

Essai - Opel Astra e : Une compacte toute électrique séduisante mais trop chère ?

Après la Mokka et la Corsa, Opel complète ses gammes avec un 3^{ème} véhicule électrique, l'Astra e. Proposée plus vite qu'initialement prévu, il s'agit d'une déclinaison de l'Astra lancée en 2021. Compacte du segment C, elle se frotte à une concurrence de plus en plus fournie non sans certains arguments.



- Moteur électrique à aimants permanents
- 115 kW (156 ch)
- 270 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1'679 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'374 x 1'860 x 1'440
- Conso. mesurée : 15.98 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 40'100.-, mod. essayé: CHF 50'710.-

Cousine de l'Opel Mokka de 2^{ème} génération, des Peugeot e-308 et e-2008 ou encore de la Jeep Avenger avec lesquelles elle partage la même plateforme EMP-2 et le même groupe propulseur, l'Astra e s'affiche dans une robe résolument moderne et plutôt jeune qui caractérise le style des derniers produits d'Opel.

Malgré les similitudes techniques avec ses cousines, elle affiche des performances légèrement supérieures en consommation et donc une autonomie annoncée supérieure. Voici mes impressions sur ce que je qualifie d'emblée comme une bonne surprise.



A l'extérieur

Même s'il n'est pas complètement nouveau puisqu'on le connaît depuis 2021, le design de l'Astra ne prend pas une ride. Dans la peinture "Blue Vertigo" de ma voiture d'essai, elle affiche même une certaine prestance dans le segment des compactes. La calandre Vizor noir laqué, le toit et les montants de fenêtres de la même teinte n'y sont pas étrangers. Le toit est ici vitré et ouvrant, c'est une option.

La face avant est verticale et relativement haute. Elle entraîne un capot plutôt plat qui rejoint un pare-brise assez incliné. Le regard, qui intègre ici les phares Intellilux Pixel LED Matrix en option, est effilé. Le bouclier avant est celui de l'Astra GSe que nous vous avons présentée il y a quelques temps.

Le pare-brise arrière, surmonté d'une large casquette noir brillant, est lui aussi plutôt incliné, amenant du dynamisme à la silhouette d'ensemble.

Mon véhicule de test est équipé de roues Falcon full Onyx Diamond Cut 18" en option, chaussées de pneus 215/45 R 18.



A l'intérieur

Si l'intérieur est plutôt confortable et ergonomique, je déplore l'austérité d'un choix de couleur uniformément noir et anthracite foncé. Autant le tableau de bord, les sièges, les contre-portes que la console centrale noir laqué sont désespérément sombres. C'est une constante de la production allemande mais c'est triste à mourir et vraiment dommage. La qualité perçue est dans la moyenne.

La position de conduite est bonne, avec un siège en Alcantara que je peux descendre à ma guise. Les affichages compteur et l'infodivertissement se partagent deux écrans 10" reliés entre eux, celui du centre étant orienté vers le conducteur. Les options d'affichage ne sont pas très nombreuses sur le bloc compteur mais permet d'y afficher tout le nécessaire, y comprise le guidage GPS. Au-dessus, un affichage tête haute permet de relayer les principales informations. Toutefois, il souffre parfois de réflexions gênantes dans le champ de vision lorsque le soleil tape sur son contour, la faute à des plastiques trop lisses.

L'infodivertissement est relativement simpliste dans les options proposées. Il intègre la navigation Tom-Tom mais sans planificateur d'itinéraire pour véhicule électrique. Dommage pour une voiture tout à fait capable de vous emmener en voyage ; il faut alors planifier ses recharges en recherchant les stations de recharge via son smartphone que l'on peut heureusement connecter via Apple CarPlay ou Android Auto disponibles en série.

Sous cet écran, Opel maintient une série de touches physiques qui agissent comme des raccourcis des commandes disponibles à l'écran. Ainsi, les réglages de climatisation comme la température, la ventilation, la climatisation, le recyclage d'air, le retour au menu principal ou l'accès aux assistances de conduite sont directement accessibles. Bien plus ergonomique que le tout tactile !

L'espace avant est généreux alors que celui aux places arrière est plus limité, tout au moins pour les passagers mesurant 1m80 ou plus qui trouveront l'espace aux jambes et la garde au toit quelque peu restreints. Les espaces de rangement sont dans la moyenne : de grands vide-poches de portières, un spacieux espace sous l'accoudoir avant, un double porte-gobelets sur la console centrale.

Quant au coffre, il affiche 352 litres, sans espace sous le plancher de coffre pour y stocker le chargeur 220V. Sièges rabattus, la capacité de chargement monte à 1'268 litres.



Sous le capot

Toute la plateforme technique, incluant moteur électrique, sont identiques à celle de ses cousines citées plus haut. Le moteur développe donc 156 ch (115 kW) et un couple de 270 Nm. Il faut toutefois être en mode Sport pour disposer de cette puissance puisqu'en mode Normal, elle est limitée à 136 ch et même 108 ch en mode Eco. Avec un poids de 1'679 kg, l'Opel Astra e n'est pas un poids-plume, comme tous les véhicules électriques.

Les batteries lithium-ion adoptent la technologie nickel-manganèse-cobalt sensée offrir un rendement un peu supérieur. Le pack installé a une capacité nominale de 54 kWh et offre 50.8 kWh de capacité utile.

Le chargeur embarqué de 11 kW offre une recharge complète sur borne triphasée en moins de 7h, de quoi partir de chez soi à 100% de charge chaque matin. Et sur station de recharge rapide à courant continu, l'Astra e accepte 100 kW ; il ne faut ainsi que 26 minutes pour passer la charge de batterie de 20 à 80%.

La consommation mixte normalisée WLTP est annoncée à 14.8 kWh/100km et l'autonomie normalisée s'élève à 418 km. C'est un peu mieux qu'une Peugeot e-308 (15.1 kWh/100km et 402 km), une Jeep Avenger (15.4 kWh/100km et 406 km) ou une Renault Megane e-Tech.



Au volant

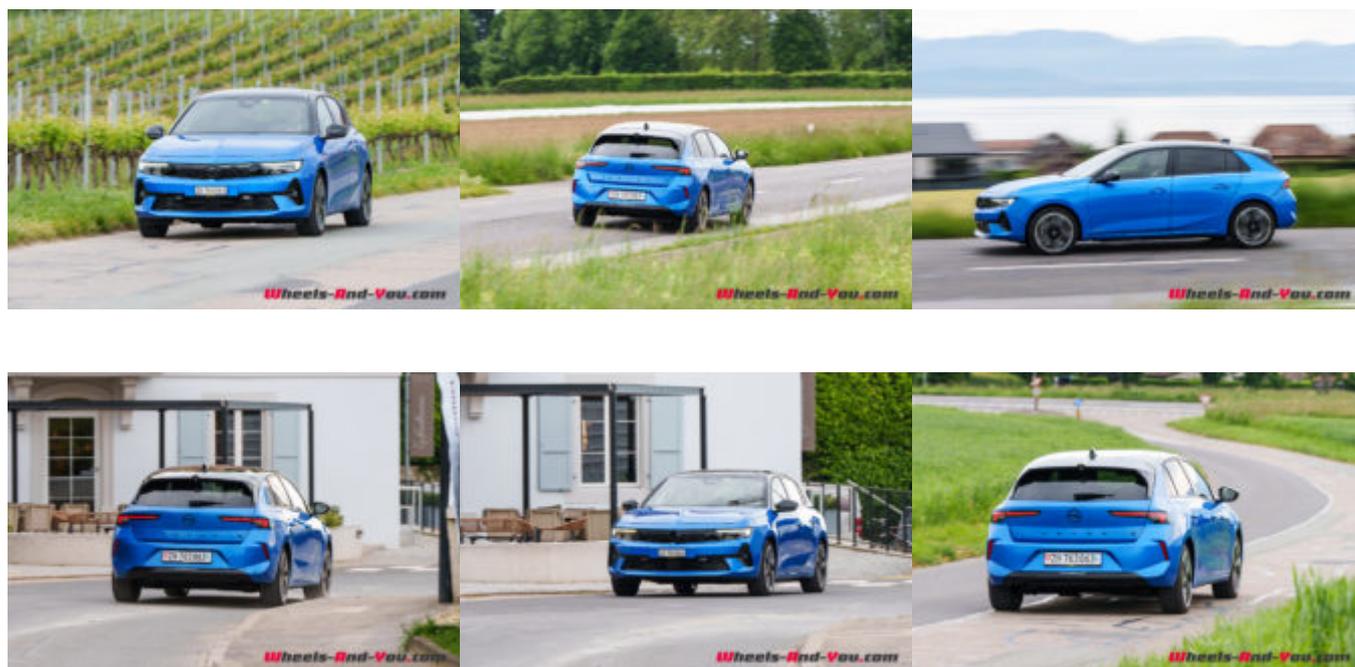
Le maître-mot de l'expérience de conduite dans l'Opel Astra e est Confort. C'est sans doute la voiture électrique du segment des compactes la plus confortable que j'ai roulée. Confort de suspension d'abord, avec des débattements qui gomment efficacement les irrégularités de la chaussée quelle que soit la vitesse. Confort par une insonorisation poussée et particulièrement efficace pour les bruits aérodynamiques, quasiment imperceptibles de l'intérieur. Confort par une assise de bonne facture et une position de conduite qui me convient parfaitement. Confort enfin par une ergonomie efficace, sans complexité excessive. Les touches de raccourcis physiques permettent de gérer 95% du quotidien sans devoir

dérouler menus et sous-menus. C'est aussi en mode Confort que je préfère rouler l'auto. Certes, la puissance est limitée à 136 ch mais c'est largement suffisant au quotidien.

Malgré la souplesse des suspensions, la voiture ne prend que peu de roulis en appuis. Par contre, le cabrage à l'accélération et la plongée au freinage sont importants. J'aurais aimé une meilleure maîtrise sur ce point même si l'efficacité ne s'en ressent pas. Le comportement est très sécuritaire, avec un arrière rivé à la chaussée, même détrempée, et un comportement légèrement sous-vireur à la limite.

Les assistances de l'option Intelli-Drive 2.0 sont plutôt efficaces et peu intrusives à l'exception du maintien de voie que j'ai souvent désactivé. La détection des limites de vitesse joue aussi quelques tours sur autoroute ; elle détecte à tort les limites des sorties et tente de freiner le véhicule à 80 km/h alors que la limite demeure à 120 km/h pour ceux qui demeurent sur l'autoroute.

La consommation mesurée est également une bonne surprise. J'enregistre une consommation moyenne de 15.98 kWh/100km sur les presque 1'450 km de mon essai, soit une autonomie théorique moyenne d'environ 320 km en conduite mixte, un résultat fort honorable compte-tenu des chiffres annoncés. J'ai même observé une consommation de seulement 12.28 kWh/100km sur un trajet de 182 km de routes nationales françaises et température ambiante d'env. 18-20°C, ce qui correspond à une autonomie théorique de plus de 400 km. C'est un joli score.





Verdict

L'Opel Astra e est donc un véhicule abouti, économe à l'usage, très confortable pour sa catégorie et avec son design moderne et dynamique, elle a tout pour séduire. Reste deux aspects qui refreineront certainement certains : une image de marque Opel en perte de vitesse ces deux dernières décennies, qui peine encore à inverser la tendance, et un prix que je considère très élevé en regard de la concurrence.

En effet, il faut déboursier pas moins de CHF 50'710.- pour mon véhicule de test à l'équipement tout juste équivalent à celui d'une Tesla Model 3 à 2 roues motrices proposée elle dès CHF 40'990.- ! Comment justifier une différence de près de 20% à équipement quasi égal aux yeux des potentiels acheteurs ? Je n'ai pas de réponse si ce n'est acheter européen plutôt qu'américain. Pas sûr toutefois que cela suffise à faire pencher la balance pour le plus grand nombre...

Certes, sans le toit ouvrant vitré, l'affichage tête haute, la conduite assistée de niveau 2, les roues 18", la peinture métallisée et les sièges en Alcantara, la facture se réduit à CHF 44'500.- et même à CHF 40'100.- sans la série "Swiss Plus". Mais l'équipement est alors nettement moindre que celui de la Model 3, la référence du segment qui a le vent en poupe.

Souhaitons tout de même le succès à cette séduisante Opel Astra e.





Prix et options - Opel Astra e "Swiss Plus"

Prix de base : CHF 44'500.-

Peinture métallisée "Bleu Vertigo" CHF : 1'100.-

Pack confort : CHF 1'550.-

(Toit ouvrant vitré électrique et pare-brise chauffant)

Pack info-divertissement : CHF 2'400.-

(Affichage tête-haute, Intelli-Drive 2.0)

Jantes alliage 18" Falcon full Onyx Diamond Cut : CHF 260.-

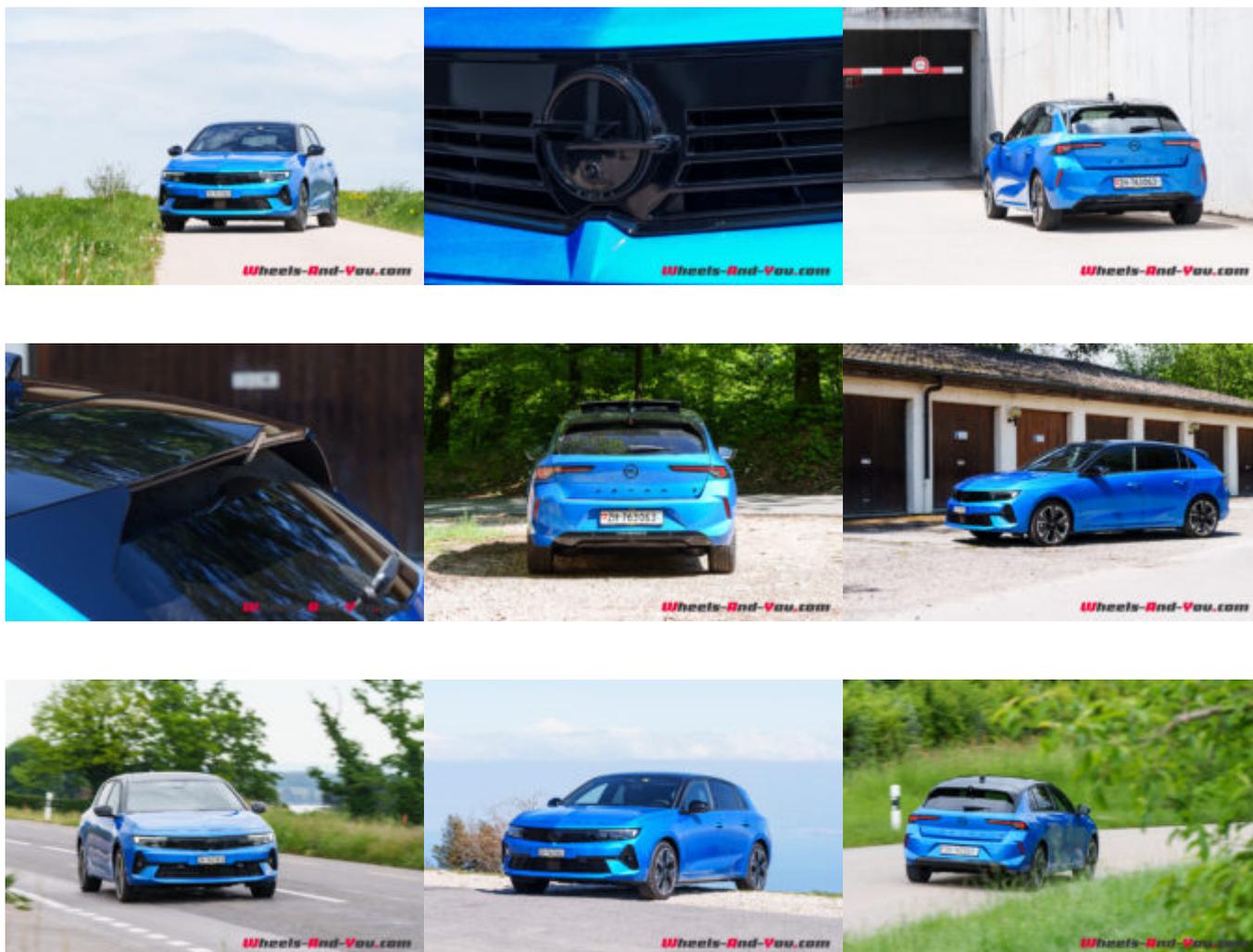
Sièges sports ergonomiques Alcantara à commande électrique : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 50'710.-



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

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cette Opel Astra e, ainsi qu'au garage Emil Frey Genève Adrien-Wyss aux Acacias pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Opel Astra GSe : La Grand Sport du 21ème siècle

Essai - Opel Insignia GSi Grand Sport 2.0 diesel : Là où on ne l'attend pas...

Essai - Opel Ampera-e : Le tout électrique allemand

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 Astra Sports Tourer Electric

Nouveauté - Opel Corsa

Nouveauté - Opel Astra

Présentation - Opel Grandland

Présentation - Opel Manta GSe

Nouveauté - Opel Crossland

Présentation - Opel Mokka

Nouveauté - Opel Insignia GSi

Présentation - Opel Corsa-e

Présentation - Opel GT X Experimental

Présentation - Opel Corsa GSi

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



