

AUTO



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Découverte
eRod
Pages 18-20



News

**CE QUE VOUS VERREZ AU
SALON DE GENÈVE**

Pages 07-13

Hommage

**CLAUDE HALDI
S'EN EST ALLÉ**

Pages 14-15

Votre club

**TOM LÜTHI : NOUVEL
AMBASSADEUR ACS**

Page 04

Electric on ice!

Phénomène assurément durable ou ponctuel qui ne durerait que la charge d'une batterie ? La voiture électrique affirme sa présence jour après jour, une occasion de tester dans des conditions très ludiques l'**eRod by Kyburz**, un produit entièrement suisse. ■ Par Gérard Vallat



Etonnant «coléoptère» dont le châssis tubulaire et les roues découvertes confère des allures de KTM, voire mieux d'Ariel Atom, l'eRod made in Switzerland est un véhicule épuré à l'extrême, répondant ainsi au choix délibéré de Martin Kyburz, qui produit cette petite voiture avec pour postulat l'offre d'un véhicule de loisirs. A l'origine de l'eRod en 2014, Daniel Wenger, alors étudiant en ingénierie mécanique, s'était mis en recherche d'un constructeur qui accepterait de concrétiser matériellement son travail de Bachelor. Après avoir déposé son dossier dans plusieurs entreprises susceptibles de donner vie à son projet, c'est Martin Kyburz qui le premier a tourné la clé de contact. Seule concession imposée à l'initiateur du véhicule, remplacer le moteur thermique initialement prévu par un propulseur électrique. Un choix répondant à la vocation de l'entreprise Kyburz, spécialiste de ce genre de

véhicules dans le domaine professionnel. Aussi vif que l'éclair, et pour cause, l'entrepreneur se donnait les moyens de l'ambition initiée par Daniel Wenger, désormais devenu collaborateur de la société, pour mettre en chantier le premier eRod. Ainsi, l'intrigante petite machine faisait ses grands débuts en 2016, à l'occasion du salon de l'automobile de Genève.

PURE DRIVING

Actuellement au sommet de la pyramide de la production Kyburz, en parfait décalage avec l'ensemble du reste de la production, axée essentiellement sur les véhicules de services, l'eRod affirme son caractère dédié au pur plaisir de la conduite. D'ailleurs c'est sous l'onglet «Pure Driving» qu'on retrouve notre coléoptère au catalogue du constructeur. A l'heure actuelle, seule une petite trentaine d'eRod circule en Suisse. Un nombre réduit qui limite actuellement

les chances d'en apercevoir un sur nos routes. On l'a évoquée, l'allure est sympathique et très dépouillée, sans protection des roues, ni pare-brise, pas davantage de coffre de rangement. Seule concession au confort, deux jolis sièges baquet et un combiné éclairage avant et arrière à LED, de quoi rappeler clairement l'objectif annoncé. Du point de vue technique, l'engin se meut grâce à un moteur électrique développant 61 chevaux. Cela semble peu, mais il ressort d'une alchimie technico-administrative qui permet à l'eRod d'être homologué comme quadricycle L7e, soit avec une plaque de moto. On précisera que ce moteur délivre un couple de 140 Nm, ce qui n'est pas négligeable pour un véhicule électrique qui n'avoue que 600 kilos sur la balance. De quoi atteindre 120 km/h et accélérer à la vitesse... de l'éclair bien sûr. Pour permettre à cette écurie de nerveux poneys de s'exprimer au sol, une suspension à doubles triangles superposés



et combinés ressort-amortisseur filetés, aux quatre coins de l'engin. Porte moyeux et freins sont issus du catalogue Mazda MX5 sur ce modèle, mais il est prévu de les remplacer par des pièces produites par Kyburz. Rajoutons encore que l'autonomie annoncée est de 180 kilomètres et que la recharge complète se fait sur une prise 220 volts et qu'elle nécessite 8 à 10 heures. Privilégiés, quelques journalistes invités à la découverte ont eu la possibilité de prendre contact avec l'objet lors d'une journée d'essais organisée sur le circuit de glace des Diablerets. Après les recommandations d'usage produites



par Jean-Pierre Knoblauch, responsable sécurité de l'événement, nous nous sommes installés aux commandes de notre eRod de test. Extrêmement épuré, on l'a dit, le cockpit se résume à un écran digital, une clé de contact et deux interrupteurs basculants. Pas de levier de vitesses, la transmission s'enclenche par un des interrupteurs. Vers le haut, marche avant, pour reculer, appuyez vers le bas, on ne peut pas faire plus simple. Moteur enclenché, une légère pression sur la pédale des gaz et hop, en route pour quelques exercices de drift. Particularité de la propulsion électrique, le couple abonde sitôt qu'on le sollicite, pas tout à fait évident sur une piste complètement enneigée. Néanmoins, après quelques rondes passées à chercher la motricité, au travers de pneus d'hiver conventionnels, le plaisir annoncé s'invite et la fête prend toute sa dimension. Très sain, le comportement assez neutre de l'eRod est dû à une excellente répartition des masses de 47/53, la batterie étant placée bas au centre du véhicule. Testé dans des conditions difficiles, nous avons apprécié la maniabilité et



l'esprit joueur de l'eRod qui ajoutera certainement encore au plaisir, lorsque les options de développement prévues seront effectives. A ce registre, notons un différentiel autobloquant, des garde-boues, ainsi qu'un pare-brise, ou saute-vent et un ensemble toit et portes en élytre. Si vous vous sentez prêt pour l'aventure eRod, sachez que trois options d'achat sont possibles: en kit pour le prix de CHF 37'500.-, en kit que vous monterez vous-même dans les ateliers de Kyburz, soutenu par un technicien (CHF 39'500.-), ou livré clé en main contre CHF 42'500.-.

www.kyburz.ch

Suite page 20



Précurseur de l'ère électrique moderne!



Je suis pratiquement certain que la majorité d'entre vous ne saurait pas où situer l'entreprise Kyburz dans la galaxie automobile, suisse de surcroît. Pourtant, vous avez tous les jours sous les yeux les Kyburz eTrolley, ces tricycles jaunes utilisés par la Poste suisse, mais aussi allemande, autrichienne et, plus loin



encore, australienne. Nouvelle venue sur quatre roues avec son eRod, la société suisse alémanique Kyburz a été créée il y a trois décennies par Martin Kyburz. Elle occupe aujourd'hui 80 personnes à Freienstein, dans le canton de Zurich, où elle produit environ 12'000 véhicules/an. Alors âgé d'une vingtaine d'années, le futur patron, jeune ingénieur en électronique, venait de participer au Tour de Sol 1991 avec le «Cheetah» un véhicule électrique de sa conception.

Historiquement, c'est sa découverte du Tour de Sol en 1985, lorsqu'il qu'il était étudiant au Technicum de Winterthur, qui a révélé à Martin Kyburz sa vocation de constructeur de véhicules électriques. Dès ce jour, il s'est fixé pour objectif de développer des produits ayant un effet positif sur l'environnement. Une époque au cours de laquelle rien ne prédisposait notre monde au tsunami de l'électrification du parc automobile, telle que nous le vivons actuellement.

