Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 novembre 2022

BMW CE04 : l'OVNI à deux roues

BMW fait partie des rares grands constructeurs à proposer un scooter 100 % électrique. Après le C Evolution, sorti du catalogue, il enchaîne avec le CE 04 qui fait un véritable carton.

Pour rouler avec le CE04, il convient au moins d'avoir un permis 125 cc (une version offrant une batterie un peu plus puissante est disponible pour le permis moto). La formation dure quelques heures et vous explique comment gérer correctement un deux-roues, mais aussi les dangers potentiels. BMW n'en est pas à son premier essai puisque c'est le 2e scooter 100 % électrique proposé par la Bavarois.

Un look très futuriste

La première fois que l'on tombe sur un CE 04, on est tout d'abord fasciné par son style très futuriste. Il ne ressemble à aucun autre scooter du marché. Long de 2,28 mètres, il semble presque hors normes. Pourtant, si on le compare à d'autres « maxi scooters », il ne prend pas tant de place que cela. Ce qui interpelle, c'est sa longue selle toute plate qui semble offrir une position de conduite assez atypique et surtout très basse. Une fois assis, on est devant un écran LCD très bien conçu. Il permet d'y appairer un smartphone et dispose de menus facilement commandables de la poignée gauche. Côté rangements, il est équipé d'un mini coffre pour recharger son smartphone par induction et, sous le siège, un emplacement qui pourrait recevoir un casque. Sauf que comme nous sommes avec un scooter électrique, il sert surtout à y loger le long câble 10 Ampères livré avec (et éventuellement un 2e câble 30 A en option). Pour le casque, il faudra acheter un top-case, indispensable sur ce véhicule. L'ensemble fonctionne sans clé (logée dans la poche quand même) et c'est bien pratique. Au guidon, un bouton pour choisir son mode de conduite (4 en tout : ECO, ROAD, RAIN et DYNAMIC). Le mode éco utilise le minimum de puissance à l'accélération et le maximum de récupération d'énergie au freinage (le scooter freine tout seul, comme certaines voitures électriques), le mode ROAD offre toute la puissance mais réduira le frein moteur pour utiliser l'inertie de l'engin (231 kg tout de même !). Le mode RAIN (pluie) met tout au minimum et le mode DYNAMIC met tout au maximum.

Départ sur des pincettes

Le démarrage du test se fait au siège de BMW France dans les Yvelines. Alors qu'il vient de pleuvoir, le mode RAIN semble s'imposer pour emprunter deux tronçons d'autoroute. À vrai dire, la première expérience n'est pas top. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il fait 10 degrés, que le scooter n'a pas l'option pare-brise haut et qu'il n'a d'ailleurs aucune protection. Sur autoroute, on met vite le mode ROAD, jambes bien en avant pour obtenir la position de conduite idéale et cruiser à 120 km/h. Autant être clair, à moins de trouver les équipements adéquats, ce scooter n'est pas dédié aux longs parcours. Par contre, une fois le sol sec, en ville, on va très vite lui trouver beaucoup plus d'intérêt. Pourtant, à voir l'épaisseur de la selle, on se dit qu'on va finir chez l'ostéo mais il n'en est rien. La suspension de ce scooter filtre étonnamment bien l'état des rues. Ce qui impressionne lorsqu'on est à un feu rouge, c'est l'accélération que procure notre mini OVNI sur deux roues. C'est simple, il met 2,5

secondes pour être à 50 km/h. Ça n'a l'air de rien sur le papier, mais sachez que ça « enterre » à peu près tout ce qui peut exister sur deux ou trois roues. Côté gestion de puissance, l'engin dispose d'un répartiteur de freinage, un ABS très efficace et aussi d'un antipatinage. Le centre de gravité étant très bas, le CE 04 apporte naturellement un très bon équilibre, très pratique pour se faufiler entre les obstacles. Très vite, on prend bien en main cet engin et sa conduite devient rapidement plaisante. Il a du répondant, se révèle hyper facile à piloter et, surtout, on se sent en sécurité. Seul bémol, si l'on décide d'embarquer une personne à l'arrière, il convient d'y ajouter un dosseret, sans quoi cette personne passera un moment passablement désagréable. Les poignées implantées sous la selle ne sont pas suffisantes pour s'accrocher et surtout supporter les accélérations et les freinages. Enfin, le plus important, l'autonomie et la recharge. Lors de notre utilisation essentiellement urbaine, nous avons consommé « raisonnablement » en arrivant à près de 100 km (l'autonomie annoncée par le constructeur), mais pour cela il convient de préférer le mode ECO au mode DYNAMIC. Pour la recharge, on récupère environ 35 % en 1 h sur une prise standard. Il reste que l'on se doit d'avoir accès à des parkings équipés, sinon la pratique de la recharge ressemblera à ce que l'on vit avec une voiture électrique. Un tel achat nécessite une préparation en amont pour être en parfaite quiétude pour recharger.

Le vrai souci avec ce scooter (commun à tout ce qui roule à l'électricité) c'est son tarif. Même si l'ensemble est bien fini, le prix de base est situé à 12 650 euros (180 euros/mois en location avec option d'achat). Mais il faut prendre en compte le coût de l'essence (SP 98 pour un scooter) qui disparaît et aussi, pour certaines villes, le coût du stationnement qui devient gratuit pour un scooter électrique. Alors, bien entendu, le BMW CE 04 demande quelques accessoires et coûte le prix d'une petite voiture neuve. Mais pour le moment, en deux-roues électriques, il n'y a tout simplement rien de mieux…