

ETUDE OPEL CORSA "B"

L'étude OPEL CORSA présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de la GENERAL MOTORS FRANCE, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





La Corsa fait peau neuve ; née en 1982, ce modèle est remplacé depuis octobre 93 par une version tout en rondeur dont le style étonne par rapport à l'ancienne génération.

PRÉSENTATION

La gamme se compose de six moteurs et de six niveaux de finition. Pour commencer, nous avons un 1 200 cm³ de 45 ch avec injection monopoint. Ce moteur est dérivé des premières versions de la gamme Corsa « A ». Vient ensuite, un 1 400 cm³ de 60 ch (en version monopoint) et de 82 ch (en version multipoints). Ces moteurs viennent de l'Astra et disposent d'un bon rendement puissance/performance. Le haut de gamme est un 1 600 cm³ 16 soupapes de 109 ch ; c'est un double arbres à cames avec injection multipoints et allumage direct (1 bobine pour 2 cylindres). Pour finir, restent les versions Diesel avec toujours le 1 500 cm³ disponible en atmosphérique et en turbocompressé développant respectivement 50 et 67 ch. La transmission est confiée à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports avec la possibilité d'avoir une boîte de vitesses automatique à quatre rapports, uniquement sur la version 1,4 l 60 ch. Le train avant est de type MacPherson triangulé avec barre antiroulis. Le train arrière est quant à lui constitué d'un essieu de torsion avec ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis. La direction est des plus

classique avec possibilité d'assistance suivant les modèles.

Le freinage dispose de disques à l'avant (ventilés suivant les versions) et tambours à l'arrière. L'ABS est disponible en option sur tous les modèles et est en série sur la GSi.

La carrosserie est disponible en 3 et 5 portes et se compose de six niveaux de finition : City, Joy, Viva, Sport, GLS et GSi.

Le poids total du véhicule varie de 860 à 980 kg avec une répartition avant/arrière de l'ordre de 63/37 pour cent. La longueur est de 3,73 mètres, la hauteur de 1,42 mètre et la largeur de 1,61 mètre. L'empattement est quant à lui de 2,44 mètres. Le Cx varie de 0,34 (5 portes) à 0,35 (3 portes).

PERFORMANCES - CONSOMMATIONS

L'essai porte sur la version Sport, c'est-à-dire le 1,4 l 82 ch et sur la version turbo Diesel. Le modèle essence présente de bonnes aptitudes aux reprises et accélérations avec notamment le 1 000 mètres départ arrêté bouclé en 33 secondes. La vi-

tesse de pointe est atteinte en cinquième avec 176 km/h. Ce modèle affiche ainsi de véritables aptitudes routières avec une consommation qui reste tout à fait raisonnable, en effet, il ne faudra que 8 litres de carburant pour parcourir 100 km lors d'une utilisation plus ou moins sportive.

La version turbo D est quelque peu défavorisée par une boîte de vitesses assez longue, puisqu'elle tire 38,9 km/h à 1 000 tr/mn. Ce modèle atteint 157 km/h et signe des reprises équivalentes à celles des versions 1,4 l 60 ch par exemple. Tou-



tefois, l'apport du turbo permet de mieux tenir la cadence. En conduite économique, la consommation se situe à environ 4 litres et passe à 7 litres en utilisation mixte.

TENUE DE ROUTE - CONFORT

Côté châssis, pas de modification, exception faite de l'adoption de roues de 14 pouces sur la version Sport. Le comportement demeure toujours aussi parfait et le freinage assez moyen. A noter que la version turbo Diesel est sans doute le modèle sur laquelle l'option direction assistée s'impose le plus. Côté confort, rien à redire sinon le fait que le moteur essence communique trop son enthousiasme avec un haut niveau sonore. Les excellents sièges de la Corsa participent grandement au

confort de conduite et ils sont fort bien présentés.

LIGNE - ÉQUIPEMENT

Le changement de look de la Corsa, s'accompagne d'un accroissement des dimensions. Accroissement qui profite à l'habitabilité. Côté sécurité, on arrive à un ensemble d'éléments assez impressionnant avec des ceintures à pré-tensionneurs, des barres de renfort dans les portes. L'ABS est, on l'a dit, disponible en option sur tous les modèles (en série sur la GSi) et l'airbag conducteur est lui aussi optionnel sur tous les modèles.

L'équipement général est complet avec notamment quelques points très intéressants comme, le réglage en hauteur des

quatre ceintures de sécurité, la bonne intégration de l'autoradio ainsi que la présence du réglage intérieur des rétroviseurs extérieurs sur toutes les versions. Par contre, quelques critiques en ce qui concerne l'absence d'espaces de rangements aux places arrière et le non-coulissement des sièges avant lors de leur basculement pour l'accès aux places arrière.

CONCLUSION

Le choix d'une Corsa dépendra davantage de vos besoins et goûts plutôt que de votre budget (car les prix sont très raisonnables). Opel a bien cerné le problème citadine-routière, car la petite Corsa tient bien son rôle. Si d'aventure cela durait, elle pourrait devenir le modèle étranger le plus vendu en France.

