

RACONTE MOI L'AUTO

UN CARROSSIER CUBAIN AUTODIDACTE PROLONGE LA VIE DES ANCIENNES CHEVROLET

#CHEVROLET #CUBA

Le Cubain Pablo Manso s'est rendu célèbre en reproduisant les pièces d'origine des Chevrolet de 1955, 1956 et 1957 avec des machines qu'il a lui-même fabriquées ou personnalisées.



Agé de 53 ans, ce carrossier autodidacte a installé il y a une quinzaine d'années un atelier artisanal à proximité de sa maison à Placetas, une petite ville dans le centre de Cuba. Il indique avoir travaillé jour et nuit pour se familiariser avec toutes les pièces des vieilles berlines américaines, puis construire tout seul une machine permettant de les fabriquer, tout en retapant et en adaptant les autres machines nécessaires.





Aujourd'hui, on appelle M. Manso de tout Cuba pour obtenir ces pièces originales. On lui commande également des pièces depuis de nombreux pays, indique-t-il avec fierté, citant les Etats-Unis, le Canada, l'Italie et l'Espagne.

Cuba avait importé beaucoup de voitures américaines dans la première moitié du 20ème siècle, jusqu'à la décision des Etats-Unis d'imposer un embargo économique en 1962, ce qui a stoppé l'entrée de véhicules étrangers. On estime aujourd'hui qu'environ 60 000 voitures américaines des années 40 et 50 circulent encore dans l'île, dont beaucoup sont en très bon état car leurs propriétaires qui les utilisent pour leur vie quotidienne ou pour promener les touristes en prennent grand soin.

Pablo Manso possède pour sa part une Chevrolet rouge et blanche de 1955, à la carrosserie rutilante et dont la quasi-totalité des pièces sont d'origine sauf le moteur, de marque Toyota.

“Les trois années de Chevrolet, 1955, 1956 et 1957 sont les trois années pour lesquelles je fabrique des pièces”, indique M. Manso. “Ce sont les modèles qui se sont le plus vendus à Cuba” et “ce sont les années du succès de Chevrolet”, qui “a pris le virage de la modernité en 1955”, explique-t-il.

Le carrossier raconte avoir reçu un jour la visite du patron du garage Chevrolet de Miami, accompagné du dirigeant d'une grande usine de pièces automobiles de Taïwan, qui “ne pouvait pas croire qu'avec ces machines rustiques on puisse arriver à des pièces de qualité”.

Source : AFP (6/5/21)

Par Frédérique Payneau

RACONTE MOI L'AUTO

LA LAMBORGHINI MIURA SV CÉLÈBRE SES 50 ANS CETTE ANNÉE

#ANNIVERSAIRE #LAMBORGHINI #MODÈLE

**EN 2021, LA LAMBORGHINI MIURA SV
CÉLÈBRE SES 50 ANS. L'OCCASION DE
REVENIR SUR L'HISTOIRE DE CE COUPÉ
SPORTIF DE LA FIRME DE SANT'AGATA
BOLOGNESE.**



En mars 1971, la **Lamborghini Miura SV** a été officiellement dévoilée au salon de Genève, sur le stand de Bertone non loin de la Countach LP 500, qui faisait également une première apparition publique. La Miura SV, avec un V comme “Veloce” (rapide en Italien), a été conçue pour compléter la version S mais a fini par la remplacer, suite à son franc succès.

La Miura SV est devenue la voiture de production la plus prisée de **Lamborghini**, et était à son époque la quintessence des “supercars”, en couronnant la gamme Miura. Giampaolo Dallara et Paolo Stanzani, les ingénieurs en chef de Lamborghini à l’époque et créateurs des Lamborghini Miura et Miura S, ont confirmé que la SV avait bénéficié de l’expérience acquise au cours des cinq premières années de production de la Miura.





Montée en position centrale arrière, la motorisation V12 de 3,9 litres de cylindrée a été poussée sur la Miura SV à 385 chevaux, permettant à la belle italienne d'avalier le 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes, et d'atteindre les 290 km/h en vitesse de pointe.

La SV reçoit également un châssis plus rigide, des renforts stratégiques, un système de suspension arrière révisé avec différents points d'ancrage et bras, et un élargissement des voies de 130 mm. Les pneus ont été élargis et le design des jantes a également été revu pour un style plus sportif, ainsi qu'une finition dorée caractéristique. Esthétiquement, on reconnaît la SV à ses ailes arrière plus larges, ses feux arrière spécifiques, ses projecteurs avant dépourvus de "cils", ainsi que son capot avant doté d'une nouvelle prise d'air.





En 1973, seulement deux ans après le lancement de sa production et 150 exemplaires sortis des ateliers de Lamborghini, la Miura SV a pris sa retraite, contribuant ainsi à sa rareté. Récemment, un exemplaire de la Lamborghini Miura P400 SV de 1971 a été adjugé à 2,4 millions d'euros, lors de la dernière vente aux enchères parisienne de **RM Sotheby's**.

Source : AUTO PLUS (17/4/21)

Par Juliette Rodrigues

ZOOM

LES VOITURES ÉLECTRIQUES SERAIENT MOINS CHÈRES À PRODUIRE QUE LES THERMIQUES D'ICI À 2027

Voitures et utilitaires électriques coûteront moins cher à construire que les véhicules à combustibles fossiles à partir de 2025, 2026 ou 2027 selon les catégories, et pourraient représenter 100 % des ventes de véhicules neufs dans l'UE d'ici à 2035, d'après une étude de **Bloomberg New Energy Finance** (BNEF).

« Les berlines et les SUV électriques seront aussi peu coûteux à produire que les véhicules à essence à partir de 2026, et les petites voitures suivront en 2027 », estime l'ONG Transport et Environnement, qui a commandé cette étude.

Concernant les utilitaires, les modèles légers seraient moins chers à fabriquer à partir de 2025 et les modèles lourds à partir de 2026, selon ces projections.

En conséquence, les véhicules seraient aussi « moins chers à l'achat, en moyenne, même avant subventions » – sans compter à terme les économies de carburant à l'usage.

Le prix hors taxes d'une berline électrique s'alignerait ainsi vers 2026 sur le prix d'un véhicule à moteur thermique, autour de 20 000 euros, contre près de 40 000 euros pour la version électrique en 2020.

La baisse des coûts de production s'explique par « la baisse du coût des batteries, ainsi que la mise en place de chaînes de production dédiées aux véhicules électriques », détaille l'étude, relayée par L'AFP le 10 mai.

En l'état actuel des choses, les véhicules à batterie électrique représenteront 50 % des ventes de véhicules neufs en Europe d'ici à 2030 et 85 % en 2035. Mais ils pourraient même représenter 100 % des ventes de véhicules neufs d'ici à 2035 à condition que « les législateurs renforcent les normes de CO2 des véhicules et lancent d'autres politiques pour stimuler le marché, à l'instar d'un déploiement plus rapide des points de recharge », fait valoir l'ONG.

Transport et Environnement appelle ainsi à un « renforcement des normes d'émission de CO2 imposées aux constructeurs d'automobiles » et à « un quota de ventes d'utilitaires électriques » pour augmenter la quantité de modèles électriques sur le marché.

« Avec la baisse des prix des voitures électriques, le marché automobile se dirige naturellement vers une fin de vente des voitures thermiques en 2040. Mais pour remplir nos objectifs climatiques, il faudrait que la dernière voiture diesel ou à essence soit vendue en 2035 », indique Diane Strauss, directrice France de Transport et Environnement.

Par Alexandra Frutos

ON CAUSE AUTO

QUAND LA GENDARMERIE PRÉSENTE SON NOUVEAU PEUGEOT 5008

Des gendarmes des Hauts-de-France ont réalisé fin avril une **présentation vidéo** de leur nouveau **Peugeot 5008** en s'inspirant de la célèbre émission « Turbo ». Ils ont réalisé leur tournage du côté du château de Pierrefonds, dans l'Oise. Quelque 2 300 exemplaires du véhicule de loisir français doivent rejoindre les rangs des forces de l'ordre d'ici à fin 2021, indique **L'Argus.fr**.

Le 5008 dont les gendarmes vantent les mérites est doté d'une finition Active Business. Il est animé par un moteur à essence à trois-cylindres 1.2 PureTech de 130 ch combiné à une boîte de vitesses manuelle à six rapports.

Leur présentation met d'abord en valeur la sérigraphie du véhicule. Puis le conducteur s'attarde sur la présentation intérieure, du i-Cockpit aux touches « piano » en passant par la position de conduite surélevée. Les deux hommes évoquent ensuite la mécanique, puis passent à l'espace intérieur en se félicitant de la place offerte aux places arrière et dans le coffre. Soulignons que les 5008 des forces de l'ordre n'ont que cinq places, l'emplacement de la troisième rangée de sièges étant ici destiné à accueillir du matériel électronique.

Comme le soulignent ces gendarmes-essayeurs, les 5008 de la Gendarmerie sont produits en France, dans les usines PSA de Rennes et Sochaux. Ils sont ensuite adaptés à leur usage spécifique à Poissy.

Par Alexandra Frutos

RACONTE MOI L'AUTO

DANS LES ANNÉES SOIXANTE, LA SUÈDE A CHANGÉ DE SENS DE CIRCULATION

#CIRCULATION #SUÈDE

En 1967, les Suédois roulaient à gauche, comme les Anglais, mais cela posait un certain nombre de problèmes. Les véhicules particuliers étaient majoritairement vendus avec un volant à gauche et la Norvège et la Finlande, pays voisins, roulaient eux déjà à droite.

Le gouvernement suédois a donc décidé de passer à la conduite à droite et il a réussi la prouesse de le faire en un temps record.

Pendant deux jours, des centaines de milliers de travailleurs ont modifié la signalisation et le marquage routier pour repenser toutes les routes. Le matin du 3 septembre 1967, à 4h50, tous les véhicules autorisés à circuler sont arrêtés simultanément. Dix minutes plus tard, au moment du signal émis par les radios, les Suédois roulaient à droite.



Source : CARADISIAC (10/5/21)

Par Frédérique Payneau

ZOOM

POURQUOI TOYOTA RÉSISTE À LA CRISE DES SEMI-CONDUCTEURS ?

*DES OBJECTIFS DÉPASSÉS EN 2020-2021 ET
UNE NOUVELLE CROISSANCE ANTICIPÉE
CETTE ANNÉE : LA PÉNURIE MONDIALE DE
SEMI-CONDUCTEURS AFFECTE PEU POUR
L'HEURE LE NUMÉRO UN MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE TOYOTA, EXTRÊMEMENT BIEN
PRÉPARÉ À GÉRER LES ALÉAS DE
PRODUCTION DEPUIS DIX ANS.*

Le triple désastre du 11 mars 2011 (séisme, tsunami et accident nucléaire de Fukushima) avait mis à genoux des pans entiers de l'industrie japonaise pendant des mois, en particulier son secteur automobile, en raison de ruptures dans sa chaîne d'approvisionnement au **Japon**.

Toyota avait souffert comme les autres à l'époque, ne parvenant à normaliser sa production nationale qu'au bout de six mois.

Mais "Toyota a retenu la leçon du 11 mars 2011 probablement mieux que quiconque", selon Christophe Richter, analyste automobile de la maison de courtage **CLSA**.

Le groupe japonais a commencé à l'époque à passer en revue tous ses fournisseurs, jusqu'aux plus indirects. Ce qui lui a permis d'acquérir une connaissance très approfondie de sa chaîne d'approvisionnement, pour réagir plus vite en cas de crise.

Ainsi Toyota "était bien mieux préparé que n'importe quel autre constructeur automobile dans le monde" à la pénurie actuelle de puces électroniques, estime M. Richter.

"Ce travail post-Fukushima, on l'a tous fait", assure une source proche d'un autre constructeur automobile japonais. "Mais Toyota est celui qui l'a fait le mieux, et qui l'a maintenu" dans la durée, reconnaît cette source, partagée entre admiration et jalousie.

Entorse au "juste-à-temps"

Depuis quelques mois, ces minutieux préparatifs, menés dans l'ombre pendant des années, révèlent en pleine lumière à quel point ils sont utiles.

Une incroyable série de vents contraires s'est abattue sur l'industrie automobile mondiale depuis l'an dernier: la pandémie de coronavirus suivie de la pénurie de semi-conducteurs, des aléas climatiques en Amérique du Nord et à Taïwan au début de cette année, et au Japon l'incendie accidentel en mars d'une usine de semi-conducteurs de **Renesas**, important fournisseur de l'industrie automobile.

Malgré cela, Toyota a dépassé ses objectifs de ventes en volume sur son exercice 2020-2021 clos fin mars (9,92 millions de véhicules écoulés au total pour toutes ses marques) et vise 10,55 millions d'unités en 2021-2022, selon le communiqué de ses résultats annuels.

Alerté dès les prémices de la crise des semi-conducteurs, le groupe a réagi en sortant partiellement du modèle classique de production "juste-à-temps", dont il est pourtant l'inventeur et qui consiste à limiter

les stocks au maximum pour réduire les coûts.

“Toyota a été le premier constructeur automobile à ajuster son système de chaîne d’approvisionnement d’un modèle pur de – juste-à-temps – à un modèle hybride où il stocke davantage des composants critiques comme les semi-conducteurs”, explique Joshua Cobb, analyste automobile chez Fitch Solutions.

Fournisseurs japonais loyaux

“Toyota a toujours été un leader dans le développement de systèmes de gestion de la chaîne d’approvisionnement, et les autres constructeurs tendent à l’imiter”, souligne M. Cobb.

Volkswagen, BMW et Daimler, tout comme General Motors, notamment, ont tous déclaré récemment qu’ils allaient ajuster leurs systèmes respectifs d’approvisionnement pour augmenter leurs stocks.

Mais Toyota a pris sur ce front une belle longueur d’avance. En outre, exiger des stocks ne suffit pas : encore faut-il les obtenir.

Là encore, le numéro un mondial a un sérieux avantage : la plupart de ses fournisseurs, y compris dans les semi-conducteurs, sont des sociétés japonaises. Toyota et le gouvernement japonais ont ainsi “un plus grand contrôle” sur ces entreprises, qui vont servir Toyota “en priorité”, relève M. Cobb.

Cela diffère d’autres constructeurs, surtout européens et américains, qui dépendent pour leurs composants électroniques de fournisseurs asiatiques sur lesquels ils ont peu de prise, observe-t-il.

Au Japon “Toyota a de très bonnes relations avec ses fournisseurs”, confirme une source proche d’un équipementier automobile nippon.

Ses ventes solides et régulières entretiennent ces excellents rapports, tout comme la réputation du groupe de ne pas renégocier à la baisse les tarifs de ses fournisseurs une fois les contrats initiaux signés, ajoute cette source.

Et “si l’on reçoit des ordres de plusieurs clients en même temps, il faut privilégier le client le plus stable et le plus puissant”. Lequel s’appelle souvent... Toyota.

Source : AFP (12/5/21)

Par Juliette Rodrigues