

Lundi 09 Avril 2018

La Renault Twingo fête ses 25 ans

En mars 2018, la Renault Twingo a fêté ses 25 ans. La « Grenouille » (en référence à ses phares ronds et ses ailes de batracien) a en effet été lancée en mars 1993. Habitabilité, modularité, prix attractif et « bouille » sympathique, la Twingo n'a cessé depuis de faire le bonheur de nombreux automobilistes.

Jean-Pierre Ploué a signé le design extérieur de la "Grenouille", qui trouve définitivement son style en juillet 1989, et l'aménagement intérieur est l'œuvre de Gérard Gauvry. Le cahier des charges auquel devaient répondre les équipes de Renault était strict : « Lieu de détente, peu coûteux et facile d'utilisation, accueillant car largement aménagé ».

En 25 ans de carrière, la Renault Twingo a été déclinée en 3 générations. La première (1993 - 2007) a été produite à plus de 2,5 millions d'exemplaires. La seconde (2007 - 2014) qui a inauguré une motorisation diesel et une version sportive RS, a été assemblée à plus d'un million d'unités. La dernière en date, lancée en mars 2014, est l'œuvre de Laurens Van Den Acker (il a également signé le restylage de la 2ème génération).

Elle partage ses dessous et ses motorisations essence (fini le diesel) avec la Smart Forfour. La citadine est désormais une propulsion et n'est proposée qu'en 5 portes. (AUTO PLUS 6/4/18)

L'impact des véhicules électriques sur l'économie européenne quantifié

Le groupe de réflexion Cambridge Econometrics s'est penché pour le compte de la fondation européenne du climat sur les impacts économiques de la transition du véhicule thermique vers l'électrique. L'association Transport & Environment a relayé les conclusions de cette étude qui dévoile certains chiffres marquants, tirés du scénario construit à partir de quelques hypothèses.

Première d'entre elles, le coût d'achat des véhicules électriques qui sera égal à celui des thermiques, mais avec un TCO inférieur, et ce, dès la fin de la prochaine décennie.

Second postulat, la bonne gestion du réseau électrique. Pour Cambridge Econometrics, la montée en puissance des modèles électriques sera sans impact sur les réseaux en employant les batteries des véhicules, chargées en temps propice, comme unités de stockage d'énergie afin d'assurer la stabilité des réseaux.

Partant de ce scénario, Cambridge Econometrics estime que le basculement des véhicules thermiques vers les modèles électriques générera la création de 206 000 emplois

supplémentaires en Europe d'ici à 2030. Avec des conséquences positives sur le PIB, puisque, selon les prévisions, ce dernier pourrait s'accroître de 0,2 % chaque année. En parallèle, la transition vers les véhicules électriques devrait permettre de réduire les importations de pétrole vers le Vieux Continent de 49 milliards d'euros, toujours à l'horizon 2030.

S'agissant des impacts environnementaux, les analyses de Cambridge Econometrics laissent entrevoir une réduction des émissions de CO₂ émis par les véhicules européens de 88 % d'ici à 2050, mais aussi une chute des rejets de Nox d'environ 1,3 million de tonnes par an.

William Todts, directeur de l'association Transport & Environnement, reste toutefois prudent, surtout sur le sujet de la production des batteries, domaine dans lequel l'Europe est actuellement largement distancée par la Chine. "Le risque pour l'économie européenne est d'être laissée pour compte en échouant à vendre des voitures électriques.

Les Chinois ont créé un marché domestique de premier plan, et ainsi contribué à la construction de la plus grande industrie de fabrication de véhicules électriques au monde. La Chine a récemment attiré de nombreux investissements, y compris de la part des constructeurs automobiles européens.

L'Europe doit rapidement rattraper son retard pour stimuler l'investissement ici. Si nous ne réagissons pas, ce seront des voitures électriques construites par des Chinois qui circuleront sur les routes européennes dans quelques années". (JOURNALAUTO.COM 6/4/18)

Voitures électriques : les zones blanches du réseau de recharge

Avec 22 308 bornes accessibles à tous, réparties sur 8 320 stations ouvertes au public, la France comptait au 1^{er} janvier un point de recharge accessible à tous pour 5,7 véhicules électriques en circulation (et 6,8 en comptant les voitures hybrides rechargeables).

Un niveau plus que correct qui évite tout « embouteillage à la borne », sachant que la recommandation européenne est d'un point de recharge pour dix véhicules. « Le taux est satisfaisant. L'enjeu, c'est plutôt la répartition géographique », souligne toutefois Marie Castelli, secrétaire générale de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique.

Les bornes peinent en effet à rentrer dans les copropriétés.

« Globalement, nous sommes plutôt bien lotis », estime Eric Muret, responsable du sujet chez ABB France. Mais il reste des points noirs à surmonter. Le premier, la puissance des bornes. « Nous n'avons pas encore assez de points de recharge rapides », affirme Eric Muret. « C'est l'un des obstacles pour les clients, avec le prix et l'autonomie des véhicules », relève Laurent Petizon, chez Alix Partners.

« Il y a une prise de conscience sur ce sujet. Même si les modèles économiques sont encore en rodage, les choses devraient être prêtes pour l'arrivée des gammes électriques complètes des constructeurs, d'ici deux ou trois ans », juge Eric Muret.

« Le challenge, c'est aussi la qualité de fonctionnement, et la maintenance de ces bornes publiques. Les acteurs sont éclatés, pour nous c'est un vrai sujet de préoccupation », confie Eric Feunteun, directeur du programme électrique de Renault. (ECHOS 9/4/18)

Recharges électriques : les constructeurs réclament une aide publique

Carlos Tavares, président de PSA et de l'ACEA (Association des constructeurs automobiles européens) estime que les Etats doivent davantage financer les infrastructures de recharge des véhicules électriques. « Ils ont la responsabilité de s'engager sur une densité minimale des réseaux », a-t-il insisté. Les clients ne se convertiront à l'électrique que s'ils sont sûrs d'avoir accès à une infrastructure de recharge.

« Or, jusqu'à présent, ce sont les constructeurs qui ont financé la plus grosse partie des bornes installées dans l'Hexagone », estime Marie Castelli, secrétaire générale de l'Avere (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique).

Renault propose ainsi de prendre à sa charge l'installation des prises aux domiciles individuels des clients de la Zoe « dans 80 % des cas », indique Eric Feunteun, directeur du programme électrique du constructeur.

Tesla a de même financé un réseau de superchargeurs de 400 stations en Europe, dont 62 en France (comprenant 500 points de recharge), ainsi que 500 autres bornes moins rapides dites « à destination », dans des hôtels ou lieux de loisirs (accessibles aux seuls propriétaires de Tesla). « Nissan a aussi offert un certain nombre de bornes, à des grandes surfaces par exemple », indique Marie Castelli.

Les fonds publics ne sont pas totalement absents. Les collectivités locales françaises ont ainsi bénéficié d'une enveloppe de l'Ademe de 60 millions d'euros, aujourd'hui épuisée. « Le programme Advenir a pris le relais », explique Mme Castelli. Financé par les Certificats d'économies d'énergie (CEE) de quatre entreprises (EDF, Leclerc, Les Mousquetaires et Bolloré), ce programme qui a démarré au début de l'année dispose de 20 millions d'euros pour financer jusqu'à 40 % du coût de l'installation, sous conditions.

Enfin, les particuliers peuvent bénéficier du crédit d'impôt transition énergétique, de 30 %, sur l'achat du matériel. Les grands programmes, en cours ou en projet, ont aussi pu bénéficier de fonds européens. Le projet Corri-Door, qui a représenté un investissement de 10 millions d'euros pour ses 200 bornes de recharge rapide, a bénéficié de 5 millions de la Commission européenne, aux côtés des fonds investis par EDF (via sa filiale Sodetrel) et des constructeurs (Renault, Nissan, Volkswagen). Mais c'est bien Total qui financera les 300 bornes rapides qu'il compte déployer en Europe dans les années à venir.

En France, les pouvoirs publics (Ademe, DGE, DGEC) ont commandité une étude au cabinet Coda Strategies, afin d'évaluer les besoins à venir et d'étudier d'éventuels financements publics. Verdict dans les mois à venir. (ECHOS 9/4/18)

Tests de véhicule autonome : le conducteur exonéré de responsabilités

Une semaine après l'annonce par le président Emmanuel Macron de la création d'un cadre législatif pour autoriser les expérimentations de véhicules à conduite hautement automatisée, les échéances et contours se précisent. Selon *RMC*, le plan du gouvernement pour promouvoir les véhicules autonomes sera intégré à la loi Pacte (Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises) présentée le 16 mai au conseil des ministres. Avec, à la clé, plusieurs points qui pourraient donner un élan aux recherches françaises en matière de conduite hautement automatisée de niveau 4, voire 5.

Le plan du gouvernement aborde notamment la question de la responsabilité. En cas de dommages causés par un véhicule autonome ou d'amendes déclenchées lors d'expérimentations, le texte prévoit une responsabilité non pas du conducteur, mais bien du titulaire de l'autorisation. Soit le constructeur, l'équipementier, la société de transport de personnes ou de marchandises.

Cette question de la responsabilité a été tranchée alors que le gouvernement prévoit d'étendre plus largement les tests de véhicules autonomes. Si, à l'heure actuelle, ces expérimentations ont uniquement lieu sur routes fermées, sauf cas exceptionnels, le texte prévoit notamment la circulation de véhicules autonomes sur routes ouvertes. Ce qui est déjà autorisé depuis de nombreux mois dans d'autres pays tels que les Etats-Unis et la Chine.

Autre nouveauté majeure, l'autorisation de tests de véhicules autonomes sans conducteur mais « *subordonnés à une autorisation destinée à assurer la sécurité de tous les usagers pendant l'expérimentation* », ce qui signifie « avec tout de même une supervision à distance de ces essais ».

Le secteur du transport de marchandises est également concerné par ces dispositions puisque le texte prévoit « *la circulation d'engins roulants à délégation partielle ou totale de conduite affectés au transport de colis, et ce, sur des parcours pouvant comporter des parties de trottoirs et des parties de chaussées* ».

Une bonne nouvelle pour plusieurs sociétés déjà engagées sur le chemin de la livraison sans conducteur, à l'instar de DHL, qui, avec l'appui de Nvidia, va faire entrer en phase de test des véhicules à conduite autonome de niveau 5. (JOURNALAUTO.COM 6/4/18)

Une étude de Bosch indique que l'aide au stationnement équipe près de 7 véhicules neufs sur 10 vendus en France en 2016

Les Français aiment être aidés lors des manœuvres de stationnement, indique une étude publiée par Bosch le 5 avril 2018, à l'occasion de la conférence Urbagora organisée par l'ONG Megacities Institute. Il apparaît qu'en 2016, 67 % des véhicules neufs, en France, ont été livrés avec un système d'aide au stationnement. En grande majorité, il s'agit des radars de détection d'objet. Ce qui place la France au sommet du classement européen du taux d'équipement en aide au stationnement.

A titre de comparaison, les automobilistes allemands l'ont retenu dans 62 % des commandes en 2016. Cela tient notamment au taux de disponibilité des aides, dans les modèles de série.

La France affichait en effet les radars ou les systèmes autonomes de série dans 63 % des cas. Outre-Rhin, les constructeurs ne les prévoient que dans 42 % des versions.

D'après l'étude de Bosch, les consommateurs français ont ensuite commandé le freinage d'urgence dans 27 % des véhicules neufs livrés en 2016. Ce qui met le pays à une longue distance de la Belgique et des Pays-Bas, où les véhicules en ont été dotés à 39 % en 2016, record européen. L'Allemagne se montre tout aussi favorable à cette technologie puisque le taux de monte à 38 %.

Bien que Citroën ait été le premier à commercialiser l'alerte au franchissement involontaire de ligne (Afil), cette aide à la conduite ne perce pas en France. Seul 1 véhicule neuf sur 4 (24 %) en était équipé en 2016, selon les données de Bosch. C'est bien plus qu'en Italie, où les clients automobiles étaient 18 % à commander cette fonctionnalité. L'Afil ne figure pas non plus sur le podium des ADAS en Allemagne. Nos voisins ont privilégié l'avertisseur de fatigue : il équipait 37 % des véhicules particuliers neufs livrés en 2016.

Selon Bosch, le marché européen des aides à la conduite connaît une croissance moyenne de 20 %, par an. L'équipementier espère profiter de cet engouement des automobilistes pour les ADAS, jusqu'à générer 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires. (JOURNALAUTO.COM 6/4/18)

Ubeeqo va renforcer sa flotte parisienne

Plus d'un an après s'être investie sur le segment des particuliers, Ubeeqo, filiale de location en libre-service d'Europcar, va renforcer son dispositif à Paris, selon son directeur général Emmanuel Nedelec. « *Nous allons passer à 350 véhicules dans la capitale d'ici deux à trois mois, soit quelque 100 véhicules supplémentaires* », a-t-il précisé.

Ubeeqo entend accompagner ce projet d'une augmentation du volume de places. La société a entamé des discussions avec les gestionnaires de parkings publics parisiens, dont elle est déjà partenaire. 80 % de la flotte du loueur stationne en effet sur des emplacements appartenant aux opérateurs, contre 20 % en voirie, grâce à une licence obtenue auprès de la Mairie de Paris.

L'un des prochains grands défis d'Ubeeqo réside dans l'amélioration de l'expérience utilisateur. « *Nous devons gagner en fluidité, tout en ajoutant de nouveaux services et commodités sur le parcours d'achat* », indique M. Nedelec. L'ouverture de la location BtoC dans d'autres villes françaises patientera.

Lyon et Toulouse constituent, certes, des agglomérations « *intéressantes* », mais les études de marché (taux d'équipement en véhicules motorisés, qualité des transports...) doivent au préalable être menées. (JOURNALAUTO.COM 6/4/18)

AvtoVAZ a accru ses ventes de 22,3 % en mars

AvtoVAZ a vendu 30 708 véhicules Lada en mars, en hausse de 22,3 %, portant le volume pour le premier trimestre de 2018 à 79 114 unités, en hausse de 28,8 %.

La Vesta a été le modèle Lada le plus vendu sur le marché russe le mois dernier, avec 9 181 unités écoulées (+ 52,1 %), suivie de la Granta (8 381, + 7,2 %) et de la Largus (3 569 breaks et 1 346 monospaces). (AUTOSTAT 6/4/18)

SAIC a vendu 649 511 véhicules en mars

Le groupe chinois SAIC a vendu 649 511 véhicules au mois de mars (+ 7,4 %) et 1 822 420 unités au premier trimestre (+ 10 %).

Dans le détail, les coentreprises SAIC-GM-Wuling, SAIC-Volkswagen et SAIC-GM ont vendu un total de 563 227 véhicules en mars, soit 86,7 % des ventes totales du groupe chinois.

La marque SAIC Motor Passenger Vehicles a vendu à elle seule 61 836 voitures particulières en mars (+ 38,4 %) et 181 838 unités au premier trimestre (+ 54,2 %). (GASGOO.COM 8/4/18)

Great Wall a vendu 88 247 véhicules en mars

Le constructeur chinois Great Wall a vendu 88 247 véhicules en mars (+ 3,3 %) et 256 623 unités sur 3 mois (+ 1 %).

Sur les trois premiers mois de l'année, le groupe a donc déjà réalisé 22,2 % de son objectif de ventes pour l'ensemble de 2018 (soit 1,16 million d'unités).

En mars, Great Wall a notamment vendu un total de 74 025 véhicules de loisir (+ 1,1 %). Les ventes cumulées de ses différents modèles de véhicules de loisir se sont établies à 223 471 unités au premier trimestre (+ 0,8 %). (GASGOO.COM 9/4/18)

GAC a vendu 183 377 véhicules en mars

Le groupe chinois GAC a vendu 183 377 véhicules en mars (+ 4,9 %), et 508 432 unités au premier trimestre (+ 11,2 %).

De plus, GAC a produit 493 731 véhicules sur les trois premiers mois de l'année (+ 6,9 %), dont 191 873 unités sur le seul mois de mars (+ 2,1 %).

La marque GAC Motor a vendu 54 184 véhicules en mars (+ 27,2 %) et 149 320 unités sur trois mois (+ 22,7 %). La marque a ainsi réalisé 21,3 % de son objectif de ventes pour l'année.

De son côté, la coentreprise GAC Honda a vendu 56 487 unités en mars (+ 2,7 %) et 168 464 unités sur 3 mois (+ 16,8 %). Sur 3 mois, GAC Honda a réalisé 22,5 % de son objectif de ventes pour 2018.

Pour sa part, la société conjointe GAC Toyota a livré 42 965 véhicules en mars (+ 6,6 %) et 111 158 unités sur 3 mois (- 0,5 %). La coentreprise a ainsi réalisé 22,2 % de son objectif de ventes sur l'année.

Enfin, GAC Mitsubishi a vendu 12 700 véhicules en mars (+ 15,5 %) et 38 388 unités sur 3 mois (+ 47,6 %). (GASGOO.COM 8/4/18)

Geely a vendu 120 964 véhicules en mars

Le groupe chinois Geely a vendu 120 964 véhicules en mars (+ 39 %) et 386 296 unités sur les 3 premiers mois de l'année (+ 39 %).

Au premier trimestre, Geely a ainsi réalisé 24 % de son objectif de ventes pour l'année 2018.

Les exportations de Geely ont bondi de 194 % en mars, à 1 586 unités, tandis que ses ventes en Chine se sont établies à 119 378 unités le mois dernier (+ 38 %). (GASGOO.COM 8/4/18)

Porsche Holding Salzburg a réalisé un chiffre d'affaires de 22,4 milliards d'euros

Porsche Holding Salzburg a réalisé un chiffre d'affaires de 22,4 milliards d'euros en 2017 (+ 6,2 %), et a vendu 1 046 700 véhicules neufs et d'occasion (+ 1,6 %).

Ainsi, la cession de PGA Motors à son concurrent Emil Frey l'an dernier n'a pas arrêté la croissance du distributeur allemand.

Dans le détail, Porsche Holding a réalisé près de 75 % de ses ventes totales avec des modèles neufs (789 800 véhicules sur le total de 1 046 700 unités vendues en 2017 ; en hausse de 5,2 %). Ses ventes de véhicules neufs se sont réparties comme suit : 364 830 véhicules neufs vendus aux sociétés et 356 500 véhicules neufs vendus aux particuliers dans son réseau de 427 concessionnaires.

« Ces résultats réjouissants ont pu être réalisés malgré la vente, mi-2017, de la filiale Retail PGA Motors SAS. La perte d'environ 84 000 véhicules neufs subies par Porsche Holding Salzburg après cette cession a pu être plus que compensée, par une performance accrue dans toutes les régions où elle opère et par un volume supplémentaire réalisé sur de nouveaux marchés », s'est félicité Porsche Holding Salzburg dans un communiqué. (JOURNALAUTO.COM 6/4/18)

NIO s'attend à subir une perte opérationnelle de 5,1 milliards de yuans en 2018

La start-up chinois NIO (spécialisée dans les véhicules électriques) s'attend à subir une perte opérationnelle de 5,1 milliards de yuans (659,7 millions d'euros) en 2018. Cette perte est liée aux forts investissements nécessaires à la start-up pour débiter son activité.

La start-up compte par ailleurs vendre 30 000 véhicules électriques neufs cette année et réaliser un chiffre d'affaires de 11,4 milliards de yuans (1,47 milliard d'euros).

NIO prévoit de débiter la livraison de son premier modèle de série, l'ES8 dans le courant du premier semestre. Son deuxième modèle, l'ES6 doit être dévoilé cette année également (avec des livraisons attendues en 2019).

La vente de ses véhicules devrait contribuer au chiffre d'affaires de NIO à hauteur de 9,8 milliards de yuans (1,27 milliard d'euros), tandis que les ventes et location de batteries, ainsi que les services d'abonnement devraient représenter un chiffre d'affaires de 1,6 milliard de yuans (206,6 millions d'euros).

A moyen terme, NIO se fixe pour objectif de vendre 450 000 véhicules par an d'ici à 2021 et de dégager à cet horizon un bénéfice net de 16,1 milliards de yuans (2,08 milliards d'euros). (GASGOO.COM 8/4/18)

L'Allemagne envisage de créer un fonds pour financer le « post-équipement » des diesel

Le gouvernement allemand envisage de créer un fonds pour financer la remise aux normes des véhicules diesel déjà en circulation en Allemagne, afin d'en réduire les émissions polluantes.

Le gouvernement pourrait demander aux constructeurs d'automobiles de contribuer à ce fonds à hauteur de 5 milliards d'euros. Le gouvernement contribuerait également au financement de ce fonds.

En effet, le projet gouvernement de post-équipement pour remettre aux normes les diesel déjà en circulation concernerait la large majorité des quelque 15 millions de voitures diesel immatriculées en Allemagne, car seuls 2,7 millions de voitures diesel en circulation en Allemagne respectent déjà les normes Euro 6.

Le gouvernement allemand souhaiterait notamment que les voitures diesel (ne respectant pas la norme Euro 6) circulant dans les villes les plus polluées (telles que Munich et Stuttgart) soient dotées a posteriori d'un système de réduction catalytique sélective, qui nécessite la technologie d'injection de l'additif AdBlue.

Cette solution permettrait d'éviter des interdictions de circulation pour les voitures diesel dans ces villes.

La question de la création de ce fonds et de son financement devrait être un thème crucial pour le Ministère allemand des Transports dans les semaines à venir.

Néanmoins, l'industrie automobile ne souhaite pas de telles remises aux normes mécaniques (très coûteuses et très longues à mettre en place), mais préférerait des remises aux normes logicielles. (AUTOMOBILWOCHE 6/4/18, AUTOMOTIVE NEWS EUROPE 7/4/18)

Mme Schulze souhaite une hausse de la prime à l'achat pour les V.U.L. électriques

La Ministre allemande de l'Environnement, Svenja Schulze, souhaite que la prime à l'achat pour les véhicules utilitaires légers électriques passe de 4 000 euros actuellement, à 7 000 euros.

Selon la Ministre, 7 000 euros est la somme à partir de laquelle un renouvellement de la flotte devient rentable pour la plupart des entreprises de logistiques et des artisans.

Les services de livraison de proximité, souvent équipés de petits utilitaires faisant de nombreux arrêts, seraient les plus à même à réaliser dès à présent la transition vers l'électromobilité, étant donné qu'ils n'ont pas besoin d'une autonomie particulièrement longue et qu'ils peuvent facilement planifier les recharges. (AUTOMOBILWOCHE 7/4/17)

La Deutsche Post envisagerait d'introduire en Bourse sa division Streetscooter

La Deutsche Post (Poste allemande) envisagerait d'introduire en Bourse sa division Streetscooter, spécialisée dans les véhicules utilitaires légers électriques.

La Deutsche Post envisagerait en effet différentes options stratégiques pour développer l'activité de Streetscooter, dont un investisseur extérieur ou une possible mise en vente sur le marché boursier d'une partie du capital de cette division.

Si la Deutsche Post poursuit ce projet d'introduction en Bourse, les premières estimations prévoient une valorisation de plus d'un milliard d'euros pour Streetscooter (après que la division a réalisé un chiffre d'affaires de 200 millions d'euros en 2016).

La Deutsche Post n'a pas voulu commenter ces « spéculations ». (HANDELSBLATT 6/4/18)

Les représentants syndicaux de Skoda ont déclaré avoir accepté une augmentation des salaires de 12 %

Les représentants syndicaux de Skoda ont déclaré avoir accepté une augmentation des salaires de 12 % (contre 14 % réclamé initialement par les syndicats). La décision doit être confirmée par vote ce mercredi, mais cette confirmation est considérée comme une formalité.

L'augmentation couvrira la période du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019.

Outre cette augmentation de 12 %, les salariés de Skoda en République Tchèque ont également obtenu des primes (dont un bonus ponctuel d'environ 2 600 euros) et autres mesures incitatives.

Grâce à cet accord, des grèves ont pu être évitées.

Quelque 32 000 employés de Skoda sont concernés par ce nouvel accord salarial. (AUTOMOTIVE NEWS EUROPE, AUTOMOBILWOCHEN, SPIEGEL 6/4/18)

Seuls 6 % des Allemands envisageraient l'achat d'une voiture diesel

Selon l'organisme KÜS, seuls 6 % des automobiles allemands qui envisageraient l'achat d'une voiture prévoiraient d'acquiescer un modèle diesel (contre 23 % en 2016 et 14 % en 2017).

Cette baisse de l'intérêt pour le diesel profite aux modèles à essence (57 % d'intéressés, contre 53 % en 2016 et 55 % en 2017) et aux hybrides (15 % d'intéressés, contre 9 % en 2016 et 11 % en 2017). Les intentions d'achat pour les voitures électriques sont également passées de 2 % en 2016, à 3 % en 2017 puis à 6 % cette année.

Cette étude a également montré que 37 % des automobilistes allemands interrogés prévoient l'achat d'une voiture dans les 12 prochains mois. Parmi eux, 39 % veulent une voiture neuve et 38 % achèteront un modèle d'occasion.

En outre, 66 % des automobilistes veulent consacrer le même budget à leur voiture que l'an dernier, tandis que 19 % sont prêts à y consacrer davantage d'argent.

Pour l'achat d'une voiture neuve, les Allemands prévoient en moyenne un budget de 30 550 euros (et 13 265 euros pour une occasion).

Sans limiter le futur achat aux 12 prochains mois, 49 % des personnes interrogées se sont dit prêtes à acheter un jour une voiture électrique (contre 46 % en 2017).

En outre, en 2017, seuls 15 % des sondés avaient déjà conduit une voiture électrique ; ils sont 25 % cette année.

L'étude a également montré que l'autonomie limitée reste le principal frein à l'achat d'une voiture électrique.

Enfin, l'étude de KÜS a montré que 30 % des Allemands envisageraient une location avec option d'achat plutôt que l'achat direct de leur future voiture, à condition toutefois – pour près de la moitié d'entre eux – que le montant mensuel de cette L.O.A. ne dépasse pas les 200 euros. (AUTOMOBILWOCHEN 6/4/18)

Les interdictions de circulation pour les diesel n'auront que peu d'effet dans la vallée du Rhin

Selon Michael Schreckenber, physicien et professeur à l'Université de Duisburg-Essen, les interdictions de circulation pour les véhicules diesel n'auront que peu d'effet dans la vallée du Rhin, où les émissions de NO_x proviennent principalement de l'important trafic fluvial (en effet, les bateaux sont généralement équipés de moteurs diesel).

Ainsi, une étude a étudié les effets qu'aurait la suppression totale des voitures diesel en circulation d'ici à 2030 dans les régions de la Ruhr et de la vallée du Rhin.

Selon cette étude, l'absence totale de voitures diesel n'aurait d'effet que dans la région de la Ruhr, car dans la vallée du Rhin (notamment dans les villes de Cologne, Düsseldorf et Bonn), le trafic fluvial contribuerait toujours aux émissions de NO_x.

Dans certaines villes, les solutions de substitution aux voitures diesel risqueraient même de passer par le trafic fluvial, qui émettrait donc davantage d'oxydes d'azote qu'actuellement.

M. Schreckenberk estime que les résultats de cette étude soulèvent plusieurs questions, notamment sur la nécessité de réglementations pour le trafic fluvial et pas uniquement pour les voitures, mais aussi sur la pertinence d'interdire les voitures diesel si les objectifs de réduction de la pollution ne seront de toute façon pas atteints en raison des autres moyens de transport. (AUTOMOBILWOCHE 8/4/18)

Départ de l'économiste en chef de General Motors

Mustafa Mohatarem, économiste en chef de General Motors depuis 1995, partira à la retraite cette année.

Sa remplaçante, Elaine Buckberg, a pris ses fonctions le 1^{er} avril. (AUTOMOTIVE NEWS 5/4/18)

Hyundai a accru sa production en Russie au 1^{er} trimestre

Hyundai a fabriqué 59 600 voitures dans son usine de Saint-Pétersbourg sur les trois premiers mois de 2018 (+ 10 %) et prévoit d'en produire plus de 235 000 sur l'ensemble de l'année.

2 400 véhicules fabriqués sur le site ont été exportés au premier trimestre, ajoute AUTOSTAT (6/4/18).

Les ventes de GM en Chine ont augmenté de 2 % en mars

General Motors a écoulé 352 346 véhicules sur le marché chinois au mois de mars avec ses coentreprises locales (+ 2 %). Il en a vendu 986 052 au premier trimestre (+ 8 %).

Le mois dernier, les ventes de la marque Chevrolet ont augmenté de 35 %, à 47 017 unités. Celles de Cadillac ont progressé de 48 %, à 18 007 unités, et celles de Buick ont augmenté de 4 %, à 92 007 unités.

Les marques Baojun et Wuling ont vendu respectivement 76 980 et 118 335 véhicules. (COMMUNIQUE GENERAL MOTORS)

Inauguration du Centre américain pour la Mobilité (Michigan)

Le Centre américain pour la Mobilité (*American Center for Mobility*), situé à Ypsilanti Township dans l'Etat du Michigan, a été inauguré officiellement le 4 avril, en présence de nombreuses personnalités.

Ce grand centre d'essais pour la technologie de conduite autonome, financé en grande partie par des entreprises du secteur privé (dont AT&T, Toyota, Ford, Hyundai, Adient, Visteon), est utilisé depuis la fin 2017. Une deuxième phase d'aménagement est en cours de réalisation.

Le coût total du projet s'élève à 135 millions de dollars. (AUTOMOTIVE NEWS 5/4/18)

Le premier tout-terrain de loisir d'Aston Martin roulera à l'essence

Bien que dérivé du concept électrique DBX présenté au salon de Genève en 2015, le premier tout-terrain de loisir d'Aston Martin, attendu sur le marché l'an prochain, sera disponible exclusivement en version à essence, a indiqué le patron de la marque britannique, Andy Palmer, à AUTOMOTIVE NEWS EUROPE (6/4/18).

Le véhicule sera en concurrence avec le Bentley Bentayga, le Rolls-Royce Cullinan, le Lamborghini Urus et des versions de haut de gamme du Range Rover. Selon Autocar, il pourrait s'appeler Varekai.

Aston Martin développera une plateforme dédiée aux véhicules électriques pour la marque Lagonda, qui a été lancée au dernier salon de Genève avec le concept de berline Vision. Le constructeur a également montré sur son stand la maquette d'un possible tout-terrain de loisir Lagonda.

Signature de l'accord entre Kumho Tire et Qingdao Doublestar

Kumho Tire et ses créanciers ont signé l'accord qui prévoit la cession d'une participation de contrôle de 45 % dans le capital du manufacturier coréen au manufacturier chinois Qingdao Doublestar, à la faveur de l'émission de nouvelles actions.

L'accord a été signé avec Xingwei Korea, un consortium emmené par Doublestar qui a été constitué pour reprendre Kumho Tire. (YONHAP 6/4/18)

Ford rappelle plus de 300 000 gros pick-ups et tout-terrain

Ford a annoncé qu'il allait procéder au rappel d'environ 347 000 pick-ups de Série F et Expedition de l'année-modèle 2018 pour remédier à un problème de transmission.

Les véhicules sont équipés d'une boîte de vitesses automatique à dix rapports ou à six rapports. Ils ont été fabriqués dans des usines de Ford aux Etats-Unis. (AUTOMOTIVE NEWS 6/4/18)

Audi Volkswagen Korea va accélérer dans l'électrique

La filiale du groupe Volkswagen en Corée du Sud a annoncé que 25 % des modèles qu'elle compte commercialiser à l'horizon 2020 seraient électriques.

Le premier modèle électrique proposé sur le marché coréen sera un véhicule de la famille Audi e-tron, a précisé Rene Koneberg, directeur général d'Audi Volkswagen Korea (AVK).

La filiale avait dû suspendre son activité après le scandale des moteurs diesel truqués. Elle l'a repris en novembre 2017 et commercialise actuellement l'Audi R8, ainsi que des versions diesel de 2 litres de l'Audi A4 et de la Volkswagen Passat. Les quarante nouveaux modèles qu'elle compte introduire seront vendus sous quatre marques : Audi, Volkswagen, Bentley et Lamborghini.

AVK a vendu 868 véhicules au premier trimestre (- 6,8 %). (YONHAP 6/4/18)

Les Etats-Unis envisageraient des règles plus dures pour les importations d'automobiles

L'administration Trump voudrait assujettir les voitures importées aux Etats-Unis à des normes d'émissions plus strictes afin de protéger les constructeurs américains et les emplois aux Etats-Unis, a rapporté le Wall Street Journal, citant des sources au sein du gouvernement et de l'industrie.

Le président américain Donald Trump aurait demandé à plusieurs instances, dont l'EPA (l'agence de protection de l'environnement) et le Département du Commerce, de travailler sur ce projet. (REUTERS 7/4/18, AUTOMOTIVE NEWS 6/4/18)