

1^{er} RÉSEAU de COMPÉTENCES
du SECTEUR AUTOMOBILE

LA LETTRE DE T.E.A.M. N°30

Editorial	1	Antenne Rhône-Alpes	4
Les nouveaux membres.	2	Partage du savoir	4 - 6
CLUB T.E.A.M. AUTO	3	Opinions	6 - 8
		Tendances	8 - 9

Editorial

Présentation du nouveau Président

Lors de l'assemblée générale du 4 mars dernier, les TEAMers ont élu leur nouveau Bureau et son Président. Tous les membres de ce nouveau Bureau, tant ceux qui ont été unanimement reconduits que les nouveaux entrants et moi-même, nous remercions sincèrement les électeurs pour leur choix.

Nous allons tout mettre en œuvre pour répondre à leurs attentes et aux vôtres.

Bien évidemment nous remercions aussi chaleureusement le Président sortant Christian Petit qui a tenu la barre de T.E.A.M. pendant huit ans ! Sans sa disponibilité, sa passion et son acharnement - le mot n'est pas trop fort - totalement consacrés à cette mission, notre association ne connaîtrait pas le succès qu'elle rencontre : une grande notoriété, de nombreux (ses) adhérent(e)s doté(e)s d'une très riche expérience dans les métiers de la filière automobile, une grande visibilité qui va au-delà du monde Automobile et surtout un esprit d'équipe - T.E.A.M. oblige - que Christian a su créer et entretenir.

Peut-on le remplacer ? Sans doute pas, mais lui succéder, oui absolument.

Avec l'appui des membres du Bureau, mais également avec tous les TEAMers qui le voudront, nous allons nous atteler à poursuivre les "missions" de T.E.A.M. et en enrichir son catalogue.

Longue vie à T.E.A.M.

Bruno Haas
Président de T.E.A.M.



Directeur de Publication : T.E.A.M. 111 avenue Victor Hugo - 75784 Paris cedex 16
Comité de Rédaction : Bernard Coste, Bruno Haas, Emmanuel Podvin, Philippe Neyroud
Abonnement gratuit : www.team-auto.org E.Mail : team.newsletter@team-auto.org

Les nouveaux membres

Nous sommes heureux d'accueillir :

- **Patrice Gay, 56 ans, Ingénieur Arts et Métiers**

Depuis Septembre 2013 : Senior Business Manager chez CITIC Dicastal, Groupe Chinois leader mondial des roues aluminium pour la première monte.

Auparavant : 32 ans d'expérience équipementier automobile dont 7 ans (2006-2013) pour le groupe Sumitomo, comme directeur BU de l'activité câblage automobile après 14 années (1988-2002) pour Valeo/Labinal dont 5 ans (1997-2002) directeur BU activité câblage automobile.

Début de carrière Valeo division chauffage/AC (4 ans) et Isodelta (2 ans)



- **Philippe Hauet, 58 ans, Ingénieur Arts et Métiers**

Depuis 2011 : General Manager pour Toyota Boshoru (Production Sièges pour Yaris)

De 2008 à 2011 : Directeur Industriel puis Membre de Directoire pour Durisotti

De 1980 à 2007 : 28 ans chez Peugeot Citroën dans des fonctions de management des sites de production du Groupe.



- **Gilles Dubos, 48 ans, Ingénieur Supelec + Management général de l'entreprise**

Depuis 2013 : Directeur "Engineering System/Software Active Safety" après 2 ans comme directeur "Engineering ESP and New Braking Systems" pour Bosch Chassis System.

Auparavant : de 1989 à 2009 sur différents postes en développement, industrialisation software, mise au point moteur et véhicules pour Renault et Bosch Chassis Systems.



- **Didier Longret, 58 ans, INSEAD IEP**

Depuis 2012 : Consultant pour le Groupe Danois Triscan, pour distribution pièces détachées Aftermarket sur l'Europe du Sud, après 10 ans comme Directeur Commercial et Marketing Europe pour Tenneco sur les réseaux distribution et rechange tels que AD, Temot International, ATR, GAU, Midas, Norauto, Speedy et 3 ans comme Directeur Général Europe pour le vitrier Belge Glaverbel.

Auparavant: Différentes responsabilités Commerciales opérationnelles France et Europe du Sud pour Tenneco.



- **Florent Saclier, 43 ans, Ecole de Management Grenoble**

Depuis 2007 : Consultant expert en organisation commerciale BtoB, spécialisée dans les approches Retail. Excellence et l'élaboration d'outils pragmatiques de mesure de performances (constructeur et distributeur).

Missions 2014 en cours chez Mercedes-Benz Vans & Trucks et Renault Direction VU Corporate, allant de la maîtrise d'ouvrage sur des projets CRM au coaching opérationnel individuel de manager.

Auparavant : 10 ans pour Mercedes-Benz dans des fonctions de responsabilités commerciales, en particulier dans le domaine B2B.



- **Gilbert Tenoux, 66 ans, ENSI, DEA Sc. Eco & Gestion**

Depuis 6 ans : Directeur Général pour AVL France (Matériel de mesure et d'essais) pour la restructuration et le retournement de l'entreprise après 8 ans comme Directeur Général pour Kendro Laboratory Product

Auparavant : Président Directeur Général pour le transporteur Causse Walon pendant 3 ans pour préparer la vente du Groupe.



- **Eric Dauge, 46 ans, Ingénieur Centrale Lille**

De 2011 à 2013 : Strategic Account Manager chez MSC Europe GmbH, en charge des ventes et des projets pour l'Europe du sud. Après 6 ans de 2004 à 2010 chez TMD Friction en Allemagne en charge des comptes Renault, PSA, FIAT, Bosch et Brembo.

Auparavant : Commercial chez Gévelot Extrusion.



- **Marie-José Touraine-Monti, 59 ans, Maîtrise Economie (Dauphine)**

Depuis 2011 : Risk Manager à la Direction générale de Renault Boulogne Billancourt.

Auparavant : de 2004 à 2010, Coordinateur et auditeur interne de Systèmes de Management de la Qualité à la Division des Véhicules utilitaires après 5 ans comme Directrice commerciale et marketing pour le Groupe Renault.

Début de carrière : postes transversaux dans des directions comme Après-Ventes, Achats, Commerce, chez Renault.



CLUB T.E.A.M. AUTO

Petit-déjeuner CLUB T.E.A.M. AUTO tenu le 25 Mars 2014

Le CLUB T.E.A.M. AUTO inaugurerait le 25 mars, son premier petit-déjeuner thématique avec un invité de premier plan puisqu'il s'agissait de Olivier Lamirault Président de la branche des concessionnaires VP du Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) et, bien entendu Président du Groupe Automobiles éponyme.

Olivier Lamirault intervenant sur le thème : "Quelle révolution pour la distribution Automobile en France ?", a dialogué avec une cinquantaine de participants vivement captivés pendant plus d'une heure et demie. Un exposé très clair et très complet au cours duquel l'auditoire a bien compris la situation actuelle de la distribution automobile, les relations entre distributeurs et constructeurs et les changements dans la relation client notamment avec l'utilisation récente et massive d'internet par les acheteurs.

Tous se sont déclarés enchantés par la prestation de notre invité et par l'endroit que nous avons choisi pour cette conférence : Auto Passion Café, 194 Boulevard Brune, 75014 Paris.

Laurent Helman
laurenhelman@gmail.com



T.E.A.M. Rhône-Alpes

La Foire de Lyon 2014 a dédié un hall à la voiture

Enfin une bonne nouvelle en matière d'événement. Nostalgie du Salon de l'Auto de Lyon qui a été annulé l'année dernière faute d'exposants, la 96^{ème} édition de la Foire Internationale de Lyon, qui s'est tenue du 21 au 31 mars à Eurexpo, a dédié un hall à la voiture.

Et la nouveauté, c'est l'ajout d'un hall entièrement dédié à l'automobile. "En effet, même si ce secteur affiche une santé morose, il faut savoir que le budget automobile reste toujours le second poste budgétaire des ménages, derrière l'habitation", justifient les organisateurs. La directrice de la Foire de Lyon, Véronique Szkudlarek, reconnaît que GL Events, le leader de l'événementiel a pris cette décision car "la Foire se doit d'apporter à son public, nombreux, la réponse la plus adaptée à ses besoins et ses attentes". Plusieurs acteurs locaux du secteur automobile se seraient déjà réjouis de la nouvelle.

Le salon "Lyon Auto show" sera lancé en 2015, du 8 au 12 octobre à Eurexpo. GL Events cherche ainsi à relancer le défunt salon de l'Automobile Lyonnais. Selon le journal Le Progrès, le groupe lyonnais s'est appuyé davantage sur les besoins et les demandes des constructeurs et distributeurs français et étrangers. Lyon Auto Show exposera des modèles représentatifs du marché pour inciter les visiteurs à acheter tandis que des événements festifs autour de l'automobile seront organisés.

Philippe Neyroud
philippe.neyroud@gmail.com



Partage du savoir

Aperçu des Matériaux Composites dans l'Industrie Automobile grand public

Les Matériaux Composites ont fait leur apparition dans l'Industrie Automobile en 1955. Il s'agissait de Matériaux composés de fibres de verres moulées au contact d'une résine polyester pour la réalisation d'éléments de carrosserie de l'Alpine Berlinette A106 et la Chevrolet Corvette C1.

Un Matériaux Composite est un assemblage d'au moins deux Matériaux non miscibles : une matrice organique (dans le cadre de cet exposé) et des renforts sous forme de fibres plus ou moins longues, additionnés, ou non, de diverses charges. Le Matériau ainsi constitué possède des propriétés que les éléments constitutifs seuls ne possèdent pas. Les matrices peuvent être soit des résines thermodurcissables (non fusibles après mise en œuvre), soit thermoplastiques (fusibles, elles, après mise en œuvre).

Ces Matériaux ont un réel potentiel dans l'industrie automobile pour substituer des pièces de structure (généralement métalliques) en pièces Composite. L'objectif principal étant le gain de poids sur le véhicule. Leur valeur ajoutée, outre leurs propriétés intrinsèques (tenue à la corrosion, aux vibrations, aux chocs...) est aussi l'intégration de fonction offerte par les technologies de conception et de mise en œuvre des Matériaux Composites.

L'exemple le plus récent est la BMW i3 dont le coût de développement est estimée à 1 Milliard € (400 Millions € pour l'aménagement de la ligne de montage). Ce véhicule électrique possède un habitacle en fibre de carbone ce qui lui permet d'être plus légère de 250 kg à 450 kg par rapport aux véhicules concurrents.

Néanmoins la question du recyclage de ces Matériaux et de leur réparabilité restent des questions importantes auxquelles les industriels devront répondre. Les cycles de mise en œuvre, pour les matériaux à résines thermodurcissables restent aussi peu adaptés aux cadences de l'industrie grande série.

30/01/2014
Benoît Mallet
T.E.A.M. Rhône-Alpes
benmallet@gmail.com



Partage du savoir

Le Kaizen

Cela serait une grande satisfaction en ce qui me concerne si j'étais en mesure de donner une seule réponse à la question suivante : "pourquoi est-ce si difficile de mettre en place la philosophie de l'amélioration continue (Kaizen en japonais) au sein d'une entreprise ?".

Nous apprécions tous d'être en mesure d'expliquer simplement des faits complexes. Mauvaise nouvelle, ce n'est pas aussi simple que cela paraît, bonne nouvelle, ce n'est peut-être pas très complexe non plus. Un point sur lequel nous devons être d'accord dès à présent : pour qu'une personne soit en mesure de réaliser quelque chose, elle a besoin de connaître comment le réaliser et – très important – avoir la volonté de le réaliser. La première partie n'est pas très difficile, en revanche avoir la volonté de le réaliser nécessite que nous portions de l'attention sur les facteurs de motivation.

Voici un certain nombre d'éléments qui doivent être impérativement pris en considération lors de la mise en place d'une Philosophie d'Entreprise au sein de l'organisation. Peu importe l'appellation, résolution de problèmes, amélioration continue, Kaizen, choisissez celle qui exprime le mieux votre projet. Ces éléments ne sont pas exhaustifs, et très certainement, cette réflexion vous amènera à en considérer d'autres au fil du temps. Néanmoins, cette liste constitue une base raisonnable et solide.

- Outils et Formation ; les Valeurs de l'entreprise ; la Culture de l'entreprise ; les objectifs des collaborateurs ; les évaluations des collaborateurs ; plus de travail ?
- Le profil des candidats ; vocabulaire ; construire le consensus ; l'idée du mois
- Un champion de la philosophie de l'entreprise.

C'est en conclusion très loin d'être exhaustif, et sans hiérarchie particulière. Ce sont simplement des éléments à prendre en compte et qui peuvent vous être utiles.

18 février 2014
Philippe Gaultier
ph.r.gaultier@gmail.com



Partage du savoir

Bureau d'équipementiers étrangers en France

Représenter un équipementier automobile de 1^{er} ou 2^{ème} rang étranger sur le marché français consiste à accélérer la communication d'affaires multiculturelles, assurer la relation technico-commerciale sur des produits et les services à fort contenu technique mais aussi à mettre sa connaissance des fournisseurs étrangers et du marché français au service des clients et des partenaires.

Les premières étapes de cette activité sont la création de son entreprise et la recherche de partenaires. Puis il faut négocier et signer avec eux un contrat à moyen ou long terme. C'est alors que peut commencer le travail rémunérateur avec l'élaboration de la stratégie produit marché, le développement des clients, le management des offres, les négociations des commandes, la coordination des projets et le suivi jusqu'à la série.

C'est donc un métier de SERVICE, de CONFIANCE et de SATISFACTION pour une prestation de qualité. SERCOSA est sur le marché depuis 8 ans et cherche un repreneur.

4 mars 2014
Christian Méric
cmeric@sfr.fr



Partage du savoir

Les associations professionnelles automobiles en France en 2014

L'ensemble des organisations traitant de l'automobile en France est très complexe. Ces associations sont très nombreuses, d'activités et statuts très divers, et ayant parfois des relations compliquées entre elles.

La PFA (Plate-forme de la Filière Automobile) : association (loi 1901) d'entreprises et de fédérations professionnelles, ce qui crée une complication de gouvernance. Situation très hétérogène selon les sujets :

- réussite du volet technique avec le Comité Technique Automobile et ses deux dossiers de recherche (Véhicule 2 litres aux 100 et PLM - Product Life Management -, programme stratégique de gestion des données de tous les intervenants et sur toute la durée de vie d'un véhicule),
- diagnostic grave du volet industriel sur lequel des actions commencent,
- difficulté majeure sur la concertation et la consolidation de la filière,
- peu de déploiement dans certaines régions où les ARIA ne sont pas soutenues par les entreprises présentes et ont parfois des difficultés de survie.

La PFA a la responsabilité de la réalisation du Contrat de Filière "négocié avec / imposé par" le MRP -Material Requirements Planning-, sans réellement avoir les leviers d'action nécessaires, hors le volet technique.

CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobile) : fédération professionnelle (loi 1884) ; "la représentation opérationnelle des constructeurs" dans le monde économique et les administrations. Très nombreuses actions de lobbying, pas toujours visibles, dans de nombreux domaines. Fonction de communication et base de données très riche. Plusieurs filiales et satellites clés, dont AAA. Représentation également à l'étranger, via l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles).

FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules) : fédération professionnelle réunissant la SFEP (Équipementiers automobiles), "Tous à Vélos" (Industrie du cycle) et SIERA (Accessoires et remorques). 115 équipementiers (80% du secteur, 16 Milliards €, 80 000 personnes), dont 66% filiales de groupes étrangers ; actions de lobbying, de représentation. Forte implication dans le développement international des équipementiers et fournisseurs, un des axes du Contrat de Filière.

CLIFA (Comité de Liaison des Industries Fournisseurs de l'Automobile) : regroupement des filières métiers dont l'activité automobile est significative pour elles-mêmes ou pour le secteur auto : ex ont 10 à 15 % de l'activité FIM, FIEEC pour l'auto.

Organisation à l'étranger :

- Allemagne / VDA : une autre culture industrielle et économique (700 membres : OEM + équipementiers + carrossiers). Implication forte et systématique des pouvoirs publics en faveur de l'industrie, parfois même jusqu'au niveau de la Chancellerie du pays. Concertation forte.

- UK / SMMT : le pragmatisme et le business avant tout (500 membres : toutes les activités liées à l'automobile). Défense des activités et petits constructeurs nationaux.
- Espagne / ANFAC : forte solidarité entre Etat, Régions et grandes industries ; depuis longtemps, des accords de compétitivité efficaces (Convenio) impliquant les syndicats.

En conclusion, des organisations professionnelles mal structurées, un ensemble peu efficace, nécessitant encore beaucoup d'amélioration, progressant très lentement hors le volet technique alors que les diagnostics sont alarmants. Les environnements économique et politique très contraignants ne permettent pas un fonctionnement de filière à hauteur des enjeux actuels.

18 mars 2014
 Luc Bastard
 luc.bastard78@gmail.com



Partage du savoir

Plate-forme de mise en relations : LouerUnSenior.com

Face aux enjeux économiques et sociétaux qui nous attendent, face aux besoins qu'ont les entreprises de croissance de s'entourer de femmes et d'hommes d'expérience, face au manque de flexibilité du marché du travail, Le senior -actif, expert- devient un acteur économique stratégique, un capital et une opportunité pour l'entreprise et un levier de croissance et de compétitivité pour la France.

Face au seul bouche à oreille, les entreprises avaient besoin d'une plate-forme d'intermédiation réunissant les meilleurs experts du marché dans tous les secteurs.

LouerUnSenior.com est la première plate-forme de mise en relations entre experts indépendants et entreprises. C'est une place de marché s'adressant :

- aux entreprises, afin de sélectionner en toute confiance grâce à un système de notation et recommandation, un spécialiste expérimenté pour des missions ponctuelles,
- aux experts indépendants, pour externaliser leur force de vente et trouver de nouvelles missions.

LouerUnSenior.com est un outil totalement gratuit à disposition des entreprises. La place de marché se rémunère au travers d'une commission d'apport d'affaires de 15% perçue sur les missions réalisées par l'expert.

1^{er} avril 2014
 David Rudnianski
 david.rudnianski@louerunsenior.com



L'intégralité de ces communications est accessible directement sur le site T.E.A.M. pour tous les membres de l'Association (Espace Membres/PARTAGES/Partage du Savoir).

Pour les lecteurs non-membres qui souhaitent lire ces présentations, contacter les auteurs des articles ou la rédaction.

Opinions

Les Golden retraites revues à la baisse chez PSA

Les anciens dirigeants de PSA ne devraient plus désormais toucher chaque année qu'une retraite chapeau équivalent à 1% de leur rémunération de référence par année d'ancienneté.

La performance d'un dirigeant doit se juger dans la durée souvent plus longue que le temps de passage dans la société ! Ce qui conduit à glorifier certains et à critiquer les successeurs qui héritent des erreurs du passé...

La retraite chapeau, contrairement au parachute doré, prend plus en compte la "durée"Les paramétrages de son calcul peuvent être discutés !

On peut aussi voir la question autrement : la retraite chapeau est un moyen de garder un dirigeant et d'éviter des claquages de porte dommageables pour la société.

Jacques Manlay
jacques.manlay@tacsas.com



Indemnités kilométriques pour bicyclette bientôt à l'essai

Le gouvernement envisage d'expérimenter dès cette année le concept des indemnités kilométriques pour vélos (IKv) auprès d'entreprises volontaires pour développer les modes de transports doux.

Je ferai deux commentaires :

- dans quel pays faut-il une Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo ???
- dans quel pays imagine-t-on de payer les gens pour faire du vélo ???

Nous sommes dans une bureaucratie de plus en plus dirigiste et interventionniste, et totalement inefficace, malheureusement... On en aura des exemples ce soir. La mise en place de la circulation alternée le dernier jour de pollution, alors que la Loi sur l'Air date de 1996, le démontre également.

Luc Bastard
luc.bastard78@gmail.com



Renault se serait-il inspiré d'un autre pour sa Twingo ?

La Twingo 3^{ème} génération dévoilée à Genève le mois dernier a fait l'objet de critiques car, de profil, elle ressemble étrangement à la Fiat 500, lancée en 2007.



Curieusement la première Twingo lancée en 1993 avait aussi un air de déjà-vu avec la Honda Today lancée en 1985.



Le style de la Twingo N°1 a été dessiné vers 1987. Il faudrait retrouver les chiffres de vente de la Honda Today par grande régions, mais à mon avis, elle a été assez confidentielle. Le Président de Renault de l'époque, Raymond Levy, avait accepté de lancer le projet sous réserve de respecter l'équation économique parce que le management interne de Renault était convaincu de la qualité du style. Il avait raison.

Et là, s'il y a une silhouette comparable entre Today et Twingo, il y a un design assez différent, au sens où la Renault est beaucoup plus "ronde", a beaucoup plus de caractère et d'expressivité que la Honda...

La Twingo N° 2 est un superbe loupé stylistique dont je me garderai d'attribuer la paternité par écrit...

Pour la Twingo 3 et la Fiat 500, il y a moins de différences de caractère que dans le cas précédent, sur une silhouette assez comparable, plus monocorps sur la Twingo (place du bas du pare-brise) qui sera plus habitable en regard de la longueur, et surtout plus accessible avec les 4 portes. Egalement, l'architecture très originale conduit sans doute à un "grand plan" assez contraignant sur la silhouette. Et je comprends très bien que Fiat râle... En fait, le style de la Twingo 2 avait été très critiqué en comparaison de la Fiat 500 à l'époque de sa sortie, la Fiat 500 ayant été plébiscitée par la presse, du fait de sa "gueule" et malgré des prestations très inférieures...

Ceci dit, il y a des précédents forts, comme la Renault 21 et la Mazda 6 de l'époque, qui avaient été toutes les deux dessinées par le même styliste, Giugiaro. Car les directions de style sont de plus en plus perméables entre elles.

Il sera intéressant, de regarder les caisses Smart sur la même plate-forme.

*Luc Bastard
luc.bastard78@gmail.com*



Cette rubrique est destinée à exprimer les opinions et expériences personnelles des membres de l'association T.E.A.M.; le contenu des articles n'engage que leurs auteurs.

Tendances

Salon de Genève 2014

Cette 84^{ème} édition du Salon de Genève était fidèle aux attentes de chacun. La neutralité permet de réunir à la fois les grands constructeurs, et les plus exclusifs comme Morgan, Alpina, Bugatti, Pagani ou Gumpert. Au milieu d'eux s'exposent quelques préparateurs avec plus ou moins de goût, mais l'extravagance vend puisque d'année en année ils proposent plus de dorures et de carbone sur des véhicules de plus en plus chers.

Parler de Genève sans parler des carrossiers serait un oubli grave. Ils ne sont pas souvent sur les salons, mais leur présence est essentielle à la culture et à l'histoire automobile. Pininfarina exposait un coupé BMW dont le constructeur pourrait s'inspirer pour de futurs designs. Touring proposait de nouveau l'Alfa Romeo Disco Volante mais cette fois habillée d'une robe verte. Depuis l'année dernière il est possible d'en commander une sur mesure. Très loin de cette Alfa Romeo, le design du concept Clipper MPV de Giugiaro était suffisamment consensuel pour trouver un chemin vers la grande série. Bertone était absent cette année.

Comme pour chaque salon, il y a eu un certain nombre de révélations parmi lesquelles figure la BMW Série-2 Active Tourer. Un monospace aux roues avant motrice, une première pour le bavarois. Ford a choisi Genève pour exposer sa nouvelle Mustang. Un modèle mondial qui sera disponible dès l'année prochaine en Europe.

Citroën présentait la C4 Cactus. Un véhicule tout aussi intéressant que discutable. Le design est clivant, mais l'intérieur l'est encore plus. Il apparaît assez épuré au niveau de la planche de bord, mais le dessin et les matériaux du reste de l'intérieur sont un peu légers. L'ouverture par compas des vitres arrière sur un tel véhicule peut, pour le moins, surprendre. Les compromis financiers sont toujours problématiques chez PSA, mais je leur souhaite de réussir leur pari.

Enfin, le salon était animé par un duel de petites citadines. D'un côté le trio C1/108/Aygo, qui plongent dans les programmes de personnalisation et se différencient beaucoup plus d'une marque à l'autre. Les progrès sont évidents par rapport à la génération précédente, particulièrement avec un écran tactile disponible sur certaines versions.

La nouvelle Twingo était aussi présentée en première mondiale, et ses solutions techniques attisaient la curiosité. La Twingo de 3^{ème} génération est la première Renault de grande série à moteur arrière depuis la R8 (les R5 Turbo, Clio V6 ou Spider n'étaient pas des véhicules de grande série). Un choix technique influencé par Smart puisque les nouveaux modèles du partenaire allemand reposeront sur la même plate-forme.

Elle permet de gagner en habitabilité. D'une façon générale, la Twingo est réussie et il faudra attendre de pouvoir la conduire pour la juger, mais la perspective d'une petite propulsion, même raisonnable, reste synonyme de plaisir de conduite.

Le cru 2014 était intéressant, la prochaine étape européenne est Paris. Le Mondial de l'Automobile se déroulera au début de l'automne prochain.

Bertrand Rakoto
bertrand.rakoto@gmail.com



Courrier des lecteurs : Envoyez vos suggestions à : la.lettre.de.team@team-auto.org