

Revue de Presse Made in France

Contact : info@semioconsult.com

AUTOMOBILE

Avril 2020 - Octobre 2020



SémioConsult® est un cabinet de conseil spécialisé en stratégie d'entreprise et en stratégie de marque. Fondé par Anne-Flore MAMAN LARRAUFIE (Ph.D.), le cabinet dispose d'une expertise reconnue à l'international et d'une connaissance fine de la stratégie de gestion des marques, en particulier au sein du monde du luxe. L'entreprise est basée à Paris, Vichy, Singapour et Venise.

Spécialisé en gestion d'image de marque et en sociologie de la consommation, SémioConsult propose un accompagnement complet des marques de la définition de leur identité à l'optimisation de l'expérience-client et au déploiement opérationnel des stratégies définies. SémioConsult est aussi expert en gestion de l'identité de marque face à la contrefaçon et en valorisation du Made In France & Made in Italy.

Il compte dans son portefeuille clients de nombreux institutionnels et prestigieuses marques françaises et italiennes, ainsi que des PME et des entrepreneurs et start-ups.

SémioConsult mène également une activité de recherche et de publication d'articles dans des journaux spécialisés dont certains sont disponibles librement.

www.semioconsult.com

Journal TV du 20/04/2020

PUBLIÉ LE 20/04/2020 - 12:45

Bonjour à tous, au menu de ce lundi, une supercar française, la Vision 1789, la Ford Focus RS, c'est fini, un 1er aperçu du Volkswagen Tiguan restylé et du Nivus !

Après Bugatti ou Venturi, que diriez-vous d'une nouvelle supersportive made in France ? L'idée n'a rien de saugrenue et se concrétise même - après 4 ans de travail acharné - pour Vision Automobiles. Qui se cache derrière cette biplace, future rivale des Aston Martin Valkyrie ou Pagani Huyara ? Deux amis passionnés par les véhicules d'exception et de compétition, un pilote de développement en la personne de Paul-Loup Chatin et plusieurs partenaires dont Michelin et WRTI, société fondée par le regretté Gérard Welter, le papa de la 205 et dont la WM détient toujours un record de vitesse aux 24H du Mans ! Leur ambition : crée un modèle révolutionnaire, d'où son nom « 1789 », aux lignes inspirées par les prototypes du Mans. D'ailleurs, selon ses concepteurs, une participation sur la Classique mancelle s'imposera pour la faire connaître aux yeux tous. Alors pourquoi ne pas investir le garage 56, réservé aux modèles atypiques, dès 2023... Car la particularité de cette auto hybride réside aussi dans sa mécanique qui fonctionne au biométhane. A terme, Vision Automobiles espère produire 15 à 20 modèles par an. Des 1789 qui contrairement à ses rivales n'offriront pas un poste de pilotage austère. L'idée est d'y proposer une ambiance inédite tout en gardant à l'esprit ses fonctions 1ères : le plaisir de conduite et la performance... On a hâte que ces illustrations laissent place à un vrai modèle !

Vous aimez la Focus RS ? Et bien pas de chance si vous attendiez que le badge arrive sur la 4e génération de la compacte, lancée en 2018. Ford

en a décidé autrement. Les sportives telles qu'on les a connues n'ont plus le vent en poupe. Elles disparaissent au profit de modèles hybrides ou 100% électrique dont les émissions de CO2 permettent aux constructeurs d'atteindre les objectifs fixés par l'Europe. Alors pourquoi pas une Focus RS hybride ? L'investissement serait trop conséquent pour un modèle principalement destiné au marché européen. Il faudra donc se contenter de la ST de 280 ch pour disposer d'une Focus vitaminée ou bien se tourner vers l'une des 3 générations précédentes proposées entre 2002 et 2018.

Et maintenant pour changer, il est question... de SUV ! Avouez que ça faisait longtemps qu'on n'en avait pas parlé. On commence avec une image : celle du Tiguan restylé. Le plus vendu des modèles Volkswagen va changer de look à l'été 2020 et reprendre les phares effilés de la Golf 8 et la calandre du Touareg. Une version hybride rechargeable de 2'5 ch et R de 330 ch sont déjà au programme !

Volkswagen toujours avec ce 1er aperçu du Nivus...qui pourrait bien prendre le nom de « T-Sport » en Europe. Le « T », c'est la marque de fabrique des SUV VW en Europe. Ce baroudeur coupé, lancé dans un 1er temps au Brésil, sera commercialisé sur le vieux continent en 2021. Basé sur la plateforme du T-Cross, il partagera avec lui ses motorisations, mais aussi sa planche de bord et quelques détails extérieurs, comment le bandeau noir entre les feux que l'on semble déjà distinguer.

Rendez-vous demain dans le JT pour découvrir une nouveauté Audi !

Lien : <https://www.autoplus.fr/reportage/journal-tv-du-20-04-2020-232400>

Toyota dévoile son SUV hybride et made in France, la Yaris Cross

23/04/2020 à 13h07



La nouvelle Yaris Cross, déclinaison SUV de la citadine made in France de la marque japonaise. - Toyota

Pour se démarquer de ses (nombreux) concurrents, le constructeur japonais mise sur la motorisation hybride dont il est le pionnier et sur une production locale particulièrement dans l'air du temps.

C'était une présentation à l'origine destinée **au salon de Genève**, qui devait se tenir début mars. L'événement annulé en raison de l'épidémie de coronavirus, **au même titre que de nombreux grands salons comme le Mondial de l'Auto de Paris**, Toyota a donc patienté pour présenter son nouveau petit SUV made in France, un modèle particulièrement attendu.

Un petit SUV hybride dans la gamme

Voici donc la "Yaris Cross", une déclinaison baroudeuse de la célèbre citadine de Toyota, **fraîchement renouvelée** et particulièrement populaire en France puisque produite à l'usine d'Onnaing, près de Valenciennes. **Un site qui vient d'ailleurs de reprendre son activité** après avoir suspendu sa production face au covid-19.

Comme la dernière Yaris, elle suit logiquement la modernisation du design au sein de la marque japonaise, en reprenant les codes d'une des catégories les plus populaires du moment, le petit SUV. Un format relativement compact, à 4,18 mètres de longueur, avec une position de conduite surélevée et des protections latérales en particulier pour le côté SUV.



Toyota - Des petits airs de mini-RAV4 pour cette nouvelle Yaris Cross
En plus de ce format plébiscité par le public, Toyota pourra aussi miser sur sa motorisation hybride, une technologie pionnière au sein de la marque japonaise, et sur sa production locale. Deux arguments forts dans une France de l'après-confinement, qui pourrait se montrer encore plus sensible sur ces questions.

Consommations et émissions limitées

Comme sur ces derniers modèles, les RAV4, **Corolla**, **CH-R** et **Yaris**, Toyota ne propose tout simplement plus que de l'hybride. Comme pour sa petite soeur, la Yaris Cross sera lancée avec un seul choix de motorisation, un bloc essence 1.5 litre, associé à système électrique. L'ensemble offre une puissance de 116 chevaux.

Pour jouer sur ce côté SUV, Toyota permettra aux acquéreurs d'opter entre deux systèmes de transmission: traction (FWD, pour "Front Wheel Drive") ou transmission intégrale (AWD, pour "All Wheel Drive"). Si les valeurs exactes ne sont pas encore communiquées, la marque japonaise précise bien que ces deux versions conserveront un niveau de consommation, et donc d'émissions, raisonnable. Moins de 90 g/km de CO2 pour la Yaris Cross FWC, moins de 100 pour la AWD.

Un point important, en particulier en France où le malus démarre désormais à 95 g/km, et en Europe où le respect des normes permet d'éviter de lourdes amendes.



Toyota - L'intérieur reprend celui de la nouvelle Yaris

Plus made in France que ses concurrents... français

Avec un lancement commercial prévu pour début 2021, cette Yaris Cross mettra aussi en avant sa production "made in France". On notera d'ailleurs que ses principaux concurrents dans l'Hexagone, même de marques françaises, ne peuvent pas revendiquer cette origine garantie. Ils sont désormais tous fabriqués en Espagne: le **Peugeot 2008** de deuxième génération est assemblé à Vigo, le **Citroën C3 Aircross** à Saragosse et le **Renault Captur** à Valladolid.

Lien : https://www.bfmtv.com/auto/nouveautes/toyota-yaris-cross-un-nouveau-petit-suv-hybride-et-made-in-france_AN-202004230141.html

Mitsubishi Express 2020 : Trafic de diamants

Par Frédéric Euvrard
23 avril 2020



... Ou les bienfaits de l'Alliance Renault Nissan Mitsubishi. Avec l'arrivée de ce fourgon Mitsubishi Express, Renault remplace en partie l'arrêt de la production de l'Opel Vivaro parti vivre une nouvelle vie au sein du Groupe PSA.



Que les choses soient claires, ce nouveau VU signé Mitsubishi est destiné essentiellement au marché australien mais il sera fabriqué en France au sein de l'usine Renault de Sandouville en Seine-Maritime aux côtés des Trafic, NV300 et Talento avant d'être expédié par bateau de l'autre côté de la planète.

Express, une appellation qui fleure bon Renault... et Mitsubishi

A la vue du nom, on pourrait se dire que Mitsubishi ne s'est pas « foulé » et a puisé dans la liste des noms qui sont la propriété des membres de l'Alliance. La réalité est un peu différente. En effet, si nous gardons tous un souvenir ému des Renault Express et Kangoo Express, Mitsubishi utilise ce patronyme depuis plus longtemps que le constructeur au losange.

Mitsubishi a d'ailleurs vendu, de manière discontinue, des Express en Europe durant les années 80 et 90 sur les marchés allemands et anglais. Après quelques recherches, on découvre que Mitsu' dispose d'un Express dans sa gamme depuis 40 ans. Depuis 1980 et jusqu'à 2013, le constructeur aux trois diamants

vend sur le marché australien des pick up (L200) et des fourgons (L300 basé sur le van Delica) qui porte le noms d'Express. Il est donc logique que ce nouveau fourgon (X82) porte le même nom que ces prédécesseurs.



Rien qu'un Trafic rebadgé

Le Mitsubishi Express 2020 n'est rien de plus qu'un Renault Trafic qui profite d'une calandre redessinée, d'un bouclier avant légèrement modifiée, d'une sellerie spécifique, d'un volant à droite et de l'apposition des logos de la marque japonaise aux endroits stratégiques.

Ce fourgon ne sera proposé qu'avec ces motorisations diesel, à savoir le L4 1.6 L dCi de 140 ch, 340 Nm et le L4 2.0 L dCi (avec AdBlue fort de 170 ch, 380 Nm. La version 1.6 L dCi sera livrée avec une BVM6 et le 2.0 L dCi n'existera qu'avec la boîte de vitesse EDC6.



Le fourgon Mitsubishi Express sera proposé avec 4 coloris de carrosserie, à savoir Blanc, Noir, Rouge et Gris alu. Ce véhicule n'existera qu'en Australie et en Nouvelle Zélande où il arrivera en juillet-août prochains à des tarifs encore non déterminés.

Via Mitsubishi.

Lien : <https://theautomobilist.fr/mitsubishi-express-2020-traffic-de-diamants/>

PEUGEOT E-EXPERT : NOUVEAU FOURGON 100% ÉLECTRIQUE

ÉCRIT PAR [FREDERIC LAGADEC](#) LE 14 MAI 2020

ANNONCÉ EN NOVEMBRE 2019, LE PEUGEOT E-EXPERT SERA COMMERCIALISÉ CET ÉTÉ. LA MARQUE AU LION LIVRE, AUJOURD'HUI, TOUS LES DÉTAILS AU SUJET DE SON NOUVEAU FOURGON 100% ÉLECTRIQUE QUI SERA FABRIQUÉ EN FRANCE NON LOIN DE VALENCIENNES. EN ATTENDANT LE LANCEMENT DU PLUS GRAND BOXER À MOTORISATION ÉLECTRIQUE, LE FOURGON « À PILES » REJOINT AINSI LE LUDOSPACE E-PARTNER AU SEIN DE LA GAMME DES UTILITAIRES PROPRES DU CONSTRUCTEUR FRANÇAIS.

[Peugeot](#) continue le déploiement d'une offre 100% électrique. Après les Peugeot e-2008 et e-208, voici le Peugeot e-Expert à savoir, que cet utilitaire écologique repose sur la version électrifiée de la plateforme EMP2. Deux jours après la révélation du [Citroën](#) ë-Jumpy, voici donc un second fourgon 100% électrique pour le Groupe PSA sachant que le troisième « cousin » sera l'Opel Vivaro-e. A noter que la future déclinaison électrique du [Toyota](#) Proace sera basée également sur la base technique PSA.



Venons-en au Peugeot e-Expert dont le style reste très proche des modèles à motorisations thermiques (BlueHDi 120 BVM6 ou BlueHDi 150 BVM6). Seuls les badges « e », la prise de recharge (sur l'aile avant gauche), le traitement bleuté dit dichroïque de la calandre et des logos diffèrent.



En termes de gabarit l'e-Expert sera proposé en trois longueurs : 4,609 m pour le Compact, 4,959 m pour le Standard et 5,306 m pour le Long. Il en résulte des longueurs et des volumes de chargement, des plus petits au plus grands avec respectivement 2,162 m/4,6 m³, 2,512/5,3 m³ et 2,862/6,1 m³. En Standard ou en Long, le Peugeot e-Expert peut être utilisé pour le transport de personnes (5 ou 6 places).



L'habitacle du Peugeot e-Expert fait apparaître de nouveaux équipements propres à son rang de véhicule utilitaire 100% électrique. On remarque ainsi la présence d'une instrumentation spécifique de type « powermètre » avec trois niveaux de consommation : « Eco » (optimisation d'énergie), « Power » (puissance maximale) et « Charge » (récupération de l'énergie). Un petit écran LCD fait apparaître les transferts de flux d'énergie mais, précisons que, pour le reste, les compteurs sont analogiques.



Au centre de la console centrale, l'écran tactile aux multiples fonctions d'infodivertissement peut, quant à lui, afficher d'autres informations sur l'utilisation du système électrique : « Flux » (visualisation des transferts du flux d'énergie en direct), « Statistiques » (données de consommation) et « Charge » (possibilité de programmer une charge différée). Pour être tout à fait complet, le poste de conduite du Peugeot e-Expert dispose également d'une nouvelle commande de boîte automatique « e-Toggle » et d'un frein à main, bien sûr, électrique. Qui dit véhicule 100% électrique dit récupération d'énergie au freinage, l'e-Expert dispose alors de deux modes : récupération « modérée » ou « augmentée », cette dernière accentuant le freinage.



Sur le plan technique, trois modes de conduite sont disponibles, au choix, sur le Peugeot e-Expert « Eco » (60 kW/190 Nm) pour une autonomie optimisée, « Normal » (80 kW/210 Nm) pour un usage au quotidien et « Power » (100 kW/260 Nm) pour les professionnels les plus pressés et pour assurer le transport de charges lourdes. Il est temps d'évoquer le moteur électrique de l'e-Van Peugeot. Il s'agit de la chaîne de traction de la [citadine Peugeot e-208](#) mais, avec un réducteur plus court. Comme précisé plus haut, la puissance maximale du van 100% électrique est donc de 100 kW pour un couple maximal de 260 Nm, le tout étant disponible immédiatement, comprendre dès le démarrage. En d'autres chiffres, le Peugeot e-Expert est donné pour une vitesse maximale est de 130 km/h, un 0 à 100 km/h en 13,1 s.



Concernant l'autonomie du fourgon, Peugeot a fait le choix judicieux de proposer deux offres. La première est issue d'une batterie d'une capacité de 50 kWh (autonomie de 230 km en WLTP) pour les e-Expert Compact, Standard et Long. La seconde autonomie disponible, uniquement sur les e-Expert Standard et Long, est de 330 km, toujours en WLTP, ceci grâce à une batterie d'une capacité de 75 kWh.



En termes de recharge, on trouve, de série, un chargeur monophasé de 7,4 kW. En option un chargeur triphasé de 11 kW fera le bonheur des professionnels. Voici tous les temps de recharge du Peugeot e-Expert :

- Sur une prise standard (8A) : charge complète en 31H (batterie 50 kWh) ou 47H (batterie 75 kWh)
- Sur une prise renforcée (16A) : charge complète en 15H (batterie 50 kWh) ou 23H (batterie 75 kWh)

- Sur une wallbox avec chargeur 7,4 kW : charge complète en 7H30 (batterie 50 kWh) ou 11H20 (batterie 75kWh)
- Sur une wallbox avec chargeur 11 kW : charge complète en 5H (batterie 50 kWh) ou 7H30 (batterie 75kWh)
- Sur une [borne](#) publique (chargeurs 100 kW) : 80 % de la charge en 30 mn (batterie 50 kWh) ou 45 mn (batterie 75 kWh).

Texte : Frédéric Lagadec

Photos : Peugeot

Lien : <https://lesvoitures.fr/peugeot-e-expert-elecrique/>

[Made in France] Comment Toyota Onnaing veut parvenir à tourner à 90% de sa capacité

JULIE THOIN-BOUSQUIÉ QUOTIDIEN DES USINES , HAUTS-DE-FRANCE , NORD , L'USINE AUTO , TOYOTA

PUBLIÉ LE 15/05/2020 À 06H00

CAS D'ENTREPRISE L'usine de Toyota à Onnaing (Nord) a repris progressivement son activité depuis le 21 avril. Les mesures sanitaires et l'adaptation des horaires de travail ont permis au site de monter rapidement en cadence.



Toyota Onnaing fournit deux masques par jour à ses salariés et a mis en place des séparateurs pour limiter les contacts entre les opérateurs. © Toyota - Samuel Dhote

Depuis le 23 avril, les célèbres Yaris ont recommencé à sortir des lignes de production de l'usine de Toyota à Onnaing, non loin de Valenciennes (Nord). Pendant le mois d'interruption qu'a connu le site (du 17 mars au 21 avril), un plan de reprise a été mis en place pour *"assurer des conditions sanitaires permettant à nos salariés de travailler en toute sécurité"*, résume Eric Moyère, directeur de la communication de l'usine. Au programme :

deux masques chirurgicaux par jour pour les 4 500 employés de l'usine, mais aussi des visières produites localement grâce à des

imprimantes 3D pour les activités les plus exposées, ou encore l'installation de 400 séparateurs en plexiglas sur la ligne d'habillage des portes, un poste où les salariés se font habituellement face à face.

Mais pas seulement. *"Depuis le 11 mai, nous avons redémarré nos trois équipes, une le matin, une autre l'après-midi et la troisième travaillant de nuit. Pour cela, nous avons aménagé les horaires avec des pauses plus nombreuses et plus longues. Surtout, nous avons mis en place une heure d'intervalle entre chaque changement d'équipement, afin d'éviter les flux de personnes trop importants"*, met en avant Eric Moyère. Bilan : l'usine produit en moyenne 800 voitures par jour, contre 1 100 avant le confinement. Un niveau qui doit augmenter dès la semaine prochaine, puisque l'intervalle devrait être réduit à 45 minutes. *"L'idée est d'atteindre les mille véhicules produits par jour, soit 90% de notre capacité"*, prévoit le directeur de la communication.

Production de masques lavables

Si l'usine ne devrait pas encore connaître un retour à la normale, c'est également parce qu'une partie de l'effectif n'est pas encore en mesure de reprendre son poste. *"Certains salariés souffrant de pathologies lourdes ne peuvent pas encore réintégrer leur poste, tandis que d'autres sont confrontés à la problématique de la garde d'enfants"*, explique Eric Moyère. A Onnaing, l'absentéisme est de 12 à 15% actuellement, contre 5% en temps normal. Mais la réouverture progressive des établissements scolaires dans la région apporte une réponse. De quoi permettre à l'usine de terminer la production des 35 000 dernières Yaris de la génération actuelle, avant l'arrivée de la quatrième version de la citadine, dont l'assemblage devrait débuter en juillet, pour un lancement commercial prévu en septembre.

"Nous allons avoir très vite de forts besoins en recrutement et en formation", estime Eric Moyère. A plus long terme, Onnaing doit également se préparer à l'arrivée du second véhicule, annoncé pour la mi-2021. Car la crise du coronavirus *"ne remet aucunement en cause le lancement de ce deuxième modèle"*, balaye le responsable de la communication de l'usine française du constructeur japonais. Malgré la crise, Toyota Onnaing espère en effet accueillir un

nouveau SUV de segment B, qui devrait faire passer les capacités de production françaises à 300 000 unités par an. Du jamais-vu pour le site, qui produit en moyenne 270 000 voitures chaque année, et a assemblé 219 000 Toyota Yaris de l'ancienne génération en 2019.

Mais avant, Onnaing continue de répondre aux besoins en équipements spécial Covid-19. *"Grâce aux imprimantes 3D supplémentaires dont nous nous sommes équipés au début de la crise, nous produisons des visières pour notre personnel et répondons aussi à des commandes pour le personnel administratif ou les forces de l'ordre"*, raconte Eric Moyère. L'usine nordiste est également engagée dans le projet de confection de masques réutilisables "Résilience". Et ce, grâce à une équipe de 60 salariés. *"Ces personnes étaient sur le point de nous rejoindre pour assurer la production de la Yaris. Pour l'heure, elles contribuent à ce projet de masques lavables, avant de réintégrer bientôt notre centre de formation pour apprendre leur futur poste"*, détaille le porte-parole.

Lien : <https://www.usinenouvelle.com/article/made-in-france-comment-toyota-onnaing-veut-parvenir-a-tourner-a-90-de-sa-capacite.N964591>

Découvrez le premier camion avitailleur 100% électrique conçu pour Airbus par Gaussin et Total

HUBERT MARY AIRBUS GROUP , TOTAL , AIRBUS , VÉHICULE ÉLECTRIQUE , L'USINE AÉRO

PUBLIÉ LE 25/05/2020 À 12H15

MADE IN FRANCE Total et Gaussin développent le premier camion-citerne avitailleur 100% électrique. Destiné au site industriel d'Airbus à Toulouse, le véhicule doit être livré à la fin de l'année 2020.



Représentation graphique du premier camion avitailleur made in France développé par Total et Gaussin. © Total

Le ravitaillement des avions sera-t-il bientôt 100 % propre ? C'est l'ambition du partenariat regroupant Total et Gaussin, une société d'ingénierie française développant des solutions innovantes de transport de marchandises et de personnes. Ensemble, ils ont conçu un camion-citerne avitailleur 100 % électrique pour le site d'Airbus à Toulouse (Haute-Garonne).

Capable de tracter deux citernes de 30 tonnes de carburant chacune, le premier prototype made in France doit être livré à la fin de l'année 2020.

Saft fournira les batteries lithium-ion

Via Saft, une filiale de Total spécialisée dans la conception et la fabrication de batteries électriques pour véhicules commerciaux et industriels, le fournisseur international d'hydrocarbures équipera les véhicules de batteries lithium-ion. Elles seront intégralement conçues et fabriquées en France sur les deux sites de production de Saft à Nersac et à Bordeaux (Nouvelle-Aquitaine).

Avec cette nouvelle flotte de véhicules, Total s'engage dans la réduction de son empreinte carbone sur les plateformes aéroportuaires qu'il alimente en carburant. Le groupe, qui approvisionne plus de 280 compagnies aériennes et 300 aéroports à travers le monde, affirme vouloir atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Lien : <https://www.usinenouvelle.com/article/decouvrez-le-premier-camion-avitailleur-100-electrique-signe-total-et-gaussin.N967691>

Klubber lance son service de location de vans aménagés "made in France"

Publié le 27 mai 2020

Klubber, constructeur de fourgons aménagés "made in France" lance un service de location pour les particuliers et les professionnels.



Le site [klubber-trips.com](https://www.klubber-trips.com) propose un parcours client en ligne simple, pour louer un van Klubber en quelques clics. Ce service de location on line offre, sur une seule plateforme, un large choix de modèles de la marque de 5 à 8 places carte grise. Sur le site, vous n'avez qu'à choisir vos dates départ/retour puis sélectionner votre van.image



Réservez votre Van

Choisir une date, un modèle... Il ne vous reste plus que quelques étapes à valider pour réserver votre van aménagé Klubber.

1 Choisissez votre date 2 Sélectionnez votre Van 3 Profitez !

Date d'arrivée: Choisir une date

Choisissez le nombre de vans et de personnes:

© www.klubber-trips.com

La rubrique "**Aventures**" vous propose également de nombreux itinéraires à réaliser en van aménagé en France. Les aventures varient selon vos goûts et la durée de votre périple : nature, gastronomie, sportif, mer, montagne, famille.

>> Pour en savoir plus : [Klubber, le nouveau fourgon aménagé familial ultra-modulable](#)

Ces vans, tout droit sortis d'usine, bénéficient **d'un aménagement complet de série** qui comprend une cuisine avec 2 feux fonctionnant au gaz et avec un allumage piezo, un évier et un réfrigérateur à compression de 39 l. Les vans Klubber disposent **de 4 couchages** : une **banquette de 125x186 cm**, un **lit de toit de 123x192 cm** avec un **sommier à coupelles apportant un meilleur confort** et une **banquette coulissante** montée sur rails pour jongler entre espace de vie et espace de stockage. Des liseuses col de cygne, des prises USB, un chauffage stationnaire et une **douche à l'arrière** font partie des nombreux équipements disponibles dans le van aménagé Klubber. Pour chaque location, une vidéo explicative portant sur le véhicule et ses aménagements est disponible par QRCode apposé sur ces derniers. Klubber propose à la location un large choix de vans aménagés, adaptés aux besoins de chacun. Parmi eux, on retrouve :

-Le Klubber version Peugeot Expert

-Klubber version Renault Trafic

-Klubber version VW T6

-Klubber version Ford Transit Custom

Durant toute la durée de votre périple, Klubber vous propose une assistance 24h/24 et 7j/7 sur tout le territoire. Les vans sont disponibles à la location à la fois pour les particuliers et pour les professionnels.

L'agence à Croissy-Beaubourg (77) est facilement accessible depuis la A4 et se situe à 30 mn des deux principaux aéroports parisiens, de la gare de Marne-la-Vallée et Disneyland Paris. Des navettes gratuites sont mises en place à partir des principales gares de transports en commun à proximité.

Lien : <https://www.camping-car.com/actus-des-marques/25581-klubber-lance-son-service-de-location-de-vans-amenages-made-in-france>

SECMA F16 Turbo : 225 ch, made in France et sans malus

Par [Nicolas Meunier](#) le 03.06.2020 à 18h19

NOUVEAUTE – Le petit constructeur du Nord greffe un nouveau moteur de 225 ch sur sa F16 Turbo. Grâce à son extrême légèreté, il accélère plus fort qu'un Porsche Boxster et affiche des consommations réduites, qui lui permettent d'échapper au malus écologique.

RÉAGIR



La puissance du SECMA F16 Turbo passe de 205 ch à 225 ch.

SECMA

"Light is right", aimait à répéter Colin Chapman, le fondateur de Lotus. Mais si, aujourd'hui, la marque britannique propose une Elise qui fait toujours honneur à cette philosophie de légèreté, elle passerait presque pour une enclume à côté du SECMA F16 Turbo. Quand la moins lourde des Lotus accuse 914 kg sur la bascule (c'est déjà presque 200 kg de moins qu'une Alpine A110), la française se contente de... 657 kg ! Un record dû à la conception particulière : le châssis poutre en acier, qui inclut le réservoir d'essence, est surmontée d'une coque en polyéthylène rotomoulée. Un ensemble, qui combine rigidité et légèreté, utilisé également sur des modèles de plus faible puissance : le F16 atmosphérique, mais aussi son avatar électrique et sans permis, le Fun'Elec.

Depuis ses débuts en 2016, le F16 Turbo fait appel au quatre-cylindres essence PSA de 1,6 litres. La première mouture, empruntée à la 308 GT, développait 205 ch. Aujourd'hui, SECMA profite du passage à la norme WLTP pour s'offrir la dernière version en date de ce bloc, forte de 225 ch. Et si lesdites normes ont eu la peau de nombreuses sportives, avec des malus qui s'envolent, ce n'est pas le cas du F16 Turbo : avec des émissions contenues à 132 g/km, ce modèle échappe à toute écotaxe, là où un acheteur d'Alpine A110 doit s'acquitter d'une dîme de 1.172 €, certes bien plus raisonnable que les 8.671 € qui affectent un Toyota GT86. Le bénéfice d'une masse contenue, toujours, puisque la consommation moyenne sur le nouveau cycle de mesure se limite à un impressionnant 6,2 l/100 km.

Radical dans sa définition, le SECMA F16 Turbo se passe de tout superflu pour mettre l'accent sur les performances. Et ce modèle décapotable décoiffe, au propre comme au figuré ! Le 0 à 100 km/h est expédié en 4,8 secondes, soit trois dixièmes de moins qu'un

Porsche 718 Boxster... et 2,5 secondes de moins qu'une Peugeot 508 dotée du même moteur ! La vitesse de pointe s'élève à 240 km/h, ce qui a de quoi délivrer de sacrées sensations dans un modèle aussi léger. Daniel Renard et son équipe n'en ont pas pour autant oublié la stabilité : sur cette nouvelle version, on note l'apparition de nouveaux porte-moyeux en aluminium, de barres anti-roulis majorées à l'avant et, surtout, d'un différentiel à glissement limité à l'arrière. Egalement, un pack aérodynamique fait son apparition au catalogue des options, composé d'une lame avant (220 €), d'une lame arrière (35 €) et d'un diffuseur (260 €).

Exclusif dans sa définition, le SECMA F16 Turbo est pourtant loin de se révéler inabordable, puisqu'il est vendu 34.900 € hors options. Sans doute le shoot d'adrénaline le moins cher du marché.

Lien : https://www.challenges.fr/automobile/nouveautes/secma-f16-turbo-225-ch-made-in-france-et-sans-malus_713007



Automobile : "Aucun mouvement massif de relocalisations ne se dessine chez Renault et PSA"

Par Mathias Thépot

Publié le 03/06/2020 à 11:15

Pour Bernard Jullien, maître de conférences en économie à l'Université de Bordeaux et spécialiste du secteur automobile, le discours du chef de l'Etat sur la souveraineté de la filière est en trompe l'œil. Plus qu'un plan d'aides d'urgence, c'est un virage stratégique chez Renault et PSA, revenant sur 20 ans de délocalisations, qui est nécessaire.

Marianne : Emmanuel Macron a annoncé le 26 mai un plan pour lutter contre les délocalisations, où la filière automobile s'engagerait à maintenir "la totalité de la production industrielle" sur le territoire national, et relocaliserait la production de véhicules électriques. Est-ce crédible selon vous ?

Bernard Jullien : Il y a effectivement des tentatives de pression du gouvernement sur les constructeurs Renault et PSA pour qu'ils fabriquent leurs voitures électriques en France. Mais ce n'est pas gagné : en termes de relocalisations, il n'y a pas de mouvement massif qui se dessine. En effet, les constructeurs n'ont pas promis à l'Etat que toute leur production électrique serait à l'avenir française.

Pour PSA, cela découle d'une vision stratégique : ses sites de productions sont multi-énergies, c'est-à-dire qu'ils produisent un même modèle du thermique à l'électrique en passant par l'hybride. Il n'y a donc pas de raisons pour PSA de relocaliser en France la 208 électrique fabriquée en Slovaquie, puisque les 208 sont produites là-bas. Certes, lors de son discours, le chef de l'Etat a annoncé que PSA s'engageait à produire la 3008 électrique à Sochaux. Mais c'était évident puisque les 3008 sont déjà fabriquées dans le Doubs.

Pour Renault, ce sont davantage les difficultés économiques qui empêchent les engagements clairs...

Oui, à l'inverse de PSA, Renault fonctionne sur un modèle de plateformes avec des sites qui rassemblent la production des véhicules électriques, parmi lesquels Flins et le Douai. Le marque au Losange a certes pris des engagements pour le site du Douai, mais rien ne dit que le successeur de la Zoé électrique, son modèle propre phare, sera fabriqué là-bas. Quant à Flins, les dernières annonces de la direction de Renault laissent entendre que le site va malheureusement devenir une coquille vide. Par ailleurs, vu les difficultés économiques actuelles, Renault ne va certainement pas rapatrier sa Twingo électrique produite en Slovaquie, ni la Dacia électrique.

L'Etat se plie pourtant en quatre pour aider la filière automobile, avec 8 milliards d'euros débloqués...

D'abord, il faut préciser que les 8 milliards d'euros annoncés comprennent le prêt garanti par l'Etat (PGE) de 5 milliards accordé à Renault, qui n'est "qu'une" garantie publique. Schématiquement, l'Etat s'engage en réalité à injecter 3 milliards d'euros dans la filière dont 1 milliard pour soutenir le commerce de voitures, 1 milliard pour que l'offre puisse se structurer, et 1 milliard pour l'innovation et la R&D. Problème, les contreparties à ces soutiens financiers sont insatisfaisantes. La seule importante, à mon sens, concerne l'engagement de Renault à rejoindre le programme européen de batterie électrique, appelé "*Airbus des batteries*", dont font déjà partie PSA et Total.

Le risque est qu'une fois que l'activité sera repartie, les constructeurs renvoient l'Etat dans les cordes quand celui-ci demandera des comptes.

Tout dépendra en fait de la capacité du politique à maintenir dans la durée la pression sur Renault et PSA.

Quel but doit poursuivre l'Etat ?

Mettre fin à vingt ans de délocalisations. Pour ce faire, la doctrine stratégique de nos constructeurs, qui consiste à produire les "petites voitures" électriques et thermiques loin de chez nous, devra évoluer. Soyons clairs : tant que Renault et PSA ne reviendront pas sur cette doctrine, il n'y aura pas d'équilibre commercial pour la filière automobile française.

Au reste, nous ne pourrons connaître les effets de la politique menée actuellement que dans deux ou trois années, c'est-à-dire quand se feront les choix des sites de production pour les nouveaux modèles. Il s'agira notamment de constater si PSA a fait évoluer sa stratégie de production basée sur des sites multi-énergies, ou si le successeur de la Zoé de Renault sera fabriqué en France. Pour l'instant il n'y a rien de consistant allant dans ce sens.

Y'a-t-il un risque d'hécatombe sur le terrain de l'emploi dans l'automobile ?

L'hécatombe, cela fait vingt ans qu'elle se produit avec toutes les délocalisations. Si l'électrification des véhicules peut mettre fin à cette tendance, ce serait déjà une bonne nouvelle. Il faut bien comprendre : agir pour que le nombre de voitures fabriquées en France ne soit plus en décroissance serait une victoire.

Mais la fabrication d'une voiture électrique ne nécessite-t-elle pas moins de main d'oeuvre qu'une voiture thermique ?

Toutes choses égales par ailleurs, la fabrication d'un véhicule électrique nécessite effectivement moins de main d'œuvre qu'un véhicule thermique. Par exemple, les voitures électriques n'embarquent traditionnellement pas de boîtes de vitesse, ni de système de dépollution. Avec l'électrification du parc automobile, il y aura donc un déclin plus marqué de l'emploi chez les

équipementiers qui sont en bout de chaîne, et qui sont souvent des entreprises de taille modeste.

Mais cette tendance était déjà là avec la "dédieselisation" des véhicules. Par exemple à la fonderie de Caudan du groupe Renault, qui produit des pièces de châssis, de moteurs et de boîtes de vitesses, l'activité était déjà sinistrée depuis plusieurs années, car la fabrication d'une voiture essence demande environ 40% de moins de fonte que pour les vieux diesel. Certes pour une électrique, c'est 90% de moins.

Il faut donc reformer et réorienter massivement les effectifs pour éviter la casse sociale...

Oui, certains avancent que le trou d'air actuel de l'activité est une bonne opportunité pour accélérer les reconversions des salariés et réorienter les outils industriels. Mais pour ce faire, il faut mettre des moyens publics et privés conséquents, et une mobilisation forte de l'Etat et de la filière. Ce ne sera pas une mince affaire. Et affirmer qu'il sera possible de faire évoluer sans casse sociale des emplois dans la métallurgie et la fonderie vers la fabrication de bornes de recharge électrique sur des sites différents, parfois à l'autre bout de la France, paraît illusoire.

Lien : <https://www.marianne.net/economie/automobile-aucun-mouvement-massif-de-relocalisations-ne-se-dessine-chez-renault-et-psa>

Automobile : quelles sont les voitures toujours fabriquées en France ?

MàJ 04/06 - Certains constructeurs automobiles tricolores valorisent le made in France avec le label "Origine France Garantie", mais quelles voitures sont réellement fabriquées dans l'Hexagone et pourquoi il n'y a que peu d'irréductibles ?

Par [Aurélien Robert @AurellRob](#) jeudi 04 juin 2020 à 11:25



Nous avons mis cet article à jour le 04/06/2020 avec une liste actualisée de modèles assemblés dans l'Hexagone.

Aujourd'hui, le *made in France* a plus que jamais la côte chez les ménages. Selon un [sondage](#) de l'IFOP publié en 2018, plus de la moitié des Français regardent le pays de fabrication d'un produit avant de l'acheter.

Pour une écrasante majorité (93 %), consommer français est un moyen de soutenir les entreprises hexagonales et l'économie du pays. Justement, quoi de plus symbolique de cette tendance que de rouler dans une voiture tricolore ?

L'automobile est généralement le produit manufacturé le plus cher que s'offrent les ménages et c'est donc un achat souvent mûrement réfléchi où de nombreux paramètres entrent en compte. Parmi eux, le lieu de fabrication qui a aussi son importance au moment d'investir dans une auto.

Attention toutefois à bien faire la différence entre la nationalité de la marque et le lieu de fabrication des véhicules. Ce n'est pas parce qu'un constructeur est français qu'il produira du *made in France*, loin de là.

Attention aux confusions

Renault, Peugeot, Citroën sont les trois fabricants tricolores emblématiques. Tous ont plusieurs usines en France, mais encore plus à l'étranger. Chine, Espagne, Russie, Turquie, Roumanie ou Slovénie... elles quadrillent le globe. Pourquoi ? Essentiellement pour aller là où la main d'oeuvre est à bas-coût et les cotisations sociales plus faibles que dans l'Hexagone.

Résultat, aujourd'hui l'essentiel des voitures des marques tricolores est construit et assemblé hors de nos frontières. Et quand les autos sont emmenagées en métropole, les différentes pièces sont souvent importées des autres pays où les constructeurs sont implantés.



Ceux qui souhaitent investir dans une voiture "française" (à tous les sens du terme) doivent donc faire attention à cette nuance. Elle ne présume pas forcément de la qualité des véhicules, mais a tout de même son importance parce qu'elle concerne certains des modèles les plus populaires chez nous.

Par exemple, la Renault Twingo est intégralement produite à Novo Mesto (Slovénie). La plupart des Peugeot 208 sortent-elles de Trnava en Slovaquie, même si l'usine de Poissy (78) reste encore active.

Quelques irréductibles résistent

Souvent, il existe même un moyen très simple de les reconnaître : le label "Origine France Garantie". Initiée par l'association Pro France fondée par l'ancien sénateur Yves Jégo, cette certification vise à valoriser les produits fabriqués sur le sol français.

Pour l'obtenir, c'est assez simple sur le papier : au moins 50 % de la valeur des produits doit être générée en France. En clair, pour un véhicule, être assemblé dans l'Hexagone est un impératif, tout comme la provenance tricolore de la majorité des pièces.



BV Cert. 7058971

Alors concrètement, quelles différences avec d'autres mentions comme "made in France" et "fabriqué en France" ? *"Ils sont plus flous et auto-attribués. Si une entreprise estime faire du made in France, elle peut l'indiquer sur son produit sans contrôle préalable"*, souligne Julien Vialar, responsable de la certification. Son label impose lui des contrôles systématiques aux sociétés qui le demandent et le cahier des charges est strict. Tellement, que pour des constructeurs soucieux de minimiser leurs coûts, ces critères sont plus difficiles à remplir qu'il n'y paraît.

Des constructeurs encore timides

Aujourd'hui, sur le marché des automobiles "grand public", seuls Toyota (dès 2012), Peugeot et Citroën l'ont demandé. Le constructeur japonais pour la Yaris et le ProAce alors que le groupe PSA a fait labelliser près d'une quinzaine de ses véhicules. Ces groupes ont conscience que dans l'Hexagone, une image de marque française est importante, d'autant plus pour le Japonais Toyota qui vend beaucoup sur le marché tricolore.

Il a investi 1.4 milliard d'euros dans son usine de Valenciennes-Onnaing où 4000 personnes sont employées et veut que les clients le sachent. *"Le label Origine France Garantie est pour nous un moyen de faire reconnaître notre ancrage territorial en France. C'est une vraie opportunité en termes de réputation"*, souligne Mathieu Cusin, chef du département communication et business planning chez Toyota France.



D'autres plus réticents

Certains comme Renault ne voient pas vraiment les choses du même œil. Depuis le lancement du label, la marque s'est refusée à le demander pour ses modèles phares, arguant qu'étant *"française depuis plus de 115 ans, l'entreprise n'a pas le sentiment de devoir prouver sa nationalité"*.

Seuls les véhicules de sa gamme poids-lourds Renault Trucks sont certifiés "Origine France Garantie". Quand ils sont produits en France, les modèles comme la Clio ou les déclinaisons "sport" sont loin de l'être intégralement. La majorité de la fabrication et de l'assemblage est réalisée à l'étranger. Sollicitée par CNET France, la marque au losange n'a pas souhaité répondre à nos questions.

Le sujet est assez sensible, surtout quand on sait que la certification est aussi une garantie pour les salariés, celle que *"leurs employeurs ne vont pas délocaliser et veulent s'inscrire sur la durée en France"*, estime Julian Vialar. Tous les groupes ne peuvent et ne veulent pas s'engager ainsi, loin de là. Difficile donc d'être persuadé que l'assemblage et la fabrication française des voitures soit considéré comme une filière d'avenir.

Voici la liste des modèles fabriqués en France (attention, tous ne sont pas à 100 % produits dans l'Hexagone) :

Renault

- Clio (moins de 30 % du total), ZOE, Nissan Micra (Flins, Yvelines)
- Scénic IV, Espace V, Talisman (Douai, Nord)
- Alpine A110 (Dieppe, Seine-Maritime)
- Trafic III, Fiat Talento, Nissan NV300 (Sandouville, Seine-Maritime)
- Clio RS : Dieppe (Seine-Maritime)
- Kangoo, Nissan NV250 (Maubeuge, Nord)
- Renault Master III, Nissan NV400 (Batilly, Meurthe-et-Moselle)

Peugeot

- Peugeot 2008 (OFG) (Mulhouse, Haut-Rhin)
- Peugeot 308 II, 308 SW II, 308 GT, 308 GTi II (OFG) (Sochaux, Doubs)
- Peugeot 3008 II (OFG), Peugeot 308 II, Peugeot 5008 II : (Sochaux, Doubs)
- Peugeot 508 II, 508 SW II (OFG) (Mulhouse, Haut-Rhin)
- Peugeot 5008 II (OFG) (Rennes, Ille-et-Vilaine)
- Peugeot Traveller (OFG) (Valenciennes, Nord)
- Peugeot Expert (OFG) (Valenciennes, Nord)

Citroën

- DS3 et DS7 Crossback : (Poissy, Yvelines)
- C5 Aircross (OFG) (Rennes, Ille-et-Vilaine)

- Jumpy (OFG) (Saint Amand, Nord)

Toyota

- Yaris (OFG) (Valenciennes, Nord)
- ProAce (Saint-Amand, Nord)

Smart

- ForTwo (Hambach, Moselle, jusqu'en 2022, avant d'être délocalisée en Chine)

Mercedes-Benz

- Citan (Maubeuge, Nord)

Bugatti

- Chiron (Molsheim, Bas-Rhin)

Par [Aurélien Robert @AurellRob](#) jeudi 04 juin 2020 à 11:25

Lien : <https://www.cnetfrance.fr/cartech/automobile-queles-sont-les-voitures-toujours-fabriquees-en-france-39768595.htm>

Beringer se met au tout-terrain

Le spécialiste français du freinage haut de gamme vient de développer une ligne consacrée aux machines tout-terrain...

En tout-terrain plus qu'ailleurs, il faut savoir soigner ses freinages : finesse, précision, puissance et dosage sont la clé de la performance. Pour développer sa gamme tout-terrain, Beringer s'attaque d'abord aux vedettes du marché : Yamaha WR 450 et KTM Freeride. Tout est fabriqué en France, dans la région lyonnaise.

Un kit complet

Beringer a choisi une offre "plug and play", qui reprend les éléments de fixation de l'origine. Le maître cylindre axial, léger et compact permet un réglage de la course morte du piston. Avec lui, la puissance de freinage est augmentée de 40 %. L'étrier radial, taillé dans la masse d'un aluminium aéronautique, est vendu avec des plaquettes en métal fritté correspondantes. Ils sont conçus pour se monter directement sur la fourche, sans qu'il soit besoin d'installer une nouvelle platine de fixation. Le disque de frein est en inox et permet de gagner 20 % de poids, au bénéfice de l'agilité du train avant. Enfin, 12 coloris différents sont proposés, pour aller avec toutes les motos !

Exemple de prix :

- Yamaha WR 450, kit avant : 995 € HT
- KTM Freeride, kit avant : 995 € HT
- KTM Freeride, kit arrière : 995 € HT

Alors, prêt à faire le freinage à vos petits camarades ?

Lien : <https://www.motoservices.com/actualite-accessoire-moto-equipement-moto/Beringer-se-met-au-tout-terrain.htm>

Nouveaux modèles / Lesage 01T et 01E : made in France

Sortie prévue : **01.04.2021**

Un petit artisan français, Lesage Motors, a conçu une voiture, un peu à la sauce anglaise. Elle est pourtant 100 % française, mais s'inspire de ce que l'on peut voir de l'autre côté de la Manche.



Bertrand Lesage fait aboutir son projet de voiture 100 % made in France. La 01T et la 01E devraient débiter sa carrière en 2021. Le petit roadster, très anglais dans son style, sera construit artisanalement, à la main, à concurrence de 50 exemplaires, par motorisation, par an. Chaque exemplaire est numéroté. Ce véhicule se caractérise par son poids plume, surtout en thermique, et sa taille compacte (3,60 m). Elle utilise des suspensions à double triangulation. La 01T pèse 650 kg. Elle est animée par un moteur PSA Puretech 1.2 l de 155 ch et 240 Nm. De quoi passer de 0 à 100 km/h en 6,5 s. La 01E est, elle, électrique avec un moteur Peugeot de 136 ch et 260 Nm avec une batterie de 50 kWh. Le poids gonfle un peu : 950 kg. L'autonomie annoncée est de 340 km. La personnalisation du véhicule se fait en lien direct avec le designer. Le choix des couleurs sera laissé à la discrétion du client (et de son portefeuille s'il se montre original). Les prix, en France, débutent à 64.800 € pour la 01T et 75.000 € pour la 01E.

Rédigé par Olivier Duquesne le 05.06.2020

Lien : <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/nouveaute/lesage-01t-01e-made-in-france.html>

[En images] En attendant le nouveau Combi, Citroën dévoile un van 100% électrique

SYLVAIN ARNULF HAUTS-DE-FRANCE , NORD , PSA , CITROËN , VÉHICULE ÉLECTRIQUE

PUBLIÉ LE 12/06/2020 À 12H32

IMAGES Citroën poursuit l'électrification de sa gamme. La marque française lancera fin 2020 une version électrique de son van compact Spacetourer, produite elle aussi dans l'usine de PSA située à Hordain, dans le Nord.



Le Spacetourer, déjà fabriqué à Hordain (Nord), aura droit à une version électrique.© Citroën

Après la micro-citadine Ami, Citroën investit un nouveau créneau de niche de la mobilité électrique : les navettes. La marque automobile française lancera fin 2020 une version 100% électrique de son van compact Spacetourer, assemblée dans l'usine Sevelnord de Hordain, dans le Nord. Plutôt logique, puisque le modèle dont il est issu, l'utilitaire Jumpy, aura lui aussi droit à sa version électrifiée au deuxième semestre.

Même s'il sera disponible pour le grand public, en plusieurs versions de 6 à 9 places, la marque vise surtout la clientèle professionnelle : navettes d'hôtel ou d'aéroports, taxis, chauffeurs privés. Le constructeur laisse le choix entre 3 longueurs (4,60 m,

4,95 m, 5,30 m) avec de multiples possibilités de personnalisation et d'aménagements intérieurs.

Multiplés options de personnalisation



Le modèle, basé sur la plate-forme modulaire EMP2 (celles des compactes et familiales comme la C4) se destine d'ailleurs plutôt à un usage urbain et périurbain, avec une vitesse maximale de 130km/h et une autonomie de 230 à 330 kilomètres, selon les versions. La batterie lithium-ion (de 50 et 75 kWh, selon les options) est placée sous le plancher. Elle sera garantie 8 ans ou 160000 km. Un chargeur monophasé de 7,4 kW est proposé de série, un chargeur triphasé de 11 kW est en option. Citroën proposera des services d'installation à domicile ou dans les entreprises de chargeurs rapide.

Visuellement, peu de détails ne distinguent l'e-Spacetourer de la version thermique : la trappe de charge qui se situe sur l'aile avant gauche, un obturateur de calandre intermédiaire sur la face avant.



Offensive électrique

Outre le SpaceTourer, Citroën prévoit de lancer cinq autres modèles électriques en 2020. D'ici 2021, il proposera une déclinaison électrique de tous ses utilitaires : Jumper, Jumpy, Berlingo van.

Un autre van aura bientôt droit à une très attendue version modernisée et électrique : l'e-Combi de Volkswagen, préfiguré par le concept car e-Bulli présenté en mars 2020.

Lien : <https://www.usinenouvelle.com/article/en-images-en-attendant-le-nouveau-combi-citroen-devoile-un-van-100-electrique.N974826>

Le 16/06/2020 par [La rédaction](#)

KLUBBER VERSION VOLKSWAGEN T6 : NOS PHOTOS DU VAN AMÉNAGÉ

Après le Klubber version Peugeot Expert début juin, focus sur le Klubber version Volkswagen T6 avec nos photos du van aménagé made in France.



Qui dit vans aménagés dit forcément Volkswagen T6. Et la marque française Klubber ne pouvait pas passer à côté. Surtout que la marque du groupe Klubb prend ses origines dans le Transporter 5. Qu'en est-il de ce T6 ? Sachez tout d'abord que comme l'ensemble des vans aménagés de la marque, il est fabriqué en France du côté de Charleville-Mézières. Il est capable d'accueillir jusqu'à 8 personnes en mode route et jusqu'à 5 personnes en couchage grâce à son lit dinette (deux adultes + un enfant) et son lit toit d'une dimension de 123 cm de large pour 192 cm de long. Le mode « camping » permet de réunir jusqu'à 6 personnes autour de la table. Autant dire que ce T6 de Klubber est axé sur le partage.

Faciliter la vie à bord



Credit Photo - Autonews

Le T6 n'échappe pas à la « règle » des vans aménagés Klubber. À savoir que l'aménagement intérieur est le même pour tous : matériau d'aménagement en aluminium, planché en lino, frigo à compression de 39 litres, meubles de rangements amovibles, panneau de contrôle, lumière LED, option eau chaude pour l'évier ou encore chauffage gazoil et banquette sur rail pour faciliter la transformation en mode camping ou nuit. Pour la partie « route », le T6 se veut parfaitement équipé avec des prises USB et jack, le bluetooth, l'autoradio, la climatisation manuelle, les radar et caméra de recul. Sans oublier, pour le style, la peinture métallisée y compris pour le pare-chocs et les rétroviseurs.

Lien : <https://www.autonews.fr/camping-car/actualite/klubber-version-volkswagen-t6-nos-photos-du-van-amenage-90972>

Le nouvel Opel Mokka présenté cette nuit



Vous voulez enfin découvrir le nouveau Mokka sans son camouflage vert ? Préparez-vous à vous coucher un peu tard : c'est cette nuit, peu après minuit, que ce petit SUV désormais fabriqué en France sera officiellement présenté.

Des phares englobés dans un masque noir. Des feux arrière effilés. Une appellation désormais étirée sur tout le hayon. **Dans une ultime vidéo "teasing" révélée hier, le nouveau Mokka se dévoile façon puzzle.** Mais pour le découvrir d'une seule pièce, il faudra encore patienter quelques heures. **C'est en effet cette nuit, peu après minuit, qu'Opel vous donne rendez-vous pour découvrir son dernier-né.** Un modèle important à plus d'un titre, puisqu'il est le premier à avoir été entièrement conçu sous la houlette de PSA. **Au passage, il en profite pour étrenner le nouveau style de la marque,** aussi bien dehors, avec ce faciès baptisé "Vizor", que dedans, avec ces écrans juxtaposés évoquant quelque peu Mercedes.

Fini le 4x4

Côté technique, en revanche, ce Mokka 2 s'inscrit davantage dans la continuité de la [récente Corsa](#). Il profitera en effet de la même plate-forme CMP, qui lui donnera accès aux mêmes motorisations. **Elle permettra, notamment, la naissance d'une inédite version électrique Mokka-e, forte de 136 ch et alimentée par une batterie lithium-ion de 52 kWh.** Les déclinaisons thermiques resteront toutefois les plus diffusées, avec une puissance qui devrait être comprise entre 100 et 155 ch pour le 1.2 PureTech, tandis que le 1.5 BlueHDi pourrait se décliner en 100 et 130 ch. **En revanche, oubliez la transmission intégrale proposée par le précédent modèle, elle est incompatible avec cette nouvelle base.** Désormais fabriqué en France, à Poissy aux côtés du [DS 3 Crossback](#), ce Mokka 2 ne cherche donc pas à jouer la continuité, même si [son prédécesseur](#) a connu un certain engouement en Europe.

Publié le 23/06/2020 Mis à jour le 23/06/2020
par Yohann Leblanc

Lien : <https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/27709-le-nouvel-opel-mokka-presente-cette-nuit>



Credit Photo - My Tiny Camp

Le 23/06/2020 par [La rédaction](#)

CAMPING-CAR : PRENEZ L'AIR AVEC STYLE AVEC LA CARAVANE MY TINY CAMP

L'engouement de nos concitoyens pour le monde du véhicule de loisirs ne se résume pas aux camping-cars classiques. Le caravaning est aussi redevenu très tendance et semble vivre une nouvelle jeunesse. La preuve avec la Tiny Camp...



Adieu les caravanes sans âme, lourdes, mal fichues et au confort spartiate. Place à la caravane branchée, stylée et respectueuse

de l'environnement. Telle la Tiny Camp, un produit éco-responsable fabriqué en France et au look délicieusement vintage.

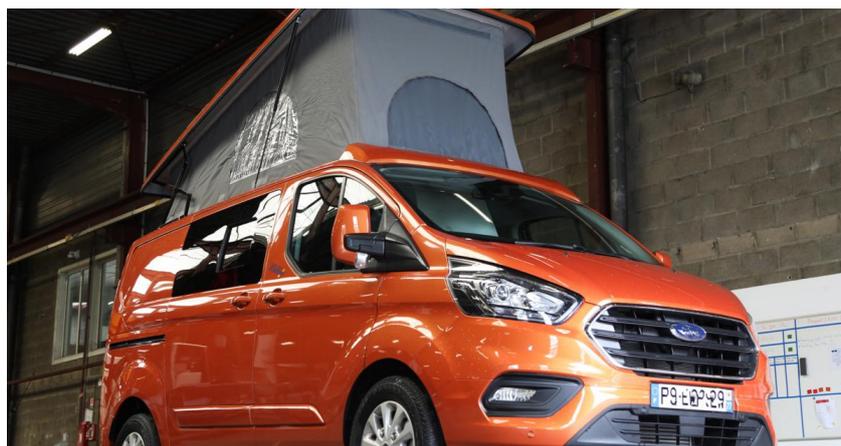
Ecolo et fonctionnelle



Credit Photo - My Tiny Camp

Inspirée du design rétro des années 50, la caravane tricolore affiche une longueur de caisse de 2m45 (1,41m de large) et pèse moins de 430 kilos. Conçue à partir de bois, de matériaux recyclés ou recyclables, la Tiny Camp utilise en outre des isolants écologiques et des peintures saines pour l'homme et l'environnement. A l'intérieur, exit la caravane "à papa" où y dormir une seule nuit ressemblait à une punition, place ici à un généreux espace nuit deux places de 2m de long et équipé d'un matelas de 130 x 200. des rangements sont également au programme et même un mini bureau. Quant au coffre, il se mue en une kitchenette comprenant un évier amovible, un point d'eau, un réchaud à gaz, un espace réfrigéré, et de nombreux rangements pour les ustensiles de cuisine et les aliments. Ou comment utiliser le moindre centimètre carré à bon escient. La Tiny Camp ne nécessite pas de carte grise et peut être déplacée à la main. Elle est fabriquée en Bretagne, près de Rennes. Le modèle, dont les premières livraisons sont prévues au cours des prochaines semaines, est vendue à partir de 13.500€, hors options, nombreuses au catalogue.

Lien : <https://www.autonews.fr/camping-car/actualite/camping-car-prenez-l-air-avec-style-avec-la-caravane-my-tiny-camp-91106>



Credit Photo - Autonews

Le 24/06/2020 par [La rédaction](#)

KLUBBER VERSION FORD TRANSIT CUSTOM : NOS PHOTOS DU VAN AMÉNAGÉ

Suite et fin de notre série sur la découverte des vans aménagés de la marque Klubber avec le Ford Transit Custom dans sa magnifique livrée orangée. Un van aménagé que nous vous proposons de découvrir au travers de nos photos.



C'est lors de notre visite au siège de Klubber en Seine-et-Marne que nous avons découvert la livrée orange du Ford Transit Custom. Un van aménagé avec toit relevable fabriqué en France, dans l'usine ardennaise de Klubber, et qui reprend les bases de la marque que ce soit au niveau des places embarquées que de l'espace de vie. Ainsi, en version « route », jusqu'à 8 passagers peuvent embarquer à bord tandis que cinq personnes peuvent y

dormir. En effet, les meubles amovibles permettent d'ajouter un matelas supplémentaire pour un enfant. Le toit relevable permettant d'accueillir deux personnes (des enfants ou des adultes mais de tailles « standards »).

Équipement complet à bord



Credit Photo - Autonews

Comme le Peugeot Expert ou le Volkswagen T6 que nous avons présenté lors de ces dernières semaines, le Ford Transit Custom dispose de tout l'équipement nécessaire pour une vie à bord pendant quelques jours. Au sein de ses 4,97 mètres de long, le van dispose d'un frigo à compresseur de 39 litres avec espace freezer, de meubles de rangements amovibles, d'un évier avec option eau chaude, d'un panneau de contrôle ou encore de multiples prises USB pour rester connecter avec le reste de la planète même en vadrouille et une douchette avec eau chaude en option. Comme le reste de la gamme, ce Klubber version Ford Transit Custom est doté d'un sol en lino assurant 10 à 15 ans de durée de vie et de matériaux en aluminium. Notez enfin que les banquettes sont montées sur rail ce qui permet de transformer le van très simplement et très rapidement.

Lien : <https://www.autonews.fr/camping-car/actualite/klubber-version-ford-transit-custom-nos-photos-du-van-amenage-91121>

Insolite : le premier bateau qui roule va être livré sur la côte près de Caen

À la mi-juillet 2020, un bateau d'un nouveau genre va s'installer dans le paysage de Courseulles-sur-Mer (Calvados) : le Tringa. Ce bateau made in France roule sur la route.

Publié le 8 Jul 20 à 23:22



Le premier bateau routier de France va être livré à Courseulles-sur-Mer près de Caen. (©DR)

C'est un bateau d'un nouveau genre qui va bientôt faire partie du paysage maritime et routier de **Courseulles-sur-Mer près de Caen (Calvados)**. Le **Tringa**, de la société bretonne Tringaboat, a été acheté par un couple passionné de nautisme. Il devrait être livré durant le week-end du 18 juillet 2020.

La particularité de ce Tringa ? Il est capable d'aller sur la route, de rouler jusqu'à la mer avant d'être mis à l'eau et de naviguer tranquillement. Ce couple de Courseulles est « tombé amoureux », selon les concepteurs, de ce bateau routier lors d'un salon nautique en 2018. Ils ont alors passé commande.

Avec ce bateau, on peut aller à la mer via la route depuis sa résidence. On répond vraiment au manque de place dans les ports par exemple, explique Christophe Le Bitoux, le directeur commercial de la société.

16 commandes de Tringa sont actuellement en construction. Il faut compter un budget de 125 000 euros.

Le seul bateau homologué pour aller sur la route

Ce bateau entièrement fabriqué en France est **le seul homologué** par le Ministère de la transition écologique et solidaire pour rouler sur la route sur une distance de dix kilomètres à l'intérieur des terres à 16 km/h, « avec ses ceintures de sécurité, ses phares, ses clignotants tout comme une voiture. La fonction routière est assurée par des trains d'atterrissage rétractables en mer, comme sur un avion ».



En 2019, le TringaBoat avait sillonné des plages de la côte près de Caen. (©Liberté le Bonhomme libre)

En 2019, ce bateau-routier qui peut accueillir jusqu'à six personnes, avait sillonné des plages de la côte près de Caen. Il était notamment passé à Luc-sur-Mer. « Cette année nous allons refaire notre Tringa Tour mais avec le confinement, tout a pris du retard », précise le directeur commercial. Le bateau sera visible notamment sur les plages du Cotentin, à Houlgate, Cabourg et en Bretagne.

Par : Margaux Rousset

Lien : https://actu.fr/societe/insolite-le-premier-bateau-qui-roule-va-etre-livre-sur-la-cote-pres-de-caen_34823896.html

ESSAI ROUTIER : NOUVELLE ALPINE A110, LA BALLERINE FRANÇAISE

A la Une / Motors / 30 juillet 2020

Commercialisée à partir de mars 2018, [la nouvelle Alpine A110](#) n'a pas cessé de faire parler d'elle depuis les premiers essais presse. **Un succès critique doublé d'une excellente performance commerciale avec 4.835 ventes sur l'année 2019**, dont 3.171 rien qu'en France, soit quasiment trois fois plus que la Mazda MX-5 pourtant vendue deux fois moins cher environ. Un succès qui permet à la marque d'agrandir la gamme, comme avec [l'ajout récent d'un modèle A110S](#) destiné à chatouiller le chrono sur circuit, ou encore [des séries limitées pour 2020](#). Couramment accompagnée de nombreux superlatifs, **nous avons voulu voir par nous-même ce que le mythe réinventé avait de si spécial.**

Nous avons pu essayer l'Alpine A110 nouvelle génération sur un parcours d'une trentaine de kilomètres. De quoi cerner dans les grandes lignes le caractère de la berlinette modernisée. Pour rappel, voici les principales informations techniques concernant ce coupé sportif fabriqué en France : **un poids contenu de 1.103kg et une motorisation 4-cylindres turbo 1.8L développant 252ch**, couplée à une boîte automatique EDC à sept vitesses. Le 0 à 100 est abattu en 4.5 petites secondes.



Notre Alpine A110 d'essai, en finition Pure

Un aspect esthétique réussi sur toute la ligne

L'A110 2017 commence d'entrée-de-jeu à charmer par sa ligne très réussie. On retrouve bien l'héritage de l'A110 originale avec cette inspiration évidente sur la face avant, transmise par les quatre optiques circulaires du plus bel effet. **La couleur « Bleu Alpine » de notre modèle d'essai attire immédiatement l'oeil avec cette teinte électrique sans être criarde**, là encore on sent l'effort constant de rendre hommage à la berlinette mythique sillonneuse de rallyes.

Le regard glisse ensuite sur la ligne de toit fluide, organique, pour s'achever sur la face arrière très réussie. **Les hanches musclées annoncent la couleur et l'arrière respire modernité et sportivité à la fois.** La signature lumineuse des optiques arrière est particulièrement plaisante, reposant au-dessus de la massive sortie d'échappement centrale à forme hexagonale (Cocorico!).

Un habitacle sportif et moderne à la finition satisfaisante

La légèreté de la porte frappe à l'ouverture, puis on se rappelle que la structure en aluminium permet de donner un poids-plume au véhicule, nous comprenons mieux les 1.100kg affichés qui paraissent alors très crédibles. **La finition des panneaux de contre-porte flattent la rétine** avec un cuir matelassé surmonté du drapeau tricolore.

On tombe ensuite dans les sièges baquets Sabelt à la fois confortables et esthétiques. **La console centrale et le volant donnent un cachet très McLaren à l'intérieur**, un beau compliment pour un coupé français vendu sous les 60.000€ ! Le volant est assez compact, manière Lotus, et bien épais pour une prise en main solide. Le tunnel central fait sans levier de vitesses pour une ambiance sportive à souhait grâce aux modes de conduite incrustés à même la console, et l'instrumentation numérique achève de rendre l'intérieur moderne.



L'écran central est plutôt compact et l'infotainment n'est pas à la hauteur des références allemandes mais ce n'est pas vraiment ce que l'on recherche dans une sportive poids-plume. Et oui il y a le fameux commodo Renault/Dacia qu'on retrouve sur un grand nombre de modèles du groupe, mais d'une part il est caché à la vue derrière le volant la majorité du temps, **et d'autre part, si c'est la pire des concessions à faire pour avoir une sportive française sous la barre des 60.000€ nous la prenons bien volontiers.**

Globalement **l'habitacle est donc un cocon agréable à vivre, les commandes tombent naturellement sous la main**, la priorité est mise sur l'expérience conducteur sans léser le passager pour autant. Les matériaux sont agréables avec un usage étendu d'aluminium, chrome, véritable fibre de carbone et plastiques de qualité. Tout en gardant un poids contenu, Alpine a su éviter le côté ultra-spartiate présent chez les sportives Lotus.

Sur la route : Monsieur Jacques-II et Docteur Hyde

Une fois le tour du propriétaire réalisé, il est temps de s'extirper de Boulogne-Billancourt. Avec le mode Normal enclenché, c'est l'occasion de réaliser à quel point cette Alpine A110 est facile à vivre. La boîte auto double-embayage est douce sans roupiller et la suspension encaisse le bitume urbain sans sourciller, la visibilité avant et latérale inspire confiance et la position de conduite rend le pilotage aisé. La direction reste docile sans être trop effacée dans ce mode. **Le rétroviseur central laisse apercevoir une meurtrière assez étroite à l'arrière mais l'essentiel est visible.**



Sur nationale, on apprécie le silence ambiant et la tenue de route stable. Un dépassement permet de commencer à se souvenir qu'on a 252ch sous le pied droit et qu'ils ont la parole facile. **Cela me donne envie d'appuyer sur le gros bouton rouge sobrement intitulé « SPORT » disposé sur le volant.**

Chose faite une fois les premiers virages à l'horizon ; et l'Alpine se transforme alors. La direction se fait plus ferme et communicative sans être caricaturale. L'échappement se réveille et **le moteur grogne très bien pour un 4-cylindres, il n'y a guère qu'Abarth pour faire mieux** avec ce genre de bloc. Gargouillis garantis au lever de pied sans tomber dans l'excès style DSG de Golf GTI. La boîte auto devient plus agressive et garde le moteur plus haut dans les tours. Tomber deux rapports à l'aide des palettes bien placées et qualitatives permet de faire rugir le 4-cylindres avec un sympathique bruit d'admission doublé du sifflement du turbo. Les racines rallye sont bien présentes ! Le rupteur touche à 6.800 tours/minute, on aurait bien aimé un peu plus d'allonge mais cela n'aurait pas été très utile sur ce bloc à turbo.



Les 252ch se font bien sentir, les reprises sont vigoureuses et les sorties de virage peuvent vite expédier à des vitesses répréhensibles. **Le couple de 320Nm brille dès 2.000 tours pour des relances et dépassements sportifs.** Le châssis encaisse le tout avec brio, l'A110 communique constamment avec son conducteur au travers du volant et de transferts de masse sensibles sans être trop prononcés comme sur [la MX-5](#). La conduite est ludique même à vitesse légale grâce au poids contenu et au châssis bien travaillé, et ce même en l'absence de suspensions pilotées. Un mode « Track » est lui aussi disponible mais nous ne l'avons pas essayé sur route ouverte.



Intérieur de l'Alpine A110S

Conclusion

Cette Alpine A110 nouvelle génération signe un véritable tour de force. **Elle combine confort, technologie, performances, poids-plume avec un plaisir de conduite constant et le tout à un prix vraiment compétitif sur ce créneau.**

Avec un prix de base à 57.000€, elle s'offre le luxe d'être moins chère et plus rapide qu'un Porsche Cayman au malus écologique bien plus lourd et demandant une bonne rallonge à équipement équivalent pour couronner le tout, sans même compter l'embonpoint massif de l'allemande. Pour un prix voisin on trouve aussi [la Lotus Elise](#) Sport 220, celle-ci procure un plaisir de conduite plus intense – via son poids de 200kg inférieur et sa direction non assistée – mais s'avère en revanche bien moins polyvalente et agréable à vivre.

Nous ne pouvons donc que conseiller cette A110, une belle preuve qu'il est encore possible de faire une sportive compétitive en France. D'autant plus que la finition « Pure » de base est amplement suffisante et le catalogue d'options n'a pas la mauvaise idée de peser 30kg comme chez certaines concurrentes originaires de Stuttgart. Le malus écologique fixé à 1.100€ achève de donner un véritable aspect coup de coeur à cette belle française.

Un grand merci à [la concession Alpine de Boulogne-Billancourt](#) ainsi qu'à Marine pour son amabilité.

Lien : <https://www.monsieurvintage.com/motors/2020/07/essai-routier-nouvelle-alpine-a110-la-ballerine-francaise-46295>



Le 18/08/2020 par La rédaction

Convention Rapido 2020 NOUVEAU WESTFALIA KEPLER FIVE : NOS PHOTOS DU VAN AMÉNAGÉ

La rédaction d'Autonews Loisirs était présente à la dernière convention Rapido mi-juillet. L'occasion de vous faire découvrir les dernières nouveautés du groupe français et notamment le Kepler Five de Westfalia au travers de nos photos.



C'est à Mayenne - siège social du groupe Rapido - que nous avons pu découvrir le nouveau Kepler Five de Westfalia. Un van aménagé compact qui fait partie des grosses nouveautés de la marque pour la saison 2020 - 2021 en compagnie du Kepler One. Un camping-car Made in France puisque produit en Vendée et disponible à partir de 52 900 euros.

Petit mais spacieux



Credit Photo - Autonews

Basé sur le Volkswagen T6.1, ce Kepler Five veut être « une véritable alternative aux leaders du marché du Combi-Van compact ». Et cela se traduit notamment par son gabarit hyper compact (4,90 mètres de long). Compact mais aussi très bien équipé. Outre le transport de cinq personnes à son bord, le Kepler Five est doté d'une cuisine à double accès avec deux feux gaz, d'un grand évier accessible depuis l'extérieur, d'un réfrigérateur à compression d'une capacité de 51 litres et d'un chauffage gasoil Webasto. Côté couchage, vous pouvez compter sur une banquette 3 places convertibles (1,87 x 1,10m) ainsi qu'un toit relevable pour deux couchages supplémentaires. Le plancher d'une épaisseur de 41 mm embarque un réservoir d'eau propre de 64 litres, 30 litres pour les eaux usées. On trouve également des rangements Flex ou encore 6 prises USB. Le tout dans une ambiance cosy via l'éclairage LED.

Lien : <https://www.autonews.fr/camping-car/actualite/nouveau-westfalia-kepler-five-nos-photos-du-van-amenage-91912>

Renault prépare une voiture électrique made in France à moins de 20 000 €

Florent Ferrière Le 10 Septembre 2020 à 08h36



Luca de Meo lance le projet d'une gamme de voitures électriques fabriquées en France. Par ailleurs, le nouveau directeur général de Renault compte réduire les coûts encore plus que prévu.

Renault va faire sa révolution. Luca de Meo, nouveau directeur général, a d'ailleurs trouvé le néologisme "RENAULuTion" pour nommer son projet de transformation du groupe. Il a donné des détails dans un document interne dont le journal Les Echos relaie des extraits. Luca de Meo rappelle l'objectif principal : passer d'une politique de volume à une politique de valeur. Priorité à la rentabilité. Le DG fait un constat inquiétant : *"Nos nouveaux modèles ne sont pas assez profitables"*.

Pour gagner plus d'argent, Luca de Meo va jouer sur deux leviers : faire monter en gamme les véhicules et accélérer les économies. Avant son arrivée, le Losange avait déjà présenté un plan pour réduire les coûts de deux milliards d'euros d'ici 2022. Mais dans ce document, Luca de Meo indique *"il faudra peut-être aller plus loin que prévu. [...] Le plan 2022 est une base, pas une fin en soi."*

Luca de Meo pourrait bien davantage tailler dans les effectifs, alors que 15 000 suppressions de postes sont déjà prévues. Pour faire des économies, le DG compte revoir la stratégie d'internationalisation du groupe. De plus, il veut *"réduire l'offre au sein des gammes et des produits d'environ 30 %, sans perdre en volume ni en couverture de segment"*.

Concernant la montée en gamme, cela touche d'abord le segment des véhicules compacts *"qui est le centre de gravité de notre secteur"*. Luca de Meo veut booster les ventes et les marges : *"Je n'ai pas peur d'envisager une hausse de 25-30 % du prix de transaction moyen pour ce segment"*. Luca de Meo veut ainsi son 3008 ! Le SUV de Peugeot est en effet une réussite de la montée en gamme de PSA. D'ailleurs, le nouveau DG de Renault n'hésite pas à citer PSA comme exemple ! *"PSA était quasiment en faillite il y a cinq ans. L'entreprise est aujourd'hui une référence dans le secteur et en matière de rentabilité"*.

L'homme sait aussi qu'il va devoir gérer une décennie particulière, celle de la transition entre thermique et électrique. Il écrit d'ailleurs à ce propos qu'il faut limiter *"au maximum la période d'offre doublon en thermique et en électrique sur le même segment"*. Et il fait une annonce très importante en matière de nouveaux modèles, ce qui est d'ailleurs une première depuis sa prise de fonction : un projet d'une gamme de véhicules électriques *"emblématiques, rentables, à un prix d'entrée de moins de 20 000 €, produits en France"*. Et pour lui, il s'agit d'un projet unique en Europe *"que de nombreux concurrents vont nous envier"*.

Lien : <https://www.caradisiac.com/renault-prepare-une-voiture-electrique-made-in-france-a-moins-de-20-000-eur-185285.htm>

Des Peugeot 5008 pour la Police Nationale

Florent Ferrière Le 14 Septembre 2020 à 10h49



Le ministre de l'Intérieur a annoncé que 600 exemplaires du Peugeot 5008 seront livrés à la Police Nationale avant la fin de l'année.

Début septembre, en marge de la présentation du plan de relance, Gérard Darmanin, ministre de l'Intérieur, a annoncé que 400 millions d'euros seront investis pour renouveler et verdir le parc des forces de l'ordre. 15 000 véhicules seront changés dans les prochaines années, soit un véhicule sur quatre de la flotte des gendarmes, policiers et douaniers.

Et s'il a récemment commandé des Skoda, l'État n'oublie pas les marques hexagonales, surtout en ces temps compliqués. Ainsi, le gouvernement a passé une commande 1 000 Zoé. Ces citadines électriques de Renault seront livrées à la Gendarmerie et à la **Police** d'ici la fin de l'année. Le ministre était d'ailleurs récemment en visite dans l'usine de Flins.

Et la Police va également avoir le renfort dans ses rangs d'un autre modèle français, lui aussi made in France : le **Peugeot 5008**. Gérard Darmanin a annoncé que 600 exemplaires du SUV familial du Lion seront livrés dans les prochaines semaines. Il a montré sur ses réseaux sociaux le look des 5008 avec la sérigraphie Police Nationale. Aucun commentaire n'a été fait sur la motorisation, alors que ce modèle n'existe pas en hybride, contrairement à son petit frère 3008 et son cousin Citroën C5 Aircross.

Lien : <https://www.caradisiac.com/des-peugeot-5008-pour-la-police-nationale-185327.htm>

Nissan NV250 L2 : une cabine approfondie en plus

Le petit utilitaire NV250 de Nissan s'allonge en version cabine approfondie L2 avec une banquette arrière pour trois personnes.

par Jean-Christophe Lefèvre -
15 septembre 2020



Le Nissan NV250 version cabine approfondie L2 rejoint le catalogue du constructeur ([voir l'essai du Nissan NV250](#)). Allongée à 4,67 m de longueur, cette version permet notamment le transport d'une équipe de travail. Pour faciliter l'accès à cette banquette arrière pouvant accueillir trois passagers, Nissan a opté pour les deux portes latérales coulissantes. De plus, la cloison grillagée de protection du conducteur et du passager avant est rabattable.

Avec cette cabine approfondie, les capacités de chargement sont modifiées du Nissan NV250 en conséquence. Le volume peut ainsi passer de 2,4 m³ avec la banquette arrière en place, à 3,6 m³ une fois celle-ci rabattue. La longueur utile au plancher passe pour sa part de 1,43 m à 2,04 m et la charge utile atteint 699 kg.

Nissan NV250 : l'atout de la garantie

Rappelons que ce Nissan NV250 est la version « rebadgée » du [Renault Kangoo](#) dont il reprend l'intégralité des caractéristiques. Dont les deux motorisations 1.5 dCi de 95 ch et 230 Nm pour un CO₂ de 142-166 g (WLTP), et en 115 ch et 260 Nm à 141-165 g. Ces deux versions sont disponibles en boîte manuelle uniquement. Les prix débutent à 23 650 euros HT pour la première et à 24 150 euros HT pour la seconde. Ces deux versions sont disponibles en Optima et N-Connecta, avec une

garantie avantageuse par rapport à Renault de 5 ans/160 000 km. La commercialisation de ce Nissan NV250 est effective depuis ce mois de septembre 2020. À noter enfin : ce fourgon compact Nissan NV250 est fabriqué en France.

Lien : <https://www.flotauto.com/nissan-nv250-cabine-appfondie-20200915.html>

Le constructeur français Hopium dévoile une impressionnante berline à hydrogène

Accueil » Le constructeur français Hopium dévoile une impressionnante berline à hydrogène

Par [Olivier](#) le 03 octobre 2020 à 09h00

Hopium, tout jeune constructeur automobile français, a de l'ambition. Il a en effet l'intention de lancer une berline à hydrogène baptisée Machina. Un monstre de puissance et d'autonomie dont le prototype devrait être dévoilé dès l'année prochaine !



Crédit : Hopium

La Machina est une berline très haut de gamme qui embarquera une puissance équivalente à 500 chevaux. L'autonomie annoncée impressionne tout particulièrement, Hopium annonçant rien moins que 1.000 kilomètres ! Une prouesse rendue possible grâce au carburant du véhicule, l'hydrogène, qui permet en outre de « faire le plein » en trois minutes seulement. Aucune voiture électrique ne peut en dire autant.

1.000 km d'autonomie !

En plus des performances, le constructeur mise aussi sur le design. La Machina s'inspire clairement de Tesla ici, en proposant des formes qui rappellent celles des berlines classiques, en plus sportif toutefois. Tout comme son modèle américain, Hopium compte également intégrer un maximum de technologies connectées dans le véhicule.

Un des problèmes auquel Hopium va faire face, c'est celui des pompes à hydrogène. Sans réseau digne de ce nom, il est illusoire de vouloir vendre un véhicule de ce genre... L'entreprise espère qu'un tel réseau va se développer dans les prochaines années, un développement soutenu par les pouvoirs publics qui ont annoncé un investissement de 7 milliards d'euros pour la création d'une véritable filière française.



Crédit : Hopium

Hopium part en tout cas sur de bonnes bases. Le groupe a en effet été fondé par Olivier Lombard, pilote d'endurance qui a remporté les 24 Heures du Mans en 2011. *« C'est une grande berline routière, rapide, que j'ai voulue sportive. Elle permet un haut niveau de performances tout en étant 100 % respectueuse de l'environnement, puisqu'une voiture à hydrogène ne rejette que de l'eau. Surtout, j'ai voulu qu'elle offre un vrai plaisir de conduite »*, explique-t-il à *Ouest France*.

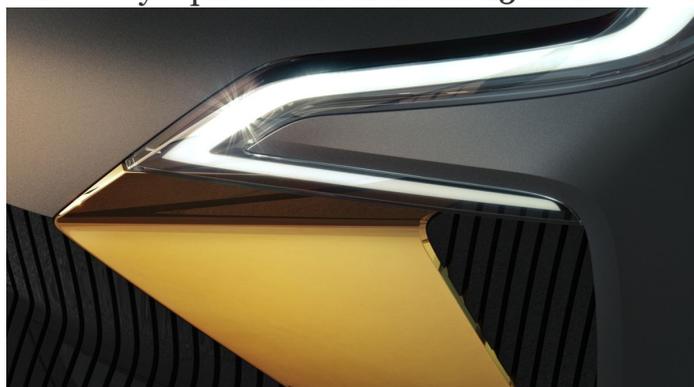
Le prototype est attendu pour 2021, et la production « made in France » pour l'horizon 2026. Le prix dévoilé par Olivier Lombard ne place pas la voiture pour toutes les bourses : elle coûtera en effet autour de 120.000 €. Mais si le succès est au rendez-vous, alors les tarifs devraient baisser.

Source: **[Ouest France](#)**

Lien : <https://www.journaldugeek.com/2020/10/03/le-constructeur-francais-hopium-devoile-une-impressionnante-berline-a-hydrogene/>

Un SUV 100% électrique dévoilé le 15 octobre lors du

Qui mieux que Renault pour présenter ce nouveau SUV 100% électrique. La marque française inaugurer son crossover, sous le nom de code BCB, lors de l'événement Renault eWays qui se déroulera du 15 au 26 octobre.



PAR VINCENT FOULTIER LE 07/10/2020

Lors de la première édition de "Renault eWays", qui débutera dans une semaine (du 15 au 26 octobre), Renault évoquera sa nouvelle vision portée sur l'électromobilité. Rien de mieux pour cela que de présenter un tout nouveau modèle de SUV, encore inédit pour la marque française.

Le 5 octobre dernier, Renault a enfin dévoilé une image de son futur crossover 100% électrique qu'elle présentera lors de l'ouverture de son événement "Renault eWays", le 15 octobre prochain. Difficile d'imaginer la silhouette de ce dernier mais on remarque tout de même le design de ces feux à diodes ainsi que cette couleur jaune, spécifique à la marque, que l'on retrouve surtout du côté de chez Renault Sport... Ce SUV serait-il un sportif électrique ?

Présentation officielle le 15 octobre prochain

Il faudra néanmoins patienter jusqu'au mercredi 15 octobre pour découvrir ce crossover urbain 100% électrique qui pourrait porter le nom de Renault "Zandar" et qui sera basé sur la nouvelle plateforme technique CMF-EV, récemment utilisée sur le Nissan Ariya.

Ce modèle urbain, qui pourrait avoir des allures de [Renault Captur](#) 2 (4,20 m de long), sera fabriqué en France, dans l'usine de Douai et commercialisé pour le printemps 2022. Toutefois, la direction du Groupe a voulu préciser sur le fait que ce nouveau SUV ne sera pas un Renault Captur Z.E. Il sera inspiré du [concept-car Morphoz, présenté en mars dernier](#). Il devrait rapidement être rejoint par un SUV encore plus imposant, proche du Nissan Ariya, fin 2022. Ce

crossover ouvrira les hostilités dans la gamme des véhicules 100% électriques. Rien de surprenant puisque Renault ne cache pas ses ambitions d'abandonner progressivement le moteur diesel au profit de l'hybride et de l'électrique. La firme française distinguera clairement ses gammes thermiques et ses gammes électriques.

MAJ du 15 octobre. Le véhicule dévoilé n'est autre que le [show-car de la future Mégane 5](#).

Un second véhicule électrique en avant-première ?

Comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, Frédéric Angeli, responsable des programmes électriques, a confirmé la présentation d'un second véhicule également 100% électrique. Il devrait s'agir de la Dacia Spring, comme annoncé sur Twitter.

<https://twitter.com/AngeliFrederic/status/1311708268427972611?s=20>

Même si l'attention sera logiquement plus portée sur le SUV urbain électrique, il ne sera pas l'unique présentation de cet événement. Et c'est le nouveau directeur général du Groupe Renault, Luca de Meo, qui sera en charge de présenter ce nouveau modèle Dacia, une citadine 100% électrique aux allures de SUV compact. La marque avait dévoilé un showcar en mars dernier qui dévoilait les modifications extérieures apportées à la Renault City K-ZE dont elle en est la déclinaison européenne. Cette fois, durant l'événement, ce sont les éléments intérieurs qui devraient être mis en avant avec notamment l'habitacle, les futurs équipements de cette citadine électrique mais aussi les caractéristiques techniques et le prix.

Pour le nouveau patron du Groupe, les "Renault eWays" *seront un lieu d'échanges et de partages entre tout ceux qui contribuent à inventer de nouvelles solutions pour se déplacer*. Des designers, architectes, urbanistes ou encore experts de l'environnement y prendront places pour confronter leurs points de vue. Toutes les conférences, tables-rondes et présentations de l'événement sont disponibles sur le site officiel.

Lien : <https://www.planeterenault.com/1-gamme/8-futures/1597-actualite-automobile/10384-suv-100-electrique-devoile-15-octobre-lors/>