

Essai - Opel Ampera-e : Le tout électrique allemand

Encore anecdotique il y a quelques années, l'automobile 100% électrique arrive chez tous les constructeurs, ou presque. Avec l'Ampera-e, Opel veut occuper le terrain en premier, avant l'arrivée d'un éventuel constructeur très agressif sur le marché européen. Pari réussi ?



- Moteur électrique
- 204 ch
- 360 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 148 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'691 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'164 x 1'765 x 1'594
- Conso. mixte : 13.6 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 46'900.-, mod. essayé: CHF 52'700.-

Texte et photos : Tony da Silva

Les mois passent et les politiques ne sont pas avares en promesses. En juillet de

l'année passée, Nicolas Hulot, ministre français de la transition écologique, a expliqué que la France ne vendrait plus de véhicule 100% thermique en 2040. Cet objectif étant probablement trop lointain ou pas suffisamment ambitieux, Mme Hidalgo, Maire de Paris, a enchaîné, fin 2017, en annonçant que la voiture 100% thermique sera interdite en 2030. Plus fort encore, sous l'égide de l'association Together4Climate, une douzaine de métropoles (dont Londres, Barcelone, Vancouver, Copenhague, Seattle, Los Angeles ou encore Milan) ont proclamé vouloir faire de même pour une partie de leur ville. La solution ? La voiture électrique !

Alors que PSA vient d'annoncer la fin du rachat d'Opel, ce dernier espère faire de l'Ampera-e son atout pour sortir gagnant des années de transition qui s'annoncent.



A l'extérieur

L'auto a été totalement revue vis-à-vis de l'ancienne Ampera et le résultat est plus proche d'un SUV des villes que du classique segment C.

Ceci étant dit, l'extérieur est plutôt réussi avec un style dynamique plus marqué que celui de la Corsa par exemple. L'avant est fin et l'arrière tronqué pour maximiser l'espace intérieur. En gros, la voiture dégage une image « branchée » (sans mauvais jeu de mots) et énergique alors que rien, à part le nom et l'absence de pot d'échappement, ne permet par ailleurs de remarquer que c'est une voiture 100% électrique.

Pour une fois, le dessin extérieur n'est pas torturé, la voiture est attractive et les dimensions sont vraiment réduites avec une longueur de 4.1 mètres.



A l'intérieur

Une fois dans le véhicule, je suis agréablement surpris par l'habitabilité. En effet, malgré les dimensions extérieures réduites, la vie à bord est spacieuse à l'avant comme à l'arrière, même si la cinquième place n'est pas très confortable.

Idem pour le coffre. Avec sa capacité qui va de 381 litres à 1'274 litres une fois les sièges rabattus, il offre une place conséquente, malgré que le fond n'est pas plat quand les sièges sont pliés. Le volume est un bon point car beaucoup de constructeurs additionnent des batteries dans le coffre et ce dernier se retrouve proportionnellement réduit en fonction de la capacité énergétique totale embarquée. Ici, c'est le contraire, l'Ampera-e offre une confortable capacité de 60 kWh sans péjorer l'espace, tout simplement un record pour la catégorie. Ceci dit, la marque se montre sans doute optimiste en affichant une autonomie supérieure à 500 km... à tester.

Pour le reste, ergonomiquement parlant, je ne suis pas convaincu par les instruments et l'emplacement des nombreux boutons. Par exemple, avoir l'interrupteur du signal de détresse sur le même plan que des boutons comme le mode Sport ou ESP, je trouve cela aberrant. Idem pour les commandes au volant, un peu compliquées et pas très intuitives.

L'écran de 12 pouces est, quant à lui, agréable à utiliser même si, une fois encore, l'ergonomie laisse clairement à désirer.



Sous le capot

Comme toujours dans ce genre de voiture, le capot s'ouvre sur un espace relativement aéré, on dirait un mikado de câbles ! La profession du futur, au niveau automobile, c'est électricien et non plus mécanicien.

Une bonne partie des 430 kg de batteries étant sous le plancher, le compartiment moteur contient uniquement le convertisseur, le moteur et une dizaine de composants électroniques. Bref, rien qui puisse être « vérifié » par l'automobiliste contraint, plus que jamais, de se fier à l'agent de sa marque pour entretenir et éventuellement réparer son véhicule.

Enfin, la consommation déclarée à 13.6 kWh/100 km me semble optimiste compte tenu de la puissance de 204 ch à disposition. Toutefois, là aussi et contrairement au cas d'un moteur thermique, ce n'est pas le seul élément qui détermine la consommation.



Au volant

Dès la prise en main du véhicule, je constate avec ennui qu'il est déjà équipé des pneus d'hiver. C'est un peu fâcheux car le mois d'octobre s'écoule avec des journées à plus de 20 degrés et, dès les premiers tours de roue et virages, il m'apparaît que les sensations derrière le volant ne sont pas extraordinaires. Entendons-nous bien, la position de conduite est bonne et comme le véhicule est un peu haut sur pattes, la visibilité sur le trafic est excellente. Toutefois, malgré des batteries réparties dans le plancher et, donc, abaissant un maximum le centre de gravité, je trouve que la voiture prend beaucoup de roulis et que la direction ne donne que peu de retour d'information.

Ceci dit, grâce au moteur de 204 ch, les sensations sont bien là et pour les adeptes du 0 à 100 km/h, le chronomètre affiche un vaillant 7.3 secondes... l'air de rien, c'est comparable à celui d'une Mini Cooper S ou d'une Clio RS. Les

montées en vitesse sont donc excellentes et s'insérer dans le trafic ou démarrer en trombe au feu est un jeu d'enfant.

Toutefois, comme sur tous les véhicules électriques, la vitesse de pointe reste « limitée » puisque, pour ce modèle, le constructeur annonce seulement 148 km/h. Bien entendu, pour la Suisse, c'est largement suffisant, mais si vous faites un tour en Allemagne, il y aura peut-être un peu de frustration. Côté chauffage, la voiture ne réagit pas quand je tente un réglage sur 28 degrés... il faut pour cela actionner la climatisation. Pas certain que ce soit le plus efficient vis-à-vis d'un système basé sur des corps de chauffe électrique. Pour rappel, la climatisation rabote l'autonomie d'au moins 10%.

Bien que le constructeur affirme qu'il y a au moins 12 éléments qui participent à la consommation d'un véhicule électrique, force est de constater que, sur l'ensemble de l'essai, je consomme en moyenne plus de 17 kWh/100 km. C'est assez élevé et je me demande quelle part de la puissance du moteur influence cette statistique. Globalement, je roule principalement sur des tronçons autoroutiers, mais ce chiffre est très élevé comparé aux 12 kWh/100 km de la Hyundai Ionic essayée l'automne dernier.

Opel innove en proposant, au travers de son levier de vitesse, un mode de conduite « L » en plus du classique « D ». Avec cette configuration, la pédale d'accélérateur change et devient plus sensible avec une course différente afin de doser l'accélération mais surtout le frein moteur. En effet, ce dernier est beaucoup plus présent dès que le conducteur relâche la pédale et produit une puissance jusqu'à 60 kW, ce qui équivaut, au niveau des sensations, à un freinage important. Vu le couple, la puissance et le frein moteur en mode « L », l'usure des pneus avant sera certainement à surveiller dans le temps.





Verdict

Une fois n'est pas coutume, je dirais que ce moteur est presque trop puissant pour l'esprit et les ambitions de ce véhicule. Quid de la consommation avec un moteur 1/4 ou même 1/3 moins puissant qui, me semble-t-il, aurait été parfaitement suffisant ? Sur un parcours composé à 90% d'autoroute (donc très mauvais en termes de récupération d'énergie), je décompte un peu plus de 17 kWh/100 km et, après 298 km, il me reste à peine une autonomie de 38 km. Abaisser d'un tiers la puissance et donc, je suppose, la consommation, permettrait de gagner 100 km de plus... ce n'est pas superflu dans cette phase de transition avec des bornes électriques encore rares ou incompatibles avec le véhicule.

Et que dire de cette interface compliquée et pas très intuitives au niveau de l'ordinateur de bord ? Et c'est sans parler des approximations et autres erreurs manifestes comme ce message qui s'affiche en deux temps quand le véhicule est en charge : « La recharge se terminera à 14:00 ». Qui a compris qu'en réalité, ce message signifie « La recharge sera terminée dans approximativement 14 heures » ? Ce n'est pas vraiment la même chose, sans parler qu'après 4 heures de charge et une course de 10 minutes, l'ordinateur de bord affiche le même message mais avec un temps encore plus long. De plus, à la maison, avec une prise secteur à 220V, la voiture sélectionne systématiquement une charge à 6A au lieu de 10A pour « éviter tout risque de surchauffe de l'installation électrique du client » et ce malgré l'adaptateur fourni pour le marché helvétique à CHF 150.- et pas très esthétique. Ennuyeux !

Bref, mon sentiment est qu'Opel a précipité la sortie de son Ampera-e afin de proposer le premier véhicule électrique abordable, bien équipé et avec une bonne autonomie sur le marché. Mais on voit qu'au niveau QA, le résultat souffre d'erreurs sottes et faciles à corriger. Est-ce que, comme Tesla, le constructeur pourra mettre à jour son système à distance et gommer ces imperfections ? Que nenni, il faudra passer par un garage.

Toutefois, ces défauts de jeunesse ne doivent pas dissimuler l'essentiel : la voiture bénéficie d'une bonne autonomie, son moteur est puissant et elle est richement équipée, tant sur le plan de l'assistance à la conduite et sur celui de la sécurité. Dans le désordre, les clients pourront compter sur un avertisseur de dépassement de ligne et d'angles morts, une aide au parking, un système audio signé Bose avec un DAB+, une gestion de la distance avec le véhicule qui précède, etc. le tout pour un prix attractif.

Je vais aussi conclure sur un petit coup de gueule concernant le réseau de bornes électriques qui éclosent ici et là sur le réseau routier suisse. Alors que les voitures électriques commencent à être une alternative crédible vis-à-vis des autos thermiques classiques, les prix affichés pour les recharges sont extravagants. Par exemple, EVPASS propose 513 stations à travers la Suisse et facture au moins CHF 0.50 le kWh si vous n'êtes pas membre et CHF 0.45 le kWh + CHF 59.- par an pour les membres. C'est quand même près de 3 fois plus cher que le kWh à la maison. Difficilement acceptable, même si les puissances sont plus élevées (3.7, 11 ou 22 kW en fonction des bornes). Autrement dit, avec une borne à 22 kW, il faudra près de 3 heures ou CHF 33.- pour faire un plein complet de l'Ampera-e, ce qui n'est plus très avantageux comparé à l'équivalent essence pour un véhicule de ce type. A cela, en certaines occasions, il faudra aussi ajouter des frais de parking qui, suivant l'endroit, peuvent sérieusement plomber la note.



Prix et options - Opel Ampera-e "Excellence"

Prix de base : CHF 52'700.-

Pack Assistance Conducteur 1 : CHF 0.-

(caméra de recul, indicateur de distance, aide à la sortie de places de parc, assistant de parking, reconnaissance des panneaux de signalisation, alerte de sortie de voie, angle mort, etc.)

Pack Premium : CHF 0.-

(sellerie cuir, volant chauffant, sièges avant et arrière chauffants, jantes alliage léger 17 pouces, système audio Bose, etc.)

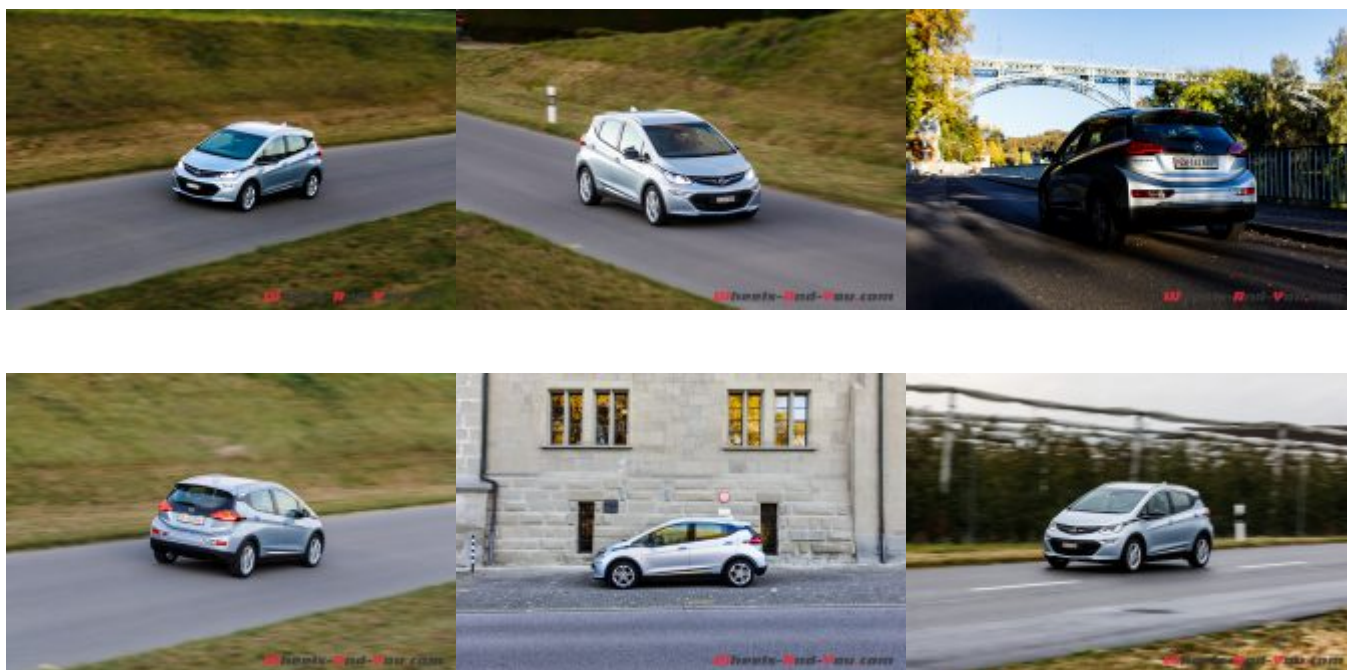
Peinture métallisée : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 52'700.-



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

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cette Opel Ampera-e, ainsi qu'au garage Milliet SA à Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 ?

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

