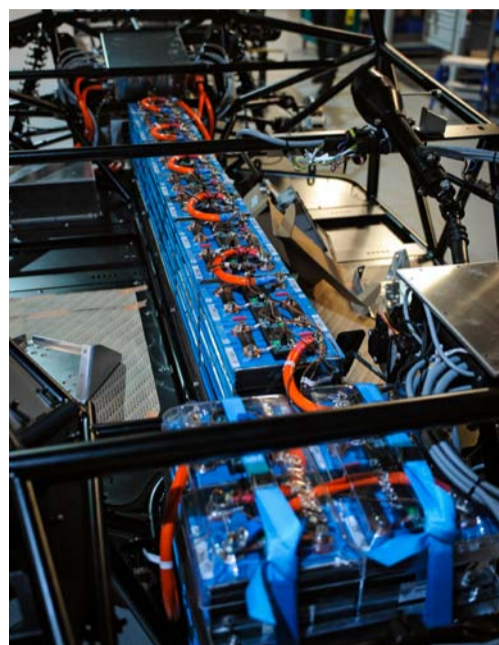


EXCLUSIF Qui a dit que la mobilité zéro émission était ennuyeuse? Un fabricant zurichois de tricycles électriques vient de lancer son eRod, un petit bolide 100% branché. L'usine de la firme familiale Kyburz nous a ouvert ses portes.

Une entreprise suisse veut faire rimer électricité et plaisir de la conduite



C'est dans un vaste hangar situé à Winterthour que sont conçus et construits tous les véhicules de l'entreprise Kyburz, notamment les tricycles électriques de La Poste ainsi que l'eRod. À gauche, Fabien Caroselli, chef de projet de cette voiture électrique révolutionnaire.

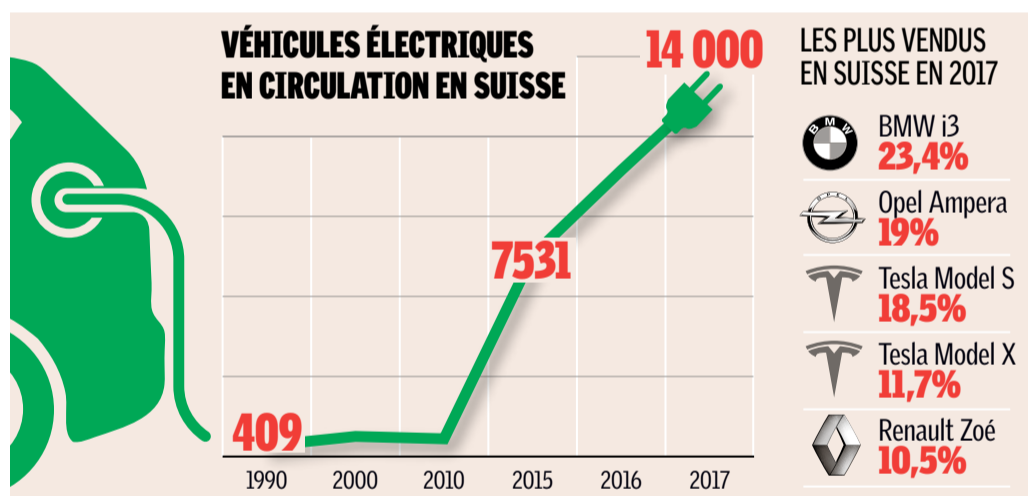


Un léger sifflement accompagne les premiers mètres. Le bruit des pneumatiques sur un bitume que l'on frôle. Ce n'est pas seulement une impression: dans le siège baquet, la poitrine compressée par le harnais de sécurité, le pilote est suspendu à 20 centimètres à peine du goudron. Vu de l'extérieur, l'eRod ressemble à un petit bolide à l'anglaise. De l'intérieur, c'est surtout un bijou de technologie qui a pour vocation de prouver que la motorisation électrique n'est pas incompatible avec le plaisir de la conduite. Et le plus étonnant, c'est que ce concept radical est produit par une entreprise suisse.

Vous l'ignorez peut-être, mais vous avez certainement déjà croisé un engin issu des usines Kyburz, installées à quelques kilomètres de Winterthour (ZH): l'entreprise produit les tricycles électriques de La Poste. Ils sont 6500 à sillonner quotidiennement les rues des principales villes du pays. Difficile de rêver meilleur test pour éprouver l'endurance d'un véhicule et de sa batterie électrique. Avant de décrocher ce contrat, le fondateur, Martin Kyburz, misait sur de petits engins destinés aux seniors. Le projet eRod est né de l'imagination d'un jeune ingénieur vaudois, Daniel Wenger, qui a éveillé la curiosité de l'entreprise zurichoise.

LE SAVOIR-FAIRE SUISSE S'EXPORTE

L'année 2018 s'annonce chargée pour l'entreprise zurichoise: forte du succès de ses tricycles électriques, Kyburz est chargé de livrer une grosse commande à la poste... australienne. Sans donner de chiffre exact, la marque évoque «plusieurs milliers» de tricycles, adaptés pour répondre aux exigences locales, dont les premiers devraient bientôt partir pour l'Océanie. Une belle reconnaissance pour la technologie développée à Winterthour, qui prouve que la Suisse a de sérieux arguments technologiques à faire valoir dans le domaine, éminemment concurrentiel, de la mobilité électrique.



Suivent les prototypes et la présentation publique, l'an dernier au Salon de l'automobile de Genève.

Sensations électrisantes

Une pression sur la pédale des gaz et l'eRod bondit vers l'avant. Sans autre bruit que celui du frottement des pneus et des gouttes de pluie qui s'écrasent sur nos lunettes, nous voilà lancés sur une route qui zigzague dans la campagne zurichoise. Les sensations sont au rendez-vous: la position de conduite donne l'impression de franchir le mur du son à chaque accélération, tandis que la transmission et les freins, dénués de toute assistance électronique, exigent du conducteur un effort oublié depuis quelques générations d'automobiles.

La pluie qui nous fouette le visage et l'eau projetée par les roues ont tôt fait de nous tremper. Voilà qui met en évidence une caractéristique importante de l'engin: à moins d'être prêt à enfiler une combinaison étanche et à braver les éléments, l'eRod n'est pas fait pour les pendulaires. «Mais ce n'est pas là sa vocation, souligne Laurence Nève, responsable des ventes pour la firme alémanique. Cette automobile a pour objectif de susciter du plaisir, une expérience de conduite inédite, sans engendrer la moindre émission de gaz à effet de serre.» Un concept inédit, qui a rapidement trouvé son public: une soixantaine d'eRod sont déjà sortis de l'usine

Kyburz depuis leur commercialisation, mi-2017. Après un coup d'œil dans le rétroviseur, nous obliquons en direction d'un vaste hangar. C'est ici que naissent ces drôles de voitures. Lorsqu'on pense à une chaîne de montage, on a en tête une immense halle où sont formées des centaines de carrosseries. Pas de tapis roulants ni de bras robotisés chez Kyburz, seulement deux mécaniciens qui travaillent dans un atelier lumineux, une radio en sourdine.

Production confidentielle

Au milieu de l'atelier, un mécanicien est en train d'installer les premières pièces sur un châssis encore nu. Cette armature d'acier, qui ne pèse que 90 kilos, constitue le sque-

lette de la voiture. Elle accueillera les batteries, installées sur toute sa longueur, ainsi qu'un moteur en position arrière. Carrosserie réduite au minimum et simplicité technique permettent d'obtenir un véhicule poids plume. «Nous planchons en permanence sur des améliorations à lui apporter, précise Fabien Caroselli, chef de projet sur l'eRod. Je suis en train de mettre au point des garde-boue et un pare-brise optionnel.» Une liberté que permet la structure familiale de l'entreprise, et qui tranche avec les stratégies des grands constructeurs automobiles qui trustent le marché de la motorisation électrique. «Nous fabriquons deux ou trois voitures à la fois, explique Fabien Caroselli. Il faut compter une semaine par véhicule.» Cette production confidentielle permet aux mécaniciens de se plier aux moindres désirs des clients prêts à débours 42000 francs (5000 de moins en cas d'achat en kit pour les plus bricoleurs) pour s'offrir cet engin original, objet de plaisir plus que moyen de transport. Un positionnement intéressant qui, s'il ne fait pas forcément l'unanimité auprès des adeptes de mobilité zéro émission, relève un autre défi: celui d'intéresser les aficionados de conduite sportive et de sensations fortes à la motorisation électrique. Ainsi qu'en témoigne le carnet de commandes bien rempli, le pari de l'entreprise zurichoise est gagné. Fin de la visite. Engoncés dans nos sièges, nous reprenons la route dans un silence total. Heureusement, la pluie a cessé.

CLÉMENT GRANDJEAN ■

+ D'INFOS www.kyburz-switzerland.ch/fr

