# Essai – Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

*Un peu plus de quatre ans après le début de sa carrière, l'Insignia s'est offert un discret lifting. A cette occasion, elle ajoute une corde à son arc avec cette ultime déclinaison baroudeuse. Après le sport avec l'OPC, place au tout chemin avec la Country Tourer !*

- 4 cylindres turbo, 1'998 $cm^3$
- 250 CV à 5'300 t/min
- 400 Nm de 2'500 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'843 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'913 x 1'858 x 1'513
- Conso. mesurée : 10.3 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 199 g/km (F)
- dès CHF 53'950.-, modèle essayé: CHF 61'290.-

---

Texte et photos : Bob de Graffenried

---

A n’en pas douter, les déclinaisons breaks à traction intégrale ont pris une part de marché importante ces dernières années. En revanche, il n’en est pas encore de même pour les versions surélevées, dont l’aspect « plastique » les place souvent dans la catégorie des baroudeurs.

La Country Tourer saura-t-elle suffisamment préserver son côté chic pour convaincre une clientèle premium ? En ligne de mire : celles qui ont fait leurs preuves, les Audi A4-A6 Allroad et Volvo XC70, mais aussi les plus récentes Peugeot 508 RXH et VW Passat Alltrack. En voiture !

### *A l’extérieur*

Cela ne fait aucun doute : l’Insignia est longue, très longue. A tel point que le porte-à-faux arrière parait sans fin. Avec ses 4.91 m, elle mesure 2 cm de moins qu’une Audi A6 Allroad, qui paradoxalement paraît moins longue vu son empâtement bien supérieur (+18 cm pour l’Audi !).

Par rapport au modèle de base, l’Insignia se distingue immédiatement par sa garde au sol surélevée ainsi que par ses généreuses moulures anthracite au niveau des passages de roues et des bas de caisse. Lui conférant déjà un air d’aventurière, cet artifice est complété par des protections teintées alu des soubassements avant et arrière. Le coloris assez particulier mais non moins réussi « gris fantôme » à effet perlé (CHF 1’050.-) s’accorde particulièrement bien avec ces nombreuses parties en synthétique.

Bien que de petit diamètre, les deux sorties d’échappement apportent une touche de sportivité bienvenue. Elle est chaussée de jantes 18″ de série, dont il est possible de choisir parmi plusieurs modèles. L’ensemble évoque à la fois un sentiment de puissance et de protection, sans perdre de vue l’élégance revendiquée par le modèle de base. Ainsi, la très chic calandre n’est pas modifiée et de nombreux inserts chromés sont toujours présents, tout comme le jonc chromé du hayon passant à travers les feux arrière teintés.

### *A l’intérieur*

A bord, la place abonde tant à l’avant qu’à l’arrière, et le cuir épais très clair de

notre modèle d'essai égaie bien l'ensemble. Si aucun matériau n'est particulièrement noble, aucun ne démérite non plus, et le tout se veut très homogène et globalement bien construit. N'oublions pas que l'Insignia était à son lancement synonyme de grand progrès chez Opel en termes de finition intérieure et d'ergonomie.

Le lifting intérieur subi en 2013 a permis de rendre le poste de commandes plus moderne grâce à une nouvelle planche de bord contenant moins de boutons que par le passé : une réussite ! Seul le volant paraît encore surchargé de commandes, la faute aux nombreuses options.

Voulant en faire le fer de lance de la marque, Opel a placé la Country Tourer au sommet de la hiérarchie des Insignia. Il en résulte une auto très bien dotée de série, avec notamment : éclairage de route adaptatif, suspensions adaptatives, phares bi-xénon, hayon électrique et système multimedia IntelliLink RF 900 Navi, pour ne citer qu'eux. Ce dernier se compose d'un écran tactile 8'' couplé aux commandes au volant ainsi qu'à un pavé tactile, commandant l'interface multimédia et GPS. Notre exemplaire d'essai était en plus équipé des options listées en fin d'article, dont j'aimerais juste relever la présence de l'écran 8'' dans le combiné d'instruments et qui remplace le traditionnel compteur de vitesse. Outre l'affichage de la vitesse, il se veut très pratique car capable d'afficher une multitude d'informations selon les souhaits du conducteur, comme par exemple, la carte avec les consignes GPS.

L'ergonomie de l'Insignia se veut très bonne et toutes les commandes sont faciles d'accès et agréables à manier. J'émettrais cependant une réserve quant à l'utilisation du pavé tactile central qui fait office de souris, et de clic lorsqu'on appuie – fort – sur celui-ci. Si l'idée est géniale, elle n'est pas exploitée au mieux car le système ne répond pas précisément à toutes les sollicitations. Saluons néanmoins l'innovation d'Opel, puisque ce pavé tactile reconnaît l'écriture manuscrite, ce qui s'avère très pratique pour saisir le nom d'une rue sans détourner le regard de la route.

### *Sous le capot*

Alors que 7 motorisations équipent les différentes versions de l'Insignia, ce sont seulement les 3 plus puissantes qui sont disponibles pour la Country Tourer. Ce

qui vient confirmer l'orientation plutôt haut de gamme de celle-ci. Ainsi, 2 diesels sont proposés (2.0 CDTI de 163 CV et 195 CV) et seulement 1 moteur essence, équipant notre modèle d'essai.

Le 2.0 Turbo Ecotec développe ici 250 CV et pas moins de 400 Nm de couple ! Malheureusement, couplé au poids élevé de l'auto, celui-ci se passera de toute prouesse écologique avec une moyenne de 10.3l/100km sur un parcours mixte. On a vu mieux, surtout en considérant le fait qu'il ne s'agit pas d'une traction intégrale permanente et que dans la quasi-totalité de ce parcours, la puissance ne fut transmise qu'aux seules roues avant. Le fait qu'Opel contraigne le client à choisir une motorisation essence si puissante est discutable. Rouler dans une auto premium ne nécessite pas dans tous les cas, d'avoir une motorisation si gourmande. Les plus écolos se verront alors contraints d'opter pour l'un des deux diesel, dont le plus « light » promet de ne consommer que 6.1 l/100km en boîte manuelle ; c'est 2.4 l/100km de moins que la valeur annoncée pour le 2.0 Turbo Ecotec essence en boîte automatique !

### *Au volant*

Sur la route, la Country Tourer se montre à la fois docile et performante. La très bonne insonorisation, le moteur silencieux et le tarage souple des suspensions (en mode Normal) en font une idéale routière parée pour les longs trajets. Bien que la direction soit bien asservie et le moteur souple, la ville n'est pas son terrain de jeux favori du fait de son encombrement. Malgré tout, la visibilité est bonne et complétée ici par la caméra de recul du Pack Driver Assistant 3 (CHF 1'500.-). Une fois le bon dosage du pied droit adopté, la boîte automatique à 6 rapports ne fait jamais d'à-coups ni de changement intempestif. Elle est néanmoins un peu lente, mais très douce.

Sortons maintenant du trafic urbain et rendons-nous à la campagne ! Avant de l'emmener sur les cailloux, j'ai quelques kilomètres d'asphalte à parcourir. Les 250 CV sont bien là et il n'en faut pas moins pour propulser vigoureusement les presque 2 tonnes de la Country Tourer ! Les virolets qui se présentent m'incitent instantanément à passer en mode Sport et à reprendre la main sur les changements de rapports. La donne change clairement et c'est une très bonne surprise pour celui qui souhaite bénéficier par moment d'un comportement plus

dynamique ainsi que de la rigueur du châssis très sain de l'Insignia. Les suspensions sont nettement plus fermes, rendant le roulis presque inexistant, la direction plus dure, la pédale de gaz plus sensible et le temps de passage des rapports plus court, sans toutefois égaler les références du segment. Tout-à-fait apte à être malmenée, elle avouera quelque peu ses limites en enchaînement de courbe à plat ou en descente, où elle aura tendance à sous-virer. A noter que pour le mode Sport, il est possible de choisir si l'on veut rouler en 4×4 permanent ou seulement en traction. En mode 4×4, le différentiel autobloquant électronique assure un bon grip en sortie de virage serré.

Le freinage lui, est excellent et endurant, me rappelant une règle élémentaire de physique : le poids n'intervient pas sur la distance de freinage, pour autant que les freins soient capables d'absorber toute l'énergie nécessaire! Ce qui est bien le cas ici.

Me voilà arrivé au pied d'un chemin raide mêlant cailloux et ornières. Notre Insignia s'y aventura sans problème, mais dire qu'elle le fit avec brio serait un brin optimiste. De toutes évidences, la Country Tourer n'est pas un véritable véhicule tout terrain, de par ses longs porte-à-faux et l'absence de boîte démultipliée. Néanmoins, elle vous permettra de passer là où vous resterez bloqué avec une auto conventionnelle, tout en offrant une bonne motricité sur revêtement gras et enneigé grâce à la transmission intégrale adaptative.

Parée pour réagir à toutes les situations, celle-ci est capable non seulement de répartir le couple de 0 à 100% entre les essieux avant et arrière, mais également de varier sa répartition entre les deux roues arrière via le différentiel autobloquant électronique. Ainsi, selon Opel, la Country Tourer serait capable d'avancer encore ne serait-ce qu'avec une seule roue arrière sur le sec, alors que les 3 autres seraient embourbées ou simplement plus en contact avec le sol. Le mode Tour, précisément destiné au terrain car permettant d'assouplir les suspensions, ne s'est pas montré d'une grande utilité tant la différence de ressenti est faible par rapport au mode Normal.

### *Verdict*

Break familial au parfum de SUV, la Country Tourer est sans aucun doute la plus polyvalente des Insignia. Si sa plastique extérieure évoque l'aventure, elle n'en

demeure pas moins chic et élégante, visant incontestablement toujours le segment premium.

Parée à toute épreuve hormis le franchissement, elle conserve également toutes les qualités routières de l'Insignia de base, les aptitudes tout chemin en plus, sans oublier l'indispensable mode Sport ! Que demander de plus ? Un moteur essence moins gourmand aurait mérité de figurer au catalogue, gageons que cela sera le cas d'ici peu !

**Prix et options – Opel Insignia Country Tourer**

**Prix de base : CHF 53'950.-**

**Boîte automatique à 6 rapports : CHF 2'000.-**

**Pack Swiss Country Tourer : CHF 590.-**
(sièges en cuir perforé, park/pilot avant/arrière)

**Pack Driver Assistance 3 : CHF 1'500.-**
(assistant de stationnement, caméra de recul, alerte de présence dans l'angle mort)

**Caméra avant avec assistant de maintien sur la voie : CHF 900.-**

**Réglages électrique du siège conducteur avec mémoire : CHF 750.-**

**Open & Start (accès sans clé) : CHF 600.-**

**Peinture à effet perlé : CHF 1'050.-**

**Réception radio numérique DAB+ : CHF 350.-**

**Player Compact Disc et MP3 : CHF 200.-**

**Bose Sound System : CHF 800.-**

**Ecran 8″ dans le combiné d'instruments : CHF 600.-**

**Prix TOTAL : CHF 61’290.-**

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

Nos remerciements à Opel Suisse / GM Suisse SA pour le prêt de cette Opel Insignia Country Tourer

**A lire aussi**

Essai – Opel Mokka : SUV expresso

Essai – Opel Adam : Glamour, un peu, beaucoup, passionnément

Essai – Opel Astra OPC : Opel et les Perfs’ sous Contrôle

Essai – Opel Ampera : L’hybride 2.0 ?

Nouveauté – Opel Corsa

Nouveauté – Opel Adam Rocks

Présentation – Opel Astra OPC EXTREME

Nouveauté – Opel Insignia OPC

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

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

INSIGNIA
W.A.Y.

ZH·730001
W.A.Y.

INSIGNIA
W.A.Y.

W.A.Y.

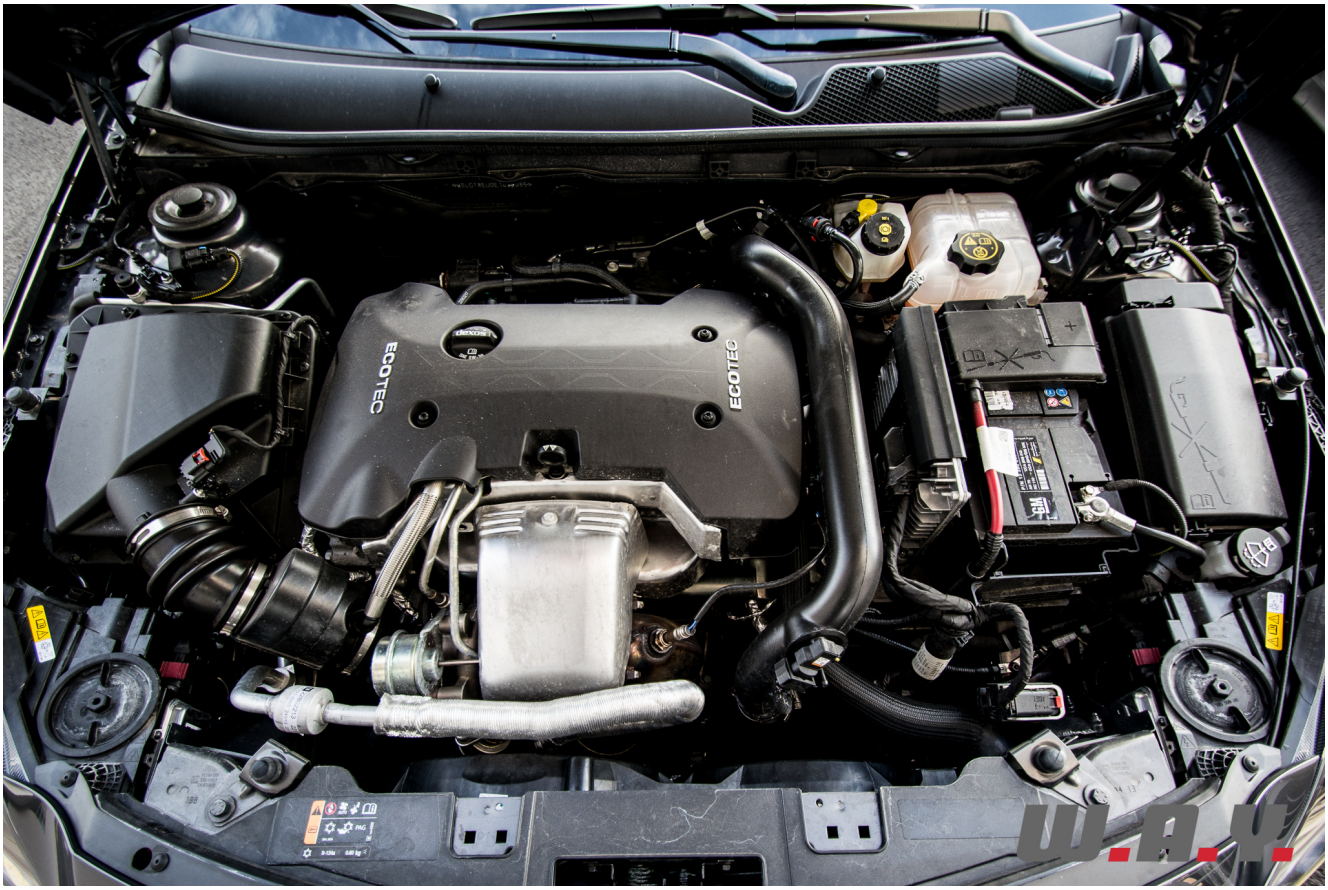
17°
[TP]
17:18
CHEMIN DES BULESSES
AVENUE DE PERRAUSAZ
RÉDUIRE
AGRANDIR
RÉINIT.
DESTINATION
MENU
RADIO
MENU
MEDIA
BACK

23
SYNC

BACK

W.A.Y.

W.A.Y.


ECOTEC
ECOTEC

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

INSIGNIA
ZH·730001
W.A.Y.

ZH·730 001
W.A.Y.

ZH·730 001
ZH·730001
INSIGNIA
ZH·730001
ZH·730001
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·730 001
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·73

W.A.Y.

INSIGNIA
ZH·730001
W.A.Y.

ZH·730 001
W.A.Y.