NOUVEAU MINI COMPACT

Hiriko séduit les grandes villes

L'idée d'une voiture électrique très compacte pour la ville n'est pas nouvelle, Smart l'a déjà réalisé. Mais ce projet entend s'en distinguer d'une manière étonnante : par la réduction de la surface au sol de l'auto lorsqu'elle est garée. L'idée provient d'un chercheur américain, même s'il fut probablement inspiré par Matra, quoique ce concept Hiriko n'a pas poussé l'idée jusqu'au bout : il n'est pas empilable à la manière des chariots de supermarchés. Il dispose cependant d'un train arrière coulissant, pour venir se replier vers l'avant, et réduire la longueur hors-tout de 2,70 à 1,50 m. On précisera cependant que l'Hiriko n'est pas une voiture. Il entre en effet dans le cadre juridique des quadricycles lourds, ceux qu'on appellent aussi voitures sans permis, du fait de leurs performances très limitées (90 km/h en pointe).

L'Hiriko n'est pas un nouveau petit véhicule très économique comme pouvait l'être l'Isetta de BMW dans les années 1950, mais un engin destiné à des flottes d'autopartage. Leurs gestionnaires se chargeraient de monter des unités d'assemblage avec de la main-d'œuvre locale recrutée en contrat à durée déterminée.

Il n'y a personne dans l'industrie auto pour trouver que ce soit une bonne idée... L'Hiriko est électrique avec 4 petits moteurs situés dans les roues, et celles-ci sont également directrices, commandées by-wire (sans liaison mécanique). Quelques villes, Malmö en Suède, Barcelone et Hong Kong se sont déjà déclarées intéressées, et d'autres suivront peut-être, puisque l'Hiriko a bénéficié d'une publicité inattendue sous la forme d'une présentation par le président de la Commission européenne, M. Barroso, qui qualifie l'Hiriko de «solution à la crise» de stationnement dans les grandes villes.

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Le top 10 des constructeurs

Les chiffres sont tombés ! Nous savons maintenant qui sont les dix plus grands constructeurs automobiles au monde. Principale information : Toyota, leader depuis 2008, cède sa place de n°1 au profit de General Motors.

1. General Motors : 9,03 millions de véhicules. Le constructeur américain retrouve sa place de n°1 cédée en 2008 à Toyota.

2. Volkswagen : 8,16 millions de véhicules. VW était déjà le n°1 européen, le voici maintenant deuxième constructeur mondial avec une hausse de 14% de ses ventes dans le monde.

3. Toyota : 7,95 millions de véhicules. Avec un recul de ventes de 8%, Toyota «chute» à la quatrième place du classement mondial. Le tsunami du mois de mars lui aura coûté très cher.

4. Hyundai Motor (+Kia) : 6,6 millions de véhicules. Constructeur discret, mais (très) efficace, Kia complète le Top 5.

5. Ford : 5,7 millions de véhicules. En maintenant son chiffre de ventes au même niveau qu'en 2010, Ford reste parmi les grands !

6. Nissan : 4,67 millions de véhicules. Nissan a augmenté ses ventes de 14%. Sans le tsunami japonais, on estime que le partenaire de Renault serait dans le Top 3 des plus grands constructeurs automobiles dans le monde.

7. PSA Peugeot Citroën : 3,5 millions de véhicules. PSA a écoulé 3,5 millions de véhicules en 2011, un chiffre en baisse par rapport à 2010 de 1,5%, mais qui permet au constructeur français de se maintenir dans le haut du «panier».

8. Honda : 2,91 millions de véhicules. Le japonais est le huitième constructeur mondial.

Photos : DR

9. Renault : 2,72 millions de véhicules. Avec une légère hausse de ses ventes dans le monde, Renault sauve les meubles malgré un net recul en Europe.

10. Chrysler : 1,85 million de véhicules. L'américain clôt le Top 10 des constructeurs mondiaux. Détenu à 58,5% par Fiat, les ventes de Chrysler ont fait un bond de 20% l'an passé, à 1,86 million de véhicules.

À noter que Renault-Nissan et AvtoVAZ, détenu à 25% par Renault, équivalent à 8,03 millions de véhicules écoulés.

L'ensemble serait numéro 3 au niveau mondial.

FEMMES AU VOLANT

Des stéréotypes finalement contredits

C'est l'étude qui contredit les stéréotypes. Non, une femme au volant ne signifie pas mort au tournant mais pourrait être synonyme de manœuvres réussies. Selon une étude britannique, les conductrices seraient meilleures que les hommes pour garer correctement leur voiture dans un parking. La preuve : le gérant britannique de parkings NCP a filmé pendant un mois 2 500 personnes en train de se garer dans 700 de ses établissements.

Et la conclusion de cette étude est sans appel : non seulement les femmes trouvent plus facilement une place car elles roulent plus lentement que la gent masculine, mais en plus, elles sont bien meilleures pour positionner leur bolide et faire la manœuvre pour le garer. Les hommes devraient se montrer plus respectueux. Et les chiffres sont là pour le prouver. L'étude insiste sur le fait que 39% des femmes se garent soigneusement en marche arrière, contre seulement 28% des hommes, et la majorité d'entre elles se garent exactement au centre de la place de parking, alors que seulement un quart des hommes le font. Et s'il fallait leur attribuer une note ? Les conductrices obtiendraient 13,4 sur 20, contre 12,3 pour les conducteurs. Mais pour être honnête, il y a quand même un domaine dans lequel ces derniers excellent : ils mettent en moyenne 16 secondes à se garer, tandis que la gent féminine a besoin de 5 secondes supplémentaires. L'étude semble aussi contredire le

mythe que les hommes ont une meilleure appréhension de l'espace que les femmes, a commenté Neil Beeson, le moniteur d'auto-école qui a mis au point le test, lors d'une émission de télévision sur la chaîne privée ITV. D'ailleurs, ce dernier s'est déclaré «surpris» par les résultats, «les hommes étant généralement meilleurs lors des leçons de conduite». Quelle conclusion doit-on tirer de ces observations ?

Les hommes devraient se montrer plus respectueux vis-à-vis de leur partenaire féminine lorsqu'il s'agit de se garer. Les faits sont là.

FIAT

La 500 prend du volume

Rondouillarde et joviale, la renaissance de la Fiat 500, qui misait beaucoup sur sa ligne aussi attendrissante que nostalgique, a rapidement su séduire une cible féminine et urbaine.

Soucieux de rallier de nouvelles parts de marché, le géant turinois a donc réservé à son icône quelques injections d'hormones de croissance, et s'apprête à dévoiler le format familial de la puce italienne au Salon de Genève. Appelée à succéder au très classique Idea, cette déclinaison volumique, baptisée 500L (L pour large), est donc destinée à rejoindre la gamme à court terme. Fabriqué en Serbie dans l'usine Zastava, l'engin arbore le langage esthétique de sa petite sœur, mais adopte un gabarit bien plus charpenté. Long de 4,15 mètres environ, soit 60 centimètres de plus que la Nuova 500, ce futur concurrent des Opel Meriva, Ford B-Max, Renault Grand Modus ou Honda Jazz, disponible en 5 et 7 places, devrait s'illustrer par ses capacités d'accueil. Sous son court capot, les ingénieurs du Lingotto ont notamment niché le minuscule bi-cylindre 0,9 TwinAir de 85 chevaux et les blocs Diesel 1.3 Multijet déclinés dans leurs puissances de 75 et 95 chevaux. Annoncé pour l'été 2012, ce minispace aux fragrances nostalgiques ne se prive pas à travers sa poupe de quelques allusions au récent Mini Countryman.