

Opel Ampera, Madame 100

Élue voiture de l'année 2012 il y a trois semaines, l'Opel Ampera débute réellement sa commercialisation en France, ces jours-ci. son premier rallye, à Monte-Carlo, avant-hier. C'est là que « L'Équipe » l'a essayée.

MONACO –
de notre envoyé spécial

CETTE AUTO A UNE SACRÉE gueule. Elle a surtout le double visage de Janus, le dieu des portes, dans la mythologie romaine. De celles qui s'ouvrent sur l'avenir, peut-être. L'Opel Ampera, élue voiture de l'année 2012, à égalité avec la Chevrolet Volt puisqu'il s'agit d'un même modèle de General Motors, roule à l'électricité, grâce à un moteur de 111 kilowatts (150 chevaux). Pourtant, elle ne risque pas de tomber en panne de courant. Car sa face cachée, c'est ce petit moteur essence 1,4 litre de 86 chevaux qui ne sert jamais directement à la propulsion, mais agit, en gros, comme un générateur pour maintenir un seuil minimal de charge de la batterie (autour de 30 %) et prolonger l'autonomie. Enfin un premier modèle électrique qui peut suffire comme unique voiture du foyer ! Tant mieux... car celle-là est encore chère : de 42 900 à 46 400 euros, selon la finition et avant déduction de l'incitation fiscale de 5 000 €.

Il fallait oser, Opel France l'a fait en engageant, le week-end dernier, trois Ampera dans une épreuve

sportive : le 13^e Rallye Monte-Carlo des énergies nouvelles (*lire par ailleurs*). Au volant, un espoir féminin des rallyes, Charlotte Berton (28 ans), et deux légendes des rallyes : Bernard Darniche (70 ans demain) et Jean-Claude Andruet (69 ans), qui cumulent les succès au Monte-Carlo ou au Tour de Corse.

C'est au volant d'une Ampera identique que nous avons essayé de les suivre. Un premier parcours de concentration depuis Digne jusqu'à Monaco, le vendredi ; une quarantaine de kilomètres sur autoroute pour commencer avant d'user les batteries et fini le monde du silence ! Le 1,4 litre qui tourne à 4 800 tr/min est forcément bruyant. La consommation instantanée grimpe mais grâce à la récupération d'énergie au freinage pour retrouver un peu d'électricité utile, elle n'est plus que de 5,3 litres de moyenne, en arrivant au port. Les pilotes, eux, ont réussi à conserver la charge complète de leur batterie...

J'aurais aimé savoir faire de même quand, samedi matin, j'apprends que la prise de courant de l'hôtel n'a

pas fonctionné. Mon Ampera n'a que quatre kilomètres d'autonomie électrique, au départ. Il est arrivé à peu près la même chose à la Tesla 100 % électrique d'Erik Comas, l'ex-pilote de F1. Il a dû abandonner. J'ai de l'essence, je peux réparer. Sans plus aucun complexe... Mode sport dans la montée du Turini, autant en profiter.

La disposition des batteries sur le plancher a permis d'abaisser le

« Les chèvres ne m'ont pas entendu arriver »

centre de gravité et de roulis. La tenue de route en bénéficie et l'Ampera vire bien à plat, sans perte de motricité, tout en conservant des réglages de suspensions parfaitement confortables. Au tableau de bord, la petite boule verte qui symbolise une conduite « écolo » a souvent viré au jaune, signe d'une colère noire ! J'ai consommé plus de dix litres au cent. « T'es-tu bien amusé au moins ? me lance Darniche, au regroupement de Saint-Martin-Vésubie. Tu devrais essayer en mode sport et électrique. Tu vas

voir, c'est encore meilleur grâce au couple. » Sauf qu'à Saint-Martin-Vésubie, il n'y a pas de prise électrique pour recharger, Bernard ! Redescende vers La Bollène et Lantosque, pour couper vers Lucéram par le col de la Porte. Je m'efforce d'appliquer les conseils de Charlotte, joue au tableau de bord avec les différents modes pour sélectionner tel ou tel système de propulsion et forcer la récupération d'énergie dans les descentes et les villages. C'est un miracle : en bas, à Loda, le compteur affiche 15 kilomètres d'autonomie dans les batteries. Darniche avait raison, en mode sport et électrique, l'arrivée du couple à la réaccélération est franche, linéaire, constante, instantanée. L'Ampera n'est pas une voiture de sport mais, sur cette route dégradée, ça tient et ça pousse gentiment. Au contraire des chèvres qui ne se poussent pas assez vite. Elles ne m'ont pas entendu arriver. On aimerait poursuivre l'expérience électrisante plus longtemps mais entre montées, freinages et descentes, je m'efforce aussi de récupérer quelques kilomètres d'électricité, pour plus tard. Tant mieux, c'est la jauge à essence qui, soudain, fait défaut ! En pleine montagne. Combien de kilomètres jusqu'à la pro-



chaine pompe ? Le GPS propose automatiquement un mode de recherche et trouve. Au pire, l'énergie électrique restante suffira. Sauvée par l'électricité, un comble pour une question d'autonomie ! La route descend, je calme le jeu. En plus, c'est beau.

J'ai terminé « mon » Monte-Carlo à 6,3 litres de moyenne pour 670 kilomètres. Un excellent modèle diesel aurait pu s'en acquitter, c'est vrai. Pas sûr que ça aurait été aussi amusant.

STÉPHANE BARBÉ

Opel AMPERA (finition Cosmo)

L/100 : 4,50/1,79/1,44 m
4 places
Un moteur électrique : 150 ch
Un moteur essence : 1,4 l, 86 ch
1 724 kilos
327 dm³ (volume du coffre)
0 à 100 km/h en 9"
160 km/h
6,3 l aux 100 km
27 g/km de CO2
39 500 €
(bonus écologique de 5 000 € déduit)

LES VOITURES DE L'ANNÉE DEPUIS 2000

2012 : Opel Ampera et Chevrolet Volt
2011 : Nissan Leaf
2010 : VW Polo
2009 : Opel Insignia
2008 : Fiat 500
2007 : Ford S-Max
2006 : Renault Clio
2005 : Toyota Prius
2004 : Fiat Panda
2003 : Renault Mégane
2002 : Peugeot 307
2001 : Alfa Romeo 147
2000 : Toyota Yaris.

YVES PASQUIER-DESIGNES, président de General Motors France.

« Il y a beaucoup à venir encore »

« QUE REPRÉSENTE L'Ampera pour la France ? Une attente commerciale ou plutôt une voiture pour faire de l'image ?

— D'abord de l'image. C'est un porte-drapeau, une voiture qui parle de demain mais qui apporte déjà une utilisation possible ; Opel reste dans le concret. Pour l'instant, nous essayons de l'installer en disant : ce n'est pas qu'un produit de rêve, l'Ampera a une légitimité d'exister. Bien sûr, nous tâcherons aussi d'en faire un peu de commerce, mais nos ambitions seront à la mesure de ce que le marché voudra bien absorber. Nous savons que tout ce qui est

hybride et électrique demandera un certain temps car il y a un prix à accepter par le client. Nous nous adresserons sans doute, en priorité, aux entreprises, même si nos cent premiers acheteurs sont des particuliers, ceux que l'on appelle les *early adopters*, qui veulent à tout prix de la nouveauté et de la technologie nouvelle.

— On dit qu'aux États-Unis l'usine de production est stoppée : trop de stock.

— Il ne faut pas noircir le tableau. Il y a aussi, aux États-Unis, un jeu politique qui oppose deux camps : celui qui a soutenu l'industrie automobile au moment de la crise

(2009-2010) ; l'autre pas et qui fait un peu de bruit autour de ça. C'est surtout une petite usine très flexible, qui a produit suffisamment de volume pour alimenter le marché dans les semaines qui viennent, car la Californie, notamment, n'a pas voté tout de suite les subsides pour l'incitation à l'achat. Nous devons aussi voir ce que l'Europe va absorber car la commercialisation, qui devait commencer en novembre en France, commence seulement maintenant.

— Comme pour toute nouvelle technologie, peut-on imaginer qu'un jour le prix de cette voiture baissera ?

— On peut tout imaginer avec l'Ampera ! La technologie des batteries va progresser très vite. Le moteur thermique qui les régénère n'est, pour l'instant, qu'une adaptation : dans le futur, il sera spécialement conçu pour cela. Les carrosseries vont s'alléger... Toute technologie sera adaptée sur cette voiture, qui est un point de départ. Il en fallait un. Nous sommes sortis du stade du concept, puis du laboratoire roulant abouti pour commercialiser la voiture. Mais il y a beaucoup à venir sur la chaîne technologique, dans les prochaines années, pour la réduction du poids, des coûts et donc du prix. — S. B.

Voiture de l'année et gagnante du Rallye Monte-Carlo des énergies nouvelles, l'Opel Ampera cumule les distinctions, en ce début 2012.

Le zéro litre aux 100 km est-il possible ?

Risque-t-on de s'électrocuter ?

Peut-on boire

000 volts

Cette voiture à propulsion électrique, mais qui ne connaît pas de problème d'autonomie, vient même de gagner



LA COURSE

Darniche... 33 ans après

LE RALLYE MONTE-CARLO des énergies nouvelles est une compétition basée sur les épreuves de régularité. Dans chaque secteur chronométré, appelé ici « zone de régularité », les concurrents sont contrôlés une dizaine de fois à l'improviste, par position GPS. Ils doivent y respecter, à la seconde près, une moyenne de 49 km/h. Le rôle des copilotes (des spécialistes mondiaux de la discipline) devient primordial pour réguler l'avance ou le retard de leurs pilotes et éviter les pénalités. Facile ?

« Pas du tout ! répondaient Bernard Darniche et Jean-Claude Andruet, les deux anciens pilotes pro-

fessionnels, vainqueurs entre autres du Monte-Carlo et du Tour de Corse, dans les années 1970 et 1980. Dans les portions rapides, bien sûr, il n'y avait pas de difficultés. Mais dans les parties serrées et les épingles (il y en a beaucoup sur les spéciales du Monte-Carlo), il fallait s'accrocher pour tenir le rythme. » Si, en plus, on doit faire attention à sa consommation... À ce classement, Charlotte Berton, jeune espoir française des rallyes, a devancé ses deux illustres équipiers du team Opel France ; sa consommation totale dépassait à peine 12 litres pour parcourir près de 300 km en montagne...

Au classement général combiné, Bernard Darniche, associé à Joseph Lambert, l'a emporté... trente-trois ans après son succès au volant de la Lancia Stratos. Charlotte Berton-Olivier Susnot terminent troisièmes et Jean-Claude Andruet-Patrick Lienne, septièmes. Pour sa première participation, l'Ampera a battu les Toyota Prius, la Peugeot 3008 Hybrid 4 de Bryan Bouffier (5^e), le vainqueur du Monte-Carlo 2011, la Fisker de Jean-Pierre Ballet ou la Honda Civic du team Perissoud (soutenue par Honda France) de Marcellou-Lamorlette (10^e).

CE QU'ILS EN DISENT

● **Bernard DARNICHE** (à gauche) : « Je ne suis pas tombé dans l'énergie électrique depuis hier ! J'ai eu des Toyota Prius hybrides et, au quotidien, je roule en Ampera depuis trois mois. Pour moi, c'est la solution : si je tombe en panne d'énergie, je remets de l'essence et c'est reparti. Je suis bluffé : elle est vive, bien équilibrée et les trains roulants sont bien fichus. Elle est agréable, et pourtant elle est lourde (1 724 kilos). En plus, elle a un sacré look. J'accompagne depuis peu mon petit-fils sur les circuits de karting. Ce n'est quand même pas un milieu de pauvres... Eh bien, quand je me gare entre une Nissan GT-R et quelque chose du genre, les gens ne regardent que mon Ampera ! Et puis, j'aime bien sa lame aérodynamique sous la calandre : des fois, ça racle un peu le bitume dans les rampes de parkings, j'adore... Cela me rappelle nos voitures de rallye, qui frottaient le godron tellement elles étaient basses. »



● **Charlotte BERTON** (au centre) : « C'est intense ! Avec la pression de la compétition et de la course à la consommation, j'ai découvert la notion de jongler avec les différents modes d'énergie. Sur une voiture électrique, on se demande toujours un peu ce que l'on va découvrir, mais l'Ampera m'a surpris : cette auto a vraiment beaucoup de couple et bien qu'elle soit lourde, elle a un comportement routier très agréable et très confortable. »

● **Jean-Claude ANDRUET** (à droite) : « Je me suis ruiné depuis vingt-cinq ans pour relancer la voiture électrique en France et déposer des tas de brevets (Jean-Claude Andruet a monté une société qui construit des voitures de golf et des tout-terrain électriques 4 et 6 roues). Le concept de l'Ampera est vraiment novateur. Je ne connaissais pas ; elle m'a étonné par ses performances, son efficacité générale, son confort et son autonomie. Avant de rentrer sur Monaco, vendredi soir, nous avions trop de carburant par rapport au règlement. Nous sommes allés faire un détour par la montagne pour en brûler, mais avec le mode de récupération d'énergie, plus on roulait, plus on gagnait en autonomie. Dès qu'il y avait un faux plat ou une descente, on augmentait nos réserves potentielles de batteries. C'était impressionnant. On devenait fous ! Dans l'auto, on se disait : mais il y a une sorcière là-dedans ! »

■ **LES MODÈLES ÉLECTRIQUES LES PLUS VENDUS EN FRANCE (EN 2011)**. – 4 530 véhicules « zéro émission » ont trouvé preneur (entreprises ou particuliers) l'an dernier (*). Pour l'essentiel, ces ventes se répartissent ainsi : 768 Renault Kangoo Z.E, 649 Citroën C-Zéro, 639 Peugeot Ion, 399 Blue Car Bolloré (Autolib), 396 Renault Fluence Z.E., 249 Mia Heuliez, 149 Citroën Berlingo, 83 Nissan Leaf et 79 Peugeot Partner.

(*) En comparaison, 13 340 modèles hybrides ont été vendus. Le marché global des voitures neuves a représenté, en France, plus de deux millions d'unités, en 2011.

■ **LES PRÉVISIONS DES CONSTRUCTEURS**. – Selon les constructeurs automobiles, l'avenir du véhicule électrique dans le monde varie énormément. Renault-Nissan prévoit 5 % du marché en 2016, 10 % en 2020. PSA Peugeot Citroën : 5 % en 2020. Volkswagen : 1,5 % en 2020. Volvo : 1 % en 2020. La Commission européenne table, elle, sur 3 à 4 % en 2020.

■ **LEUR VRAIE AUTONOMIE**. – Opel Ampera : entre 80 et 90 km, en 100 % électrique. Nissan Leaf : entre 130 et 150 km. Renault Fluence Z.E. : environ 100 km. Citroën C-Zéro et Peugeot Ion : un peu plus de 100 km. Pour la future Zoé, Renault annonce... mais précise entre 55 et 100 km, selon les conditions.

Photos Grégory Lenormand et Alexandre Guillaumot/DPPI

DEMAIN

GRAND FORMAT

REPORTAGE