

ZOOM

VÉHICULES À HYDROGÈNE : UNE ALTERNATIVE POUR DÉCARBONER LES TRANSPORTS

#EMISSIONS #HYDROGÈNE #VÉHICULES

LA PILE À HYDROGÈNE, DONT LA FILIÈRE DÉMARRE LENTEMENT, POURRAIT CONSTITUER UNE ALTERNATIVE INTÉRESSANTE FACE AUX BATTERIES RECHARGEABLES. LES DÉFENSEURS DE L'HYDROGÈNE SONT D'AILLEURS CONVAINCUS QUE CETTE TECHNOLOGIE EST INCONTOURNABLE POUR DÉCARBONER LES TRANSPORTS.

Des véhicules à hydrogène circulent déjà dans de nombreuses villes à travers le monde. A Paris, les taxis Hype transportent des clients depuis 2015 dans des berlines coréennes ou japonaises. Mais, globalement, les véhicules à hydrogène restent un segment de niche. **Hyundai**, qui revendique le premier rang mondial, a vendu 5 000 exemplaires de son modèle **Nexo** cette année, plus que la **Toyota Mirai**, dans un marché mondial de plusieurs dizaines de millions de voitures.

Les véhicules à hydrogène offrent les avantages du 100 % électrique (accélération, couple, silence de fonctionnement), ne rejettent aucun polluant (vapeur d'eau uniquement), tout en affichant une autonomie supérieure et des recharges aussi rapides qu'un plein d'essence.

Toutefois, la production d'hydrogène reste aujourd'hui fortement émettrice de CO2, l'un des principaux gaz à effet de serre, car elle résulte essentiellement du reformage de méthane. Les stations de recharge, très coûteuses, sont rares, et les prix des véhicules sont encore prohibitifs.

“Aujourd’hui, on sait faire des véhicules à hydrogène, mais il y a encore énormément d’étapes à franchir pour en faire des véhicules économiquement viables”, souligne Marc Mortureux, directeur général de la **Plateforme Automobile (PFA)**.

“On est clairement satisfaits de la mobilisation des pouvoirs publics », avait-il indiqué lors de l’annonce d’un plan de 7 milliards d’euros du gouvernement français pour développer la filière hydrogène. L’Allemagne a récemment mis 9 milliards sur la table, dans une course à l’innovation face à la **Chine**, à la Corée du Sud, au **Japon** et aux **Etats-Unis**.

Le premier enjeu est la production massive d’hydrogène décarboné, défi que les énergéticiens pensent relever grâce à l’électrolyse de l’eau à partir d’énergies renouvelables (éolien, solaire) ou de nucléaire.

“A partir de 2021 ou 2022, on va voir arriver des camions, des camionnettes, des bus à hydrogène dans pas mal de villes d’Europe”, prévoit de son côté Marc Perraudin, directeur de la division Nouvelles Energies chez **Plastic Omnium**. L’équipementier français, spécialiste du stockage de carburant, a engagé 200 millions d’euros d’investissements sur cinq ans pour développer des réservoirs à hydrogène, déjà commercialisés, mais aussi des piles à combustible.

Selon M. Perraudin, les véhicules 100 % électriques à batteries “ne répondent pas aux besoins” des transports lourds, par manque d’autonomie.

Plastic Omnium souligne en outre l’insuffisance du nombre de stations de recharge d’hydrogène. « Les voitures, qui ont besoin d’un maillage étroit de stations de recharge, se développeront après 2025?, estime Plastic Omnium qui table, à l’horizon 2030, sur un marché mondial de 2 millions de véhicules, dont 1,6 million de voitures particulières.

Fin 2019, **Renault** a introduit dans son catalogue une version à hydrogène de son fourgon Kangoo, dont il a produit 200 exemplaires. Un deuxième modèle, plus grand, le Master, suivra l’an prochain. Ces versions coûtent près de 50 % de plus qu’une électrique classique. Mais “avec l’hydrogène, on double l’autonomie pratique pour l’utilisateur”, souligne Philippe Diviné, directeur de la stratégie des véhicules utilitaires du groupe.

Chez **PSA**, les premiers véhicules utilitaires à hydrogène (Peugeot Expert, Citroën Jumpy et Opel Vivaro) seront lancés fin 2021, en complément des électriques classiques. “Aujourd’hui, les temps de

recharge des batteries sont pénalisants pour certaines utilisations professionnelles intensives, tandis que l'hydrogène permet de faire un plein en 2 ou 3 minutes », explique Carla Gohin, directrice de l'innovation de PSA.

Source : AFP (8/9/20)

Par Juliette Rodrigues

RACONTE MOI L'AUTO

MANNEQUINS VIRTUELS THUMS : 20 ANS DE RECHERCHE CHEZ TOYOTA POUR SAUVER DES VIES

#BREVET #SÉCURITÉ #TOYOTA #VIRTUEL

TOYOTA OFFRIRA, DÈS L'ANNÉE PROCHAINE, UN ACCÈS GRATUIT À SON LOGICIEL DE MODÉLISATION THUMS (TOTAL HUMAN MODEL FOR SAFETY), QUI PERMET D'ANALYSER LES CONSÉQUENCES PHYSIQUES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION, POUR LES PASSAGERS ET LES PIÉTONS.

Image not found or type unknown

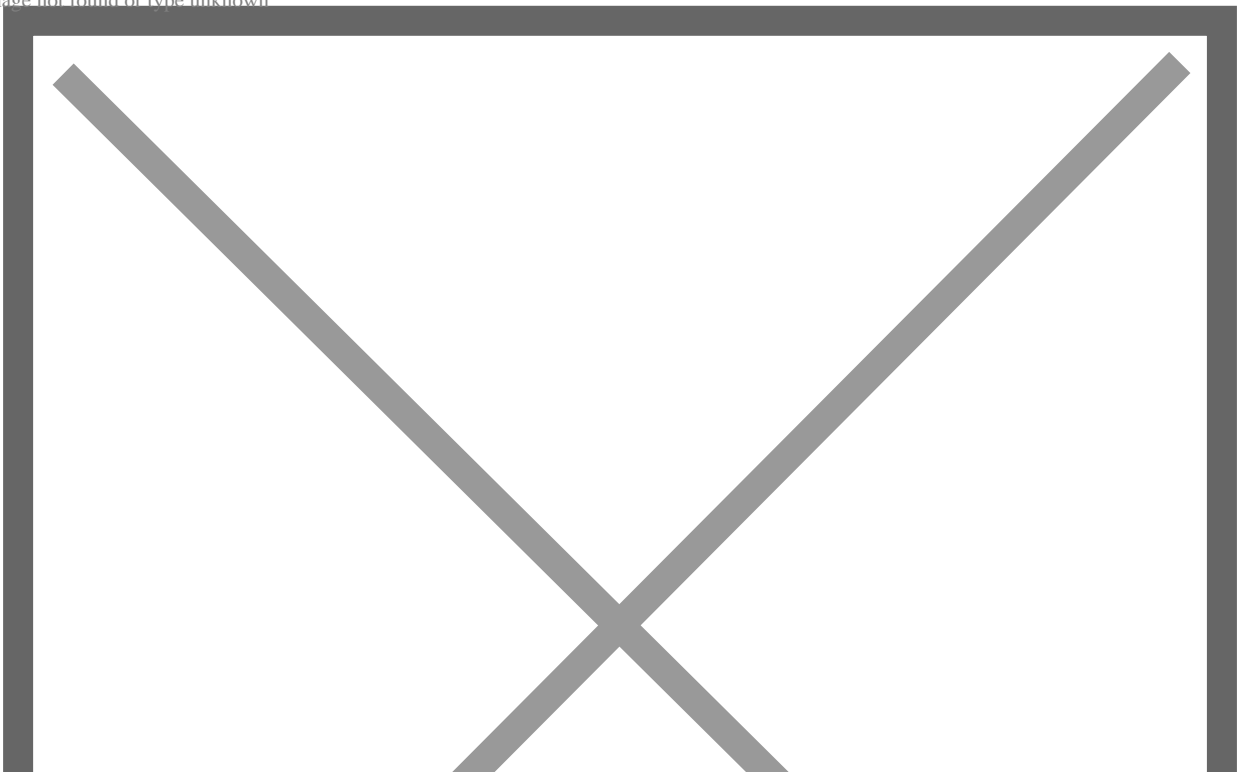
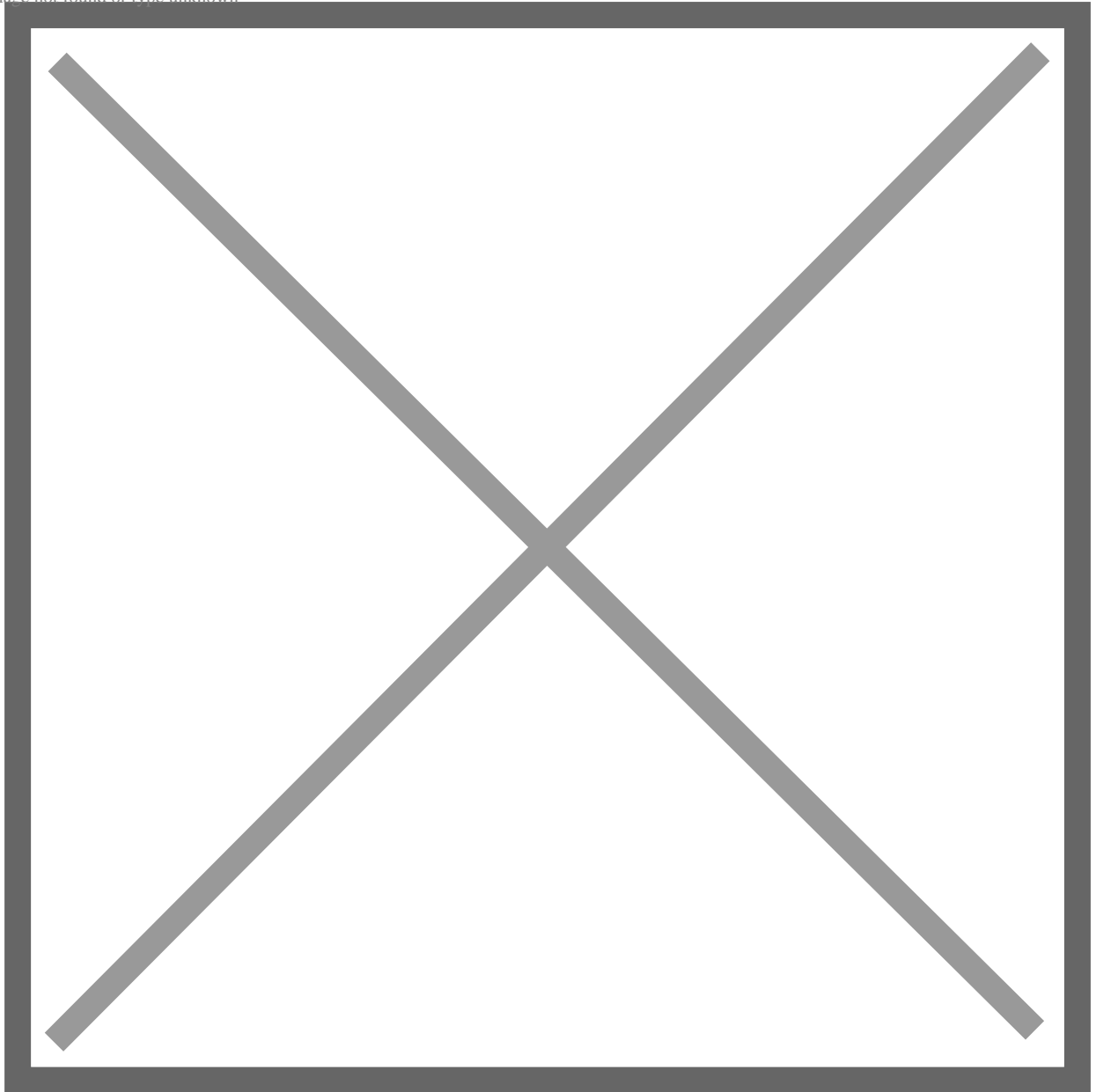


Image not found or type unknown

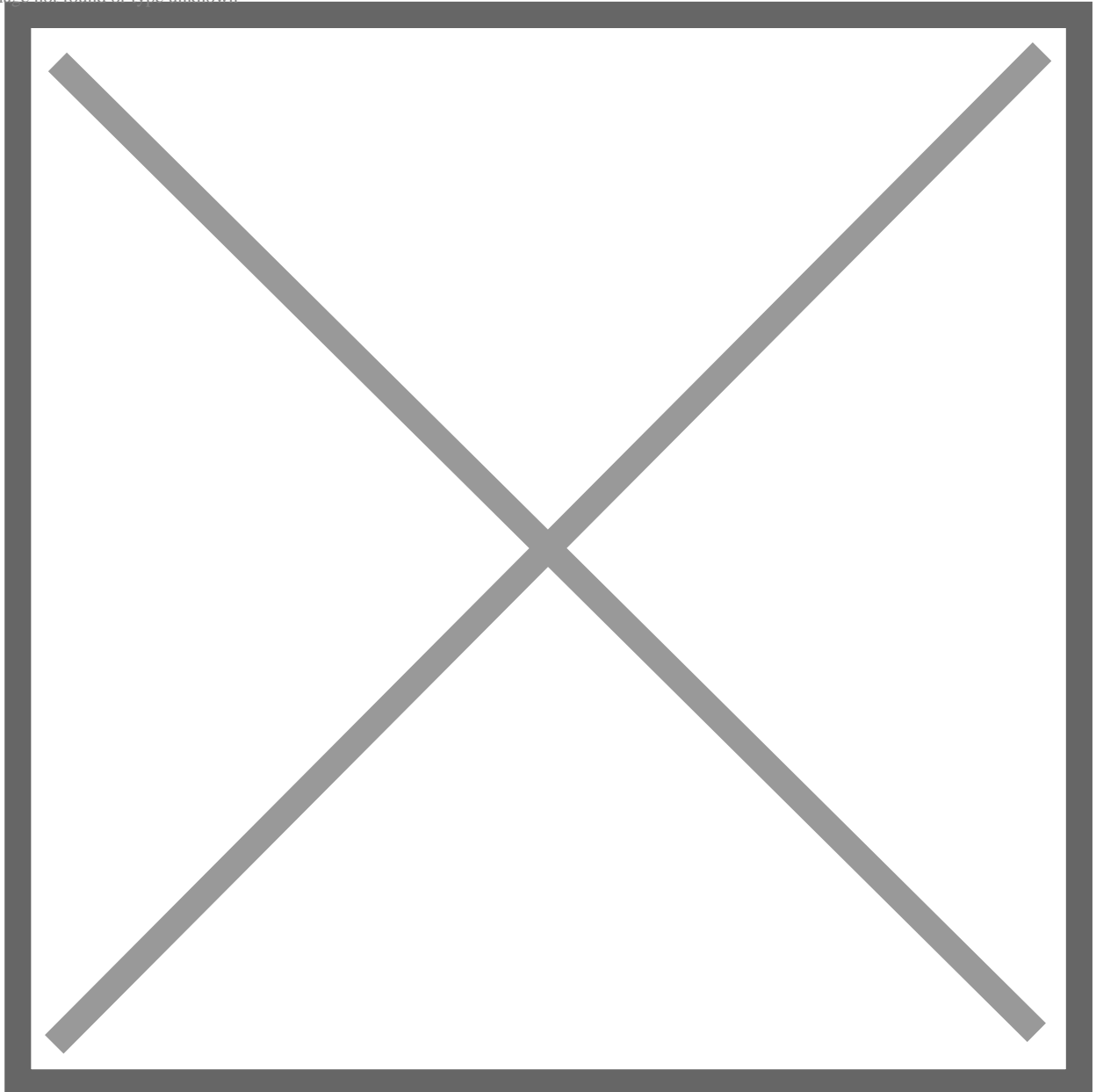


Le premier logiciel de modélisation humaine virtuelle THUMS (**Total Human Model for Safety**) a été présenté en 2000, après trois ans de recherche.

En simulant de nombreuses caractéristiques de différentes parties du corps humain, de sa forme générale à la structure du squelette en passant par la peau, les mannequins virtuels THUMS permettent d'analyser en détail les fractures osseuses, les lésions ligamentaires et autres blessures que peut engendrer une collision automobile.

Toyota a commencé à développer ce programme en 1997, en partenariat avec son centre recherche Toyota Central R&D. La Version 1 du logiciel THUMS a été achevée et commercialisée en 2000, suivie en 2005 de la Version 2 qui ajoutait un visage et des os au modèle. Lancée en 2008, la Version 3 se complétait d'une modélisation précise du cerveau. La Version 4 achevée et lancée en 2010 détaille précisément les organes internes. La Version 5 (2015) intègre tous les muscles du corps humain. Enfin, une Version 6 voit le jour en 2019, avec un perfectionnement des données.

Image not found or type unknown

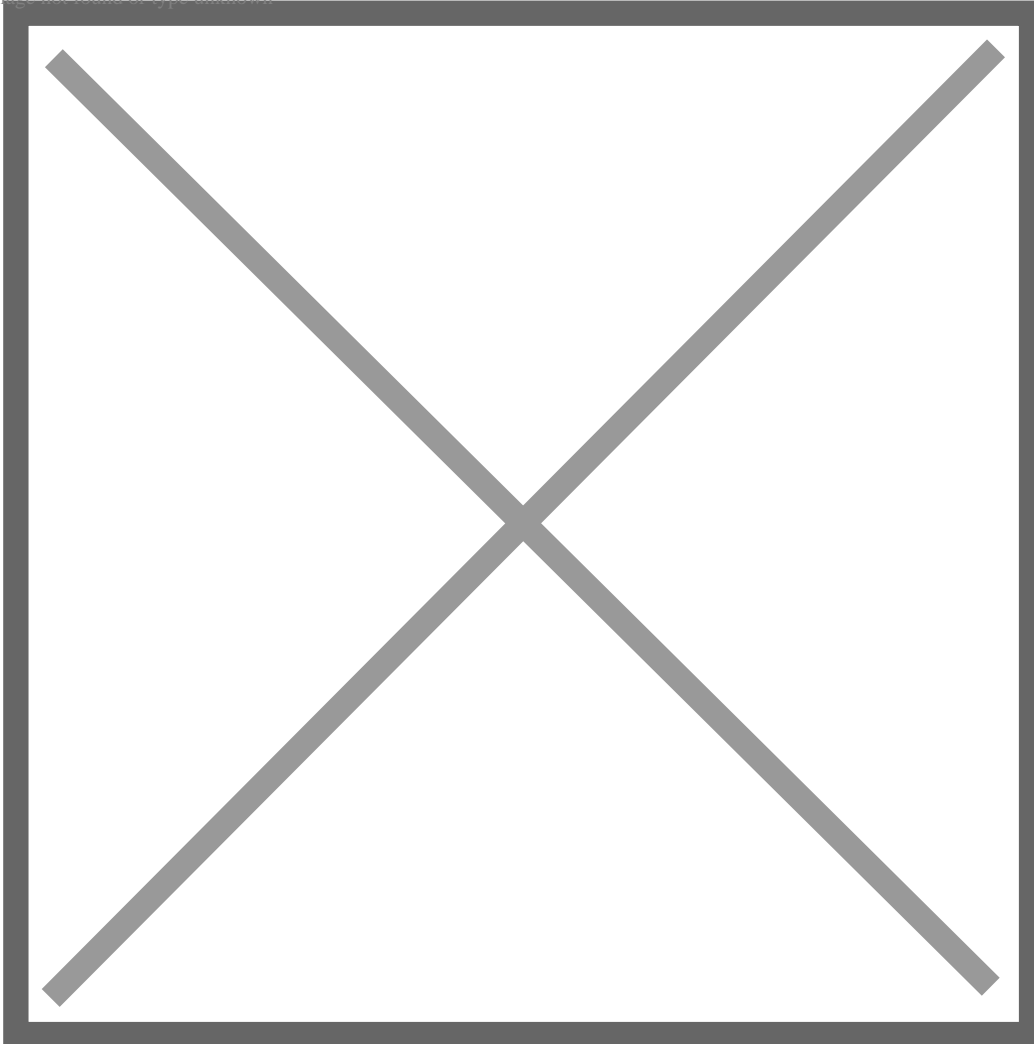


Des études montrent que, pour éviter une collision, près de la moitié des conducteurs réagissent de façon défensive (par un freinage ou un coup de volant brutal par exemple) et que, simultanément, les occupants du véhicule ont tendance à se raidir. Or, la posture – raide ou au contraire détendue – a une incidence notable sur les mouvements du corps en cas d'accident. Pourtant, les mannequins humains virtuels actuellement utilisés dans les programmes de simulation d'accidents sont incapables de reproduire les réflexes de défense adoptés par les occupants d'un véhicule quelques instants avant la collision, notamment le raidissement du corps en prévision de l'impact.

Pour y remédier, Toyota a réussi à introduire dans la dernière version de son programme THUMS une nouvelle modélisation des muscles, capable de restituer les postures du corps humain. En simulant à différents degrés la détente ou la contraction du corps, cette Version 5 permet une analyse informatique plus détaillée des blessures consécutives à une collision.

Jusqu'à présent, THUMS parvenait seulement à simuler des changements de position après l'accident. Grâce à la modélisation musculaire de la Version 5, il est désormais capable de les simuler avant.

Image not found or type unknown



Il devient ainsi possible d'étudier avec plus d'acuité l'efficacité des ceintures, coussins gonflables et autres équipements de sécurité, mais aussi des technologies de sécurité active comme les systèmes pré-collision. En retour, ces évolutions permettront d'améliorer ces technologies, au bénéfice de la sécurité des occupants.

La modélisation THUMS a déjà été adoptée par des dizaines d'entreprises – constructeurs automobiles et fabricants de pièces détachées entre autres – ; elle contribue aux recherches sur la sécurité automobile partout dans le monde.

Protégé par une licence jusqu'à fin 2020, le logiciel THUMS de Toyota sera mis à disposition gratuitement à partir de janvier 2021.

Source : EL MUNDO (2/9/20)

Par Juliette Rodrigues

RACONTE MOI L'AUTO

LA GOLF, LA VOITURE QUI A REDONNÉ UN ÉLAN À VOLKSWAGEN

#GOLF #VOLKSWAGEN

À la fin des années 1960, l'ambiance n'est pas au beau fixe chez **Volkswagen**, alors que les ventes – bien que toujours élevées – reculent. L'insuccès des 411/412 indique que l'ère du moteur arrière touche à sa fin. Le constructeur étudie différents projets pour remplacer la Coccinelle et opte finalement pour un modèle à moteur avant, une révolution culturelle.

Avec l'appui d'ingénieurs connaissant cette technologie, la marque lance fin 1969 le projet EA337 qui débouchera sur la Golf en 1974. La voiture est dessinée en grande partie par l'Italien Giugiaro, qui a déjà signé le style de la Passat et travaillé au coupé Scirocco. Lancée en mars 1974 après 3,7 millions de kilomètres de tests destinés à assurer une fiabilité sans faille, la Golf ne révolutionne pas sa catégorie, réalisant plutôt une synthèse de ce qui se fait de mieux alors.

Image not found or type unknown

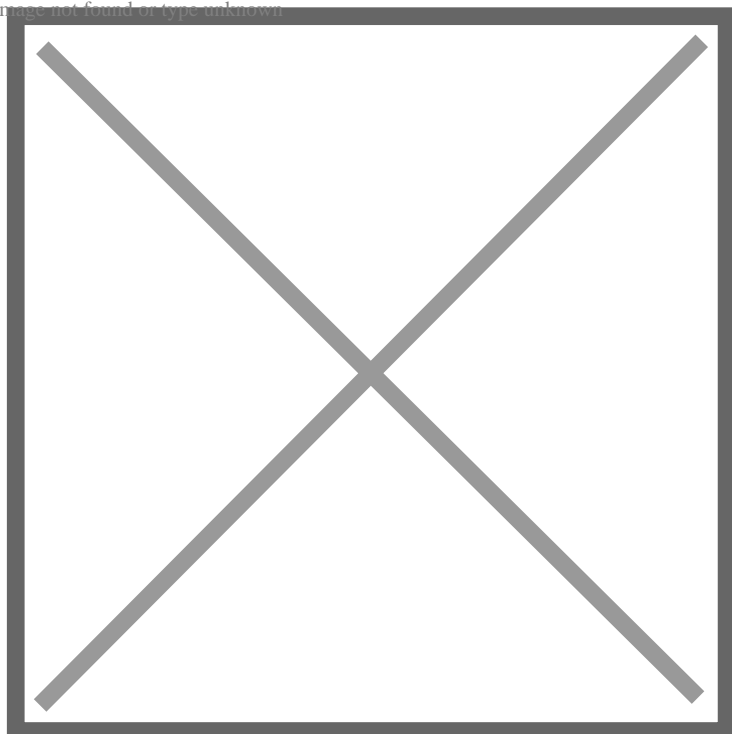
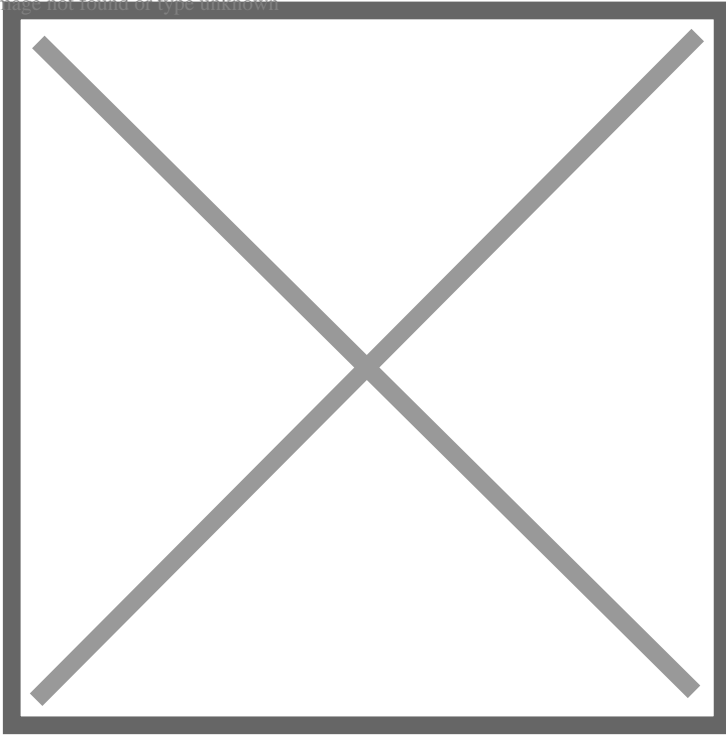


Image not found or type unknown



Le modèle, proposé en carrosserie à 3 et 5 portes à des tarifs compétitifs, rencontre rapidement un très grand succès grâce à ses performances, ses qualités routières et sa praticité.

La Golf va évoluer constamment. Fin 1975, elle révolutionne la catégorie des sportives compactes avec sa version GTI. Un cabriolet fabriqué par Karmann fait son apparition en 1979 : c'est le premier dans la catégorie des compactes modernes. Grâce à un nouveau procédé de fabrication, la protection contre la rouille s'améliore, ce qui permet à VW d'offrir une garantie anticorrosion de 6 ans. Le modèle reçoit pour 1981 un tableau de bord plus cossu, celui de la Jetta présentée l'année précédente. En 1982, la Golf est la première à offrir un moteur turbodiesel , un organe de 1,6 l de 70 ch qui offre des performances inédites à ce niveau de gamme.

Image not found or type unknown

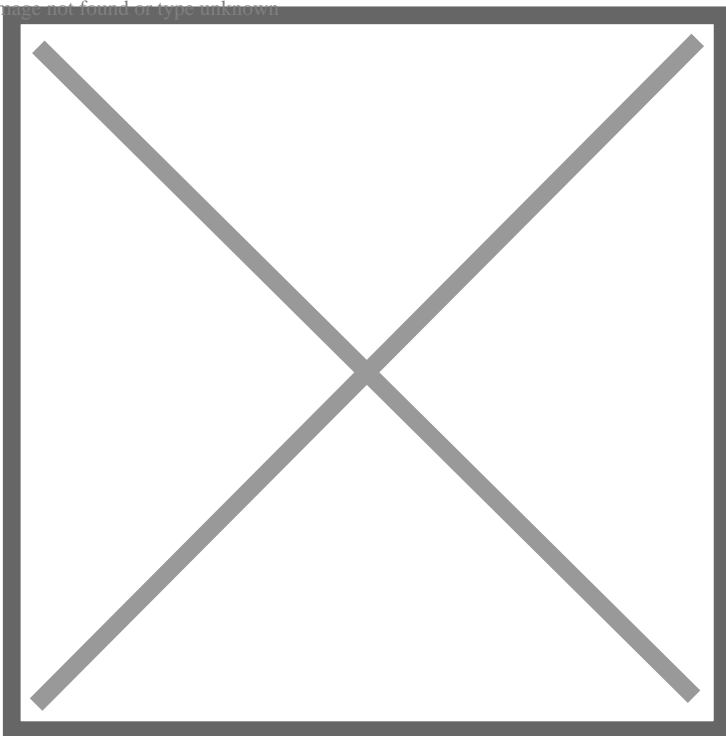
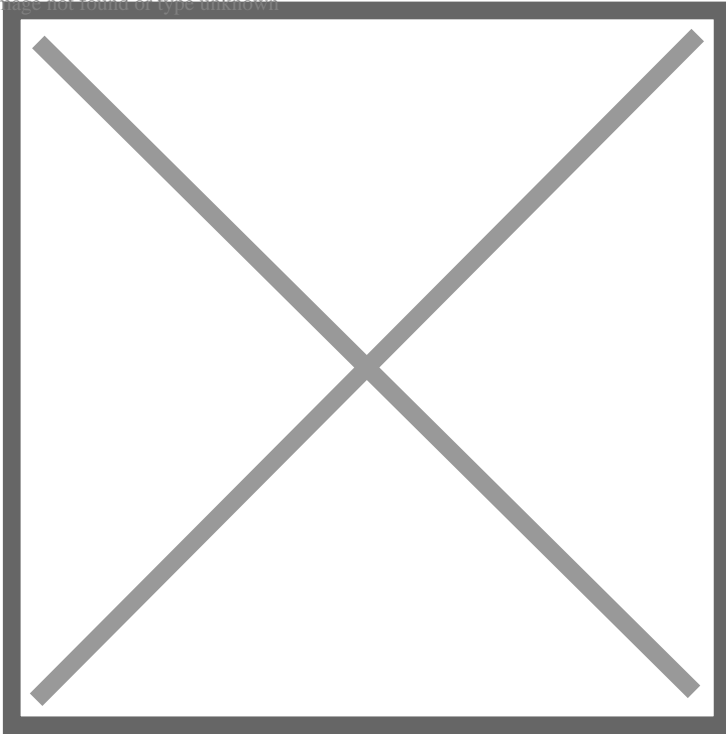


Image not found or type unknown



La Golf I cède en août 1983 la place à la Golf II. Elle aura été produite à plus de cinq millions d'exemplaires.

Source : CARADISIAC (20/9/20)

Par Frédérique Payneau

CULTURE VROUM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

#JOURNAL D'UNE PÉTASSE AU VOLANT #LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE #ROMAN

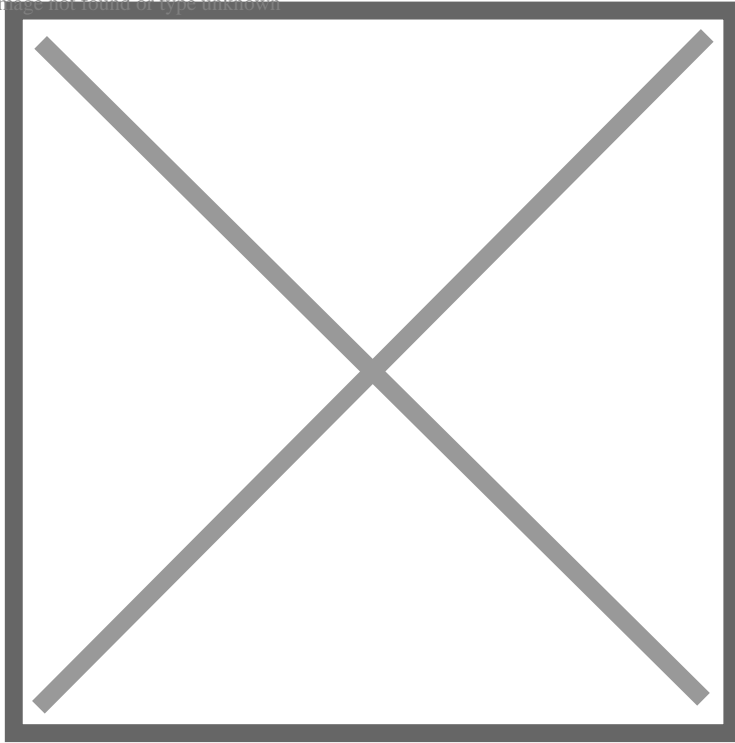
AUTOUR DU «JOURNAL D'UNE PÉTASSE AU VOLANT»

«MAIS QU'EST-CE QU'ELLE NOUS VEUT CELLE-LÀ ?»

Avec Anne-Charlotte Laugier, un roman côté coulisses

«Si l'automobile est un mot du genre féminin, elle est encore largement dominée par les hommes...», il est temps que Charlotte prenne le volant, asseyons-nous à ses côtés !

Image not found or type unknown



«Cette sorte de muse moderne sexy que l'on a envie de gifler et de prendre dans les bras en même temps à chaque page», Philippe Poisson dans la revue «Criminocorpus».

Propos recueillis par Philippe Colombet

Anne-Charlotte débute ainsi son auto portrait pour ses lecteurs dans son nouveau livre. Anne-Charlotte Laugier est journaliste. Elle a décidé que, dorénavant, dans l'automobile il en serait autrement. Elle anime depuis huit ans un blog à succès «Charlotte au volant». Elle y parle de voitures mais aussi des difficultés que les femmes rencontrent toujours aujourd'hui à s'imposer dans cet univers masculin. «Le journal d'une pétasse au volant» est son premier roman.

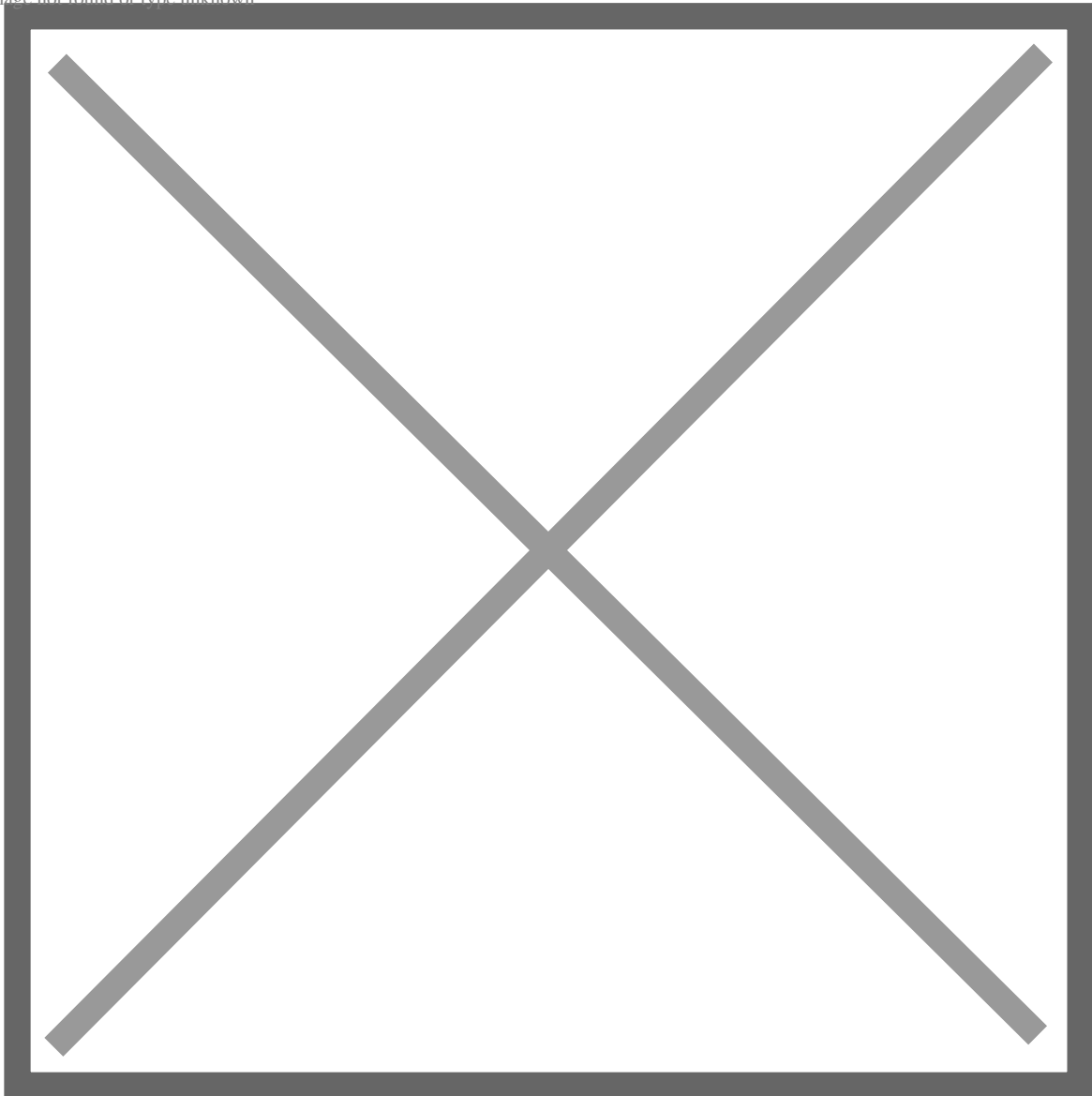
Qui est cette quadra délurée ?

Flash-back, en rupture de stock plus rapidement que prévu quelques jours après son arrivée en librairie ce livre rapidement réimprimé y est vite revenu. Le rire est une vision du monde qui plait, une vision qui humanise ce monde. Les éloges sur les réseaux sociaux sont nombreux. Ce qui est plutôt bon signe. Cette héroïne moderne, libre et drôle et entraîne plein de filles dans son sillage. Et des garçons également, ils veulent le mode d'emploi de la «Pétasse» et soutiennent les femmes libres. Mais qui est cette conductrice qui en remontre aux garçons ? Qui est cette amoureuse qui décide de sa vie ? «La Pétasse au volant» c'est donc bien la romancière et «Blogueuse» automobile Anne-Charlotte Laugier. À la lectrice et au lecteur de voir et de croire ou pas, aux péripéties de ce bouquin qui fait du bien, qui fait rire et pleurer, qui fait s'interroger et qui ose inventer un féminisme sur hauts talons. Un féminisme dont on se demande s'il n'est pas au moins aussi efficace que celui qui se pratique baskets aux pieds. La «Pétasse», elle, ne s'interroge pas. Elle agit et s'agite. Elle engueule les autres automobilistes, snobe son chef de service, tombe amoureuse à l'aube sur un parking et se débat avec les émois de son adolescent. Elle nous sert d'exemple souvent et de contre-exemple parfois. Elle est bien dans sa bagnole et bien dans la vie. Celle dont on rêve, celle qu'on fuit, celle qu'on subit. Aussi ! Elle transcende toutes ces vies à 100 à l'heure dans un premier roman. Ce n'est pas un livre de chevet, mais un livre de boîte à gants. Anne-Charlotte Laugier, «Charlotteauvolant.net», c'est bien elle. «Le Journal d'une Pétasse au volant» est son tout premier roman, publié chez Ramsay, s'il vous plait, le 15 juin dernier. Il sera suivi.

«J'ai pris du colorant rose dans un monde gris»

Incontournable, avec Philippe Poisson, dans l'excellente revue «Criminocorpus», retrouvons-en le portrait, extraits : «Passée du portrait d'artistes à l'univers automobile, elle télé travaille depuis 15 ans et voyage pour tester les nouveaux modèles automobiles et parfois les vélos. (...) Après tout ce qu'on a traversé, les lecteurs méritent de rire. Alors j'ai pris du colorant rose dans un monde gris. Et j'ai mis en scène une pétasse au volant qui se la pète, au détriment des autres évidemment. Pourquoi au volant ? Parce que les bagnoles, ça reste un truc de mecs. Et ma pétasse adore rivaliser avec les hommes et leur en remonter. Elle sait se servir d'un volant et piloter. Garer une auto en une minute chrono mieux qu'ils ne le feraient. Et lorsqu'elle se passe du rouge à lèvres au feu rouge, les garçons bichent... Dans la littérature, les filles sont toujours maudites et finissent mal quand elles s'achètent trop de vêtements, veulent trop plaire et ont des amants. Dans mon roman, tout se passe bien pour elle. Pas de malédiction. Elle peut dire oui, puis non, puis viens, puis vas t'en. Bien sûr, la pétasse a ses failles. Elle mène aussi une vie ordinaire voire triviale, truffée de nids de poule mais qu'elle contourne avec entrain. Ma pétasse ? (...) Une nana qui dit tout haut ce qu'on pense tout bas ou qu'on n'ose même pas penser. Elle est d'un narcissisme incroyable et elle tombe parfois sans vergogne dans les extrêmes. (...) C'est une femme qui compense son mal être en nous faisant éclater de rire aux moments dramatiques. Autodérision, sadisme, ironie mordante, réponses sarcastiques, humour noir... Cette sorte de muse moderne sexy que l'on a envie de gifler et de prendre dans les bras en même temps à chaque page, a retourné ma plume et m'a permis d'explorer toutes les variantes du rire. Grâce à elle, j'envisage aussi la littérature comme une offrande, comme un habillage pour surmonter la vie. Parce que le rire peut être instructif et littéraire. Parce que je ne suis pas un artiste maudit. Parce que je me fiche des codes du féminisme et elle aussi. Parce que l'important, c'est de ne pas être emmerdant quand on écrit. J'ai laissé aller le verbe avec entrain et joie, de manière décomplexée face à la grammaire et à ma vision des femmes mais aussi d'autres thèmes plus inattendus comme le handicap... À vous de retirer la substantifique moelle de ma pétasse, née pour vous divertir et mettre de la couleur dans vos vies. Mais celui qui fait le livre, c'est le lecteur. Et un bon lecteur est plus perspicace que les bons auteurs». À lire ! Rentrée 2020, elle enchaîne les événements automobiles mais elle a réussi à répondre à toutes nos questions, ce même dans un train furibond... Rencontre !

Image not found or type unknown



«Charlotteauvolant.net», c'est elle. «Le Journal d'une Pétasse au volant» est le premier roman d'Anne-Charlotte Laugier, plus qu'un livre de chevet un livre de boîte à gants.

Parlez nous un peu de votre parcours, comment en êtes venue à écrire sur l'automobile ?

Mon père souhaitait que je sois, comme lui, agrégée de Lettres. Mais le jour des oraux, j'ai tourné

casaque. Ce que j'aimais depuis l'enfance, c'était écrire, des nouvelles, des poèmes et des dialogues. Et comme écrivain est rarement un métier, j'ai préféré faire une école de journalisme plutôt que de suffoquer dans le carcan de l'Éducation Nationale. Mon premier boulot de pigiste consistait à écrire des portraits d'artistes. Puis quelqu'un m'a proposé de remplir les colonnes du premier site sur les femmes et les voitures, «Eve Auto» à l'époque. J'ai foncé. J'aime les milieux d'hommes, les challenges et les métiers improbables.

Comment prépare t-on un tel roman, un ouvrage décalé et assez délicat sur un sujet toujours douloureux, surtout pour certains ?

Tout est difficile à écrire. Le moindre texte, le moindre paragraphe, la moindre émotion. Je n'étais pas taillée pour écrire un roman. J'aime quand ça va vite. Et j'écris toujours dans le bruit, en regardant les autres vivre et profiter de la vie. Mais j'avais grand besoin de me surprendre et d'accepter ce chemin de croix. Heureusement, mon héroïne, inspirée de toutes mes années au volant, a rapidement pris le dessus sur moi. «Ma Pétasse» regorge d'énergie. Elle m'a instantanément donné de l'entrain. Et l'envie de livrer un message avec le sourire : les filles, regardons les situations de haut et contournons les codes. Évoluons avec nos défauts, nos failles et gardons un maximum de légèreté et de folie. «Ma Pétasse» se la pète avec classe. Mais elle est surtout très humaine et pleine d'esprit.

L'originalité de votre premier roman est bien présente, pensez-vous pouvoir la renouveler dans un second opus ?

J'écrirai sûrement une suite à la «Pétasse». Mais d'autres romans, plus poétiques et tourmentés, qui causent déchirement, viol, deuil et passion, attendent aussi sagement leur tour dans ma boîte à gants. Je ne sais à quel moment je dégainerai ma plume caméléon. Sûrement quand on m'attendra au tournant. Ou quand je voudrai rendre un lecteur amoureux. Il y a quelque chose de très charnel et passionnel, incontrôlable et surnaturel, qui vibre en moi pour l'écriture !

Pourquoi nous aimons : un style complètement décalé, un style très agréable à lire, des prises de

positions argumentées sur des sujets d'actualité et un roman à croquer d'un coup !

Nous aimons moins : cela manque tout de même un peu de photographies, l'exemple de Chirac et de ses si célèbres «Images à colorier» aurait pu être suivi... Pour l'humour !

Note : 15 sur 20.

Titre : «Journal d'une Pétasse au volant»

Auteur : Anne-Charlotte Laugier

Éditeur : Ramsay

Pages : 128

Prix public : 16,90 euros TTC

www.ramsay.fr

Accroche :

. «L'important, c'est de ne pas être emmerdant quand on écrit», Philippe Poisson dans la revue «Criminocorpus».

NOUS EN REPARLERONS

Ni livre, ni magazine, mais un peu des deux...

C'est un nouveau «Booklet» sur le design automobile que le site «Lignes/auto» nous prépare. Il arrivera en novembre ! Souvenons-nous, notre ami photographe Patrick Sautelet aurait eu 70 ans cette année. «L'aventure que nous avons menée en 2008-2009 avec lui et l'éditeur Nicolas Langlois, lors de la création de la revue Lignes/auto fut belle et avant tout, humaine», explique notre confrère et ami le journaliste et auteur Christophe Bonnaud (voir notre interview sur ses livres dédiés au design de Citroën et Renault dans les précédents numéros de votre magazine «Antibrouillard»). Le magazine papier «Lignes/auto» avait perduré deux ans... «Un jour, un de mes 'supérieurs hiérarchiques' m'a expliqué qu'on ne réussit pas lorsqu'on met les relations humaines en avant. Je reste évidemment persuadé du contraire», souligne Christophe. Ainsi, c'est avec le soutien indéfectible de Nicolas Langlois de Bazillac et le souvenir positif de Patrick Lucas que «Lignes/auto» va de nouveau être disponible sous la forme «Papier». En français et en anglais, format 24 x 16,5 cm, il s'agira donc de «Booklets». Ni livre, ni magazine, mais un peu des deux de 130 pages, respectueux de la ligne éditoriale du site éponyme, faciles à collectionner car d'un format compact et financièrement accessibles (moins de 30 euros). Rendez-vous en novembre et bravo aux plus de 130 000 personnes qui fouillent le site lignesauto.fr chaque mois. Restez donc connectés, bientôt toutes les infos sur le Net !

www.lignesauto.fr

Une visite guidée dans les coulisses du Mans

Les éditions E-T-A-I, en partenariat avec les organisateurs des 24 Heures du Mans (l'ACO), nous font découvrir les coulisses de cette prestigieuse course au travers de ce bel ouvrage. Embarquez pour un tour du circuit des 24 Heures du Mans comme vous ne l'avez jamais vu. Passez sous la célèbre passerelle Dunlop qui surplombe les 3 000 hectares du site. Partez à la rencontre de l'armée de l'ombre, ces milliers de bénévoles qui veillent autour de la piste, commissaires, médecins, jaloneurs, etc. Découvrez leurs fonctions. Visitez les divers bâtiments. Vous allez croiser des pilotes de renom, des chefs d'écurie, des directeurs de course... Laissez-vous guider par cette visite exceptionnelle, et apprenez tout ce qu'il faut connaître sur les tenues et équipements de pilotes, les camions usines, le village du circuit... Ainsi que les incroyables anecdotes qui ponctuent un siècle de la plus grande course automobile du monde. Un livre qui se lit comme un roman et qui séduira nombre de passionnés de sport automobile. L'auteur, Hervé Guyomard, a dirigé le circuit Bugatti de 1971 à 2006, et ainsi collaboré à l'organisation de quelques cinq cents compétitions sur les circuits du Mans. De surcroît à la retraite, il a créé le service « Patrimoine » de l'Automobile Club de l'Ouest et se consacre à l'animation des visites guidées du musée et du circuit des 24 Heures du Mans, tout s'explique (240 pages, 130 photos, format de 235 x 315 mm, le tout pour 49.00 euros TTC).

www.editions-etai.fr

Largo Winch l'aventurier à la Cité de l'Économie

À l'occasion du 30^e anniversaire de la célèbre saga de bande dessinée créée par Jean Van Hamme et dessinée par Philippe Francq, aux éditions Dupuis, Citéco présente du 17 octobre 2020 au 12 février 2021 une exposition temporaire exceptionnelle spécialement conçue et produite par le musée. À Paris, l'occasion de dresser un panorama de 30 ans de pratiques économiques et d'analyser les changements qui ont eu lieu depuis la publication du premier tome en 1990, tout en s'immergeant dans l'univers du héros qui hérite, à seulement 26 ans, d'un énorme empire financier. Ses aventures sont une excellente porte d'entrée pour plonger dans les arcanes de l'économie. L'exposition permet aux visiteurs de tous âges, passionnés de bande dessinée, d'économie et d'aventure de découvrir le grand talent des auteurs, le scénariste et créateur de la saga Jean Van Hamme, le dessinateur Philippe Francq et Eric Giacometti qui a repris le scénario depuis le 21^e tome, à travers une soixantaine de planches originales, d'objets, de reproductions, de vidéos et de décors. Une manière d'aborder la genèse d'un best-seller, la galaxie Largo Winch en s'attardant sur le héros, son équipe, ses amis et ennemis mais aussi le fantastique des villes, d'Istanbul à Chicago en passant par Londres, Hong Kong, Amsterdam ou encore Venise. Ces thèmes permettant d'expliquer par le prisme des 22 albums des thèmes économiques clés, krach boursiers, crise des sub primes, corruption à grande échelle, impérialisme, fonds souverains,

trading haute fréquence... Avec cette exposition exceptionnelle, Cite?co affirme son ambition de donner du sens aux grands débats de société tout en abordant les questions économiques de manière ludique et pédagogique. Tout cela dans un chef d'œuvre de l'architecture néo-Renaissance classé monument historique et ancienne succursale de la Banque de France, 1 place du Général Catroux Paris 17ème. À voir, d'autant que l'automobile et son industrie ne sont jamais loin !

www.citeco.fr & www.dupuis.com

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Juliette Rodrigues

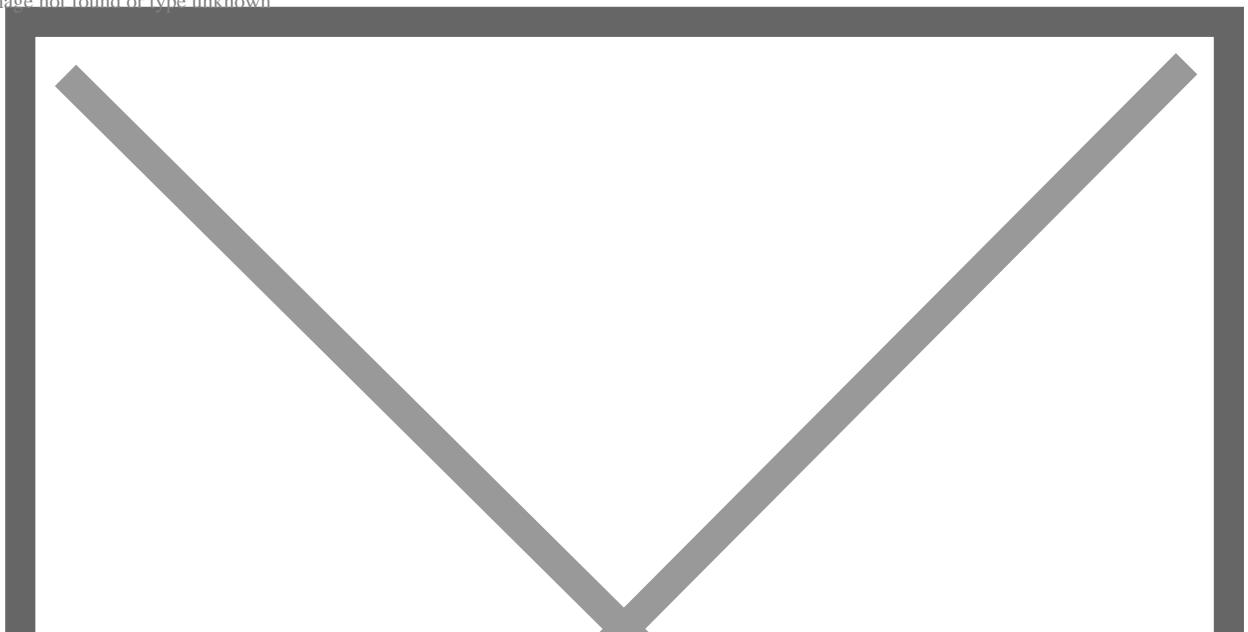
CULTURE VROUM

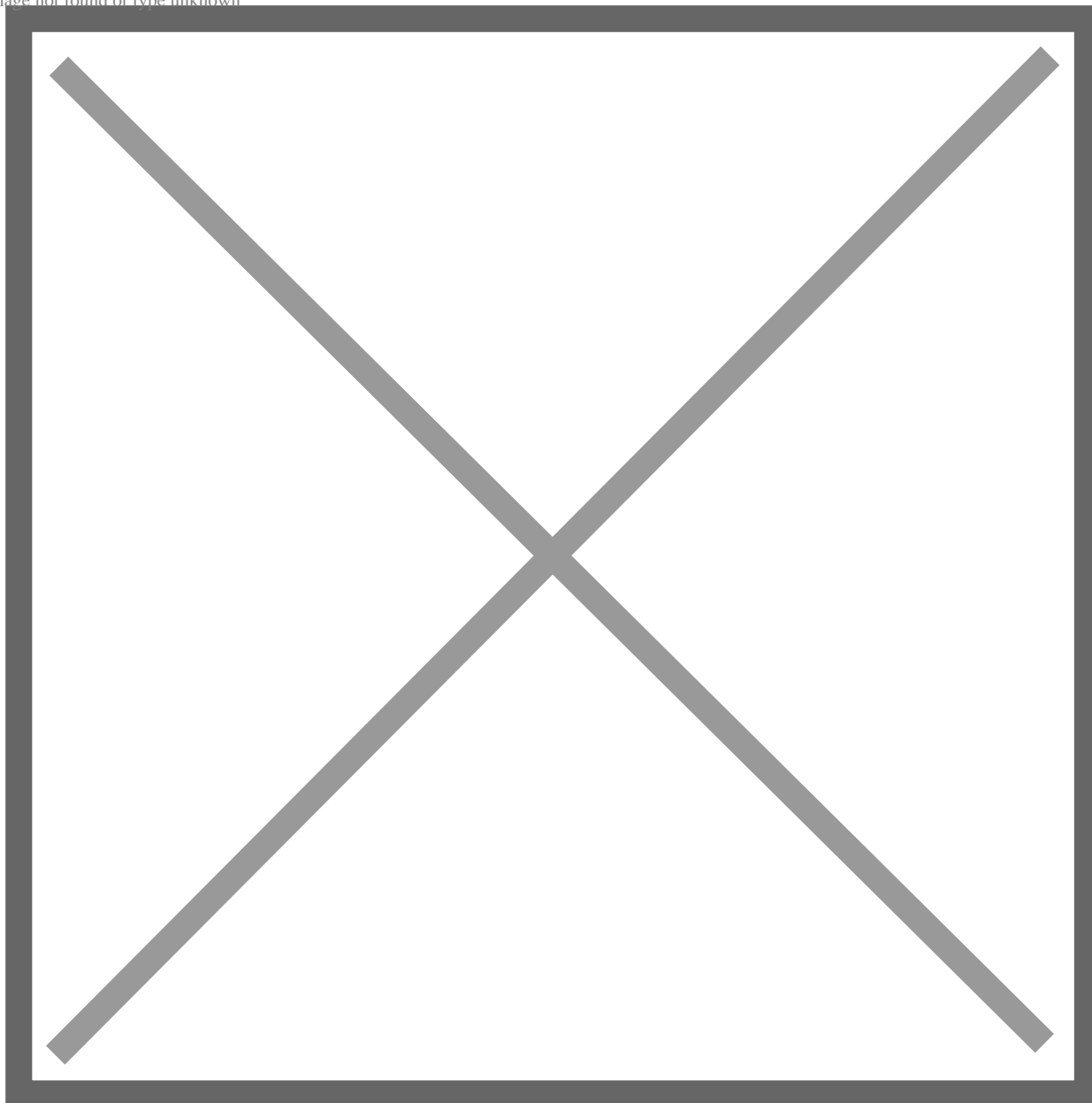
DS AUTOMOBILES RESSERRE SES LIENS AVEC LE MONDE DE LA MODE

#DS AUTOMOBILES #FASION WEEK

DS Automobiles présente une nouvelle séance photo édito mode pour la **Paris Fashion Week®** Femme Printemps/Été 2021, après un premier épisode dévoilé en juillet dernier. Le DS 7 Crossback E-Tense 4x4 300, qui accompagne les invités de la Paris Fashion Week® du 28 septembre au 6 octobre dans tout Paris, se fait remarquer par sa capacité à rouler en mode zéro émission pendant 75 km (norme WLTP City).

Image not found or type unknown



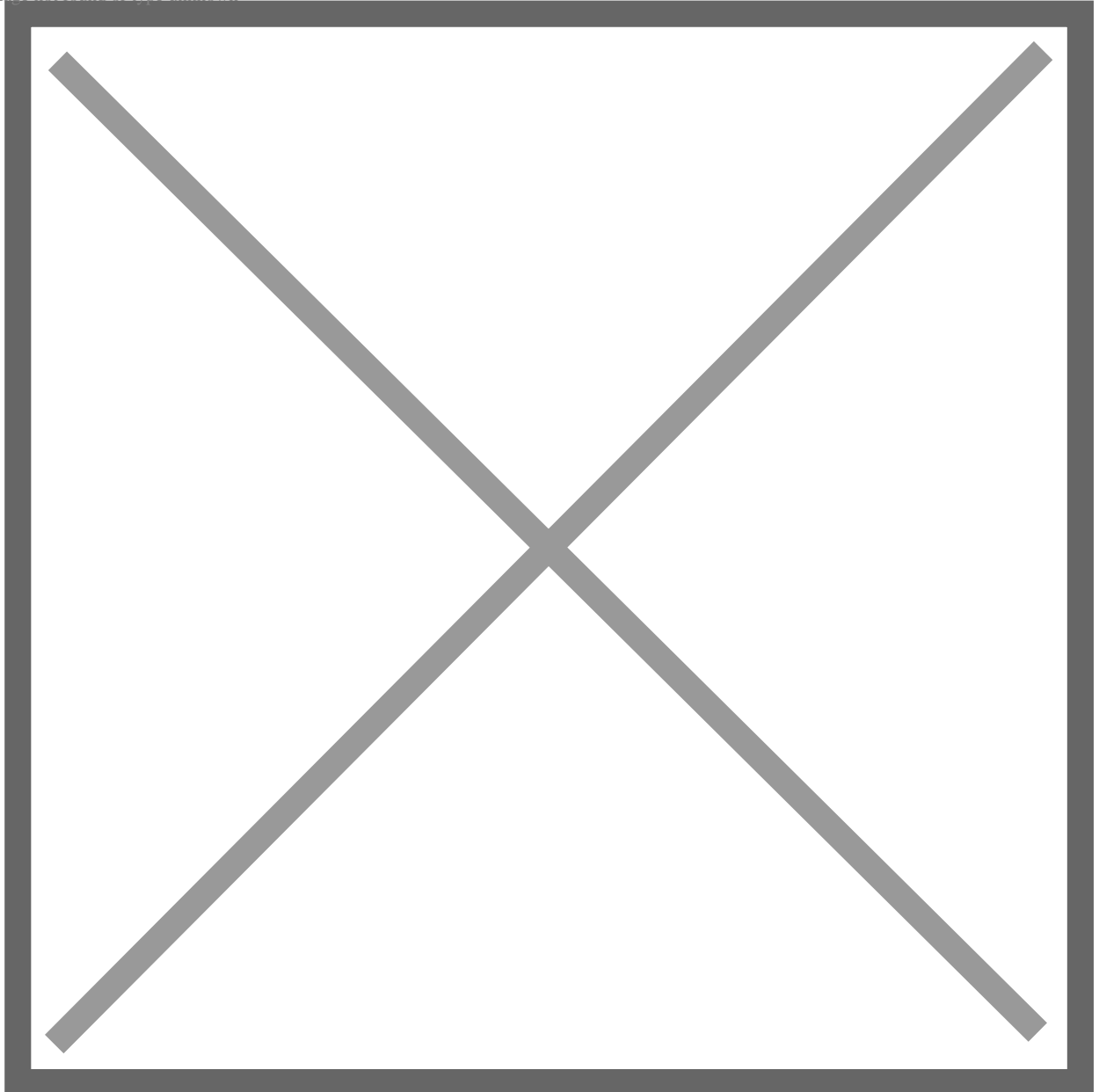


Cette seconde édition d'Un Autre Regard a pris vie sur les vestiges du Château Royal de Montceaux-Lès-Meaux. Bâti au début du XVème siècle, il avait été acheté par Henri II pour en faire don à sa femme, la Reine de France Catherine de Médicis. Le château a été détruit après la Révolution et le domaine est aujourd'hui classé Monument historique.

Résolument avant-gardiste à l'époque, le Château mêle aujourd'hui ruines et vestiges, au milieu de colonnes et d'un pavillon restauré. C'est dans ce décor que l'ensemble des voitures-concept présentées depuis la création de la marque, DS Aero Sport Lounge, DS X E-Tense, DS E-Tense et DS Divine, ont pris la pose avec deux modèles, Justine Nicolas et Olivia Valin, et les looks de trois

marques émergentes de la mode internationale – Boyarovskaya, Thebe Magugu et Mossi – repérées par la Fédération de la Haute Couture et de la Mode.

Image not found or type unknown

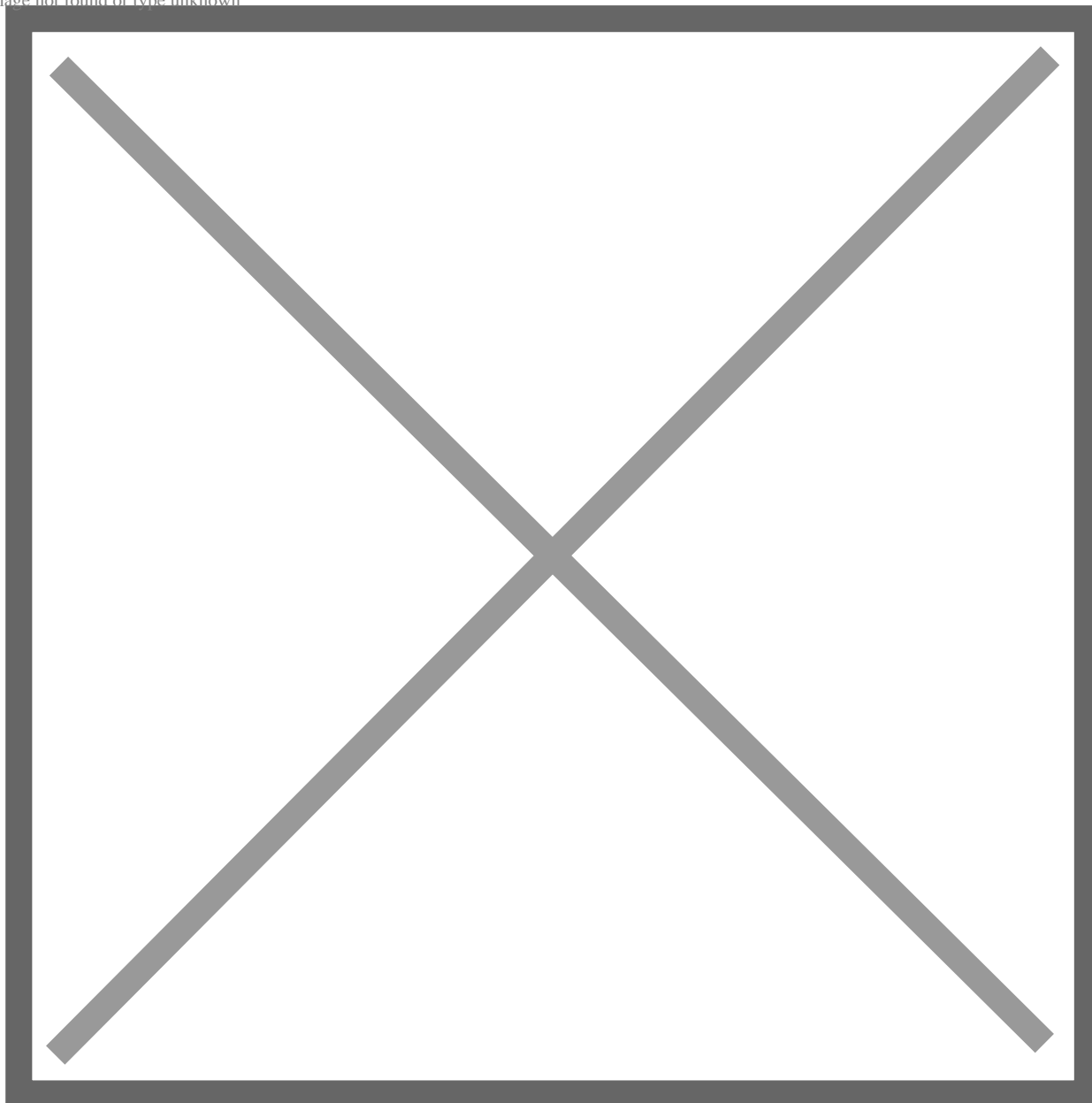


« La mode est une source d'inspiration pour l'identité de la marque DS », rappelle Laurent Nivalle, Global Brand Designer de DS Automobiles et photographe de cette édition d'Un Autre Regard. « Nous sommes influencés par Ernst Haas, Saul Leiter, Hedi Slimane ou Peter Lindbergh et le cinéma. Dans ces domaines, l'automobile a toujours eu une place prépondérante et il nous paraissait important, en tant que marque d'avant-garde, d'utiliser cette relation entre l'auto et la mode. Dans ce shooting, les concept-cars DS jouent un rôle majeur aux côtés de jeunes créateurs qui ont un regard frais et nouveau dans leur propre monde.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Les vestiges du Château Royal de Montceaux-Lès-Meaux créent des contrastes de lumières, de couleurs, de formes, de lignes... qui sont dans mes codes de photographe. Le patrimoine est très présent et un grand écart avec des modèles comme DS Divine ou DS E-Tense qui racontent l'histoire de notre marque. Cette alchimie montre ce qu'est DS Automobiles aujourd'hui entre tradition et modernité », ajoute-t-il.

Les photos sont à découvrir sur le compte Instagram [@DS_Official](#) /[@dsfranc ](#) durant toute la dur e de la Paris Fashion Week .

Par [Alexandra Frutos](#)

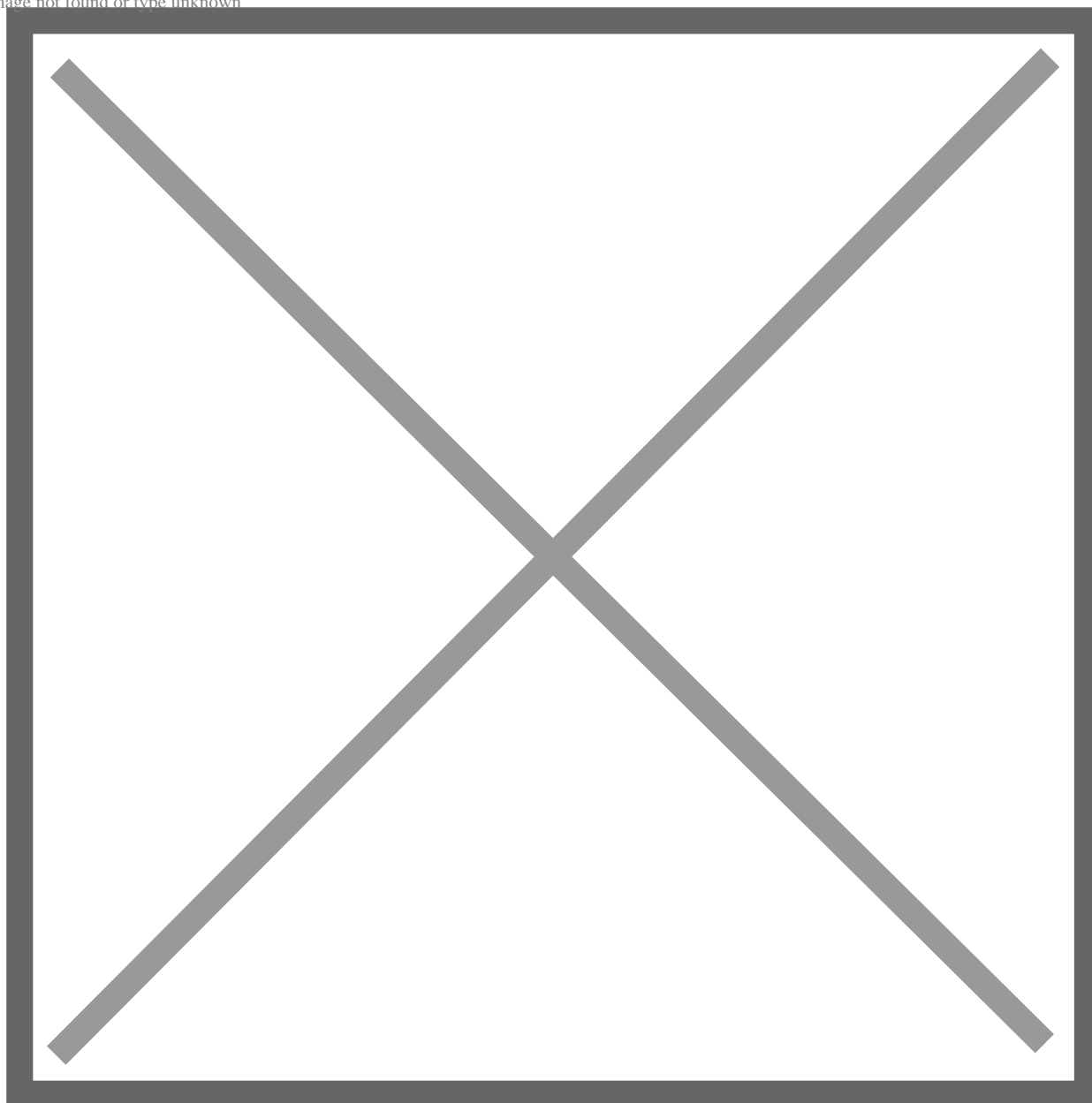
THE MAMAS AND THE PAPAS

PEUGEOT FÊTE 210 ANS D'UNE HISTOIRE INTENSE

#ANNIVERSAIRE #PEUGEOT

Le 26 septembre, Peugeot a fêté 210 ans d'audace, de passion et d'innovation. Entre autres événements, une campagne mondiale via les réseaux sociaux Twitter, Instagram et Facebook a été lancée le 1er octobre ; elle s'étendra jusqu'à la fin du mois. On peut y découvrir 13 petits films de 30 secondes qui retracent quelques grands moments de la vie de Peugeot, la plus ancienne marque automobile au monde encore en activité.

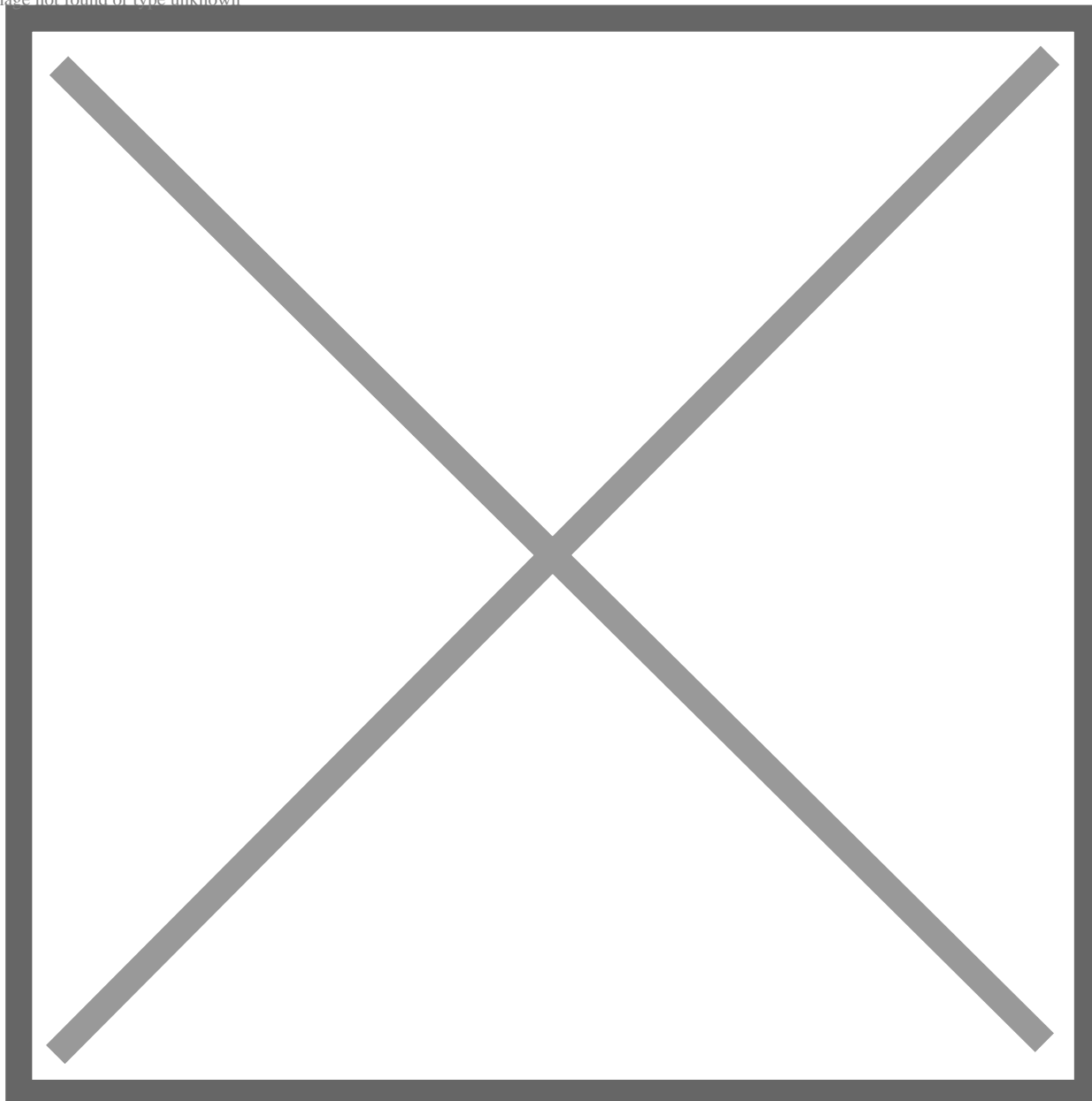
Image not found or type unknown



Peugeot a également décidé de lancer une ligne d'objets et de vêtements lifestyle pour célébrer ses 210 ans. La marque au Lion dédie à ses fans une collection baptisée « Since 1810 », au design intemporel. Les collectionneurs craqueront pour des objets indispensables au quotidien (porte-clés et mug), ainsi que pour les vêtements lifestyle sobres et chic déclinés en noir ou blanc. Un moulin à

poivre ainsi qu'un tablier, clins d'œil au savoir-faire de la marque dans les Arts de la table, complètent la collection.

Image not found or type unknown



C'est le fameux **Peugeot Design Lab**, studio de design de la marque, qui a signé le logo célébrant les 210 ans de Peugeot. Il s'inspire du Lion originel souligné d'une flèche. Les nouveaux produits Lifestyle Peugeot frappés de cet emblème sont disponibles sur la **boutique en ligne Peugeot**.

Par Alexandra Frutos

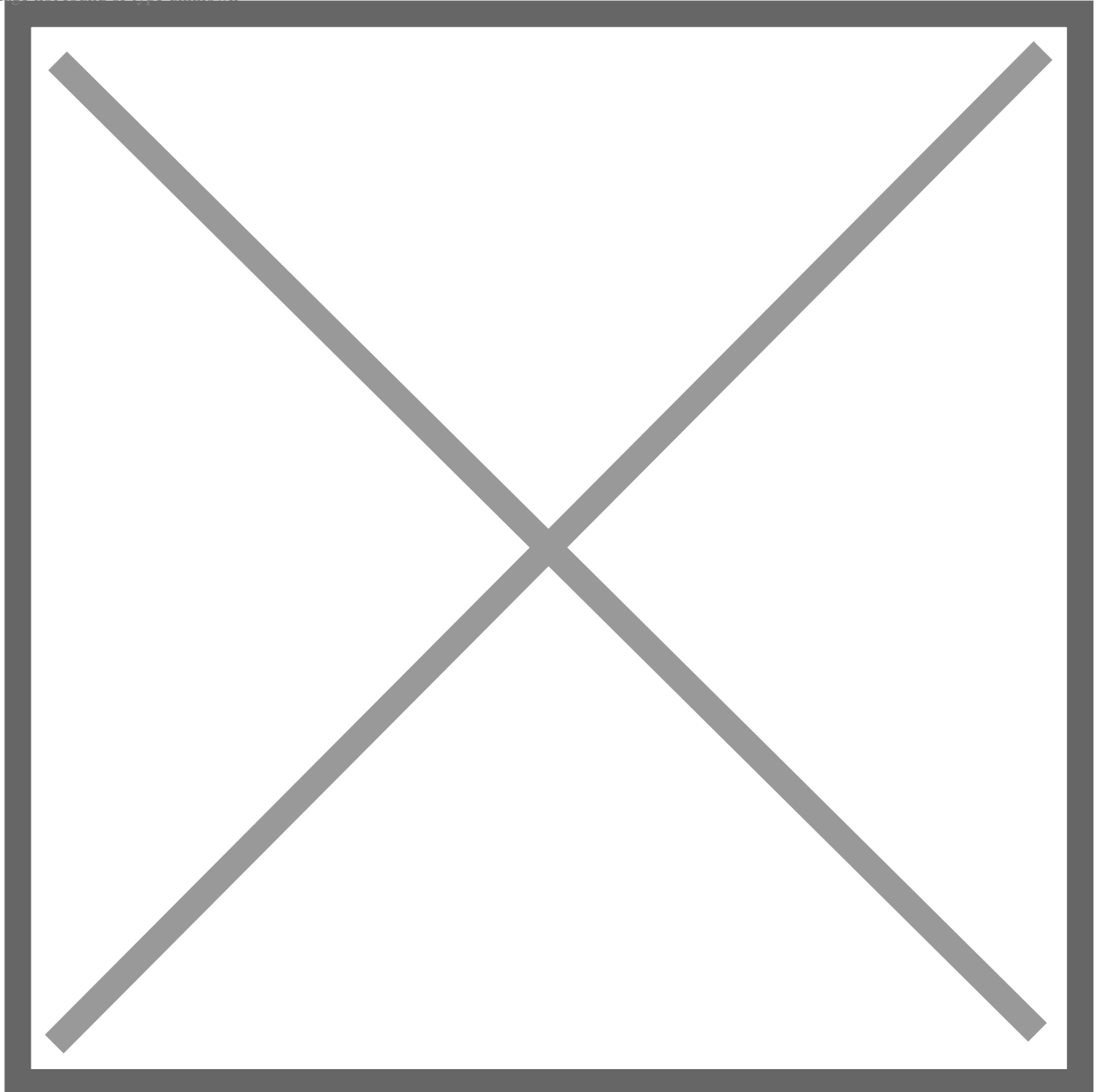
ON CAUSE AUTO

JEEP VA CÉLÉBRER SES 80 ANS

#80ÈME ANNIVERSAIRE #ETATS-UNIS #JEEP #SÉRIE SPÉCIALE

Jeep, la marque de tout-terrain de **FCA** née en 1941 dans le cadre d'un appel d'offres de l'Armée américaine, organisera de nombreux événements dans le monde l'an prochain pour célébrer ses quatre-vingts ans. Ce jalon sera également marqué par le lancement d'une édition spéciale "80ème anniversaire" déclinée sur tous les modèles, qui arrivera dans les concessions au quatrième trimestre, et l'extension du meilleur service d'assistance à la clientèle Jeep Wave à toute la gamme avec l'année-modèle 2021.

Image not found or type unknown



La légende Jeep débute avec le Willys MB, le tout premier 4x4 de série, et se poursuit en 1949 avec le lancement du Willys Wagon à quatre roues motrices, à l'origine du "SUV". « Après près de 80 ans, la marque Jeep reste fidèle au tout-terrain initial en continuant à offrir des capacités de franchissement légendaires qui ont permis d'innombrables aventures et la liberté en plein air », a déclaré Jim Morrison, responsable de la marque Jeep en Amérique du Nord.

« Alors que nous célébrons notre 80e anniversaire, nous sommes heureux de fournir à nos clients des modèles 80ème Anniversaire qui offrent une apparence unique, une grande valeur et de nombreux dispositifs de sécurité et technologies », a-t-il ajouté.

La série spéciale, dont les prix s'échelonnent aux Etats-Unis de 33 340 dollars pour la Renegade à 59 690 dollars pour le Grand Cherokee, se signale par un insigne commémoratif spécifique 80e anniversaire, des jantes en finition granit cristal et d'autres détails comme un petit écusson placé devant le levier de vitesses représentant la première Jeep. Les aspects esthétiques sont complétés à l'intérieur par des selleries spécifiques, des coutures contrastantes ou encore des tapis de sols inédits. Les équipements varient en outre selon la philosophie des modèles :

le Wrangler soigne par exemple son image de grand baroudeur avec un cadre de calandre, des anneaux de phare et des antibrouillards gris neutre métallisé ainsi que des élargisseurs d'aile couleur carrosserie, tandis que le Compass figole son confort avec un siège conducteur à commande électrique avec support lombaire ou encore un rétroviseur intérieur à atténuation automatique.

Image not found or type unknown

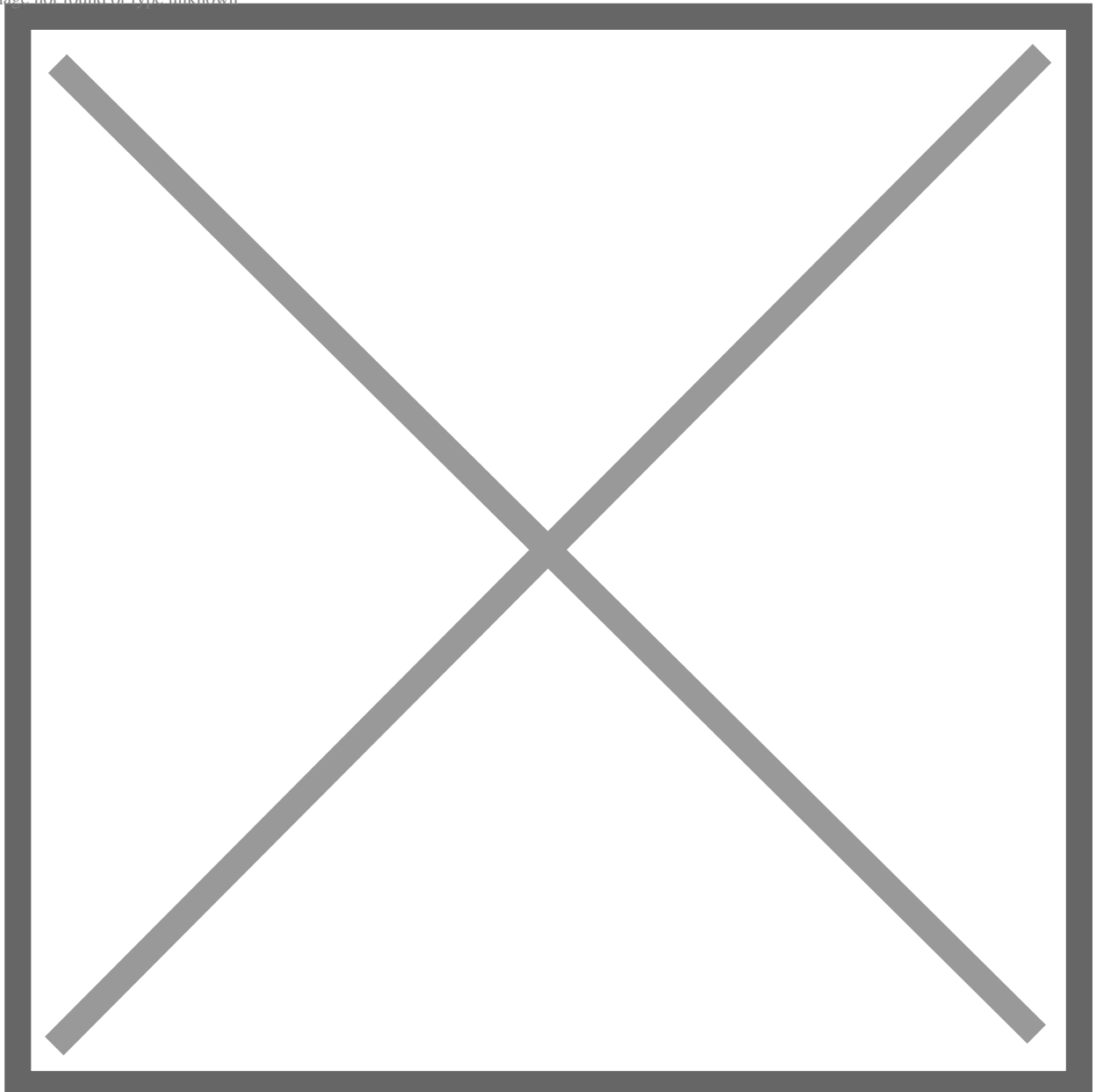
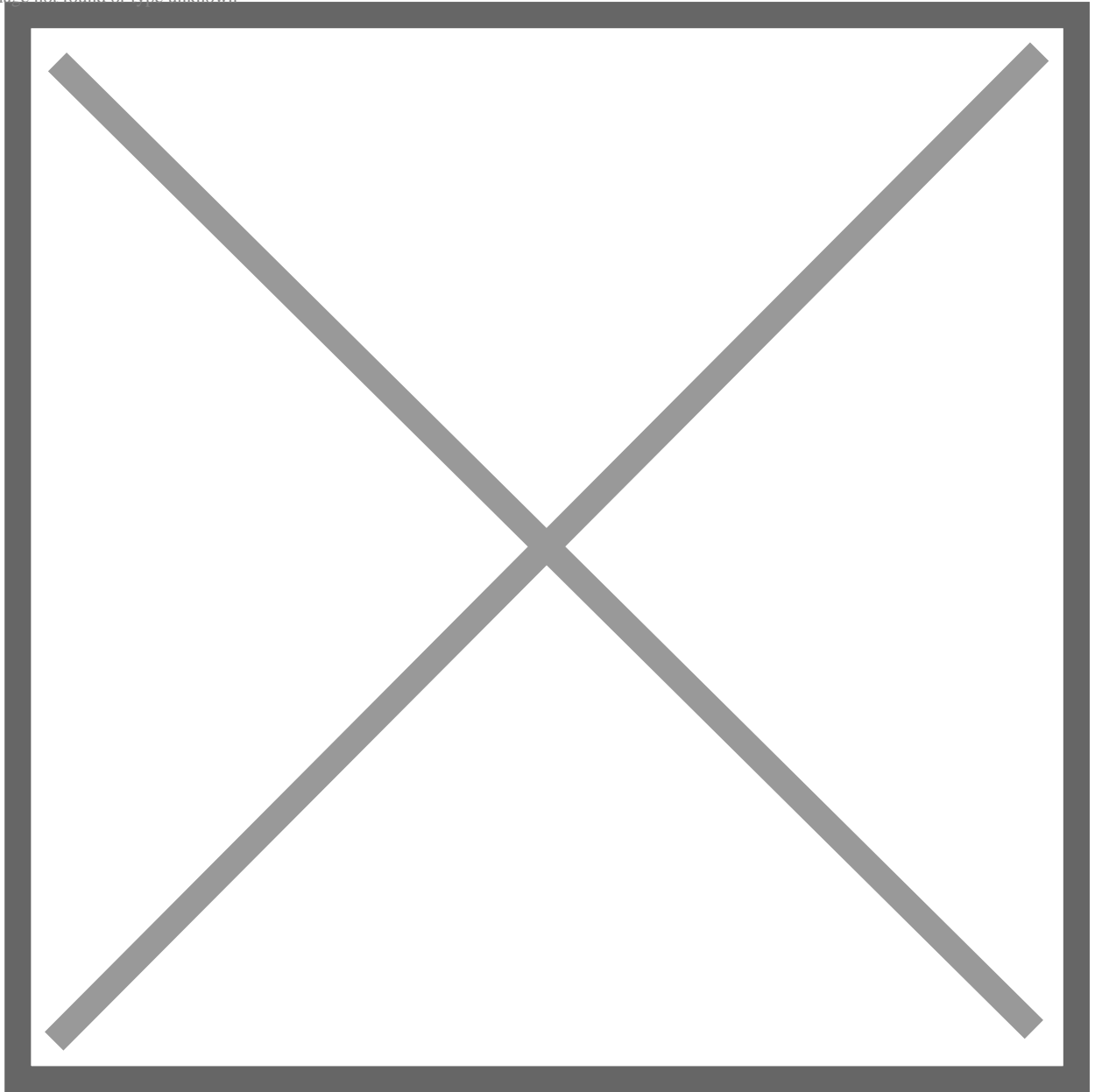


Image not found or type unknown



Tous les modèles reçoivent par ailleurs le système Uconnect de quatrième génération avec écran tactile de 8,4 pouces, incluant Apple CarPlay, Android Auto et la radio par satellite SiriusXM. Le Grand Cherokee bénéficie en outre de l'ensemble de technologies de sécurité ProTech II.

Source : LEBOLAUTO.COM (27/9/20), COMMUNIQUE JEEP

Par [Frédérique Payneau](#)