

Il y a très exactement 2 ans (Memento n° 335), nous présentions la "Scarlette", un véhicule français 100% électrique au look sympa de petite jeep du débarquement. Elle venait d'être présentée en première mondiale au salon du véhicule électrique de Monaco 2008 et son premier client n'était autre que le prince Albert de Monaco, ce qui laissait entrevoir un beau succès commercial. On pouvait à l'époque acheter la Scarlette auprès d'Électrans, une start-up réunionnaise créée par l'universitaire Philippe Jean-Pierre, Bernard Tillon, secrétaire général de la FRBTP, Thierry Denis, écolo, Didier Kraft, Vincent Quélo, ingénieur en électromécanique et Guillaume Blanc, directeur commercial. Malheureusement, la jeune entreprise n'avait

pas assez de trésorerie pour faire venir le premier véhicule et c'est sans doute ce qui explique qu'aucun modèle n'a trouvé acquéreur sur l'île: comment espérer vendre une voiture électrique sans possibilité de l'essayer, simplement sur prospectus? Surtout que l'engin était affiché quand même à plus de 20.000 euros. Électrans a fermé boutique et c'est maintenant AER, route des Premiers Français à St-Paul, qui a repris le flambeau, avec visiblement des moyens financiers plus en phases avec la réalité commerciale du marché automobile réunionnais. C'est ainsi que la Volteis est maintenant disponible à l'essai pour tous ceux qui envisagent sérieusement d'acheter un véhicule électrique. En métropole, la chaîne de mon-



tage des véhicules a été reprise par un chef d'entreprise ardéchois et la Scarlette, tel un phœnix, a changé de nom pour celui de Volteis. Rendez-vous a donc été pris à Saint-Paul pour l'essai avec Vincent Hoarau, gérant d'AER. Au premier coup d'œil, on est séduit: c'est une jeep du débarquement, surtout en vert, avec simplement

des proportions légèrement plus petites. On remarque immédiatement la coque en acier inoxydable "comme une bonne casserole de cuisine", présage d'une longévité exceptionnelle, d'autant plus que les panneaux d'habillage sont eux aussi en matériaux inaltérables (plastique et/ou aluminium). Sous le capot avant, on trouve le 1^{er} moteur

électrique (le deuxième étant sur l'essieu arrière). C'est un gros cylindre en aluminium extrudé et fortement nervuré (pour assurer son refroidissement) d'environ 30 cm de diamètre et placé transversalement. Il est relié aux roues avant par l'intermédiaire d'un boîtier mécanique qui fait office à la fois de réducteur 1:10 et de différentiel. Le même moteur et

le même boîtier réducteur-différentiel se retrouvent à l'arrière. Les deux essieux sont donc totalement indépendants. Le pack de batteries est lui situé sous les sièges, au meilleur endroit pour une bonne répartition des masses. Le constructeur a opté pour des batteries "plomb-gel" scellées, lourdes mais sans aucun entretien et d'un coût plus abordable que les fameuses Lithium-Ion de la Tesla. Toute l'électronique est enfermée dans un caisson étanche placé à l'avant.

Il y a également un deuxième bouton électrique "lièvre ou tortue" selon que l'on privilégie le rayon d'action ou le couple. Le freinage, assuré par quatre disques, n'est pas non plus assisté mais cela freine très correctement, grâce à la bonne démultiplication de la pédale et au dispositif de récupération d'énergie au freinage. En effet, dès que l'on relâche l'accélérateur, le moteur se transforme automatiquement en dynamo et il recharge les batteries grâce à l'inertie du véhicule. Ensuite, nous sommes partis en sous-bois et sur la plage de Saint-Paul, du côté de l'ancienne Antenne Oméga, histoire de tester les capacités de franchissement. La Volteis s'est parfaitement comportée et elle n'a atteint ses limites que lorsque nous avons voulu lui faire franchir une grosse butte de sable très mou, en raison essentiellement de la monte d'origine : pneus route, sans aucune

Volteis

4X4 à contre-courant !

Ce 4x4 là, les écologistes ne pourront pas dire qu'il pollue! Il a un look sympa, il est bien conçu, bien construit et devrait avoir une longévité exceptionnelle même en bord de mer (coque en inox, panneaux en aluminium). Un peu cher à l'achat (23.600 euros*) mais d'un coût d'utilisation ridicule: un euro le plein et un entretien qui se réduit aux pneus et aux plaquettes de frein. Sur sa durée de vie, il ne devrait pas revenir plus cher qu'un 4x4 thermique!



“ La direction n'est pas assistée mais l'engin est très maniable... ”

Quand on se baisse pour voir les dessous de la belle, on découvre une suspension à double triangles superposés à l'avant et à bras tirés à l'arrière, en tubes carrés inox. Pas de pot d'échappement ni d'arbre de transmission qui peuvent toucher! Pour l'essai, nous avons tout d'abord sillonné les rues de Saint-Paul: la direction n'est pas assistée mais l'engin est très maniable et plaisant à conduire. On fait demi-tour dans un mouchoir de poche. Il faut juste s'habituer au bruit du moteur électrique et au fait qu'il n'y a pas de vitesse à changer. Le "levier de vitesse" se résume en effet à un bouton électrique au tableau de bord avec trois positions: marche avant, marche arrière et au milieu, c'est point-mort.

et un blocage de différentiel, les capacités de franchissement du Volteis se situent au niveau d'un Santana, qui est une sacrée référence en la matière. Les deux véhicules ont d'ailleurs sensiblement le même rapport couple/poids: 103 Nm pour 970 kg pour le Santana contre 90 Nm pour 740 kg pour le Volteis. Nous étions partis avec les batteries chargées presque à bloc. Après une demi-heure de circulation en ville et en sous-bois et une bonne heure à crapahuter "plein gaz" dans le sable, nous étions à 49%. Le Volteis semble donc pouvoir atteindre les 3 heures de fonctionnement, ce qui correspond à notre humble avis à l'autonomie de beaucoup de 4x4 thermiques dans les mêmes conditions d'utilisation. Sauf que nous, cela nous a coûté moins d'1 euro de carburant! Si vous utilisez le Volteis sur route, l'autonomie sera par contre de 80 km maxi, ce qui peut paraître peu mais qui correspond en fait à la moyenne de nos déplacements quotidiens (15.000 km/an divisé par 200 jours, cela fait 75 km/jour).

* Un scandale !

Les politiques locaux parlent de développer les énergies propres et les modes de déplacement doux mais, dans la réalité, la Jeep Volteis ne bénéficie pour le moment d'aucune aide de la Région au niveau de l'Octroi de Mer. Heureusement, le véhicule bénéficie en revanche d'une aide de 2000 euros de la part de l'ADEME (État), ce qui met son prix de vente à 23.600 - 2000 = 21.600 euros.

Memento

81, rue Pasteur - BP 397 - 97461 Saint-Denis-Cedex
Ile de la Réunion - France

N° Indigo 0 820 300 330

www.memento.fr - memento@memento.fr

FONDATEUR
Catherine Louagro-Pottier

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
RÉDACTEUR EN CHEF
George-Catherine Louagro-Pottier
gcp@memento.fr

ASSISTANTE
Elisa Olivras
e-olivras@memento.fr

ÉDITEUR
Les Éditions de Kapôkier
SARL de presse au Capital de 54 864 euros
Catherine Louagro-Pottier
Siret 411 908 759 000 11

RÉDACTION
Mail de la rédaction générale:
redaction@memento.fr

Ile de la Réunion
Christophe Blac, Maxime Yvès,
Agnès Savéon, Edith Gigoux,
Marie-Joël Prantz

Madagascar & Mayotte
STUDIO PRESSE OCEAN INDIEN

Jacques Koubi
Vila Thonila - BP 4302
Anahidy - Antananarivo (à côté US Embassy)
Tananarive 101

Tel: (+261) 20 22 280 67
Portable: (+261) 32 41 185 32
pressememo@mooi.vg

PUBLICITÉ ILE DE LA RÉUNION
Memento & memento.fr
81, rue Pasteur - BP 397
97461 Saint-Denis Cedex

Tel: 02 62 21 94 12 - Fax: 02 62 41 10 85

Véronique Caubin - 06 92 61 74 69
pb1@memento.fr
Christophe Charis - 06 92 68 47 75
pb2@memento.fr

PUBLICITÉ MADAGASCAR
Vohéras Mambita
Tel: (+261) 20 22 280 67
madagascar@memento.fr

PUBLICITÉ MAYOTTE
Nanou Chapuisat
Tel: 06 39 25 72 87
mayotte@memento.fr

DISTRIBUTEURS
Ile de la Réunion: ARDP - Ile Maurice: IPED

Madagascar: TMV - Martinique: Solgrom
Océan Indien: Grand Large Diffusion Presse
Nouvelle Calédonie: SMCSP
Guyane: Mémoriaire Guyanaise Presse
Métropole: Pressatils

ROUTEUR
Mélina Régnier
30 rue de la République - 97400 Saint-Denis
Ile de la Réunion - France

ABONNEMENTS
Deux & Métropole: 50 euros
Étranger, Tous & Europe: Sur devis
abonnement@memento.fr

MAQUETTE
Serge Zaccari, Designique Castrol

IMPRIMEUR
Caractère Ltd (Maurice)
Rue des Ombres, Baie de Troulemont - Ile Maurice

DÉPÔT LÉGAL: Septembre 2010
CODE APE: 5814 Z - ISSN: 2106-9094
DATE DE CRÉATION: Octobre 1970

COMMISSION PARITAIRE:
0611 1 88322

Gestion des Éditions assurée aux Éditions de Kapôkier par la CNE (Commission Nationale de l'Électronique et des Médias) sous le n° 115648 du 9 Février 1984. Les informations vous concernant peuvent être utilisées pour les besoins de la gestion des contacts et des interventions des Éditions de Kapôkier, ainsi que pour ceux de toutes les sociétés du Groupe. Conformément à la Loi du 6 Janvier 1978, modifiée par celle du 6 août 2004 (Informatique et Libertés), vous disposez de droit d'accès à l'information vous concernant, de droit de rectification et d'opposition, en écrivant au memento@memento.fr.

Droits de reproduction réservés pour tous pays. La direction décline toute responsabilité pour les erreurs ou omissions de quelque nature qu'elles soient dans la présente édition. La jurisprudence a décidé que les éditeurs n'ont pas responsabilité des erreurs commises intentionnellement dans l'impression.