



Media Information

Juin 2019

Nouvelle Opel Corsa-e : développement et essais

Banc d'essai : Opel met la nouvelle Corsa à l'épreuve

- Centre d'essais du cercle polaire : comportement dynamique à - 30°
- Centre d'essais de Dudenhofen, Allemagne : mise au point châssis pour peaufiner le compromis confort/tenue de route
- Laboratoire CEM de Rüsselsheim : résistance aux ondes électromagnétiques
- Soufflerie de l'Université de Stuttgart : essais aérodynamiques et réduction des bruits

Efficacité et expérience, dans la tradition Opel. Cela vaut également pour la prochaine génération de l'Opel Corsa. Le best-seller a été développé très efficacement avec les méthodes de développement virtuel les plus modernes. Puis la nouvelle Corsa est passée par le programme intangible de tests exigeants sur les pistes d'essais Opel, épreuve indispensable pour atteindre les plus hauts standards de fiabilité. Enfin les ingénieurs Opel ont mis la citadine à l'épreuve dans des conditions de vie réelles pour finaliser sa mise au point.

Depuis janvier, les spécialistes châssis, motorisation, électronique et éclairage ont mis à profit le long hiver polaire en **Laponie suédoise** pour procéder à des essais intensifs sur les lacs gelés et les routes enneigées par des températures ultrabasses. Ils ont procédé aux réglages ultimes du contrôle électronique de stabilité, de l'antipatinage et de l'antiblocage des freins sur des surfaces à très faible adhérence, à des températures pouvant descendre jusqu'à - 30°. Les ingénieurs Opel ont travaillé dans les moindres détails les systèmes châssis afin que la nouvelle Corsa offre un haut niveau de sécurité, de confort et une excellente qualité de comportement. Grâce au climat et à l'environnement régnant dans le nord de la Suède, ils ont pu également optimiser les phares automatiques à éclairage matriciel anti-éblouissement IntelliLux LED®. Ils seront proposés pour la première fois sur cette nouvelle génération de Corsa.



Dans le même temps, les véhicules de présérie au développement déjà bien avancé usaient le bitume du **Centre d'essai de Dudenhofen**. Les longues lignes droites étaient mises à profit pour adapter la nouvelle génération à la conduite sur autoroute. Dans ce domaine, Opel a des exigences particulièrement élevées concernant la direction et les suspensions. « Nous sommes particulièrement attentifs à la maîtrise du comportement, » explique Thomas Wanke, ingénieur développement. « Par exemple, toutes les Opel doivent être stables sur les surfaces ondulées abordées à grande vitesse. La voiture ne doit jamais devenir paresseuse. ». Les voitures de présérie ont dû aussi répondre à des normes élevées en termes d'évitement et de stabilité au freinage. Lors des essais à haute vitesse, le comportement de la carrosserie a été aussi étudié : lorsqu'elle évolue sur l'ovale, aucune partie ne doit grincer ou vibrer, ou même donner naissance à des bruits agaçants.

Les véhicules de présérie ont enfin été soumis aux essais de compatibilité électromagnétique (CEM) dans le **laboratoire de Rüsselsheim**. Ils garantissent qu'en aucun cas les différents systèmes électroniques ne subissent de perturbations. La voiture ne reçoit le feu vert pour la production que lorsque tous ses systèmes ont démontré leur immunité aux émissions électromagnétiques. La nouvelle Corsa a déjà réussi son test ; son électronique est parfaitement protégée des perturbations.

Enfin, mais ce n'est pourtant pas le moins important : la Corsa – comme beaucoup d'autres Opel avant elle – a été testée sous tous les angles pour peaufiner son aérodynamisme dans la **soufflerie de l'Université de Stuttgart**. Un long travail sur son aérodynamisme et son comportement acoustique a permis à la nouvelle Corsa d'obtenir les meilleurs résultats dans ces domaines.