

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

Essai BMW C-Evolution Long Range

- Essais - BMW -

Date de mise en ligne : mercredi 22 novembre 2017

Description :

Destinée aux permis A, la version Long Range du C-Evolution 2017 promet d'allonger son autonomie sans sacrifier sur la puissance ni de son originalité. Essai.



BMW a introduit en 2017 la nouvelle version Long Range de son scooter électrique C-Evolution. Avec une autonomie revue à la hausse, cette version complémentaire, destinée aux permis A, améliore son efficacité et reste toujours très atypique.

BMW avait tenté un pari audacieux en lançant le [C-Evolution en 2014](#), n'ayant pas de recul sur la perspective marché, peu de réussite sur le segment scooter avec les premières versions des modèles [C600/650 Sport et GT](#). Au moins, le constructeur allemand avait déjà une certaine expertise technique en matière de mobilité électrique grâce à sa branche automobile. Aujourd'hui, la réussite est incontestable et les chiffres parlent d'eux-mêmes : à fin octobre 2017, BMW a immatriculé en France 696 C-Evolution (tous genres confondus) contre 485 C650GT et 491 C650Sport... Bilan : le maxi scooter électrique se vend davantage que les thermiques (!) et il devient le premier 2-roues électrique à intégrer le top 50 des ventes (plus de 50 cm³) ! Pour comprendre pourquoi, il faut l'essayer.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

BMW C-Evolution Long Range : Pas une ride en 3 ans

Au niveau du design, comme de la présentation générale ou des équipements, le BMW C-Evolution Long Range n'a pas pris une ride malgré ses trois pleines saisons. Il faut reconnaître que son look est très typé, mais pas extravagant non plus. En 2018, la couleur grise, blanche et verte, reste de mise. BMW a choisi de distinguer nettement son modèle électrique de ses propositions thermiques, car le C-Evo a vocation à devenir « une marque dans la marque ». Avec son gabarit généreux, on ne doute pas de son positionnement parmi les autres maxiscoters du marché, même si BMW propose deux versions : Europe, homologuée pour les permis A1 ou B avec formation de sept heures et des performances plus limitées (autonomie 100 km, vitesse maximale de 120 km/h), ou version Long Range destinée aux permis A et proposant des performances accrues (autonomie annoncée de 160 km, vitesse maxi de 129 km/h). Les deux configurations techniques restent identiques côté présentation, seuls les réglages et la technologie des batteries diffèrent.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

275 kg : vive la marche arrière électrique

La technologie 100% électrique, surtout quand elle cherche à augmenter l'autonomie, n'accomplit pas de miracles au niveau du poids... bien au contraire en tout cas pour le moment. Sur ce point, le nouveau BMW C-Evolution Long Range présente un poids coquet : 275 kg vérifiés à la pesée ! Ainsi, l'usage de la marche arrière devient vite appréciable lors des manipulations. BMW aurait d'ailleurs pu modérer la puissance sur le mode marche arrière car son utilisation reste un peu brutale...

Pour sa part, l'ergonomie n'a pas bougé, toujours appréciable avec un espace vraiment généreux pour le pilote comme pour le passager qui s'explique aussi par un empattement très long (1 610 mm). La selle confort en option de notre modèle d'essai (105 Euros) s'avère très moelleuse à l'usage, large et bien dessinée. En contrepartie, elle se montre assez haute avec 785 mm contre 765 mm pour la selle standard (mieux vaudra donc demander à l'essayer avant de signer le chèque). Enfin, le démarrage du BMW C-Evolution nécessite toujours de tirer les leviers de frein tout en maintenant le bouton start enfoncé, et d'attendre le signal au tableau de bord. Ca y est, vous avez démarré, et bien sûr, sans aucun bruit. Soit un moment toujours très surprenant quand il s'agit de prendre en main un engin électrique...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Moins maniable que les meilleurs thermiques

A la conduite, le BMW C-Evolution "Long Range" ne se distingue que très peu du modèle C-Evolution "Europe". Son comportement dynamique est similaire et il en va de même pour la prise en main. Nous retrouvons donc ici une conduite connue avec un ressenti du poids assez marqué à très basse vitesse, mais qui s'efface en partie dès que l'on accélère un peu. De cette façon, le scooter allège sa direction et sa conduite devient plus facile. Par rapport à ses congénères thermiques, le C Evolution se distingue par une sensation de lourdeur marquée, et ce, quelle que soit l'allure. Dès lors, réaliser un gymkhana urbain en sollicitant le rayon de braquage à son maximum s'avère moins évident qu'avec un Yamaha T-MAX 530 par exemple.

Par ailleurs, on ressent également dans les changements de cap que le poids est placé très bas et plutôt sous les fesses du pilote. Rien d'étonnant compte tenu de la disposition centrale des batteries et de l'architecture du châssis au sein duquel les batteries jouent un rôle porteur. La rigidité est d'ailleurs au rendez-vous avec une tenue de cap irréprochable... et des suspensions trop fermes d'une façon générale, y compris en début de course. Cela pénalise évidemment le confort. Idem côté protection, la bulle courte et fumée contribue à donner de la personnalité au C-Evolution mais ne protège pas suffisamment des intempéries.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Une conduite douce ou une décharge de watts !

Ce que l'on apprécie particulièrement sur le C-Evolution, c'est la possibilité de varier le niveau de performance en changeant de mode et par la même occasion, le comportement "mécanique". Sur le mode Road, la puissance et la réponse à la poignée sont déjà amplement suffisantes pour assurer de belles performances. Les reprises sur les grands axes s'avèrent tout à fait correctes et l'on dépasse 120 km/h facilement. En mode Dynamic, autant les reprises que les accélérations deviennent nettement plus musclées, les démarrages suffisamment vifs pour dominer les maxi scooters thermiques, au grand dam de leurs propriétaires... Dans le même temps, la vitesse de pointe atteint 139 km/h (contre 129 km/h annoncés) et le frein moteur est très marqué, voire trop puisqu'il ralentit énormément le scooter en entrée de virage. Quoiqu'il en soit, ce type de conduite fait aussi chuter rapidement l'autonomie...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

A l'inverse, les modes Eco Pro ou Sail abaissent le niveau de performances. Le mode Eco Pro ne se justifie que pour limiter la consommation électrique, la réponse moteur perdant alors de sa superbe, juste suffisante en usage très tranquille. Le mode Sail réclame lui aussi une certaine attention à la conduite car il gomme tout frein mécanique. A chaque fermeture de l'accélérateur, on se retrouve totalement en roue libre au point de se croire sur un vélo ! Pour un habitué des moteurs classiques (thermiques), c'est un vrai choc, mais avec un peu d'accoutumance, on pourra y prendre goût, à condition d'adapter plus souvent son allure dans la circulation à l'aide du freinage "classique". Ce dernier se montre puissant et dosable, même si l'ABS est trop sensible à l'arrière.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Vraiment attachant... si votre usage correspond

Les kilomètres défilent sur tous les types de parcours : ville, zone restrictive limitée à 30 km/h, voie rapide, autoroute... Au fil des heures en essai de ce BMW C-Evolution "Long range", on prend vite goût à son agrément général. On apprécie son silence de fonctionnement (hormis un sifflement typique des moteurs électriques), les modes moteur avec lesquels on peut jouer, la motricité appréciable, une certaine forme de sérénité à la conduite qui invite d'ailleurs à rouler de façon plus apaisée qu'avec un modèle thermique. C'est certain, on peut comprendre que les propriétaires de C Evolution n'en démordent plus...

En revanche, comme pour tout modèle électrique, il faut avant tout à accorder vos besoins aux limites techniques de l'engin. Les 160 kilomètres d'autonomie annoncés restent très optimistes, plutôt compter sur 130 km en usage "normal", sans rouler tout le temps en mode Eco Pro. Le temps de chargement total vérifié d'environ 4h30 pour ne pose pas de problème si l'on peut se ravitailler au domicile ou sur le lieu de travail. Malgré tout, ce délai de recharge dit "rapide" reste trop long pour correspondre, par exemple, aux besoins des professions libérales.

De même, les automobiles 100% électriques présentent maintenant un chargement plus silencieux alors que le C-Evolution Long Range ronronne encore comme un appareil électroménager lors de cette phase, le mode chargement "silencieux" rallongeant la durée de l'opération. Bref, si le progrès reste incontestable, il reste encore des améliorations à apporter pour convaincre un plus large public.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bilan BMW C-Evolution : Un investissement mais de l'agrément

Le BMW C-Evolution Europe s'affiche à partir de 15 000 Euros, la version Long Range essayée ici coûte 500 Euros de plus, mais ne s'adresse qu'aux permis A. Dans tous les cas, c'est une somme, même si BMW propose un loyer attractif et que l'entretien s'avère économique (pas de visite chez le pompiste, une révision tous les 10 000 kilomètres facturée moins de 100 Euros hors consommables).

Le coût d'entretien très réduit explique aussi pourquoi le C-Evolution est affiché à ce tarif, BMW ne pouvant pas compter sur ce poste pour faire vivre son réseau. Et la technologie des batteries héritée ici de l'automobile I3 n'est pas donnée non plus. Soulignons aussi que le C-Evolution ne remplacera pas un véhicule thermique, qui peut vous emmener en week-end avec des étapes longues si besoin. Le C-Evolution, Europe ou Long Range, reste pour le moment dédié aux "commuters". Mais en dehors de ces considérations financières ou pratiques, il se montre vraiment attachant à l'usage, performant et globalement d'un agrément remarquable.

Par Christophe Le Mao, photos CLM et Alexis Delisse (Moto Revue)

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Plus]	[Moins]

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Présentation soignée • Agrément et performance de la motorisation • Modes de conduite vraiment différenciés • Entretien limité • Spacieux • Comportement | <ul style="list-style-type: none"> • Poids à basse vitesse • Confort des suspensions • Protection moyenne |
|---|--|

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

BMW C-Evolution : Pratique

Prix : C-Evo Europe à partir de 15 000 Euros, C-Evo Long Range à partir de 15 500 Euros, au 22/11/17

Coloris : Gris/vert/blanc, Noir/gris

Garantie : douze mois, pièces et MO, kilométrage illimité

Homologation : Euro 4, biplace, C-Evo Europe (permis A1 ou B avec formation de sept heures), C-Evo Long Range (permis A)

Performances, temps de chargement, mesures

Performances annoncées :

C-Evo Europe : puissance continue de 11 kw soit 15 ch.

C-Evo Long Range : puissance continue de 19 kw soit 26 ch.

Temps de chargement à 100% : 4h30 sur 220V/12A et 4h10 sur 220V/16A

Vitesse maximale Long Range : 129 km/h (donnée constructeur), 139 km/h compteur, 134 km/h mesuré

Autonomie : 160 km (donnée constructeur WMTC), 130 km constaté (reste 16% de batterie)

Poids : 275 kg vérifiés, 275 kg annoncés, charge utile 170 kg