

MOTEUR Conso

Un proto propre
En fibre de verre, ultraléger, l'engin peut transporter trois personnes, revendique une autonomie de 120 à 150 km pour une vitesse maximale de 80 km/h. Le réservoir se recharge en quelques minutes à une station à air.



AIRPOD
Depuis vingt et un ans, Guy Nègre se bat pour imposer le moteur à air comprimé. Après bien des ratés, son projet commence à rouler.

PAR FRÉDÉRIC BRILLET. PHOTOS : J.-P. AMET/FEDEPHOTO POUR VSD

LA VOITURE QUI ROULE... À L'AIR



Fiable ou pas ?
 Quelques ratés, un manque de soutien des pouvoirs publics ont semé le doute. Guy Nègre (ci-dessous en costume), le Géo Trouvetou du moteur à air comprimé, accuse le lobby des grands constructeurs et de l'électricité de le discréditer.

L'Inde va se lancer dans la production de l'Airpod

Comme dans un jeu vidéo, l'Airpod se conduit avec un joystick. Pourtant, mieux vaut ne pas s'imaginer dans un monde virtuel. Avec son rayon de braquage très court qui surprend dans les virages et son absence de capot à l'avant, qui augmente l'impression de vitesse, cet ovni aux allures de concept car a vite fait de vous ramener à la réalité. Pourtant, il ne fait ni tout à fait « vroom-vroom », comme un modèle à essence, ni « zzzzzzzzzz » comme un modèle électrique. Et pas davantage « pschit », comme on aurait pu le croire pour un moteur à air comprimé. Conçu par la société MDI dans son atelier de la région niçoise, ce prototype en fibre de verre, qui peut transporter trois personnes, revendique une autonomie de 120 à 150 kilomètres en cycle urbain pour une vitesse maximale de 80 km/h.

Après une petite balade, Guy Nègre (l'inventeur) et son fils Cyril, qui dirigent cette PME familiale, nous invitent, alors que le moteur tourne encore, à toucher le pot d'échappement. Il est froid, comme le courant d'air inodore qui en sort. « Plus vous roulez vite, plus la température descend à la sortie. Nous sommes le seul constructeur dont les produits luttent contre le réchauffement climatique », plaisante Cyril Nègre. En prenant comme critère le nombre de kWh nécessaires pour transporter un passager sur 100 km, MDI assure que son moteur à air comprimé obtient un rendement supérieur à



l'électrique, tout en étant plus pratique et économique. « On peut vendre en série un Airpod à 7 000 euros, soit le montant de la prime gouvernementale pour inciter à l'achat d'une voiture électrique. Notre réservoir se recharge en quelques minutes à une station à air quand une batterie exige plusieurs heures, sans compter qu'il a une durée de vie bien supérieure », plaide Guy Nègre.

Cet ancien ingénieur de formule 1, qui milite depuis deux décennies pour la voiture à air com-

primé, a connu bien des vicissitudes avant que son horizon ne s'éclaircisse. En mai 2012, le constructeur indien Tata a finalement validé sa technologie et annoncé le passage à la phase de production. « Notre analyse et nos recherches ont montré la viabilité du concept MDI. Nous avons identifié des opportunités pour des véhicules à air comprimé sur le marché indien », explique en substance le directeur en recherche-développement Tim Leverton, qui se refuse à en dire plus pour des raisons de confidentialité. Mumbai (ex-Bombay), où se trouve le siège du constructeur indien, l'une des mégapoles les plus embouteillées, pauvres et polluées de la planète, constitue en tout cas une rampe de lancement idéale pour un petit modèle urbain bon marché à air comprimé, projet sur lequel les Nègre père et fils planchent. Sans pour autant renoncer au marché français.

De son côté, le français PSA s'apprête à dévoiler, en mars prochain, au Salon de Genève, un prototype baptisé Hybrid Air qui récupère de l'énergie à la décélération et au freinage pour alimenter un compresseur rechargeant une bonbonne d'air comprimé. À la clé, une consommation d'essence réduite de 30 %. Les premiers modèles citadins vendus au-dessous de 20 000 euros pourraient sortir en 2016 et il se peut que PSA dépasse Tata et MDI dans cette course. Qu'importe, pour le pionnier Guy Nègre qui voit enfin la motorisation à air comprimé gagner en crédibilité et prouve ainsi à ses détracteurs que son idée n'était pas que du vent. ■