

Essai Estrima Birò : que vaut la concurrente du Renault Twizy ?

Paul Forgeron / 16 Sep 2019 / 23 commentaires Essais, Voiture électrique



Lorsqu'on évoque un quadricycle électrique urbain et minimaliste, on pense immédiatement au Renault Twizy. Mais il existe une autre proposition, italienne, l'Estrima Birò. Commercialisée depuis plus longtemps encore que le Twizy, elle dispose d'une astucieuse variante à batterie amovible, qu'il est possible de recharger à domicile.

Automobile Propre

célèbre représentant de la catégorie. La Birò est italienne, œuvre d'une société spécialisée dans la fabrication des cabines de tracteur et d'engins de chantier. Voilà une histoire qui rappelle celle des Ligier JS4 et de Duport (ce dernier étant spécialisé dans les armatures de télésièges). Cette expérience industrielle a directement guidé la conception technique. La Birò est constituée d'une armature tubulaire métallique, habillée de vitres (ou non, les portes étant optionnelles).

L'originalité provient des moteurs, inclus dans les moyeux de roues arrière, ce qui permet de gagner en compacité.



L'importation en France de la Birò a connu plusieurs péripéties. A ses débuts, c'est Newteon, spécialiste dans l'importation de véhicules électriques, qui assurait sa distribution dans l'Hexagone... Avant d'abandonner en même temps que l'ADEME a stoppé les subventions pour les quadricycles électriques. Voilà qui a laissé les clients dépourvus, au niveau du service après-vente. Puis, c'est Vicar, société spécialisée dans la location longue durée, qui a voulu reprendre le flambeau en 2016, avant que 1pulsion ne prenne la relève en 2018. Cette dernière société est notamment connue pour avoir diffusé les buggies PGO en France. Depuis peu, un distributeur a même ouvert un magasin à Paris, avenue de la Grande Armée, pour présenter la Birò aux côtés des gammes Ligier et Microcar qu'il propose également.

Automobile Propre

Les dimensions sont vraiment la caractéristique qui surprend le plus lorsqu'on approche la Birò pour la première fois. Avec une longueur de 1,74 m, une largeur de 1,03 m et une hauteur de 1,56 m, elle réussit l'exploit d'être encore plus petite qu'un Twizy ! Il suffit d'écartier les bras pour toucher à la fois les faces avant et arrière de l'auto. Dans la rue, les passants jettent des regards incrédules, amusés. Sans doute, certains n'assumeront pas de rouler à bord de cet engin minimaliste, diamétralement opposé à l'idée de voiture statutaire.



L'intérieur est rustique. Face au conducteur, il y a un volant, un compteur de vitesse assortie d'une jauge de batterie, un commodo de clignotant, un interrupteur pour passer de marche avant à marche arrière... Et c'est tout ! Car le frein à main se situe pour sa part à l'horizontale, sous la planche de bord face au passager. Mais l'auto est tellement étroite que le conducteur n'a aucun mal à l'atteindre. Les sièges sont aussi des plus rustiques, en mousse compacte, avec un dossier s'arrêtant à peu près au niveau des lombaires. L'appuie-tête est quant à lui suspendu à la barre transversale, au plafond. L'accès est facile, grâce à la large ouverture latérale qui est équipée, sur la finition Winter, de portes en plastique transparent rigide. Cette version dispose également d'un système de ventilation, indisponible sur l'entrée de gamme dénommé Summer.

Automobile Propre



A l'aise en ville, guère au-delà

C'est sans doute une évidence, mais il convient de le rappeler : l'Estrima Birò se faufile n'importe où en ville et peut se garer quasiment partout. Même, son étroitesse lui permet de passer entre les plots interdisant l'accès aux voitures. La maniabilité suit, avec un rayon de braquage record. La compacité est son principal atout, sa raison d'être même. Et cela impose des compromis sur beaucoup de choses.



La première réserve concerne le comportement routier. Certes, la batterie, située sous le siège où entre les roues arrière selon les versions, permet d'abaisser le centre de gravité. Mais le rapport hauteur/largeur ne permet pas de déjouer les lois de la physique : une manœuvre

Automobile Propre

dans un carrefour. L'habitude venant, on finit par cerner les limites de l'engin, et prendre un peu confiance. Mais tout de même, on reste constamment sur ses gardes, souci qui n'effleure même pas l'esprit dans un Twizy. Les reprises apparaissent correctes pour un modèle de cette catégorie (limité à 45 km/h par la réglementation), avec un mode « Boost » qui permet temporairement un peu plus de couple pour grimper une côte, par exemple.

Et il y a le confort. La suspension apparaît moins insupportable que dans le Twizy, mais les irrégularités de la chaussée sont tout de même assez fidèlement retranscrites. Surtout, le moindre rayon de soleil transforme cette serre sur roulettes en étuve. On peut certes entrouvrir le toit vitré et la lunette arrière mais il convient de rappeler que la Birò, comme la majorité des quadricycles, ne dispose pas de climatisation. Voilà qui confirme que cette petite italienne est réservée aux très courts trajets.

Deux types de batterie

Estrima laisse le choix entre deux types de batteries, toutes deux au lithium. La plus traditionnelle présente une capacité de 6,1 kWh, suffisant pour emmener cette petite voiture de 330 kg sur une distance de 100 km. Mais ce qui fait à notre sens l'intérêt de ce véhicule, c'est l'option Lithium Re-Move. Plus petite, celle-ci n'autorise qu'une autonomie de 55 km (sa capacité n'est pas communiquée) mais elle a l'immense avantage d'être amovible.



Avec l'option Lithium Re-Move, la batterie de la Biro est amovible

Pour ce faire, il faut déverrouiller à l'aide de la clé la trappe située entre les deux roues arrière. Cette trappe forme une sorte de rampe, sur laquelle il suffit de faire rouler la batterie. Puis, on tire la poignée pour la transporter comme une valise à roulettes ! Extrêmement pratique : voilà la seule voiture électrique qu'il est possible de facilement recharger chez soi, même si on ne dispose pas d'une place de parking privée, ce qui est le cas de nombreux citoyens. Revers de la médaille : l'ensemble s'avère lourd, et il ne faut pas espérer monter des étages sans ascenseur avec.

Une gamme élargie

Depuis 2018, la gamme Birò s'est notablement élargie. D'abord avec l'arrivée des versions Big et Box, qui améliorent les aspects pratiques avec l'ajout d'une cellule arrière en plastique rotomoulé. Cela permet de disposer d'un coffre de 300 litres, alors que le volume de chargement est des plus symboliques sur les versions standard. Aussi, le hayon facilite l'accès (uniquement par l'intérieur sur les versions standard). Destinée aux particuliers, la Big dispose d'un hayon vitré, alors que le volume de chargement est doté d'une cloison et d'un hayon aveugle sur la Box, à la vocation utilitaire.

Automobile Propre



Egalement, une version dénommée Bolt a récemment rejoint le catalogue. Celle-ci n'est plus homologuée dans la catégorie des quadricycles légers, mais en quadricycle lourd. Cela signifie qu'il faut un permis pour la conduire, mais en contrepartie, la vitesse de pointe passe de 45 km/h à 60 km/h (un Twizy quadricycle lourd plafonne à 80 km/h). Pour autant, la puissance reste bloquée à 5 ch. C'est donc uniquement la gestion moteur qui est altérée. La vivacité apparaît légèrement supérieure mais, en contrepartie, le bouton Boost n'a pas grand effet, puisqu'on est avec cette version déjà très proche du maximum des possibilités du moteur ! Toutefois, la Birò Bolt avance un argument très sérieux par rapport aux versions sans permis : elle est la seule à disposer d'une barre antiroulis sur le train avant, qui améliore le comportement routier de manière très sensible. Par contre, elle ne peut pas profiter de la batterie amovible.

Des tarifs assez élevés

Vu ses spécificités, l'Estrima Birò n'est évidemment pas destinée à une large diffusion. Mais il s'agit d'un produit très intéressant pour un usage urbain. Reste que les tarifs apparaissent très élevés pour un engin aussi rustique. Ceux-ci commencent, batterie incluse, à 10.776 € pour une très dépouillée finition Summer (batterie standard ou amovible sont au même prix). La Winter est facturée 13.176 €, tarif qui grimpe à 14.976 € pour la Big et 15.576 € pour la Box. Et il faut encore rajouter 1.200 € pour les versions Bolt, qui se déclinent dans ces quatre finitions. Malgré l'aide gouvernementale de 900 €, on comprend vite pourquoi cette intelligente puce ne pullule pas.

Publicité

Automobile Propre



mister.ev



Contenus sponsorisés



[Galerie] Un jeune garçon repêche un sac à main perdu il y a 25 ans et retrouve sa propriétaire

DailyBreak



Vitrolles : L'Etat finance l'isolation de votre garage, cave et sous-sol sans condition de revenu. Testez votre éligibilité

Astuces & Economies



Un nutritionniste révèle une nouvelle vie pour vos bananes

Nutrivia

Automobile Propre



[Exclusif] La vérité sur le programme minceur Comme J'aime
Comme J'aime



Assurance Habitation: GMF a une bonne nouvelle pour les -30 ans !
GMF



Le corps de la comédienne Dax reste introuvable, s'il n'y a pas de plainte
Femme Actuelle


Sur le même sujet



L'électrique est-il l'avenir de la voiture sans permis ?

23 COMMENTAIRES

23 [Poster un commentaire \(inscription obligatoire\)](#)

 [Se connecter](#)

Automobile Propre

jack.teste.sert 


Ils oublient, pris dans l'illusion mécanistique « enjolivée »..., qu'il serait préférable d'en faire d'ultra-légères, à armatures en bambous (comme certains vélos du genre, tel qu'au Vietnam) avec double pédaliers.

Pour faire bouger enfin correctement les citadins avec une AUTO-NOMME-Y enfin correcte, seule garantie d'une VIE SAINTE, sans compensations alimentaires excessives..., ou autres !

Trop à demander à ce monde en dés...route / d'aise roues out ? >...\$\$\$\$>

Je crois qu'il va fall-Loire que j'en lance la mode, bricolée sur place par chacun avant de l'acquérir, le club monté dans le trop grand garage de mon voisin, les bambous plantés à la place de son potager, que trop vieux (le bien dénommé 'Joli-vêt' ?), il ne travaille plus !

 0  -3 

 5 mois plus tôt

georges5 

J'en ai vu plusieurs à Capri, et ces Estrima étaient à l'aise dans les rues étroites et escarpées. Dommage qu'elles soient si chères.

 0  0 

 5 mois plus tôt

N3W0NE 

Franchement ils pourraient tellement faire un truc stylé. La Twizy était un bon début. La ca ressemble à un scooter de personne âgée / nettoyeuse de trottoir.

 4  0 

 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(2\)](#) 

Sams 

article intéressant, c'est toujours bon de savoir ce qui se fait sur le marché et dans toutes les catégories de véhicules. Donc merci pour l'analyse.

 0  0 

 5 mois plus tôt

Nichevo 

Automobile Propre

Non parce que...moi c'est direction la déchetterie...

 5  -7

 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(1\)](#) 

triphase

J'ai des doutes en version « re-move » sur la fiabilité des contacts électriques fréquemment manœuvrés. Surtout que le compartiment batterie ne semble pas être un modèle d'étanchéité, à en croire la photo qui montre les saletés accumulées dedans.

Une alternative au Twizy, avec batterie incluse (mais pas l'airbag?).

Un truc que je n'ai pas capté. Le Biro est biplace côte-à-côte, mais moins large que Twizy (tandem). Comment est-ce possible?

 1  0

 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(3\)](#) 

royan17000

65 w/km c'est bien pour ce véhicule .
Moi je suis fan pour la plage et la ville .
Mais le tarif est élevé , à voir du côté de l'occasion .

 0  0

 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(1\)](#) 

Coccinelle

Alors ? Personne pour comparer avec Tesla ?

 6  -3

 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(1\)](#) 

jack.teste.sert

Seulement pour les villes à plat ! Car de faire un demi-tour en rue en pente un peu importante doit donner des sueurs ...chaudes, non ventilées !§! L'on devrait obliger TOUS ces véhicules étroits à être pendulaires latéralement ! Que fout le législateur EU ?

 1  -11

 5 mois plus tôt

Teslaman

Ah ahah ahah

Automobile Propre

Ocni



Je ne sais pas si le volume des ventes est significatif en Italie mais sur Amsterdam ce véhicule a l'air de bien marcher



🕒 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(2\)](#) ✓

Joe



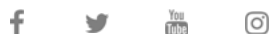
C'est sûr sue c'est la compacité qui est sa seule raison d'être Pour quasi le même prix on a une Skoda city go IV

Le format de cete puce est excellent mais je doute qu'on souhaite dépenser plus de 7000 eur pour elle.



🕒 5 mois plus tôt | [Afficher les réponses \(1\)](#) ✓

Automobile Propre est un site d'information communautaire qui est dédié à tout ce qui concerne l'automobile et l'environnement. Les thématiques les plus populaires de notre blog auto sont la voiture électrique et les hybrides, mais nous abordons également la voiture GNV / GPL, les auto à l'hydrogène, les aspects politiques et environnementaux liés à l'automobile. Les internautes sont invités à réagir aux articles du blog dans les commentaires, mais également dans les différents forums qui sont mis à leur disposition. Le plus populaire d'entre eux est certainement le forum voiture électrique qui centralise les discussions relatives à l'arrivée de ces nouveaux véhicules. Un lexique centralise les définitions des principaux mots techniques utilisés sur le blog, tandis qu'une base de données des voitures (commercialisées ou non) recense les voitures électriques et hybrides.



Copyright © 2020

Automobile Propre - Tous droits réservés | Mentions légales | Site édité par Saabre