

# OPEL OMEGA LOTUS

## LA BERLINE LA PLUS RAPIDE DU MONDE

Avec un 6 cylindres de 3,6 litres et deux turbocompresseurs, cette Opel revue par Lotus atteint 285 km/h. Cinquante-cinq modèles de cet engin exceptionnel sont réservés pour la France.



L'Opel Lotus Omega est à la base une Omega 24 soupapes qui a subi une préparation sérieuse chez Lotus. Mais ce traitement pour élaboré qu'il soit ne dépasse pas en fait le savoir-faire de préparateurs allemands comme AMG ou Alpina. Du travail soigné, réussi, mais rien d'extraordinaire. Le moteur est issu du trois litres (95 x 69,8 mm) 24 soupapes Opel, qui est passé à 3615 cm<sup>3</sup>, par le biais d'un nouveau vilebrequin à course plus longue (85 mm). Le carter cylindres en

fonte est d'origine assez étroit, et il est probable que cet allongement a été imposé pour augmenter la cylindrée. L'alimentation est forcée par deux turbos Garrett T 25 à faible inertie, montés chacun sur une branche de collecteur d'échappement. La pression d'admission est régulée électroniquement par l'intermédiaire du système de gestion Delco GMP 4, qui contrôle aussi l'injection multipoints Rochester. La pression se situe dans la moyenne (0,7 bars). La puissance spécifique de ce moteur atteint

*Une allure relativement discrète, malgré l'aile et les grosses jantes.*

104 ch/litre, ce qui n'est pas loin des 110 ch/litre d'un 1993 cm<sup>3</sup> de Sierra Cosworth, avec simple turbo. Chaque turbo possède son propre échangeur air/eau, et les conduits d'air aboutissent dans une chambre unique pour se diviser en deux ensuite (deux débitmètres et deux papil-



Les pneus énormes (235/45 à l'avant et 255/40 à l'arrière) souffrent beaucoup avec ce type de voiture.

L'autobloquant tout comme la charge sur l'essieu avant conduisent immanquablement au sousvirage...

Le six en ligne de base revu par Lotus révèle un potentiel extraordinaire. Pas violent et pas linéaire non plus. Au-delà de trois litres, on peut se permettre de gommer le temps de réponse, et à fortiori avec deux turbos...



lons à commande électrique). Le dégagement de chaleur impose à chaque arrêt dix bonnes minutes de soufflante pour évacuer toutes les calories emmagasinées sous le capot. Les pistons Mahle sont en alu forgé et refroidis par jet d'huile. La ligne est réhabilitée par des accessoires aérodynamiques rapportés et très bien assemblés, qui la rendent plus agressive. Quant à la caisse, elle est bien sûr renforcée et revue, ne serait-ce que pour pouvoir loger les pneus de 245 à l'arrière et supporter un surcroît de puissance qui atteint plus de 170 chevaux. Les amortisseurs sont doublés à l'avant comme à l'arrière. Le carrossage est accru sur les deux essieux, et l'essieu arrière a été entièrement remanié par Lotus. Les disques avant et arrière mesurent 300 mm et sont ventilés. Les étriers comportent quatre pistons à l'avant et deux à l'arrière.

A l'intérieur, le plancher semble quelque peu modifié, probablement par des renforts destinés à rigidifier la coque. La planche de bord est revue, mais on a conservé certains poussoirs et des commandes de la 24 soupapes. Le combiné est lisible, mais il manque de classe. On a disposé ici et là un peu de bois, mais sans conviction. Les sièges cuir maintiennent bien latéralement, mais ils sont glissants et on aimerait trouver des réglages électriques sur un tel modèle, surtout pour relever l'assiette, car le levier prévu à cet effet n'est guère commode à manier. On arrive à une position de conduite correcte, mais sans plus, car le levier de vitesse impose de trop grands débats. Sa précision enfin, n'est pas du niveau, tout comme l'aménagement, d'une Mercedes 500 E ou d'une BMW Ms. Les vitesses accrochent un peu aussi, mais il faut mettre cela sur le compte d'un embrayage fatigué par de nombreux essais. D'ailleurs, il ne résistera pas à quelques démarrages arrêtés et deux tours du circuit de Monthléry. Cette boîte est issue de la Corvette ZR 1, et elle comporte six





L'habitacle, manque de classe par rapport à une Mercedes 500 E.



Un véritable rail à grande vitesse

vitesse; le dernier rapport étant fortement démultiplié: 68,3 km/h pour 1000 trs/mn moteur. La Lotus ne donne jamais l'impression de peiner (57,9 mkg à 4200 trs/mn) et on ne remarque pour ainsi dire pas l'arrivée du couple vers 4000 tours. Le temps de réponse est aussi tout-à-fait gommé en utilisation normale. Le faible niveau de bruit et la suspension ferme mais confortable gomme toute impression de vitesse. En fait, les sensations, comme c'est souvent le

cas pour ce type de voiture ultra-motorisée arrivent au-delà de 180 km/h, quand on prend conscience du véritable potentiel qui reste sous le pied. En cinquième, on arrive sans la moindre difficulté à 240 km/h compteur... La motricité est sans problème sur sol sec. L'autobloquant se manifeste avec douceur, mais il n'évite évidemment pas le sousvirage, si on réaccélère brutalement. La Lotus se conduit en fait très facilement, une fois que l'on s'est bien calé au fond du

**LOTUS OMEGA**  
**MOTEUR**

Puissance : 377 ch à 5500 trs/mn  
Puissance au litre : 104 ch  
Couple maxi : 57,9 mkg à 4200 trs/mn  
Couple au litre : 16 mkg  
Cylindrée : 3 615 cm<sup>3</sup>  
Alésage x course : 95 x 85 mm  
Rapport volumétrique : 8,2  
6 cylindres en ligne  
Disposition : AV  
Bloc : fonte  
4 soupapes par cylindre  
Arbres à cames : double  
Alimentation/Allumage : gestion intégrale.  
Delco GMP4 (Injection)  
Suralimentation : 2 turbos Garrett T25 refroidis par eau + 2 échangeurs air/air  
Pression maxi : 0,7 bar

**PERFORMANCES**

Vitesse maxi : 282 km/h  
Régime : 6 200 trs/mn  
Puissance fiscale : 21 CV  
PRIX : 480 000 F

siège, pour pouvoir actionner l'embrayage qui est très dur. Mais il existe encore mieux dans ce domaine. Une BMW M5, par exemple, est vraiment un monstre de facilité, tout comme la magnifique Mercedes 500 E. La direction affiche une certaine insensibilité autour du point milieu, que l'on peut apprécier en utilisation normale, mais qui pénalise la voiture en usage sportif. En dehors de ce point, elle s'avère précise, insensible au relief et bien assistée. Le

**MERCEDES 500E**  
**MOTEUR**

8 cylindres en V à 90°, en position longitudinale avant.  
Refroidissement par eau (capacité : 9 litres).  
4 973 cc (96,5 x 85 mm)  
Rapport volumétrique : 10  
Puissance : 326 ch. à 5 700 trs/mn.  
Régime maxi : 6 500 trs/mn au rupteur  
Couple maxi : 48,9 mkg (480 Nm) à 3 900 trs/mn  
Puissance au litre : 65,5 ch/l.  
Bloc alu/culasse alu.  
Chemises usinées directement dans l'alliage  
2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres, entraînés par chaînes.  
4 soupapes par cylindre, avec poussoirs hydrauliques, et calage variable de l'admission.  
Gestion électronique allumage/injection Bosch LH Jetronic.  
Contenance carter d'huile : 8 l.  
2 pots catalytiques trivalents avec sondes lambda.

**PERFORMANCES ET CONSOMMATIONS**

Vitesse maximale (constructeur) : limitée à 250 km/h  
Accélérations (constructeur) :  
400 m départ arrêté : non communiqué  
1 000 m 0 à 100 km/h : 25"9  
départ arrêté : 6"2  
Moyenne routier (6,55 km) non chronométrée  
Consommation (90 à 120 et cycle urbain) : 10,7 l., 12,3 l. et 17,5 l.  
Conduite sportive non mesurée  
Contenance : 90 litres  
PRIX : 550 000 F



**BMW M5**  
**MOTEUR**

5 cylindres en ligne, 3 535 cm<sup>3</sup>, 93,4 x 86 mm  
2 ACT entraînés par chaîne, 24 soupapes, chambres de combustion en toit. Bloc cylindres en fonte avec fûts alésés.  
Allumage et injection cartographiques.  
Bosch Motronic. Rapport volumétrique : 10 à 1  
Puissance maxi : 315 ch à 6 900 trs/mn  
Couple maxi : 360 Nm à 4 750 trs/mn

**PERFORMANCES**

Vitesse maxi : limitée à 250 km/h  
0 à 100 km/h : 6,3 s  
1000 m départ arrêté : 26 s  
Reprise de 80 km/h à 120 : 7,6 s  
Consommations normalisées : 8,2 l., 9,4 l., 18,1 l./100 km  
PRIX : 500 000 F

pois élevé sur l'essieu avant n'engendre pas de mouvements parasites non plus, comme on a pu en trouver sur la BMW 850 i. La stabilité de la Lotus à grande vitesse est époustouflante. En courbes, l'Opel peut encaisser des accélérations latérales très élevées sur un filet de gaz. Il vaut mieux, dans ces conditions, ne pas insister sur l'accélérateur, mais la Lotus prévient assez bien de ses limites. Cette voiture manque par contre de vivacité dans les parcours sinueux, à cause d'une tendance marquée au sousvirage. Dans ces conditions, et pour des vitesses évidemment plus réduites, sa motricité empêche de la balancer. En performances qu'il s'agisse de vitesse de pointe (285 km/h) d'accélération et de

reprises, l'Opel Omega Lotus abat tout ce qui bouge, à part une Lamborghini Diablo... et tout cela avec une facilité déconcertante. Les reprises sont extraordinaires jusqu'à la cinquième. Ensuite, on note un abatement sensible du régime, du fait de la longueur du dernier rapport\*. Le freinage est exceptionnel. On peut écraser la pédale à plus de 200 km/h sans crainte et s'arrêter. Mais il faut remarquer quand même qu'une Porsche freine encore mieux, avec une moins grande stabilité toutefois. L'Opel Lotus Omega n'a rien d'un monstre en utilisation. Elle peut même devenir à volonté un bon gros matou. C'est avant tout une voiture homogène qui se donne les moyens d'aller très



vite. Elle se paye même le luxe de ne pas consommer beaucoup eu égard à ses performances. ■

\* Combinaisons Rapports Pont Démultiplications de vitesses de boîte :

	Vitesses à 1000 trs/mn en kms/h			
1	2,85	3,45	9,246	12,710
2	1,80	-	6,210	18,937
3	1,29	-	4,451	26,424
4	1,00	-	3,450	34,087
5	0,75	-	2,558	45,449
6	0,50	-	1,726	68,174

**LANCIA 8.32**

**MOTEUR**

8 cylindres en V, à 90°, trans. Avant  
 Bloc moteur et culasse en alliage léger  
 Alésage x course (mm) : 81 x 71  
 Cylindrée : 2 927 cm<sup>3</sup>  
 Rapport volumétrique : 9,5  
 Puissance maxi kW CEE (ch CEE) à trs/mn :  
 150 (205) - 6750  
 Couple maxi : 26,3 mkg (27) à 5 000 tr/mn  
 Distribution : 2 arbres à cames pour chaque rangée par courroie crantée  
 4 soupapes par cylindre en V de 33° 30'  
 Injection électronique Bosch KE 3.3 Metronic  
 Convertisseur catalytique trivalent sonde lambda  
 Allumage électronique à contrôle statique de l'avance (Marelli Microplex)

**PERFORMANCES**

Vitesse à 1000 trs/mn km/h : 33,5  
 Vitesse maxi : 234 km/h  
 Accélération départ arrêté (sec)  
 0 à 100 km/h : 7,2 s ; 1000 m : 27,3 s  
 Reprise de 40 km/h en 5<sup>ème</sup> (sec) 1000 m : 31,2 s  
 Consommation : à 90 km/h 9,2,  
 à 120 km/h 10,5, en cycle urbain 17 5

# FIAT PANDA SELECTA LE RAT DES VILLES



La Fiat Panda Selecta.

**Ce modèle reprend la transmission à variation continue apparue sur la Lancia Y10 Selectronic, c'est-à-dire l'ECVT (Electro Continuously Variable Transmission). Par rapport au type CVT de la Fiat Uno Selecta, ce système se caractérise par un embrayage électromagnétique, contrôlé par un calculateur électronique, qui évite un entraînement au ralenti.**

La transmission à variation continue a été lancée par Daf sur sa Daf Variomatic. Fiat en association avec Ford et Borg Warner d'abord, puis avec Subaru qui remplaça Borg Warner, se sont attachés à développer ce dispositif et surtout à le doter d'une courroie métallique. Le système ECVT se compose :  
 - d'un variateur continu (à nombre "infini" de rapports) muni de poulies reliées entre elles par une courroie métallique.  
 - d'un embrayage électromagnétique contrôlé par une petite centrale électronique garantissant en toutes circonstances une montée graduelle à partir du départ arrêté.  
 - d'un groupe inverseur à engrenages hélicoïdaux pour la marche en avant, le point

mort et la marche AR. avec embrayage synchronisé.  
 - d'un groupe de réduction finale avec différentiel incorporé.  
 - d'un système hydraulique avec pompe à engrenages qui fournit l'huile sous pression pour l'actionnement des poulies, la lubrification et le refroidissement de tous les organes.  
 Les avantages de la transmission à variation continue par rapport aux boîtes automatiques conventionnelles sont déjà connus :  
 - faible absorption de puissance, ce qui signifie prestations brillantes et faible consommation de carburant.  
 - possibilité d'avoir en toutes circonstances le rapport exactement voulu par le