

# Premier contact - Opel Astra Sports Tourer : La voiture de l'année en break !

*Présentée à Francfort fin 2015, la nouvelle Opel Astra Sports Tourer arrive chez les concessionnaires alors que la berline vient tout juste d'être élue voiture de l'année. Quelques heures de conduite et voilà les premières impressions de Wheels And You.*



- 4 cylindres, diesel, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 160 ch à 4'000 t/min
- 350 Nm de 1'500 à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'425 kg
- Conso. mixte : 4.6 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 109 g/km (A)
- dès CHF 22'100.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

Brocardée voiture de l'année il y a quelques semaines, la cinquième génération de l'Astra débarque sur nos routes et après quelques centaines de kilomètres, je peux confirmer d'emblée que ce titre n'est pas usurpé.



## ***Esthétique***

Si les mensurations extérieures n'ont pratiquement pas changé, la ligne a été largement revue et le résultat est positif. Le style est plus dynamique avec des arêtes franches, un bouclier avant plus fin et un hayon arrière parfaitement découpé dans les feux et le reste de la carrosserie.

Une fois à bord, la première chose que je remarque en tant que conducteur ou passager, c'est qu'il y a de l'espace. Alors que les cotations extérieures sont restées similaires, les ingénieurs ont réussi à rogner de la place : +26mm au-dessus de la tête du conducteur et +28mm pour les jambes à l'arrière. Résultat des courses ? Une impression d'espace et de volume plus important avec, bien entendu, un confort général amélioré que vous soyez un petit ou grand gabarit.

Au niveau de l'instrumentation, malgré la foison de boutons sur le volant, la planche de bord est simple, claire et parfaitement agencée même si les matériaux

ne sont pas toujours du plus bel effet. Ceci dit, si l'interface demande un peu d'apprentissage, l'excellente réactivité de l'écran tactile de 8 pouces avec la navigation est disponible pour seulement CHF 850.- ; c'est tout bonnement renversant pour une marque allemande. J'ai bien aimé les deux petites prises USB sur le pont arrière pour CHF 50.- de plus, c'est à peine plus que deux câbles USB estampillé Apple. Un « no-brainer » pour une famille connectée et un peu nomade... sans compter sur l'offre en fin d'année qui devrait transformer l'Astra en hub électronique familial avec un WiFi pour l'ensemble des occupants.



### ***Sous le capot***

Opel ne débarque pas dans le segment « classe compacte » la fleur au fusil. Pas moins de 8 moteurs et 11 configurations sont disponibles. Pour l'essence, c'est 5 moteurs avec le petit 3 cylindres de 1 litre de 105 ch jusqu'au 4 cylindres de 1.6 litres de 200 ch. Cette motorisation équipera d'ailleurs l'Astra que nous essayerons en détail prochainement. Côté diesel, 3 moteurs de 1.6 litres qui développent de 110 à 160 ch. Avec ça, tout le monde devrait trouver chaussure à son pied et je ne doute pas une seule seconde que la marque proposera, tôt ou tard, une tonitruante version OPC.

Pour mon essai, j'ai jeté mon dévolu sur le tout nouveau biturbo diesel muni de 160 ch à 4'000 t/min et 350 Nm entre 1'500 et 2'250 t/min avec la boîte manuelle à 6 rapports.

Enfin, sur le papier, ce moteur promet beaucoup avec des performances à la hausse et des émissions ainsi qu'une consommation en baisse de l'ordre de 20%. Cette meilleure efficacité n'est pas seulement à mettre sur le compte des améliorations techniques de la motorisation mais également sur la cure d'amaigrissement que la marque a fait subir à sa nouvelle gamme : entre 140 et 190 kilos en fonction des modèles. Au niveau de la consommation, mon ruminant au diesel promet une consommation mixte de 4.2 l/km avec des pneumatiques à faible résistance et 4.7 l/km avec une monte classique. J'y suis presque arrivé mais avec un parcours composé à 90% d'autoroutes.



### ***Au volant***

Le modèle d'essai est richement équipé et je passe un petit moment à prendre connaissance de tous les équipements fournis en standard ou en option. En fait, ce qui surprend de façon positive le conducteur mais aussi les passagers, c'est la richesse des équipements. Pour une voiture de cette catégorie, certaines options ne se retrouvent que dans des modèles nettement plus cossus et chez des constructeurs « premium ». Par exemple, pour CHF 2'300.-, il y a le Pack Cuir Premium avec une série impressionnante d'options dont le cuir, une fonction « massage » et une ventilation des sièges ainsi que le chauffage des sièges à l'avant mais aussi à l'arrière. Bref, chez certains constructeurs, ce montant paierait à peine une option alors que dans l'Astra, c'est près d'une dizaine d'éléments qui sont inclus.

Grâce au Keyless Open (de série sur la finition « Excellence »), plus besoin de manipuler la clé pour l'ouverture des portes, le démarrage ou l'ouverture du hayon arrière. Mieux, pour ce dernier, un simple passage du pied sous le pare-choc arrière déclenche l'ouverture électrique du coffre.



Bref, une fois les bagages chargés, c'est le moment de suivre le premier itinéraire et je suis très agréablement surpris par la réactivité de l'écran tactile de 8 pouces. Sélectionner une langue, choisir un trajet, naviguer à travers les médias disponibles, toutes ces actions sont rapides et ne souffrent d'aucune latence. Là encore, c'est assez rare sur des compactes de ce prix pour être signalé.

Au démarrage, le diesel se montre discret et je suis un peu gêné par la position du repose coude central avec le manche de vitesse. En effet, ce dernier a un débattement trop important et bien que je ne m'attende pas à retrouver dans une familiale la boîte courte d'une Porsche, l'adoption d'une boîte avec une telle course me laisse perplexe. Nonobstant ce petit désagrément, une fois dans le trafic et avec l'habitude, la boîte manuelle à 6 rapports se laisse manier très facilement et est parfaitement étagée. L'entrée sur autoroute et les reprises sont excellentes au point que sur route détrempée, il est encore possible de faire légèrement patiner le train avant en troisième en pleine accélération. Avec le moteur essence à 200 ch, le dynamisme de ce petit break doit être encore plus entraînant.

Mais tout cela ne serait rien sans le système freinant et là encore, aucun défaut n'est à constater. Il est onctueux et peut facilement être dosé grâce à un bon retour sur la pédale de frein. Bref, difficile de citer des défauts car il y en a peu alors que l'ensemble offre - pour le prix - une combinaison imbattable en terme d'équipements de confort, de sécurité ou encore sur la partie infotainment.



## **Verdict**

Après quelques heures et une météo exécrable, je suis tout de même parvenu à me faire une idée assez claire sur ce véhicule et son public cible. Dans quelques semaines, la rédaction pourra certainement se faire une meilleure opinion du

véhicule avec un essai beaucoup plus approfondi mais voilà, sommairement, il n'y a pas grand-chose à redire sur cette voiture élue comme la « meilleure voiture » de l'année 2016. Quelques 58 journalistes en provenance de 22 pays ne peuvent pas fondamentalement se tromper.

Avec un prix de départ fixé à CHF 22'100.-, c'est clairement agressif et les options restent, pour un véhicule allemand, à des prix plus que raisonnables. D'ailleurs, pour les gens qui n'attachent pas une importance particulière au badge, Opel rend une excellente copie qui devrait satisfaire une clientèle large, y compris en entreprise.

Enfin, j'aimerais revenir sur un élément marquant : l'équipement général de cette voiture ! Je n'ai pas pu faire tout le tour de la question mais en terme de sécurité passive et active, de confort et de gadgets, ce constructeur n'est pas en reste et il peut même s'enorgueillir d'équiper ses véhicules avec des innovations majeures alors que d'autres, bien plus prestigieux, ont annoncé ces mêmes options il y a 2 ans et ne sont toujours pas en mesure de les livrer... ou alors pour une somme délirante.



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

Nos remerciements à Opel Suisse / GM Suisse SA pour l'invitation aux essais

presse de cette nouvelle Opel Astra Sports Tourer.



### **A lire aussi**

Essai - Opel Corsa OPC : Bombinette allemande à la chasse des petites françaises

Essai - Opel Corsa 1.0 EcoFLEX : 5eme gène !

Essai - Opel Adam S : Une petite bombe parfaitement maîtrisée...

Essai - Opel Adam Rocks : Citadine en tenue Rock and Roll

Essai - Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

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 ?

Présentation - Opel Ampera-e

Nouveauté - Opel Mokka X

Présentation - Opel GT Concept

Nouveauté - Opel Astra Sports Tourer

Nouveauté - Opel Astra

Nouveauté - Opel Adam Rocks S

Nouveauté - Opel Corsa OPC

Evénement - Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté - Opel Karl

Nouveauté - Opel Adam S

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



