Essai – Opel Astra 1.6 Turbo : Le renouveau d'une étoile

Voilà près de 26 ans que le modèle Astra constitue l'un des fleurons de la marque au blitz. Pour ce millésime, baptisé Astra K, Opel frappe un grand coup, puisque son modèle a été élu, ni plus ni moins, voiture de l'année 2016. Fort de ce constat, et ayant moi-même possédé une Astra de première génération pendant près de dix ans, je suis très curieux de tester cette mouture. Ecoutons ce que cette auto va nous raconter…



- 4 cylindres turbo, 1'599 cm^3
- 200 ch de 4'700 à 5'500 t/min
- 300 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.0 sec.
- Poids : 1'350 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'370 x 1'809 x 1'485
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 141 g/km (E)
- dès CHF 31'000.-, mod. essayé: CHF 35'670.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

Entamé en 1991, le succès de l'Opel Astra ne s'est jamais démenti au fil des ans. A ce modèle incomba pourtant la lourde tâche de succéder à la mythique Kadett, produite pendant 61 ans. Au fil de ses générations, l'Astra s'est vue décliner en 2, 4 et 5 portes, berline, break et cabriolet, et ce dans les déclinaisons des plus économiques aux plus sportives.

C'est de la version actuellement la plus musclée de la cinquième génération d'Astra dont nous prenons le volant. En effet, point de version OPC pour l'heure, l'Astra 1.6 Turbo développant 200 ch est donc ce qui se fait de plus costaud actuellement.



A l'extérieur

Le ciel est immaculé quand je vais prendre les clés de ma voiture de test. En tenue Blanc Neige sous le soleil d'août, elle me plait d'emblée. Les proportions sont équilibrées, les lignes et les courbes forment un ensemble des plus harmonieux et dégagent une sorte d'évidence presque racée. Pourtant, rien de prétentieux dans le design.

L'élégance des phares en forme de goutte prolonge une calandre à la fois sobre et présente, mais dont le motif dentelé aurait pu être avantageusement remplacé par une grille ou un canevas en nid d'abeille. Le profil est plongeant et suggère dynamisme et sportivité. La silhouette est ramassée, mais pas trop agressive, finalement assez consensuelle. Les feux arrière sont effilés et acérés, leur ligne supérieure horizontale semble supporter la poupe relativement verticale que surplombent un hayon oblique et un spoiler aussi discret que joli.

Notre auto est équipée de jantes de 18 pouces en alliage léger à branches doubles bicolores. Le dessin asymétrique des roues me laisse perplexe, je préfère résolument les motifs plus simples. Cependant, leur taille occupe correctement

l’espace des passages de roues et renforce la sportivité de la voiture.

Le capot bombé et nervuré ajoute une touche dynamique, l’énergie que dégage cette Astra nouvelle m’invite à monter à bord. Je m’exécute donc et m’installe dans le cockpit de la belle.



A l’intérieur

Ici, la sobriété et l’efficacité sont de rigueur, aucun doute, nous avons affaire à une germanique ! L’ensemble n’est toutefois pas dénué d’élégance, grâce notamment à l’option Pack Cuir Premium dont notre véhicule est doté. Le siège ergonomique du conducteur propose une assise confortable, quoiqu’un peu ferme, un maintien des plus corrects, ainsi que les fonctions de chauffage, de ventilation et de massage. Si la saison ne se prête pas à tester la première possibilité, j’apprécie chaque jour le souffle frais émanant de la sellerie. La fonction massage est assez gadget à mon goût, mais loin d’être désagréable.

L’ergonomie est sans surprise, classique de chez General Motors. Tachymètre et compte-tours offrent une bonne visibilité et accueillent entre eux l’écran de l’ordinateur de bord qui distille des informations paramétrables selon l’humeur ou la nécessité du moment. Le tableau n’est cependant pas tout rose. En effet, chaque nouveau panneau de vitesses détecté par la caméra avant (de série sur notre finition Dynamic) s’affiche pendant plusieurs secondes, cachant les autres informations. Inutile et énervant ! Tout comme les détecteurs de parcage dont les bips s’affolent dès que des deux roues se positionnent près de l’auto au feu rouge. J’avais constaté le même inconvénient sur une Ford Focus ST testée récemment, ainsi que durant 6’000 kilomètres longeant la côte est australienne à bord d’une Holden Commodore flambant neuve.

Agaçant aussi, le marquage de la zone rouge à 6’500 t/min alors que le rupteur intervient à 6’200. Impair de détail mais de taille, car un jeu d’enfant à corriger. Cela interpelle d’autant plus sur un ensemble par ailleurs d’excellente facture,

car il faut relever la qualité des matériaux utilisés, ainsi que l'assemblage précis des différents éléments du cockpit. L'effort d'Opel est remarquable pour se hisser à la hauteur des standards allemands, une réussite malgré les quelques réserves émises plus haut.

Sur la console centrale trône un écran tactile 7 pouces de très bon niveau, tant par sa visibilité que par sa réactivité, en passant par son design et son intuitivité. En effet, je me surprends à l'utiliser juste pour le plaisir de naviguer dans ses menus. Il regroupe les fonctions essentielles de l'auto, soit téléphonie, multimédia, climatisation, ainsi que GPS, puisque nous disposons de l'option Navi IntelliLink. Une mention spéciale pour l'installation audio que je trouve exceptionnelle pour le segment. En effet, le son est propre et même lorsque l'on écoute des morceaux denses en sonorités, tous les instruments s'entendent avec netteté. Par ailleurs, les réglages apportent de vrais plus à l'écoute et l'on peut également ajuster l'épicentre de l'audition.

Le volant est joli, agréable dans sa prise en main, tant par la taille que par l'épaisseur du cerceau, et dispose de la fonction chauffante. Les comodos sont faciles à actionner, hormis le bouton des phares toujours inexplicablement situé sous l'aération gauche. General Motors a l'air de tenir à cette configuration là… Heureusement, son positionnement sur "automatique" évite de le manipuler et le système gère efficacement l'éclairage de la route, comme je l'évoque plus loin. L'aspect du levier de vitesse est étrange, il fait davantage penser à une commande de boîte auto que manuelle. Son maniement est aisé, mais sa course est un peu longue et le verrouillage peu ferme. Cela se ressent essentiellement en conduite appuyée.

L'espace à bord est dans la moyenne de la catégorie, deux passagers arrière pourront voyager longtemps et confortablement, pour peu qu'ils ne soient pas calibrés Goliath. Quant aux places avant, elles sont tout à fait agréables, et la qualité sonore de l'audio vous fait oublier les kilomètres. Le volume du coffre varie entre 310 et 1'210 litres, soit légèrement inférieur à celui d'une Golf, étalon du segment des compactes.








Sous le capot

Le moteur qui anime cette Astra est le quatre cylindres turbocompressé de 1,6 litres ECOTEC. Il développe 200 ch à 4'700 t/min, mais s'essouffle passés les 5'500… Heureusement le couple de 300 Nm offre sa poussée maximale dès 1'700 t/min, permettant une plage d'utilisation confortable. Toutefois, je trouve que l'étagement de boîte est un peu long pour ce que l'on attend d'un tel véhicule. Ce que la mécanique gagne en allonge, elle le perd en brio. De plus, on a la sensation que le moteur est légèrement étouffé à tous les régimes et sur tous les rapports. Heureusement, cela s'atténue en actionnant le bouton "Sport". Ce mode, réservé à la finition "Dynamic", ne transfigure pas la conduite, mais rend à la motorisation une rondeur qui en améliore nettement l'agrément. Disparaissent alors les légers à coups lors des montées de rapports et la latence de réponse du moteur lors des accélérations.

La consommation calculée est, bien entendu, supérieure aux chiffres annoncés, variant entre 7,5 et 9,1 litres/100 km selon les pleins, pour une moyenne de 8,4 litres/100 km. Mais je reconnais volontiers une lourdeur de mon pied droit sur les nombreuses petites routes parcourues lors des cet essai. L'ordinateur de bord se montre optimiste en affichant des nombres de 0,3 à 0,6 inférieures.






Au volant

Pour cette cinquième génération d'Astra, les ingénieurs d'Opel ont fait table rase du passé pour partir d'une feuille blanche. Cela se voit au niveau du design et cela se ressent à la conduite. En effet, la nouvelle mouture est plus légère que l'ancienne, accusant, selon les versions, jusqu'à 200 kg de moins sur la balance. Le châssis est également en net progrès. J'apprécie la précision du train avant, sans doute aidé par les jantes optionnelles de 18 pouces. Le comportement routier est agréable et rassurant, le progrès est même époustouflant, rapport au souvenir de mon ancienne Astra.

Comme mentionné plus haut, c'est avec le mode Sport enclenché que j'apprécie cette voiture ! Confortable sur autoroute, malgré une assise un peu dure, elle se faufile également très bien dans la circulation urbaine. Lors des manœuvres, la faible visibilité arrière est efficacement appuyée par la caméra de recul et l'écran central. Grâce à la qualité de l'équipement ultra-complet, la vie à bord est des plus agréables et, en conduite de nuit, je trouve que l'option Eclairage IntelliLux LED Matrix offre une visibilité sécurisante. En effet, le faisceau lumineux s'ajuste en fonction de la circulation pour offrir une luminosité optimum, et cela se voit.

Emmenée sur de petits tracés montagneux, l'Astra ne se démonte pas et avale les virages avec précision et efficacité. Même aides à la conduite désactivées, le train avant encaisse le couple du moteur et les suspensions maitrisent le roulis sans pénaliser le confort. Ce n'est que lorsqu'on élève vraiment le rythme des changements d'appuis que l'auto tangue un peu, mais cela reste tout à fait acceptable. Seule la longueur des rapports de boîte pénalise le plaisir de conduite : lors des relances en sortie de courbe, un manque de reprise se fait sentir. C'est un peu dommage car le châssis offre un vrai potentiel sportif.

Les freins proposent un mordant assez vif auquel il convient de s'habituer et l'espacement entre les pédales est légèrement trop grand à mon goût. Ainsi, le

talon-pointe est-il plus facile à réaliser avec des baskets qu'avec des bottines de pilote. Le freinage reste constant lors des montées et descentes de cols, cohérent avec la puissance proposée.

Hormis les défauts mentionnés plus haut, le système de reconnaissance des panneaux se montre fiable et rapide. Il permet de se concentrer sur la conduite en disposant à tout instant de la limite de vitesse juste. En revanche, le système anti-collision me joue des tours : par trois fois au fil de mon essai, il illumine le tableau de bord d'un avertissement explicite d'une collision frontale fantôme, heureusement sans activer le freinage d'urgence.



Verdict

Bien qu'imparfaite, cette Astra me plait de par sa polyvalence et une réelle homogénéité. Au niveau de l'agrément à bord, hormis quelques détails, c'est presque un sans faute. Dommage que la boîte aux étagements un peu longs pénalise la motorisation par ailleurs plutôt volontaire. Et comme l'esthétique est à l'avenant et son équipement ultra-complet, cette auto présente bien des atouts qui me rendent totalement compréhensible son élection de voiture de l'année 2016.

Les tarifs proposés sont intéressants, puisque l'on peut acquérir une Opel Astra dès CHF 20'000.-, et un modèle Turbo 200 ch Dynamic à partir de CHF 31'000. Cette finition est très bien équipée, mais il faudra compter CHF 36'970.- pour une

auto aux options calquées sur notre voiture d'essai.

Opel a peaufiné sa compacte ! Pour ma part, si je fais le bilan, notamment au vu du rapport prestations/prix proposé, je me verrais presque signer le bon de commande… mais pas tout à fait. D'abord, si je devais choisir, ma préférence irait pour la version break, dont nous vous avons proposé un premier contact au printemps. Cette déclinaison est plus pratique, mais un peu moins jolie. Et puis je suis curieux de voir ce que donnera le modèle OPC sur ce nouveau châssis. Puissance supplémentaire, rapports de boîte sans doute plus rapprochés, attributs sportifs dévergondant le design, je m'en réjouis d'avance.



Prix et options – Opel Astra 1,6 ECOTEC Turbo Dynamic

Prix de base : CHF 31'000.-

Plus Pack Dynamic/Excellence : CHF 1'090.-

Eclairage IntelliLux LED Matrix : CHF 1'300.-

Pack Cuir Premium : CHF 2'300.-

Système "Keyless Open" : CHF 350.-

Tapis de sol : CHF 80.-

Vitres athermiques Solar Protect : CHF 350.-

Jantes en alliage léger 7 ½ J x 18 10 branches doubles BiColor : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 36'970.-



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 1.6 Turbo, ainsi qu'au garage Milliet SA à Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

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 Karl Rocks

Nouveauté – Opel Zafira

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







