

Source: autotouring.at

Adresse: [//www.oeamt.at/autotouring/serie/der-wunder-hybrid-aus-vorarlberg-22761510](http://www.oeamt.at/autotouring/serie/der-wunder-hybrid-aus-vorarlberg-22761510)

Date: 16.01.2018

Auteurs: Christoph Löger



L'hybride miracle du Vorarlberg

1re Partie de notre série « Autoland Österreich » (l'Autriche, pays de l'automobile) : comment « Obrist », une entreprise située à Lustenau, élimine les inconvénients de la mobilité par combustion et électrique pour inventer un meilleur avenir automobile. Une visite d'usine associée à un essai sur route avec l'« HyperHybrid ».

Près de deux millions d'euros, y compris les frais de développement, vous coûterait le modeste véhicule que vous voyez ci-dessus - si vous l'achetiez. À le voir, il est clair que vous n'auriez pas acquis là un produit éblouissant. Malgré son statut de prototype plus qu'exclusif, aucun portier d'hôtel de luxe ne se déplacerait pour vous aider avec vos bagages.

Alors, qu'est ce qui rend cette chose donc si particulière ?

A priori, rien. Au niveau de son aspect, nous avons affaire à un Geely EC7 chinois, ce modèle de voiture avec hayon arrière de gamme inférieure à moyenne, dont le style est éventuellement comparable à une Opel Astra de la génération précédant la dernière en date et équipée du minimum d'accessoires.

Cependant : elle représente le parfait symbole de la voiture de monsieur Tout-le-monde, que la majorité des consommateurs de revenus modestes à moyens peuvent généralement se permettre - et c'est justement pour cela que cette voiture est indispensable si l'on envisage d'améliorer durablement notre environnement.

Dixit Frank Obrist, le fondateur de l'entreprise de 35 personnes qui porte son nom et basée au Vorarlberg. Rendre notre futur plus propre avec son savoir-faire, voilà la tâche que cet homme s'est faite sienne. C'est en effet ce que nous avons constaté lors de notre visite au pays, visite où nous avons pu découvrir son invention nommée « HyperHybrid », dans le sens « près du corps ».

“

J'adore réfléchir à des solutions durables pour l'environnement. L'objectif prioritaire est d'élaborer une mobilité respectueuse de l'environnement, dont plusieurs générations pourront profiter.

”

Frank Obrist, fondateur et PDG de Obrist Group

Qu'est-ce que l'HyperHybrid d'Obrist et de quoi est-il capable ?

En fait, il s'agit d'un système hybride rechargeable en série, qui pallie largement les inconvénients des moteurs à combustion et électriques. Il est en outre plus économique, moins cher dans la production et plus petit de construction que les hybrides (parallèles) connus, tout en offrant l'éventail complet des avantages de l'électromobilité, moins la peur de la portée, du manque d'infrastructure en matière de bornes de rechargement ou encore de prix exorbitants. Vous trouverez plus de détails ci-dessous.

Et voilà comment cela fonctionne : un petit moteur à essence de 1,0 litre avec deux cylindres et 54 ch doté d'un brevet Obrist sert de producteur d'électricité via un générateur et alimente une batterie extrêmement compacte de 11 kWh (déjà standardisée pour la production en série) qui s'intègre dans toute voiture. Il n'existe aucun lien mécanique entre le moteur à essence et les roues, ces dernières étant uniquement propulsées par le moteur électrique de 85 kW alimenté par la batterie.

L'astuce est : l'unité travaille pratiquement en permanence dans la zone de charge optimale et ne délivre que la quantité de puissance nécessaire à un moment donné. Le moteur se met uniquement en route lorsque le besoin s'en fait vraiment sentir, tout ce qui touche à l'effet dynamique provient exclusivement de la batterie. Nous en reparlerons plus tard, au moment de l'essai sur route.

Maintenant, nous partons tout d'abord explorer le quartier général d'Obrist...

Visite de l'usine à Lustenau



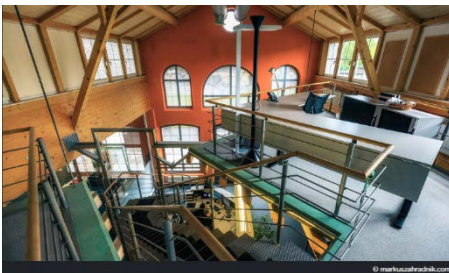
Silicon Vorarlberg : L'entreprise Obrist, fondée en 1996, se voit comme un fournisseur de technologie et travaille déjà avec des marques comme Audi, BMW ou Daimler. La première climatisation écologique avec le liquide de refroidissement R744 qui équipe, entre autres, la nouvelle classe S de Mercedes a été élaborée ici. À propos, la Tesla Model X stationnée devant l'entrée appartient à Frank Obrist, un passionné de voitures électriques.



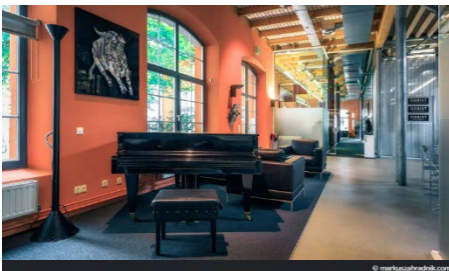
Voir plus loin : État fédéral ou pas : ici, le regard se porte manifestement en direction de l'international, bien au-delà des chaînes de montagnes du Vorarlberg ou « Xiberg ». La boîte aux lettres d'Obrist provient des États-Unis. Elle a donc parcouru une longue distance et peut, de ce fait, être comprise comme un symbole de la philosophie de l'entreprise.



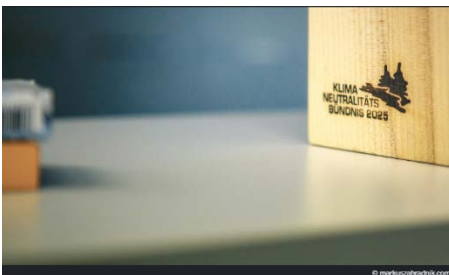
Thème émotionnel : Comme entrée en matière de notre visite, j'ai eu droit à une présentation détaillée que Frank Obrist met à profit pour m'expliquer son monde. Au moment d'aborder les sujets d'avenir et d'environnement, je me rends compte qu'il a une boule dans la gorge et les yeux embués. Architecture ouverte : Le bel intérieur du bâtiment me fait spontanément penser à Poudlard, l'école de sorcellerie de Harry Potter. Seuls les escaliers ne se déplacent pas comme mus par magie. En comparant cet espace avec des bureaux agencés en forme de « batteries », on peut imaginer à quel point cette différence peut générer une meilleure vision des choses est évident qu'il ne s'agit pas là d'un PDG typique dont l'unique motivation est de faire des bénéfices, mais d'un homme qui tente véritablement de changer les choses.



Architecture ouverte : Le bel intérieur du bâtiment me fait spontanément penser à Poudlard, l'école de sorcellerie de Harry Potter. Seuls les escaliers ne se déplacent pas comme mus par magie. En comparant cet espace avec des bureaux agencés en forme de « batteries », on peut imaginer à quel point cette différence peut générer une meilleure vision des choses.



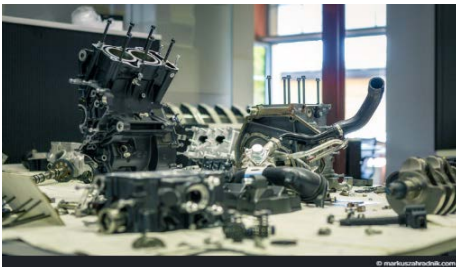
Ambiance musicale : Habituellement on trouve dans les entreprises, à côté de la réception, quelques fauteuils inconfortables et des tables recouvertes de magazines vieux de quatre mois de qualité discutable. Chez Obrist, on trouve un piano à queue. Ici aussi, on peut se laisser aller aux interprétations.



Alliance pour le climat 2025 : Armées de clairvoyance pour l'avenir, certaines régions d'Autriche occidentale se sont impliquées spontanément auprès de l'Alliance neutre pour le climat 2025 (KlimaNeutralitätsbündnis 2025) ([plus d'infos ici](#)). Obrist, qui s'est engagé dans la défense de l'environnement, poursuit, lui aussi, des objectifs écologiques stricts.



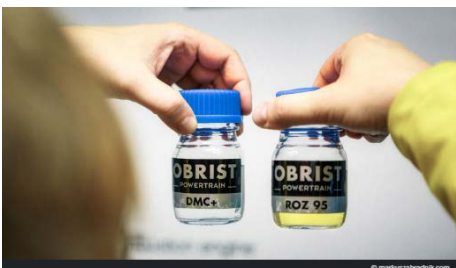
Pas besoin de plus : Le moteur à essence bicylindre breveté d'Obrist est en fait un moteur à quatre cylindres savamment partagé en deux parties. Un élément important du « bricolage » : un objet absolument identique, conçu dans une matière comparable à la glaise et dont la forme sera plus tard analysée.



Comment arriver à 2 en partant de 4 : Conçu, adapté, développé et construit en interne : le petit groupe de 1 litre approvisionne en courant électrique les batteries du HyperHybrid via un générateur.



La Chine, un marché gigantesque : Si cela n'est pas déjà fait, les constructeurs automobiles chinois vont bientôt faire sacrément peur à la concurrence européenne en matière de mobilité électrique. Obrist et ses relations : la marque Geely a été le premier concessionnaire de l'entreprise – une raison parmi d'autres pourquoi le prototype de l'HyperHybrid est « habillé » du EC7.



Le carburant magique DMC+ : Frank Obrist : « Nous sommes la première entreprise au monde à posséder un carburant neutre en CO2 ». Le DMC+ est un substitut d'essence et de diesel avec 115 octanes, qui ne produit pas de suie pendant la combustion. Si le séduisant carburant à la bonne odeur de gin s'imposait à grande échelle, on atteindrait zéro gramme absolu d'émissions. Inconvénient : pour obtenir la densité énergétique de 1 litre d'essence, il faut 2 litres de DMC+ et donc des réservoirs de contenance double.

**Pour voir les photos en taille réelle/HD et lire l'article original en langue allemande, cliquez [ici](#).

Possibilité d'achat à partir de 2025 pour 18 000 € ?

Intéressant pour augmenter les chances sur le marché du HyperHybrid breveté : Obrist calcule qu'une voiture de milieu de gamme équipée de ce système peut être vendue au client au prix de 18 000 euros : « C'est le montant à atteindre lorsque l'on veut influencer le marché de la mobilité de manière significative. Pas comme Tesla avec ses 100 000 €. » C'est-à-dire : c'est plus ou moins le plafond financier qui permet d'aiguiller le monde mobile vers la mobilité électrique.

Nous demandons à Frank Obrist quand il pense voir son idée appliquée en masse. « En 2025. En effet, à cette date nous aurons un avantage financier de 50 pour-cent par rapport au coût des voitures totalement électriques. »

Du reste, notre HyperHybrid permet une autonomie électrique de près de 60 kilomètres, ce qui est largement suffisant pour les distances quotidiennes moyennes de la majorité des automobilistes. En utilisation quotidienne combinée dans des conditions réalistes, comprenant des étapes plus ou moins longues sur autoroute ou autres, on atteint une consommation d'essence de moins de 3 litres. Cela représente uniquement 60 pour-cent de l'utilisation en pratique d'une Toyota Prius actuelle.

Le mot-clé Toyota Prius et le commentaire de Frank Obrist : « Jusqu'à présent, l'ensemble des constructeurs a toujours privilégié l'hybride en parallèle. Le moteur standard associé est pratiquement fabriqué en série et il suffit d'y rajouter un peu d'électrification. Du point de vue purement électrique, je peux au mieux me traîner un peu plus vite, car en ville, dès que j'appuie un peu sur l'accélérateur, le moteur à combustion démarre aussitôt et la sensation de conduite cinq étoiles éprouvée dégringole vers le niveau une étoile, pavé des pitoyables véhicules à essence ou diesel qui font beaucoup de bruit et rien d'autre. Voilà pourquoi personne ne l'achète et pourquoi les constructeurs s'étonnent que personne ne veuille d'un véhicule hybride. »

Nous notons : Frank Obrist est heureusement un interlocuteur direct qui ne redoute pas d'appeler les choses par leur nom. De lui, ne viendra jamais de formule toute faite. Quelques exemples s'il vous plaît ?

5 Questions: le chef d'entreprise Frank Obrist sur...



... sa philosophie :

« Notre technologie hybride est en principe seulement un pas en arrière vers une solution simple et intelligente. Des coûts et un poids moindres, tout en gardant les avantages de la conduite électrique, mais sans le souci de l'autonomie. »



...les voitures totalement électriques :

« Tous les constructeurs qui misent, maintenant, sur l'électrification, sont voués à une mort certaine. Notre concept est la meilleure solution, celle qu'ils devront tous emprunter parce qu'ils n'auront pas d'autre choix. »



...Tesla, le pionnier électrique :

« Les quelques voitures que Tesla construit ne profitent absolument pas à l'environnement. Notre HyperHybrid est quasiment la Model 3 de Tesla, au prix de seulement 18 000 euros. »



...les possibilités qu'offre l'HyperHybrid : « Notre concept est conçu de façon modulaire et se laisse transposer dans chaque catégorie de véhicule, du plus petit au grand SUV. »



...changements dans la culture de conduite

« Je suis absolument convaincu que même les adeptes invétérés de la conduite dynamique passeront tôt ou tard à la mobilité électrique. »

**Pour voir les photos en taille réelle/HD et lire l'article original en langue allemande, cliquez [ici](#).

Les avantages et les inconvénients du concept

Les avantages d'abord...

* L'HyperHybrid n'est PAS un système de range extender (prolongateur d'autonomie). Tout ce qui touche à la dynamique de conduite est générée par la batterie. Frank Obrist : « Je suis absolument allergique à ça. Rien que le nom de « range extender » laisse entrevoir toutes les erreurs que les ingénieurs commettent fondamentalement. Pourquoi devrais-je acheter une voiture électrique dont le moteur à combustion conventionnel fait une fois de plus tout le travail lorsque les batteries sont à plat ? La BMW i3 illustre au mieux cette absurdité. »

* Une voiture de milieu de gamme, dotée de l'HyperHybrid, peut être vendue au client final sous 20 000 euros – y compris tous les avantages de la conduite électrique – l'anxiété due à la faible réserve énergétique en moins. Il s'agit d'un système plug-in (de recharge), ne demandant aucune infrastructure de chargement pour son autonomie. On peut donc brancher la voiture si l'on veut, mais on n'est pas obligé de le faire.

Obrist : « À partir de 65 km/h, notre moteur à essence recharge doucement la batterie. Car, ce que les batteries actuelles ne sont absolument pas en mesure de faire, est de se recharger ou de se décharger complètement. Elles atteignent peut-être 500 cycles, au-delà, leur capacité chute à 80 pour-cent. Nous, par contre, nous rechargeons un peu de temps à autre. Ainsi, la même chimie peut convertir dix fois plus d'énergie. » Et si d'aventure le trajet devait dépasser les 60 kilomètres en mode électrique possibles ? Dans ce cas, on peut rester sous les trois litres de consommation en pratique. Et cela, sans supplices endurés durant la conduite.

* Lorsque le moteur à combustion est en marche dans l'HyperHybrid, il est – contrairement aux Toyota Prius et autres – à peine audible et ne perturbe donc pas cette sensation de silence générée par une voiture électrique. De plus, Frank Obrist a rajouté sur le bicylindre un « Zero Vibration Generator » qu'il a lui-même développé. Le chef nous explique son fonctionnement : « Tout ce que ce générateur fait de travers dans son cycle vers la gauche, il le fait maintenant aussi vers la droite. Les vilebrequins en contre-rotation

suppriment ainsi les vibrations. Le tout fonctionne alors effectivement aussi calmement qu'un douze cylindres. Si l'on y dépose une pièce, elle ne tombera pas. »

* L'HyperHybrid est construit de façon modulaire et peut être gradué, s'adaptant ainsi à chaque catégorie de voiture, de la plus petite au grand SUV. Bien que l'unité de propulsion soit de taille égale, il est possible d'atteindre, avec différentes qualités de cellules de batteries, des concepts de puissance situés dans la plage de performance de Tesla.

* L'unité de propulsion est extrêmement économique en coûts, en taille et en poids. Ainsi, la batterie ne pèse que 112 kilos et coûte 2 000 euros, le moteur mesure à peine 19 cm de large pour un prix de 1 200 euros. Les fabricants utilisant l'HyperHybrid peuvent ainsi produire à des conditions bien plus avantageuses et présenter une voiture dans les showrooms pour 20 000 euros de moins, et cela, en gardant la même marge bénéficiaire.

Par ailleurs, à longueur extérieure égale, l'espace intérieur affiche près de 25 cm de plus – dans la conception auto, c'est tout un monde. Le gain de place profiterait au confort des passagers, l'économie en poids serait un atout pour la dynamique de conduite ainsi que pour les coûts (châssis allégé, freins de dimension plus petite, etc.). Obrist : « Mon prochain rêve serait de créer une catégorie de véhicules totalement inédite : très dynamique, avec un espace intérieur maximal, mais disposant d'une structure avant raccourcie, sans pour autant toucher à la longueur pour collision requise. »

* Dans le monde entier, la batterie Obrist est la seule à être isolée, lui permettant ainsi de fonctionner sans difficulté en hiver. Obrist : « Une telle batterie délivre ses meilleures performances à 40 °C, en dessous de 0 °C par contre, elle laisse à désirer. Grâce à sa structure, notre produit peut rester à l'extérieur pendant 20 jours à - 20 °C, tout en maintenant une température intérieure de + 5 °C.

... et les points en moins ?

* Le seul inconvénient du système hybride en série, par rapport aux « collègues » en parallèle fort répandus, est le suivant : lorsqu'en cours de fonctionnement, la batterie devait ne pas être suffisamment chargée (par exemple lorsqu'une grande quantité de puissance est utilisée sur une longue durée), la vitesse générée par l'HyperHybrid est fonction de l'électricité que le générateur délivre au moteur électrique, le seul responsable de la délivrance de la puissance. Dans ce cas très rare, seuls les 54 CV du bicylindre sont effectivement disponibles, ce qui implique un maximum de 145 km/h en terrain plat et aucune réserve en terrain en pente. En langage familier : on n'avance pas dans les montées. Par contre, si la batterie est complètement chargée, la totalité des 85 kW peut être sollicitée. Cela suffit à atteindre une vitesse de 165 km/h, même sur les autoroutes de montagne.

À propos, les folles accélérations des voitures électriques à la mode Tesla ne sont pas prévues dans le prototype d'Obrist : inhérent au système, le moteur dispose certes de beaucoup de couple, mais l'effet de surprise habituel reste (délibérément) limité. En fait, il s'agit ici de présenter l'éventuel quotidien avec autant de réalisme que possible.

Bon, il est enfin temps de tester cet objet miracle du Vorarlberg. Le PDG lui-même prendra place sur le siège passager et me guidera à travers le circuit hors-norme qu'il a prévu dans le massif rocheux au-dessus de Lustenau. Nous verrons alors de quoi son HyperHybrid est capable...

Premier essai routier avec l'HyperHybrid



Sans grande personnalité : Voiture insignifiante dans un garage quelconque : Geely-EC7, le prototype qu'Obrist a électrifié, attend dans sa cage qu'on vienne le sortir. Il est, pour l'instant, le seul de sa catégorie, mais si le monde devait un jour prochain retrouver la raison, cela pourrait changer rapidement.



Badge engineering : Un peu de fierté tout de même : en lieu et place du logo chinois Geely, c'est son homologue du Vorarlberg qui s'affiche sur la grille du radiateur. Dans toute cette agitation, j'ai malheureusement oublié de demander à Frank Obrist à quel nom de marque l'agent de surveillance de la voie publique de la ville de Lustenau allait pouvoir établir la contravention. Car, je suppose fortement que le nom de « Obrist » ne se trouve pas dans le menu déroulant de son appareil à main.



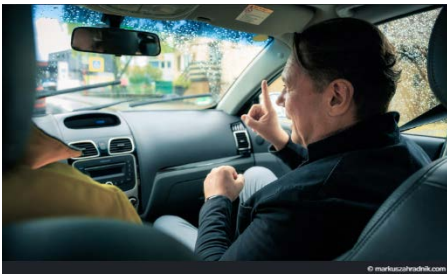
Première approche : J'ouvre le capot et mon regard tombe sur la première des deux petites boîtes noires intégrées dans la voiture : l'unité encapsulée de devant contient le moteur bicylindre plus générateur. Le groupe lui-même ne mesure que 188 millimètres de largeur et même un amateur peut constater le gain d'espace lorsque cette « Obrist-Box » remplace le moteur à combustion d'origine.



La batterie : Selon leur capacité, les batteries de voiture électrique actuelles pèsent jusqu'à 800 kg et nécessitent en conséquence beaucoup d'espace, peu importe où elles sont positionnées dans la voiture. La solution extrêmement compacte d'Obrist, ne pèse quant à elle que 112 kg pour un espace réduit dans le coffre. À cet effet, on soulignera : cette carrosserie n'était pas prévue pour ce genre de tour de magie. On ne pourrait mieux représenter à quel point il serait simple de transposer ce système dans n'importe quel véhicule.



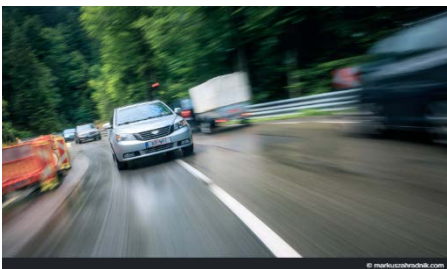
Les premiers kilomètres : C'est une sensation étrange que de conduire une voiture absolument bon marché en provenance de Chine, avec toutes ses carences, et de savoir en même temps que cet exemplaire vaut près de deux millions d'euros. Une fois cette pensée écartée, cette Geely se conduit comme une Geely doit certainement se conduire : de façon moyennement passionnante. Et là, je fais un énorme compliment à Frank Obrist : celui qui réussit à modifier une voiture grand public de manière à ce qu'un journaliste spécialiste ne se rende compte de rien en la conduisant, est sur la bonne voie.



Côte - à droite - troisième - 100 ? Tout doucement, la tension de Frank se relâche du fait d'avoir mis son « bébé » dans mes mains : ses indications prudentes se raréfient lorsque nous roulons sous la pluie dans la ville de Lustenau. L'HyperHybrid se conduit exactement comme une voiture électrique. On s'étonne du silence à bord, bien que (ou parce que) rien n'a été modifié au niveau de l'isolation acoustique en série. Une fois que le feu repasse au vert, le fait d'appuyer sur l'accélérateur ne fait pas hurler le moteur et aucun display inutile ne m'affiche fièrement - dans un millier de couleurs - quels flux de puissance sont justement à l'œuvre sous mes « fesses ». Je me contente de rouler. Magnifique.



L'appel de la montagne : Le terrain vallonné est un point faible qui est volontairement pris en compte dans le prototype (ce dernier doit représenter la voiture de monsieur Tout-le-monde), mais qui peut être adapté à tout moment. Une puissance de type Tesla serait également possible sans aucun problème (voir ci-dessus). Mais je ne le ressens pas du tout comme ça : notre route de montagne est parsemée d'un grand nombre de virages étroits et de limites de vitesse qui se succèdent constamment entre 50 et 70 km/h. La puissance est largement suffisante pour cela. J'ai l'impression de conduire une essence silencieuse de 116 ch et je n'ai aucune envie de libérer 700 ch électriques entre deux virages en épingle



Spectaculièrement discret : Mon avis : celui qui souhaite révolutionner la mobilité dans les rues, devrait s'y prendre discrètement dans notre quotidien. Il s'agit par exemple d'atteindre les clients qui aiment conduire une VW Golf – le meilleur exemple du succès d'une longue évolution du design. En effet, la masse instable des clients rejette les brutales modifications d'aspect. Alors, pourquoi toujours emballer les nouvelles technologies dans des enveloppes « passionnantes » ? D'ailleurs pendant notre tour d'essai, je me rends compte que personne ne s'intéresse à notre Geely d'avenir. Il se fond dans la circulation. Parfait.



Sa vision : En arrivant, Frank Obrist m'a expliqué qu'il souhaitait changer l'avenir de notre mobilité avec sa technologie. Et cela, avec rien de moins que son objectif de vie personnel : améliorer notre environnement pour les futures générations. Alors que je suis assis à côté de lui, je me dis : pour moi, cet homme est quelque part la version autrichienne d'Elon Musk. Avec la seule différence, que sa vision, si elle devait être implémentée partout, serait appliquée là où elle doit commencer : tout en bas. À 18 000 euros.



Pour l'instant encore sur le podium... et à partir de 2025 déjà en option chez votre revendeur de confiance ? La propulsion HyperHybrid d'Obrist, en tant que technologie élaborée pour la production en série, s'adapte à toutes les voitures, permet aux constructeurs et aux clients de faire des économies financières et, produit en grande quantité, réduit considérablement notre désastre environnemental insidieux. Maintenant, il suffirait juste d'un grand constructeur pour lancer la production. Qui ose ?

**Pour voir les photos en taille réelle/HD et lire l'article original en langue allemande, cliquez [ici](#).

Mon bilan

Il n'y a pas si longtemps, j'étais un adepte convaincu des moteurs à combustion, un « petrolhead ». Plus la voiture était bruyante et puissante, mieux c'était. Puis vint Tesla. En tant que premier journaliste « moteurs » d'Autriche, j'ai fait à l'époque mes premiers tours de piste avec la Model S sur le site de l'usine de la Silicon Valley. Après cela, j'étais convaincu qu'il se passait quelque chose ici qui allait révolutionner notre mobilité dans le monde entier.

Depuis, beaucoup de choses ont évolué dans le secteur de la voiture électrique. Au fil des cycles des modèles, ces « choses » sont de mieux en mieux adaptées à l'usage quotidien. Pour le client typique de la gamme Golf, 300 kilomètres d'autonomie et – rien de moins que – 40 000 euros pour un véhicule compact sont encore soit trop peu soit de trop, ce qui est compréhensible. Le problème est bien connu : autonomie, prix et problèmes de recharge sont des obstacles qui nuisent à leur succès.

Désormais, il existe de bons compromis issus des deux mondes qui sont en mesure de pallier la transition (à très très long terme) vers le 100 % électrique : actuellement le système hybride est, au même titre que l'hydrogène (pas encore adapté à une utilisation quotidienne), la prétendue poule aux œufs d'or. Quelques constructeurs sont déjà très avancés dans ce domaine, mais ils se contentent de jeter de la poudre aux yeux des gens, car pratiquement aucun hybride n'offre actuellement ce que la majorité des clients exigent : zéro changement dans leur comportement de mobilité au quotidien. Cela, il faut l'accepter.

Il se trouve donc qu'une Toyota Prius hybride est relativement économique sur la route aujourd'hui, mais en raison de son énorme batterie dans le coffre et des pénibles nuisances sonores causées par son moteur à combustion, vous êtes tout simplement limité en termes d'espace et de confort. Alors, je dis Non. En ce moment, BMW construit (hormis d'amers essais électriques) de bons hybrides. Par contre, ils sont très chers par rapport aux autres et échouent souvent parce que les clients BMW sont généralement ce que j'étais autrefois - voir la phrase d'introduction ci-dessus. Alors, je redis Non. Comme exemple extrême, on pourrait également citer le cas de Porsche. En effet, la marque a décidé « d'hybridiser » le SUV Cayenne au succès raisonnablement inexplicable et de séduire avec une consommation sur papier ridiculement basse, tout simplement parce que les quelques kilomètres en tout électrique peuvent être inclus dans le cycle standard des 100 premiers kilomètres. Ici, un Non s'impose, ne serait-ce qu'en raison du bon sens.

En fait, il suffirait d'une voiture confortable, équipée d'une propulsion écologiquement durable, vendue à bas prix, qui roule la plupart du temps en mode électrique, qui ne dépend d'aucune borne de recharge, dont la portée est celle que l'on choisit et qui ne consomme que 3 litres au 100 sur les longs trajets. Quasiment une Dacia parmi les hybrides pour ce qui est de l'ensemble des coûts.

Surprise : cette voiture existe déjà, je viens de la conduire. Elle vient du Vorarlberg et les constructeurs tels que VW n'auraient en principe qu'à s'en saisir et à visser deux petites boîtes dans une Golf pour en faire profiter le monde entier et soi-même.



auto touring-editor Christoph Löger at the wheel of the Obrist prototype.