

Opel Speedster / Honda S2000 : liaisons dangereuses

Le clonage des automobiles par implantation d'électronique, ce n'est plus de la science-fiction. Heureusement, quelques rares autos comme les roadsters Opel et Honda semblent bien décidées à échapper au contrôle, et à rappeler à leurs pilotes les dures réalités de la route... FACE-À-FACE.

Les constructeurs proposent des berlines de plus en plus aseptisées, bien souvent insipides. Mais, dans ce cheptel avide de complaisance, quelques brebis égarées sortent du lot. Une poignée d'irréductibles, ayant vendu leur âme au diable, revendique l'indigence électronique au profit de la liberté des sens, des mouvements et d'une subjective liberté de circulation. Sous leurs lignes outrancières, le délit de sale gueule prime. Pas un tour de roues sans suspicion. Le politiquement correct s'impose, Opel Speedster et Honda S2000 vivent hors du temps, de ce temps.

Jusqu'au-boutiste

Dotés d'un solide collier antipuces, les deux fauves sont épargnés par l'électronique. Pas d'Empêcheur de Survivre en Paix, pas même d'Arrêt Spontané de la Rotation des roues ou de Bonne Ame Sur qui compter en cas d'"oubli" de freinage, tout juste, pour l'imprévisible, un système Anti Biches Suicidaires. Ces deux roadsters ne tolèrent pas l'inattention. Le conducteur est là pour conduire, pas pour se laisser conduire. Et, pour le tenir en éveil, rien de mieux qu'un moteur puissant, une suspension façon "bout de bois", une insonorisation minimaliste et une direction exigeante.

A ce titre, l'Opel Speedster est jusqu'au-boutiste. La direction n'est pas assistée, et les suspensions n'ont d'égard que pour le comportement. Si bien que les défauts de la route remontent dans le volant d'une façon... explosive. Il faut donc apprendre à laisser la direction faire comme bon lui semble en ligne droite, ne pas tenir trop fermement la jante du volant, ou gare à l'entorse. Lorsque l'asphalte se fait miroir, la Speedster exulte. La direction ultra directe est un régal de précision. Son gabarit réduit, son faible poids et la position centrale du moteur lui donnent des aptitudes de kart. Chaussée de gros pneus de 225/45 sur des jantes de 17 pouces à l'arrière, l'Opel bénéficie d'une très bonne motricité. Les 147 ch du moteur de 2,2 l apparaissent même un peu justes pour la rendre tonitruante. Les performances parlent quand même, avec une vitesse de pointe de 217 km/h et une capacité d'accélération de 0 à 100 km/h en 5"9. Mais quelques chevaux de plus l'auraient peut être empêchée d'être aussi "facile" à piloter. La Speedster, sur le sec, est prévenante. La glissade du train arrière se fait en douceur, et elle permet, avec un peu de doigté, de stabiliser la dérive.

L'exercice est plus délicat au volant de la Honda. Plus lourde et plus puissante, elle ne propose pas le même équilibre. D'autant que, avec un moteur situé à l'avant, les transferts de masse en conduite sportive n'engendrent pas les mêmes effets. Mais l'on parle ici d'une S2000 à la limite de l'adhérence. Et, pour atteindre ce stade, il faut en vouloir. La Honda colle littéralement à la route. Sa suspension, pourtant plus douce, permet la même efficacité. La direction bien qu'assistée est tout aussi directe et fait tampon entre les irrégularités et l'habitacle. Le conducteur gagne en confort et en précision de conduite. Un ensemble d'une efficacité redoutable.

Envolées spectaculaires

Surtout avec ce moteur de 240 chevaux, pour seulement 2 l de cylindrée, un chef-d'œuvre. Faisant preuve de beaucoup de caractère en dessous de 6 500 tr/min, il permet des envolées spectaculaires au delà, jusqu'à 9 000 tr/min. Un moteur de course qui régale le pilote et ses oreilles. La boîte à six vitesses dispose d'un étagement favorisant la vitesse de pointe. Ainsi, malgré un rapport entre poids et puissance plus avantageux, la lourde japonaise laisse l'allemande prendre légèrement le large sur les premiers mètres (0"3 de plus pour passer de 0 à 100 km/h), pour finalement la voir s'éloigner dans le rétroviseur grâce à une vitesse de pointe de 240 km/h.

A l'évidence, de tels tempéraments ne jouent pas en faveur de la qualité de vie à bord. Entrer à l'intérieur du Speedster tient d'ailleurs de l'exercice de plongée en baignoire. Sauf que, ici, l'émail cède la place à un cuir rouge recouvrant un baquet spartiate. Une fois en place, on se sent étonnamment bien. La position de conduite est idéale malgré l'absence de réglage d'inclinaison de dossier. Les commandes essentielles tombent bien sous la main, et l'espace proposé est acceptable.

Suite de l'article de l'Argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le mardi 4 septembre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/279-opel-speedster-honda-s2000-liaisons-dangereuses.html>