

qui remet en cause la notion même de station-service. Ses smartscooters Gogoro sont extrêmement populaires à Taïwan, où environ 85 000 clients recourent à un réseau de stations d'où ils repartent après un simple échange de batteries. Le processus ne prend que quelques secondes, coûte trois fois moins cher qu'un plein d'essence et a essaimé à Berlin comme à Paris (en partenariat avec Bosch) selon un système pilote sur la base de l'appli COUP. « [La mobilité] électrique doit être adoptée à grande échelle, non pas seulement pour 1% de la population mais pour tous les habitants des villes densément peuplées, déclare Horace. Les gens sont attirés par le design, les performances et l'innovation connectée Gogoro. Nos clients de Taïwan ont parcouru près de trois cents millions de kilomètres : ils échangent des batteries 45 000 fois par jour ! »

Le design joue un rôle crucial dans le succès du smartscooter Gogoro, au look aussi lisse, rond et doux qu'agréablement futuriste, offrant un accès simplissime aux batteries comme aux organes mécaniques. La séduction est imparable, le pilotage ultra-facile et il n'y a aucune difficulté à le maintenir chargé : à Taipei, on trouve une GoStation tous les kilomètres, ce vers quoi tendent aussi les projets européens.

L'échange de batteries prend quelques secondes, ne nécessite aucun outil et ne salit pas les mains.



Un design réussi, ça fait tout. Les courbes sympathiques du Gogoro sont une invitation à rouler. À Taipei, 85 000 clients ont déjà adopté ce moyen de transport urbain aussi convivial que stylé.

C

ontrairement à l'omniprésent e-scooter chinois à bas coût, le Gogoro est performant : la vitesse maxi de 90 km/h du modèle S2 en fait un « e-équivalent » 125 cm³ au lieu de 50 cm³ comme la plupart des e-scooters des villes et banlieues. Le concept, le design, la réalisation et le fonctionnement du système Gogoro classent celui-ci au niveau de Tesla pour ce qui est de la disruption industrielle mais, alors que Tesla a rendu l'e-mobilité « sexy », Gogoro joue sur l'aspect *fun* pour ouvrir dans l'édifice de la combustion interne la brèche qui finira par le faire tomber ; l'e-scooter sera le premier e-véhicule à être massivement adopté. « Pour Gogoro, nous voulions introduire un nouveau modèle énergétique dans le secteur. Il nous fallait un véhicule

capable de mettre en évidence l'échange de batteries, mais aussi super-looké, pratique, et performant, et offrant un niveau de perfectionnement connecté sans précédent. » Pari réussi dans tous ces domaines !

De grandes banques et de grands noms de l'écologie (dont Al Gore) soutiennent Gogoro, car ce qui est bon pour cette entreprise est bon pour la planète. Selon Luke Horace, « les clients Gogoro ont déjà économisé plus de 14 millions de litres d'essence et près de 25 millions de kg de CO₂, soit la quantité approximative de CO₂ qu'absorbent 2 millions d'arbres en un an [...] et 98 % du poids en matériaux des batteries est recyclable. Nous voulons proposer une voie durable de sortie du pétrole à tous les citoyens ». Si vous avez parcouru les rues de Paris, avec les yeux qui piquent dans la brume des deux-temps lancés dans leurs courses folles d'un feu rouge à l'autre, alors vous savez que l'e-futur doit advenir au plus vite. ●

« Les clients Gogoro ont déjà économisé plus de 14 millions de litres d'essence et près de 25 millions de kg de CO₂, soit approximativement la quantité de CO₂ qu'absorbent 2 millions d'arbres en un an. »

Le réseau Gogoro de stations d'échange de batteries élimine le besoin d'avoir un système de recharge en plug-in chez soi, ou de devoir brancher votre scooter à une borne. Ce système simple et propre pourrait bien permettre de surmonter le principal obstacle à l'adoption de l'e-scooter.

