant l'indifférence quand ce n'est pas le mépris en France, les Opel anciennes ont, au même titre que bien d'autres populaires ou pseudo-bourgeoises, leurs charmes et avantages. Comme Fiat ou Ford, Opel n'appelle pas au rêve et souffre d'un manque total d'image. Tout au moins en France, car en Allemagne, la marque jouit d'une popularité similaire à Renault ou Citroën dans notre pays. Rien de plus logique : la GT, seul modèle possédant une image réelle à défaut de personnalité, n'a pas été assez diffusée ni assez marquante pour "tirer" le reste de la marque. Pire : elle a créé un pôle d'intérêt qui a occulté les autres modèles.

Le problème vient également d'un comportement hybride, tétégué depuis les Etats-Unis par la General Motors, mélangeant principes marketing "yankee" et normes européennes. Le résultat fut une production secouée par de chroniques "face-lifts", spécialité

américaine visant à renouveler l'appétit des acheteurs ; le tout avec une pléthore de modèles (autre principe "yankee") d'autant plus difficiles à cerner et à identifier par une image précise qu'ils étaient basés sur l'interchangeabilité des pièces.

Ajoutons à cela que leur esthétique n'était pas toujours de la première subtilité, croisements successifs et contrariés entre l'exubérance du Nouveau Monde et le rigorisme austère de l'école allemande. On reproche aussi un manque d'innovations, ces choses de la technique qui font la réputation d'une marque. De plus, elles sont "rarement rares". Bref, une Opel, c'est humble. Dans ce contexte, la jungle désespérément épaisse de la gamme n'aide pas le curieux à se sentir chez lui. Nous allons donc essayer de synthétiser la production de Rüsselheim et d'en extraire les quelques "pépites" qui aux yeux d'opelistes confirmés, méritent notre intérêt.

Pour la période d'après-guerre qui nous intéresse (on ne va pas, dès cette fois-ci s'occuper des ancêtres !), il faut distinguer quatre grandes familles d'Opel :

- Les Kadett (bas de gamme).
- Les Rekord (moyenne gamme).
- Les Commodore (moyenne gamme supérieure à tendance sportive).
- Les K.A.D. (Kapitän, Admiral, Diplomat : modèles à prétentions haut/très haut de gamme) auxquelles on peut rajouter :
- Les coupés récents, Manta et Monza, plus le cas particulier de l'Opel GT.

Kadett : la populaire

Apparue avant la guerre, la Kadett a connu une longue, très longue carrière qui continue encore aujourd'hui sous le nom d'Astra. Comme il se doit, cette auto a fait l'objet de multiples séries. Nous retiendrons celles qui couvrent la période 1962/73, au-delà de laquelle il est hasardeux de par-

ler de "collectionnable" pour l'instant. La Kadett est à conseiller, c'est une évidence, à l'amateur de populaires. On apprécie la Kadett "A" comme une 4 CV ou une 204 ; c'est "chou", ça tient pas la route... Bonne poire, elle est fiable comme un semi-remorque et coûte une baguette de pain. L'enfant "terrible" de la famille est le coupé S de 55 ch.

Sa cadette (j'ai pas fait exprès !) est moins attachante de par son esthétique certes moderne mais un rien fadasse, mal récurrent de la maison. Mécaniquement rien ne change (faut vous y habituer) tandis qu'une prolifération de versions et motorisations différentes apparaît, sans pour cela grimper aux arbres ; il convient donc d'être sélectif. Au premier rang nous conseillons la Kadett Rallye. Introduit en 1966, ce coupé se différencie par une motorisation plus "musclée" de 68 puis 103 ch (en 1967) avec le moteur 1900 des Rekord, deux carburateurs, freins

à disque à l'avant assistés. Fait connu, elle révéla Jean Ragnotti en rallyes où elle se tailla une solide réputation, au propre comme au figuré. Devenue très rare, c'est une Opel à privilégier. Autre alternative, la Kadett "Olympia". Présentée en 1968, cette version luxe de la Kadett se distingue par un toit vinyle, un placage intérieur faux bois et une carrosserie coupé fastback comme la Rallye. Tant qu'à faire, mieux vaut préférer la motorisation 1700 de la Rekord plutôt que le chétif 1100. Pas très appréciée à l'époque, elle est plus facile à trouver que la Rallye et se négocie à vil prix.

Cote Kadett

Série A	10/12 000 F
Série B	8/10 000 F
Rallye	30 000 F
Kadett Olympia	8/10 000 F

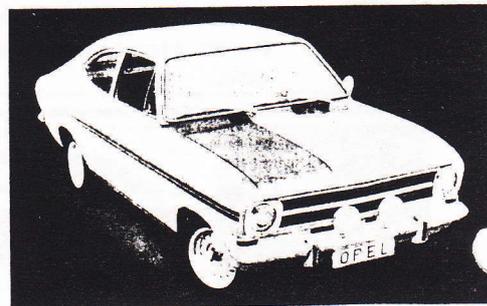
(Modèles en bon état).

Suivant les préceptes de marketing américain de la maison-mère General Motors, la gamme Opel est pléthorique : comment la montrer ? celle de 1965.

Mécanique placide, ligne "kitsch", solidité proverbiale, les Kadett (ici la génération 1962/65) offrent une alternative intéressante aux "populaires" hexagonales



L'ambitieuse Kadett Rallye (1966/1970) dotée d'un 1,9 l de 90 ch est à rechercher en priorité



Marque

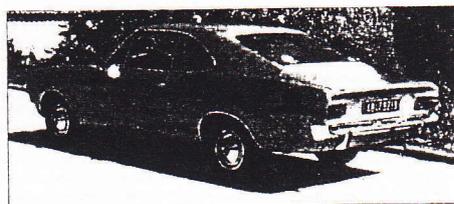


Parmi les infinies variations de la gamme Rekord, le coupé PC (1961-62) est à privilégier pour sa ligne.



De 1966 à 1971, la Rekord en version coupé présente des lignes fluides avec son pavillon "fastback".

Une plus grande fadeur esthétique caractérise la génération suivante de Rekord (1963-65).



Opel GT : un cas à part

Présentée en 1968, l'Opel GT ne participe d'aucune gamme dans la production de Rüsselsheim. Très connu, c'est le seul modèle intégré dans "l'inconscient collectif" de l'amateur d'automobiles anciennes. Pourtant, c'est d'une certaine façon une auto qui ne reflète pas l'esprit Opel : c'est expliquant cela... Collectionnable et collectionnée, l'Opel GT est une mini-Corvette au cœur de midinette puisque son 4 cylindres 1900 ne s'est pas forcé

pour propulser le capot effilé de la belle : 90 ch, point. Sans histoire puisque mécaniquement standard, la GT ne correspond pas au "budget Opel". Comparativement parlant, elle n'est pas accessible.

Son esthétique aguicheuse qui fit son effet à l'époque, y est pour quelque chose, car du point de vue performances, ce modèle exige un budget plus élevé que certaines Opel autrement plus décentes.



Rekord : la "bonne mère"

La Rekord est d'abord apparue en 1953 sous l'appellation "Olympia Rekord" motrice mieux finie que les Olympia de base. Ce modèle se cherche un peu jusqu'en 60 où apparaît la série P2. C'est à partir de là que les choses deviennent intéressantes, les séries précédentes étant beaucoup trop rares pour être significatives.

Les P2 ont la cote chez les opelistes : c'est comme on l'a dit l'Opel la plus ancienne trouvable en France. Elle bénéficie d'une ligne pseudo-américaine épurée, avec pare-brise panoramique qui comblera les amateurs de "guele". Non dénuée d'équilibre, elle permet de rouler avec une popularité "haut de gamme" beaucoup moins vue qu'une Frégate et plus fluide esthétiquement, mais oui... Evidemment, le moteur vient en direct des tiroirs d'avant-guerre : 55 ch en 1960, ça n'amène pas loin ; on peut s'orienter sur la version 1700 de 63 ch.

Opel ayant eu la bonne idée de sortir systématiquement des versions coupé de ses berlines, on peut y penser d'autant plus qu'ils sont relativement courants, fiables et pas chers. Original, le break totalement méprisé permet de "rouler différent" avec un utilitaire au degré de finition élevé. Foncez !

Les "A" de 63 n'ont pas le même

charme. On croit tomber nez à nez sur une Chevrolet desincarnée avec de faux airs de Corvair vue de l'arrière, ce qui n'est pas un hasard. De fait, si cette série est tout aussi méconnue que la précédente, elle n'affole pas non plus les aficionados qui la trouvent, pour tout dire, inintéressante. On préférera le coupé, mais sans conviction.

La série suivante n'est pas mieux réussie esthétiquement. Mais Opel propose un nouveau 4 cylindres à arbre à cames en tête qui sera rentabilisé jusqu'au milieu des années 80. Pour le restant c'est toujours pont rigide, comportement routier mal éduqué, mais un mieux dans le freinage avec des disques à l'avant. En collection, un seul modèle sort du rang : la Rekord 6. Comme son nom le laisse deviner, elle est équipée du 6 cylindres en ligne 2,6 l de la grosse Kapitän. Une auto vivante dans tous les cas, peu prise à l'époque en raison de sa fiscalité (15 CV !) et jouable aujourd'hui pour une poignée de cerises.

Suite et fin, la Rekord C. Pas grand intérêt non plus de l'aveu même des spécialistes dans la mesure où l'esthétique assez mastoc évolue peu et où la diffusion atteint des chiffres énormes : plus de 1,2 millions d'exemplaires. Hyper-fiable, extra-rustique... Une déception, la version 6 cylindres des

Cote Rekord

P2	12/35 000 F
Rekord 6	17 000 F
Rekord Sprint	+/-15 000 F

(Modèles en bon état).

cent à 2,2 l. Moins attirante que son aînée, il faut se rabattre sur le coupé Rekord Sprint de 1969 et son 4 cylindres 1900 de 106 ch. Abaissé, doté de feux longue-portée, de bandes noires, volant "bois", petits compteurs... Assez rare, c'est lui qu'il faut choisir en priorité parmi les Rekord 4 cylindres.

K.A.D. : vraie-fausse résonance

Le vocable K.A.D. désigne trois séries dénommées Kapitän, Admiral et Diplomat dont le rôle fut d'attaquer le marché jusque-là réservé à Mercedes, voire à BMW. Apparues avant la guerre, les Kapitän reprirent du service à la fin des hostilités. Elles furent rejointes en 1964 par les Admiral (nom d'un modèle d'élite avant la guerre) et par la Diplomat au sommet de la hiérarchie. Les K.A.D. sont appréciées dans leur intégralité par les opelistes, qui y trouvent l'épanouissement de l'esprit américain.

Les premières Kapitän sont très dures à trouver. Techniquement, elles surgissent du passé (malgré

une coque autoporteuse quand même) avec un 6 cylindres "latéral" de 55 ch (décidément !). Par la suite, comme pour les Rekord mais de façon plus marquante, les Kapitän vont gaillardement enchaîner les restylings. Ainsi les 1953/55 diffèrent de leurs aînées par un pare-brise unique et des ailes intégrées à la ligne de caisse. Avec de faux airs de Bel Air moins chromée fécondée par une Frégate, la Kapitän n'offre aucune modification profonde, si ce n'est une augmentation graduelle de la puissance. 1956 n'échappe pas à la règle ; là encore restyling : modif de calandre, d'arête d'alles... Ça continue pour 1958/59 avec le triomphe du kitsch "américain" : pare-brise et lunette panoramiques et "Inflation" de la puissance ; on approche les 100 ch, les gars... Aujourd'hui, ce modèle est considéré comme très intéressant, à la charnière entre les années 50 et

60. La suite est également à ranger parmi vos priorités : en août 1959 sort la Kapitän Opel européenne son haut de gamme avec une influence plus latine (elle-même influencée par des éfluves d'outre-Atlantique...) et des arêtes... Mercedes pour l'arrière ! Cette série aura un grand succès, qui la maintiendra jusqu'en 1964. Proches des Rekord P2, ces Kapitän possèdent un kitsch tout >>>

Cote Kapitän Admiral Diplomat

1948/59	25/45 000 F
1959/64	20/25 000 F
1964/69	+/-18 000 F
1969/77	20/25 000 F
Coupé S.4.1	45 000 F

(Modèles en bon état).

Dans la lignée des "K.A.D." le must, c'est lui : le rarissime coupé Diplomat équipé d'un V8 de 5.3 l et 270 ch !



La génération 1959/63 des Kapitän utilise encore le "vocabulaire" esthétique américain grille chromée, ailerons, pare-brise panoramique.

Des lignes faites pour l'Admiral entre 1965 et 1968, mais l'attrait d'un six cylindres



LA VIE DE L'AUTO

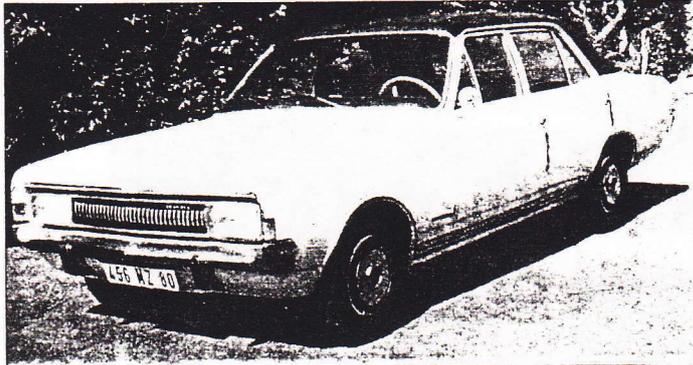
Marque

►►► en sobriété assez attachant. Raison de plus pour ne pas les louper, leur production permettant de les trouver sans trop de difficultés aujourd'hui.

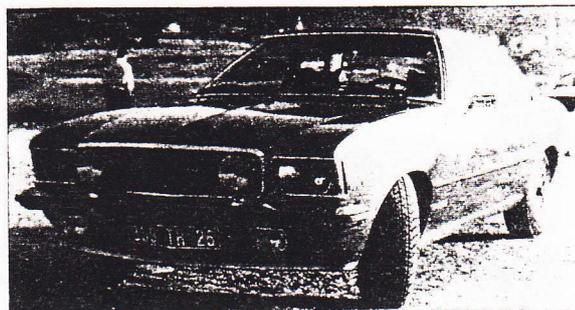
C'est à la fin de cette série que le haut de gamme éclate en trois axes. Rentabilité oblige, les nouvelles K.A.D. ont la même caisse enjolivée à des degrés différents. La prédominance américaine reprend ses droits avec des lignes basses, aplaties, des mensurations plus importantes. Dans un premier temps, les Kapitän et Admiral se contentent du vieux 2.6 l dont on extirpe 115 ch (on le retrouvera sur la Rekord 6 l) tandis que la Diplomat part à la chasse avec un V8 Chevrolet de 4.6 l et une puissance enfin alléchante : 190 ch !

Mieux finies et se distinguant par un toit vinyle, les Diplomat sont évidemment les premiers violons de la série K.A.D. A partir de 1966,

on peut aussi se laisser tenter par les Kapitän et Admiral dotées du nouveau 6 cylindres 2,8 l à arête à cames en tête (dérivé du 4 cylindres) disponible en deux versions, puis trois avec la série B de 69 où la Diplomat est pourvue du même 2,8 l (mais seulement à injection) ou du V8 5.4 l/230 ch. Ces versions à injection sont très désirables car homogènes et s'adaptent d'autant mieux à un usage journalier que les K.A.D. ont désormais un pont De Dion, ce qui améliore grandement le comportement ! Tout cela se trouve à des prix raisonnables étant donné le caractère encombrant de ces vaisseaux de l'espace (un peu moins après 1969 quand même) qui firent un flop dans leur catégorie. Si vous avez un peu plus de moyens (et si vous êtes un peu plus patient) il vous faut La Diplomat, à savoir le coupé, présenté en 1965. Construit par Karmann, ce très rare modèle (un peu plus de 300 !) était équipé du V8 5.4 l développant 230 ch et atteignant les 200 km/h. Son seul défaut est d'avoir une cote nettement supérieure... et d'être rarissime en France.



Seule une hausse de l'argent des premiers Commodore (1965-72) rattraint un six cylindres qui les rend plus vivantes.



Dans sa 2^e génération, les Commodore (ici le coupé) sont équipées en version GS/E du six cylindres des Kapitän et Admiral 150 ch et 200 km/h.

Adresses

Les clubs

- Commodore club de France (tous modèles), 174, rue de Tiersfontaine, 60390 Auneuil, tél. 44 84 47 05.
- Entraide Opel 1900 (Opel GT exclusivement), 13, rue Lamarque, 49300 Cholet, tél. 41 62 54 07.
- Amicale Opel GT, rue du Château, 89230 Villeneuve-St-Valves, tél. 86 41 85 84.
- Opel GT club d'Alsace, Georges Wandel, 57, faubourg de Biltche, 67160 Wissenbourg, tél. 88 94 03 01.

Les pièces

- Lutz Obere, Alt-Haarener-Strasse 66, 5100 Aachen, Allemagne, tél. 0241/166957, fax 0241/167147
- Matz Autoteile, Zur Bleiche, 51, Postfach 2255, 2390 Flensburg, Allemagne, tél. 0461-99012, fax 0461-98911
- Garage Marc Brochard (atelier restauration), 62, avenue de la Victoire, 49280 La Tessoualle, tél. 41 56 39 26.
- ZS Style, Ferme du Presbytère, hameau d'Atilly, 77150 Ferrières-Atilly, tél. (1) 60 02 09 57, fax (1) 60 02 38 00.

Cote Commodore

Commodore A	10/12 000 F
A GS/E	17/20 000 F
Commodore B	10/12 000 F
B GS/E	20 000 F

(Modèles en bon état).

Commodore : l'enfant terrible

La Commodore est sans doute l'Opel la plus attachante, du moins pour un néophyte cherchant du charme et du coffre... sous le capot. Prolongement de la Rekord 6 de 1965, la gamme Commodore est introduite en 1967. Se situant comme une Rekord vitaminée et mieux finie proposée à un prix canon, la Commodore était une alternative vigoureuse au pachydermisme des "K.A.D.". La recette était bonne, le succès confirma.

Comme pour ces dernières, tout est bon à manger dans les Commodore. Elles sont fiables, pour ne pas dire "costaudes" et se recon-

naissent à leur toit noir vinyle qui allège une ligne d'inspiration — qui l'eût cru ? — américaine. Toujours dotée d'un pont rigide, les Commodore avaient une tenue de route de plus en plus "vivante" au fur et à mesure que la puissance augmentait.

Les Commodore Série A (1967/72) sont déjà sympas. On peut chercher plus précisément la version GS (introduite en 68) à deux carburateurs (130 ch) qui permet d'atteindre les 185 km/h. Dans le même ordre d'idées, la GS/E équipée cette fois-ci d'une injection offrait 150 ch.

Dans la série B (1972/78) on retrouvera les mêmes bases, plus la version GS/E pourvue cette fois-ci du 2.8 l des K.A.D. 160 ch sont au programme et 200 km/h en pointe ; assurément la Commodore. L'esthétique sur les Com-

modore n'est qu'un pauvre élément de différenciation. Exception, la série C, plutôt controversée, replatée avec un avant de Senator et un arrière de Rekord I. Dotée d'une belle finition, c'est malgré tout une auto franchement dépassée à son époque avec son pont rigide. Sa motorisation 2,5 l 6 cylindres la met en regression par rapport aux séries précédentes.

Manta et Monza : les temps modernes

La Manta est la version coupe jumelle de la berline Ascona, apparue en même temps en 1970. Techniquement, l'engin obéit au précepte Opel : robustesse et pont rigide. Précisons que les Manta offraient un comportement beaucoup plus sain et efficace : n'a-t-elle pas été championne de France des talles avec Guy Fréguelin ? Sur la première série (A) tout est possible, du petit 1200 au 1900. Après 75 (c'est le B1/B2), mieux vaut taper le 2 l de la GS/E et son moteur injection : les petites cylindres devenant trop gourmandes. Voitures "jeunes" et répandues, les Manta permettent de se faire plaisir sans trop d'arrière-pensées et pour pas cher.

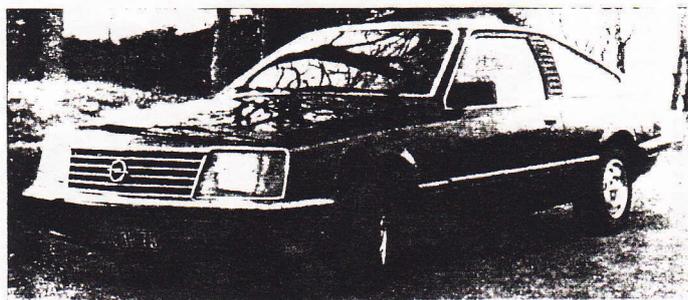
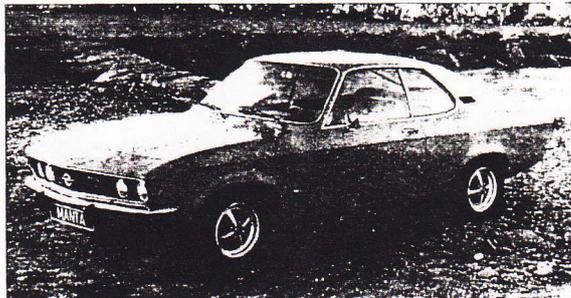
La Monza est la doublure de la grande berline Senator, vaisseau amiral reprenant la cible des Diplomat avec autant — sinon plus — de malchance. Mais d'une façon "objective", les Monza sont d'excellentes autos qui préfigurent le réveil technologique de Rüsselsheim. Présentée en 78, la Monza a un train arrière à roues indépendantes et un comportement en rapport avec la concurrence de l'époque. Manquant d'une esthétique de caractère, elle est passée à côté de sa carrière, du moins en France. La Monza GS/E est très bien équipée avec amortisseurs Bilstein, sièges Recaro, ce qui explique son prix relativement élevé pour une Opel. Une belle auto "collectionnable" à préférer, dans la mesure de ses moyens, aux versions 2.8 l carburé ou 2.5 l injection.

Cote Manta et Monza

Manta (GS/E)	10, 15 000 F
Monza 2.5/2.8 l	10/15 000 F
Monza GS/E	50/55 000 F

(Modèles en bon état).

La Manta est la version coupé de la berline Ascona du début des années 70, une mécanique sage, mais son ligne est éblouissante.



La polyvalence est permanente assurément la publicité de la Monza à sa sortie elle fut la première Opel à atteindre les solutions techniques modernes d'une marque.

En conclusion...

Comme on le voit, d'une façon ou d'une autre, il y a toujours moyen de trouver son bonheur dans la vaste gamme Opel, que ce soit dans le kitsch germano-américain rustique ou dans l'auto plus récente et méconnue dotée de réelles qualités routières. La fiabilité est toujours au rendez-vous et la modicité des budgets engagés permet à de jeunes boursiers de démarrer dans l'auto-antiquaire ou de se bâtir toute une collection à peu de frais.

La grande quantité de pièces communes entre des modèles de gammes voire de générations différentes donne de nombreuses portes de sorties pour l'entretien et la restauration, les Opel étant

des voitures dans leur majorité très simples. A défaut il faut savoir que des solutions existent en Allemagne ou se trouvent de très nombreux professionnels spécialisés et chez lesquels tout ou presque se trouve, certains éléments allant jusqu'à être refabriqués.

Attention cependant au coût que cela peut entraîner. Les cotes des Opel étant "au plancher", il faut savoir que toute restauration dans les règles coûtera forcément plus cher que la voiture ; quand on restaure une auto de Rüsselsheim, c'est pour soi. En conséquence il vaut mieux acheter en super état. Vous n'aurez pas trop de mal à en trouver.

Essai

Publié dans LE MONITEUR AUTOMOBILE N° 12 du 24 Août 1984.

OPEL MONZA GSE

OPEL, voilà bien un constructeur automobile qui tourne à plein rendement. Sa part du marché européen n'est-elle pas passée l'an dernier à un peu plus de 11 %, un bien joli score. Mais lorsqu'on évoque le nom d'OPEL, on pense bien entendu à la production de voitures en très grande série et qui recouvre un large segment, allant de un à deux litres de cylindrée.

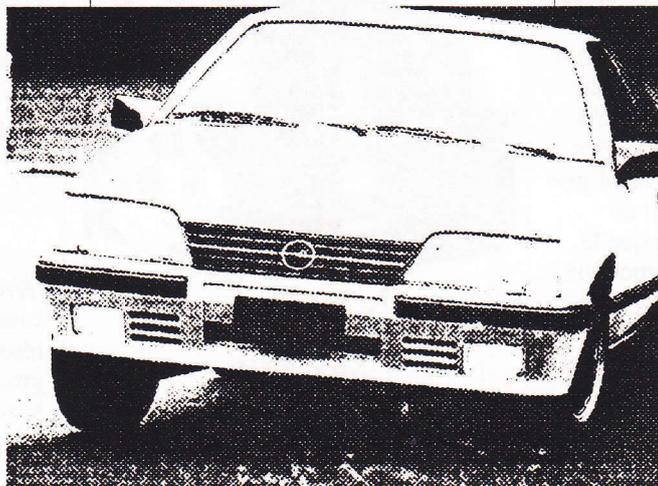
Marcel Pirotte

La recette est tellement bonne qu'OPEL a été obligé d'augmenter les cadences de ses usines de production et d'assemblage quand il ne s'agit pas tout simplement d'ériger une nouvelle usine comme ce fut le cas pour la petite Corsa produite en Espagne depuis 1982. Filiale européenne de la toute puissante Général Motors depuis 1929, OPEL, vu son succès et son développement tout a fait remarquables, a également été choisie par le staff de Detroit afin de redonner une image nouvelle à la filiale anglaise de la GM : Vauxhall. C'est ainsi que depuis bon nombre d'années déjà, les Vauxhall ont un peu perdu de leur identité... mais pour augmenter singulièrement les chiffres de vente. La recette, simple comme bonjour ! Prenez une OPEL, remplacez le nom par celui de Vauxhall, vous obtenez une gamme de modèles Nova (Corsa), Astra (Kadett), Cavalier (Ascona) ou Carlton (Rekord) qui se vendent tout simplement comme des petits pains. Depuis lors, Vauxhall n'est

plus en difficulté et nos amis anglais n'ont jamais eu de voitures aussi robustes et fiables.

On ignore bien souvent qu'OPEL est aussi un constructeur de véhicules de haut de gamme, SENATOR et MONZA, des versions remarquablement charpentées mais qui, hélas, ne connaissent pas le succès que normalement, elles méritent.

L'explication est simple et complexe à la fois. OPEL offre avant tout l'image d'un constructeur de voitures de catégories moyennes. Pour le public, OPEL est synonyme de production de masse, étiquette tout à fait



exacte à laquelle il s'avère bien difficile d'accrocher le label haut de gamme. Et pourtant, techniquement, SENATOR et MONZA valent bien certains modèles d'outre Rhin construits à Stuttgart, Munich ou Ingolstadt, mais il leur manque peut-être une certaine image de marque... ce petit quelque chose capable de provoquer le déclic. Car après avoir

essayé le Coupé MONZA GSE de 180 ch, on se rend compte en effet que c'est vraiment trop injuste.

CONCEPTION D'ENSEMBLE

C'est au salon de Francfort en Septembre 1977 qu'OPEL dévoile sa nouvelle gamme SENATOR et MONZA étudiée à partir de la version REKORD et destinée à remplacer les modèles KAPITAN, ADMIRAL et DIPLOMAT. Si le Coupé MONZA reprend le même empattement que celui de la REKORD, la SENATOR est par contre un rien allongée et les deux versions se voient dotées d'une suspension bien conçue à quatre roues indépendantes. Sous le

Techniquement, Senator et Monza valent bien certains modèles construits à Munich, Stuttgart ou Ingolstadt

capot, le constructeur propose un choix de deux moteurs six cylindres, 2 800 cm³ à carburateur

ou 3 litres à injection. L'équipement de même que la finition ont été particulièrement soignés. Bien vite, le 6 cylindres 2 800 assez gourmand en carburant va laisser la place à un 6 cylindres de 2 500 cm³ alimenté lui aussi par injection, tout aussi puissant (136 ch) mais nettement plus solide. Malgré leur conception technique de haut niveau, SENATOR et MONZA piétinent.

Au début de l'année dernière, ces modèles font l'objet d'un "face-lift", le coefficient de traînée (Cx) passe ainsi de 0,45 à 0,39 pour la Berline SENATOR et de 0,40 à 0,35 pour le Coupé MONZA. Outre

ces modifications d'ordre esthétique et l'une ou l'autre amélioration au niveau de l'équipement et de la finition, un moteur 4 cylindres, deux litres injection de 100 ch fait son apparition. Au milieu de 1983, le constructeur de Rüsselsheim introduit une nouvelle version MONZA, la GSE. OPEL la présente comme un Coupé sport avec

Monza GSE

moteur 3 litres boîte 5 vitesses et suspension modifiée. Sous le capot, le six cylindres développe 180 ch et entraîne toujours les roues arrière. Tout en conservant la même suspension que les autres modèles SENATOR et MONZA, celle de la GSE est réglée plus sportivement et bénéficie d'un tarage différent tandis que les amortisseurs arrière font place à des éléments à gaz. Le train roulant comporte des pneus larges taille montés sur des jantes en aluminium* de 6 pouces. Sur le hayon arrière, un important becquet peint dans la même couleur que celle de la carrosserie a pour but de réduire le Cx. L'équipement de cette GSE est aussi plus complet que celui des autres MONZA. On note ainsi la présence de sièges garnis de velours et fournis par Recaro, d'un volant gainé cuir, d'un ordinateur de bord et de deux rétroviseurs extérieurs à télécommande électrique et dégivrage. Cette version GSE se distingue également par l'absence de chromes remplacés par de la couleur noir mat.

Presque à la même époque, OPEL annonce la commercialisation d'un système de freinage anti-blocage (ABS) destiné, dans un premier temps, à équiper de série la SENATOR CD et à figurer par la suite au rang des options sur les autres modèles SENATOR et MONZA.

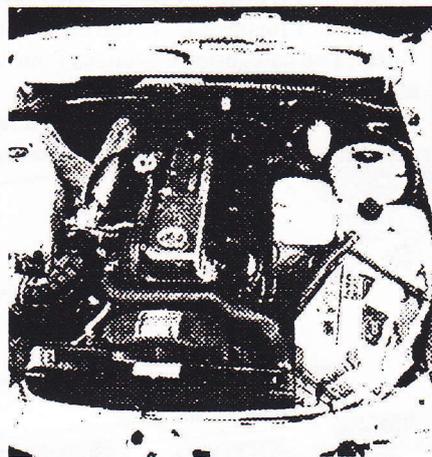
Au début de cette année, le constructeur allemand innove à nouveau en proposant cette fois le tableau de bord à affichage par cristaux liquides sur les versions SENATOR et MONZA GSE. Compte-tenu de toutes ces nouveautés, nous avons donc attendu l'arrivée d'une MONZA GSE cuvée 84/85 afin de pouvoir effectuer l'essai. Bien que le modèle GSE soit également disponible en version 6 cylindres 2,5 litres, c'est pourtant la trois litres au caractère nettement plus marqué et ce malgré les 33 % de TVA (au lieu de 25 % pour la GSE 2.5 E) qui a retenu toute notre attention. Pour acquérir ce Coupé 4 places, il vous faudra signer un chèque de 146 595 F Une

somme importante, oui et non ! C'est évidemment très relatif car si l'on compare le Coupés 4 places pouvant

réellement concurrencer la GSE 3 litres, on n'en retient que trois, tous d'origine

allemande, mais aussi nettement plus chers. C'est ainsi que l'Audi Coupé Quattro (2 144 cm³, 5 cyl, 200 ch) vaut 294 350 F, la BMW 628 CSI (2 788 cm³, 6 cyl, 184 ch) est offerte à 253 592 F tandis que la Mercedes 280 CE (2 746 cm³, 6 cyl, 185 ch) s'obtient moyennant la somme de 184 540 F! Tous ces prix concernent

évidemment les modèles "catalogue" auxquels il convient bien entendu d'ajouter les suppléments, parfois très nombreux pour les options. A ce petit jeu là, OPEL est bien dans la lignée Mercedes et parmi les principales options, relevons le système de freinage ABS (10 993 F), le toit ouvrant électrique (4 883 F), les lave/essuie-phares (1 256 F) ou tout simplement le différentiel autobloquant (2 653 F). Pour ceux que cela intéresse, la liste complète des options OPEL disponibles sur les modèles SENATOR et MONZA figure sur deux feuilles recto-verso de format 21 x 27 ! Un vrai casse-tête chinois. Même le plus habile des vendeurs OPEL a bien du mal s'y retrouver...



MOTEUR

Une bonne vieille connaissance que ce 6 cylindres en ligne très imposant et dont la réputation de robuste n'est

plus à faire. Il s'agit donc d'un groupe massif avec bloc moteur réalisé en fonte et culasse en alliage léger. Le long vilebrequin repose sur 7 paliers, mais se voit doté

de 12 contrepoids afin de garantir un fonctionnement équilibré. Un refroidisseur d'huile moteur à commande thermostatique fait aussi partie de l'équipement de série.

Ce moteur très bien présenté et aisément accessible voit sa

...un 6 cylindres en ligne très imposant et dont la réputation de robustesse n'est plus à faire.

distribution confiée à un seul arbre à cames en tête commandant des soupapes également en tête (et disposées parallèlement) par l'intermédiaire d'une chaîne à double maillon. Selon une tradition bien établie chez OPEL, les soupapes sont à commande hydraulique par poussoirs d'où une excellente souplesse de fonctionnement, mais aussi une sérieuse réduction de l'entretien. Le refroidissement du moteur est assuré par un circuit liquide avec vase d'expansion et ventilateur mécanique débrayable (à bain d'huile) selon la température. En ce qui concerne l'allumage, OPEL fait appel à un système électronique sans rupteur. L'alimentation en carburant est confiée à un mécanisme d'injection électronique LE Jetronic, mis au point par Bosch comprenant les derniers développements en la matière comme la coupure d'alimentation en carburant à la décélération ou la régulation automatique de la vitesse de ralenti; des dispositifs destinés à réduire la consommation. Nous verrons plus loin si le but est atteint.

PERFORMANCE

Avec un alésage de 95 mm et une course de 69,8 mm, ce moteur entre résolument dans la catégorie des groupes "super carrés", ce qui laisse normalement présager d'un bon tempérament. Avec en effet une cylindrée exacte de 2 969 cm³ et un taux de compression de 9,4 : 1, ce six cylindres en ligne livre la coquette puissance de 132 kW ou 180 ch à 5 800 tr/mn avec également un couple très confortable de 248 Nm ou 25,2 mkg entre 4 200 et 4 800 tr/mn. Un régime relativement élevé qui est fonction du rapport important entre l'alésage et la course. Quant à la

La liste des options Opel figure sur deux pages format 21 x 27... même des vendeurs s'y perdent !

Monza GSE

très confortable de 248 Nm ou 25,2 mkg entre 4 200 et 4 800 tr/mn. Un régime relativement élevé qui est fonction du rapport important entre l'alésage et la course. Quant à la courbe de couple, elle n'est évidemment pas très plate, elle permet tout de même de constater qu'à 2 000 tr/mn, ce moteur bénéficie déjà d'un couple supérieur à 200 Nm.

Deux chiffres abondent également dans le sens de la puissance, celui du rapport poids/puissance de 8 kg par cheval, et enfin une puissance

spécifique (au litre) de 60 ch !

Toujours très silencieux quel que soit le régime, ce moteur accouplé à une boîte 5 vitesses relativement longue, n'a peut-être pas la même "Laufkultur" qu'un 6cylindres né à Munich. Il manque en effet assez curieusement de couple à bas régime et ne s'extériorise qu'aux environs de 3 000 - 3 500 tr/min. Il grimpe alors dans les tours à une allure record jusqu'à la coupure d'alimentation située vers les 6 400 tr/min. Le

construc-
teur
annonc
e 215
km/h
en
vitesse
de
pointe,
notre
voiture
d'essai
a
réalisé
213,4

km/h en 5° après une très longue lancée, il est vrai, mais au régime peu élevé de 5 100 tr/min. En fait, avec une 5° aussi longue (41,5 km/h à 1 000 tr/min), cette MONZA GSE soutient une vitesse de croisière très élevée sans le moindre effort. On se balade en effet sur les autoroutes allemandes à 160 - 180 km/h comme dans un fauteuil mais dès qu'une BMW? Mercedes ou Porsche se pointent à l'horizon et que l'on veut un peu s'amuser, mieux vaut alors rétrograder en 4° et engager ensuite la poursuite. Avec la 4° qui monte en effet à plus de 200 km/h, pas de soucis à se faire en ce qui concerne les accélérations.

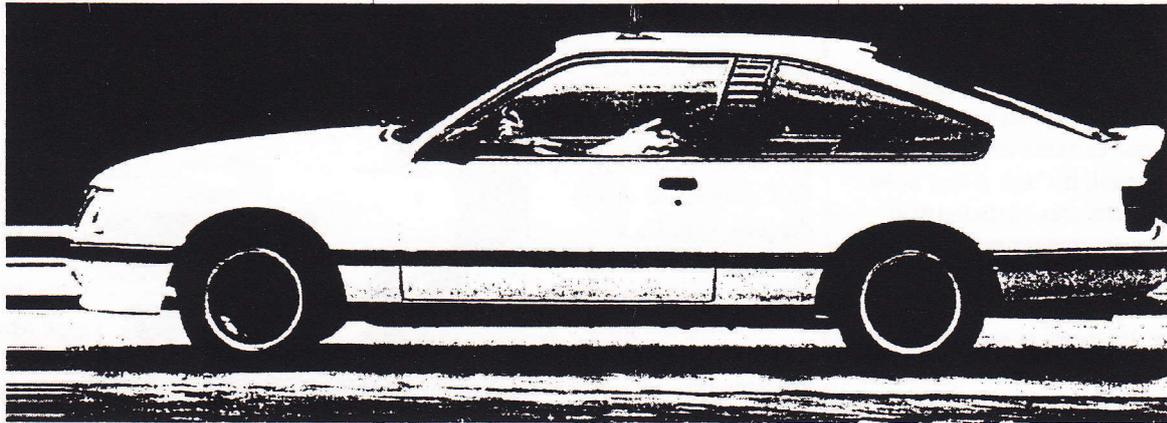
Alors que la GSE peut selon le constructeur passer de 0 à 100 km/h en 8,5 secondes, nous n'avons pu faire mieux que 9,7 ! Sans doute la voiture était-elle un peu "jeune". N'empêche que la barre du 400 m départ-arrêté est franchie en un peu plus de 16 secondes (16,8 exactement), tandis que celle du kilomètre est avalée en 30,8 secondes

avec une vitesse de passage un rien supérieure à 180 km/h (réels) ! Même si la machine n'entre pas dans le club très fermé des voitures couvrant le kilomètre en moins de 30 secondes, ses prestations sont tout à fait dignes d'intérêt, surtout quand on sait qu'elle pèse en ordre de marche un peu moins de 1 500 kg.

En ce qui concerne les reprises à bas régime, comment ce moteur allait-il se tirer de ce périlleux exercice ? A 40 km/h en 5°, le moteur tourne alors à moins de 1 000 tr/min, ajoutez une 5° beaucoup trop longue, cela réclame une certaine patience : 21,3 secondes pour

dévoile tout son potentiel. Avec également une excellente boîte, bien étagée, une 4° bonne à tout faire, il serait vraiment dommage de ne pas exploiter toutes ces possibilités pour relancer la voiture. En effet, le moteur semble parfaitement s'accommoder des très hauts régimes. Aussi à l'aise sur une petite route sinueuse que sur les autoroutes, cette voiture grand tourisme peut à la manière d'un TGV soutenir des cadences très élevées et s'offrir même à l'occasion un petit sprint au delà de 200 km/h. Sur les autoroutes d'outre-Rhin, je me suis d'ailleurs beaucoup amusé à taquiner certaines BMW, Mercedes, Audi et autres Porsche ! A chaque fois, ce même regard traduisant l'étonnement : Comment est-ce possible qu'une OPEL puisse mener la vie dure à certaines grand tourisme au sang bleu ?... Je parie même que j'ai réussi à faire douter certains propriétaires des qualités routières de leur engin... Ce n'est pas tous les jours en effet que l'on peut se défouler !

CONSOMMATION



Alors que durant les 2 000 km d'essai (dont une grande partie accomplie en Allemagne), la machine n'a jamais

couvrir 400 m et près de 40 secondes pour le kilomètre ! Pas très brillant, il faut bien l'avouer. En 4° (prise directe), les temps s'améliorent fortement et le moteur retrouve bien vite toute sa vigueur : 18,7 secondes aux 400 m et 34,5 aux 1 000 m.

En voyant ces chiffres, le lecteur averti aura cependant très vite compris que ce moteur manque de souplesse et de bonne volonté dans les bas-régimes et qu'une fois encore, c'est seulement au delà de 3 500 tr/min qu'il

été ménagée, quel ne fut pas mon étonnement de constater son faible appétit en carburant : 13,1 l de moyenne avec des extrêmes se situant respectivement à 9,5 l (conduite vraiment touristique) et 17,7 l (en

Comment est-ce possible qu'une OPEL puisse mener la vie dure à certaines grand tourisme au sang bleu ?...

menant la vie dure aux autres GT). Les progrès enregistrés en matière de Cx (ramené à 0,35) et d'alimentation de carburant (injection électronique avec coupure à la décélération) s'avèrent donc très

Monza GSE

payants, et ce malgré une masse vraiment très importante.

Comme on peut également le constater en consultant attentivement la courbe de consommation tracée, nos chiffres enregistrés à 90 et 120 km/h (7,5 et 9,8 l) diffèrent de très peu de ceux annoncés par le constructeur (7,5 et 9,4 l). Succès sur toute la ligne, mais aussi triomphe de la technique qui certainement n'a pas encore dit son dernier mot ! Une dernière précision, avec un réservoir d'une contenance de 70 litres, l'autonomie pratique dépasse aisément la barre des 500 kilomètres.

TRANSMISSION

Alors que les autres modèles SENATOR/MONZA peuvent être équipés au choix d'une boîte manuelle 5 vitesses ou automatique (trois rapports, hélas, encore un peu de patience pour la boîte 4 rapports), la GSE est uniquement livrable avec boîte mécanique 5 vitesses, levier situé au plancher et grille disposée en chandelier. Ce qui signifie tout simplement que les quatre premiers rapports sont disposés en "H" avec la cinquième déportée à droite et la marche arrière à côté de la première.

Le levier est idéalement placé et sa commande directe et précise. tout en pêchant par une certaine fermeté. Mis à part ce petit détail, il s'agit d'une boîte bien synchronisée, très silencieuse et offrant un bon étagement avec 56 km/h en 1^o, 97 km/h en 2^o et 154 km/h en 3^o; chaque fois en poussant le régime jusque 6 400 tr/min, limite de la coupure d'injection. En 4^o, la machine plafonne à plus de 200 chrono, c'est tout dire puisqu'à cette vitesse là, il y a encore moyen d'enclencher le rapport supérieur.

DIRECTION

LA MONZA GSE dispose en série d'une direction

fonctionnant

suivant le principe de la circulation de billes, et mise au point en collaboration avec ZF. Alors que la grande majorité des constructeurs font confiance aux mécanismes à crémaillère. OPEL

Cette direction, malgré l'assistance, permet à tout moment de percevoir parfaitement le contact roues-sol.

demeure fidèle, du moins sur les versions SENATOR/MONZA, à la solution des billes circulantes. C'est un très bon choix, d'autant plus que cette direction commandée par un volant de diamètre important gainé de cuir se veut avant tout

légère, précise, mais également très directe, avec

notamment un rapport de 16 : 1. Cette direction malgré l'assistance permet à tout moment de percevoir parfaitement ce contact roues-sol, une qualité trop rare pour ne pas être soulignée. Pour passer d'une butée à l'autre, 4 tours de volant (c'est beaucoup) sont nécessaires, malgré cela, cette machine de 4,72 m de long tourne sur un diamètre de 9,85 m entre trottoirs et 10,8 m entre murs. Signalons enfin que l'assistance est particulièrement bienvenue lors des manoeuvres à basse vitesse sans pénaliser la précision sur parcours sinueux.

FREINS

Tout comme sur les autres modèles de la famille SENATOR/MONZA, la GSE dispose de quatre disques, ventilés à l'avant, mais pleins à l'arrière. Le mécanisme est en outre complété par un double circuit agissant en diagonale, un servo à dépression de grande dimension et un limiteur de pression agissant sur l'essieu arrière. Sur la machine d'essai, l'option antiblocage (ABS) était montée, et malgré son prix relativement élevé (10 993 F),

nous ne pouvons que la conseiller. Nous irions même jusqu'à dire qu'il faudrait tout simplement rehausser le prix de la voiture afin que l'ABS soit de série. Etudié en collaboration avec Bosch, ce mécanisme fonctionne de la manière suivante : des capteurs relèvent en permanence la

vitesse des roues avant et de l'essieu arrière, vitesses qui sont transmises au calculateur électronique; ce dernier lors d'un freinage mesure constamment les valeurs de décélération. Si une roue a tendance à se bloquer, le calculateur

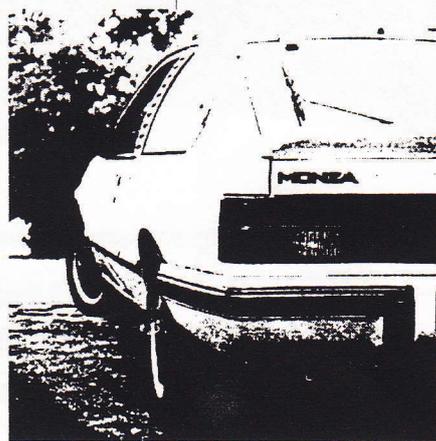
donne l'ordre au groupe hydraulique de diminuer la pression pendant

quelques fractions de seconde. Inversement, la pression peut également être accentuée et ce afin d'obtenir une décélération optimale.

On ne vantera jamais assez les mérites de l'ABS. Certes, il ne recule pas pour autant les lois de la physique, mais permet néanmoins de contrôler à tout moment la trajectoire, et surtout d'arrêter la voiture en un minimum de temps. Le mécanisme monté sur la GSE est tout simplement remarquable d'efficacité. En outre, il se montre très durand. Que souhaiter de plus ?

TENUE DE ROUTE

Grâce à une excellente suspension (jambes de force à l'avant, triangles tirés à l'arrière avec ressorts hélicoïdaux de type Minibloc avec amortisseurs à gaz) complétée par deux barres



anti-roulis de diamètre important, un train roulant de qualité confié à des pneus taille basse Uniroyal 205/60 VR 15 montés sur des jantes en alliage léger, la GSE (avec en outre une répartition très intelligente des masses et un centre de gravité placé très bas) met d'emblée le conducteur en confiance. La machine vire toujours bien à plat, en adoptant un comportement très neutre, et surtout très sain. Les pneus Uniroyal nous ont également *heureusement surpris par leur qualité d'adhérence quel que soit l'état du revêtement, même sous la pluie. Certes, dans ces conditions, mieux

Monza GSE

vaut cependant avoir le pied léger, car appliquer un couple de 248 Nm aux roues arrière (motrices) peut évidemment se traduire par un décrochement assez brutal. Néanmoins, la GSE permet de soutenir, en toutes occasions, des vitesses de croisière très élevées. dans

ce domaine, elle n'a pas non plus à rougir devant la concurrence

qui du même coup reçoit une fameuse leçon de modestie. En fait, ce qui surprend le plus au volant de cette voiture, c'est l'aisance avec laquelle elle avale routes sinueuses, grandes courbes et se joue des difficultés du revêtement. Sa tenue de cap n'est jamais prise en défaut et, pour ceux qui désirent en tirer le dernier carat, OPEL propose en option un différentiel autobloquant.

CARROSSERIE

Comme nous l'avons déjà souligné dans l'introduction, le Coupé MONZA a fait l'objet d'un "face-lift" au début de l'année dernière, ce qui a permis d'abaisser le Cx de 0,40 à 0,35, une excellente valeur de référence. Le nez est également plus arrondi, les nouvelles jantes et la calandre peinte en noir mat lui donnent un air terriblement agressif que souligne également un imposant becquet sur le hayon et peint dans la même couleur que la carrosserie. Ce Coupé 2 portes 4 places est joliment dessiné, trop sobrement diront certains. Les boucliers avant et arrière sont également nouveaux, comprenant à l'avant des optiques anti-brouillard d'excellente qualité.

La silhouette de la voiture est également mise en valeur par le contour des vitres peintes en noir mat, dont la section du montant latéral est toujours aussi importante, ce qui nuit à la bonne visibilité (pas exceptionnelle non plus en 3/4 arrière). Un mécanisme de lave/essuie-glaces du hayon arrière est monté en série, de même d'ailleurs que deux rétroviseurs chauffants et commandés électriquement.

La MONZA GSE comprend un coffre qui n'est pas séparé de l'habitacle, il

s'agit donc d'un coupé de type deux volumes. En utilisation normale, la capacité du coffre n'est pas exceptionnelle, 350 litres, mais comme OPEL a eu l'heureuse idée d'opter pour une banquette rabattable en deux parties identiques, on dispose d'un habitacle

modulable à souhait et d'un coffre pouvant doubler de volume. Sous le plancher de ce coffre, on trouve

la roue de secours, une vraie et non pas une de ces "mini-roue" que trop de constructeurs adoptent aujourd'hui. Il n'y a en effet rien de plus ridicule ni de plus dangereux qu'une voiture évoluant lentement à cause d'une crevaison avec une quatrième roue ... de vélo.

CONFORT

Remarquable, bien pensé, très confortable, silencieux. Les qualificatifs ne manquent pas ! Bien que destinée à



un usage plutôt sportif et dotée d'une suspension assez ferme, cette GSE réussit à concilier d'une manière très harmonieuse confort et comportement routier. Peu de machines sportives peuvent en dire autant !

Premier motif de satisfaction, le silence de fonctionnement. A 120 km/h, seulement 73,56 db (A) à l'intérieur de l'habitacle tandis qu'à 160, le sonomètre n'indique que 78 db (A). Malgré des pneus larges et théoriquement assez bruyants, ainsi qu'un six cylindres toujours très discret, OPEL a donc réussi une excellente opération d'autant plus, qu'à grande

vitesse, les b*bruits aérodynamiques sont tout simplement inexistantes !

Les sièges, recouverts de velours et fabriqués par Réassort, soutiennent admirablement le corps et permettent donc d'effectuer de très longues distances sans jamais ressentir la moindre fatigue. Grâce à leurs forme particulièrement bien étudiée, on se sent vraiment bien calé. Grâce à des réglages très simples, le conducteur peut trouver une position de conduite adaptée à sa morphologie. Si, à l'arrière, la banquette s'avère également confortable et accueillante, l'accès est pourtant malaisé et pour les personnes de grande taille, attention à la tête...

Le système de chauffage et de ventilation est particulièrement bien agencé et permet d'obtenir très facilement la température désirée à l'intérieur de l'habitacle. La ventilation m'a semblé beaucoup plus puissante que sur un modèle SENATOR essayé il y a quelques mois. En ce qui concerne les espaces de rangement, on note la présence d'une boîte à gants de dimension importante, d'une pochette pour cartes dans chacune des portières et de deux vide-poches situés sur la console centrale. C'est un peu juste, de même d'ailleurs que le seul plafonnier; il n'y a même pas de lecteur de cartes.

ACCESSOIRES

Alors que le verrouillage central fait partie de l'équipement de série, OPEL a réalisé des économies de bout de chandelle en en proposant pas une commande

"option obligatoire": l'affichage du tableau de bord à cristaux liquides

électrique des vitres avant ! Une option ridicule surtout pour une voiture de ce prix.

OPEL semble pourtant vouloir se rattraper en proposant une "option obligatoire", l'affichage du tableau de bord à cristaux liquides (LCD). Ce tableau de bord "de l'avenir" (!) mis au point par OPEL et VDO se compose donc d'un indice de vitesse instantané, faisant apparaître des chiffres de 3 cm de haut.

Monza GSE

En dessous de 60 km/h, les chiffres varient à raison d'une unité à la fois, au-dessus, ils sautent de 2 unités. Première constatation : la précision laisse à désirer, alors que justement, ce LCD se targue de donner des données excessivement précises. ...

Le compte-tours est amusant... mais guère précis ! Il est représenté par un graphisme comportant une courbe de performance, illustrant ainsi de manière dynamique les changements de régime du moteur. Quatre autres affichages du type analogique indiquent la tension de la batterie, la pression d'huile instantanée, la température du moteur ainsi que la quantité de carburant ; en cas de pépin, un témoin se met à clignoter. Quant aux distances parcourues, elles sont enregistrées au moyen d'une sonde montée sur la transmission. Si

tout est normal, le chiffre 288 disparaît, le conducteur peut alors démarrer. En dessous de ce tableau de bord "futuriste", une série de témoins lumineux conventionnels permettent de contrôler les fonctionnements des accessoires plus classiques (phares, clignotants, freins, ABS, etc...) Au centre de la planche de bord, l'ordinateur commandé à partir de la console centrale fournit à la demande sept données différentes comme l'heure, la moyenne horaire, la consommation moyenne ou instantanée, le kilométrage parcouru ou la température extérieure. Comme ses indications s'avèrent très exactes, il devient presque indispensable.

ENTRETIEN ET APRES VENTE

Le constructeur prévoit une garantie de 12 mois sur pièces et main d'oeuvre sans limitation de kilométrage. LE premier entretien a lieu seulement à 15 000 km, les suivants également au terme de 15 000 km. En France, 450 points de service constituent le réseau OPEL.

CONCLUSION

Cette superbe grand tourisme a un seul

grand défaut, mais de taille, elle s'appelle tout simplement OPEL ! Elle n'a pas eu la chance de naître à Stuttgart ou à Munich, une tare presque héréditaire. Cela n'empêche pourtant pas ce Coupé GSE de proposer un comportement routier de très grande classe ainsi que des performances assez exceptionnelles, même si à bas régime, le 6 cylindres/3 litres manque un peu de "Laufkultur". Le freinage du type ABS (en option) contribue également à augmenter singulièrement la sécurité active de ce Coupé particulièrement vivant, dynamique et sûr. Le confort est également assez exceptionnel, du moins pour un version sportive, mais le nouveau tableau de bord à cristaux liquides n'est pas très précis et fort peu convaincant. En résumé, ce Coupé MONZA GSE est une véritable révélation d'équilibre et de bon sens. Il n'a peut-

être pas du sang bleu, mais quel panache !

CARACTERISTIQUES

Moteur longitudinal avant, 6 cylindres en ligne, 2 969 cm³, alésage x course : 95 x 69,8.

Taux de compression 9,4 : 1 180 ch DIN ou 136 kW DIN à 5 800 tr/min.

Couple maximum : 25,2 mkg ou 248 nm entre 4 200 et 4 800 tr/min.

Bloc en fonte, culasse en alliage léger. Distribution : 1 arbre à cames en tête entraîné par une chaîne.

Vilebrequin à 8 paliers.

Alimentation par injection Bosch LE Jtronic. Sarter automatique-pompe injection.

Allumage transistorisé effet "Hall". Refroidissement par circuit liquide avec vase d'expansion.

Ventilateur mécanique débrayable. Batterie 12 V 44 Ah Alternateur 65 A Fusibles dans l'habitacle, sous le tableau de bord à gauche. Coupure d'alimentation à 6 400 tr/min.

Puissance spécifique 60,62 ch/l ou 44,45 kg/kW. Rapport poids puissance à vide 8 kg/ch ou 10,9 kg/kW. En charge : 10,58 kg/ch ou 14,43 kg/kW. 400 m/DA en 16,8 s, 1 000m DA en 30,8 s.

Consommation conventionnelle à 90 : 7,3l, à 120 : 9,4 l, en cycle urbain : 15 l/100km. Consommations de l'essai : mini 9,5 l, maxi 17,7 l, moyenne 13,1 l. Transmission aux roues arrière. Boîte 5 vitesses synchronisées. Levier au plancher. Embrayage monodisque à sec Rapports de boîte :

1° : 3,822 à 1 (8,8 km/h)

2° : 2,199 à 1 (15,3 km/h)

3° : 1,398 à 1 (24,1 km/h)

4° : 1,000 à 1 (33,7 km/h)

5° : 0,811 à 1 (41,5 km/h)

MA : 3,705 à 1.

Chassis de type carrosserie autoporteuse.

3 portes, 5 places. Suspension avant : roues indépendantes, jambes de force Mac Pherson, barre stabilisatrice.

Suspension arrière : roues indépendantes, bras de guidage longitudinal et oblique, ressorts hélicoïdaux "min-bloc" à caractéristique progressive, barre stabilisatrice, amortisseurs à gaz.

Freins avant à disques ventilés, arrière à disques pleins. Double circuit de freinage en X. Assistance par servo à dépression. Frein à main sur les roues arrière.

Direction assistée à billes circulaires.

Diamètre de braquage entre murs : 9,85 m entre trottoirs : 10,80 m. Empattement :

2 668 mm Voie avant : 1 447 mm Voie

arrière : 1 472 mm Longueur hors tout :

4 720 mm Largeur : 1 722 mm Hauteur :

1 380 mm Garde au sol : 201 mm

Volume du coffre : maix 750 l mini 350

l. Poids à vide : 1 370 kg. Répartition du poids AV/AR: 53,1% / 46,9% (765 kg /

675 kg) Charge admissible : 565 kg.

Max. remorque non freinée : 700 kg

Remorque freinée : 1 700 kg. Charge

autorisée sur le toit : 80 kg.

Pneus Uniroyal 205/60 VR 15 Jantes 6J

x 15 Pressions recommandées : avant

2,2 bars (+ 0,3 en charge) arrière 2,2

bars(+ 0,6 en charge)

Capacités : liquide de refroidissement :

10,2 l lave glaces : av 1,5 l ar : 2 l.

carburant : 70 l. Huile moteur : 5,5 l.

Garantie : 1 an pièces et main d'oeuvre sans limitation de kilométrage.

Premier entretien à 15 000 km

Entretiens suivants à 15 000 km.

Prix (au 24/08/1984) : 146 595 F,

véhicule de l'essai avec ses options : 16 471 F.

Options et accessoires : ABS : 10 993 F

◆ Spécial Monza... ◆

La Monza vue de l'étranger... Des articles fournis au CCF par Arnaud Tirard et Jonathan Simmonds, traduits de l'Anglais et de l'Espagnol par Véronique Augusto qu'il convient de remercier vivement en raison du caractère hautement technique des supports... Origine des articles espagnols : Velocidad juillet 82, Automovil avril 82, Autopista mai 82, origine des articles anglais non précisée.

UN DES
DERNIERS
MOTEURS
VAUXHALL/
O P E L
SURVIVANT

Le monstre Monza

EST LE 3 L 6 CYLINDRES EN LIGNE. ON TROUVE CE MOTEUR DANS LA CARLTON VAUXHALL ET LA SENATOR MAIS ON LUI RESERVE UN BEL AVENIR.

Les caractéristiques les plus prometteuses sont les 360 Ch, double ACT et bi-turbo de la Carlton Lotus. Ceci a permis de produire une culasse en aluminium à 4 soupapes par cylindre destinée à des modèles naturellement faits pour développer 204 Ch DIN.

Les nouveaux blocs multi-soupapes requièrent une conception avec ACT. Cependant, les moteurs à 6 cylindres en ligne à ACT existants sont similaires à ceux de la

Manta. En fait, le moteur 6 cylindres est identique à celui de la Manta 4 cylindres avec deux pistons supplémentaires. Par conséquent, il répond aux mêmes techniques de mise au point.

Le 6 cylindres en ligne à ACT naquit en 1965 en 2.8 l (92 mm d'alésage et 69,8 mm de course pour le 2.5 l). La course est la même, mais l'alésage a été réduit à 87 mm. Le moteur 3 l a un alésage de 95 mm et il est toujours utilisé. On le trouve plus facilement dans les modèles plus récemment mis en place comme la Senator et la Monza apparues en 1977. Chacun des trois moteurs a été équipé de carburateurs ou d'injections.

Pour ces particularités de réglage, nous nous pencherons sur le moteur 3 l de la Monza plus élégant et plus populaire. Quoi qu'il en soit, la plupart

des caractéristiques suivantes s'appliquent aussi à des moteurs plus petits comme le 2.5 et le 2.8 l de la Monza, Senator, Commodore, Viceroy et Royale.

Les pièces détachées PETER MAIDEN (PMC) 0827874488 sont toujours un bon point de départ pour la partie réglage des Vauxhall/Opel. Cette entreprise offre plusieurs compromis, améliorant à la fois la puissance et al conduite dans son ensemble. D'abord, le kit 205 Ch inclut des grandes soupapes et un ACT sportif. Modification des sièges de soupapes à 45/40 mm (admission/échappement), dans tous les cas plus grandes de 3 mm par rapport

au modèle standard. Les plus grosses soupapes conjuguées à des ressorts à grand rendement permettent un meilleur remplissage. Les lumières sont agrandies et polies tandis que les chambres de combustion sont redessinées pour améliorer la combustion du carburant. Les culasses ont tendance à se fendre, alors on utilise dès que possible de nouvelles pièces.

L'arbre à cames PMC est conçu à 270° et 11 mm de levée. PMC utilise aussi des poussoirs mécaniques même si les poussoirs hydrauliques sont montés en usine.

L'avantage d'avoir des poussoirs mécaniques est qu'ils donnent un bon rendement final car la puissance ne chute pas à haut régime. Si toutefois les poussoirs mécaniques sont habituellement plus bruyants que les hydrauliques, Peter MAIDEN prétend

qu'on ne les entend pas grâce au réglage du jeu des soupapes à 0,25 mm.

L'ensemble développant 205 Ch

DIN est disponible pour 640 £ en kit (prix incluant la TVA). Sont fournis :

Culasse

Arbre à cames

Jeu de joint Bougies NGK

La plupart des moteurs 6 cylindres sont à injection, il est donc nécessaire de faire la mise au point sur route. Des ajustements sont à prévoir sur le débit-mètre, la pression d'essence et le réglage de l'allumage. Le kit monté et le réglage sur route coûteront 875 £.

On peut améliorer la puissance d'une Monza avec un système d'échappement PMC et des tuyaux (195 £) ou un silencieux qui se termine par un 75 mm.

Le diamètre standard du tuyau est de 45 mm donc, le changement est impressionnant. Il existe un système d'échappement Irmscher qui semble plus intelligent/élégant mais qui coûte 320 £.

Inévitablement, de nombreux moteurs auront un kilométrage important mais PMC a deux options : un moteur 3 l refait coûtera 1 195 £. Le moteur est reconstruit avec un vilebrequin rectifié, de nouveaux coussinets, un volant moteur allégé et équilibré. Pour compenser l'usure des cylindres, le bloc est réalésé à 0,5 mm et équipé de pistons Mahle. Ce moteur est coiffé par la culasse à soupapes et l'arbre à cames sport comme précédemment. Par conséquent, la puissance est la même, mais il y a douze mois de garantie. Pour une puissance supérieure, PMC recommande une conversion en 3.6 l. On se base pour cela sur des pistons Irmscher (540 £) des bielles (411 £) et un vilebrequin en acier (1 215 £).

Spécial Monza

La course standard de 69,8 mm est augmentée de 16 mm pour réaliser l'augmentation de cylindrée. Les nouveaux pistons avec des bielles légèrement plus courtes impliquent que le bloc-moteur soit réalésé pour éliminer l'usure comme auparavant. Une culasse à grandes soupapes PMC est montée mais subit plusieurs altérations. Tout d'abord, les pistons sont légèrement creusés pour dégager les grandes soupapes. Le dégagement n'est utile qu'en cas de besoin d'une forte compression, alors le kit 205 Ch ne nécessite pas de modification des pistons. Le couple sur le 3.6 l autorise d'un ACT de 282 ° avec levée de soupapes de 12 mm. Le moteur 3.6 offre un couple utilisable et atteint sa puissance maximale à 2 700 tr/min juste. Ca monte à 222/230 Ch avec un agrément de conduite parfait. PMC offre aussi 18 mois de garantie. En fait, l'unique inconvénient de la version 3.6 l est son prix : 3 250 £. Il y a une augmentation de 350 £. C'est important car les voitures à injection nécessitent un boîtier d'injection Irmscher modifié (256 £) qui assure une bonne injection du carburant. Les propriétaires de la nouvelle Carlton GSI auront aussi besoin du débit-mètre au tarif similaire. Les propriétaires de versions à carburateur peuvent monter un carburateur Weber de remplacement. L'alternative permet d'avoir des collecteurs pour ne triple installation Weber, toutefois, ce sera cher. La transmission dans l'Opel Monza est réputée très solide. La boîte de vitesse est à la base elle de la Manta et irait parfaitement avec les rapports rapprochés de la 400 La Monza GSE était fournie avec un autobloquant standard qui améliore considérablement la motricité. PMC peut fournir un autobloquant ZF à 40 % pour 575 £ aux véhicules qui n'en sont pas munis.

Le point faible de cette voiture est le châssis. La suspension nécessite une attention immédiate mais elle peut être modifiée à bas prix. Les freins ne doivent pas être négligés surtout pour le 3.6 l. La Monza a été équipée de disques aux 4 coins. Toutefois, les disques avant et leurs étriers étaient relativement petits sur les premières versions. Les voitures suivantes ont de plus grands disques ventilés avec un étrier flottant. PMC peut monter des plaquettes MINTEX pour

réduire le fading mais une réelle puissance de freinage requiert un disque ventilé de 280 mm avec des étriers à 4 pistons. Ceci coûte 750 £ et inclut des adaptateurs de moyeu en alliage, des flexibles en acier et des plaquettes dures

TORQUE DEVELOPMENTS
015910442 est un autre spécialiste Vauxhall/Opel. Il y a plusieurs étapes de modifications en commençant par le 3 l. Torque developments inclut soit une culasse de type T ou X. Le type T utilise les soupapes du Groupe A et elle est complètement retravaillée. Avec un ACT standard, le moteur développe 195 Ch et coûte 280 £. Le type X utilise des soupapes d'admission/échappement de 46/41 mm. La culasse est aussi entièrement retouchée avec des chambres de combustion modifiées. Le travail supplémentaire entraîne un coût pour la culasse de 420 £ et 180 £ pour le montage/réglage au banc. Le moteur développe 200 CH avec un ACT de série.

Torque a alors 2 configurations de came.

La H 100 peut être utilisée avec les deux culasses et développe encore 5 Ch supplémentaires mais ne commence à gagner de la puissance qu'à partir de 2 500 tr/min. Les poussoirs hydrauliques sont gardés pour assurer un ralenti régulier, sans à-coups.

La M 145 est généralement utilisée en parallèle avec la culasse de type X. On peut faire le montage avec des poussoirs mécaniques (60 £) ou hydrauliques (105 £). La combinaison type X / M 145 développe 210 Ch DIN.

Toutefois, ce n'est préconisé que pour les véhicules à boîte manuelle tant le ralenti est irrégulier. Au-dessus de 3 l, Torque developments peut offrir des versions en 3.6 l, 3.9 l et 4.0 l.

La version 3.6 l est basée sur des composants Irmscher identiques à ceux offerts par PMC

Le 3.9 l utilise des pistons 97 mm et un vilebrequin à longue course.

La 4.0 l utilise des pistons 97,5 mm et le même vilebrequin.

Ces pièces sont inspirées de MANTZEL OPEL (made in Germany). Mantzel fournit a société BITTER de voitures de sport et nos fidèles lecteurs se souviennent de la caisse de la Mantzel face au "Fast car project

Cavalier".

La 3.9 l se compose de 6 pistons (588 £), un jeu de bielles (630 £), un vilebrequin en acier (950 £), jeu de vis et volant moteur.

Les composants peuvent être achetés en kit, comptez pour un moteur de base 2500 £ et pour un moteur avec culasse modifiée 3 500 £. La puissance du 3.9 l est identique : 210 Ch avec culasse de type T et ACT de série, 220 CH avec culasse de type X et ACT M 100, un maximum de 240 Ch avec un profil de came vraiment violent.

Le couple maxi du moteur dès les bas régimes est le point fort, surtout avec un arbre à cames modéré. (X).

La 4.0 l est au même prix que 3.9 l ce qui explique son succès. Elle peut développer 240 Ch à 5 400 tr/min et 34,7 m/kg à 3 500 tr/min avec une culasse de type X et ACT M 145. Ce n'est pas un moteur qui prend edes tours, mais la grande disponibilité en couple permet toujours de s'en sortir.

Torque Developments offre aussi le compresseur Albrex. Ca fonctionne comme un turbo actionné par une courroie, délivrant 245 Ch et 35,4 m/kg. Le coût est de 3 600 £ mais quelle transformation instructive que de suralimenter un moteur 4.0 l. Ca demande vraiment de modifier les freins et les suspensions de façon importante.

Certaines de nos photos (malheureusement indisponibles dans le présent Blitz-Magazine...) représenter un moteur 3.0 l CIH suralimenté dans la Manta. C'est une adaptation très complexe que Torque Developments ne fait pas habituellement. Le travail très intensif du moteur est éprouvant et cher. Toutefois, c'est intéressant d'un point de vue technique.

La mention finale est attribuée à Irmscher UK 0922720500 qui a ses racines dans la société allemande parente et qui est reconnu comme un spécialiste Vauxhall/Opel. Irmscher publie un exhaustif catalogue de 154 pages couleur. Il coûte 3,5 £. Il est remboursable à la première commande. C'est un achat essentiel pour ceux qui veulent modifier une voiture GM car la plupart des préparateurs locaux travaillent avec des pièces du catalogue Irmscher comme nous l'avons vu sur la modification en 3.6 l.

MONZA MUNCH

Avant le succès remporté en compétition avec l'Astra, Vauxhall a connu une longue période hors compétition automobile. Par conséquent, son image sur le plan sportif au niveau des produits en a souffert et il est difficile de trouver une voiture totalement modifiée de cette époque. Ça a été mis en évidence lors de notre recherche infructueuse d'Opel Monza transformée pour participer en septembre au dossier de tuning de la version 3 l.

L'absence de véhicule valable a été énotée par Brian Sheridan. Il prépare actuellement une Monza 4 l pour le championnat automobile de production Budget Rent a car en catégorie "tourisme modifiée", une catégorie qu'il a imaginée et développée. Brian a pensé que ça pouvait nous intéresser.

Comme nous, Brian a été attiré par l'énorme potentiel de la Monza. Il savait seul était possible d'augmenter la capacité standard du 3 l d'un tiers et que la culasse à ACT possédait de bonnes caractéristiques dynamiques. Par ailleurs, le châssis peut se vanter d'avoir un bon système de suspensions et des disques de freins aux autres coins.

La voiture d'origine de base était une Monza 3.0 E de 1980. Ce premier modèle pesait 34 kg de moins que le modèle suivant (la GSE). Il était moins cher aussi.

Sachant qu'un champion a besoin d'un bon châssis, Brian a envoyé sa Monza à Dave Cook Racing 03477422, après en avoir extirpé l'intérieur, le moteur et la boîte de vitesses.

Généralement, Dave Cook fait la préparation de John Cleland's Group A Astra et du Thundersaloon V8 Carlton. Les deux sont vainqueurs de championnat cette saison. Le plus important selon Brian, DCR a construit le Group A Deulersport Monza qui a gagné le Touring Car Championship en 1983. Il souhaiterait que cette expérience soit transposée à sa Monza de

production. Tout comme DCR, Dave Cook et Brian Walsh sont des partenaires de Yortech Fabrication. Yortech fait toute la carrosserie et les arceaux de sécurité. Work a débuté sur la caisse de la Monza par le ponçage et la soudure. Il a ajouté là où c'est nécessaire des renforts supplémentaires. Ensuite, on a mis en place des arceaux-cages triangulés. Ça permet de consolider davantage la caisse et de rigidifier le châssis. Celui-ci est assisté par une barre anti-rapprochement en aluminium.

A l'origine, la Monza a été équipée d'une boîte automatique, alors, la caisse a été modifiée pour recevoir la boîte manuelle et l'embrayage.

Pour faire de la Monza une voiture de course, la société a d'abord modifié la travers avant pour altérer la géométrie de la suspension.

Le boîtier de direction standard a été ensuite remplacé par une crémaillère directe de Manta. Ça a été monté sur la traverse avant et réglé pour un ajustement géométrique précis.

Les bras de suspension ont été faits à partir de tube et ajustés sur les moyeux existants. Ils recevront des

jambes de force Bilstein avec réglage de hauteur de la caisse. Les

ressorts sont de 5,7 cm de diamètre et semblables à ceux du groupe A.

Yortech a fait ensuite des silent-blocs de suspensions renforcés en nylon et une barre anti-roulis de 28 mm. Enfin, la châsse et le carrossage ont été réglés pour diminuer les chocs pendant la conduite.

Le train arrière est relativement d'origine mais il incorpore des ressorts renforcés, des amortisseurs et des silent-blocs. Le différentiel autobloquant standard ZF est retenu après révision.

On a fabriqué un système de freinage à double maître-cylindre pour cette voiture. Il permet un ajustement de la répartition de freinage avant/arrière et actionne les freins de la

Manta 400.

L'intérieur a été finalement peint au pistolet en blanc avant que ne soit livrée la caisse roulante à Roland Hayes. Roland était responsable de la partie électrique des voitures, de l'installation de la boîte de vitesse et des modifications du moteur. Le moteur a été fabriqué à partir d'une transformation de Mantzel importée par Toque Developments (015910442). Le kit inclut un vilebrequin en acier de 90 mm de course, des bielles en acier et des pistons de 97 mm forgés produisant une cylindrée de 3 991 cm³.

Cette cylindrée supplémentaire a offert à Roland un couple superbe à partir duquel il a pu développer la courbe de puissance. La culasse a été modifiée avec une admission de 49 mm et un échappement de 41 mm et une chambre de combustion largement modifiée. On rejoint ainsi sa philosophie de ralentissement de la combustion par réduction de la force appliquée à la zone de la bougie, suivie d'une accélération par le biais d'une forte compression (13,6 : 1 dans ce cas précis). Les conduits ont un large diamètre, le plus grand rayon possible autour des sièges de soupapes.

Des ACT valables pour la course sont rares. On a pu ainsi transférer un profil d'ACT de course de mini à la Monza. De caractéristiques similaires, il a fallu toutefois tenir compte d'une levée moindre à l'échappement pour que cela convienne à la Monza. L'ACT amène beaucoup de couple, la puissance arrive à 3 600 tr/min. Ensuite, le régime de puissance maxi est à 5 000 tr, puis la courbe plafonne jusqu'à 7 500 tr/min. Le montage des trois carburateurs Weber 50 est censé apporter un maximum d'efficacité mais il n'avait pas de collecteur d'admission. Roland en a fabriqué un avec des pièces Cavalier, modifiées pour tenir compte des différences des lumières.

Le système d'échappement et le collecteur ont été construits par Joe Ellis à BTB Exhausts 032761797. Il utilise

Spécial Monza

des tubes primaires de 45 mm qui débouchent sur un système de 76 mm. L'ensemble de ces pièces donne 290 Ch à 5 000 tr/min aux roues motrices et 340 CH au volant moteur. Le couple maxi est de 45,6 m/kg au même régime. Toutefois, Roland pense à un nouvel ACT issu de celui de sa RS 2 000, avec davantage de modifications à la culasse pour monter à 100 Ch/litre. Toutefois, l'état actuel du réglage convient à une utilisation sur route ouverte où le couple maxi est le facteur principal.

LE TRAVAIL DE LA CARROSSERIE

Dernière modification, il faut compléter la carrosserie du véhicule. Brian est parti d'un grand nombre de spoilers d'Irmscher UK 0922720500. Il a aussi ajouté au capot des entrées d'air NACA et élargi les passages de roues pour couvrir les jantes de course.

L'expérience a pourtant montré une insuffisance au niveau des roues avant de 9 1/2" et arrière de 11" sur un diamètre de 16". Il propose comme

solution de prendre des élargisseurs style Cologne de Capri. On le fera pour la prochaine saison.

D'ici là, la Monza de Brian roulera aussi sur des jantes de 15" pour avoir un meilleur choix de pneus et aura amélioré le freinage car en début de saison ils étaient peu

efficaces. Son poids actuel de 990 kg aura également diminué un peu.

La première course de Monza a coïncidé avec la finale du Championnat Budget Rent A Car de production, en catégorie Tourisme modifié. Malgré les défaillances au freinage, Brian a qualifié la voiture à la 14^e position. Son départ a été perturbé par une erreur de sélection sur la grille de départ, mais il est remonté pour finir en 14^e position. Le rapport entre voitures de route modifiées et les Tourisme modifié est évident. Il faudra

donc regarder de plus près certaines voitures de course dans le futur pour en tirer des applications sur route.

Brian et Roland ont créé une entreprise commercialisant les conversions du moteur, non seulement pour l'Opel

Monza, mais aussi la Roland's Pinto, l'Essex, la CUH et la 302 V8. Les modifications seront disponibles soit en kits moteur, soit ajustés au cas par cas.

Vous pouvez contacter Roland Hayes au 01 309 08 65 et Brian Sheridan au 01 570 1234 ou 08 36 93665. Ils peuvent vous donner des infos sur le travail du moteur et discuter avec ceux qui souhaitent participer aux courses de haut niveau du Championnat de production en catégorie Tourisme modifié, soit la prochaine saison des moteurs de Groupe 4 et le nouveau challenge Capri.

La Monza 3.0 E à l'épreuve

*Velocidad, juillet 1982. Traduction :
Véronique Augusto*

La Senator, sa carrosserie de grande berline et la Monza, le grand Coupé, sont les deux modèles haut de gamme de la production Opel qui est intégrée à la GM, la plus grande entreprise automobile.

Senator comme Monza sont des voitures puissantes : 180 Ch DIN à 5 800 tr/min. Pour la Monza, on peut dire qu'il s'agit d'un magnifique coupé de voyage, très rapide, et qui peut transporter 4/5 personnes. Très sûre et agréable à conduire, cette voiture peut apporter maintes satisfactions à son conducteur.

BELLE ESTHETIQUE ET REMARQUABLES CAPACITES

La Monza, de par sa ligne, ne passe pas inaperçue : de forme basse et ample, aérodynamique, un toit qui

descend sans que l'on note de brisure de ligne entre la portière et l'arrière, profil doux depuis la pointe du pare-chocs avant jusqu'au pare-chocs arrière, une élégance indiscutable.

Elle rappelle un véhicule de course avec ses larges colonnes latérales pour la sortie d'air vicié. Les

Très sûre et agréable à conduire, cette voiture peut apporter maintes satisfactions à son conducteur.

roues en alliage léger à cinq branches et cinq goujons contribuent à assurer un maximum de sécurité. C'est donc une voiture qui peut intéresser un large public car elle est sobre et puissante et dispose d'un bon coffre (souvent négligé dans un coupé)

UNE MECANIQUE DE PREMIER CHOIX

Le moteur : 6 cylindres en ligne, fonctionnement des plus réguliers, doux, bon équilibre, pas de vibrations parasites ou anormales. Un ACT

actionné par une chaîne double qui agit sur les valves en ligne, parallèles et inclinées au moyen de culbuteurs à taquets au jeu compensé par un système hydraulique.

L ALIMENTATION

Elle se fait par injection électronique Bosch système L Jetronic, qui est le plus "pointu" du moment. Allumage électronique Bosch. Résultats des plus convaincants : 180 Ch DIN à 5 800 tr/min avec un rapport de compression de 9,4 à 1 donnant un couple moteur maxi de 25,3 m/kg à 4 200 tr/min.

Pour la suspension, on adopte à l'avant des jambes Mac Pherson, ce qui est le système le plus utilisé par les fabricants et le plus simple.

A l'arrière, on maintient sécurité et stabilité grâce aux bras obliques à structure triangulaire et ressorts hélicoïdaux, plus amortisseur hydrauliques, le tout agrémenté d'une barre anti-roulis appropriée.

Spécial Monza

La direction assistée de type ZF par action hydraulique et un volant à 3,55 tours de butée à butée permettent une conduite reposante.

Les freins indépendants l'un pour le train avant, l'autre pour le train arrière avec servo-assistance : système Muster. Vac de 10

pouces. Ils ont un dispositif antiblocage à valve compensatrice à l'arrière alors que les disques à l'avant sont ventilés, d'un diamètre de 268 mm et à l'arrière massifs, de 277 mm de diamètre.

La boîte de vitesses est soit automatique, soit manuelle. Boîte manuelle : 1° : 3,822/1 2° : 2,202/1 3° 1,398/1 4° 1/1 5° 0,813/1. La réduction du couple est de 3,455/1 et les développements de fin entre 4° et 5° sont de 33,6 et de 41,3 km/h pour 1 000 tr.

IMPRESSIONS AU VOLANT

Après avoir réglé la hauteur et l'inclinaison du siège conducteur, vous êtes juste à distance de toutes les commandes (disposées en arc de cercle)

Réglez l'air conditionné et branchez la radio sur votre station préférée ou mettez une cassette et vous êtes prêt à partir.

L'accélération est formidable et vous sentez comme le siège vous enveloppe bien sans que vous vous enfoncez mollement. En effet; les sièges sont assez durs et donc plus sains pour la colonne vertébrale. C'est indispensable pour les longs voyages. Le volant se manie du bout des doigts. Les pédales sont bien placées et fiables. Le top du top, c'est la boîte de vitesses qui n'a rien à envier à celle de la Jaguar, de la Porsche, de la Ferrari, de la Maserati, de la BMW, de la Mercedes, etc...

Les freins décèlent progressivement et bloquent bien le véhicule de 1 337 kg, voire 1 900 kg avec passagers. Très chargé, le véhicule a tendance à virer, mais c'est toujours contrôlable.

PRESTATIONS TRES
SATISFAISANTES

Pour une voiture plutôt lourde, 1 430 kg environ, il y a suffisamment de puissance avec 180 Ch ! L'accélération sur 1 000 m avec 2 personnes (150 kg) en 31 ". Reprises en 4° à 40 km/h sur 1 000 m : 35 ", et en 5° : 39" 4/10. La vitesse maximale a été 18" au km lancé

en 5° : 200 km/h. A cette vitesse, le moteur tourne à 6 000 tr. Pied à fond sur l'accélérateur, soit 210 après un bon moment pour lancer le moteur. La mécanique risque une détérioration et la consommation est énorme à cette vitesse. Sur autoroute, on trouve 8,6 l à 90 et 11,5 l à 120 mais 14 l à 130 et 16 l à 140 !

MES IMPRESSIONS par Kuru Villacieros

Apparemment, la Monza est une voiture d'aspect sportif et élégant qui cache quelque chose, pourtant, puisqu'elle ne se définit pas clairement et pour la découvrir, il faut l'essayer. Pour obtenir une position correcte de conduite, la monza en plus des réglages courants du de siège dispose d'un réglage de la hauteur, sans aucun doute, ça facilite énormément l'obtention d'une position idéale de conduite.

Le tableau de bord, parfaitement orienté, équipé et incliné, permet au conducteur de garder sa position de conduite tout en manipulant n'importe quel interrupteur.

Quant au moteur, sincèrement, j'en attendais davantage, c'est à dire que ce moteur et ses 6 cylindres en ligne de 2 968 cm³, avec une puissance annoncée de 180 Ch ne m'a pas donné l'impression d'être nerveux.

La courbe de puissance est des plus calmes et des plus progressives jusqu'à 4 500 tr/min, après, on a une tentative de nervosité qui faiblit à 5 800 tr/min.

D'autre part, la boîte de vitesse a des rapports très longs, de cette manière, on a un moteur peu bruyant et une conduite tout en douceur, mais revenons-en au moteur : la Monza, bien qu'elle n'ait pas de reprises brillantes en comparaison avec la puissance annoncée, peut se vanter d'avoir une bonne élasticité de moteur, on peut le pousser à très bas régime et être capable d'arriver à une vitesse de pointe de 21 km/h.

Pendant les essais, j'ai eu l'opportunité de me retrouver avec une 323 i qui à l'improviste s'est "vexée" de façon très orthodoxe comme le prouvent les résultats suivants : en 1°, la 323 i se détache légèrement mais au-dessus des 180 km/h, la Monza réagissait en raccourcissant les distances lentement...

Toutefois, en zone sinueuse, la Monza est fantastique, sa stabilité m'a laissé stupéfait.

Je ne m'attendais pas, de la part d'une voiture de 1 400 kg, à une telle stabilité dans tous les virages possibles et imaginables.

Son comportement est à tendance sous-vireur malgré sa propulsion arrière. Sur virage large que l'on veut négocier d'une façon rapide et efficace, il suffit de

En zone sinueuse, la Monza est fantastique, sa stabilité m'a laissé stupéfait.

donner un coup de volant avant de s'engager dans la courbe, ainsi, la Monza de façon très noble, se met en travers, en écrasant ensuite la route et en faisant un balayage parfait qui, si on contrebraquer en même temps, donne la possibilité de s'en sortir de façon spectaculaire et propre.

Sur virages moyens et serrés, la Monza réagit comme les voitures de course, c'est à dire que son train arrière parfaitement tenu, transmet à l'avant un léger dérapage et aborde proprement le tracé d ce type de virage.

Ses freins, disques aux 4 roues et avant ventilées, m'ont plu, le freinage est progressif, même à grande vitesse et toujours en maintenant un comportement parfait de la voiture.

OPEL MONZA : Banc d'essai Autopista

Banc d'essai paru dans AUTOPISTA N° 1196 du 22 Mai 1982. Traduit de l'Espagnol par Véronique AUGUSTO.

L'Opel Monza est spécialement attirante pour son homogénéité, sa robustesse et son comportement sur route. A la base, la Monza est un coupé de luxe tiré d'une berline de "haut standing", la Senator, mais fait pour avoir 4 places authentiques + un coffre remarquable + un moteur de grande cylindrée. Ce véhicule est long et lourd. Son prix est élevé et il consomme beaucoup.

UN POIDS LOURD ETONNAMMENT AGILE...

C'est un véhicule de grande taille par rapport à ce qu'on trouve sur le marché espagnol mais d'une grande agilité grâce à la servo-direction et à son excellente suspension, à la bonne répartition du poids (53 % du poids repose sur le train avant, mieux que la Senator, la BMW 528 ou la Ford Granada.)

Le train arrière présente alors une bonne édhérence dûe au poids. L'option

d e
différentiel
l
autobloquant n'aura d'utilité qu'en cas d e conduite sportive ou sur sol humide.

Le top, c'est la suspension (bonne géométrie, éléments élastiques). Toutes les Monza en circulation en Espagne ont la suspension du type "S" qui est un peu plus dure que la normale (celle de la Senator). Grâce à elle, la voiture a un

comportement quasi-neutre (les 4 roues gonflées à 2,2 ou 2,3 kg). Sans compter les 55 kg de l'air conditionné en option sur la Monza, elle pèse plus de 1 400 kg, elle est donc plus lourde que la Senator, que la Granada 2.8 chargée d'options ou que la BMW 528.

C'est ce poids qui explique la fatigue des freins utilisés intensivement sur route de montagne. PAr contre, pour toute autre utilisation, même à grnade vitesse, les freins répondent à la perfection.

UNE CONDUITE FACILE ET AGREABLE...

La Monza est d'un maniement simple :le changement de vitesse est doux et précis, l'embrayage n'exige aucun effort excessif, le volant se bouge du bout des doigts surtout à basse vitesse. La progression de l'embrayage comme du système d'injection permet le dosage facile de la puissance du moteur (3.0 l).



Les commandes de feux sont bien situées, sauf la commande de feux, à l'"allemande".

Magnifique appui pour le pied gauche
Siège réglable en hauteur
Le volant est placé très près (à

l'allemande) mais chacun peut régler sa position. Une colonne de direction télescopique serait l'idéal.

Le siège offre une tenue franchement bonne, qui n'es t pas visible au premier coup d'oeil extérieur.

Bref, la Monza est une voiture qui permet de faire de la route sans se fatiguer.

A 200 AVEC FACILITE...

La mécanique de la Monza est la même que celle de al Senator, si ce n'est al cinquième vitesse (un peu plus longue, et d'un rapport de 0,872 à 0,813). Le moteur n'a pas l'élasticité de celui de la Mercedes 280 E à basse vitesse, ni l'agilité de la BMW à haute vitesse. C'st un moteur au couple très constant avec un volant moteur relativement lourd, pensons-nous. Son fonctionnement est, lui, doux et silencieux au maximum.

Le moteur de la Monza semble à basse vitesse plus compétitif qu'à haute vitesse par rapport au modèle de l'an dernier (Senator). Les reprises sont meilleures en 4°, surtout dans les 400 premiers mètres (en 56°, elle perd un peu en tout). En accélérations, elle donne 1/10 de plus dans la première lancée qui est maintenue jusqu'au bout. Elle est plus rapide que n'importe quel Mercedes à moteur 280.. La consommation peut varier énormément en fonction du type de conduite et de route.

LE LUXE ET LE CONFORT A BON PRIX...

Le prix de la Monza est plus bas que celui de l'Alfa GTV 6, voiture moins grande et moins luxueuse mais plus sportive. Elle est en outre beaucoup moins Ch)hère que ses concurrentes BMW, Mercedes, Lancia Gamma et autres Jaguar...

Une seule voiture offre quasiment les mêmes prestations mais à oindre coût : la Capri 2.8 i (qui est moir confortable, moins équipée, moins grande et dont la mécanique - moteur à culbuteurs et 4 vitesses - et le châssis -

Spécial Monza

essieu arrière rigide, freins arrière à tambours - ne sont pas à la même hauteur.

En tant que coupé de luxe, de grand luxe, la Monza est pratiquement imbattable, sauf sur le plan sportif face à l'Alfa.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :

Position dans la longueur, à la verticale et à l'avant 6 cylindres en ligne Alésage/course : 95 x 69,8 mm 2 969 cm³ Puissance fiscale : 19 CV Bloc et culasse en fonte. Vilebrequin à 7 paliers. INJECTION

Pompe à essence électrique système Bosch L Jtronic à commande électronique Filtre à air sec en papier.

LUBRIFICATION

Pompe à engrenages Type de circuit : pression directe au bâti, cartouche en série. Capacité totale : 5,5 l Changement d'huile : 5 l

REFROIDISSEMENT

Par liquide, entraînement par courroie trapézoïdale avec embrayage visqueux. Antigél Circuit hermétique Capacité : 12 l.

DISTRIBUTION

Valves sur la culasse, en ligne et inclinées Arbre à cames unique sur la

culasse Commande par chaîne à double maillons Soupapes actionnée par poussoirs hydrauliques et culbuteurs ALLUMAGE

Electronique Bosch Bougies AC R42 6FS

RENDEMENT

Compression : 9,4 : 1 Puissance : 180 Ch DIN à 5 800 tr/min Couple maxi : 25,3 m/kg DIN à 4 200 tr/min

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à diaphragme 5 vitesses synchronisés 1° : 3,8221/1 2° : 2,202/1 3° : 1,398/1 4° 1:1 5° : 0,813/1 Moteur et boîte à l'avant Roues arrière motrices Pont conique hypoïde : 3,455/1 (11/38) Développement final : 33,6 km/h pour 1 000 tr/min en 4° et 41,3 km/h pour 1 000 tr/min en 5°

CHASSIS

Carrosserie monocoque autoportante Roues avant indépendantes, type Mac Pherson, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques. Barre anti-roulis.

Roues arrière indépendantes avec bras oscillant oblique Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques barre anti-roulis

FREINS

Circuit indépendant à chaque train Assistance master Vac de 10° Dispositif antiblocage : valve compensatrice Disques ventilés de 268 mm à l'avant Disques de 277 mm à l'arrière Surface

de freinage : 2 732 cm²

DIRECTION

Par recirculation de billes Diamètre de braquage : 9,85 m 3,55 tours de volant de butée à butée Colonne de direction articulée avec absorption d'énergie Servo ZF hydro Diamètre du volant : 39 cm

ROUES

14 pouces Largeur 6 pouces Pneus à structure radiale sans chambre 195/70 VR 14 Pirelli CN 36 SM

ELECTRICITE

12 volts Alternateur AC Delco de 910 W / 65 A Régulateur incorporé Batterie Opel GM de 55A/h Démarreur Bosch

RESERVOIR A ESSENCE

Sous le coffre Capacité : 70 l

CARROSSERIE

Type coupé. 2 portes + 1 Sièges avant rabattables, arrière escamotables Empattement : 2,67 m Voies av/ar : 1,45/1,47 m Longueur : 4,69 m Largeur : 1,73 m Hauteur : 1,38 m Poids à vide : 1 430 kg Avec réservoir plein : 1 470 kg Répartition du poids av/ar : 52,9 % / 47,1 %

EQUIPEMENT

Phares Bosch H4 rectangulaires de 240 x 140 mm ampoules de 60/55 W Essuie-glaces Bosch Balayettes SWF 2 vitesses en continu + intermittente Instrumentation VDO Klaxon Lunette thermique de série.

Opel Monza 3.0 E

Article publié dans AUTOMOVIL N° 51 d'avril 1982. Traduit de l'Espagnol par Véronique AUGUSTO

L'ascension se fait en douceur jusqu'à 4 000 tours, au-delà, c'est une bête de sport.

Chaque détail est le signe de l'élégance et de la simplicité au service du pratique.

Les sièges sont tapissés d'un agréable velours. Vous êtes parfaitement

Une ligne parfaite pour la conduite sur autoroute.

soutenu dans les virages. Non seulement les sièges sont inclinables vers l'avant ou l'arrière, mais une fois cette inclinaison réglée, on peut surélever l'ensemble au moyen d'une manette latérale. Peu importe donc la taille du conducteur. Le dessin même

des sièges arrière fait bénéficier le passager d'un large espace pour ses genoux. Bien qu'on puisse prendre deux ou trois passagers, ce coupé a

gardé un caractère individualiste.

Les pneus, à surgonfler de 0,3 bars pour une conduite sportive à l'avant comme à l'arrière. Malgré les 180 Ch, il faut déplacer au bas mot 1 400 kg ! Avec 2,2 bars, le confort de route est amélioré mais le véhicule dévie dans les virages serrés. 2,5 seraient sans doute le mieux pour éviter ce phénomène.

Le tableau de bord présente des lignes pures alliant la classe d'une berline et le pratique d'une voiture de sport.

Spécial Monza

CONDUITE MERVEILLEUSE SUR AUTOROUTE

Une ligne parfaite pour la conduite sur autoroute (voies rapides),

pour arriver à une vitesse maxi, il faut :

un moteur puissant
un coefficient de résistance aérodynamique bas
une suspension parfaite
Sur ces points, la Monza est sans

C'est la voiture sportive la plus silencieuse du monde.

braquer pour corriger la trajectoire, car le train arrière glisse.

Le freinage est parfait. Les freins à disques sont ventilés à l'avant.

D'un coup sec du pied, on obtient un

freinage instantané.

Attention cependant si

les disques sont chauds, le temps de freinage s'allonge (il y a presque 1,5 tonne à

freiner !)

**CONFORT ET FINITION
IMPECCABLES**

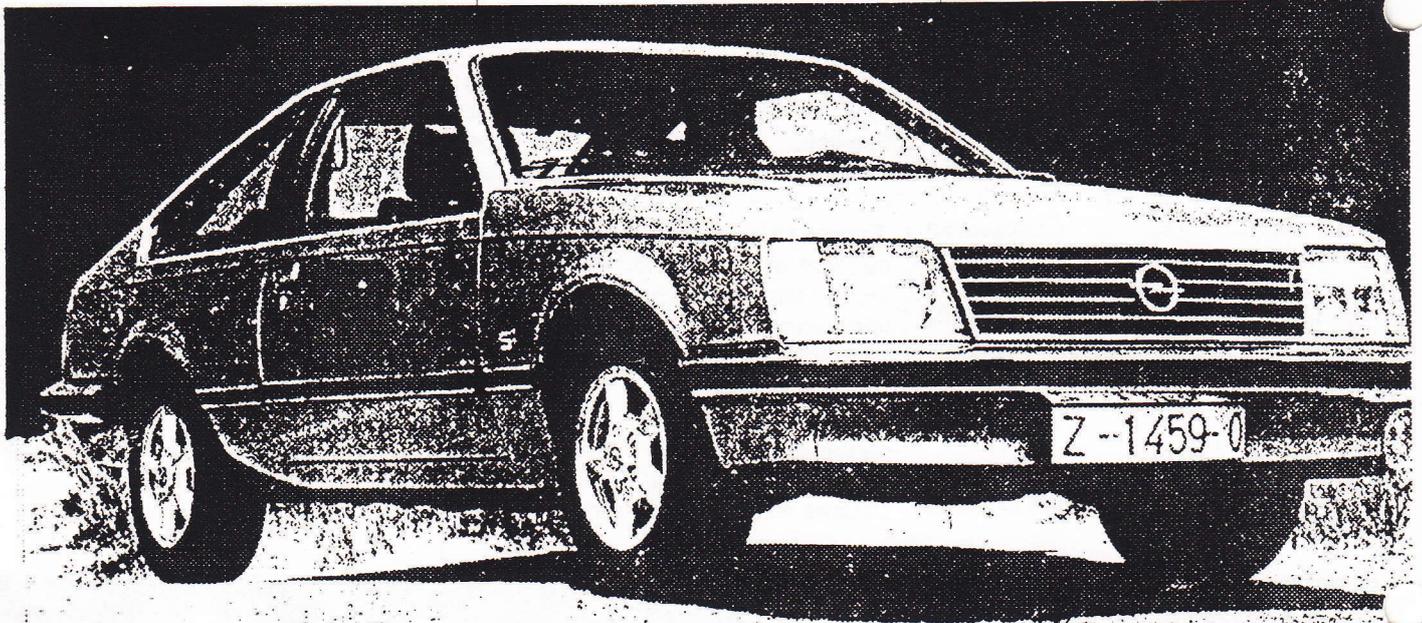
freins

**FACILITE DE MANOEUVRE
SURPRENANTE**

L'extraordinaire longueur du véhicule (4,70 m) attire l'oeil mais c'est sa facilité de manoeuvre qui surprenent l'utilisateur. (rayon de braquage : 5 m seulement)

La Monza est plus courte que la Senator (sa cousine) de 12 cm et plus basse de 3,5 cm. L'espace intérieur reste ample malgré le coupé (mais pas au niveau du coffre. Elle est plus compacte, et robuste.

Sous un léger aileron,



reproches, mais lorsque les routes deviennent tortueuses, l'effet aérodynamique perd en importance pour laisser plus de place au travail de la suspension

On retrouve toujours le compromis entre le véhicule sportif et celui de route :

amortisseurs durs et suspension souple (pour une voiture qui pèse quand même presque 1,5 tonne !)

Amortisseurs : réaction instantanée dans les virages. Sur larges appuis, la suspension cède et la carrosserie bascule vers l'extérieur, mais les roues ne quittent pas la trajectoire.

La direction assistée est rapide, sensible. Elle rectifie de suite la trajectoire. En cas d'accélération brutale volontaire dans un virage, il faut contre-

La version 3.0 E est la seule dans la gamme Monza à être commercialisée en Espagne. Par souci ergonomique, elle présente :

Une nouvelle configuration de tableau de bord plus enveloppant avec horloge digitale et éconoscope (peu utile sur la Monza...)

Une nouvelle disposition des commandes

Un spoiler avant plus proéminent qui raccourcit la distance au sol, améliorant l'aérodynamisme.

Sièges arrière rabattables séparément (pour des chargements multiples)

Fermeture électromagnétique des portes

Jantes en alliage au dessin simple, ajourées pour le refroidissement des

l'ensemble optique arrière est d'une grande beauté, liée à la simplicité des formes.

Grâce qu rétro extérieur réglable depuis l'habitacle par commande directe, la visibilité est relativement bonne. Il ne manque qu'un autre rétro du côté extérieur droit. On a un angle mort sur le 3/4 arrière du côté droit (se superposent le montant latéral, le montant arrière et l'appui-tête du passager).

L'Opel Monza 3.0 E est en fait la voiture idéale pour celui qui veut l'allure sportive et le standing. C'est la voiture sportive la plus silencieuse du monde.

Pratique

Véhicules provenant d'une succession.

Si dans la plupart des cas l'immatriculation d'un véhicule ne pose pas de problème majeur, il peut arriver que cela prenne une fâcheuse tournure, portée à son paroxysme avec l'aide précieuse de nos services administratifs. J'ai pu goûter à la joie de plusieurs allers-retours et attentes prolongées à la Préfecture de Rhône avant de connaître quelques clauses particulières à une demande d'immatriculation.

En effet, il n'est pas exceptionnel que nous autres, amateurs de véhicules anciens, puissions saisir l'opportunité d'acquérir l'automobile d'une personne défunte. Cette situation se révèle même être assez fréquente dans les revues spécialisées et concerne parfois des véhicules en parfait état "première main, toujours couché garage, entretien méticuleux, etc..."

Mais, une fois la perle rare débusquée, il convient de se garantir de certaines précautions quant à l'immatriculation future. En effet, le propriétaire étant dans l'incapacité physique de négocier la vente, c'est vers les héritiers qu'il va falloir se tourner.

En plus des papiers habituels, il faut fournir suivant les cas plusieurs certificats ou attestations divers dont vous trouverez la liste ci-après, recueillie auprès de la Préfecture de Rhône.

Le cas que j'ai vécu était le suivant : un amateur d'OPEL de la région Lyonnaise étant décédé, laissait à la charge de sa famille une sixaine de voitures. L'une d'entre elles, un coupé B GS qui m'intéressait, était spécialement léguée par testament à l'un de ses neveux, avec qui j'ai donc traité. Il a donc fallu fournir en plus de la photocopie de la page testamentaire (certifiée conforme) où il était question du véhicule, une autre attestation manuscrite par l'héritier certifiant la "non-utilisation" de celui-ci depuis le décès (cela si la vente sup. à 3 mois

après le décès).

L'autre cas vécu par une autre personne du Club concernait le reste des véhicules. Une proposition ayant été faite par l'acheteur et acceptée par la famille, c'est avec la veuve devenue par la suite réticente que l'acheteur courait de longs déboires, "frôlant" même le tribunal.

Alors, si au hasard d'un achat vous vous trouvez dans l'un de ces cas, soyez tout de même vigilants sur les démarches à effectuer, les documents qui suivent vous feront peut-être gagner un temps précieux.

Philippe RABOT

PIECES A FOURNIR

I. Preuves de la succession :

-soit une attestation notariée dans laquelle sera stipulé le numéro, la marque et le type du véhicule (attestation payante)
-soit un acte de notoriété ou certificat de propriété établi par un juge d'instance (attestation gratuite)
-soit un certificat d'hérédité délivré par le Maire (attestation gratuite)
NOTA : Dans les deux derniers cas, le juge et le Maire ne sont pas obligés de délivrer ces attestations; dans les trois cas, il faut l'original ou une copie certifiée conforme par l'autorité ayant délivré l'acte.

II. Les héritiers :

1 Doivent produire séparément ou en commun un certificat de cession

2. Dans les cas de personnes mariées, le veuf ou la veuve aura droit à la délivrance d'un titre d'immatriculation gratuit.

3 Lors d'une vente à un tiers il faut l'attestation de l'héritier qui avait la garde juridique du véhicule tombé dans la succession, spécifiant que celui-ci n'a pas circulé depuis la date du décès du titulaire de la carte grise.

III Dans tous les cas, le nouvel acquéreur devra fournir en plus les pièces nécessaires à une immatriculation normale. En cas d'immatriculation au nom d'un des héritiers, celui-ci est dispensé de certificat de passage si le véhicule a plus de cinq ans.

En plus des pièces nécessaires à l'immatriculation d'un véhicule d'occasion (carte grise, demande de certificat d'immatriculation, certificat de cession, preuve de passage au CT, attestation de non-gage... et le chèque "du montant de la taxe correspondant à la puissance fiscale), on ajoutera :

DANS LE CAS DE SUCCESSION :

Le certificat d'hérédité ou l'attestation du notaire
Le ou les certificats de cession signés par le ou les héritiers (autant de certificats qu'il y a d'héritiers majeurs) qui se désistent en faveur de l'héritier qui reprend le véhicule

SI LE VEHICULE EST VENDU A UN TIERS ACQUEREUR NON HERITIER :

Immatriculation directe au nom de l'acheteur :
certificat de cession signé par le ou les héritiers
Carte grise précédente revêtue de la mention : "Vendue le..." et signée par le ou les héritiers.

*Origine : Préfecture du Rhône (69),
Direction de la réglementation.*

ELEMENTS SOUMIS A REPARATION ET CONTRE-VISITE A PARTIR DU 01.01.1996

RESERVOIR & CIRCUIT

02.019 CIRCUIT CARBURANT
x013- Défaut de fixation
x037- Fuite

02.078 RESERVOIR CARBURANT
x013- Défaut de fixation
x037- Fuite

ECHAPPEMENT

03.017 CANALISATION D'ÉCHAPPEMENT
x037- Fuite
x071- Fixation défectueuse

03.027 COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT
x037- Fuite
x071- Fixation défectueuse

03.090 SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT
x037- Fuite
x071- Fixation défectueuse

PARE-CHOC

04.064 PARE-CHOC
x067- Partie saillante

SUSPENSION

06.004 AMORTISSEUR AR
x070- Rupture

06.005 AMORTISSEUR AV
x070- Rupture

06.037 ELEMENT RESSORT AR
x070- Rupture

06.038 ELEMENT RESSORT AV
x070- Rupture

ESSIEU

07.010 BARRE STABILISAT. ESSIEU AR
x070- Rupture

07.011 BARRE STABILISAT. ESSIEU AV
x070- Rupture

07.036 ELEM ESSIEU AR
x070- Rupture

07.036 ELEM ESSIEU AV
x070- Rupture

07.082 ROTULE / ARTIC. AR
x041- Jeu anormal
x070- Rupture

07.083 ROTULE / ARTIC. AV
x041- Jeu anormal
x070- Rupture

DIRECTION

10.085 VOLANT DE DIRECTION
x042- Jeu anormal aux braguages

11.016 BOITIER DIRECTION
x048- Mauvaise fixation

13.091 TIMONERIE DE DIRECTION
x008- Fissure / cassure
x048- Mauvaise fixation

FREINS

17.063 FREIN DE SERVICE
x017 Déséquilibre AR >= à 30 %
x018 Déséquilibre AV >= à 30 %
x029- Effort global insuffisant

19.064 FREIN DE STATIONNEMENT
x027- Efficacité insuffisante

CIRCUIT HYDRAULIQUE

20.018 CANALISATION DE FREINS
x036- Frottement anormal
x037- Fuite

x047- Dégradation grave flexible(s)
x056- N.c. (d.a.v.)
x070- Rupture

20.032 CORRECTEUR DE FREINAGE
x037- Fuite
x048- Mauvaise fixation
x056- N.c. (d.a.v.)

20.069 MÂTRE CYLINDRE DE FREIN
x012- Défaut d'étanchéité
x048- Mauvaise fixation
x056- N.c. (d.a.v.)

20.076 RECEPTEUR d/ou ETRIER
x037- Fuite
x048- Mauvaise fixation
x056- N.c. (d.a.v.)

20.079 RESERVOIR LIQUIDE FREIN
x012- Défaut d'étanchéité
x056- N.c. (d.a.v.)

20.089 DISQUES et/ou PLAQUETTES
x022- Dégradation grave

20.116 TAMBOURS
x022- Dégradation grave

COMMANDERIE FREIN STAT.

21.029 COMMANDERIE FREIN STATIONNEMENT
x001- Absence
x022- Dégradation grave
x036- Frottement anormal

ECLAIRAGE/SIGNALIS.

28.078 FEUX DE ROUTE
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU POSITION AV
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

x100- Absence cabochon(s)
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU POSITION AV
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

x100- Absence cabochon(s)
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

27.048 FEU ROUGE AR
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

30.044 FEUX STOP
x003- Absence d'un
x004- Absence des 2
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x061- Non fonctionnement d'un feu
x062- Non fonctionnement des 2 feux
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

31.022 CATADOPTRIS
x003- Absence d'un
x004- Absence des 2
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

31.108 CATADOPTRIS LATERAUX
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x065- Non réglementaire
x099- Fonctionnement non réglementaire

32.046 FEUX DE DÉTRESSE
x001- Absence
x060- Non fonctionnant
063- Non fonctionnement d'un témoin
063- Non fonctionnement d'un témoin

34.046 FEU CROISEMENT
x001- Absence
x044- Mauvais état
x048- Mauvaise fixation
x060- Non fonctionnant
x065- Non réglementaire
x098- Réglage trop haut
x099- Fonctionnement non réglementaire

36.030 CONFORMITÉ PNEUMATIQUE
x040- Inapplicabilité principe réglementaire
x072- Structure différente
x102- Marquage illisible
x107- Diminution non conforme

37.041 ETAT PNEUMATIQUE
x011- Coupures profondes
x014- Déformation
x023- Différence de profondeur > 5mm
x068- Profond. usure < 1,5 mm

41.003 AILE
x001- Absence

41.021 CARROSSERIE
x067- Partie saillante

41.106 PLANCHER
x067- Partie saillante

41.107 BAS CAISSE
x067- Partie saillante

PORTE / CAPOT/HAYON

42.020 CAPOT
x001- Absence
x066- Ouverture intempérestive

42.072 PORTE AR / HAYON
x001- Absence
x066- Ouverture intempérestive

42.073 PORTE LATÉRALE
x001- Absence
x066- Ouverture intempérestive

EQUIPEMENTS

43.089 SIEGE
x001- Absence
x048- Mauvaise fixation

44.023 CEINTURE DE SECURITE
x001- Absence
x048- Mauvaise fixation

46.080 RETROVISEUR EXTERIEUR
x001- Absence
x044- Mauvais état

46.081 RETROVISEUR INTERIEUR
x001- Absence
x044- Mauvais état

46.083 PARE-BRISE
x001- Absence
x044- Mauvais état
x050- Mauvaise visibilité

47.040 ESSUIE GLACE
x060- Non fonctionnant

48.009 AVERTISSEUR SONORE
x060- Non fonctionnant

52.114 TENEUR EN CO
x109- Excessive
x111- Non mesurable (Pds échep. retard mes.)

52.116 OPACITE FUMÉES (GAZOLE)
x109- Excessive

Centre Contrôle Expertise Automobile
SARL PETIT MORIZE
Rue des Chênes
28600 LUISANT Tél. 37 28.40.01

Rhone

Ce document est une interprétation de l'arrêté du 4 octobre 1995 paru journal officiel du 20 octobre, il est rédigé au titre d'informations et n'est donc pas contractuel.

❖ La cote Rétroviseur ❖

2 liter limousine 6 cyl	1934/37	48 000	20 000
2 liter cabriolet 6 cyl	1934/37	70 000	23 000
Super 6 limousine 6 cyl 2.5 l	1937/38	50 000	20 000
Super 6 cabriolet 6 cyl 2.5 l	1937/38	80 000	25 000
Kapitän limousine	1939/40	55 000	20 000
Kapitän cabriolet	1939/40	140 000	42 000
Admiral berline	1938/39	90 000	28 000
Admiral cabriolet 4 portes	1938/39	240 000	60 000
Kapitän limousine	1949/51	40 000	12 000
Kapitän 51 limousine	1951/53	42 000	10 000
Kapitän ponton berline	1954/55	28 000	8 000
Kapitän ponton berline	1956/58	30 000	8 000
Kapitän P berline	1958/59	34 000	8 000
Kapitän P LV berline	1959/63	35 000	7 000
Kapitän berline	1964/68	25 000	5 000
Admiral berline	1964/68	27 000	5 000
Diplomat V8 4.6 l berline	1965/66	35 000	7 000
Admiral V8 5.4 l berline	1967/68	37 000	7 000
Diplomat V8 5.4 l coupé	1965/67	65 000	20 000
Kapitän 2.8 l berline	1969/70	17 000	5 000
Admiral 2.8 S berline	1969/77	18 000	5 000
Admiral 2.8 E berline	1969/77	20 000	5 000
Diplomat 2.8 E berline	1969/77	20 000	5 000
Dipomat 5.4 l V8 berline	1969/77	28 000	6 000
Olympia coach	1947/49	28 000	7 000
Olympia coach	1950/53	20 000	5 000
Olympia coach découvrable	1950/53	34 000	8 000
Olympia Kombi break	1950/53	20 000	5 000
Olympia Rekord coach	1953/57	18 000	4 000
Olympia Rekord coach découvrable	1953/55	32 000	9 000
Olympia caravan break	1953/57	14 000	3 000
Rekord P 1500 coach	1957/60	19 000	4 500
Rekord P 1700 coach	1959/60	20 000	4 500
Rekord P 1700 berline	1959/60	17 000	4 000
Olympia caravan 1500 break	1957/60	14 000	4 000
Rekord 1500 coach	1961/63	10 000	3 500
Rekord 1700 berline	1961/63	11 000	3 000
Rekord 1700 L berline	1962/63	12 000	4 000
Rekord 1700 coupé	1962/63	15 000	5 000
Rekord caravan break	1961/63	9 000	3 000

Rekord A 1500 coach	1963/65	8 000	2 000
Rekord A 1700 L berline	1964/65	8 000	2 000
Rekord A 1700 L coupé	1964/65	10 000	2 000
Rekord A 1700 caravan break	1964/65	8 000	2 000
Rekord A berline L 6	1964/65	14 000	4 000
Rekord A coupé L 6	1964/65	17 000	5 000
Rekord B 1700 L berline	1966	9 000	2 000
Rekord B 1900 L berline	1966	9 500	2 500
Rekord B berline L 6	1966	14 000	4 000
Rekord B coupé L 6	1966	17 000	5 000
Rekord C coach	1967/71	7 000	2 000
Rekord C berline	1967/71	7 000	2 000
Rekord C coupé 1900 L	1967/71	12 000	3 000
Rekord C coupé 1900 Sprint	1968/71	16 000	4 000
Rekord C coupé 2200 6 cyl	1967/68	14 000	4 000
Commodore A 2500 berline	1967/71	12 000	3 000
Commodore A 2500 coupé	1967/71	14 000	3 500
Commodore GS berline	1968/71	14 000	3 000
Commodore GS coupé	1968/71	16 000	4 000
Commodore GS 2.8 coupé	1973/77	13 000	3 000
Commodore GS/E coupé	1970/71	19 000	5 000
Commodore B 2500 berline	1973/76	10 000	2 500
Commodore GS coupé	1972/73	12 000	3 000
Commodore GS 2.8 coupé	1973/77	13 000	3 000
Commodore GS/E 2.8 berline	1973/77	12 000	3 500
Commodore GS/E 2.8 coupé	1973/77	15 000	4 000
GT 1100 SR coupé	1969/70	52 000	20 000
GT 1900 coupé	1969/73	58 000	20 000
GT/J 1900 coupé	1971/73	56 000	20 000
Kadett A coach	1963/65	6 000	2 000
Kadett L coupé	1964/65	7 500	2 500
Kadett caravan 1000 break	1963/65	6 000	2 000
Kadett rallye coupé 1100 SR	1967/70	9 000	3 000
Kadett LS rallye coupé 1900 SR	1968/73	12 000	4 000
Olympia 1700 coupé	1968/70	10 000	3 000
Ascona voyage 1.6 S break	1971/73	8 000	3 000
Manta A 1200 coupé	1971/74	7 000	2 000
Manta 1600 S coupé	1971/74	8 500	2 000
Manta 1900 SR/ Berlinetta	1971/74	10 000	2 000
Manta GT/E coupé	1974/75	18 000	5 000

❖ Index des articles publiés dans le SIX-HUIT. ❖

Afin de ne pas "manger" trop de place dans le Bulletin de liaison, cet index ne traite que des articles historiques ou techniques auxquels on peut avoir à se référer.

DIVERS

Contôle technique 01/01/96
BM25 / Mars 96

Custom : Histoire de Commodore.
SH7 / Avr90

Les assurances de collection :
comparatif.
SH5 / Oct 89

Immatriculation de véhicules provenant
d'une succession.
SH25 / Mar 96

La cote Auto-Passion et Rétroviseur.
SH5 / Oct 89

La cote Rétroviseur
BM25 / Mars 96

Successions : mode d'emploi.
BM25 / Mars 96

HISTOIRE

Bitter CD
SH18 / Juin93

CD Opel 1969.
SH13 / Fév92

Commodore : les 25 ans.
SH16 / Déc92

Commodore A 2800 spéciale.
SH12 / Sept91

Commodore A brésilienne 91.
SH12 / Sep 91

Commodore A Voyage
SH24 / Nov95

Commodore GS/GSE 67/71
SH6 / Déc 89

Commodore A brésilienne 91.
SH12 / Sep 91

Commodore B GSE Coupé
SH5 / Déc 89

Commodore B GSE essai comparatif.
SH10 / Mar91

D'Anna : préparateur Opel
SH24 / Nov95

Dates de fabrication : l'âge des Kapitan
SH15 / Sep92

Diplomat 2,8 l.
SH2 / Mars94

Greder : 10 ans de production
SH24 / Nov95

Greder : mon drôle d'itinéraire
SH24 / Nov95

Holden story
SH17 / Mars93

Kadett de A à B.
SH22 / Jan95

Kapitan : une allemande très à l'ouest.
SH8 / Juin 90

Keinath : Senator caravan
SH23 / Juil95

Manta 71:75
SH23 / Juil95

Manta V8
SH24 / Nov95

Les Opel en collection (Rétromania)
BM25 / Mars 96

Opel : évolution partie 1.
SH9 / Oct 90

Opel : évolution partie 2.
SH10 / Mar 91

Rallyes : les Opel dans les rallyes.
SH11 / Juin91

Rekord A 1963
SH17 / Mars93

Salon 66
BM25 / Mars 96

Sigles Opel : origines.
SH10 / Mars91

REVUE DE PRESSE / ESSAIS

Commodore A
SH16 / Déc92

Commodore A essai Auto Journal
SH16 / Déc92

Commodore A GSE
SH16 / Déc92

Commodore A GSE Coupé
SH16 / Déc92

Commodore 2800 GS Steinmeitz
SH 13 / Fév 92

Commodore GSE Greder Groupe 1
SH24 / Nov95

Comparatif GS/E, 504 V6, Triumph
Stag, Camaro
SH7 / Avr 90

GT Greder Racing Team
SH24 / Nov95

Kadett.
SH22 / Jan95

Kapitan 61L
SH11 / Juin 91

Manta Rallye kit Greder
SH24 / Nov95

Manta TE 2800
SH19 / Nov93

Monza cabriolet.
SH23 / Juil95

Monza GSE 1984
BM25 / Mars 96

Index

Monza : le monstre (article anglais)
BM 25 / Mars 96

Monza Munch (article anglais)
BM 25 / Mars 96

Monza 3.0 E Essai (article espagnol)
BM 25 / Mars 96

Monza Banc d'essai espagnol Velocidad
BM 25 / Mars 96

MONza Essai espagnol Automovil
BM 25 / Mars 96

Opel 6 cylindres : de la Monza aux
Senators
SH14 / Juin 92

Opel 6 cyl 24 soupapes : retour en course
SH7 / Avr 90

Senator corbillard.
SH23 / Juil95

Super-Six.
SH21 / Aout94

TECHNIQUE

Admiral B : points forts, points faibles
SH8 / Juin 90

Boîtes : rapports.
SH24 / Nov95

Boîtes auto Powerglide : défauts de
fonctionnement
SH10 / Mar 91

Boîtes auto GM Strasbourg pour 6 cyl :
identification
SH10 / Mar 91

Boîtes de vitesses auto : 4 ou 5 ?
SH3 / Fév89

Dessous : démontage par le...
SH24 / Nov95

Commodore B Rekord D :
modifications.
SH14 / Juin92

Contrôle technique : modalités.
SH14 / Juin 92

Diplomat.
SH6 / Déc 89

Direction assistée Commodore,
Admiral, Diplomat : tableau des
pannes;
SH6 / Déc 89

Echappement : fuites.
SH17 / Mars93

Echappement Kapitan panoramique :
astuces
SH22 / Jan95

Echappement Commodore B 2.8 GS et
GSE.
SH23 / Juil95

Eau : évacuation sur KAD
SH24 / Nov95

Electricité : les commodos
SH15 / Sept 92

Eau : les températures.
SH15 / Sept 92

Echappement Commodore b 2.8 GS et
GSE.
SH23 / Juil95

Essence : tableau d'utilisation des
carburants dans les moteurs Opel.
SH12 / Sep 91

Graissage des rotules.
SH15 / Sept92

Huiles : normes et classifications.
SH13 / Fév 92

Huiles : périodicité d'entretien.
SH14 / Juin 92

Huile : pression moteur
SH9 / Oct 90

Huile : complt à l'article du SH9.
SH10 / Mar 91

Identification des moteurs
SH15 / Sept92

Injection Bosch D Jetronic
SH11 / Juin 91

Mousse polyuréthane.
SH18 / Juin93
SH2 / Mars94

Pneus : tirez plus long !
SH22 / Jan95

Pneus course : équivalences
SH23 / Juil95

Sondes de pression pour moteur
injection Commodore A 2.5 E
SH23 / Juil95

Soudure MIG
SH23 / Juil95

*Pour vous procurer une copie d'un article ou
un ancien numéro, contactez Thierry
Maurisson, responsable des ventes diverses.*

◆ Petites Annonces ◆

Mr CABRERA Roland de
CAMBRONNE LES RIBE-
COURT (60)

Cherche pour COMMO-
DORE A GS Coupé de 68 :
Baguette chromée lèche-
vitre porte AVD.

Baguette chromée aile ARD
(contour du feu AR)

Joint de pare-brise et lu-
nette AR + Joncs.

Paire de longue-portées qui
caractérisent la GS.

Echappement complet
(surtout silencieux AR)
double sortie.

PRIX : Faire offre.

TEL : 44 75 00 97 (rép.)

PORTABLE : 07 47 02 14

Mr Hiro SAKAMOTO de
MEUDON (92)

Vend pour moteur 4 cy-
lindres 1600, 1700, 1900,
2000 :

* collecteur d'admission
Greder Racing Complet,
avec carbu Weber 40 DCOE
réglé et cornet de filtre à air.
800 F.

* 2 carbus horizontaux
double-corps, Solex 45, dé-
tails à compléter, état neuf :
1 000 F.

* Cache-culbu alu, fonderie
spéciale réalisée chez Presaz
pour le Simon-Clarr Rac-
ing. Très rare, état neuf :
500 F.

PRIX : à débattre pour lots.

TEL 45 34 48 19 le soir

45 68 83 91 de 10/17H

Mr Hiro SAKAMOTO de
MEUDON (92)

Vend :

2 moteurs 25 E provenance
SENATOR/MONZA 1982,
avec pompe à eau et démar-
reur.

PRIX : 1 500 F pièce, à
débattre pour lot.

TEL 45 34 48 19 le soir

45 68 83 91 de 10/17H

Mr Hiro SAKAMOTO de
MEUDON (92)

Vend :

Pour REKORD 2.1D

3 pompes à injection, 1 bas-
moteur, divers périphé-
riques moteur, 1 boîte ma-
nuelle. Occasion. Le tout :
500 F.

Pour REKORD D Essence :
Roulement de roue AR
(neuf), rotule de suspension
inférieure AV (neuve). 100
F/pièce.

PRIX : à débattre pour lots.

TEL 45 34 48 19 le soir

45 68 83 91 de 10/17H

Mr PAULUZZI Loïc de
MOISSAC (82)

Vend pour KADETT AS-
CONA MANTA RE-
KORD:

4 jantes alu d'origine Ka-
dett C GTE neuves en 13
pouces.

PRIX : 2 000 F.

TEL : 63 04 94 58

Mr PAULUZZI Loïc de
MOISSAC (82)

Vend :

RTA de KADETT A B C
OLYMPIA 50/52 ET 54/59
REKORD P1 P2 A B C D
COMMODORE A A/GS
KAPITAN 39/53 KAPI-
TAN/ADMIRAL A 26/28
ASCONA/MANTA A
12/16/19.

PRIX : 100 F/pièce.

TEL : 63 04 94 58

Mr PAULUZZI Loïc de
MOISSAC (82)

Vend :

Documents publicitaires :
CORSA KADETT A B C D
E ASCONA B C MANTA
A B CALIBRA VECTRA
OLYMPIA A REKORD PII
A B C D E COMMODORE
A B C OMEGA GT KAPI-

TAN/ADMIRAL/DIPLOM
AT A B SENA-
TOR/MONZA + produc-
tions Australiennes, Belges
Anglaises. Liste sur de-
mande.

TEL : 63 04 94 58

Mr Philippe VIARD de
SEVRES (92)

Vend pour COMMODORE
A :

Phare AV : 200 F pare-
chocs AV et AR : 200 F

pièce Baguettes de caisse
Tubulures d'échappement

+ dash-pot GS/E : 250 F

Tableau de bord avec petite
montre : 200 F Anti-
brouillards complets : 250

F pièce Entourage bas TBE
: 150 F Intérieur de feu AR

: 100 F Cabochons éclai-
rage de plaque dans pare-
chocs : 40 F pièce Tableau

de bord GS complet : 300 F

Cerclages de roues GS : 80
F pièce Clignotant AVG

cabochon blanc : 80 F Dé-
marreur : 500 F Panneaux

de portes noirs de Berline :
50 F Malle AR : 50 F Alter-
nateur : 400 F Passage vi-

tesses plancher bois : 100 F

en bon état ou 40 F état
moyen Silencieux GS bon

état : 150 F Intérieur cli-
gnotant gauche TBE : 140

F Cabochon phare ARG :
150 F

TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de
SEVRES (92)

Vend pour KADETT A :

Feu ARG Caravan A : 120
F Capot AV : 200 F Roues

: 80 F pièce 2 feux ARG
complets : 200 F pièce Inté-
rieur clignotant AVG : 60

F Cabochon clignotant
AVD couleur passée : 40 F

Feu ARD complet : 200 F

TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de
SEVRES (92)

Vend pour KADETT CITY:
Clignotant AV complet : 100
F

Vend pour MANTA A :

Cabochons de roues central
avec sigle : 50 F pièce

TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de
SEVRES (92)

Vend :

Catalogues KADETT A E
REKORD A Coupé Berline
et Break.

Manuels d'entretien KA-
DETT B et OLYMPIA : 80
F pièce

Dossier complet avec posters
des différents modèles BED-
FORD utilitaires années 60 :
150 F

TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de
SEVRES (92)

Vend pour REKORD P II :

Démarreur : 800 F Feu AR

rond rouge complet : 80 F

Baguettes de porte AVD et
AVG : 80 F pièce Intérieurs

clignotants AVD et AVC
neufs : 70 F pièce Intérieur

gris complet BE : 800 F 4
roues diagonales quasi

neuves 165x13 : 500 F

TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de
SEVRES (92)

Vend our KAPITAN ADMI-
RAL DIPLOMAT A :

2 clignotants AV complets :

350 F pièce 4 poignées de
portes avec clés : 50 F pièce

Malle AR : 150 F 2 vitres AR
: 50 F pièce Convertisseur

de boîte Powerglide pour V8
: 300 F Compteur (glace cas-
sée : 50 F Montres (verres

fêlés) : 70 F pièce Pare-chocs
AR complet sans bosses mai

à rechromer : 100 F Pont AR

Petites Annonces

avec essieu : 500 F 2 jantes avec pneus 185x15 : 200 F pièce 2 lames de suspension AR : 15 F la paire Transmission V8 : 200 F
TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de SEVRES (92)
Vend pour KAPITAN ADMIRAL DIPLOMAT B : Phare AV : 150 F pièce Enjoliveurs : 80 F pièce Radiateur de boîte mécanique : 100 F Convertisseur GM : 500 F Lame centrale pare-chocs AR avec butoirs : 200 F Pare-chocs AV complet : 250 F Pare-chocs AR complet : 250 F Siège AV velours noir : 150 F Vitres latérales : 100 F pièce Antibrouillards AV : 350 F la paire Feux AR complets : 400 F pièce Rétroviseurs extérieurs : 100 F pièce Calandre : 150 F Grilles sous calandre : 150 F la paire Alternateur pour 2.8 : 400 F Culasse complète : 1 000 F Boîtier de climatisation complet fonctionnant : 1 000 F
TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de SEVRES (92)
Vend pour REKORD C : Calandre chromée : 100 F Colonne de direction complète + boîtier : 300 F Vitre AR de Coupé : 80 F pièce Volant : 100 F Pompe à essence 1900 : 150 F Delco 4 cyl : 150 F Enjoliveurs : 60 F pièce Cerclages de roues : 50 F pièce Démarreur : 300 F
TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de SEVRES (92)
Vend pour KADETT B : Cabochons de clignotants AVD et AVG orange : 80 F pièce Enjoliveurs : 60 F pièce Cerclages de roues : 50 F pièce Calandre neuve : 150 F Calandre OLYMPIA neuve : 150 F Baguettes entourage ailes et portières

TEL : 46 26 53 15

Mr Philippe VIARD de SEVRES (92)
Vend Pare-brise + lunette AR KAPITAN 56/57 : 150 F pièce Pattes de longueportée chromées : 100 F la paire Tous sigles et écussons pour OPEL Cabochons de feus AR de P I D et G : 100 F pièce Poste de radio BLAUPUNKT vendu par OPEL pour COMMODORE A et KAD A et B / 300 F Clignotant AVG complet pour OLYMPIA 53 : 200 F Feu ARG REKORD D complet neuf : 250 F
TEL : 46 26 53 15

Mr POULUT Jean-Charles de NOISY LE ROI (78)
Vend : DIPLOMAT B de 1972 TBE Intérieur cuir noir. Climatization Toit ouvrant et glaces électriques. BA Moteur 2.8 injection 100 000 km Pneus neufs CT OK. Carrosserie gris métallisé bon état.
PRIX : Faire offre.
TEL : 46 55 43 53

Mr FORTIN Fabrice de JOUY (28)
Vend pièces détachées neuves : Phares H4 CEE pour COMMODORE A B REKORD A B C D E K.A.D A, etc... Feux AR pour COMMODORE A B KADETT A B C MANTA A B etc... Clignotants K.A.D A (et AR) KADETT REKORD COMMODORE etc... Butoir et pare-chocs pour KADETT REKORD COMMODORE Pochettes de joints 28 26 25 17 19 16 15 12 10 (arbre à cames en tête ou culbuté) Radiateur 4 ou 6 cyl BA ou BM Amortisseurs AV REKORD COMMODORE (OPEL, Koni, Bilstein) KADETT MANTA A etc... Embayage disque et mécanisme 4 et 6 cyl Nombreux joints et pièces mécaniques tous modèles Durit et pièces

d'allumage tous modèles Nécessaire de freins REKORD A KADETT A B etc Nombreuses pièces OPEL des années 80 Toutes pièces pour MANTA Face AV neuve COMMODORE A B REKORD KADETT MANTA etc Enjoliveurs de phares et de roues KADETT REKORD COMMODORE Pare-brise teinté COMMODORE B Berline K.A.D B REKORD PII etc Jupe AR COMMODORE A (pièce Warny)
TEL : 37 22 23 06

Mr FORTIN Fabrice de JOUY (28)
Recherche / Tous renseignements, docs, contacts et pièces de KAPITAN 1955.
TEL : 37 22 23 06

Mr FORTIN Fabrice de JOUY (28)
Recherche : Réservoir COMMODORE B GSE, spoiler GSE, Kit carrosserie MANTA 400 (ailes larges, spoiler), Etriers et cylindres de roues (MANTA et ASCONA B) Echappement complet (MANTA et ASCONA A 1200) Carburateur double-corps Solex 1600 S.
TEL : 37 22 23 06

Mr GUINDAT Rodolphe de Besançon (25)
Vend : MANTA A 1900 SR Conduite à droite (peut-être exclusivité en France ?...) Bon état général. Petits travaux de carrosserie à prévoir.
PRIX : 3 000 F
TEL : 81 80 77 82

Mr GUINDAT Rodolphe de Besançon (25)
Cherche : COMMODORE B 25 ou 28 GS ou GSE Automatique uniquement. Bon état carrosserie si possible. Faire offre raisonnable.
TEL : 81 80 77 82

Mr GUINDAT Rodolphe de Besançon (25)
Vend : Toutes pièces pour MANTA A. URGENT !
TEL : 81 80 77 82

Mr GUINDAT Rodolphe de Besançon (25)
Vend : MANTA A Berlinetta 1900 LS automatique de 1973. Etat exceptionnel ! Expertisée 60 000 F.
PRIX : à débattre.
TEL : 81 80 77 82

Mr Fabrice DOUSSET de MEZIERES EN BRENNES (36)
Vend : MONZA 30 E modèle 81 Bleu métal onyx, intérieur velours beige, boîte 5, 90 000 km, moteur, freins, embrayage, pneus, injection, radiateur, etc... + de 40 000 F de factures.
PRIX : 30 000 F fermes.
TEL : 54 38 13 50

Mr CHAPELIER Jean-François de COURBEVOIE (92)
Vend : KAPITAN d'Octobre 1962. 110 000 km. Freins et moteur en état.
PRIX : 4 000 F
TEL : 43 69 83 91 bur
43 33 54 61 dom

Mr Jean-Philippe GUILERM de MORAINVILLIERS (78)
Vend : KADETT 12 S Coupé 1200 6 CV de 1979 Bronze doré Intérieur beige clair 80 000 km Bon état carrosserie Bon état mécanique Sans carte grise. Entière ou en pièces.
PRIX : 2 000 F
TEL : 39 75 60 14

Mr LEMAL Marc de RICHELLE (Belgique)
Vend : OLYMPIA A du 01/01/1969. 4 portes, toit vynil, grise, nouveau pot

Petites Annonces

échappement, étriers freins aAV, plaquettes. Roule tous les jours.

Urgent car manque de place.

PRIX : 3 000 FF

TEL : 41 79 07 96

Mr LEMAL Marc de RICHELLE (Belgique)

Vend :

KADETT B Sedan 2 portes, bleue, suspension origine Variflex. Véhicule roulant jusqu'en 94. Immatriculé en France.

Urgent car manque de place.

PRIX : 3 000 FF

TEL : 41 79 07 96

Mr FORTIN Fabrice de JOUY (28)

Vend :

Manuels d'atelier REKORD D 2100 D COMMODORE B / REKORD D K A P I - TAN/ADMIRAL/DIPLOMAT B KADETT B Supplément COMMODORE A GS (all.)

Catalogues de pièces détachées

KAPITAN/ADMIRAL/DIPOMAT A, KAPITAN/ADMIRAL/DIPLOMAT B, COMMODORE A/REKORD C

R.T.A : REKORD D - REKORD PII, A, B, C - REKORD A - REKORD B, C - COMMODORE A & A GS - KAPITAN/ADMIRAL A - REKORD C (autoexpertise).

TEL : 37 22 23 06

Mr SASSO Yves

Vend pour pièces : COMMODORE B Coupé 72, roulante + COMMODORE 4 portes 72 accidentée.

TEL : 50 57 23 58

Alain de Région Parisienne

Vend :

MONZA 2.8 S de 1981. 145 000 km. Moteur 116 000 km. Boîte 5 vitesses. Disques de freins AV,

amortisseurs AV, allumage, embrayage neufs. Amortisseurs AR à changer. Entretien régulier. Couleur or, intérieur velours marron.

PRIX : 17 000 F

TEL : 43 54 03 59

09 17 69 97

ou (16) 90 75 12 17

Mr COLUCCI David de VITRY SUR SEINE (94)

Vend pièces d'occasion pour MANTA B 1.6 S ou échange contre pièces pour MANTA A 1.9 S :

Ailes AV : 100 F/p Phares

AV : 200 la paire Feux Ar :

50 F/p Moteur 16 S 87 000

km compteur : 2 000 f Capot

AV : 200 F Coffre AR : 200

F Pare-brise, lunette AR :

200 F/p Vitres latérales : 100

F/p Pare-chocs AR : 150 F

Console tableau de bord : 50

F Ligne échappement : 150 F

Berceau, tringles, barres

anti-roulis, ressorts d'amortisseurs : voir proposition.

TEL : 46 80 55 63

Mr Eric TOUREL de TALMONTIERS (60)

Cherche :

Un grand compte-tours pour Coupé COMMODORE A de 1967.

Tél : 44 84 82 40 de 16 H à

20 H ou le WE

Mr Fabrice GARDY de VITRY SUR SEINE (94)

Vend :

MANTA B 1.2 S de 1976.

111 000 km certifiés BV 4

Jaune intérieur marron/beige

Pneus, maître-cylindre et

plaquettes neufs TBE mais

différentiel et allumage à re-

voir + pièces (démarreur,

boîte, phares AV...)

PRIX : 4 000 F

TEL : 46 81 77 70

Mr Eric DESSERT de GORGES (44)

Vend :

COMMODORE B Berline

2.5 S de 1975. Bleu marine.

158 000 km. Boite auto, direction assistée. Autoradio + enceintes détachables. Intérieur en bon état sauf siège conducteur légèrement usé. Carrosserie bon état, légère déformation masque avant et aile AVG. Véhicule roulant et entretenu régulièrement. CT OK.

PRIX : 7 500 F à débattre

TEL : 40 06 97 52

Mr Eric DESORT de GORGES (44)

Cherche ou échange :

Tableau de bord (partie

compteur) imitation bois en

bon état de REKORD D ou

COMMODORE 2.5 modèle

B. Echangerait contre tableau

de bord de COMMODORE

GS ou GS/E en très bon état.

TEL : 40 06 97 52

Mr Eric DESSERT de GORGES (44)

Cherche :

Radiateur en bon état pour

REKORD D Diesel de 1974.

TEL : 40 06 97 52

Mr Fabrice MILLET de VANVES (92)

Cherche :

Un Coupé COMMODORE

GSE de 1973 à 1977

TEL : 47 36 91 62

M Sylvain HENIQUE de BLOIS (41)

Cherche pour DIPLOMAT B :

2 silencieux échappement + 1

partie d'échappement anté-

rieure courbée.

TEL : 54 43 35 00

M Patrick BOUDON de PARIS (75)

Vend :

COMMODORE de 1971. Ki-

lométrage et moteur d'origine

: 92 000 km. Bon état méca-

nique et intérieur. Quelques

travaux de carrosserie à pré-

voir. Visible dans l'Oise (60)

PRIX : 12 000 F à débattre.

TEL : 42 46 59 58

M Francisco LEAL de ROSNY SUS BOIS (93)

Vend :

KADETT 1200 S Automati-

que blanche de 1974. 46

500 km. 1° main. TBE. Ré-

vision récente (filtres, allu-

mage, bougies, vidange). CT

OK.

PRIX : 8 000 F

TEL : 45 28 24 32

Mr Thierry BEAUFOUR de MAUREPAS (78)

Vend :

COMMODORE B GS/2.8 L

Berline de 1976. 94 000 km.

Excellent état. CT Vierge. +

stock pièces (boîte auto,

etc..)

PRIX : 12 000 F à débattre.

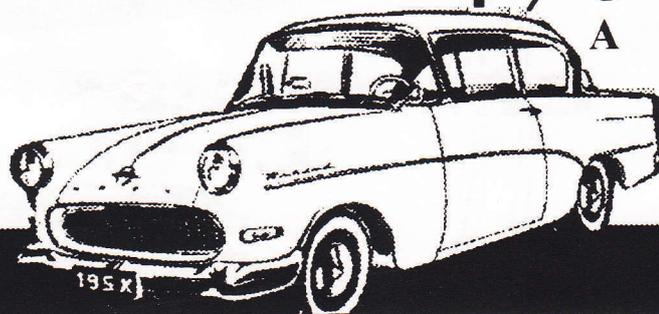
Tél : 30 51 05 42 (rép)

48 35 73 29 (soir)

Soyez au courant

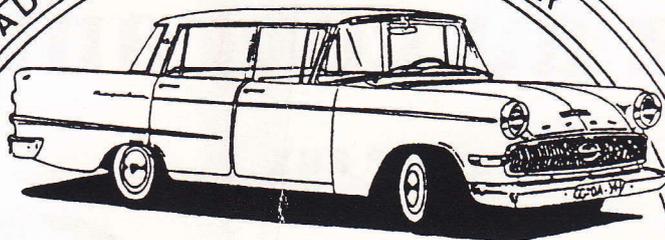
de ce qui se passe grâce aux

articles du

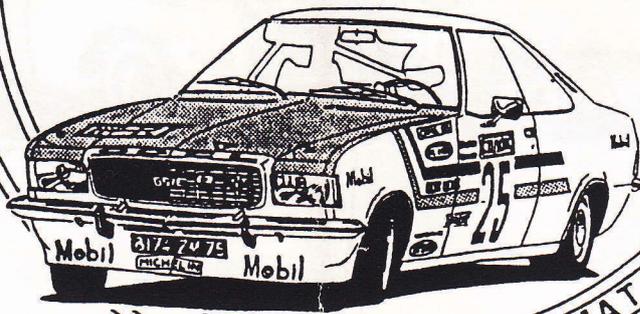


Blitz Magazine

KAPITAN-ADMIRAL-REKORD-SENATOR



COMMODORE CLUB DE FRANCE



TIERSFONTAINE 60390 AUNEUIL (16)44-84-47-05

MONZA-DIPLOMAT-COMMODERE