

Essai - Citroën E-Mehari : La renaissance plutôt osée

La Citroën Méhari, c'est la voiture estivale et populaire par excellence. Le concept très décalé des années 70 aura patienté jusqu'en 2015 avant de réapparaître sous la forme d'une voiture 100% électrique. Associé à Bolloré, le groupe PSA a osé lancer ce modèle de niche qui ne laisse personne indifférent. Mais qu'en est-il d'une utilisation en Suisse ? Wheels And You a cherché la réponse pour vous.



- Moteur électrique à aimants permanents
- 68 ch
- 140 Nm
- Boîte de vitesses automatique
- Vitesse maxi : 110 km/h
- 0 à 100 km/h : n/c
- Poids : 1'300 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'809 x 1'870 x 1'650
- Autonomie théorique : 200 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km
- dès CHF 27'000.-, mod. essayé: CHF 28'650.-

D'où qu'on la regarde, il n'y a rien de sérieux sur cette voiture. Carrosserie tout en plastique, intérieur entièrement étanche, absence de serrure : la E-Mehari exhibe son lien de parenté avec son ancêtre. Cependant, elle ose la modernité de la propulsion électrique pour préfigurer ce que pourrait être une petite auto fun et destinée à de courts trajets.



A l'extérieur

Le dessin de la E-Mehari ne laisse personne indifférent. Les formes rebondies rappellent la Cactus, mais là, la carrosserie est toute en plastique. Les pare-chocs semblent bruts de décoffrage, alors que les autres panneaux sont finis en brillant. Les feux de jour très fins devenu l'identité de la marque aux chevrons sont placés à la limite avec le capot posé à la façon des Jeep Willys.

Toutes les parties inférieures en plastique noir laissent croire que cette voiture est prête à quitter la route à la première occasion. Même si les pneus cross country le suggèrent aussi, la E-Mehari est tout juste conçue pour emprunter quelques chemins. Ne cherchez pas de gris, de blanc ou de noir au configurateur, seuls le jaune sous-marin, le beige de jour, l'orange mécanique et le grand bleu de notre véhicule d'essai sont proposés. En choisissant E-Mehari, il faut assumer d'être vu.

Ce qui fait l'intérêt de cette renaissance, ce sont toutes les parties amovibles pour en faire un cabriolet. Le toit se démonte en deux parties, les lucarnes arrière se soulèvent légèrement pour être retirées, la vitre arrière peut être roulée vers le haut ou totalement enlevée. Les fenêtres latérales s'enroulent aussi, mais le summum reste de retirer les panneaux entiers des portes. Malheureusement ceux-ci ne trouvent pas leur place dans la petite voiture à l'instar des autres parties, il faut donc les entreposer ailleurs.



A l'intérieur

La rusticité mélangée aux couleurs chaudes de l'intérieur donnent le ton à cette petite auto fun qui respire les vacances. Les incontournables sièges en plastique étanches sont de la partie. Leur bruit si particulier quand on s'assoit dessus vous accompagne inmanquablement dans tous vos déplacements. Les fonctions utilisateurs sont réduites au strict minimum : une ventilation avec climatisation en option occupe la colonne centrale, 6 boutons explicites sont placés juste en dessous, ainsi qu'une prise 12V et une connexion USB. Un espace est prévu pour un autoradio, mais il n'y en a aucun. C'est en fait votre smartphone via USB ou Bluetooth qui peut envoyer du son dans les haut-parleurs. Une commande Parrot plutôt pratique tient lieu de commande au volant.

L'espace à bord est plutôt restreint, je me sens pas mal poussé vers la porte et je dois beaucoup reculer mon siège pour être à l'aise. Dépourvue de pédales, la place du passager est légèrement plus confortable. Les deux places arrière sont parfaitement adaptées à un court déplacement, bien que l'accès à ces sièges est quelque peu difficile.

L'accès au coffre se fait par un hayon à basculer après avoir détaché les boutons pression de la capote. Pour un accès plus grand, il faut ouvrir les fermetures à glissière de la vitre arrière. La banquette est rabattable en une pièce pour emporter des objets plus volumineux qu'un sac de courses. Au fond de ce coffre se cache encore une trappe, celle-ci est en fait la seule partie verrouillable de la E-Mehari. Pour ne pas vous faire soutirer le câble de charge en stationnement, c'est là qu'il faut le ranger. Pour l'ouvrir comme pour autoriser le démarrage de la voiture, on présente le porte-clés de la voiture devant le lecteur de l'angle inférieur gauche du pare-brise.



Sous le capot

La partie propulsion de cette Citroën semble toute petite dans cette grande baie moteur. La pièce centrale est un moteur à aimants permanents de 68 ch et 140 Nm de couple accolé à une boîte automatique. L'énergie nécessaire provient du bloc batterie Li-polymère de 30 kWh caché dans le planché. L'autonomie annoncée (selon un protocole de test discutable, nous sommes d'accord) est de 200 km en trajet urbain et de 100 km en extra-urbain. En vitesse maximum, vous pouvez espérer atteindre les 100 km/h au prix de nombreux pourcents de charge.

Le pack batterie est dit « chaud » car pour garantir son bon fonctionnement, il se maintient constamment à température, quitte à consommer sa propre énergie. Paradoxal vous dites ? En effet, vous chargez cette voiture pour qu'elle se décharge sans bouger. En l'espace de 24 heures sans être déplacée, la batterie est descendue de 100 à 60%. Et si la charge devait tomber trop bas, la nouvelle Méhari avvertirait d'elle-même votre garage Citroën qui cherchera à vous contacter pour vous en informer.

Sur une prise domestique, il faudra patienter 13h pour une charge complète. Avec un boîtier dédié à charge rapide, ce temps est réduit à 8h. Une chose est sûre, vous devez avoir une place de parking dédiée à la E-Mehari pour qu'elle soit prête à servir quand vous en avez besoin. Il existe bien un mode hibernage pour stocker la voiture plusieurs mois, mais celui-ci ne peut pas être utilisé chaque soir quand vous rangez votre véhicule.



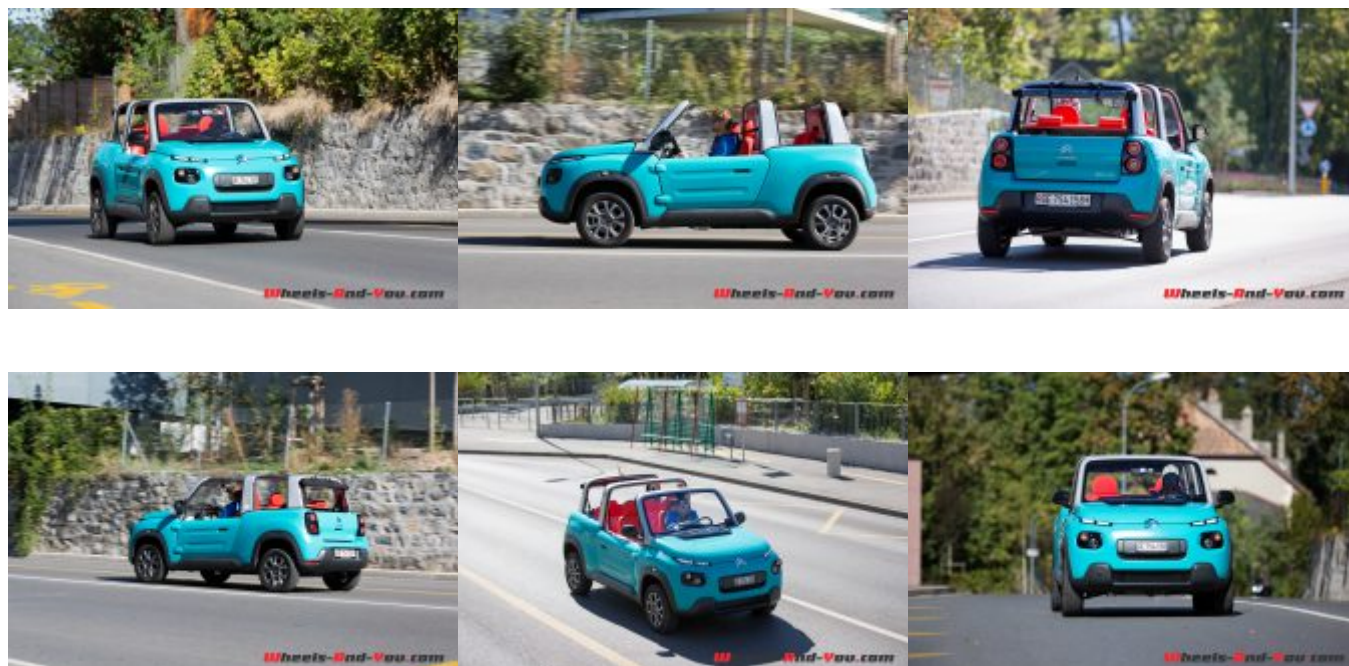
Au volant

La raison d'être de la E-Mehari est sans aucun doute les trajets courts, si possible en station balnéaire. Elle excelle dans cet exercice. Le contact tout juste mis, il ne reste qu'à presser sur D pour se mettre en route. N'attendez pas d'accélération fulgurante façon Tesla, elle est beaucoup plus progressive dans la Citroën. Sur le tableau de bord un petit diagramme dessine la consommation ou la récupération d'énergie que vous engendrez. Quand ça s'allume en rouge, cela signifie que vous entamez sérieusement votre capitale autonomie en accélération. Et là, la charge peut diminuer à vue d'œil.

Pour circuler dans un trafic urbain dense, le jeu de consommation/récupération fonctionne bien. Avec des pointes à 50 km/h on ne sollicite pas excessivement la batterie. Hors agglomération, c'est plus délicat. Ainsi, sur une semi autoroute, la E-Mehari consomme près d'1% par kilomètre.

Là où elle pêche, c'est en tenue de route. La suspension très ferme dessert le confort et on a quasiment l'impression de conduire une voiture de golf. On n'attaquera pas non plus un virage à vive allure. Même si les mouvements de caisses sont maîtrisés, la direction manque de précision passée une certaine vitesse, laissant croire qu'on pourrait perdre l'avant.

A l'intérieur, quand la météo n'est pas de votre côté, la visibilité est quelque peu étrange. Toutes les fenêtres en plastique transparent ont un léger effet de diffraction et, avec le toit en plus, je me sens confiné dans cet habitacle finalement peu lumineux. Heureusement, je peux profiter de quelques jours cléments où je dépouille totalement la nouvelle Méhari et là, c'est un bonheur. Cheveux au vent et coude à la portière, on captive les regards, tout le monde vous remarque. C'est ainsi que l'on profite vraiment de cette voiture, en prenant le temps de flâner plutôt qu'en étant pressé.



Verdict

Le côté déluré de la E-Mehari me laisse un bon souvenir. Cette petite voiture modulable à l'envie jusqu'au parfait buggy de plage est probablement la plus ludique sortie sur le marché ces dernières années. Mais cette singularité a un prix : CHF 27'000.- hors location mensuelle des batteries. La marque prévoit d'en écouler un millier d'unité par an, surtout à des clients flottes mettant les véhicules à disposition dans un endroit plus adapté.

A cette renaissance au XXI^{ème} siècle, la Méhari n'est plus aussi polyvalente qu'à l'époque, le cadre de son utilisation est devenu plus contraignant. On peut toujours la laisser sans toit dans son jardin par temps de pluie, mais le fait qu'elle soit devenue électrique apporte de nouvelles contraintes. Vous devrez avoir une prise électrique à proximité de sa place de parking, si possible en intérieur pour ne pas courir de risque avec le chargeur et vous êtes tenu de la charger systématiquement chaque soir pour ne pas rencontrer de problèmes.

Pour résumer, je dirais que cette voiture a le mérite d'explorer une nouvelle voie plus fun pour un véhicule électrique. Malheureusement la technologie choisie n'est pas aussi facile à vivre que celle de sérieux concurrents sur le segment. Avec le handicap de son prix élevé, la E-Mehari devra user de son charme pour réussir à exister sur le marché.



Prix et options - Citroën E-Mehari

Prix de base : CHF 27'000.-

Climatisation manuelle : CHF 1'650.-

Prix TOTAL : CHF 28'650.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements au PSA Groupe pour le prêt de cette Citroën E-Mehari, ainsi qu'à la succursale Citroën Genève aux Acacias pour la logistique.



A lire aussi

Premier contact - Citroën C3 : Le best-seller Citroën est de retour

Essai - Citroën C4 Cactus : Une personnalité piquante !

Essai - Citroën DS3 Cabrio Racing : Chevaux et cheveux au vent

Premier contact - Citroën C1 : Ludique et espiègle !

Premier contact - Citroën C4 Cactus : Un Cactus au milieu des tulipes

Essai - Citroën Grand C4 Picasso : L'artiste en serait fier !

Essai - Citroën DS3 Cabrio : La déesse se découvre

Premier contact - Citroën C4 Picasso : Un Technospace en version 1.0

Essai - Citroën C4 Aircross : La Française aux yeux bridés

Essai - Citroën DS5 Hybrid4 200 : La Première Dame

Essai - Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une main de fer dans un gant de velours

Premier contact - Citroën C4 Aircross : Élégant et sportif

Essai - Citroën C3 : Tutti rikiki, mais elle a tout d'une grande !

Reportage - 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

Premier contact - Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une nouvelle Déesse est née

Essai - Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

Essai - Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai - Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Nouveauté - nouvelle Citroën C3

Nouveauté - Citroën C4 Picasso et Grand C4 Picasso

Présentation - Citroën E-MEHARI

Présentation - Citroën Aircross

Nouveauté - Citroën DS 5

Présentation - Citroën C4 Cactus Airflow

Présentation - Citroën C-XR Concept

Présentation - Citroën DS 6WR

Présentation - Citroën Cactus

Présentation - Citroën DS3 Cabrio Racing

Présentation - Citroën Wild Rubis

Nouveauté - Citroën C4 Picasso

Nouveauté - Citroën C3

Nouveauté - Citroën DS3 Cabrio

Présentation - Citroën Numéro 9

Genève 2012 - Citroën C4 Aircross

Genève 2012 - Citroën DS4 Racing Concept

Présentation - Citroën DS4 Racing Concept

Nouveauté - Citroën C1

Nouveauté - Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 - Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 - Citroën DS5

Genève 2011 - Citroën DS4

Genève 2011 - Citroën DS3 Racing



