

Essai - Opel Ampera : L'hybride 2.0 ?

Nous avons pris le volant de l'Opel Ampera, voiture de l'année 2012, mais surtout réplique cinglante de GM aux leaders du marché. Voiture hybride ? Voiture électrique à extendeur d'autonomie ? Quelles différences ? Wheels And You laisse de côté les subtilités des terminologies marketing pour vous livrer l'essentiel.



- 4 cyl, 1'398 cm³ et moteur élect. 16 kWh
- 150 CV
- 370 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h (bridée)
- 0 à 100 km/h en <10 sec.
- Poids : 1'732 kg
- Conso. mesurée : 4.6 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 27 g/km (A)
- dès CHF 50'900.-
modèle essayé : CHF 57'950.-

Voilà près de dix ans que le segment des automobiles hybrides est trusté par les Japonais (Honda et Toyota/Lexus). Mais les cartes semblent se redistribuer pour de bon du côté européen, Allemands et Français en tête avec leurs solutions propres mais qui dans l'ensemble n'apportent que peu d'évolution au principe Hybride, à savoir : une batterie, un moteur à explosion, un moteur électrique et le tout qui travaille de concert, proposant au grand maximum quelques kilomètres d'autonomie en mode tout électrique.

C'est du côté de Detroit qu'il faut désormais regarder, avec GM qui y a développé la Chevrolet Volt, ou Opel Ampera en Europe ou Vauxhall Ampera dans les pays du Commonwealth. L'Ampera/Volt, hybride rechargeable, dresse un nouveau jalon dans le domaine en proposant par défaut une propulsion tout électrique dont le moteur à explosion vient prendre le relais une fois les batteries épuisées.

A l'extérieur

Présentée par ses géniteurs comme révolutionnaire, l'Opel Ampera affiche donc un style bien à elle dont le maître-mot aura été « efficience aérodynamique ». Je dois bien avouer avoir trouvé sa ligne compacte et ramassée plutôt plaisante, un tantinet plus consensuelle finalement que celle d'une Prius. L'avant massif, avec ses « demi-X » regroupant les projecteurs et clignotants, lui donne un caractère agressif et sportif quelque peu en porte-à-faux avec sa vocation première. Sa présence sur la route est réellement sympathique, posée comme il se doit et semblant prête à tout avaler sur son passage. L'énorme lame sous le bouclier accomplit, je suppose, parfaitement son rôle de déflecteur, mais au prix d'en devenir un consommable à force de frotter sur les rampes, gendarmes couchés franchis pourtant au pas ou même les compressions de la chaussée en roulant.

Les surfaces vitrées latérales sont restreintes, agrandies visuellement par un placage noir courant sur les portières à l'embase des vitrages. Les jantes, au design unique et spécifiques à l'Ampera, sont sensées optimiser les flux d'air tant pour l'écoulement que le refroidissement. L'arrière se veut massif et sans saveur, très haut perché et abritant sous son becquet les feux. Seule originalité : les catadioptrés insérés dans des pseudo-extracteurs d'air et le feu de recul/antibrouillard placé au centre quasi sous l'auto. Mais malgré cette débauche d'artifices aéro, il faut cependant bien admettre qu'avec un Cx de près de 0.28,

l'Ampera fait moins bien que la Prius (0.25) ou la Mercedes-Benz Classe E Coupé (0.24) qui, pour cette dernière, ne fait pourtant pas dans l'étrange niveau design.

A l'intérieur

Bienvenue à bord de la navette spatiale ! Enfin presque. S'il y a toujours un volant, des commodos, quatre sièges - vous verrez plus loin pourquoi - et des pédales, le conducteur se retrouve face à deux écrans de 7". Le premier, face à lui, rassemble toutes les informations usuelles et utiles à la conduite, dont la vitesse, l'autonomie estimée et cumulée des batteries et du réservoir d'essence, les témoins d'anomalie, etc. Au sommet de la console centrale, un second écran affiche entre autres les données de consommation tant électrique que thermique, les flux d'énergie, le système audio, la climatisation, etc. En-dessous, une ribambelle de touches à effleurement prennent place, permettant de gérer l'ensemble des équipements déjà cités, mais aussi le mode d'utilisation de l'auto, le tout dans un fouilli dont il m'a été très difficile de m'extirper tout au long de ces quelques jours passés avec l'Ampera. Qui plus est, il n'est pas rare d'effleurer par erreur une commande en en cherchant une autre... Sans oublier qu'en termes esthétiques ce panneau de commandes brillant et à la peau d'orange prête à discussion. Alors oui, du futuriste en veux-tu en voilà, mais faut pas non plus que ça en devienne de la science-fiction. Petit détail original cependant, le sélecteur de vitesses - conventionnel lui aussi - vient, en position « P », se loger dans une arcade dédiée au bas de la console centrale.

Comme je le mentionnais, seuls quatre passagers prennent place à bord de l'Ampera. La raison en est toute simple : les batteries lithium-ion prennent place sous la forme d'un « T » au niveau du tunnel central et des sièges arrières. Dès lors, la présence d'une banquette trois places est forcément hypothéquée. L'habitabilité se veut correcte, sans plus, le volume de chargement du coffre plutôt petit avec ses 310 litres, un seuil de chargement stratosphérique à 84 cm (!) une planche arrière qui se résume à une simple toile fixée avec des élastiques et une non moins sommaire pochette à velcro pour séparer les dossiers arrière et retenir les petits objets de la malle. J'ai vu mieux.

Rayon équipement, l'Ampera est plutôt bien fournie et la liste des options se résume à l'assistance de parcage, la peinture métallisée, la sellerie cuir et un

pack navigation et audio haut de gamme. Quant à la finition, elle est plutôt correcte. Le cuir surpiqué fait très bonne impression, mais les larges surfaces peintes, comme la console centrale et les contreportes surprennent et mériteraient un finish un poil plus soigné.

Sous le capot

Eh bien rien de bien exceptionnel pour une hybride, du moins au premier abord. On y trouve un moteur thermique de 1.4 litres (1'398 cm³ exactement) de cylindrée et développant 86 CV à 4'800 t/min et un moteur électrique de 150 CV. Le couple, quant à lui, culmine à 370 Nm, pas mal, mais il y a tout de même 1'732 kg (à vide) à tracter. Le moteur thermique joue le rôle de génératrice car les roues sont exclusivement reliées au moteur électrique, via un variateur officiant comme une boîte de vitesses. L'ensemble permet d'abattre le 0-100 km/h en moins de 10 secondes tandis que la vitesse maximale, bridée, culmine à 160 km/h.

L'intérêt de l'Opel Ampera réside dans le fait que « par défaut », l'auto se mue uniquement à l'énergie électrique. Une fois vides – bien qu'elles ne soient jamais absolument vides car l'Ampera effectue toujours les démarrages à la fée électricité – c'est le moteur thermique qui prend le relais pour fournir du jus. Premier bémol, à l'inverse d'une Lexus CT 200h ou d'une Peugeot 3008 HYbrid4 ou tout autre hybride "conventionnelle", il est impossible de recharger totalement les batteries en récupérant l'énergie au freinage ou en descente. J'aurai tout au plus réussi à récupérer une barrette sur l'indicateur de charge, soit empiriquement 10%, au terme d'une longue descente de col en laissant l'auto s'entraîner par son propre poids et en mode de régénération accrue (L) du variateur de vitesse. Il faut donc impérativement, pour rouler à l'électricité seule, recharger les batteries sur le secteur. Et là aussi, l'exercice s'avère ardu : dans un premier temps, l'adaptateur secteur aux prises EU/CH se déconnectait sous le propre poids de la prise reliée au chargeur. Première mise en défaut de charge, caractérisée par des hurlements de klaxon dans le garage. Deuxième essai, sur une prise domestique à 10 A. Au bout d'à peine 10 minutes de charge, à nouveau un concert de klaxon dans mon box, l'appareil ne semblant pas digérer la puissance. Je me résolus donc à utiliser la puissance minimale, soit 6.5 A, afin de recharger mon destrier chaque soir. A ce rythme, il faut près de 9 heures complètes pour réalimenter la bête.

Opel annonce une autonomie, en mode électrique, de 40 à 80 km. La moyenne durant l'essai se situe à 70 km, me permettant de commuter de mon domicile au bureau, distant de 35 km simple course (dont les trois-quarts sur autoroute), le matin et le soir sans utiliser une goutte d'essence ni même en ayant besoin de recharger l'auto durant la journée. Un bon point !

Au volant

A l'instar de la Tesla Roadster que nous avons essayée il y a quelques mois, l'Opel Ampera distille le même agrément en mode électrique. Du silence, beaucoup, bien que les pneumatiques soient bruyants, de la puissance, suffisante compte tenu du poids de l'engin et un couple qui permet des démarrages et relances toniques. Et en termes de tenue de route ? Opel revendique une auto ludique à conduire. Peut-être bien à force de pianoter sur l'écran de la console centrale... car en termes de comportement l'Ampera, malgré de bonnes dispositions, incite à rester sage. Étonnamment, le poids des batteries (près de 200 kg) ne se ressent pas trop du fait qu'elles sont situées sous le châssis, non loin du centre de gravité de l'auto. Par contre, l'usine à gaz sous le capot accuse aussi son poids et pèse grandement sur le train avant se traduisant par des réactions pataudes en conduite dynamique; ajoutez à cela une direction qui ne remonte absolument aucune information et vous comprendrez très vite qu'il est préférable d'adopter une allure de sénateur. L'amortissement est bien taré, assurant confort et sérénité à la conduite. Le freinage quant à lui se montre endurant même si l'attaque à la pédale, comme il est de coutume sur les hybrides, nécessite un petit temps d'adaptation.

L'entrée en action du moteur thermique est très discrète. Sur autoroute par exemple, ce n'est qu'en observant le diagramme des flux d'énergie que l'on se rend compte de son démarrage, son ronronnement étant couvert par les bruits de roulement. Même en conduite "saccadée", il évolue toujours entre un quasi ralenti et des régimes moyens (max. 4'800 t/min), sans jamais trahir sa présence avec excès. N'étant pas directement lié à la pédale d'accélérateur, ses réactions découplées de la pression du pied droit sont déroutantes au début.

L'Opel Ampera propose quatre modes de conduite : "Normal" - programme par défaut utilisant en premier lieu l'électricité des batteries pour commuter ensuite

sur le sans plomb, "Sport" - modifiant la réactivité de l'accélérateur pour délivrer le couple plus rapidement, "Montagne" - préservant l'énergie des batteries afin de conserver une autonomie suffisante et enfin "Maintenir" - programme permettant de préserver au maximum la charge complète des batteries et donc utilisant en priorité le moteur thermique pour, par exemple, arriver dans les centres des villes européennes taxant les émissions de CO₂ en leur centre et ainsi être exempté de taxe en roulant à l'électricité.

Au sujet de la consommation, il est bien évident qu'elle dépendra grandement de l'utilisation faite de l'auto. Les 1.2 l./100 km annoncés par Opel sont plus théoriques que jamais. Celui qui utilise son Ampera uniquement en mode électrique sera bien évidemment en-dessous de cette moyenne. Par contre, une simple règle de trois nous révèle que l'Opel s'avère plutôt gloutonne en essence : tous "pleins" faits, l'ordinateur de bord nous annonce environ 550 km d'autonomie. A ces 550 km, je retire les 70 km couverts grâce aux batteries. Reste donc 480 km, dans le meilleur des cas, pour 35 litres d'essence dans le réservoir, soit une consommation moyenne minimale de 7.2 l./100 km ! La faute à un poids excessif et surtout un moteur thermique puisé dans la banque d'organes GM et qui n'a pas fait l'objet d'un développement spécifique, comme celui de la Toyota Prius par exemple, pour des raisons évidentes de rentabilité. Considérant une utilisation mixte avec possibilité de recharge quotidienne comme je l'ai réalisé durant mon essai, j'arrive à une consommation globale de 4.6 l./100 km, sur des trajets quotidiens à l'électricité et quelques courses plus longues sur environ 200 km/jour. Pile poil dans la "norme" des hybrides en somme.

Verdict

Dès lors, encore une fois, la question du surcoût de la technologie hybride comparée aux performances des motorisations diesel et essence actuelles mérite une attention particulière et une analyse précise de l'utilisation que l'on fait de son auto. Dans le cas particulier de l'Opel Ampera, elle ne présente aucun avantage économique une fois son moteur thermique allumé. Un rapide calcul révèle qu'elle coûte en électricité environ CHF 3.40/100 km (ou l'équivalent de 1.78 litre d'essence/100 km au prix à la pompe actuel). Ce qui peut paraître hyper avantageux de prime abord. Mais, si je compare l'Ampera à une Golf TDI de 140 CV, consommant en moyenne 5 l./100 km, le surcoût de CHF 13'000.- sur le prix

de base de l'Ampera serait amorti au bout de plus de 230'000 km, soit largement plus que les 160'000 km garantis pour les batteries ! Sans même parler du nombre d'années, si j'inclus le kilométrage moyen réalisé par le conducteur suisse moyen...

Au-delà de ces aspects bassement pécuniers, l'Opel Ampera a le mérite d'offrir l'agrément unique de la propulsion électrique sans avoir la crainte de la panne grâce à son "prolongateur d'autonomie" lors des départs en vacances ou en week-end. Elle ouvre également une nouvelle voie qu'emprunte désormais Toyota avec sa Prius Plug-In et prochainement Volvo qui est à bout touchant dans ce domaine. Et pour ceux qui ont besoin de reconnaissance dans la rue, l'Ampera, par sa ligne, ne laisse point les passants indifférents.

Prix et principales options - Opel Ampera

Prix de base : CHF 50'900.-

Alarme antivol : CHF 500.-

Pack Park&Drive Assist : CHF 1'000.-
(DéTECTEURS de parcage, caméra de recul)

Sellerie cuir : CHF 2'000.-

Peinture à effet perlé : CHF 1'050.-

Pack Navigation audio : CHF 2'500.-
(GPS, audio BOSE avec disque dur, radio DAB)

Prix TOTAL : CHF 57'950.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos sincères remerciements à Opel Suisse / GM Suisse SA pour le prêt de cette

Opel Ampera.

A lire aussi

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

Essai - Peugeot 3008 HYbrid4 : Le crossover ludique

Analyse - Voiture hybride : Sur la route du succès?

Essai - Mitsubishi i-MiEV : Electric World

Essai - Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?

Essai - Tesla Roadster Sport : Ce sont les watts qu'elle préfère

Essai - Lexus CT 200h : La Prius BCBG























