



## CUPRA

## Une marque indépendante ?



Seat veut faire de Cupra ce que Volvo a fait de Polestar : une marque indépendante, spécialisée dans les modèles sportifs. Le constructeur espagnol a demandé des droits de propriété de certains noms, dont Cupra. A en croire les confrères britanniques du magazine Autocar, ils pourraient faire de Cupra ce qu'Audi a fait avec Audi Sport, Mercedes avec AMG et Volvo avec Polestar : une division indépendante.

Pour l'instant, Seat a, avec la Leon Cupra, une excellente sportive dans sa gamme. Mais il semble que le constructeur désire étendre sa gamme de modèles sportifs, notamment via le populaire SUV Ateca.

Le constructeur espagnol ne dévoile rien sur l'avenir du label Cupra : «Les noms que nous avons enregistrés ne sont pas forcément destinés à l'avenir à des modèles spécifiques. Ce sont souvent des noms que nous aimerions bien avoir sous la main», expliquent-ils.

## PORSCHÉ 911

## Retour au refroidissement par air



Photos : DR

**Le préparateur américain de Porsche 911 classique s'est associé à Williams pour développer un Flat-Six atmosphérique, refroidi par air qui promet de belles performances.**

Chez Singer, on n'aime pas l'eau... Le préparateur américain se focalise en effet sur la restauration de Porsche 911 à moteur refroidi par air. Pour ce nouveau bloc, Singer s'est associé à Williams Advanced Engineering et à l'ancien

ingénieur mythique de chez Porsche, Hans Mezger, le père du Flat-Six Porsche. Les concepteurs ont pris pour base le bloc 3.6 Flat-Six à air de la Porsche 911 de 1990. Ce moteur a été gonflé à 4 litres et équipé notamment d'un nouveau circuit de lubrification, de culasses à 4 soupapes par cylindre avec tiges en titane et de 4 arbres à cames. L'échappement est, lui aussi, composé de titane.

Au bout du compte, ce vieux 4 litres atmosphérique développe 500 ch, soit un rendement identique à celui du 4.0 Flat-Six atmosphérique à refroidissement liquide de la toute nouvelle 911 GT3 ! Et ce moteur vintage est capable de tourner jusqu'à 9.000 tr/min. Et ce n'est qu'un début, car Singer indique que ce moteur n'est que le premier fruit de sa collaboration avec Williams...

## LEADER INCONTESTÉ DE L'HYBRIDE

## Les 20 ans de Toyota Prius



La firme japonaise Toyota annonce sa fierté de célébrer les 20 ans de sa compacte hybride fétiche Prius. La première génération du modèle est, en effet, arrivée en 1997 deux ans après la présentation du concept éponyme au salon de Tokyo.

Cela fait déjà 20 ans que la première Toyota Prius a pris la route. L'hybride japonaise débarquait pour le grand public en 1997. Cet anniversaire est l'occasion parfaite pour retracer l'histoire de cette auto ayant démocratisé la voiture hybride dans le monde entier. Tout a commencé en 1993 lorsque la marque Toyota cherchait à développer le véhicule du XXI<sup>e</sup> siècle. Le projet portait le nom de code G21. L'objectif était de concevoir une auto capable de consommer 1,5 fois moins qu'un véhi-

cule thermique de puissance équivalente. Les premiers développements se sont montrés prometteurs avec la technologie hybride. C'est pourquoi cette avancée a été retenue pour le prototype dévoilé en 1995 au salon de Tokyo. Ce dernier embarquait un bloc 1,5 l combiné à une transmission à variation continue et un système start/stop.

Deux ans plus tard, en 1997, la première Toyota Prius de série est vendue. Au début de sa carrière, seuls les Japonais pouvaient signer un chèque pour en acquérir une. Les premiers exemplaires européens et américains débarquaient, quant à eux, sur leur continent respectif en 2000 avec un dessin légèrement différent de celui de la version nipponne. La Prius en est aujourd'hui à sa quatrième génération.

## FABRICATION DE BATTERIES DE VOITURE

## Nissan n'en veut plus



Fabriquer soi-même ou auprès d'un tiers fournisseur, on croyait le débat tranché. Les constructeurs automobile qui veulent devenir des leaders de l'électrique doivent se mettre à la production de batteries. C'est ce que fait Tesla, qui est celui qui a le plus investi, c'est aussi ce que fait Daimler (le groupe derrière Mercedes) et Volkswagen pourrait lui aussi investir une somme assez énorme dans un site de production de batteries. Mais Nissan, qui est pourtant un grand leader de l'électrique, choisit une autre voie.

C'est un revirement puisque le constructeur japonais avait déjà beaucoup investi pour fabriquer lui-même ses propres batteries. Il en fabrique d'ailleurs déjà sur trois sites, sur trois continents. Au Japon, aux Etats-Unis et en Angleterre. Mais est-ce parce qu'il n'y a que les idiots qui ne changent jamais d'avis, Nissan choisit soudainement de tout arrêter. Toute l'activité de production de batteries de

Nissan va être cédé à une société financière chinoise, GSR Capital. Et ce ne sera pas simple, puisqu'en Angleterre comme aux Etats-Unis, les unités de production de batteries sont à l'intérieur de sites industriels Nissan.

Mais ce n'est pas la première fois que Nissan

change d'avis sur les batteries. Il y a 10 ans, il était question de construire une usine de batteries au Portugal. Et peu avant le lancement de la Renault Zoé, il y avait eu un projet de fabriquer des batteries en France. C'est fini tout cela. Renault achète les batteries de la Zoé à un fournisseur asiatique et Nissan fera de même pour les batteries de la Leaf. Il serait cependant entendu que ce sera GSR Capital pour au moins les cinq prochaines années. Quant à la raison de la vente, elle serait simplement qu'il n'y a pas d'argent à faire avec les batteries. Les marges sont très très basses et elles ne feront que baisser.

## TECHNOLOGIE

## Allumage par compression pour l'essence

Mazda confirme la rumeur qui circulait depuis peu et annonce l'arrivée du moteur SkyActiv-X, premier bloc essence à allumage par compression destiné à être produit en série. D'autres constructeurs, comme le groupe Daimler, ont planché sur ce type de technologie sans parvenir à une application commerciale jusqu'à présent. Pour rappel, dans un tel moteur, l'explosion est déclenchée par



l'échauffement provoqué par la compression au sein des cylindres sans faire intervenir les bougies, comme un bloc Diesel. Cela permet notamment à la mécanique de fonctionner avec un mélange air/essence pauvre, ce qui induit une baisse de la consommation. Sur le moteur SkyActiv-X, ce système sera complété par des bougies suivant les conditions de fonctionnement du moteur. Cela n'a pas été précisé, mais les bougies pourraient n'être utilisées qu'à bas régime.

La technologie d'allumage par compression de Mazda a été baptisée Spark Controlled Compression Ignition. Elle permet de «maximiser la plage dans laquelle l'allumage par compression est possible et garantit une transition imperceptible entre l'allumage

par compression et l'allumage par bougies», selon le constructeur, soit la résolution de deux problèmes qui ont empêché la commercialisation d'une telle mécanique jusqu'à présent d'après Mazda.

La firme de Hiroshima annonce un rendement énergétique amélioré de 20 à 30% par rapport au moteur SkyActiv-G actuel et même 35 à 45% par rapport au bloc de 2008 à cylindrée égale. Le moteur SkyActiv-X aurait même un meilleur rendement que l'actuel Diesel SkyActiv-D. Avec l'ajout d'un compresseur, le moteur offrirait entre 10 et 30% de couple supplémentaire qu'un SkyActiv-G actuel tout en affichant une consommation moindre.

La première Mazda, équipée d'un moteur SkyActiv-X, est annoncée pour 2019.

NOUVEAU SSANGYONG REXTON  
L'empreinte Pininfarina

La prochaine génération du SsangYong Rexton devrait s'offrir un nouveau design signé du carrossier italien Pininfarina.

Attendu pour 2021, le futur SsangYong Rexton devrait s'offrir un nouveau style plus moderne mais surtout plus attractif que celui de l'ancienne génération. Pour cela, la firme coréenne a fait appel au car-

rossier italien Pininfarina pour développer le nouveau design du SUV, comme l'a confirmé Jonk Sik Choi, PDG du constructeur aux Britanniques de CarMagazine.

Ce choix semble plutôt justifié, les deux futurs partenaires étant tous deux la propriété du groupe indien Mahindra. En effet, le carrossier fut racheté en 2015 pour un montant d'environ 132 millions de livres (environ 146 millions d'euros).

Cette prochaine génération est déjà en cours de développement selon SsangYong, les premières phases de développement du design ayant débuté à l'automne 2016. Selon le PDG de la firme, il est important d'offrir aux clients un véhicule unique, esthétiquement parlant, notamment sur un marché concurrentiel comme celui du segment D.