



L'image de marque du constructeur Opel est passe-partout, sans point fort unanimement reconnu. Pourtant, le constructeur allemand sort de belles carrosseries (Manta, Calibra, Tigra, Frontera...) et de très bons moteurs. Depuis le salon de Genève où le concept-car a été présenté, les performances et les qualités sportives sont mises à l'honneur et le Speedster de série est le porte-drapeau tout désigné pour ce nouvel élan. Inutile de vouloir passer inaperçu avec une telle ligne. D'autant que le modèle testé est rouge mulet ! Le Speedster est un véhicule anticonformiste et non-rationnel.



Son moteur central, l'Ecotec 2.2 l, vous projette de 0 à 100 km/h en juste moins de 6 secondes. La même accélération qu'à moto... Il est souple, fiable, économique et d'un entretien minimal. Le réservoir d'environ 36 litres vous assure une autonomie de quelque 350 km. Peu sinon pas d'accessoires : l'indigence électronique. Pas de fioritures, de montre, de clim, de verrouillage centralisé, de direction assistée, d'ESP (Empêcheur de Survivre en Paix), pas d'alerte de niveau minimum de carburant non plus (pousser 870 kg jusqu'à la prochaine station, ce n'est pas le diable, mais votre aura en sera ternie)... La liste des non-équipements est assez longue pour affirmer la sportivité de la machine et pour en limiter le poids. Avec cette masse ridicule, les

quatre freins à disques sont efficaces, eux aussi, pour donner des sensations. Outre les deux paillasons, la seule moquette de la voiture se trouve dans le coffre. À côté de la bombe anti-crevaison (c'est moins lourd qu'un Bridgestone de 17 pouces janté), vous avez place pour les bagages de madame et votre portable.



Vous rangerez la capote repliée derrière les sièges quand la météo le permettra. À ce moment, le speedster développe toute sa mesure. La position basse des occupants les met à l'abri du vent, les sensations de conduite au niveau du sol sont enivrantes. Dommage que la course de la commande de la boîte de vitesses soit trop longue à mon goût. Les bruits métalliques sont omniprésents et c'est tant mieux. C'est du plaisir de conduire enthousiasmant et envoûtant que vous offre Opel pour quelque 31.500 euro (TMC de 867 euro et TR de 384 euro). Certains diront que ce prix est excessif pour une Opel. Je trouve qu'il est particulièrement attractif pour une sportive exclusive. D'autant que la diffusion limitée du modèle (3000 exemplaires) garantit une forte valeur de revente à celui qui saura préserver assez longtemps son Speedster en bon état. À quand un turbo complémentaire et la transmission sur les quatre roues ?

Au volant du Speedster dans les files du matin, les monospaces sont plus hauts que des grattes ciel, la moindre Smart devant soi est aussi importante

que l'écran IMax, le plus petit des scooters qui vous dépasse est une girafe au trot et la cocinelle fait office de plésiosaure. Les vitres latérales plongent littéralement sur les bas de caisses des berlines traditionnelles. Heureusement, certains 4x4 vous dégagent une vue grandiose sous leurs essieux. Plus bas que le Speedster, il n'y a que les karts !

L'inconfort du Speedster est indéniable et pourtant acceptable. Les suspensions sont fermes (sans être dures) et rendent le comportement efficace. Les dépassements décoiffent, les reprises sont toniques et la direction est directe, sans assistance. Pourtant, la conduite peut, aussi, être cool. La souplesse de la mécanique rend la bête docile et facile à conduire. Le plaisir prend vite le dessus, avec la possibilité quand même, de respecter la plupart des limitations de vitesses.

Le plus amusant, quand on a mon gabarit, c'est de se glisser dans ce fortin d'aluminium et de composites ou de s'en extirper. Je me suis entraîné pendant une semaine et j'ai retrouvé mon corps et ma condition physique de mes vingt ans. La procédure : d'abord, entrer les deux jambes, sinon la gauche reste à la maison, s'asseoir sur le longeron du châssis, prendre une grande goulée d'air, plonger sous le volant et tomber comme par miracle dans le cuir du baquet complètement reculé. Il ne reste plus qu'à attacher la ceinture.



L'espace sous la capote est largement confortable, je peux encore grandir. Étonnamment, malgré l'absence d'inclinaison de dossier, la position de conduite est idéale. Les commandes essentielles (et l'allume cigare d'une époque révolue) tombent sous la main et l'espace proposé est acceptable pour deux adultes.

Pour s'extraire, c'est simplissime. Se vider de ce qui reste d'air dans les poumons, passer la tête et les épaules sous la custode grâce à une rotation savamment couchée, prendre appui sur le dossier avec la main droite et sur la poutrelle (ou par



terre, ce n'est pas plus loin) de la main gauche. Puis, hisser le bassin sur le marchepied du premier étage, entamer un grand écart pour poser le pied senestre sur la carquette du salon et retomber sur ses pattes comme par enchantement. Ne pas oublier de glisser les clefs dans la pochette du veston avant d'entamer les deux procédures. Je vous jure, ça marche !

Pour les nains de moins d'un mètre quatre-vingt, c'est de la rigolade. Ils "descendent" dans le Speedster aussi aisément que je monte dans un MACK ou un GMC. Quand la capote est ouverte, je vous fais un salto carapé arrière avec vrille coudée. Quand vous voulez !