

CULTURE VROUM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

#LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE #VENTURI #VENTURI GT À LA FRANÇAISE

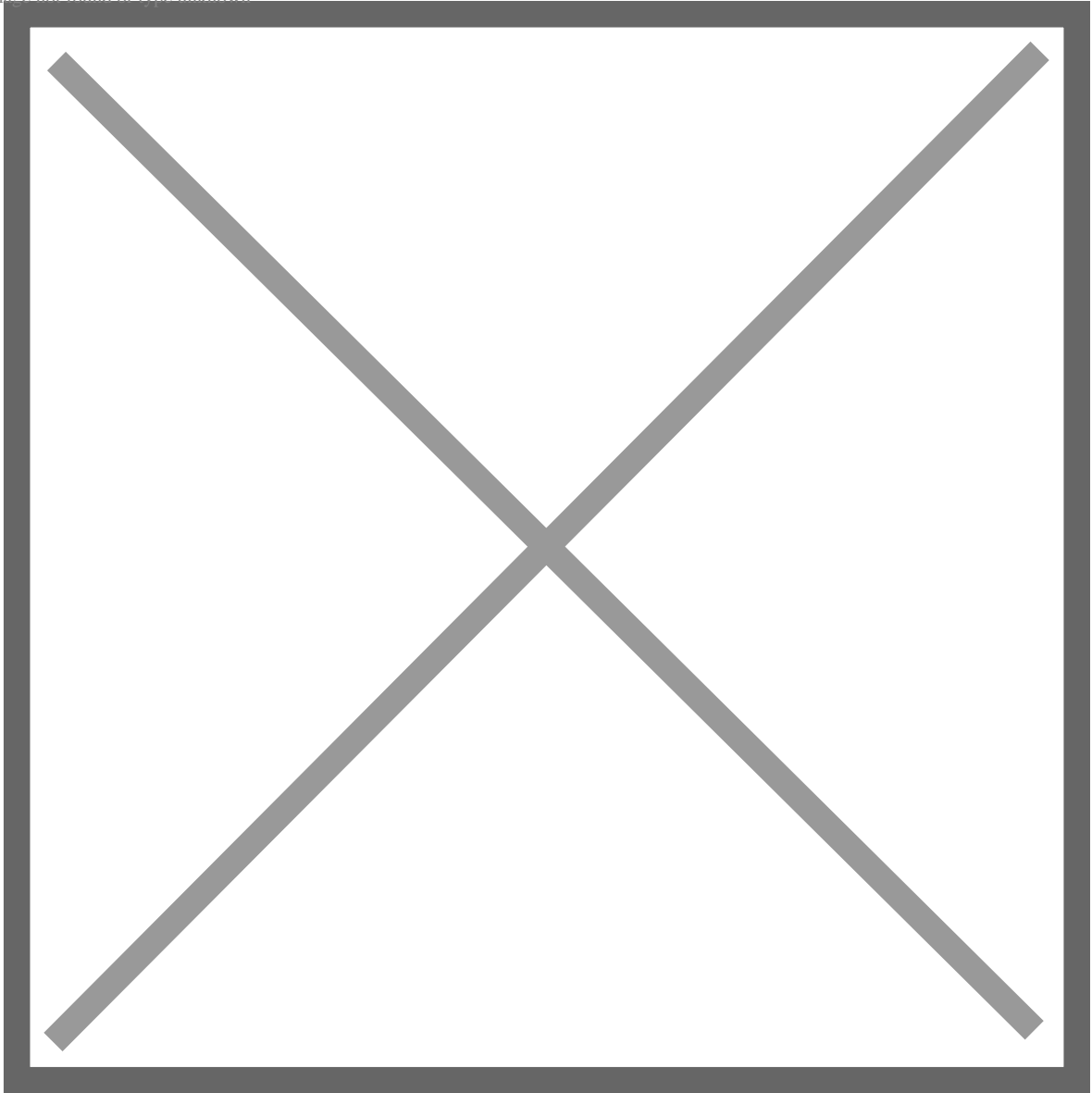
AUTOUR DU LIVRE «VENTURI GT À LA FRANÇAISE»

«UNE BRILLANTE REPRÉSENTANTE DE LA VOITURE DE SPORT FRANÇAISE»

Avec Pierre Daubrosse, un auteur côté coulisses

Découvrons ce nouvel ouvrage des éditions **E-T-A-I** qui retrace l'histoire d'un constructeur français, Venturi, ce de 1984 jusqu'à son rachat en 2000, avec ses cahots...

Image not found or type unknown



Voici une couverture parmi les plus séduisantes, celle d'une marque et de voitures qui auront été une superbe ambition.

Propos recueillis par Philippe Colombet

Flash-back, tout commence au salon de l'automobile de Paris en 1984 avec la présentation d'une petite voiture de sport à moteur de Golf GTI, la Ventury. Conçue et réalisée par deux passionnés, Claude Poiraud, le technicien, et Gérard Godfroy, le designer, la voiture plaît immédiatement. «Venturi GT à la française» raconte l'histoire hors du commun de cette marque française, née au milieu des années 1980, et dont les voitures se hissèrent d'entrée au niveau des meilleures GT et se mesurèrent ensuite en circuit aux marques les plus prestigieuses.

Au-delà de cette magnifique histoire de machines, l'auteur fait revivre, au jour le jour, une passionnante aventure humaine, ponctuée de drames et de coups de coeur avec, en toile de fond, une très forte volonté de chacun des acteurs de vivre pleinement leur passion pour l'automobile. L'auteur, nous livre un album original qui fera voyager le lecteur dans le temps avec une iconographie très riche, des recherches approfondies et vraiment actualisées.

«Venturi GT à la française», nouvelle version

Ce livre, certains d'entre nous le connaissent déjà. Il couvre une période passionnante, surtout de 1984 à 1996 donc. C'est déjà la «Bible» à nombreux passionnés en matière d'histoire de la marque. Pierre Daubrosse vous propose une nouvelle version de cet ouvrage couvrant l'ensemble de la période dite «Thermique» jusqu'en 2000, donc avant la période dite «Électrique». Au passage, Pierre Daubrosse a renouvelé beaucoup de photographies. Disponible finalement le 8 juillet dernier, initialement prévu en juin 2020, ne ratons donc pas l'occasion de vous dévoiler cette nouvelle «Bible» sur l'histoire de Venturi de 1984 à 2000. Le format est différent et comporte environ 280 photos réparties sur 176 pages au format 24 x 29 cm. N'hésitez pas, il se dévore d'une traite.

Pierre Daubrosse, un expert reconnu

L'auteur est passionné depuis son enfance par l'automobile et le sport automobile. Pierre Daubrosse commence sa carrière comme technicien du service après-vente des «Automobiles Peugeot» avant d'intégrer la rédaction de la «Revue Technique Automobile», la fameuse «RTA», puis de rejoindre les équipes du magazine sportif «Auto Hebdo» et du mensuel «Auto Moto». Devenu indépendant par la suite, il signe depuis des articles dans de nombreux journaux spécialisés ou grand public, mais toujours avec l'automobile en toile de fond. Aujourd'hui, il redonne vie à son ouvrage sur la passionnante marque Venturi, paru en 1996 pour la première fois, avec cette nouvelle édition revue et enrichie jusqu'à l'aube de ce siècle. Ouf, quoi qu'il en soit de son avenir, électrique, la saga Venturi continuera toujours à vivre dans ce beau livre !

Cher Pierre, heureux de te retrouver, commençons par le début, commençons donc tout d'abord par une question d'actualité, peux-tu nous parler un peu de toi, comment s'est passé ton confinement ces derniers mois ?

Pas trop mal, j'espère simplement que le pire est derrière nous.

Image not found or type unknown

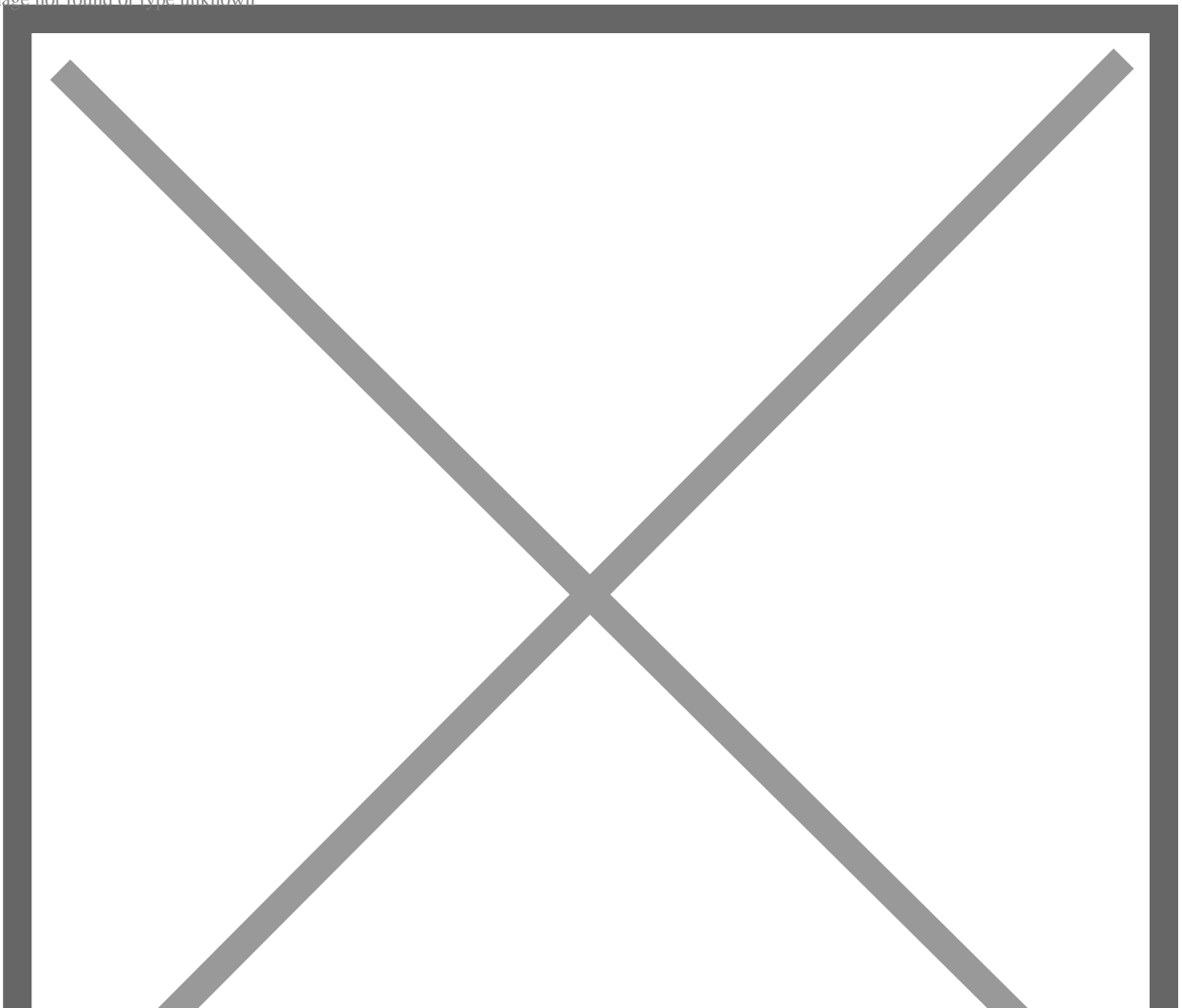
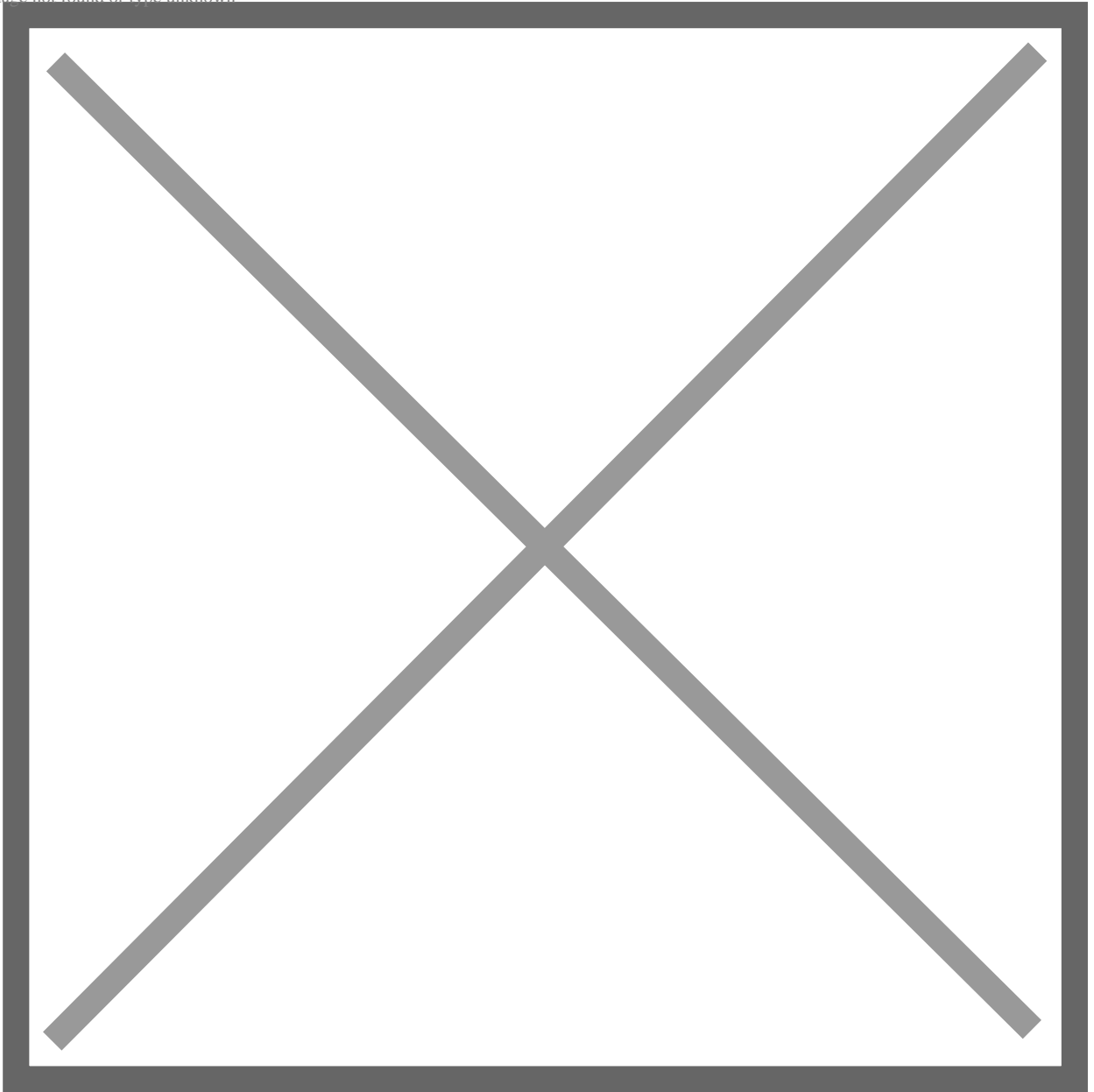


Image not found or type unknown



Pierre Daubrosse est un homme aussi discret qu'efficace. Il est de ces journalistes dont les propos sont très professionnels.

Poursuivons par ton parcours, toi qui étais technicien après-vente chez «Automobiles Peugeot» comment en es-tu venu à écrire sur l'automobile ?

À «La Revue Technique Automobile», les rédacteurs participaient aussi à la partie magazine, en réalisant des reportages sur les salons, chez les équipementiers et bien sûr en présentant les nouveaux modèles dans la revue, après les essais organisés par les constructeurs. Cela a commencé comme ça.

Quelle a été ta première émotion liée à Venturi ?

Le salon de Paris 1984, bien sûr ! On avait vu beaucoup de marques disparaître, alors en voir naître une, avec un modèle très séduisant, c'était formidable. Dès ce moment-là, je me suis dit que j'allais m'intéresser de près à la suite, pour pouvoir un jour, éventuellement, raconter son histoire.

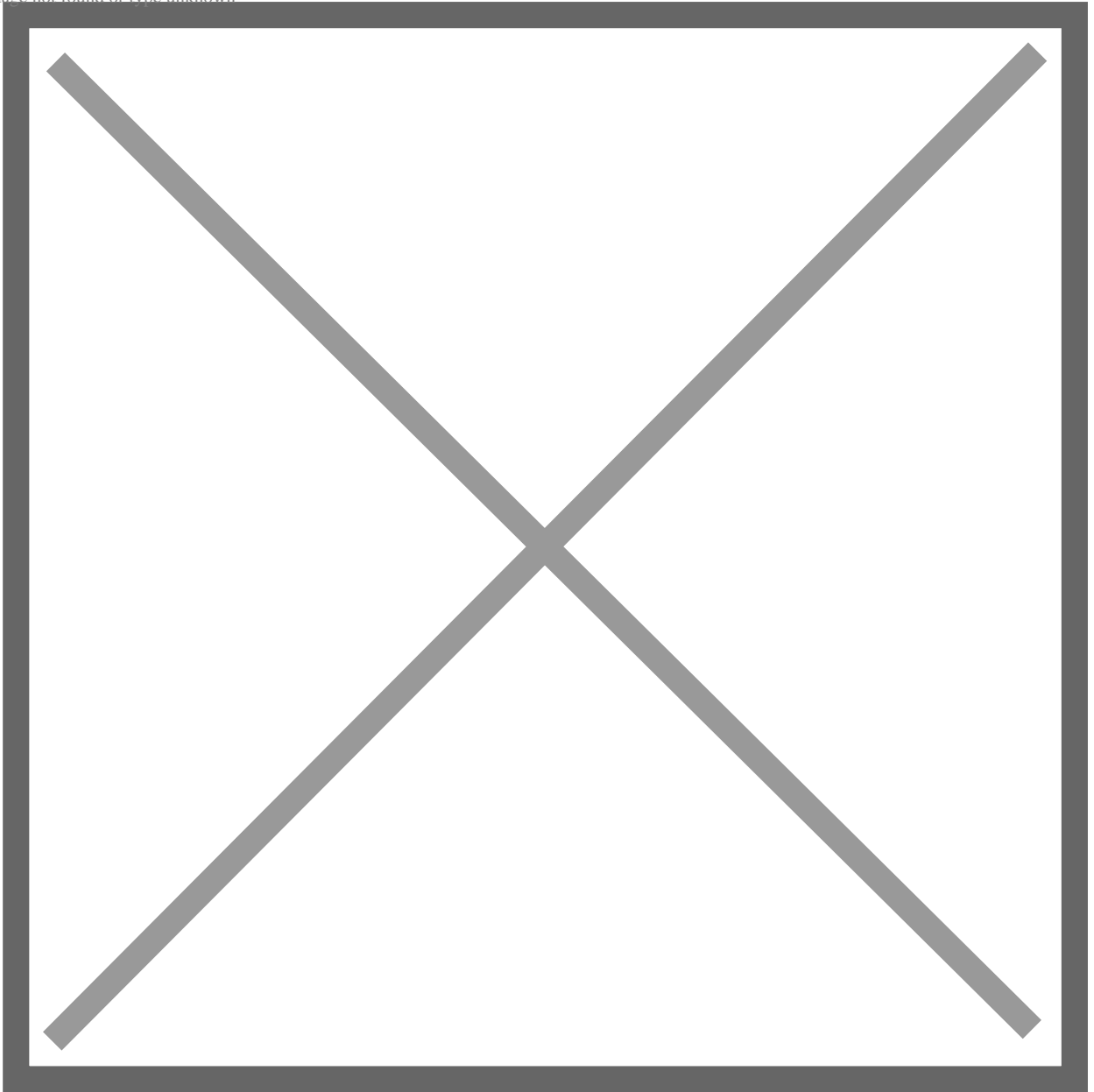
Quelles sont les principales évolutions apportées à cette seconde édition ?

J'ai ajouté quelques anecdotes ou précisions au fil du texte, mais surtout, écrit la suite de l'histoire, de 1996 à 2000, quand la production s'est arrêtée. Et puis le nouveau format, plus grand, avec une nouvelle maquette, a permis de mieux mettre en valeur les photos, dont environ un tiers a été renouvelé.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



1983, les premières maquettes ont su attirer toutes les attentions comme de très nombreux compliments.

La première édition de ce livre t'a probablement imposé d'imposantes recherches, des rencontres et un considérable travail d'écriture, comment prépare t-on un tel ouvrage ?

Il a d'abord fallu trier toutes les archives que j'avais réunies, ce qui représentait plusieurs cartons ! Puis exploiter les interviews réalisées spécialement. Il était essentiel pour moi de faire parler ceux qui avaient créé la marque et ceux qui participaient à cette aventure. L'avantage de s'intéresser à une marque jeune, c'est que tout le monde est encore disponible pour témoigner.

Ce livre a-t-il exigé plus de contraintes que prévu, peux-tu nous raconter cette aventure ?

C'était mon premier livre, je découvrais tout, mais j'ai été bien conseillé par l'équipe éditoriale d'E-T-A-I de l'époque. Les plus grosses contraintes étaient celles que je m'imposais pour essayer de ne rien oublier et de rester rigoureux tout au long du récit.

Image not found or type unknown

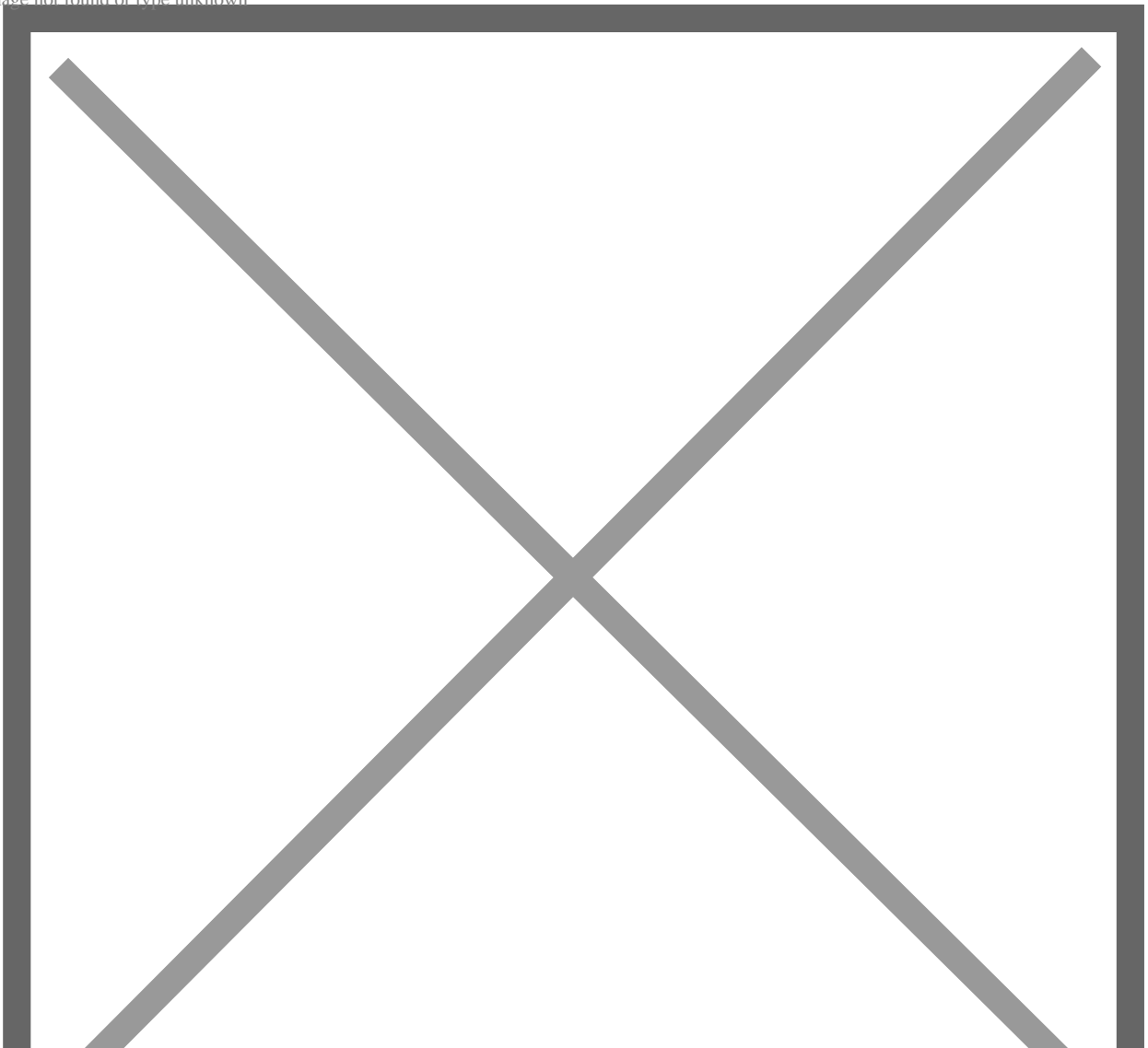
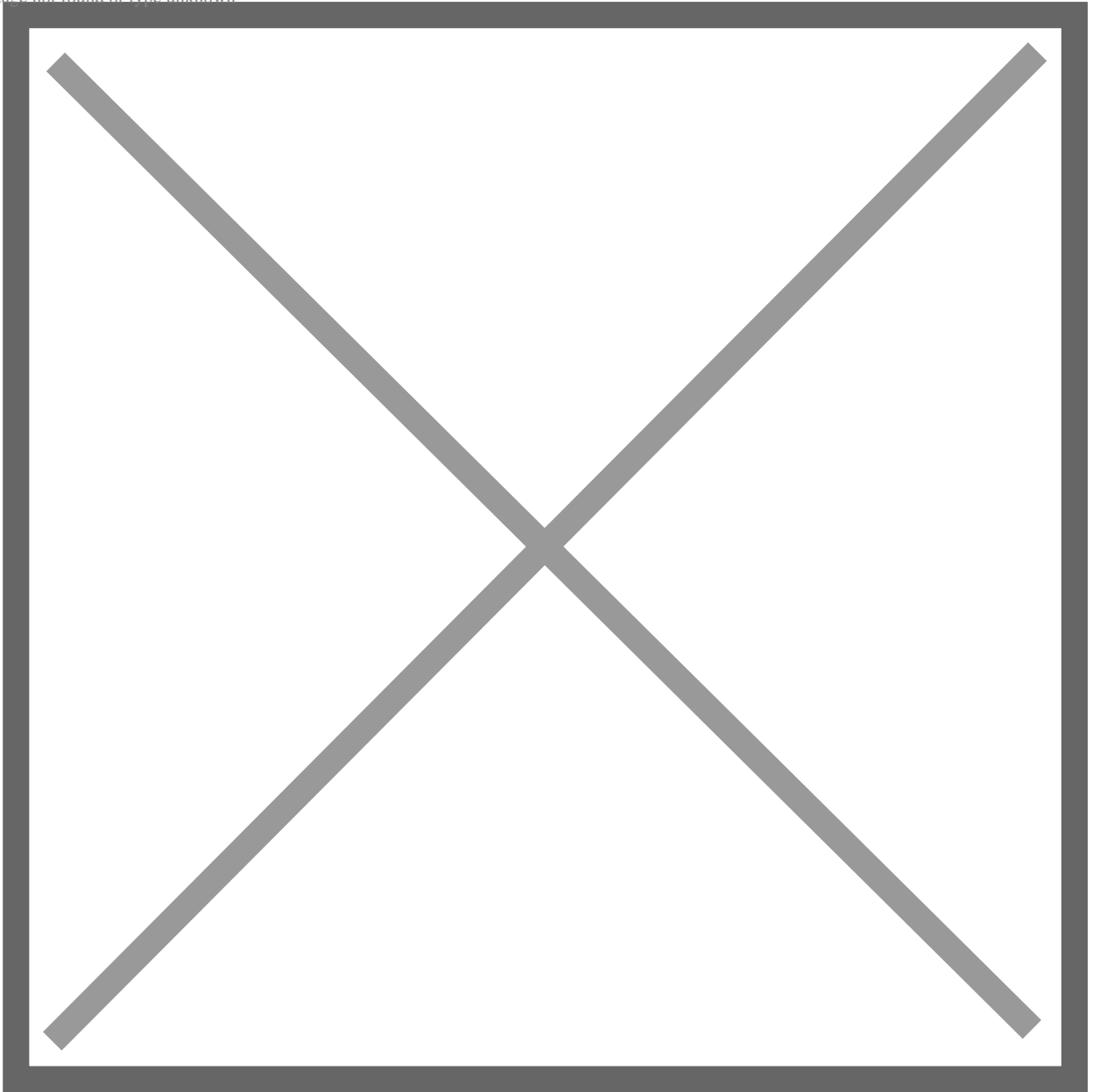


Image not found or type unknown



1987, c'est l'époque de la commercialisation. Les acheteurs sont autant séduits par son plumage que son ramage.

Les difficultés sont-elles le quotidien dans le travail d'un auteur sur ce type de livres ?

On ne retient que le plaisir d'écrire et l'envie de satisfaire le lecteur, de faire partager ce que l'on sait,

ce que l'on a appris. Restent les difficultés pouvant survenir au niveau de la maquette. Mais avec des professionnels compétents, comme ce fut le cas, tant au niveau du suivi éditorial que de la maquette, tout s'est bien passé.

La richesse et l'originalité iconographique de ton livre sont considérables, quelles ont été tes principales sources ?

Au-delà des documents d'origine et du Club Venturi, qui m'a bien soutenu dans ce projet de réédition, j'ai bien sûr pioché dans mes photos personnelles amassées au fil des années, mais j'ai surtout fait appel à des confrères, photographes de renom, dont l'apport est évident. Je suis très heureux d'avoir obtenu leur participation.

Image not found or type unknown

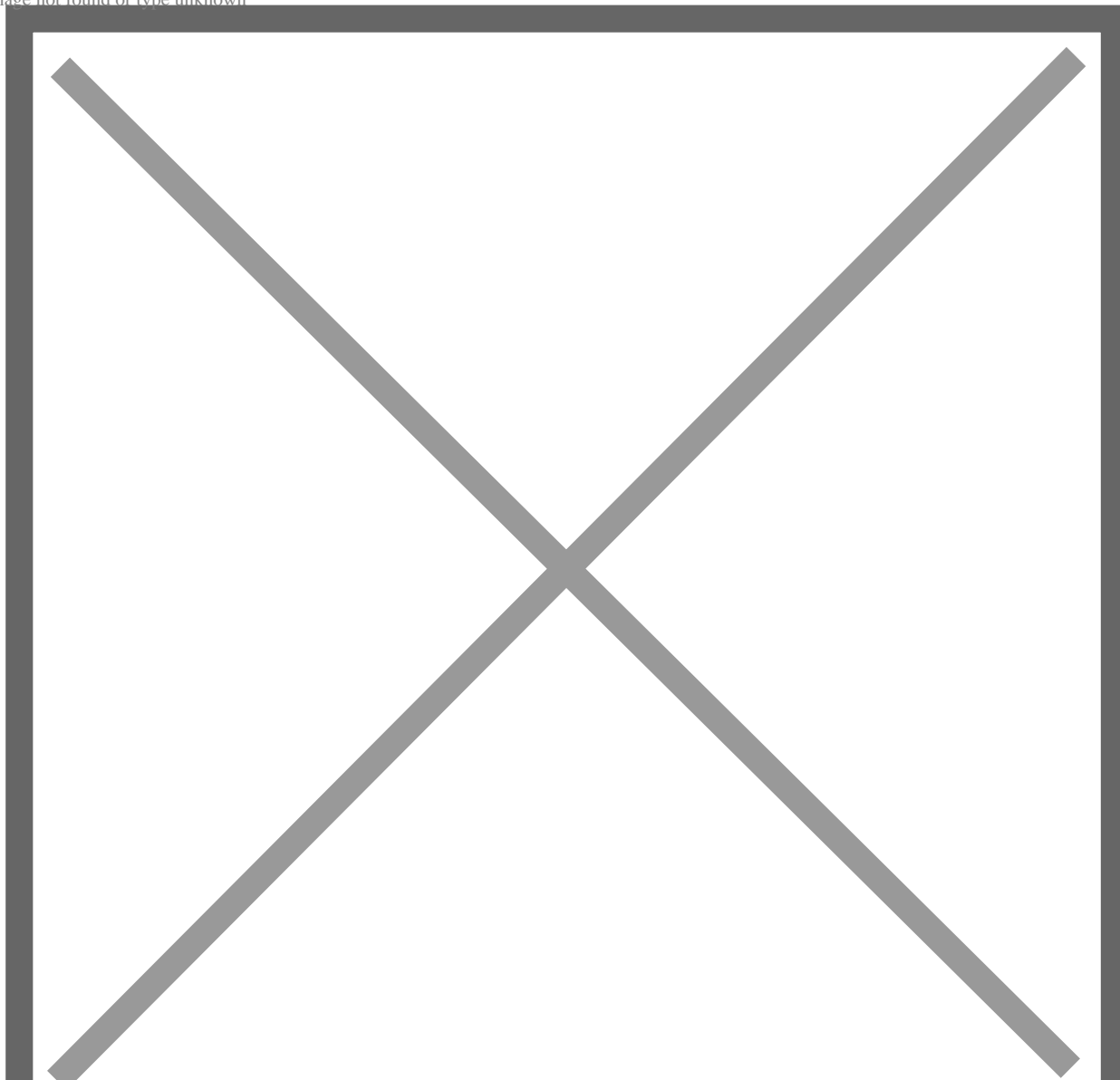
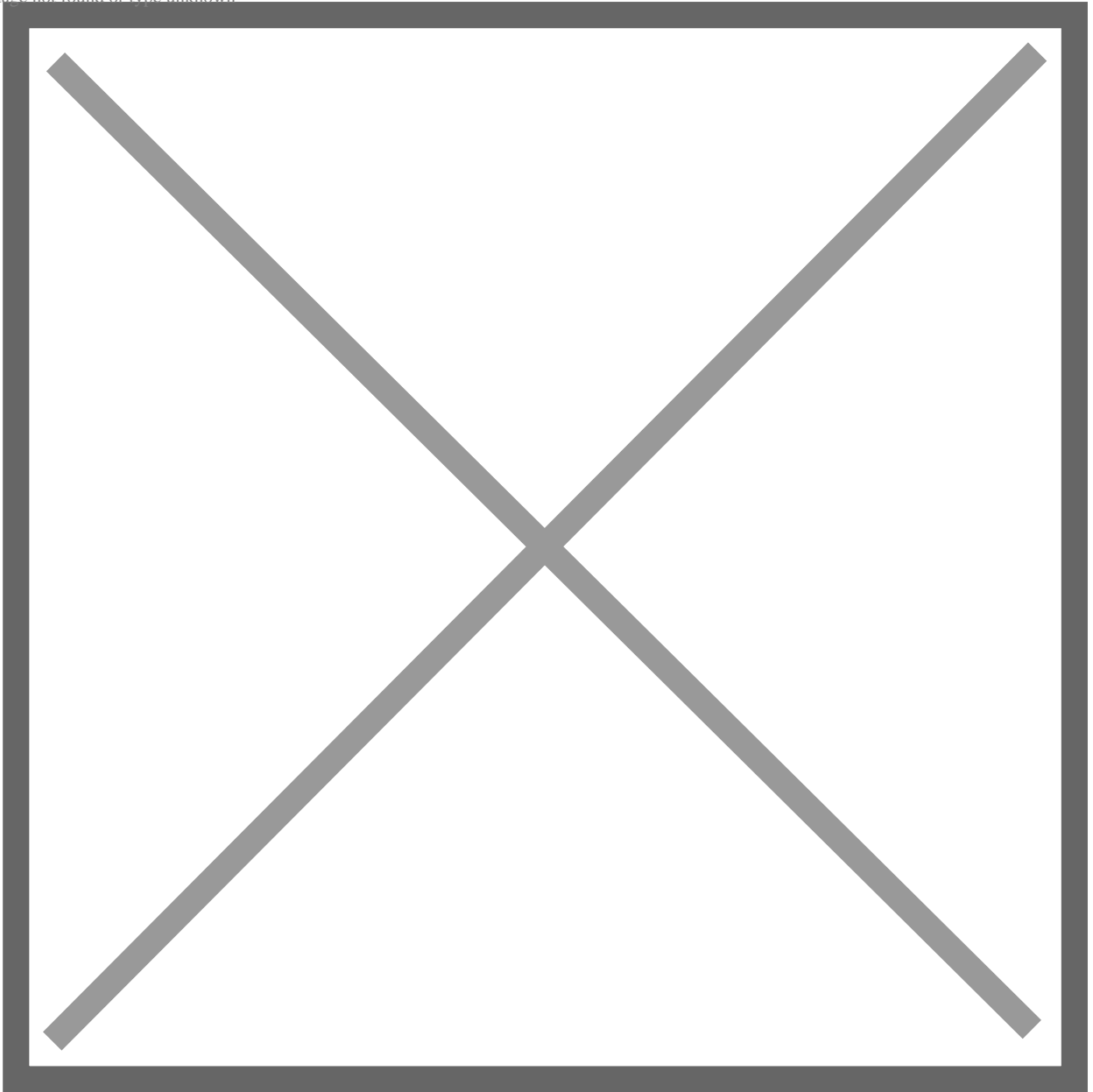


Image not found or type unknown



1994, l'époque de la compétition puisque cette Venturi est née pour être une sportive et batailler avec ses rivales.

Y a t-il des sujets que tu aurais aimé développer sur cette marque comme cette voiture et que faute de place, le format de cette collection est très précis chez E.T.A.I, tu n'as pas pu développer ?

Non, j'avais carte blanche, et les seize pages supplémentaires accordées par l'éditeur par rapport à la première édition me suffisaient. J'aurais juste souhaité un budget photos plus important.

S'il ne fallait ne retenir qu'une seule version de ces Venturi à collectionner, ce serait laquelle pour toi et pourquoi ?

Ce serait un coupé de 260 chevaux, parce qu'il arbore les lignes d'origine de la Venturi et que sa puissance en a fait une brillante représentante de la voiture de sport française.

Quel est ton plus beau souvenir de route au volant d'une Venturi ?

La prise en main de la 400 GT ! 408 chevaux sous le pied dans une sportive française comparable à la Ferrari F40...

Image not found or type unknown

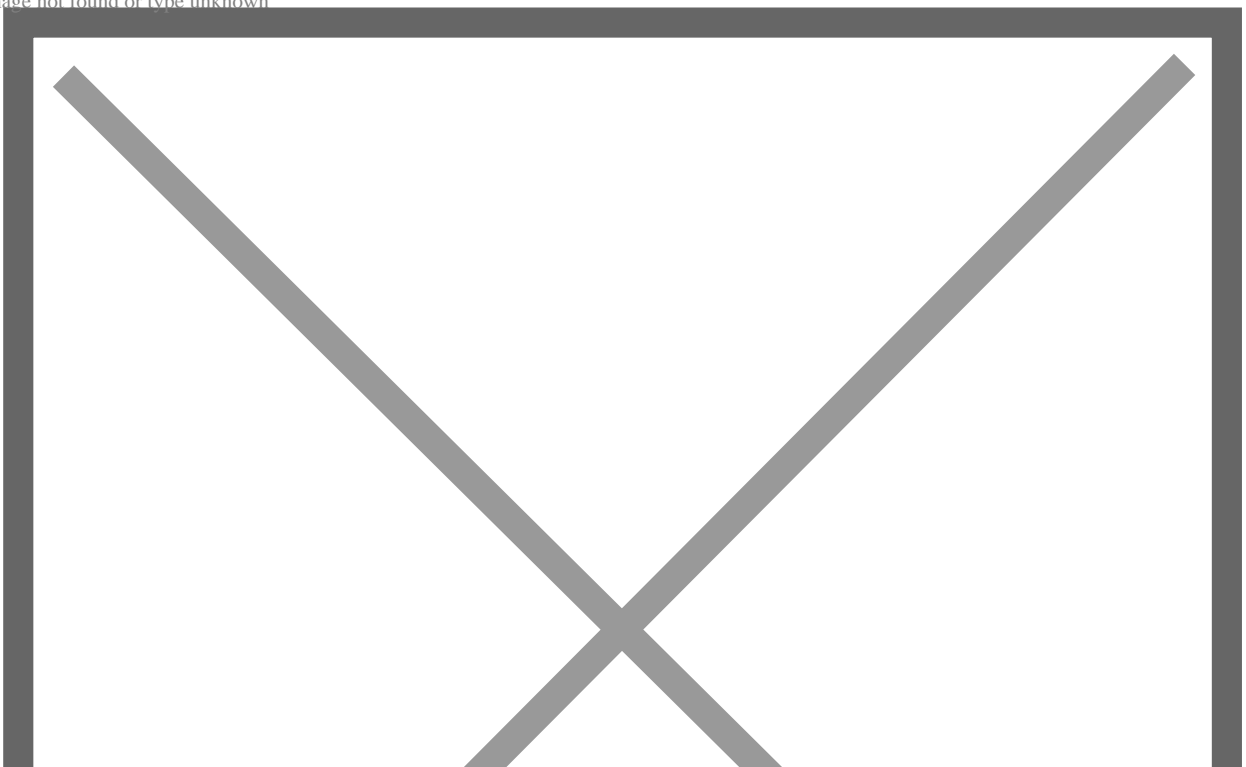
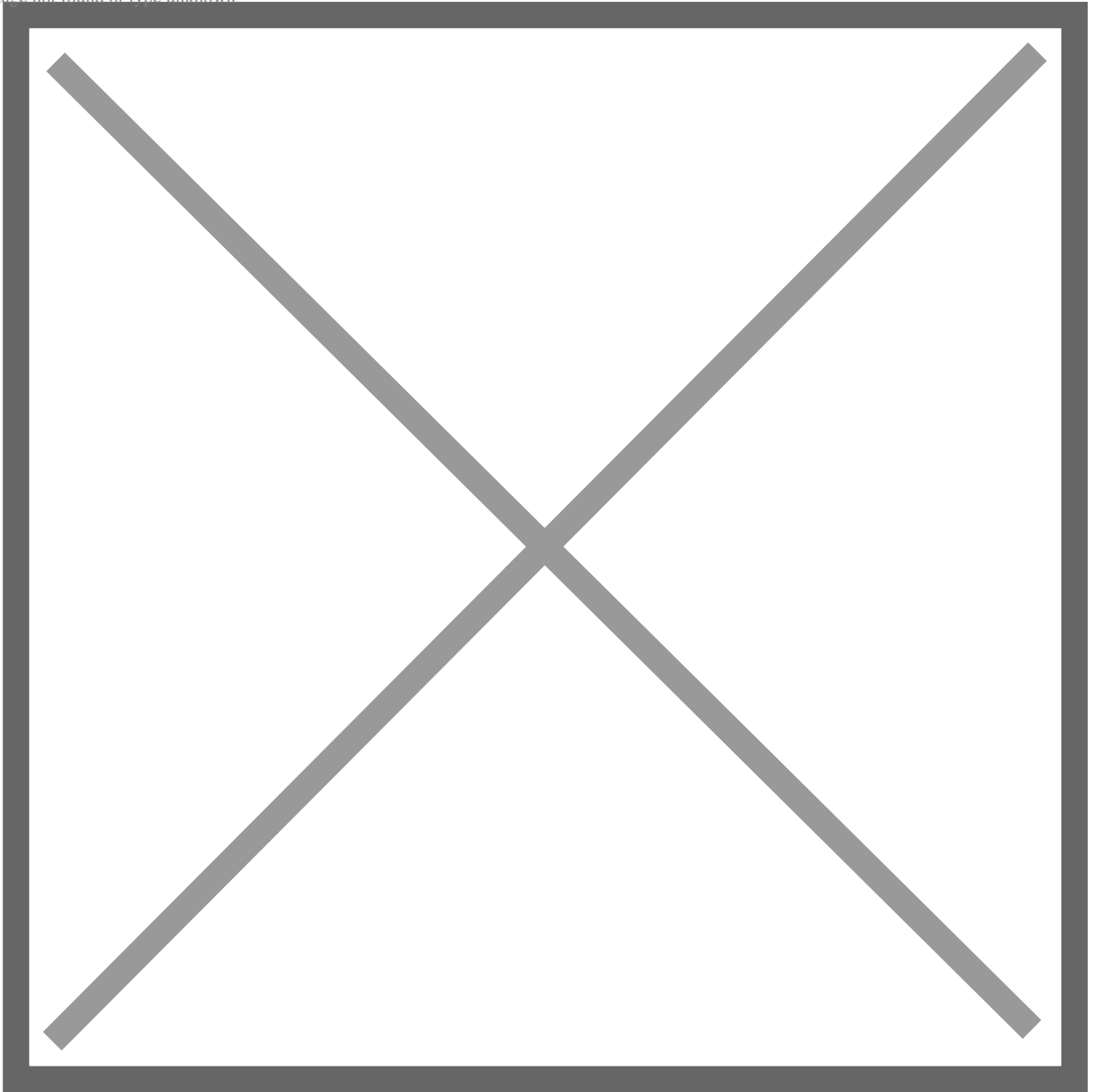


Image not found or type unknown



1996, compétition toujours, celle qui va construire l'image de Venturi, d'un Venturi à l'aura toujours présente sur la piste.

Tu es un expert attendu, quel sera ton prochain livre ?

Je n'ai pas de projet de livre pour l'instant. Mais plus tard, j'aimerais me plonger dans mes archives

pour raconter une histoire de passion automobile sous toutes ses formes...

Elle en porte le nom mais est fondamentalement différente, comment imagines-tu l'avenir de l'actuelle société Venturi ?

L'ADN de Venturi, ce sont des voitures de sport commercialisées. Pour l'instant, il n'y en a plus. Dommage...

Image not found or type unknown

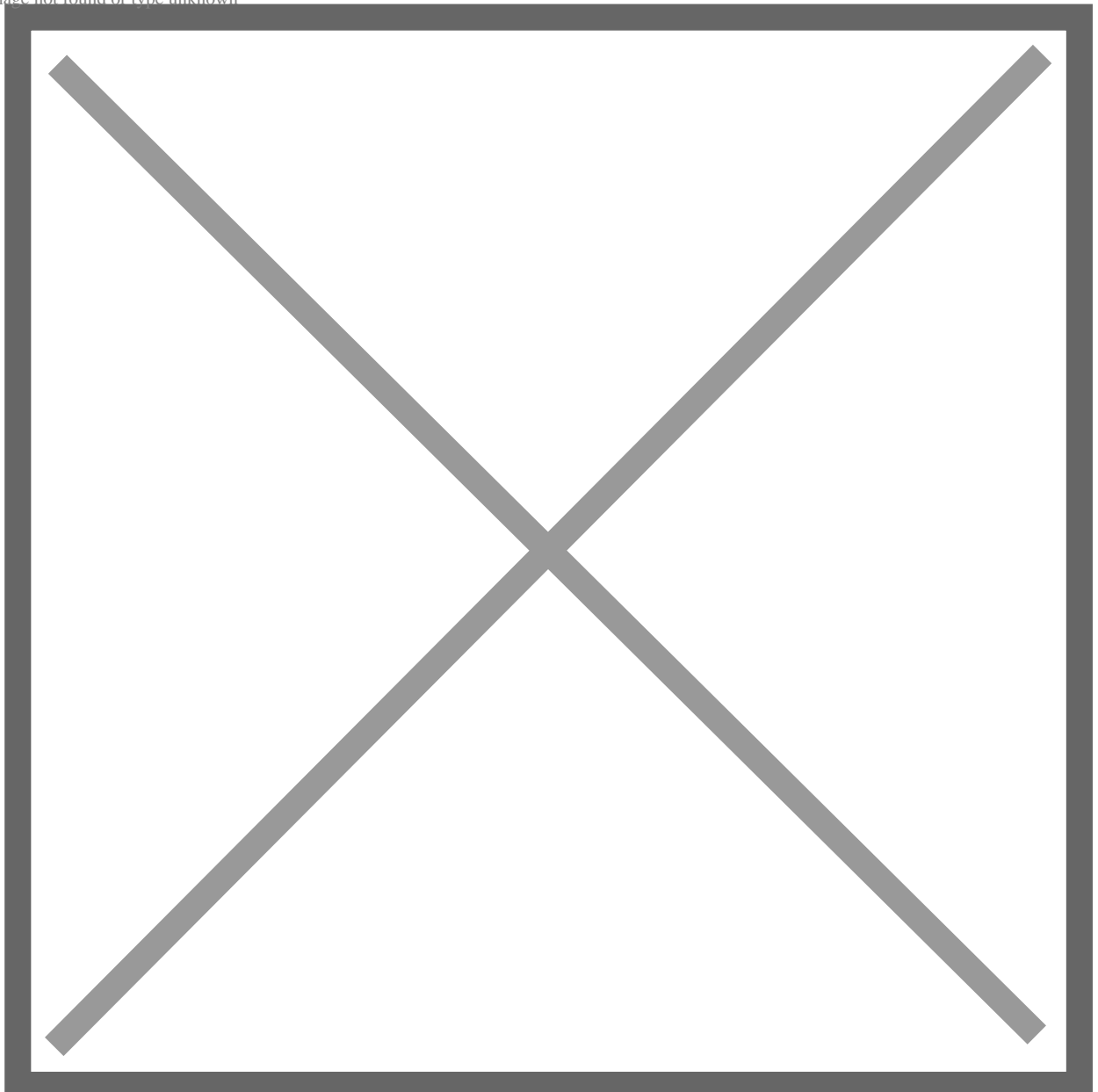
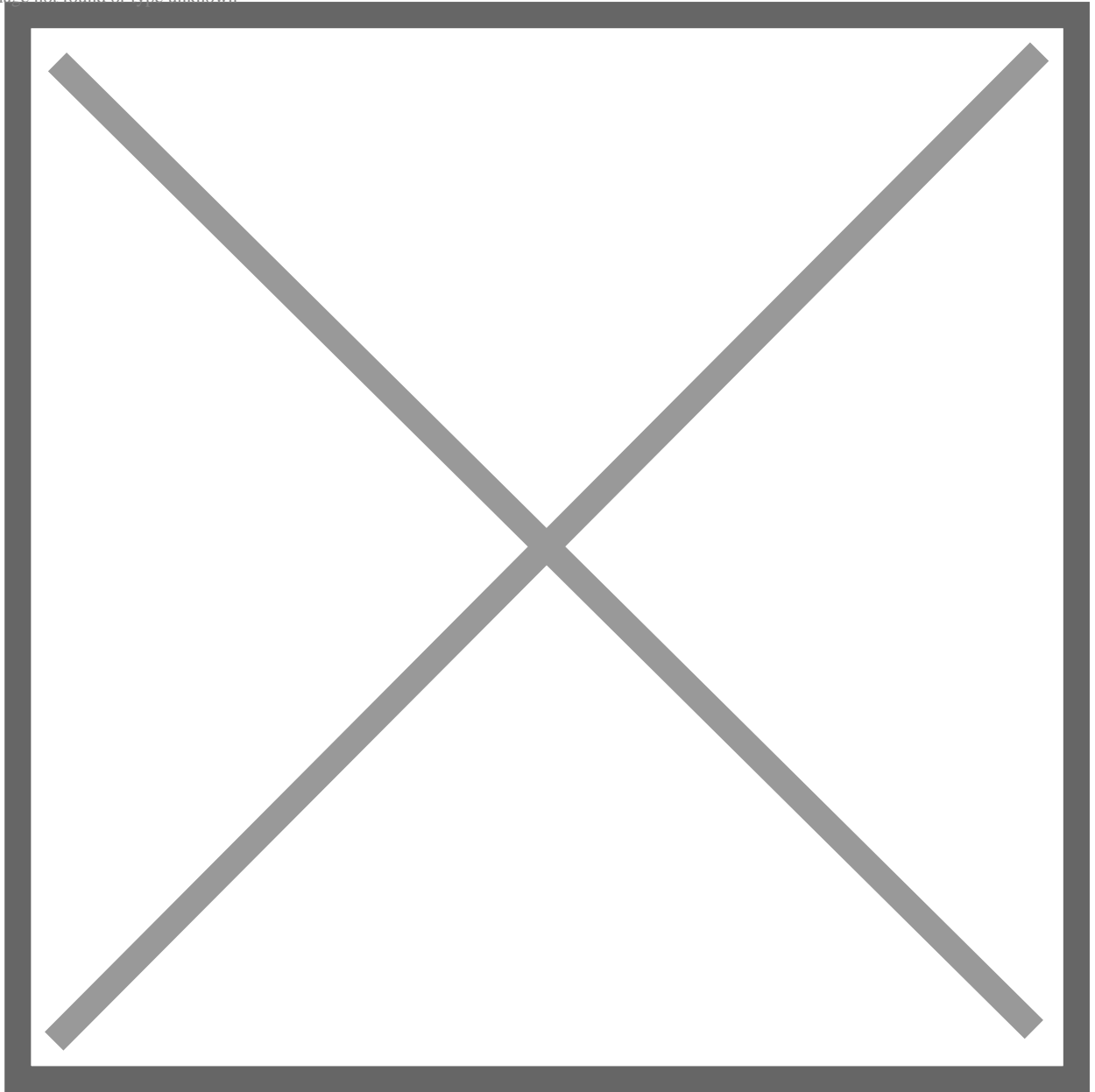


Image not found or type unknown



1997, l'époque de l'exportation d'une Venturi qui va attirer les regards du monde entier. Mais, était-ce bien suffisant ?

Pourquoi nous aimons : une rédaction aussi agréable que particulièrement documentée, des prises

de positions argumentées, plus une mise en page aussi graphique que riche et, bien entendu, de vraiment très nombreuses photographies.

Nous aimons moins : la suite de l'histoire reste à écrire...

Note : 18 sur 20.

Titre : «Venturi, GT à la française»

Auteur : Pierre Daubrosse

Pages : 176

Photos : 280

Format : 240 x 290 mm

Prix public : 49,00 euros TTC

Date de parution : 8 juillet 2020

Éditeur : E-T-A-I

www.editions-etai.fr

Accroche :

. «J'aimerais me plonger dans mes archives pour raconter une histoire de passion automobile sous toutes ses formes...», Pierre Daubrosse auteur de «Venturi GT à la française».

NOUS EN REPARLERONS

Elle a été la citadine sportive de toute une jeunesse

A l'occasion du cinquantième anniversaire de la Simca 1000 Rallye, E-T-A-I publie une nouvelle édition consacrée au mode de vie de cette citadine sportive de toute une génération. La Simca 1000 Rallye est l'une des voitures françaises les plus populaires de l'histoire. La longévité de ce parallélepède pose sur quatre roues de 13 pouces est sans précédent, ni équivalent. Certains exemplaires courent même encore, quarante-cinq ans après leur sortie des usines de Poissy. Ancrée dans le cœur de plusieurs générations de conducteurs, cette voiture a connu de multiples déclinaisons, assemblées en grande série ou bien construites à quelques exemplaires à l'initiative de préparateurs amateurs. La 1000 Rallye est également le pivot du Simca Racing Team, le SRT, la plus importante équipe automobile d'Europe durant une décennie entière. Plus qu'un livre sur la Simca 1000 Rallye, cet ouvrage est une promenade au cœur de l'univers qui a côtoyé cette fameuse automobile. L'auteur, journaliste spécialisé en histoire de l'automobile et contributeur émérite du mensuel Gazoline, Hugues Chaussin est également technicien motoriste diplômé. Auteur de «Fabuleuses Simca 1000 Rallye», paru en 2005 aux éditions E-T-A-I, ce passionné de voitures anciennes aux goûts éclectiques circule en Simca 1000 depuis le jour où il a obtenu son permis de conduire (160 pages, 200 photos, format de 240 x 290 mm, 44,00 euros).

Et si on profitait encore, un peu, de l'été ?

En ces temps de grande prudence envers les lieux publics et les foules les vacanciers ont été, sont et seront de plus en plus nombreux à découvrir la France et à en sillonner toutes les régions en camping-car. De provenance française ou d'ailleurs les camping-cars ont été les grandes vedettes de l'été dernier. Et force est de reconnaître que l'un des maîtres en la matière vient de l'autre côté du Rhin. Le Combi Volkswagen n'est pas qu'une voiture. Il est le gardien de beaux souvenirs et même un membre de la famille pour certains passionnés qui lui ont même donné un petit nom. Voiture familiale par excellence, nombreuses sont les personnes à voir un lien spécial avec elle, et ce lien se transmet souvent de génération en génération. Dans «111 histoires sur le Combi VW à connaître absolument», vous découvrirez des histoires fascinantes sur l'un des véhicules les plus appréciés de tous les temps et l'un des champions du camping-car. C'est un retour passionnant sur le monde des «Combis». Vous découvrirez en 111 chapitres des anecdotes intéressantes, étonnantes, amusantes et même touchantes sur cette voiture qui ne devait être, au départ, qu'une simple camionnette et qui est devenue, au fil des aventures, le véhicule multifonctions par excellence.

www.111lieux.com

La grande et la petite histoire du «Tour de Corse»

Dans ce numéro spécial «20e édition», le magazine «Tour de Corse Historique» nous conte la grande et la petite histoire de ce rallye depuis sa première édition en 2001. Un magazine collector qu'il faudra conserver en bonne place dans sa bibliothèque. L'occasion de se replonger, grâce au travail de recherche d'images, dans les éditions marquées par les grands noms du sport automobile, les anecdotes et les plus beaux faits d'armes. Pour cette 20e édition, qui débutera le 5 octobre prochain à Porto-Vecchio, l'équipe d'organisation a publié un magazine pour la bibliothèque aux souvenirs marquée par les grands noms du sport automobile tant au niveau des pilotes que des autos. On ne parle pas là de nostalgie mais juste de ce formidable amour que la Corse voue à ce sport automobile.

www.tourdecorse-historique.fr/shop

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Juliette Rodrigues

CULTURE VROUM

JAMES BOND FAIT LE PLEIN DE VOITURES DANS “NO TIME TO DIE”

#ASTON MARTIN #FILM #JAMES BOND #LAND ROVER #MASERATI #VOITURES

JAMES BOND SE PRÉPARE À FAIRE SON GRAND RETOUR DANS LES SALLES OBSCURES. COMME TOUJOURS, IL POURRA COMPTER SUR DE NOMBREUSES VOITURES DOTÉES DE GADGETS POUR LE MOINS ÉTONNANTS.

Image not found or type unknown

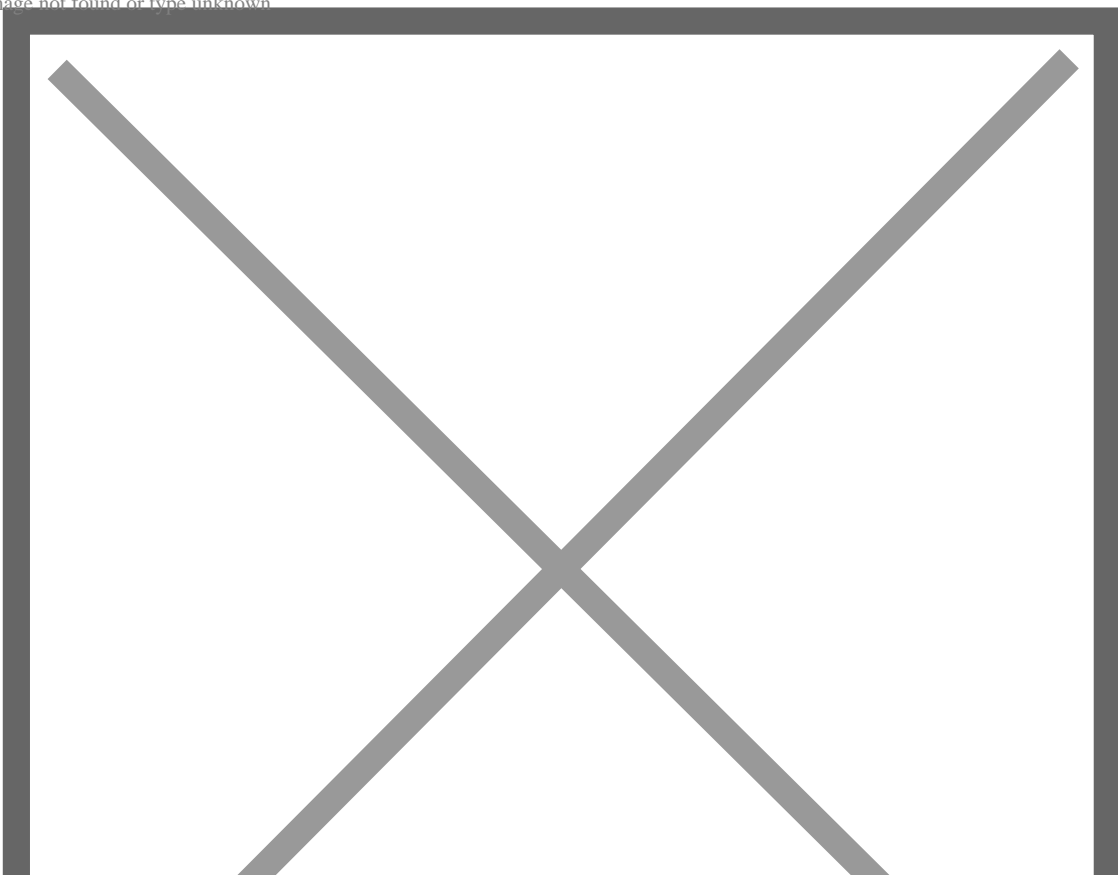
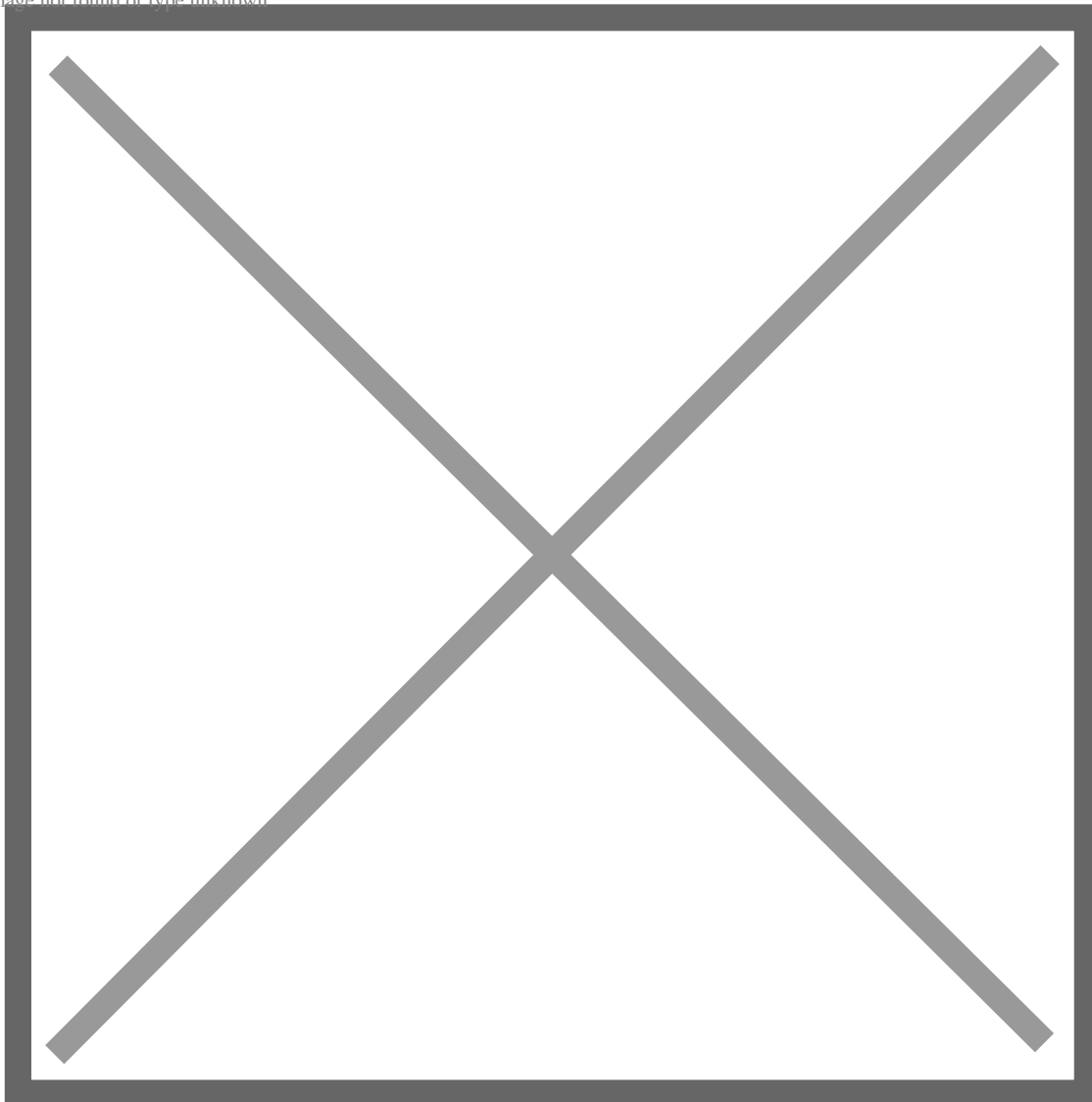


Image not found or type unknown



Le nouvel opus des aventures de James Bond devait normalement arriver au cinéma au mois d'avril dernier. Mais, en raison de la pandémie du coronavirus, il faudra finalement attendre le mois de novembre pour suivre le tout dernier épisode de la saga avec Daniel Craig dans le rôle principal.

Il s'agit en effet de sa dernière apparition dans le costume de 007 avant son remplacement par un nouvel acteur. La production vient de diffuser une nouvelle bande annonce de **"No time to die"** ("Mourir peut attendre"), où l'on peut voir de nombreuses voitures aux profils très différents.

Image not found or type unknown

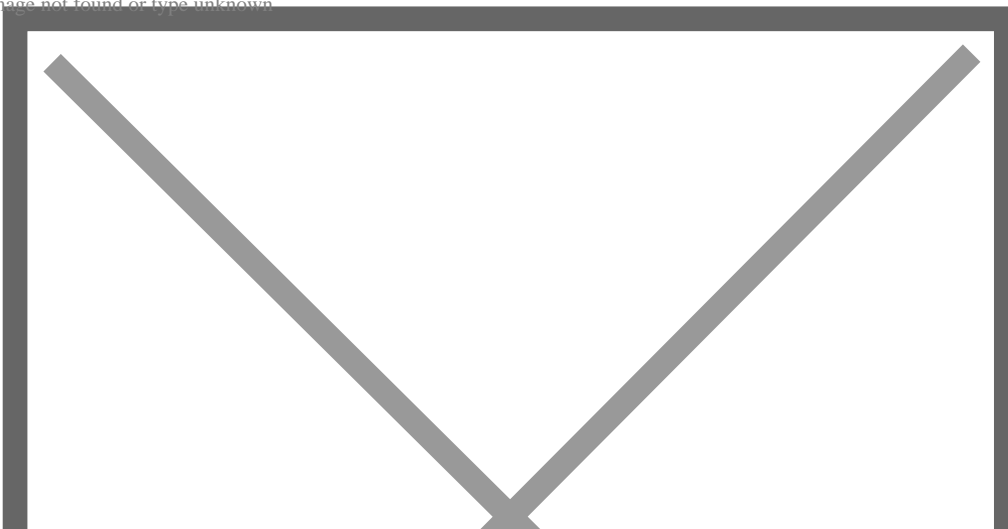
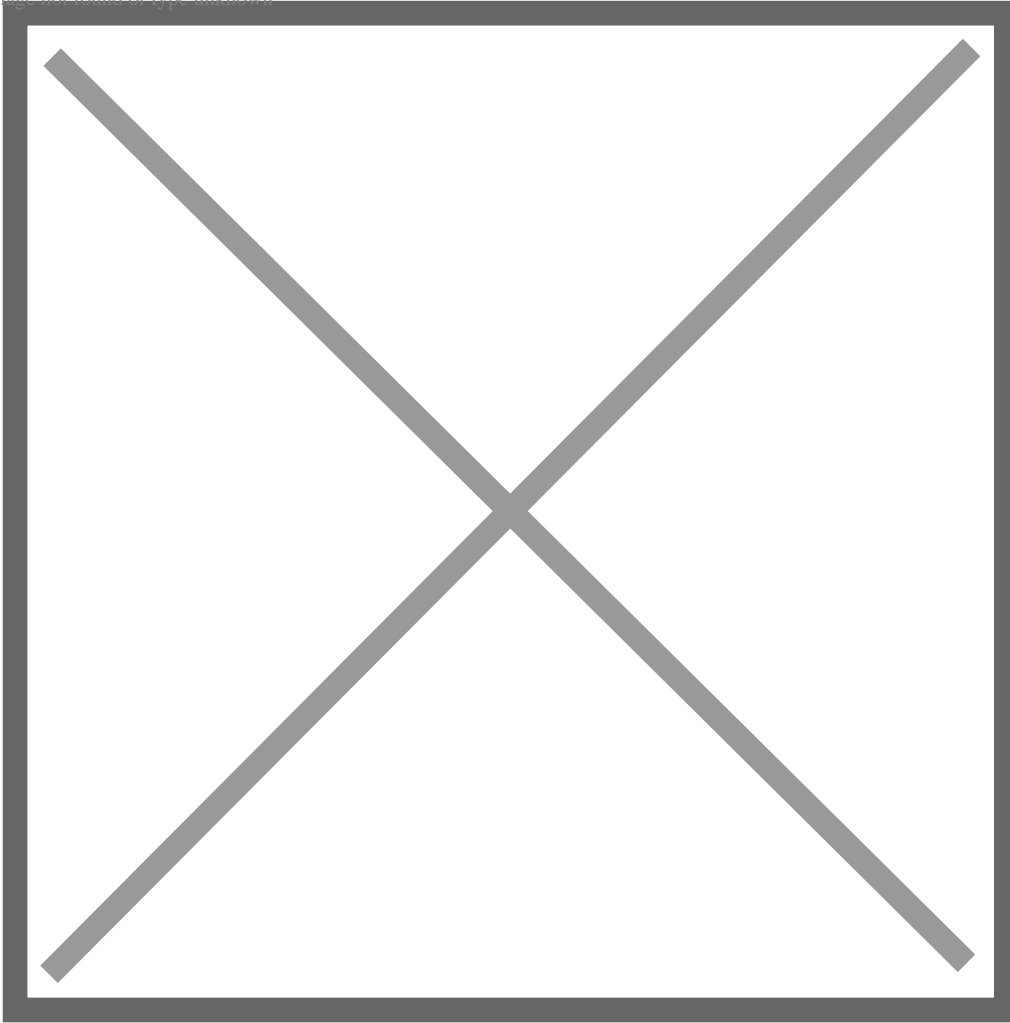


Image not found or type unknown



Maserati Quattroporte de 4ème génération

La première bande annonce nous apprenait le retour de la mythique **Aston Martin DB5** pilotée par Sean Connery dans "Goldfinger" en 1964, qui se dote désormais de mitrailleuses cachées derrière les phares.

Image not found or type unknown

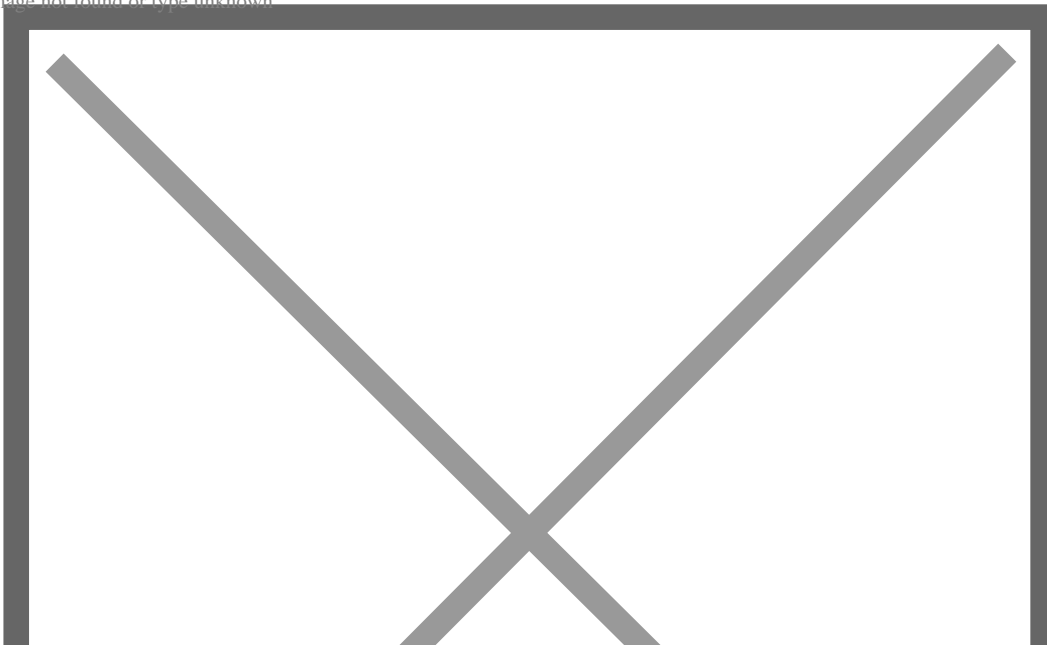
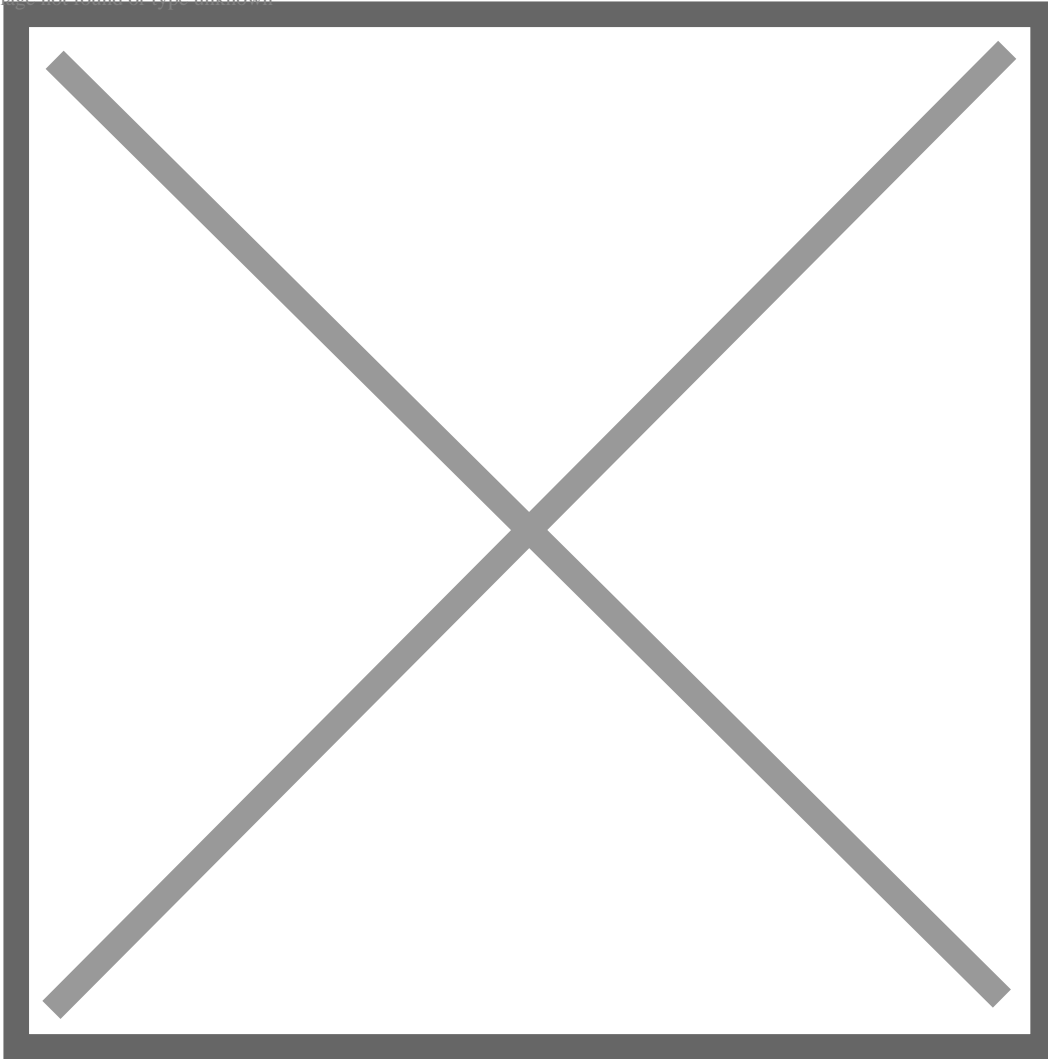


Image not found or type unknown



Aston Martin DB5

La toute dernière bande annonce confirme en outre, dans un plan très rapide, la présence de l'**Aston Martin Valhalla**.

Image not found or type unknown

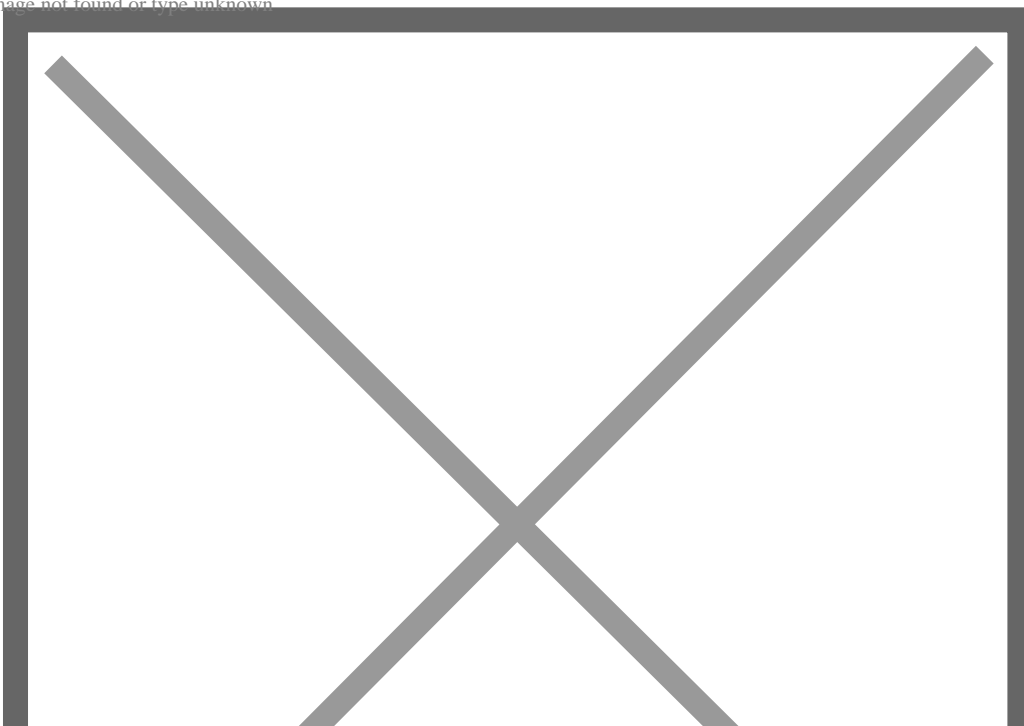
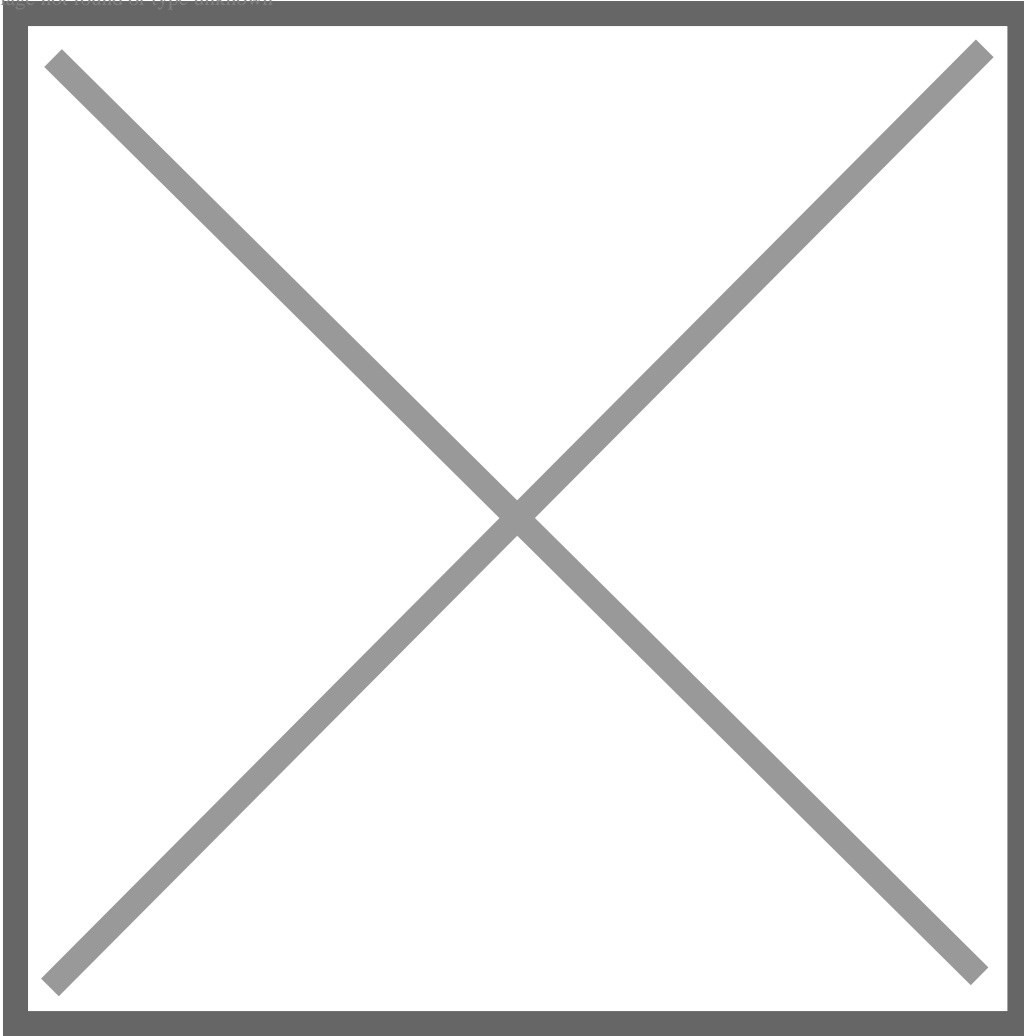


Image not found or type unknown



Aston Martin Valhalla

Par ailleurs, si l'arrivée du nouveau **Land Rover Defender** était attendue, le constructeur ayant déjà communiqué sur le sujet, la présence d'un vieux Toyota Land Cruiser Série 9 est très surprenante. D'autres courtes séquences de la bande annonce permettent d'apercevoir une Aston Martin DB11 dans la pénombre (ou est-ce une DBS Superleggera ?), ainsi qu'une DBS noire de première génération (1967 – 1972).

Image not found or type unknown

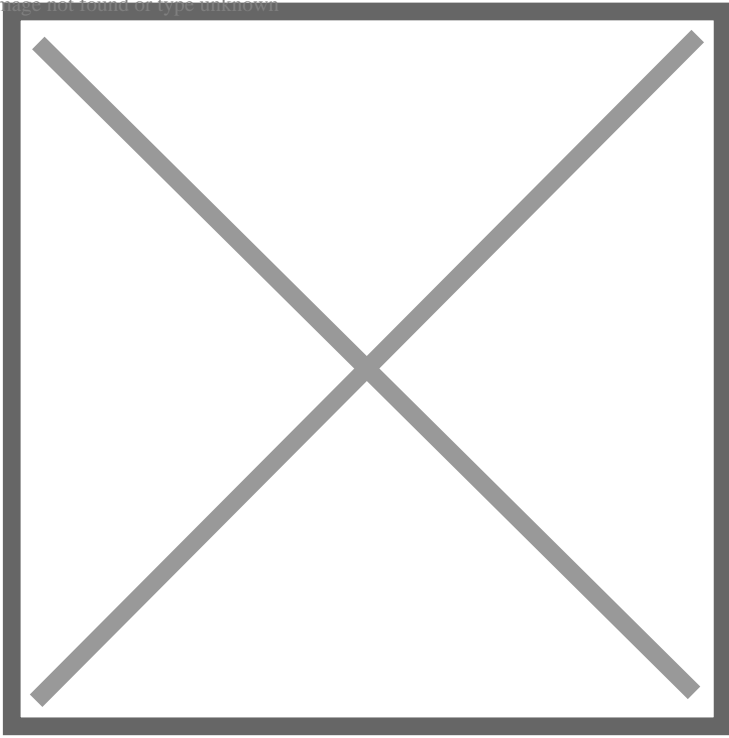
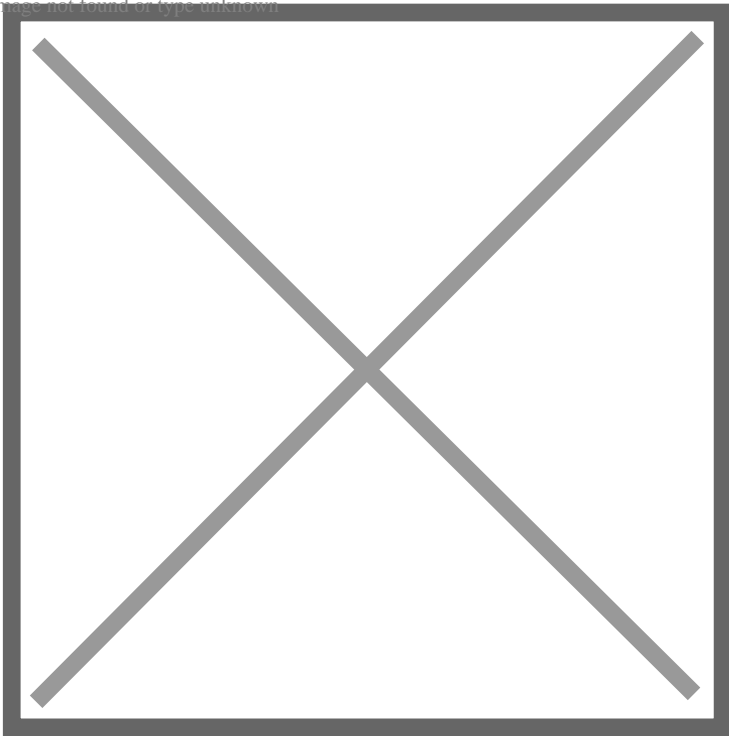
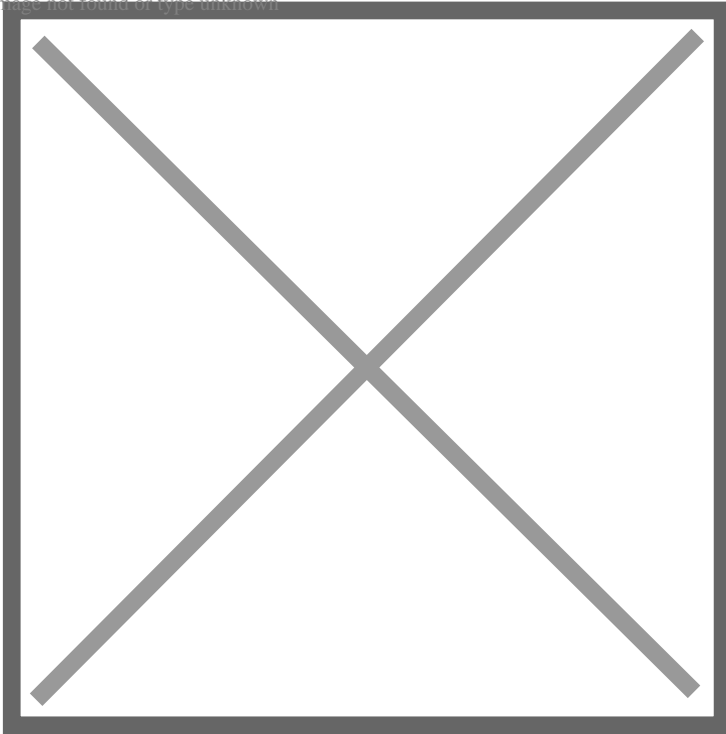


Image not found or type unknown





Concernant le casting, le “méchant” de ce nouvel épisode est par Rami Malek (qui avait joué Bohemian Rhapsody). L’histoire semble liée à celle du précédent opus, “Spectre”, ce qui explique la présence de Léa Seydoux et de Christoph Waltz. Parmi les nouveaux, notons l’arrivée de Lashana Lynch qui incarnera un autre agent 00.

▪

Source : L'ARGUS (4/9/20)

Par Juliette Rodrigues

CULTURE VROUM

UNE ÉCOLE PAS COMME LES AUTRES APPREND À CONDUIRE AUX JEUNES

FOOTBALLEURS

Dès qu’ils évoluent à un haut niveau, les jeunes joueurs de football touchent des salaires à faire pâlir certains grands dirigeants. Les plus grands joueurs accèdent même à des revenus de véritables rock stars. Figurant parmi les sportifs les mieux payés de la planète, ces jeunes footballeurs collectionnent bien souvent les voitures de prestige et les modèles les plus puissants existant sur le marché. De quoi, parfois, faire les gros titres des journaux à l’occasion d’accidents spectaculaires au volant de ces modèles d’exception. **L’Argus** se souvient par exemple de la Ferrari 599 Fiorano détruite par Cristiano Ronaldo en 2009 dans un tunnel de Manchester, mais les faits divers de ce genre se comptent par dizaines au cours de la dernière décennie.

« Les jeunes âgés de 18 à 23 ans ont plus de chance de prendre des risques au volant. Habités à recevoir de grosses doses d'adrénaline pendant leurs matches, ces jeunes footballeurs ont tendance à vouloir retrouver cette adrénaline en dehors du terrain, par exemple lorsqu'ils conduisent », souligne Innerdrive, société anglaise de coaching de jeunes athlètes. En Angleterre, le concessionnaire de haut de gamme **HR Owen** a donc décidé de proposer des stages spécialisés pour les jeunes conducteurs à risque, afin de pallier leur manque d'expérience et de maîtrise de soi. Outre les footballeurs, ces stages s'adressent aussi aux jeunes héritiers et autres entrepreneurs peu familiers avec le pilotage de voitures de sport.

Par Alexandra Frutos

ON CAUSE AUTO

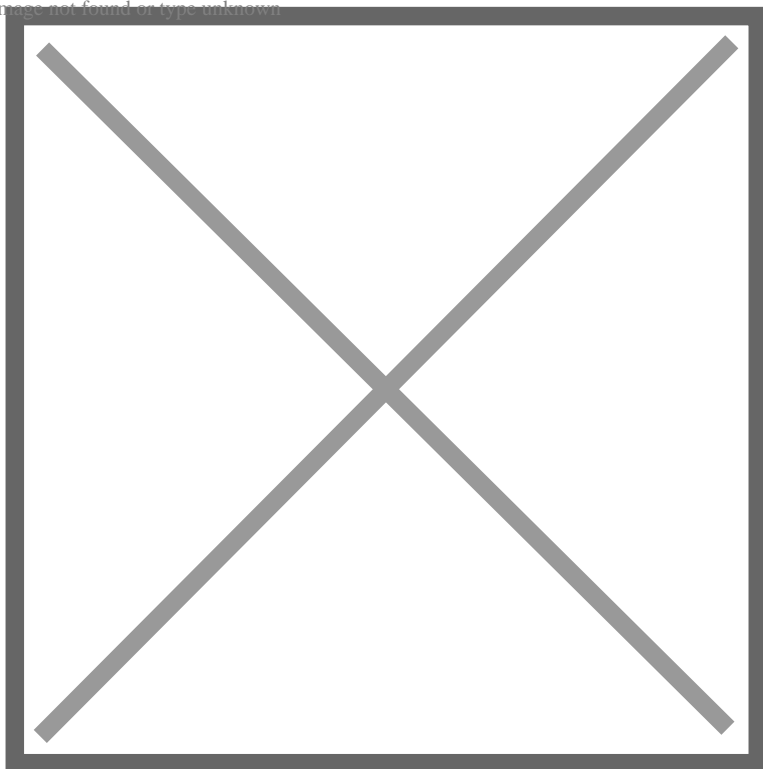
FLUFFY ET SPOT, DES CHIENS-ROBOTS QUI AIDENT FORD À REPENSER SES USINES

#ETATS-UNIS #FORD #ROBOTS #USINES

Ford introduit des robots à quatre pattes, offrant une mobilité semblable à celle des chiens, dans ses usines dans le cadre d'un programme pilote conçu pour gagner du temps, réduire les coûts et augmenter l'efficacité de ses sites.

Loués auprès de la société Boston Dynamics, Fluffy et Spot sont entrés en service au mois d'août dans l'usine de Van Dyke du constructeur, dans l'Etat du Michigan.

Image not found or type unknown



Les robots, d'un poids de 32 kilos environ, sont équipés de scanners laser et de caméras haute

définition, qui leur permettent d'analyser leur environnement et de collecter les données utilisées pour rééquiper les usines. Ils scannent le sol de l'usine et assistent les ingénieurs dans l'optimisation de l'architecture du site.

“Nous avons l'habitude d'utiliser un trépied et nous nous déplaçons dans l'établissement en nous arrêtant à différents endroits, chaque fois debout pendant cinq minutes en attendant que le laser scanne”, se souvient Mark Goderis, responsable de l'ingénierie numérique de Ford. “La numérisation d'une usine pouvait prendre deux semaines. Avec l'aide de Fluffy, nous pouvons le faire en deux fois moins de temps”, ajoute-t-il. Scanner une usine coûtait environ 300 000 dollars avec cette méthode. Si le programme pilote fonctionne, le constructeur pourrait scanner ses usines pour une fraction de ce coût.

AUTO-PLUS (4/8/20), COMMUNIQUE FORD (29/7/20)

Par Frédérique Payneau

RACONTE MOI L'AUTO

TOYOTA : MISSION LUNE POUR 2029 ! (SUITE ET FIN)

#AGENCE SPATIALE #HYDROGÈNE #TOYOTA #VÉHICULE

TOYOTA AVAIT ANNONCÉ, EN 2019, UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN ENGIN LUNAIRE HABITÉ, EN PARTENARIAT AVEC L'AGENCE SPATIALE JAPONAISE (JAXA). LA FEUILLE DE ROUTE SE PRÉCISE ET LE CONSTRUCTEUR TABLE DÉSORMAIS SUR UNE MISSION EN 2029.

Image not found or type unknown

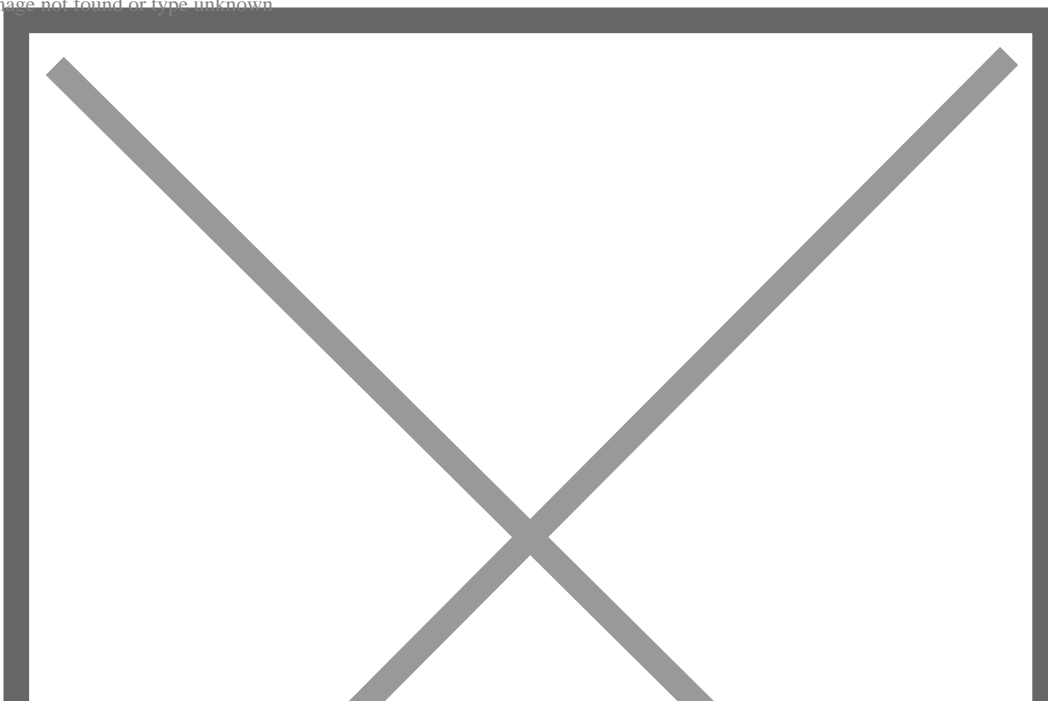
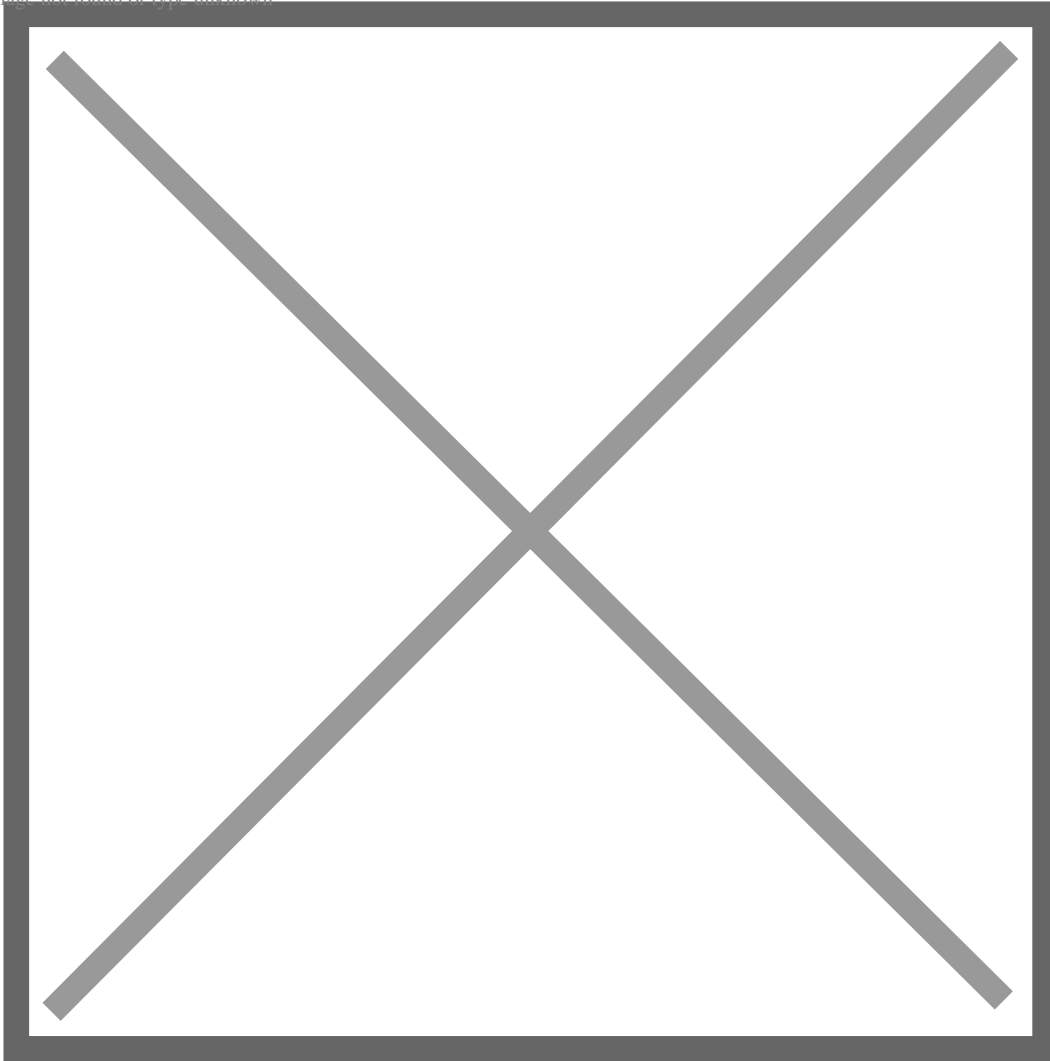


Image not found or type unknown



L'accord entre les deux partenaires se limitait jusqu'ici à "envisager la possibilité de collaborer à l'exploration spatiale (...) via l'accélération de leurs études conjointes portant sur un véhicule doté d'un habitacle sous pression, alimenté par une pile à combustible".

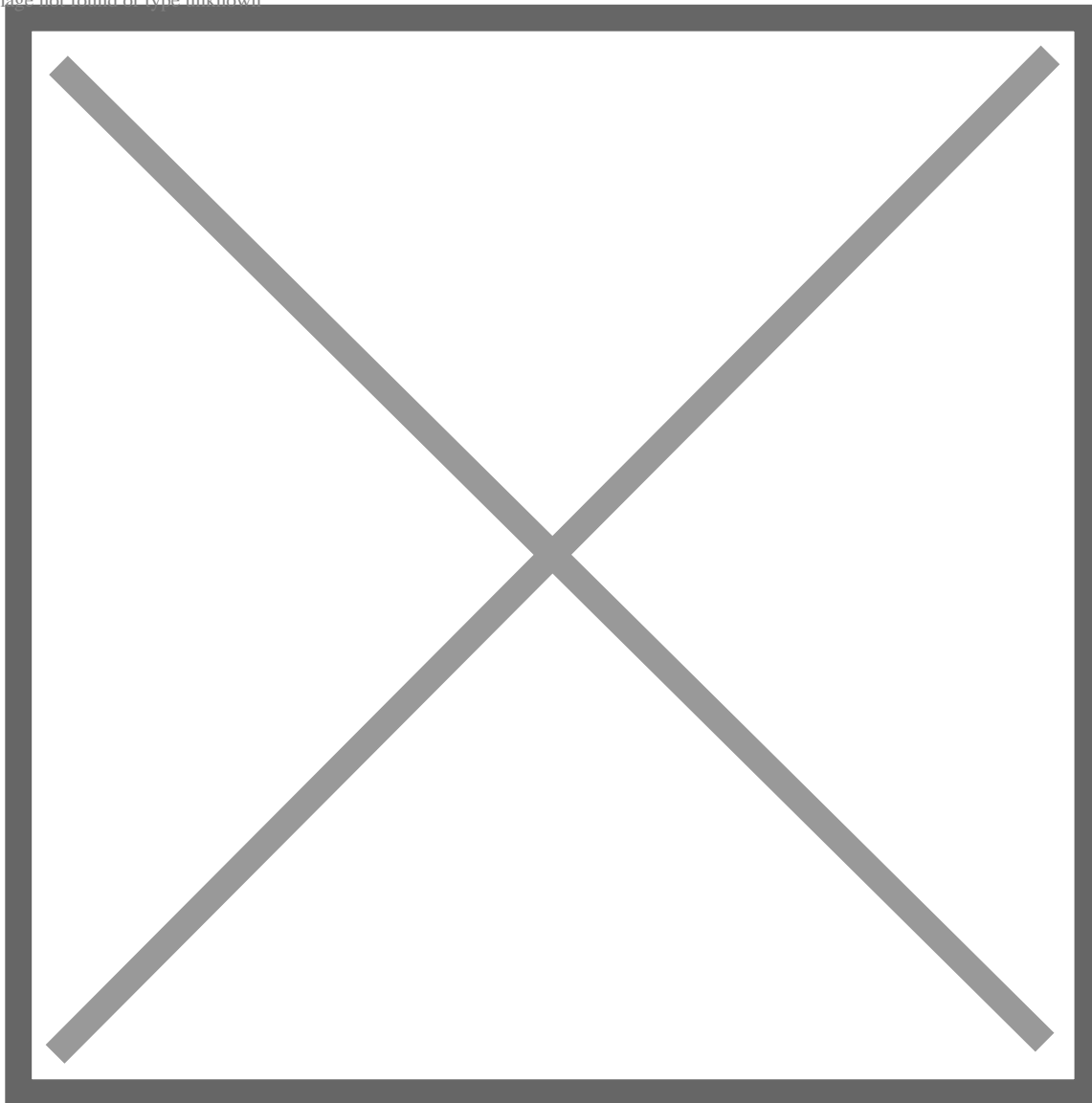
Toyota, qui avait déjà pris part à un projet en lien avec la Station spatiale internationale, veut faire un plus grand pas, cette fois sur le satellite naturel de la Terre. Le véhicule présenté est un engin massif, d'aspect proche d'un char d'assaut, d'une taille équivalente à celle de deux minibus.

Mu par une pile à combustible rechargeable avec de l'hydrogène, le véhicule est conçu pour pouvoir parcourir au total 10 000 km sur la Lune, a expliqué Toyota, permettant donc d'envisager des explorations bien au delà du site d'alunissage.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le "Toyota Lunar Cruiser", alter ego du mythique "**Land Cruiser**", offre un espace de vie de 13 m³ à ses deux occupants (quatre en cas d'urgence), sans qu'ils aient à porter un scaphandre à bord. Il mesure 6 mètres de long, 5,20 mètres de large, avec des roues et 3,80 mètres de haut.

Cet engin, en cours de développement, sera le premier véhicule d'un constructeur automobile sur la Lune ; Toyota ajoute clairement un modèle sans concurrence à sa gamme !

La feuille de route de Toyota prévoit la fabrication d'un modèle grandeur nature en 2022, qui permettra de collecter les premières données, la construction d'un prototype roulant et fonctionnel en 2024 et la création du modèle destiné à la mission en 2029.

▪

Source : EL MUNDO (7/9/20)

Par Juliette Rodrigues

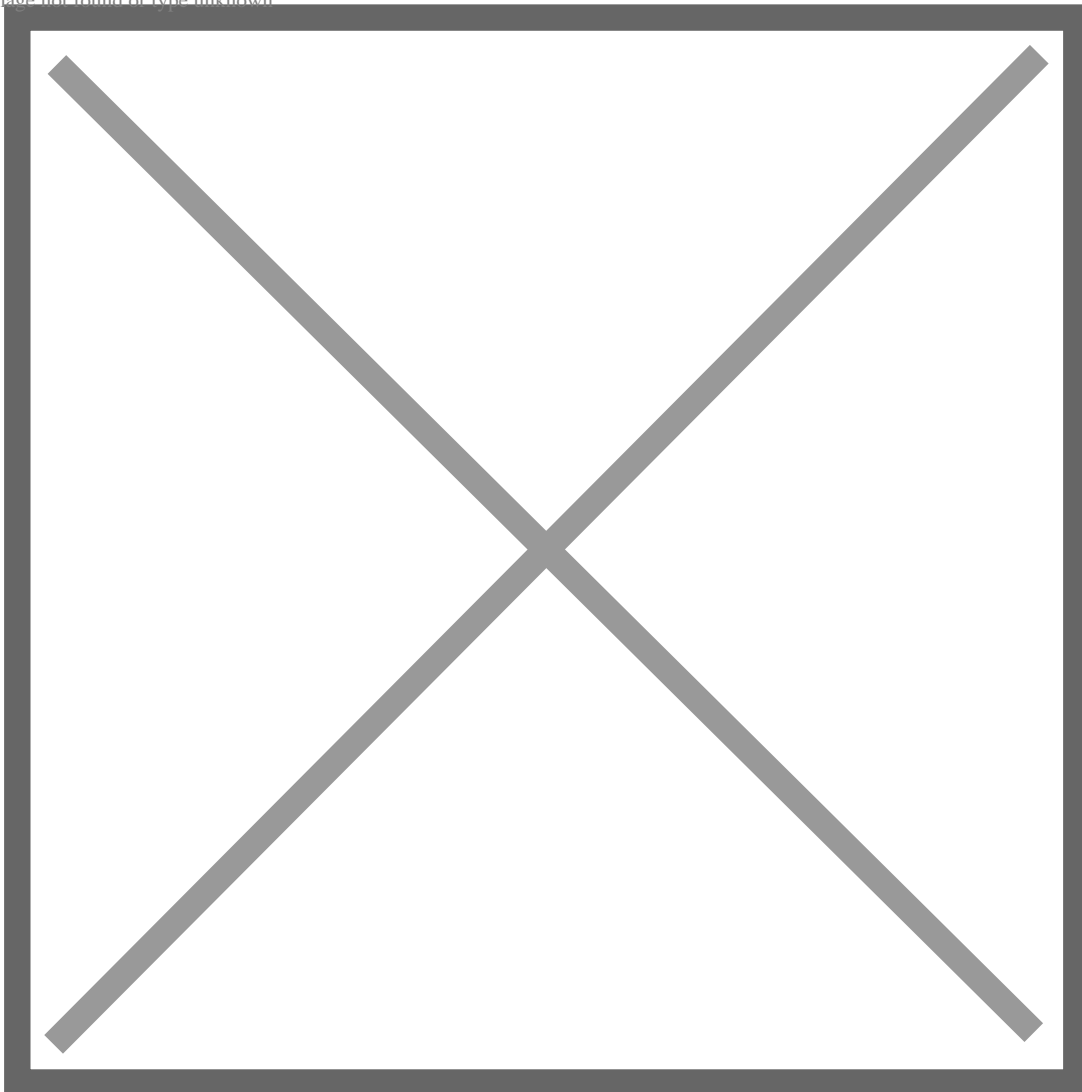
CULTURE VROUM

LE CORONAVIRUS A SUSCITÉ UN REGAIN D'INTÉRÊT POUR LE CINÉMA EN PLEIN AIR EN VOITURE

#CINÉ-PARC #CORONAVIRUS #DRIVE-IN CINEMA

Le drive-in cinema, symbole de la culture américaine des années 1950 et 1960, a connu une renaissance dans plusieurs pays avec la pandémie de coronavirus qui a entraîné la fermeture temporaire des salles obscures.

Image not found or type unknown



Cette forme de cinéma de plein air, qui permet de voir un film depuis sa voiture en respectant les règles de distanciation sociale, a séduit des amateurs du 7ème art qui avaient envie de sortir voir un film sur grand écran parmi leurs semblables plutôt que d'en regarder un dans leur salon.

Le ciné-parc a repris des couleurs aux Etats-Unis, en Corée du Sud, mais aussi en France ou encore en Allemagne. Des projections ont été organisées dans plusieurs villes françaises, dont Bordeaux, Cannes, Paris et Caen, pour n'en citer que quelques-unes. Outre-Rhin, où moins d'une vingtaine de ciné-parcs sont encore en activité aujourd'hui, le concept a connu un regain de popularité et de nombreuses séances ont affiché complet. Le ciné-parc de Kornwestheim, près de Stuttgart, accueillait jusqu'à 1000 visiteurs par jour le week-end au mois de mai, contre 50 à 100 seulement avant la pandémie.

Source : AUTO MOTOR UND SPORT (20/5/20), AUTO-PLUS.FR (19//5/20), LE MONDE.FR (2/5/20), LEPETITJOURNAL.COM (21/5/20)

Par Frédérique Payneau

ZOOM

LES CONSTRUCTEURS CHINOIS PARTENT À L'ASSAUT DE WALL STREET

Le constructeur chinois de véhicules électriques **XPeng**, concurrent affiché de Tesla dans son pays, a levé le 27 août quelque 1,5 milliard de dollars (1,3 milliard d'euros) à la Bourse de New York lors de son entrée à Wall Street.

XPeng est le troisième fabricant chinois d'automobiles électriques à être coté aux Etats-Unis après **NIO** en 2018 et l'arrivée, le mois dernier, de **LiAuto**, rappelle l'AFP. L'introduction de XPeng intervient dans un contexte de rivalité économique et politique acérée entre la Chine et les Etats-Unis et au moment où Pékin incite au contraire ses entreprises technologiques à se coter sur les places boursières nationales comme Shanghai, Shenzhen ou Hong Kong. L'entreprise a mis sur le marché plus de 99 millions de titres, à un prix d'introduction de 15 dollars.

Mais ces constructeurs chinois représentent-ils une menace concrète pour les industriels américains, et notamment pour Tesla – leur cible affichée sur le segment des voitures électriques ? Rien n'est moins sûr, en tout cas pour l'instant, car leur production reste très limitée, voire anecdotique.

Fondé en 2015 à Canton (sud de la Chine), XPeng, par exemple, emploie quelque 3 600 personnes et possède notamment des bureaux dans la Silicon Valley. Il compte parmi ses actionnaires le géant chinois du commerce en ligne Alibaba et le fabricant de smartphones Xiaomi. Ciblant les créneaux du moyen et haut de gamme, il propose dans son catalogue deux modèles électriques : le tout terrain « G3 », vendu à moins de 20 000 exemplaires depuis sa commercialisation en novembre 2018, ainsi que la berline « P7 » (environ 2 000 exemplaires écoulés). L'entreprise prévoit de sortir l'an prochain son troisième modèle, qui lui permettra peut-être de faire décoller significativement ses ventes.

Par Alexandra Frutos