


 EVER
MONACO
2007


L'exemple à suivre

L'écologie et en particulier la mobilité durable font grand bruit depuis ce début d'année mais les actions concrètes sont rares. Précurseur en matière d'environnement, la principauté de Monaco organisait, du 29 mars au 1 avril, la deuxième édition de son salon consacré aux véhicules écologiques et énergies renouvelables. Une initiative que Autobio ne peut que soutenir et encourager.

Texte : Jean-Luc Moreau – Photos : Jean-Luc Moreau – D.R.

Ethanol, pile à combustible, biocarburants, hydrogène, hybridation : face au déferlement des « nouvelles solutions propres », c'est vrai qu'il est facile d'y perdre son latin. Même les spécialistes que nous sommes arrivent à ne plus savoir qui dit vrai et qui joue l'intox lorsqu'on parle de nouvelles énergies. Pour s'y retrouver, mieux est encore de se faire une opinion par soi-même ; ce que propose EVER, un rendez-vous annuel organisé au Grimaldi forum de Monaco. Ce salon permet aux visiteurs d'assister non seulement à des conférences traitant

de ces « sujets épineux », de faire connaissance avec les technologies nouvelles exposées mais aussi de les essayer.

Bien évidemment, nous ne nous sommes pas privés de l'opportunité et EVER 2007 a été l'occasion pour Autobio de faire quelques tours de roue à bord du véhicule le plus écologique du moment : la Venturi Eclectic.

Venturi Eclectic

À Monaco, Venturi joue sur son terrain. Cette marque est en effet la propriété





de Gildo Pastor, une « figure » de la principauté. Comme il nous l'a confié : « pour que Venturi ait une raison d'être, il fallait trouver un créneau duquel les grands constructeurs sont absents. Aujourd'hui, ils occupent pratiquement tous les marchés de niche, hormis celui des véhicules électriques. C'est pour cela que nous nous sommes engouffrés dans la brèche. D'abord avec la Fetish, une supercar 100% non polluante, qui a prouvé le bien-fondé de sa conception depuis, puisqu'elle a été copiée (NDLR : le roadster américain Tesla), puis avec des engins plus abordables mais reprenant la même philosophie comme l'Eclectic, présenté en septembre dernier à Paris ».

Un sacré pari cette Eclectic. Déjà, son nom n'est pas très facile à prononcer et puis, elle ne ressemble décidément à aucune autre voiture ! Son design résolument original est signé Sacha Lakic, déjà auteur du dessin avant-gardiste de la Fetish. Ici, c'est la fonction qui dicte les formes. La priorité a donc été donnée à l'intégration des cellules photovoltaïques qui composent le toit translucide, d'où un aspect franchement carré. Car ce « cube à la mode » est présenté comme le premier véhicule autonome énergiquement. En fait, il s'agit d'une voiture électrique qui se recharge sur le secteur comme toutes les autres mais qui peut, en plus, tirer parti de l'environnement qui l'entoure pour se recharger en énergie. Les 2,5 m² de cellules photovoltaïques qui composent le pavillon peuvent ainsi « récupérer » 7 km d'autonomie par jour d'exposition au soleil. Un véhicule étant inutilisé 90% du temps, Venturi a aussi conçu une ingénieuse éolienne qui se déploie à l'arrêt et permet, là aussi, de recharger gratuitement la voiture. Dans les régions vantées, l'énergie emmagasinée correspond à environ 15 km d'autonomie par jour. L'impact sur l'environnement est ainsi largement minimisé, ce qui n'empêche pas l'Eclectic de fonctionner aussi

bien que n'importe quel autre véhicule électrique.

Avec son style massif, l'Eclectic paraît beaucoup plus grosse qu'elle n'est en réalité. Elle affiche 2,86 m de long, soit seulement 16 cm de plus que la nouvelle Smart. Cette impression trompeuse est due à l'intégration complète des éléments de traction : batterie métal hydrure (72 V 100 Ah) et moteur asynchrone (16 kW) dans le plancher de l'auto, permettant de réserver tout l'espace aux passagers. Ils sont trois, installés sur des sièges à armature en bois, le conducteur étant placé en position centrale avant. Ici pas de lourde carrosserie. Les portes sont en tissu, la coque en matériaux composites et la structure en aluminium ce qui a permis de limiter le poids total à 350 kg. L'Eclectic rentre donc dans la catégorie des quadricycles lourds à moteur et peut être conduite dès 16 ans avec un permis B1. D'ailleurs, son usage est simplissime : il n'y a qu'une pédale d'accélé-

rateur, un frein et un volant.

Comme tous les véhicules électriques, le couple important du moteur (50 Nm), disponible instantanément, associé au faible poids de l'engin, autorise des démarrages vifs. La vitesse grimpe ensuite rapidement à 50 km/h (bridée électroniquement) dans un léger vrombissement. C'est tout à fait suffisant pour circuler en ville, d'autant que l'impression de vitesse à bord est beaucoup plus grande. On peut ainsi couvrir 50 km avant d'être obligé de recharger. L'opération prend 5 h sur une prise standard 16 A ou plus longtemps si l'on décide de n'utiliser que l'énergie générée par la voiture. L'Eclectic porte donc finalement bien son nom, comme le souligne, non sans malice, Venturi en nous rappelant la définition du dictionnaire. *Eclectique (pho. « Eclectic ») : Largeur d'esprit permettant d'accueillir toute idée avec compréhension, en prenant ce que chaque système offre de meilleur.*





L'idée « lumineuse » sera produite dans un premier temps en série limitée de 200 exemplaires, vendus dès juin au prix de 24 000 € H.T. (hors aides de l'État). Gildo Pastor est en contact avec le groupe Bolloré et espère pouvoir équiper l'Eclectic des nouvelles batteries Lithium-Metal-Polymère du groupe français d'ici 2009, ce qui permettrait d'en lancer la production en série à un prix aux alentours de 15 000 € H.T.

Toyota Camri Hybride

Non loin de l'Eclectic, une autre « vedette » trônait sur le stand de Toyota du salon EVER. C'est la première fois que la Camry hybride faisait son apparition officielle de ce côté-ci de l'Atlantique. Cette familiale, arrivée huit fois en tête



des ventes de berlines aux Etats-Unis, a été totalement modifiée pour 2007 et vient renforcer en Europe la gamme « écologique » du constructeur japonais qui compte déjà : la Prius ainsi que les Lexus GS 450h et RX 400 h. La Camry hybride est propulsée par un bloc essence 2,4 l à cycle Atkinson développant 147 ch., associé à un moteur électrique à aimant permanent délivrant 105 kW (141 ch.). La puissance combinée (qui n'a rien à voir avec l'addition des deux chiffres précédents) est de 187 ch., ce

qui crédite cette berline de 4,80 m de long de performances très honorables. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 9 s et se contente, selon les chiffres normalisés fournis par Toyota, de 5,5 l/100 km en ville, de 6,4 l/100 km sur route et de 5,7 l/100 km en cycle mixte. Autobio vous fera partager ses impressions de conduite dans le prochain numéro. La principauté monégasque a en effet commandé 25 de ces modèles pour ses services administratifs et la Camry hybride a donc été homologuée pour l'occasion.





une voiture que nous attendons avec impatience : la C4 Biotech, première voiture aux chevrons à pouvoir rouler au Superéthanol. Ce modèle flexfuel est doté d'un moteur 1,6i 16V 110 ch. et sera disponible en France à partir du mois de septembre 2007.

Si, d'ici là, vous ne pouvez plus attendre pour rouler propre, il reste la solution de faire « électrifier » votre voiture. NEWTEON, une entreprise monégasque, s'est spécialisée dans la distribution de ce type de véhicule. Inutile cependant de leur apporter votre Mégane pour transformation. Les modèles commercialisés sont fabriqués en Italie par la société Micro-Vett, pionnière en Europe pour la conception et la construction de véhicules à traction électrique. Élu « Van of the year 2006 », le Fiat Doblo exposé par NEWTEON nous a séduit (je ne parle pas de l'esthétique !). Son moteur électrique asynchrone triphasé de 30 kW permet une vitesse maxi de 120 km/heure avec une autonomie proche de

100 km. Largement de quoi combler un artisan taxi en agglomération, d'autant que le pack batterie complet (lithium) est facilement amovible et peut être remplacé lorsqu'il est déchargé par un autre rechargé en quelques minutes. Le coût kilométrique est sans concurrence puisqu'il revient à 1,40 €/100 km !

NEWTEON distribue également la gamme de VUL « écologiques » Piaggio, les camions électriques Isuzu, les utilitaires électriques Iveco, l'Ydea, une micro citadine deux places et même l'Albatros électrique, un bus sans bruit ni gaz toxique.

Le vrai plus du salon EVER, c'est que tous ces engins sont disponibles à l'essai pour se faire une vraie idée de leur efficacité et ne pas rester sur des a priori. Le public n'était pas encore tout à fait au rendez-vous malgré l'entrée gratuite mais nous les soutiendrons de toutes nos forces pour que cela change dès l'année prochaine !

Si vous désirez plus de renseignements, n'hésitez pas à contacter le concessionnaire Toyota de Monaco (Tél. : +377 93 25 25 20 ou info@toyota-monaco.com).

Mais que font donc les constructeurs français ? Réponse : rien, en ce qui concerne Peugeot et Renault, pourtant couronnés « constructeurs les moins pollués » par une récente étude sur les émissions moyennes de CO₂ des gammes de chaque marque.

Citroën en revanche était présent avec



■ Les GEM distribués par MATRA font partie des véhicules électriques immédiatement disponibles et vraiment opérationnels. La Poste française les teste d'ailleurs actuellement.