

Essai - Microlino : La capsule à voyager

Sortons des sentiers battus en parlant aujourd'hui de la Microlino. Cette micro-citadine à motorisation électrique uniquement, stricte deux places, a été imaginée en Suisse et se profile comme l'engin parfait pour une utilisation exclusivement urbaine.



- Moteur électrique
- 12.5 kWh (16 ch)
- 89 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 90 km/h
- 0 à 50 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 496 kg
- Long./larg./haut. (mm): 2'519 x 1'473 x 1'501
- Conso. mesurée : 8.63 kWh/100 km
- Emissions de CO₂: 0 g/km (A)
- dès CHF 14'990.-, mod. essayé CHF 20'990.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton, Sébastien Morand

Une marque automobile suisse, voilà de quoi nous intriguer et bien évidemment

nous intéresser. Enfin, je m'avance peut-être un peu trop en parlant d'automobile car notre Microlino est classée comme un quadricycle motorisé (catégorie L7e) et dispose de ce fait d'une plaque moto.

Dans le segment très spécifique de l'ultra-citadine, on pense généralement à Smart, voir éventuellement à de petites voitures telles que la Fiat 500 même si elles ne proposent pas la taille très contenue de la petite allemande. Pour rappel, le concept initial avait aussi des liens avec notre pays puisqu'il est le fruit de l'imagination de Nicolas Hayek, fondateur de la marque de montre Swatch.

Revenons à celle qui nous intéresse aujourd'hui, la Microlino conçue par la société Micro Mobility Systems, ou simplement Micro. A sa tête, Wim Ouboter, un pionnier dans la fabrication de trottinettes électriques, et ses deux fils. Après une première apparition au Salon de Genève en 2018, quelques aléas ont impacté l'avancée du projet. Mais aujourd'hui, c'est l'aboutissement et la Microlino est disponible à la vente depuis quelques mois.



A l'extérieur

Les amateurs reconnaîtront immédiatement le design de la Microlino. Il s'inspire d'une Isetta, un petit véhicule urbain imaginé par la firme italienne ISO Rivolta dans les années 50. La déclinaison la plus connue étant l'Isetta BMW, apparue en 1954. A noter que si la Microlino a été imaginée et conçue en Suisse, la fabrication des véhicules se fait en Italie.

Son design fait penser à un œuf, voire aussi à une télécabine comme on me l'a fait remarquer pendant mon essai. D'ailleurs, on surnomme bien ces derniers des œufs, tout se rejoint. En tout cas, le capital sympathie est au rendez-vous et les sourires s'affichent sur tous les visages que j'ai croisés, avec en plus très souvent une expression d'étonnement.

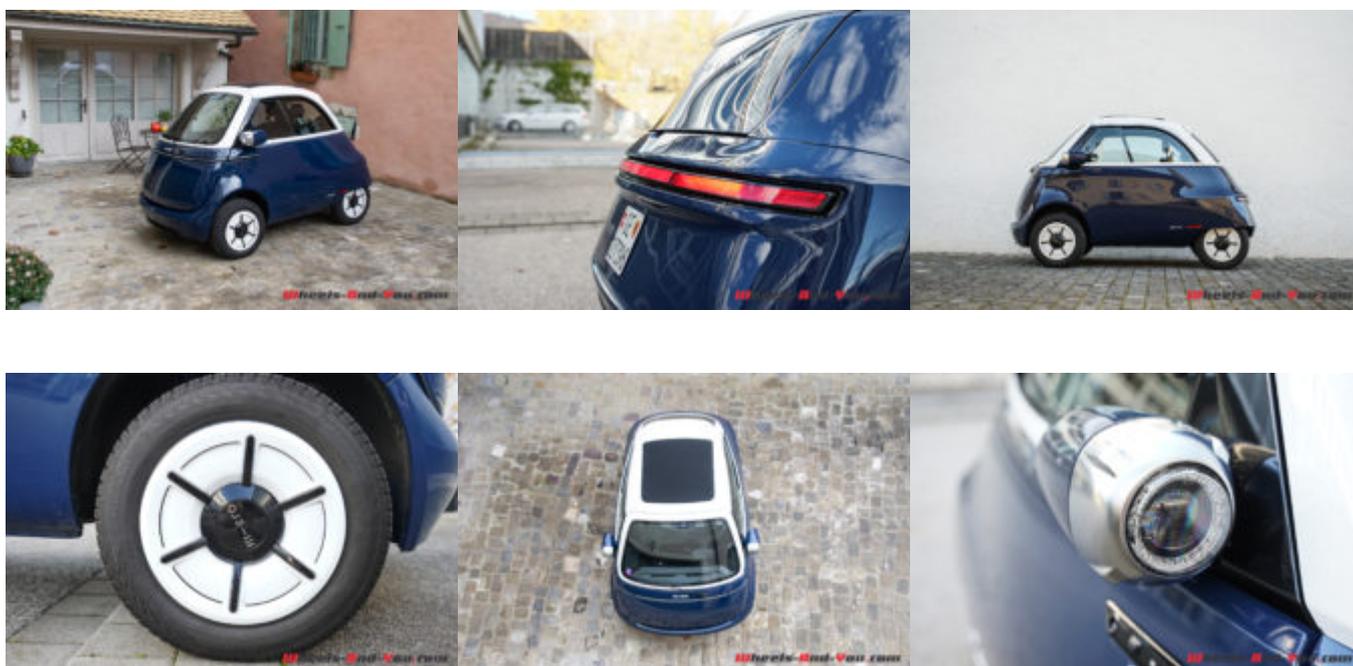
Le look est vraiment très similaire à l'Isetta BMW et cette réinterprétation

moderne est une très belle réussite. J'aime tout particulièrement les feux avant en forme d'obus, détachés de la carrosserie et qui intègrent également les rétroviseurs.

Spécificité reprise de l'Isetta BMW, notre Microlino dispose d'une seule et unique portière située à l'avant du véhicule. Tout en rondeur sur la partie frontale, l'arrière quant à lui dessine une diagonale vers le bas depuis le toit de l'engin. On peut aussi constater que d'une largeur de presque 1.50 m à l'avant, les flancs se resserrent vers l'arrière à l'instar d'une goutte d'eau. Ainsi, les roues arrière sont presque jointes.

Notre modèle d'essai est une version « Pioneer Series » qui inaugure la production de la Microlino. Limitée aux 999 premiers exemplaires et équipée d'un petit toit ouvrant, elle est proposée en deux coloris, « Torino Aluminium » ou « Atlantis Blue ». Pour notre essai, nous disposons de cette seconde configuration bicolore, avec du blanc pour la partie au-dessus de la ligne de caisse.

Le catalogue est complété par trois autres déclinaisons, la « Urban », la « Dolce » et la « Competizione ». Chacune de ces versions bénéficie d'options et de teintes de carrosseries spécifiques.



A l'intérieur

En ouvrant la grande porte frontale, je découvre un habitacle réduit au strict minimum. Les vitres latérales sont coulissantes et je constate que le niveau de

finition n'est vraiment pas terrible. J'espère que cela concerne uniquement les premiers modèles et que ça s'améliorera avec l'avancement de la production.

Une banquette solidaire, réglable longitudinalement, fait office d'assise pour le conducteur et l'unique passager. Quelques petits filets agrémentent cet environnement, histoire de proposer des rangements en supplément du coffre. Ce dernier est d'ailleurs d'une taille très généreuse en regard de l'auto puisqu'il offre un volume de 230 litres.

Une fois assis au volant, j'attrape la sangle pour refermer la portière. Pas besoin de la tirer trop fort, elle dispose même d'un système « soft close ». Devant mes yeux, un tout petit volant et un affichage qui fait office de compteurs et me propose les informations de base. Gros bémol, lors de la conduite de nuit, le reflet de cet écran apparaît dans le pare-brise et entache la vision. Je pense que ça doit être facilement corrigeable avec une petite casquette de compteurs. Messieurs les ingénieurs, je compte sur vous pour y remédier rapidement.

Sur ma droite, au centre, un second écran, tactile pour le coup, permet d'accéder aux quelques fonctions à disposition, à savoir la puissance de la ventilation (3 niveaux), le chauffage ainsi que le dégivrage du pare-brise et de la vitre arrière. Sur ce même écran, en faisant glisser mon doigt vers la gauche, j'ai encore accès à l'ouverture du coffre, l'allumage de la lampe de plafonnier ainsi que quelques paramètres. Pour revenir au chauffage, pas moyen de régler la température, c'est soit du chaud, soit pas.

A ma gauche, le sélecteur de vitesse prend la forme d'un gros commutateur rotatif dans l'esprit de celui qu'on retrouve dans les Jaguar avant le dernier facelift. En son centre, un bouton pour activer le mode « Sport », illustré par une Microlino affublée d'un réacteur sur le toit. Tout un programme !





Sous le capot

Pas vraiment de capot, d'autant que le moteur électrique se trouve précisément sous le coffre. Il offre une puissance de 12.5 kW (16 ch) pour un couple de 89 Nm, soit à peu près la même chose que mon VTT électrique. Bon, avec un poids à vide de 496 kg (513 kg pour notre modèle d'essai), ça devrait faire l'affaire sachant qu'on parle d'un véhicule orienté pour une utilisation exclusivement en ville. La vitesse maximum est de 90 km/h et le 0-50 km/h est réalisé en 5 sec.

Selon les versions, il est également possible de choisir la capacité de batterie. L'entrée de gamme dispose d'une batterie lithium-ion de 6 kWh (Standard Range), le niveau intermédiaire (Medium Range) de 10.5 kWh et la Long Range de 14 kWh. Les autonomies annoncées sont de respectivement 91, 177 et 230 km. Mon essai se déroulant en hiver, le constructeur annonce d'emblée que les valeurs seront légèrement plus basses. Notre modèle « Pioneer Series » dispose de la batterie médiane et promet une recharge complète en 3 heures sur une prise de courant normale. C'est l'avantage d'avoir des batteries de petite capacité, le temps de charge est plutôt court. A l'utilisation, je peux constater que cela prend un peu plus de temps mais ça reste relativement rapide.

N'ayant pas vraiment d'indication de consommation exacte et avec un niveau de batterie affiché en pourcent, il est difficile de véritablement annoncer des chiffres. Sur un premier trajet exclusivement autoroutier, clairement pas le terrain de jeu favori de notre Microlino, je constate qu'il me faut 10% de batterie

pour faire 10 km, soit une autonomie de 100 km, bien loin des 177 km - enfin plutôt 140 km en hiver - annoncés. Le lendemain, en rayonnant sur la Côte vaudoise, j'extrapole une autonomie légèrement supérieure à 110 km mais j'avoue avoir appliqué un rythme de conduite assez intense. Finalement, les jours suivants, en ayant assimilé qu'il fallait adopter une allure plus modeste et être plus doux avec l'accélérateur, l'autonomie augmente gentiment. Sur la totalité de mon essai, en calculant une autonomie hypothétique selon mes trajets, j'arrive à une moyenne de 122 km, ce qui nous donne une consommation de 8.63 kWh/100 km. Je note quand même un meilleur résultat à un peu plus de 140 km dans un milieu exclusivement urbain, avec une conduite hyper cool.



Au volant

A l'instar de la Morgan 3 Wheeler, dès les premiers kilomètres, mon visage affiche un grand sourire. L'ambiance distillée par cette Microlino est hyper fun, difficile de ne pas se marrer à son volant.

En ville, la réactivité de la motorisation électrique permet de bondir à tout instant et avec sa taille de guêpe, on se faufile avec aisance dans la circulation. Jusqu'à 50/60 km/h, on peut évoluer de manière assez franche, c'est vraiment amusant. Au départ des feux rouge, cela surprend plus d'un scooter.

Comme je le mentionnais précédemment, le premier jour, j'ai rallié Genève à Rolle par l'autoroute. Certes, on pourrait avoir le sentiment d'être vulnérable

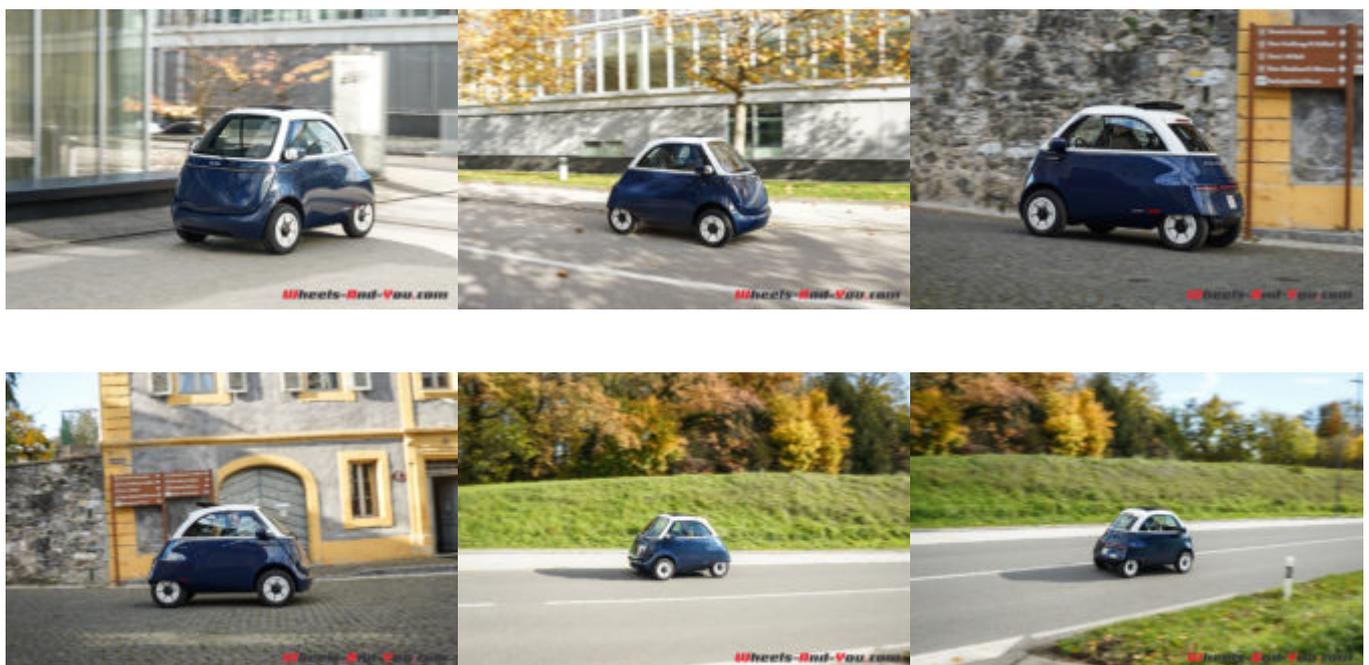
mais finalement pas beaucoup plus qu'avec une Smart. Toutefois, une fois la vitesse maximum atteinte, le trajet semble interminable. De plus, à la moindre montée, même invisible, la cadence diminue. Il ne me reste plus qu'à activer le mode Sport et là je peux au moins tenter de maintenir l'allure.

Je m'en doutais, la Microlino n'est pas faite pour l'autoroute mais je me devais d'essayer. Sans compter que si besoin, c'est faisable quand même ; il faut juste prendre son mal en patience.

Sur les routes de campagne, la donne change car on peut parfaitement évoluer à bon rythme si on ne craint pas de consommer un peu plus d'électrons. Autre bémol, le bruit du moteur : un sifflement strident lors des franches accélérations est très présent dans l'habitacle.

Il n'y a vraiment qu'en ville que notre Microlino excelle, c'est un régal à utiliser. Comme je le disais avant, le moteur électrique est hyper réactif, c'est son grand atout. J'aurais juste aimé un peu plus de frein moteur, voire dans l'idéal un système « One Pedal ».

Si vous avez déjà conduit une voiturette de golf, la Microlino se comporte un peu de la même manière mais avec heureusement une tenue de route bien meilleure. La quasi absence de suspension procure un amortissement hyper dur et ce n'est pas le confort des sièges qui va le compenser. Par contre, la maniabilité est vraiment excellente, avec un rayon de braquage très court.





Verdict

Objet atypique, cette Microlino procure des sensations tout aussi particulières que son style. Il faut juste être conscient que son utilisation a été pensée pour la ville exclusivement. C'est très fun à rouler et ça dégage une image très sympathique. Je pense que ça va motiver beaucoup de sociétés à en acquérir comme véhicule d'entreprise, surtout avec son coffre généreux qui lui donne un côté très pratique.

Disponible dès CHF 14'990.- avec la petite batterie, il faut plutôt compter un budget légèrement supérieur à CHF 20'000.- pour avoir une auto avec suffisamment d'autonomie. Ce n'est pas vraiment bon marché en regard de l'équipement et surtout de la finition. Toutefois, c'est le prix à payer pour obtenir un engin démarqué et sans rival au niveau de son look. De plus, la Microlino est la première voiture du segment L7e équipée d'un châssis monocoque en acier (comme une auto "normale"), un gage de sécurité et de fiabilité de conception.

Pour ce qui est de la concurrence, la Renault Twizy est un peu moins pratique et annonce une autonomie de 100 km seulement. Quant à la Citroën Ami qui offre un volume de chargement intéressant, elle est limitée à 45 km/h, avec une autonomie de 75 km. Finalement, la Smart dispose d'un agrément plus étoffé pour envisager des trajets autoroutiers mais avec une autonomie de 134 km et un tarif plus élevé.

Impatient de découvrir cette Microlino, je suis clairement tombé sous le charme. Il faudrait juste améliorer quelques détails de finition, en utilisation des matériaux de meilleure qualité, pour que ça soit un sans-faute à mes yeux. Le produit est jeune, il y a clairement une marge de progression. J'espère que la famille Ouboter fera rapidement le nécessaire.



Prix et options - Microlino Pioneer Series

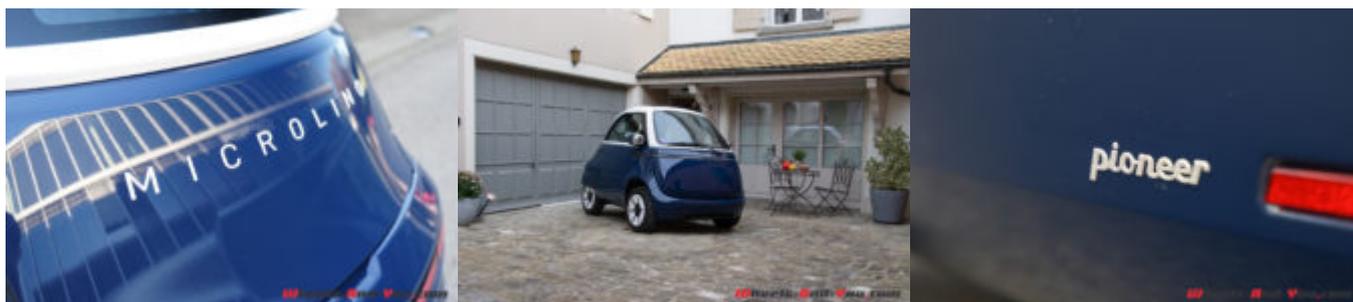
Prix de base : CHF 20'990.-

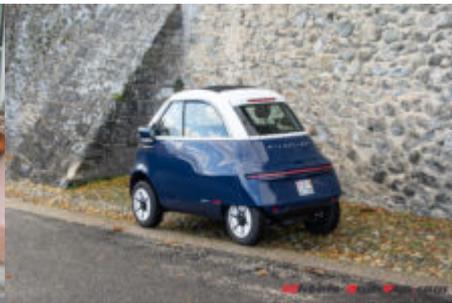
Prix TOTAL : CHF 20'990.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Micro Mobility Systems AG et AMAG Petit-Lancy pour le prêt de cette Microlino Pioneer Series, ainsi que pour leur soutien logistique.





A lire aussi

n/a

