RACHAT DE MARQUES PRESTIGIEUSES PAR LES CHINOIS

Quand l'empire du Milieu se réveille

Le chinois Zhejiang Geely Holding Group pourrait fort bien faire l'acquisition du constructeur suédois Volvo, jusqu'alors dans le giron de l'américain Ford. La marque suédoise en passe de basculer dans l'empire du Milieu, et si ce n'était qu'un début ?

Photos : DR

Geely, qui en français signifie «Qui porte bonheur», n'aura jamais si bien porté son nom. Le constructeur automobile chinois est en effet le mieux placé pour faire main basse sur une marque prestigieuse, Volvo. Le constructeur suédois est ainsi favori aux yeux du vendeur Ford — qui contrôlait Volvo racheté l'équivalent de 35 milliards de francs en janvier 1999 —, lequel admet «mener des négociations plus focalisées et plus détaillées avec Geely», mettant ainsi de côté les autres prétendants.

Un accord entre les deux marques n'est, certes, pas encore signé mais les jeux sont faits, Volvo devrait passer la grande muraille incessamment. Reste juste à trouver un accord contractuel entre les deux parties, afin, notamment, que Geely ne fasse pas d'une pierre deux coups en profitant immédiatement des technologies mises par Ford dans les voitures Volvo pour en équiper ses propres véhicules — Ford voulant évidemment éviter à tout prix de perdre des parts de marché dans un pays aussi important que la Chine.

Quoi qu'il en soit, cette complète cession de Volvo — qui devrait rapporter environ 2 milliards d'euros à Ford — est probablement une bonne nouvelle, puisque la marque de Goteborg lui coûtait bien plus qu'elle ne lui rapportait, même si ces derniers mois la tendance était plutôt à la reprise. Après la vente de ses marques Jaguar et Land Rover à l'indien Tata, le constructeur de Dearborn va en tout cas pouvoir se recentrer sur ses marques historiques.

Mine de rien, ce rachat de Volvo par un constructeur chinois démontre une tendance lourde. Celle de la montée en puissance des constructeurs et entreprises de l'empire du Milieu lesquels, au fil du temps, chercheront à faire main basse sur des marques automobile fortes en difficulté, par exemple Hummer qui est récemment passé dans le giron chinois de Sichuan Tengzhong Heavy Industrial Machinery Co. Attaqués ces dernières années pour leurs véhicules clones, la sécurité et l'agrément en moins, les constructeurs du plus grand pays au monde basculent désormais sur une stratégie plus réfléchie, axée sur le rachat de marques établies et de tout leur savoir-faire.

Avec ce rachat de Volvo, Geely va ainsi clairement chercher à s'installer durablement sur le Vieux Continent mais également aux Etats-Unis, où la marque suédoise jouit aujourd'hui encore d'une sérieuse cote. A noter enfin que Geely a de hautes ambitions, qui prévoient de vendre un millions de voiture en 2010. Qu'on se le dise, les pays émergents, la Chine et l'Inde en tête, sont prêts à se mêler très sérieusement à la lutte mondiale du secteur automobile, et plus seulement avec leurs marques nationales.

MITSUBISHI

Un véhicule électrique intelligent

Mitsubishi voudrait probablement changer d'image avec son excellent modèle i-MiEV, mais c'est encore sous la forme d'un 4x4 qu'il a présenté un intéressant concept d'hybride série/parallèle au salon de Tokyo. 4,51 m de long, 1,83 m de large, et haut de 1,66 m, ce PX-MiEV n'a pas un nom facile, mais ces dimensions sont somme toute raisonnables, tandis que son chassis surélevé présente des atouts importants quand il s'agit de loger tous les composants hybrides. Il y a 3 moteurs. 2 électriques de 60 kW et 200 Nm de couple, un pour chaque train, et un moteur 1600 essence de 115 ch sous le capot.

Le véhicule possède 3 modes de fonctionnement. Il peut d'abord fonctionner comme un pur électrique, sur ses batteries, lesquelles lui offrent 50 km d'autonomie. 50 km en mode traction avant. Si l'adhérence est faible, le moteur électrique arrière se met aussi en marche, mais l'autonomie diminue. Le second mode de fonctionnement est un mode hybride série, qui vient suppléer le mode précédent lorsque les batteries sont déchargées. Troisième mode enfin, le mode hybride parallèle, où l'auto est une traction avant, emmenée par son moteur essence, éventuellement assisté par un moteur électrique.

Le moteur électrique de l'avant pour offrir une réponse forte et immédiate à l'accélérateur, le moteur électrique de l'arrière s'il y a un souci d'adhérence. Ou les 2 à la fois... Il y a donc un gros cerveau électronique pour déterminer à chaque instant quel est le mode de fonctionnement le plus efficient. La capacité de stockage d'électricité de l'auto ensuite est habilement exploitée, puisque si on peut la charger dans son garage la nuit, aux heures creuses, on peut aussi la décharger sur le terrain n'importe où, en pique-nique avec par exemple un four à micro-ondes qu'on brancherait sur la prise de l'habitacle.

Mitsubishi avance une consommation exceptionnellement basse, inférieure à 2 l/100 km. Mais comme tous les hybrides rechargeables, tout dépend en fait de tous les combien on recharge la batterie sur le secteur. Le constructeur insiste ensuite sur la grande sophistication, et donc efficacité, de son système anti-roulis E-AYC (Electric-powered Active Yaw Control), qui détermine toujours au moment le plus opportun quand mettre en marche le moteur électrique arrière, avec un contrôle dynamique de la répartition du couple entre les roues gauche et droite.

PHIARO P70T CONCH CONCEPT

Les nouveaux designers se déchaînent

Voici une voiture électrique en forme de coquillage, comme son nom l'indique. Le concept Phiaro P70t Conch, présenté à Tokyo, est le fruit de la collaboration de plusieurs jeunes designers.

Le concept Phiaro P70t Conch est une citadine électrique de 2,87 m de long disposant de trois places. Le conducteur se place au centre pour contrôler ce véhicule de 850 kg. Le moteur électrique, alimenté par une batterie lithium-ion, dispose d'un couple de 142 Nm.

Ce «coquillage» est doté d'un interface permettant de communiquer avec un ordinateur ou un téléphone portable. Les jeunes designers — «la nouvelle génération de créateurs» — ayant collaboré à son élaboration, sous le chapeau de Phiaro Design, le voient surtout comme un véhicule taxi ou servant au car sharing.

BRÈVES... BRÈVES... BRÈVES... BRÈVES... BRÈVES...

MAYBACH

Est-ce le déclin ?

L'avenir de la marque de luxe de Mercedes est incertain, au moment où elle lance sa nouvelle limousine Zeppelin, limitée à une centaine d'exemplaires. Dévoilée en février dernier puis présentée dans la foulée au public lors du Salon de Genève, la Maybach Zeppelin, limitée à 100 exemplaires, est livrée à ses premiers clients depuis quelques jours. Cette limousine ultra-premium, dotée d'un V12 6.0L biturbo de 640 chevaux, sera-t-elle la dernière de la marque de luxe de Mercedes ? L'avenir de Maybach est en effet en suspens au sein du groupe allemand, selon des informations rapportées par la presse spécialisée locale. Les modèles actuels sont basés sur une plateforme de Classe S datant de 2002. La gamme doit être «rafraîchie» l'an prochain et pourrait accueillir des V8 à la place des V12. Cette diminution de puissance sera-t-elle suffisante pour intéresser une nouvelle clientèle ? Ou au contraire marquera-t-elle le déclin vis-à-vis de clients qui préféreront se tourner vers des modèles Rolls-Royce et Bentley ? Cela vaut-il le coup d'investir dans le développement de nouveaux modèles pour n'en vendre que quelques poignées, essentiellement à des ambassades ? Au final, deux solutions radicales semblent se détacher : stopper l'activité de la marque, entamée en 1921, ou bien trouver une «nouvelle formule», plus en phase avec le XXIe siècle. Et si cela passait par une gamme 100% électrique ? Après tout, Rolls-Royce songe déjà à ce type de motorisation.

TATA INDICA

Cap sur l'énergie électrique

La Tata Indica Vista est la première voiture du constructeur indien de portée mondiale. Une version électrique sera commercialisée en Europe d'ici quelques mois. L'Indica est le véhicule de conquête de Tata, sa première voiture à être exportée de manière aussi massive (Europe et Afrique). Sortie en 1998, l'Indica a été remplacée par une seconde génération en 2008 qui s'appelle désormais Indica Vista. A l'occasion du dernier Salon de Francfort, le PDG du groupe Ratan Tata avait confirmé qu'une version électrique serait bientôt commercialisée en Europe. Ce sera effectivement le cas dans quelques mois, en Norvège début 2010 puis quelques mois plus tard en Espagne. Selon le dernier communiqué de Energy Innovation Group (EIG), le partenaire coréen qui fournira les batteries Lithium Polymère à cette Inidica Vista électrique, la production pourrait être conséquente. Le fabricant de batteries annonce que l'accord avec Tata prévoit jusqu'à deux millions de batteries.

Un chiffre bien entendu largement surestimé. Elle sera fabriquée en Angleterre, son autonomie annoncée (également optimiste) est d'environ 200 km pour une vitesse de pointe de 105 km/h. Son prix serait approximativement autour de 25 000 euros.