

L'INFO
DU JOUR

Un smartpho ne sur roues venu de Chine

« Les marchés automobiles européen et américain sont saturés. Ce n'est pas le cas en Chine. » **Henrik WENDERS**



l'avenir.net

Interview vidéo à voir sur www.lavenir.net/byton



Byton à Charleroi ? « Faux »

Byton intéressé par l'ancien site de Caterpillar, à Gossehes ? L'information avait filtré en mai dernier, confirmée même par le ministre Jeholet au Parlement wallon. Avant que le projet d'un autre constructeur chinois de voitures électriques, Thunder Power, ne semble s'imposer, début juillet, pour le site carolo, avec l'appui de la Sogepa. Mais quand on en parle de cela aux responsables de Byton, ils tombent des nues. « Ce n'était pas vrai. Il n'y a pas d'intérêt de notre part, on ne recherche pas de site en Europe », répond Henrik Wenders, vice-président marketing. Flûtôt haut placé puisqu'il est au rang du groupe des dix fondateurs de la marque, rassemblés par le milliardaire chinois Jack Feng pour mener à bien son pro-



jet. Des anciens du programme électrique de BMW, rejoins par des gars de Tesla, Google, Apple. De l'inventif allié à la rigueur allemande, ça risque de payer. La priorité du moment est d'achever en Chine la construction d'une usine d'une capacité de 300 000 véhicules, le SUV mais aussi une berline et un MPV conçus sur la même plateforme électrique. Une production de masse, le credo de Byton. En évitant le « patinage » constaté chez Tesla quand il s'est agi de produire son Model 3 à grande échelle. « Des gens qui ne venaient pas de l'automobile pensaient qu'on peut changer de direction au dernier moment. Construire une voiture demande de la discipline », commente sobrement Wenders. L'automatisation à outrance a été, selon lui, une autre erreur de Tesla. « Dans certaines situations, l'humain reste plus efficace. » L'usine Byton est, logiquement, construite en Chine. Peu probable qu'une usine européenne puisse tenir la comparaison. Le coût de fabrication est primordial pour baisser les coûts et permettre un prix (37 000 €) moitié moins cher qu'une Tesla pour un SUV hardé de technologie. Une équipe réduite et un système de vente direct, sans dealers, sont les autres atouts, explique Henrik Wenders, quand les constructeurs classiques sont englués dans les coûts fixes de leur réseau et de quantité d'usines conçues pour produire des voitures diesel. Comme au temps des pionniers, l'ambition de quelques-uns, soutenus par de gros moyens financiers, suffit à se lancer dans l'aventure. Ça nous replonge furieusement aux débuts de l'automobile. ■ I.-C.H.

Avec son SUV électrique, le chinois Byton veut concurrencer Tesla... à la moitié du prix. Nul doute, la révolution automobile, c'est maintenant.

• Jean-Christophe HERMINAIRE

Un écran vidéo traverse la voiture sur toute sa largeur. C'est ce qui impressionne dès que l'on s'assied dans la M-Byte : cette surface digitale de 1,25 m sur 25 centimètres de haut. L'idée du constructeur chinois, c'était de « penser l'automobile comme un smartphone ». Chez Byton, on ne parle même plus de voiture. Plûtôt de « mobility platform ».

Au centre du volant, un autre écran, tactile celui-là, permet de commander les menus. Tous les passagers disposent d'une tablette tactile mais les instructions peuvent aussi, sauf à l'arrière, se faire par gestes ou commande vocale. Tableau de bord épuré à l'extrême. Les boutons sont rares. Et la console centrale a disparu, pour libérer un maximum d'espace dans l'habitacle baigné de lumière. Les sièges avant pivotent légèrement. On sent que cette « voiture » n'attend qu'une chose : la conduite autonome totale. Que le conducteur passe enfin la main. Objectivement, on n'est pas très

loin des concepts futuristes que les constructeurs présentent depuis des années dans les salons. Sauf qu'ici, promis : le SUV est à 85 % celui qui sera commercialisé l'an prochain en Chine, puis en 2020 en Europe et aux USA. Moyennant quelques concessions : une boîte à gants, davantage d'outils de ventilation et des rétroviseurs classiques. Beaucoup de marchés n'acceptent pas les voir remplacés, comme ici, par des caméras. Les sièges seront repensés. Mais l'extérieur évoluera très peu. L'absence de poignées de portes favorise l'aérodynamisme, en jeu essentiel sur une voiture électrique en quête d'autonomie.

« Tout va très vite évoluer »

En présentant son « smartphone sur roue », Byton ne s'appesantit pas trop sur les chiffres « mécaniques » : 400 km de rayon d'action pour la version de base, propulsion de 200 kW et batterie de 71 kWh. Le SUV à transmission intégrale, équipé de deux moteurs (350 kW) et d'une batterie de

95 kWh, proposera jusqu'à 520 km d'autonomie. Recharge rapide à 80 % en 30 minutes.

Moteurs et trains roulants actuels sont fournis par le géant allemand Bosch, comme le système de conduite autonome niveau 3. Mais le constructeur chinois sait combien les technologies électriques, comme digitales, vont encore, et très rapidement, évoluer. Sa voiture saura s'adapter. Et Byton, qui compte dans son actionnariat FAW, géant chinois des batteries, s'est allié à de grands noms, comme Amazon pour la reconnaissance vocale.

L'ouverture des portes se fait, elle, par reconnaissance faciale, qui adapte la configuration de la voiture au profil de chaque usager. Même en changeant de Byton, chacun retrouvera son univers. Ces voitures électriques et autonomes seront, avant tout, partagées.

Pour l'heure, Byton se concentre sur le développement des « expériences digitales » qu'elle proposera via son Cloud. Loisir ou travail, vidéoconférences ou même un programme santé. Les sièges de la M-Byte surveillent aussi votre poids et votre cœur. Il faudra bien que cet immense écran propose autre chose que des films que vous ne pourrez de toute façon pas regarder en roulant. Enfin, pas tant qu'un humain conduira. ■

BYTON M-BYTE



Type : SUV, 5 portes
Habitacle : 5 places
Longueur : 4,85 m
Empattement : 2,94 m
Spécificité : écran 125 x 25 cm
Moteur : 100 % électrique
Puissance : 272 ou 475 ch
Batteries : 71 ou 95 kWh
Autonomie : 400 ou 520 km
Recharge : 80 % en 30 minutes avec la recherche rapide.
Prix : 45 000 \$ (37 000 €)
Usine : Nanjing, Chine
Commercialisation : 2019 en Chine, 2020 en Europe et USA.

TESLA MODEL X



Type : SUV, 5 portes
Habitacle : 5 à 7 places
Longueur : 5,03 m
Empattement : 2,945 m
Spécificité : portes « falcon »
Moteur : 100 % électrique
Puissance : 332 à 612 ch
Batteries : 100 ou 100 kWh
Autonomie : 417 à 565 km
Recharge : 80 % en 40 minutes avec le supercharger.
Prix : de 92 850 à 158 450 €
Usine : Fremont, Californie
Commercialisation : depuis 2015 aux USA, 2016 en Europe.

VITE DIT

En Belgique On n'a vendu que 1705 voitures électriques sur les six premiers mois de 2018 en Belgique. La progression est lente, mais à ce rythme, on dépassera les 2700 unités de toute l'année 2017.

La Model S Elle est, avec 311 unités, la voiture électrique la plus vendue. Tesla est largement en tête sur le marché belge 2018, son Model X arrivant cinquième (98 unités). Meux que la Renault Zoé (156) ou la Smart (84). Sur le podium : la VW Golf (29) et la Nissan Leaf (22). La BMW i3 est quatrième (28).

En Europe La Zoé devance la Golf et l'11 en Europe. Dans le monde, les chinois BAIC et BYD dominent les ventes de ce début d'année. Plus de 18 million de voitures électriques

circulent en Chine (la moitié du parc mondial) et d'après une étude américaine, les ventes mondiales pourraient atteindre 25 millions d'unités d'ici 2025 et représenter près d'un quart (22,4 %) des ventes totales de l'automobile.

Tesla la société a eu des pourparlers avec l'Allemagne et les Pays-Bas pour l'acquisition d'une mégasusine qui fabriquerait à la fois des voitures et des batteries, selon le Wall Street Journal. Le constructeur américain possède déjà une mégasusine en Californie et va en construire une autre à Shanghai, d'une capacité annuelle de 500 000 véhicules. Tesla envisage d'ouvrir 10 à 12 de ces mégasusines dans le monde, dont une en Europe. La Flandre était aussi sur le coup.

CE MERCREDI 1^{ER} AOÛT

4+2 GRATUITS
SUR TOUTE L'ISOLATION URSA

Brico & BricoPlanit

gopress
Innovating Digital Content

L'Avenir - Basse Sambre 01/08/2018, bladzijden 2 & 3

All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via L'Avenir - Basse Sambre

