

Mobilité : Kate lève 7 millions d'euros et dévoile sa K1, la voiture électrique du futur

Quatre mois après avoir fait l'acquisition de Nosmoke, Kate, lève un seed de 7 millions, assure les premières livraisons du modèle "l'Original" et développe son concept de micro-voiture K1 pour répondre aux défis d'une mobilité durable et responsable.

Temps de lecture : minute

20 avril 2023

Début 2023, à peine les statuts de la startup Kate avaient-ils été rédigés, que ses fondateurs - Thibaud Elzière, Matthias Goldenberg et Pierre Escrieut - lançaient la production de l'Original, une version améliorée de la Nosmoke, la petite voiture de plage - et sans permis - de la marque éponyme dont ils venaient de faire l'acquisition en parallèle.

"Le design faisait fureur. Nous n'avons presque rien changé, mais 6.000 combinaisons de couleurs sont désormais possibles et la tech, en revanche, a été totalement repensée. Avec Pierre Escrieut, nous sommes des anciens de Valeo, donc nous avons fait nos courses chez cet équipementier, mais également chez d'autres. Lorsque nous avons racheté Nosmoke, 80 % des pièces étaient encore importées de Chine. Aujourd'hui seules 20 % des pièces sont produites hors UE et la qualité a été également revue à la hausse", détaille Matthias Goldenberg avant d'annoncer que, grâce à une production efficace, les premiers modèles avaient quitté l'usine Cerizay (Deux-Sèvres) pour être livrés ce vendredi.

Kate lance la K1

Le lancement de l'Original n'est que la première étape et les trois entrepreneurs entendent désormais faire de leur startup un poids lourd des véhicules légers. *"Si on regarde les statistiques en Europe, 98 % des déplacements font moins de 80 kilomètres, mais ils représentent tout de même 11 % des émissions de gaz à effet de serre sur le continent. C'est considérable. En cause ? Le poids, l'efficacité, le mode de propulsion. Le fait d'avoir eu l'Original en production nous permet de tester, d'itérer, de choisir les bons composants, c'est un peu notre MVP (minimum viable product, ndlr), mais celle qui va faire toute la différence, c'est la K1. Le modèle K1 est le projet pour lequel on a racheté Nosmoke et pour lequel on met toute notre énergie."*

En effet, en rachetant Nosmoke, bien plus qu'une société, Kate s'est offert un outil industriel et une expertise sectorielle qui lui permettent de gagner du temps dans un secteur en pleine effervescence. Assez proche de l'Original dans l'architecture technique, la K1 est, quant à elle, conçue pour le quotidien. *"Elle sera vendue moins de 15 000 euros TTC sans subvention. L'idée est vraiment de remplacer les véhicules lourds par des véhicules légers et de démocratiser l'électrification qui coûte, aujourd'hui encore, très cher. Une grosse partie de la population est rejetée et c'est inentendable."*

Avec ses 3,37 mètres - soit 30 cm de moins qu'une Twingo -, son poids plume et ses quatre places, - en basant ses calculs sur le mix énergétique français -, Matthias Goldenberg assure qu'en comparaison à une voiture thermique classique, l'impact écologique de la K1 est divisé par 35. *"Ça permet, avant tout, d'avoir de toutes petites batteries avec de grosses autonomie allant de 200 à 600 km pour ceux qui ne disposent pas de bornes. On ne s'adresse pas à des Parisiens, mais plutôt aux habitants des villes peu denses, ceux en périphérie des grandes villes."*, détaille le cofondateur.

Pour la présenter à la fin de l'été et la livrer fin 2024, la startup achève aujourd'hui un tour de table à hauteur de 7 millions d'euros.

7 millions dans la R&D pour passer à l'échelle

Matthias Goldenberg, reconnaît que c'est sans doute le fait que la production de la startup commence à passer à l'échelle, qui lui a permis d'obtenir des financements : *"Nous sommes tous d'accord pour dire que le contexte est affreux pour les levées de fonds. Et dans l'industrie c'est d'autant moins évident. Bien qu'on entende toute la journée qu'il faut réindustrialiser la France, dans les faits, il n'y a pas grand monde qui s'y colle. L'industrie ce n'est pas ultra fédérateur auprès de fonds d'investissement, bien qu'on s'évertue à la remettre à la mode. Ce qui a fait toute la différence c'est qu'on produit déjà des choses"*, explique le cofondateur.

Seuls des Business Angels auront participé à ce tour de seed, parmi lesquels des investisseurs proches des secteurs de la tech et de l'automobile à l'instar de Julien Lemoine, fondateur d'[Algolia](#) et pilote de course automobile, Emmanuelle Brizay, cofondatrice de la société d'investissement [AC8 Invest](#), Christophe Maurissen, PDG d'[Alcogroup](#) ou encore Benoît Charles-Lavauzelle, fondateur de [Theodo](#).

"C'est une grosse somme oui, mais qui doit être mise en perspective. Dans le secteur de l'industrie automobile, tout chiffre très vite. Cette somme sera avant tout dédiée à la R&D. Une R&D destinée aux véhicules évidemment mais également aux outils de production pour augmenter la cadence, gagner en efficacité. Cette année on vise 650 véhicules soit une production multipliée par 3,5 par rapport à l'an passé. On aimerait atteindre les 40.000 véhicules produits par an d'ici fin 2026. Pour relever le défi, on est déjà passé de 46 heures à 18 heures de production pour un véhicule. On apprend sur Kate Original pour être au top sur la K1.", se

réjouit-il.



À lire aussi

Macadam, la startup qui vous paie pour marcher

Article écrit par Astrid Briant