

Essai - Opel Astra OPC : Opel et les Perfs' sous Contrôle

Près d'une année après sa présentation à Genève, Wheels And You a enfin pu vérifier lors d'un essai ses premières impressions positives émises à l'égard de l'Opel Astra OPC, dernière-née de l'Opel Performance Center.



- 4 cylindres turbo, 1'998 cm³
- 280 CV à 5'300 t/min
- 400 Nm de 2'400 à 4'800 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h (limitée)
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 1'550 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'466 x 1'840 x 1'482
- Conso. mesurée : 10.6 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 189 g/km (F)
- dès CHF 44'900.-, modèle essayé: CHF 51'350.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Chez Opel, l'appellation OPC (pour Opel Performance Center) a toujours été synonyme de supplément de sportivité et de plaisir de conduite, tout en affichant

fièrement des ambitions sportives sur ses modèles. Si les premières versions OPC (Astra en 2000 et Zafira en 2002) n'étaient pas encore très abouties, Opel a gagné au fil des ans en expérience pour nous proposer des cuvées OPC toujours plus alléchantes, sans pour autant que ces véhicules perdent en polyvalence.

A l'extérieur

Le badge OPC est souvent synonyme de changement de plastique par rapport au modèle de série et l'Astra ne déroge pas à la règle. Et il ne sera pas simple de passer inaperçu au volant de cette Astra, surtout lorsque celle-ci se présente à moi dans un rouge brillant très « flashy ». Peut-être pas le coloris le plus heureux, mais passons. Par rapport au modèle de base, signalons en premier lieu les magnifiques jantes en alliage de 20'' (CHF 1'100.-), qui laissent entrevoir les freins surdimensionnés Brembo à 4 pistons et disques percés de 355 mm de diamètre.

Très sportive, la face avant annonce la couleur avec les deux entrées d'air latérales cerclées de gris entourant cette large bouche noire comblée par une grille en nid d'abeille constituée de maillons de taille généreuse. Quoique dans une moindre mesure, les phares et la calandre ont également été retouchés. L'arrière demeure tout aussi sportif surtout lorsque l'on est en présence d'une auto munie du pack « Design OPC », comprenant entre autre le becquet supplémentaire couleur carrosserie, qui pour certains sera de trop car cassant la ligne dynamique de base de profil. Exit la sortie d'échappement centrale pour laisser place à un large diffuseur qui n'est pas sans rappeler certaines voitures de course. Les sorties d'échappement sont donc placées sur les bords et toujours à travers des embouts finaux en chrome satiné et profilés au diffuseur, conférant à l'ensemble à la fois fluidité et élégance.

Globalement, mise à part ce second becquet - heureusement en option - qui vous fera passer pour un amateur de tuning auprès des non avertis, j'ai trouvé l'ensemble très agréable à regarder et malgré ma première impression, après un certain temps d'adaptation j'ai trouvé qu'elle portait plutôt bien ce « Rouge Power ».

A l'intérieur

Opel n'a pas toujours suscité l'unanimité quant à l'ergonomie et les finitions de ses intérieurs par le passé. Il faut reconnaître que depuis l'arrivée de l'Insigna, l'ensemble s'est bien amélioré. Et la nouvelle Astra suit ces nouvelles traces, avec une ergonomie très bien pensée ainsi qu'une finition de qualité. Lorsqu'en plus vous êtes installés dans les meilleurs semi-baquets du moment et que vous avez entre vos mains ce magnifique volant multifonctions gainé de cuir devant la suite de compteurs siglés OPC, cela ne vous donne qu'une seule envie : tourner la clé et partir avaler le bitume !

L'équipement de série demeure généreux avec entre autres la climatisation automatique bi-zone, les commandes autoradio au volant, le tempomat, les sièges Performance OPC aux multiples réglages et plus encore grâce au Swiss Pack désormais gratuit incluant la navigation, les vitres arrières teintées, les feux arrières à LED et les capteurs de recul. Ces derniers s'avèrent très utiles sur l'Astra où sa géométrie particulière rend la visibilité arrière disons... approximative.

Au niveau des options, notre exemplaire d'essai était équipé de l'excellente sonorisation de marque Infinity, d'un volant chauffant très agréable en hiver, des sièges Performance OPC ainsi que d'un magnifique pare-brise panoramique. Dommage cependant que suite à la présence de ce dernier, Opel n'aie pas conservé l'éclairage plafonnier toujours bien pratique de nuit.

Les places arrière sont confortables et l'espace aux jambes est correct. Par contre, la garde au toit posera problème aux personnes mesurant plus d'1m75. A chaque fois que quelqu'un se glissera à l'arrière, il faudra ensuite ré-ajuster la position du siège avant en profondeur, dommage.

Sous le capot

Le 4 cylindres en ligne présent dans cette Astra, développant 280 CV à 5'300 t/min et 400 Nm entre 2'400 et 4'800 t/min, est en fait une évolution du bloc tout-à-lu déjà présent dans l'Insigna 2.0 Turbo (250 CV). Les 30 CV supplémentaires proviennent notamment d'une admission d'air revue, d'une pression du turbo poussée à 1.5 bar ainsi que d'optimisations portées sur les catalyseurs de la ligne

d'échappement, dont le diamètre a été augmenté à 70 mm. En outre, par rapport à l'Astra OPC de la précédente génération, le gain est respectivement de 40 CV pour la puissance et 80 Nm pour le couple, ce qui représente une évolution considérable compte tenu du poids quasiment identique. Mais à mon sens l'évolution la plus intéressante se situe en sortie de boîte à vitesses : enfin, nous voici en présence d'une version OPC munie en série d'un différentiel à glissement limité mécanique. Couplé aux nouvelles suspensions multimodes « FlexRide », cela promet d'offrir une expérience de conduite bien différente de la cuvée précédente.

Grâce à une application pour smartphone dédiée (« OPC », disponible sur AppStore pour CHF 1.-), il est possible de se connecter par Wi-Fi (et non Bluetooth) à la voiture afin de pouvoir avoir accès à certaines données du moteur, habituellement réservées aux outils de diagnostic. Il est alors possible de consulter l'état de charge de la batterie ainsi que sa tension, la pression des pneus, les différentes températures moteur, etc., le tout en cours de route. De plus, prévue pour une utilisation sur circuit, l'application permet d'afficher et d'enregistrer la vitesse réelle ainsi que les accélérations latérales et longitudinales, les chronos au tour, et également la durée du trajet ainsi que le nombre de kilomètres parcourus et tracés sur la carte Google Maps. Seule ombre au tableau, l'application n'affiche aucune information au sujet de la consommation d'essence.

A ce sujet, si celle-ci reste élevée sur autoroute (difficile de faire moins de 8.5 l./100km de moyenne), lors de mes quelques incursions en ville j'ai remarqué que grâce au Start-Stop (désactivable) et à une éco-conduite appliquée, il est envisageable de tutoyer les 10 l./100km, ce qui reste sobre pour une telle auto. Chose bien entendue impossible en conduite sportive où l'on dépasse facilement les 15 l./100km, bien que face à ses concurrentes l'Astra ne doit pas être la plus gourmande. Tout au long de mon périple, j'aurai parcouru près de 1'200 km comportant environ 80% d'autoroute, 5% de ville, et 15% de route, avec au final une moyenne de 10.6 l./100km.

Au volant

Je tourne la clé. Premier constat : ça sonne fort et ça sonne bien. Messieurs les

ingénieurs Opel, chapeau bas, le son émis par ce quatre cylindres dans les bas régimes est digne des feulements de fauves bien plus musclés en cylindrée. Je sors du parking. Dès les premiers changements de rapports, l'accoudeur central, que j'ai déjà reculé au maximum, me dérange. En conduite sportive, la seule solution pour moi sera de l'ouvrir ce qui aura pour but de libérer l'espace nécessaire au bon déploiement de mon bras. Il faut dire que de par mon gabarit (195 cm) j'ai les bras longs. A ce sujet, notons que mise à part cette légère gêne, les multiples réglages des excellents sièges et du volant me permettent sans soucis de trouver une position de conduite optimale, avec encore une bonne réserve d'espace en profondeur et en hauteur grâce à l'assise abaissée de 17mm par rapport au modèle précédent.

Commençons par décrire l'expérience de conduite en mode normal. A faible allure en milieu urbain, il m'apparaît rapidement que l'auto manque de souplesse. En effet, ce moteur n'apprécie pas les relances douces en-dessous de 1'500 t/min. Cela est dû à l'étagement trop long de la boîte, avec un 2ème rapport finissant bien au-delà de 100 km/h au rupteur... Le rupteur, parlons-en. Placé à 6'500 tours, il donne l'impression de ne jamais arriver, à tel point que je n'ai jamais été surpris par celui-ci et que j'ai dû aller le chercher pour vous dire à quel régime il se situait... Vous l'aurez compris, je suis plutôt amateur de moteurs atmosphériques et de ce côté-là, j'ai trouvé les montées en régime de cette OPC peu enivrantes. En revanche, côté reprises c'est brutal à tous les rapports dès 2'500 t/min, et il sera possible d'inscrire des autos atmosphériques bien plus puissantes à son tableau de chasse... sur autoroute. Le ton est donné : on est en présence d'une auto très rapide, mais pas configurée dans le but premier d'aller chercher la zone rouge.

L'amortissement, quant à lui, est un compromis parfait entre confort et sportivité. Même dans le mode normal, l'auto prend très peu de roulis, tout en filtrant remarquablement bien les aspérités de la route compte tenu des jantes de 20'' équipant notre modèle d'essai. La direction n'est pas trop légère, mais le train avant manque de communication. L'excellent volant au multiples méplats et dont le diamètre a été revu à la baisse contribue à rattraper le coup tant il tient bien en main. Aidé par l'équipement complet et l'excellente ergonomie dont j'ai déjà parlé, il est sans aucun doute possible d'envisager de longs trajets quotidiennement.

Je ne reviendrai pas sur les problèmes de visibilité sécuritaire qui sont inhérents

au modèle de base. Par contre, chose décevante liée à ce fait, l'impression de vitesse en est du coup réduite, car elle dépend principalement de ce que nos yeux perçoivent sur les côtés alors même que nous regardons devant nous. Or, la géométrie de l'auto avec ses larges montants plongeant nous empêche d'avoir ce traditionnel défilement rapide du décor sur les bords de l'image. Je me suis du coup surpris à rouler plus vite qu'à mon habitude pour éprouver la même sensation de vitesse.

Une route bien dégagée et sèche s'offre à moi, je passe alors en mode Sport. Je ne remarque pas de différences significatives, ce qui me frustre car j'en veux plus ! Je décide alors rapidement de passer en mode OPC afin que cette auto me délivre enfin tous ses secrets. Le blanc lumineux entourant les compteurs passe soudainement au rouge vif pour m'annoncer que le spectacle peut commencer. Et là, pour mon plus grand plaisir, c'est une autre expérience de conduite qui débute : l'amortissement est bien plus ferme, la direction plus réactive et plus directe, la pédale des gaz plus sensible. J'ai l'impression que les montées en régimes sont également un peu plus franches, laissant croire à un petit surcroît de puissance octroyé dans ce mode. Dommage en revanche que le lag du turbo soit toujours trop présent à mon goût. J'enchaîne les virages avec une facilité déconcertante sans me faire peur, aidé par l'excellente prestation sur revêtement sec des Pirelli SottoZero. Il faut cependant rester vigilant car le manque d'impression de vitesse additionné au poids conséquent de l'auto (1'550 kg) aurait pu me piéger à plusieurs reprises à l'approche de courbes serrées. A chaque relance, la brutalité du turbo et les 400 Nm de couple me plaquent au siège, c'est bestial. Elle sous-vire parfois lors des relances en courbe, mais j'ai l'impression que ce sont plus là les pneus qui avouent leur limite qu'un éventuel manque d'efficacité de l'autobloquant, dont l'action est plutôt douce.

Le freinage semble très performant bien que l'ABS soit un peu trop présent. Au contraire, l'anti-patinage et le contrôle de trajectoire, même lorsqu'ils ne sont pas désactivés, offrent une bonne marge de manœuvre et les légères dérives ne sont pas corrigées. Ça ne fait pas l'ombre d'un doute : si à allure modérée le plaisir distillé pourrait être supérieur, lorsqu'on attaque, on prend clairement son pied. Dans ce mode, je défierais bien une Megane RS de me suivre, je pense sincèrement qu'il serait difficile de les départager. Et même si l'Astra devait s'incliner d'une demi-longueur, elle conserverait face à la Mégane cet atout majeur qu'est le fait de pouvoir se métamorphoser sous simple pression d'une

touche.

Le son délivré par l'échappement est identique quel que soit le mode choisi. Le bruit est très bien étudié, car malgré qu'il sonne fort, il n'y a jamais de résonance dans l'habitacle. En conduite normale, le turbo ne se fait que très peu entendre, laissant avec raison s'exprimer le moteur à travers l'échappement. A pleine charge par contre, on a droit non pas à un bruit de turbo habituel, mais plutôt à un bruit de turbine d'avion ! C'est violent, ça s'accorde plutôt bien avec la folle poussée qui l'accompagne, mais ce n'est pas forcément du goût de tous. Au niveau vocal ce que j'ai préféré ce sont les généreux borborygmes délivrés par la ligne lorsqu'elle est chaude lors des doubles débrayages et comme on le dit dans le jargon : « il pétouille bien cet échappement ! »

Verdict

Inutile de se voiler la face : globalement, j'ai été conquis par cette auto, car elle permet de prendre du plaisir au volant tout en restant très polyvalente, ce qui est pour moi le but premier de ce genre de véhicule. Pour être parfaite, il lui faudrait une boîte plus courte ainsi qu'un peu plus de pêche dans les hauts régimes.

Les milliers de kilomètres avalés sur la Nordschleife en guise de mise au point témoignent de la volonté d'Opel d'exceller dans ce secteur afin de se démarquer car malgré la crise, la concurrence est rude avec bon nombre de modèles plus abordables que l'Astra et aussi plus pratiques (Focus ST, Leon Cupra R, Mazda 3 MPS). Mais avec cette nouvelle Astra OPC, Opel nous livre une compacte sportive très aboutie, efficace et polyvalente, qui écrase sans nul doute une bonne partie de sa concurrence. A tel point que même en piste, une Mégane RS ne devrait pas forcément l'effrayer. Sauf que face à la Mégane et pour justifier son prix plus corsé, l'Opel multiplie les atouts : une finition nettement supérieure, un différentiel autobloquant de série, plusieurs modes de conduite permettant de transfigurer l'auto, sans parler des options exclusives à ce modèle que sont les sièges Performances OPC aux multiples réglages ainsi que le toit panoramique. A vous de choisir.

Prix et principales options - Opel Astra OPC

Prix de base : CHF 44'900.-

Intérieur cuir Nappa noir avec sièges AGR : CHF 2'500.-

(avec réglages supplémentaires des flancs et chauffage)

Premium Forward Lighting Pack (AFL+) : CHF 1'800.-

(Adaptive Forward Lightning (AFL+), LED Daytime running lights, Réglage de la portée automatique, Lave-phares, Phares Xenon)

Pare-brise panorama : CHF 1'200.-

Jantes alliage léger 20' : CHF 1'100.-

Pack Design OPC : CHF 990.-

(Becquet de toit, arrière Sport, Bas de caisses Sport)

Pack Visibilité et Lumière 2 : CHF 800.-

(Indicateur de distance au véhicule précédent, Caméra avant avec système de reconnaissance des panneaux et assistant de garde de la voie, Monochrome Info Display, Assistant de garde de la voie)

Infinity Sound System : CHF 800.-

(inclus Coffre double fond FlexFloor)

Chauffage du volant : CHF 190.-

Peinture brillante "Rouge Power" : CHF 300.-

Système de contrôle de pression des pneus : CHF 190.-

Tapis de sol avant/arrière OPC : CHF 80.-

Swiss Pack OPC (valeur CHF 2'780.-) : CHF 0.-

(Lunette arrière et vitres latérales arrière teinté foncé, Feux arrière à diodes LED, Parc Pilot à l'arrière, Radio / Lecteur CD / SD 900 Navi Europe)

Avantage client "Rabais Flex" : CHF -3'500.-

Prix TOTAL : CHF 51'350.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Opel Suisse / GM Suisse SA pour le prêt de cette Opel Astra OPC.

A lire aussi

Essai - Opel Ampera : L'hybride 2.0 ?

Nouveauté - Opel Cascada

Nouveauté - Opel Adam

Genève 2012 - Opel Mokka

Genève 2012 - Opel Astra OPC

Nouveauté - Opel Mokka

Nouveauté - Opel Astra OPC

Nouveauté - Opel Ampera

Opel Astra GTC - Les détails

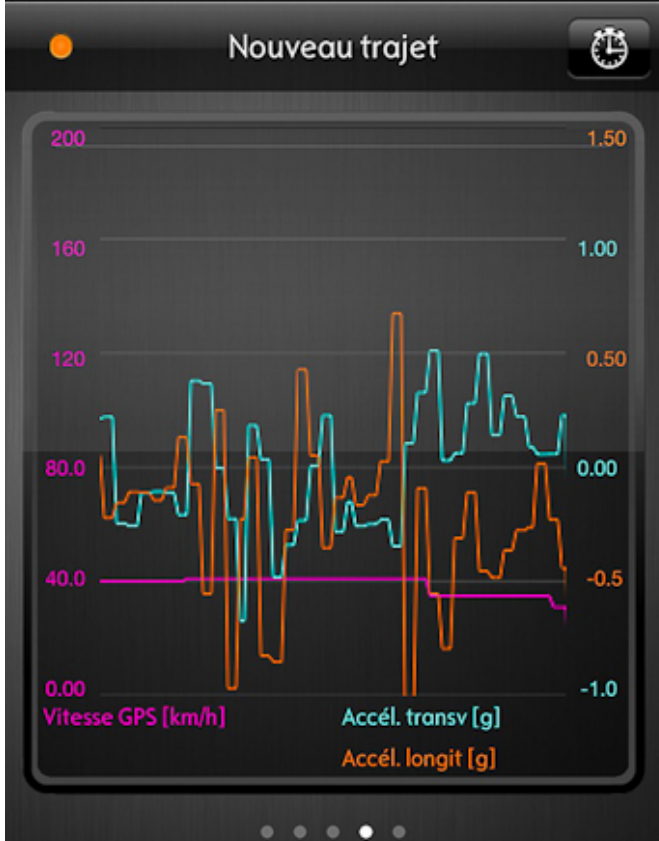
Nouveauté - Opel Astra GTC











Autres

Etat de charge Batterie	77.3 %
Tension de la batterie	14.5 Volts
Classification passager	---
VIN, Pos. 10-17	4847897...
VIN, Pos 2-9	---
Compteur kilométrique	11056.9 km
Compteur en miles	6870.4 miles
Courant de la batterie	0.0 A
Tension de la batterie	14.5 Volts
Essuie-glaces activés	0
Tension de la batterie	--- Volts
Année	2013.0

Nouveau trajet

This section features three digital gauges. The top gauge is a speedometer showing 253 km/h. Below it are two acceleration gauges: 'Vitesse GPS (km/h)' with a scale from 0.00 to 150.00, 'Accélération transversale (g)' with a scale from -1.00 to 1.00, and 'Accélération longitudinale (g)' with a scale from -1.00 to 1.00. The gauges are blue with white text and markers.

Nouveau trajet

A circular G-force meter with a scale from -1.0 to 1.0. The needle is positioned at approximately 0.2 g. The meter has a blue needle and a blue dot at the end. The text 'opc' and 'G' are visible on the meter. The background is dark with white grid lines.





W.A.Y.















