

Opel Insignia 4x4 CDTi : La neige en toute sécurité

Ce n'est pas une nouveauté, l'hiver est propice aux chutes de neige.

L'occasion pour nous de prendre le volant d'une Opel Insignia dont la version diesel peut désormais être équipée de 4 roues motrices.

A l'heure où nous bouclons, l'état de certaines routes, qu'elles soient urbaines ou secondaires, ne donne pas l'impression de rouler dans la 5e puissance économique mondiale, bien au contraire. En cause, la saison d'hiver qui, comme son nom le suggère, est propice aux chutes de neige face auxquelles nos élus locaux semblent bien désemparés, pour ne pas dire inexistants dans certaines communes. A l'heure également où les fabricants de pneumatiques ont tout simplement raté une belle saison en sous estimant la demande, Opel propose une version 4 roues motrices pour sa berline et son break Insignia. Jusqu'ici uniquement dédiée aux versions sportives, cette transmission intégrale peut désormais équiper le diesel 2,0 l CDTi de 160 ch.

Esthétiquement, rien ne distingue cette Insignia d'une traction. On retrouve la ligne très élancée, proche d'un coupé et qui figure parmi les plus réussies de la catégorie des familiales. Seul le logo 4x4 permet d'informer le passant que cette Insignia n'est pas une traction avant. A bord, on retrouve l'ambiance un brin futuriste des Opel récentes. Notre version Cosmo Pack est d'ailleurs suréquipée et parfaitement présentée et les matériaux sont d'excellente qualité. Seule ombre au tableau, le nombre de boutons présents sur la console centrale qui laisse presque penser que la personne qui a conçu la planche de bord a dû faire un stage chez Boeing ou Airbus ou les deux ! Plus à l'arrière, le volume de notre Insignia Sport Tourer (break) est immense, le coffre également avec 500 l de contenance allant jusqu'à 1530 l.

Le moteur équipant notre modèle est connu. Il s'agit d'un récent bloc 2,0 l diesel à rampe commune qui délivre 160 ch. La nouveauté, c'est la transmission à 4 roues motrices. Un système qui répartit en permanence la puissance entre les roues avant et arrière. Ce système est d'ailleurs un très bon héritage de chez Saab (ex cousin suédois du groupe GM). Lancée il y a 3 ans sur la 9-3, cette transmission intégrale reste l'une des meilleures du monde. Les ingénieurs suédois nous avaient d'ailleurs confié s'être beaucoup inspirés du système X-Drive de chez BMW. Dans la pratique, le moteur diesel ne se place pas comme un foudre de guerre avec 10,6 s sur le 0 à 100 km/h. Raison à cela, les 4 roues motrices qui ont tendance à « gommer » la puissance, mais aussi le poids de notre break. Toujours est-il que ce moteur reste très agréable et la boîte offre une bonne douceur d'utilisation.

Le principal apport, c'est tout simplement qu'une fois équipé de pneus neige, notre break peut rouler sur des routes totalement enneigées tout en donnant l'impression d'être sur du sec. Freinage, direction, accélération, la voiture reste soudée au sol. Il en découle une immense sensation de sécurité, ce qui, pour une familiale reste un atout primordial.

Côté facture, il faut compter sur un chèque à remplir de 36 400 euros pour notre finition Cosmo Pack. Au regard de ce que propose la concurrence, notamment la Passat de Volkswagen, notre Opel se

place idéalement. De plus, elle ajoute l'argument design dont la réussite est indiscutable.