

# Opel Antara 2.2 CDTi Cosmo automatique



L'OPTEL ANTARA DE LA DEUXIÈME GÉNÉRATION A ÉTÉ TOTALEMENT REMANIÉE. LES NOUVEAUTÉS LES PLUS IMPORTANTES SONT UN MOTEUR PLUS PUISSANT, UN TRAIN DE ROULEMENT RETRAVAILLÉ ET UN INTÉRIEUR PLUS AVENANT.

## Positif

- Riche équipement de série (confort et sécurité)
- Généreuse habitabilité aux places avant et arrière, beaucoup d'espace pour les jambes et la tête
- Moteur turbodiesel puissant et coupleux
- Sièges avant confortables
- Faible niveau sonore à haute vitesse
- Bon rapport prix/prestations

## Négatif

- Consommation trop élevée pour un SUV moderne
- Capacité du coffre dans les limites inférieures de la catégorie, aussi avec la banquette arrière rabattue
- Direction trop indirecte et sensation avec la chaussée trop faible
- Train de roulement ferme avec des pneus de 19"
- Frais d'entretien et prix des pièces de rechange élevés
- Pas de système start-stop

## Présentation

L'allure de l'Opel Antara est imposante et puissante mais ne manque pas d'élégance. La partie avant est de style typiquement américain et rappelle la Chevrolet. Comparé au modèle précédent, l'intérieur remanié de l'Antara est de facture supérieure. Les sièges avant au contour bien dessinés sont plaisants et confortables.

## Habitacle

Comme attendu avec de telles dimensions, l'habitabilité est généreuse. On est vraiment bien assis, même à la 2e rangée. La capacité du coffre a pourtant peu convaincu, car même dans les deux configurations possibles, le volume est tout juste dans les limites inférieures, et il perd surtout en profondeur. La surface de chargement est plane quand la banquette arrière est rabattue mais le seuil de chargement est relativement haut. Les matériaux utilisés ne paraissent ni bon marché ni luxueux mais la sellerie en cuir procure une ambiance cosy agréable. Les instruments de base sont faciles à lire. La console du milieu typique du style Opel et sa fonctionnalité ne correspondent pas tout-à-fait au dernier design.

## Confort

En ce qui concerne le confort, l'Antara présente des zones d'ombre et de lumière. Le train de roulement ferme combiné avec des pneus de taille basse de 19 pouces pénalise le confort à basse vitesse. Mais la suspension devient plus agréable et plus souple quand on roule plus longtemps. Par contre, les sièges en cuir dotés d'une vaste plage de réglage et d'un bon maintien latéral sont confortables et agréables. Un point positif supplémentaire à relever est le faible niveau sonore à haute vitesse sur autoroute. L'équipement de confort de série est très riche et le prix des options raisonnable.



1



2



3



4

- 1 *Intérieur de bonne facture et accueillant*
- 2 *Surface de chargement plane, mais coffre pas très volumineux*
- 3 *Sièges nettement plus confortables par rapport au modèle précédent*
- 4 *Diesel puissant mais gourmand*

### Performances

Avec un turbodiesel de 2,2 litres à 184 CV, Opel a mis l'accent sur le moteur mais subjectivement la réactivité est plutôt modeste. Malgré un poids à vide de 2 tonnes, le puissant train de roulement de l'Antara a de bonnes performances mais pas exceptionnelles. La consommation malgré un système tout-terrain à commande électronique est trop élevée pour un SUV moderne.

### Qualités routières

Dans cette discipline, l'Antara reliftée s'est améliorée et semble plus agile. Le poids important se fait bien sentir, par exemple sur des routes de col. La direction est trop indirecte et la sensation de la chaussée n'est pas bien perceptible. Mais grâce à la traction optimale qui permet de négocier rapidement les virages, on peut dire que les qualités routières sont dans l'ensemble bonnes.

### Sécurité

L'équipement de sécurité correspond au standard actuel de la technique. Le système de freinage est très efficace avec une distance de freinage de 37,2 m quand la voiture est chargée (poids de 2250 kg lors du test).

### Particularités

En 2006, l'Opel Antara Cosmo automatique avec un moteur de 150 CV coûtait Fr. 48'300.-. En 2011, avec 184 CV, son prix est passé à Fr. 46'950.-. Le rapport prix/prestations est certes louable, mais les frais d'entretien et parfois le prix des pièces de rechange sont élevés. L'Opel Antara restylée s'est nettement améliorée dans certaines disciplines mais elle peut encore mieux faire.

## DONNÉES TECHNIQUES

### Moteur

Cylindrée	2231 ccm
Cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	135 kW/Trmin
Couple max.	400/2000 Nm/Trmin

### Transmission

Boîte à vitesses	aut. 6 rapports
Traction	4x4

### Carrosserie

Type de carrosserie	SUV
Poids à vide sel. constructeur	1966 kg
Charge tractable max.	1700 kg
Volume du coffre petit	402 litres
Volume du coffre grand	1391 litres

### Garantie

Garantie d'usine	2 ans
Garantie mobilité	2 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

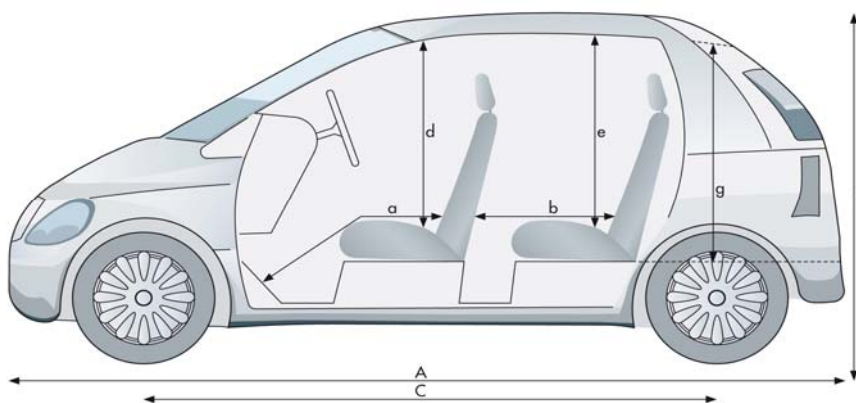
### Prix

Prix de base	46'950.– CHF
Prix du véhicule de test	52'950.– CHF

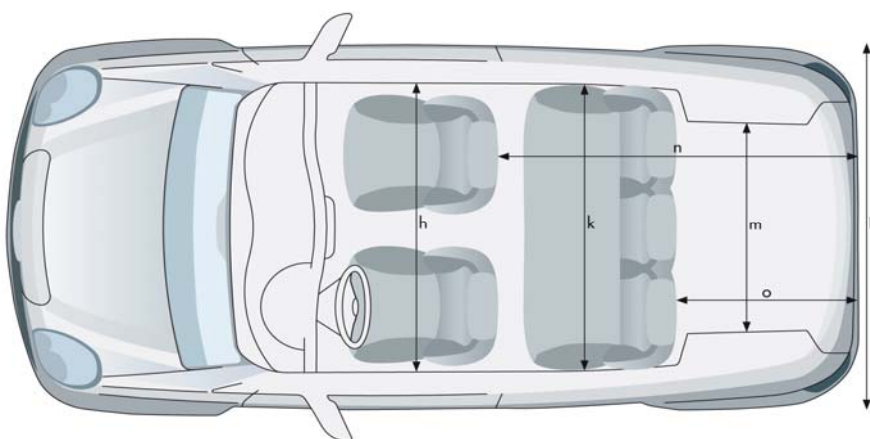
### Accessoires (extrait)

- DVD 100 Navi
- paquet Confort
- peinture métallisée
- siège conducteur réglable électriquement
- 

Pneu du véhicule de test	235/50R19 Hankok Optimo
Dimension minimale	215/70R16



a de/à	88 cm/110 cm
b de/à	64 cm/89 cm
d	110 cm
e	103 cm
g	85 cm
A	460 cm
B	172 cm
C	271 cm



h	147 cm
k	150 cm
m	96.5 cm
n	176 cm
o	90 cm
D	185 cm

## DONNÉES DU TEST

### Puissance du moteur

Mesure TCS	137 kW
Ecart avec le constructeur	+2.0 kW

### Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	62 km/h affiché
à 80 km/h	83 km/h affiché
à 100 km/h	103 km/h affiché
à 120 km/h	124 km/h affiché

### Poids

Poids à vide du véhicule testé	1975 kg
Ecart avec le constructeur	+9 kg
Charge du véhicule de test	530 kg

### Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	10.1 s
TCS	9.7 s

### Elasticité (rapport «D»)

60 - 100 km/h	5.5 s
80 - 120 km/h	7.4 s

### Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	20'000 m
Valeur mesurée	20130 m
1000 m effectifs sont	994 m tachymètre

### Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	37.2 m
Décélération moyenne	10.4 m/s <sup>2</sup>

### Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	12.6 m
droite	12.6 m

### Insonorisation

à 60 km/h	59 dB(A)
à 80 km/h	62 dB(A)
à 100 km/h	66 dB(A)
à 120 km/h	69 dB(A)

### Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 Jahre
	0 km

### Service selon constructeur

	30000 km
	12 mois

### Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 10'444.-

### Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	1.21 CHF/km
à 15'000 km/an	0.93 CHF/km
à 30'000 km/an	0.65 CHF/km

### Environnement

Consommation (l/100km)			
	urbain	interurbain	mixte
usine	10.3	6.4	7.8
TCS	10.5	6.5	8

### Consomm. du test

8.7 l/100 km

### Emissions de CO<sub>2</sub>

usine	205 g/km
TCS	210 g/km
moyenne suisse	167 g/km
étiquetteÉnergie	A

### Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.70 m
	arrière	8.40 m
Visibilité	avant	4.00 m
	arrière	13.90 m

## APPRÉCIATION TCS

Équipement	★★★★★
Équipements de sécurité	★★★★★
Coût des services	★☆☆☆☆
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★☆☆
Consommation au test	★★★☆☆
Consommation véh. testé	★★★☆☆

## TABLEAU COMPARATIF

	OPEL	FORD	NISSAN	RENAULT
	<b>Antara 2.2 CDTi Cosmo Aut.</b>	<b>Kuga 2.0 TDCi Titanium Aut.</b>	<b>Qashqai +2 2.0 dCi Acenta Aut.</b>	<b>Koleos 2.0 dCi Dynamique Aut</b>
Prix (CHF)	46'950.–	47'800.–	45'900.–	44'600.–
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2231	1997	1997	1995
Puissance (kW/CV)	135/184	120/163	110/150	110/150
Couple max. (Nm/Trmin)	400/2000	340/2000	320/2000	320/2000
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	8.0 D(2)	6.8(1) C(2)	7.1(1) D(2)	7.4(1) D(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	69	---	69(5)	68(6)
Frais kilométriques (CHF/km) <sup>(3)</sup>	-.93	-.92	-.90	-.90
Appréciation coûts des services <sup>(4)</sup>	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	★★☆☆☆	★★☆☆☆
Test Touring (numéro/année)	13/2011	0	15/2007(5)	15/2008(6)

(1) Données de l'importateur

(2) Rendement énergétique selon l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) Coût total sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Nissan Qashqai 2.0 dCi tekna

(6) Renault Koleos 2.0 dCi 173 PS