Essai – Opel Insignia GSi Grand Sport 2.0 diesel : Là où on ne l'attend pas…

Le marché automobile actuel connaît une variété de propositions particulièrement large. Citadines de tous styles, compactes plus ou moins nerveuses, SUV à n'en plus finir, berlines grand routière ou sportives, il y en a pour tous les goûts. Dans cette dernière catégorie, se démarquer a de quoi donner des cheveux gris aux ingénieurs. C'est dans ce contexte qu'évolue le vaisseau amiral de chez Opel, l'Insignia.



- 4 cylindres, biturbo, diesel, 1'956 cm^3
- 209 ch à 4'000 t/min
- 480 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 233 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'772 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'897 x 1'941 x 1'455
- Conso. mesurée : 7.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 186 g/km (G)
- dès CHF 54'400.-, mod. essayé: CHF 63'470.-

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Matthieu Giraudier, Patrick Schneuwly

Lancée en 2008, l'Insignia est aujourd'hui dans sa deuxième génération. Elle est, dans nos contrées suisses, déclinée en version Grand Sport, Sports Tourer, Country Tourer et GSi berline ou break. C'est la mouture Grand Sport, finition GSi qui nous intéresse aujourd'hui, soit le haut-de-gamme pour ce modèle. Avec une appellation « Grand Sport », le ton est donné. Dans le milieu féroce des berlines allemandes aux ascendants véloces, où peut bien se placer cette Insignia ? Quels atouts lui permettent de tirer son épingle du jeu ? Les réponses dans la suite !







A l'extérieur

Ce qui interpelle de prime abord, c'est que l'Insignia GSi ne fait pas dans le clinquant, dans l'agressif à outrance. La géométrie globale de l'avant est même en rondeur, la calandre ayant un profil convexe. Cette dernière, cerclée de chrome, arbore la forme oblongue distinctive de la marque et se pare de deux winglets eux aussi bien dans le style Opel. Le dessin du bouclier, exclusif au modèle GSi, est aussi courbe, intégrant des éléments de design rappelant des entrées d'air et mais aussi un simili splitter, rare élément saillant de cette face avant. Le caractère racé est définitivement apporté par les projecteurs. Le regard

est tendu et supporté par deux lignes LED diurnes et trois matrices LED IntelliLux de formes carrées. L'ensemble est moderne et confère une vraie personnalité à l'automobile.

L'arrière paraît plus musculeux, plus dessiné. Là encore le bouclier est un élément unique réservé aux modèles siglés GSi. A la ceinture haute et au profil franchement bombé, il se pare de deux sorties d'échappement latérales chromées et de finitions Noir Gloss. Les phares reprennent à la quasi-identique le design des lumières avant.

C'est de profil que les formes les plus émergentes sont visibles. D'abord avec la ligne de ceinture, médiane, qui part de l'arche de roue avant pour se terminer au projecteur arrière ; avec la figure concave des portes ensuite, creusant la silhouette ; avec la jupe enfin, réservée une fois encore à la déclinaison GSi, qui apporte une très légère touche sportive au tout. Les jantes 20 pouces de série, couleur chrome et noir mat, parachèvent bien le design de ce modèle.

L'allure globale de l'Insignia GSi m'est séduisante, mais je ne peux m'empêcher de regretter le style un rien trop timide de la face avant, alors que cette auto a un arrière et un flanc qui ont du « chien ».







A l'intérieur

Qui dit constructeur germanique dit sans surprise : sobriété. Nulle esbroufe, nul concept-art ou avant-gardisme, l'habitacle est ici une déclinaison de cinquante

nuances de noir. Il demeure que la sensation générale de qualité est bonne, avec des plastiques au rendu et au toucher plus que corrects. Le tableau de bord est partiellement numérique et embarque un large écran capable d'afficher une grande quantité d'information variées : de navigation, de connectivité ou de statuts de l'automobile par exemple, en plus de l'usuelle vitesse de déplacement.

Si je considère le cockpit en phase avec son temps, je n'ai pas tout à fait le même avis sur la planche bord et la console centrale. L'écran central tactile est clairement bien intégré mais il est accompagné d'une foule de boutons et de molettes avec, en tête, la climatisation dissociée du panel digital. Je note, pour pinailler, le positionnement exotique du bouton désactivant l'anti-patinage, placé à droite des commandes de contrôle des médias sonores. Sur la console centrale, dont le gabarit est contenu, trône un levier de vitesse en mode « old-fashion ». Sans être aussi proéminent comme pourrait l'être celui d'une boîte manuelle, il est tout de même bien présent. Je me dis alors qu'un autre design, plus contemporain, aurait été heureux.

Les assisses avant sont un des grands points forts de cet intérieur, avec une combinaison très équilibrée de confort et de maintien. En plus d'être beaux, les sièges aux réglages de 8 commandes électriques permettent de trouver une position de conduite optimale et de se sentir en plein confort : une vraie réussite.

Le volant multifonctions est aussi à inscrire au registre des atouts. La répartition des fonctions est très bonne et les commandes sont simples à l'utilisation. Seul point noir à relever : le plastique mou employé sur les commandes de réglage de volume du son et de commande « Resume/Set » du régulateur est du type à pouvoir clairement souffrir de vieillissement rapide et de déchirures prématurées.

Le paquet technologique de l'Insignia GSi est au goût du jour. Les assistances à la conduite sont nombreuses : maintien sur la voie, assistance angle mort, régulateur de vitesse actif, détection de piétons, etc. Le système d'infodivertissement permet une connectivité complète via Bluetooth et ne se montre en rien intrusif.

A l'arrière, l'espace est conséquent avec un volume aux jambes généreux et une hauteur sous pavillon plus que correcte. La banquette offre deux vraies places confortables, la position centrale s'apparentant à une solution d'appoint.

Le coffre est d'un volume de 490 litres, sous cache-coffre, ce qui le situe dans la

parfaite moyenne du segment. Une fois la banquette 60/40 rabattue, il grimpe à 1’450 litres qui placent pour le coup l’Insignia GSi dans les bonnes places comparativement à ses concurrentes directes.













Sous le capot

En parcourant la documentation sur l’Opel GSi, je note que deux motorisations sont disponibles : le 2.0 turbo essence de 260 chevaux et le 2.0 diesel biturbo de notre modèle d’essai. Comme à mon habitude, je consulte le site internet du constructeur, pour jouer avec le configurateur. Et là, stupeur ! La version tournant au sans plomb n’est purement et simplement plus disponible à la

configuration, ne reste que la déclinaison diesel. L'information sera, plus tard, confirmée par le concessionnaire partenaire.

Le choix est donc limité, avec pour seule alternative le bloc diesel, développant 209 ch et 400 Nm. La transmission se fait exclusivement au travers d'une boîte automatique 8 rapports et de façon intégrale. Les performances constructeur annoncées sont de 233 km/h pour la vitesse de pointe et 7.8 secondes pour le 0 à 100 km/h.

Côté carburant, Opel fait mention d'une consommation mixte de 6.9 l/100km. Après 700 kilomètres d'essai, je constate une moyenne de 7.6 l/100km, avec de vagues pics, sur les parcours majoritairement montagneux, à 8.1 litres.







Au volant

Une fois de plus, j'ai le plaisir de réaliser l'essai d'une berline un brin vitaminée. Ce sont toujours pour moi des tests que j'attends avec une certaine impatience, tant les voitures du genre sont de grandes routières, toujours plaisantes à emmener dans les parcours sinueux de nos montagnes.

La première chose qui m'interpelle sitôt mon entrée dans l'habitacle, c'est la qualité de l'assise conducteur. Elle est enveloppante et se règle avec une grande finesse dans les trois dimensions, axe des lombaires compris. Pareil siège, se rapprochant d'un baquet, est une invitation à la vitesse et à la conduite sportive. Je décide donc de trouver sans attendre les grands axes dégagés pour

découvrir ce qu'il se cache dans les profondeurs du 2.0 litres diesel biturbo.

Avant cela, le passage obligé par la ville puis par l'autoroute. Immédiatement confronté à un milieu urbain dense, je me sens à l'aise pour diriger la GSi et la glisser dans le trafic de l'heure de pointe de la cité lausannoise. Comme mentionné auparavant, la position de conduite est optimale et permet d'être alerte sur tout ce qui se passe autour de soi et d'apprécier correctement l'agitation alentour. La directrion se montre consistante et précise, bien que trop souple à mon goût, un défaut que le mode Sport ne saura plus tard gommer. L'amortissement est définitivement orienté vers le confort, avec un filtrage conséquent mais raisonnable et une rigidité présente mais contenue. Le roulis quant à lui est faiblement perceptible. Enchaîner les kilomètres sur autoroute ne constitue aucun défi, les assistances à la conduite étant en charge du gros du travail. Le bruit dans l'habitacle, sans être inexistant, demeure parfaitement acceptable pour un modèle de ce segment.

Les vraies choses commencent quand les routes cantonales s'ouvrent à moi et me donnent les premières occasions de tester le mode « Sport ». La direction se durcit légèrement, encore trop peu à mon goût. Je me retrouve ainsi avec un volant opposant une résistance équivalente à un mode « Normal » d'un coupé sportif de milieu de gamme. La suspension se rigidifie pour sa part de manière plus marquée et le moteur laisse tomber un rapport pour se caler à 3'000 tours. Je soude la pédale d'accélération au plancher… Et là, la déception. Pour être franc, avec un 2.0 diesel de 210 chevaux, tout biturbo qu'il est, je ne m'attendais pas à me satelliser à la première solide accélération, mais j'espérais tout de même un soupçon de vigueur en plus, une gaillardise qui me surprenne. Mais que nenni. Entendons-nous bien, l'Insignia GSi permet des accélérations franches, honnêtes, mais qui tirent court. Je ne cesse jamais, tout au long de mon essai, de me dire qu'il manque un tout petit rien pour rendre l'expérience GSi super attrayante. D'autant plus que le châssis « Flexride Premium », exclusif à cette finition, est d'une précision étonnante et peut très clairement encaisser bien plus de forces que ce que la GSi ne lui administre. L'exercice des cols de montagnes s'avère donc intéressant, parfois amusant, mais jamais franchement exaltant.

A la colonne des plus, je peux cependant ajouter l'excellence des projecteurs avant totalement LED qui, en plus d'offrir des animations d'allumage assez classieuses, sont d'une efficacité redoutable, permettant de voir au-devant très distinctement, aussi bien en feux de croisement qu'en pleins phares.



















Verdict

Je pensais trouver l'Opel Insignia GSi dans la cour des berlines offrant un aperçu de sportivité, et pourtant c'est dans la section des timides routières que je la retrouve. A ma problématique originelle, que puis-je répondre ? Que tout d'abord, en matière de sportivité, elle se classe dans la queue de peloton du segment, malgré les qualités indéniables de son châssis et de ses suspensions. Qu'ensuite, le prix d'entrée de gamme plus bas que la concurrence peut constituer un atout pour se démarquer, tout comme le confort offert et l'équipement de série. Qu'enfin, je regrette le retrait du pendant essence 260 chevaux. Victime d'une stratégie marketing visant à laisser plus de place pour une version OPC aux ventes en berne, seul le constructeur le sait. Il demeure que pareille machine mérite un meilleur moulin.













<u>Prix et options – Opel Insignia GSi 2.0 biturbo DPF Grand Sport</u>

Prix de base : CHF 54’400.-

Pack « Park & Go » – assistance au parcage : CHF 1’490.-

Régulateur de vitesse adaptatif : CHF 1’200.-

Phares « IntelliLux LED Matrix » : CHF 1’990.-

Pare-brise chauffant ThermaTec : CHF 300.-

Peinture brillante : CHF 400.-

Afficheur tête-haute : CHF 990.-

Dispositif de charge par induction dans la console centrale : CHF 150.-

Système son Bose : CHF 800.-

Ecran centrale tactile 8 pouces : CHF 200.-

Jantes en alliage léger 20 pouces : CHF 1’500.-

Kit de réparation des pneus : CHF 50.-

<u>Prix TOTAL : CHF 63’470.-</u>







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cette Opel Insignia GSi Grand Sport, ainsi qu'au garage Milliet SA à Crissier pour leur soutien logistique.



















A lire aussi

Essai – Opel Ampera-e : Le tout électrique allemand

Essai – Opel Zafira 1.6 ECOTEC : Un nouveau Z pour le BlitZ

Essai – Opel Mokka X : Crossover caféiné, on n’est pas chocolat !

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

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 GT X Experimental

Présentation – Opel Corsa GSi

Nouveauté – Opel Insignia GSi

Nouveauté – Opel Grandland X

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Economie – Le groupe PSA s'offre Opel/Vauxhall

Nouveauté – Opel Insignia Sports Tourer

Nouveauté – Opel Crossland X

Nouveauté – Opel Insignia Grand Sport

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











