

DOSSIER DE SPONSORING :
Vélocycle Milan GT MK2



Clément SCHREIBER

Septembre 2012

SOMMAIRE

Sommaire	i
Introduction	ii
1 Présentation des vélomobiles	1
1.1 Origine	2
1.2 Prix	3
1.3 Nombre de vélomobiles	4
1.3.1 Dans le monde	4
1.3.2 En France	4
1.3.3 En Alsace	4
1.3.4 Dans les pays avoisinants	4
1.3.5 Selon les différents fabricants	5
1.4 Fabrication	6
1.4.1 Lieux de fabrication, entreprises et modèles existants	6
1.4.2 Fabrication d'un vélomobile	7
1.5 Records	7
1.6 Différents vélomobiles sponsorisés :	8
2 Présentation du vélomobile Milan	9
2.1 Fabrication et description technique	10
2.2 Prix	12
2.3 Records	12
3 Présentation de l'action réalisée pour le sponsor	13
3.1 Avantages par rapport aux autres formes publicitaires	13
3.2 Éventuel site internet	14
3.3 Relation presse	14
3.4 Utilisation et projets	14
4 Offre de Sponsoring	15
Contact	16

INTRODUCTION

Les vélomobiles sont des vélos couchés de 1 à 2 places, munis d'un carénage. Généralement ils ont trois roues et avancent à l'aide d'une propulsion humaine, même si parfois ils sont utilisés avec un moteur électrique d'assistance. Légalement, ils sont considérés comme des vélos et peuvent donc emprunter aussi bien la route que les pistes cyclables.

L'IHPVA (International Human Powered Vehicle Association)¹ utilise le terme « vélomobile » autant pour les vélos couchés que pour les trikes (vélos couchés à trois roues) carénés. Le genre grammatical du vélomobile n'est pas encore défini, c'est pour cela que l'on entend parler aussi bien d'un vélomobile que d'une vélomobile, même si l'usage a une prédominance du masculin : les ratios d'utilisation sont environ de 70% pour le masculin et 30% pour le féminin.

Malgré leur large domaine d'utilisation, les vélomobiles sont surtout efficaces pour des longs trajets. D'une part, ils sont très rapides, ce qui assure une sûreté plus grande sur la route, en raison d'une différence de vitesse réduite entre un vélomobile et une voiture, contrairement à un vélo droit et une voiture. D'autre part, les vélomobiles possèdent un carénage qui leur permet non seulement d'aller plus vite, mais qui assure également une plus grande sécurité avec la coque. Les vélomobiles sont donc des véhicules avec un aspect bien plus sécuritaire que les vélos droits, voire les vélos couchés et même les trikes .

Après avoir présenté les vélomobiles, puis plus précisément le Milan, j'exposerais l'action réalisée pour le sponsor, et je proposerai une offre de sponsoring.

1. <http://www.ihpva.org/home/>

CHAPITRE 1

PRÉSENTATION DES VÉLOMOBILES



FIGURE 1.1 – Velomobile Sinner Mango

1.1 Origine

L'histoire du vélomobile commence avec celle du vélo classique. En effet, afin d'améliorer le sentiment de sécurité on voit apparaître vers 1885, des véhicules à trois ou quatre roues.

Le français Charles Mochet initialement connu pour son engagement dans la production de cycles était le premier à mettre en évidence l'intérêt de la position couchée. Il a fabriqué une première voiture à pédale à quatre roues, le Vélocar. Les quatre roues permettait de réduire les risques de chute et autorisait un déplacement relativement rapide. C'était un progrès pour tous ceux qui ne pouvaient pas s'offrir une voiture. Le Vélocar leur permettait de dépasser les records de vitesse avant d'être malheureusement écarté par l'UCI (Union Cycliste Internationale). Bien que le véhicule était extrêmement rapide, il rencontra ses limites dans la négociation des virages. Pour ne pas se renverser, le Vélocar était obligé de freiner et de réaccélérer aussitôt. Son usage pouvait donc devenir dangereux à grande vitesse.

Depuis sa création en 1970, l'IHPVA a fortement contribué au développement technologique du vélomobile. Cette association ne cesse de prôner le développement de véhicules à propulsion humaine avec pour seule contrainte : la sécurité du cycliste. Les machines sont devenues plus rapides, plus techniques, plus légères et très vite des records de vitesse ont été atteints.

FIGURE 1.2 – Vélo couché



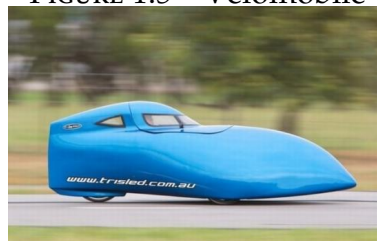
FIGURE 1.3 – Trike



FIGURE 1.4 – Vélocar



FIGURE 1.5 – Vélomobile



1.2 Prix

La gamme de prix d'un vélomobile de base varie de 2 690€ pour un Alleweder A4 en kit à près de 32 500 CHF (plus de 27 000€) pour un Birkenstock Butterfly. En plus du coût pour le modèle de base, il faut rajouter quelques 3 000€ pour des accessoires quasi-obligatoires, comme par exemple les lampes, clignotants, . . .

Les prix élevés s'expliquent par une construction européenne pour la plupart des vélomobiles, mais aussi par leur fabrication manuelle et unitaire, en relation avec une demande certes croissante mais qui reste faible.

En fait, pour que les fabricants puissent baisser les prix, il faut que de nombreux vélomobiles soient vendus. Une augmentation de la demande permet au fabricant de fabriquer les vélomobiles à la chaîne.



FIGURE 1.6 – Alleweder A4



FIGURE 1.7 – Birkenstock Butterfly

1.3 Nombre de vélomobiles

1.3.1 Dans le monde

Il y a plusieurs types de vélomobiles dispersés un peu partout dans le monde. Le modèle le plus répandu est l'Alleweder fabriqué aux Pays-Bas. Ce modèle est présent sur tous les continents, tout comme dans une moindre mesure les autres vélomobiles. Le nombre de vélomobiles vendus est en augmentation, d'après les données de velomobiel.nl.

Actuellement le nombre de vélomobiles dans le monde se situe aux alentours de 10 000.

1.3.2 En France

En France, le nombre de vélomobiles évolue également de façon croissante. A ma connaissance, en France, il y a moins de 200 vélomobilistes (ce nombre étant plus proche des 150). En fait, leur nombre est assez difficile à connaître, malgré l'effort fourni par les constructeurs pour numéroter leurs vélomobiles. Cette approximation s'explique d'une part, par le nombre important de modèles et de constructeurs qui vendent dans le monde entier mais aussi en France et d'autre part, par des constructions qui se font de façon artisanale. Malgré tout, il existe sur internet des réseaux qui essaient de comptabiliser en affichant pour chacun d'eux le modèle, ainsi que le nom et le lieu de résidence du propriétaire actuel. D'après ces réseaux, il y a actuellement il y a 141 vélomobiles en circulation en France.

Il y a 5 ans encore, il y avait une vingtaine de vélomobiles sur le sol français d'après un vélomobiliste toulousain² qui a commencé à cette époque.

1.3.3 En Alsace

En Alsace, le nombre de vélomobiles n'évolue pas de façon notable. De plus, il est déjà assez élevé dès le départ. En tout, il y a au maximum une quinzaine de vélomobilistes, mais aucun dans le Sundgau et le seul dans le Haut-Rhin, devenu vélomobiliste en début 2012, habite à Rixheim.

1.3.4 Dans les pays avoisinants

En Allemagne, le nombre de vélomobilistes est plus important qu'en France. Cela s'explique par la présence de lieux de constructions de vélomobiles, mais aussi et surtout par la mentalité des germaniques qui sont plus sensibles à l'écologie que les français.

Environ 800 vélomobiles roulent aux Pays-Bas et 80 en Belgique.

2. Son pseudo sur les réseaux est Guilhem. Il possède le site <http://envelomobile.wordpress.com>

1.3.5 Selon les différents fabricants

Les fabricants Fiester.be et Velomobiel.nl affichent sur leur site le nombre de vélomobiles vendus dans le monde à l'inverse des autres grands vendeurs que sont Go-One, Räderwerk et Alleweder.

Même si ces derniers numérotent les véhicules sortant de leurs usines, les seules données officielles publiques sont issues des deux premiers constructeurs.

Pour les autres fabricants, ce sont des vélocyclistes eux-mêmes qui se sont comptés sur les forums. C'est la raison pour laquelle on ne peut pas considérer les données comme complètes : il est probable qu'il y ait un nombre plus important de ces engins sur les routes. Il est encore plus difficile de connaître le nombre exact de vélocyclistes suisses, à cause des différentes langues parlées. Par exemple, on peut trouver des Suisses sur des réseaux Français, Allemands ou Italiens. Voici

un aperçu du nombre actuel de vélomobiles :

Fabricants \ Pays	<i>France</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Suisse</i>	<i>Pays non communiqué</i>
<i>Fiester</i>	10	7	4	0
<i>Velomobiel.nl</i>	45	144	7	16
<i>Go-One</i>	≥ 3	≥ 23	≥ 3	
<i>Räderwerk</i>	≥ 7	≥ 51	≥ 0	
<i>Alleweder</i>	≥ 21	≥ 82	≥ 0	
<i>Autre</i>	≥ 24	≥ 50	?	
<i>Total</i>	≥ 141	≥ 354	≥ 14	16

TABLE 1.1 – Voici un aperçu du nombre actuel de vélomobiles :

A ces données officielles, il faut rajouter en France sept vélocyclistes de Fiester et huit de Velomobiel.nl, suite à des achats sur le marché de l'occasion.

1.4 Fabrication

1.4.1 Lieux de fabrication, entreprises et modèles existants

La fabrication de vélomobiles est également répandue sur toute la terre : On trouve des constructeurs aux États-Unis, tout comme un fabricant en Australie. Cependant, on en fabrique davantage en Europe du Nord, en l'occurrence aux Pays-Bas, en Allemagne, mais aussi en Suisse et bientôt en France.

En Belgique on trouve le WAW³, modèle conçu par Fietser.be.

Aux Pays-Bas, on trouve le Quest, le Mango, le Strada (tous les trois sont fabriqués par *velomobiel.nl*⁴). On a aussi les modèles Alleweder⁵ (fabriqués par l'entreprise Alligt) dont la vente a commencée dans les années 1990. Ainsi Alligt se place parmi les plus vieux fabricants qui construisent et conçoivent des modèles de vélomobiles. Il y a aussi l'entreprise Flevobike⁶ qui commercialise le modèle nommé Orca.

En Allemagne, il y a plusieurs fabricants, comme Beyss à Straelen qui fabrique les modèles Go-One⁷. Räderwerk⁸ à Hanovre commercialise quelques vélomobiles dédiés à la vitesse, le Milan⁹ GT MK2, tout comme le Milan SL MK2.

En France il n'y a aucun fabricant de vélomobiles actuellement. Joël Vincent, le plus grand revendeur français aimerait commercialiser son propre modèle au cours de l'année 2013.

3. <http://www.fietser.be/fr/produits/waw.htm>

4. <http://en.velomobiel.nl/>

5. <http://www.alleweder.eu/> <http://www.alligt.nl/>

6. <http://www.flevobike.nl/en>

7. <http://www.go-one.de/?lang=en>

8. <http://www.raederwerk.com>

9. <http://www.milan-velomobil.de/index.htm>

FIGURE 1.8 – WAW

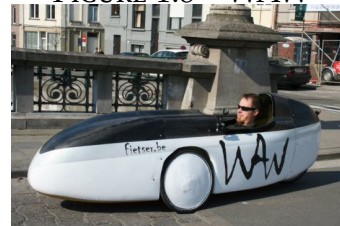


FIGURE 1.9 – Quest

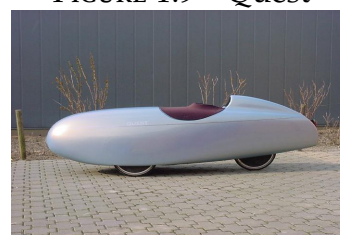


FIGURE 1.10 – Mango



FIGURE 1.11 – Orca



FIGURE 1.12 – Go-One Evolution



1.4.2 Fabrication d'un vélomobile

Il y a deux façons de fabriquer un vélomobile :

- On réalise un carénage sur un Trike, ce qui crée une structure lourde, mais modifiable à volonté. On peut donc enlever le carénage et le remettre, ce qui permet de passer d'un Trike l'été à un vélomobile l'hiver.
- On fabrique un carénage et on place le vélo à l'intérieur. On l'appelle carénage à structure autoportante, très utilisé dans d'autres domaines tels l'aviation ou l'aéronautique. Cette structure a l'avantage d'être légère, tout en étant aussi solide que le carénage amovible.

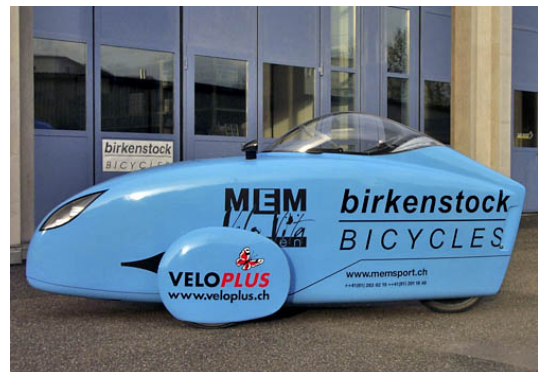
Les vélomobiles sont essentiellement fabriqués en fibre de verre, fibre de Carbone ou en fibre de Carbone/Kevlar. Comme ils sont généralement réalisés manuellement et de façon unitaire, on a une grande liberté au niveau des options.

1.5 Records

Les vélomobiles sont les Véhicules à Propulsion Humaine (VPH) les plus rapides au monde. Une personne normale un peu entraînée peut facilement battre les records de vitesse des vélos droits.

Les vélomobiles allient rapidité, sécurité, confort et sont adaptés à l'utilisation quotidienne, vu que leur grand volume de stockage. Leur faible poids leur permet d'être facilement soulevés pour être déplacés ou rangés.

1.6 Différents vélomobiles sponsorisés :



CHAPITRE 2

PRÉSENTATION DU VÉLOMOBILE MILAN



FIGURE 2.1 – Vélomobile Milan GT MK2

2.1 Fabrication et description technique

FIGURE 2.2 – Fabrication de la coque



FIGURE 2.3 – Polissage de la coque



FIGURE 2.4 – Finition de l'intérieur



Le Milan, un vélomobile dédié à la vitesse, est fabriqué dans l'usine "Räderwerk" en Allemagne. Il est vendu en deux versions, le Milan GT MK2 et le Milan SL MK2, ce dernier, plus petit, plus étroit, plus bas (garde au sol : 8 cm au lieu de 14 cm), et plus léger que le Milan GT, permet grâce à sa taille et son poids inférieur, des performances meilleures que son grand frère. Chaque modèle possède une coque autoportante en fibre de verre, ou en fibre de carbone/Kevlar, moyennant finances. Pour des raisons de sécurité, Räderwerk n'utilise pas la fibre de carbone pur, à l'inverse de la plupart des autres fabricants. En effet en cas de choc, le carbone est coupant et se brise très facilement, à l'inverse de la fibre de Kevlar qui est déformable, mais pas assez solide. La fibre de Carbone/Kevlar permet ainsi d'allier la solidité du carbone tout en étant déformable.

Il est possible avec chaque modèle de rouler entièrement carrossé ou tête dehors. La trappe des genoux est également amovible pour rouler au grand air. Toutes

ces combinaisons permettent de privilégier la performance ou le confort, ce qui en fait un vélomobile sportif, mais pouvant servir au quotidien.

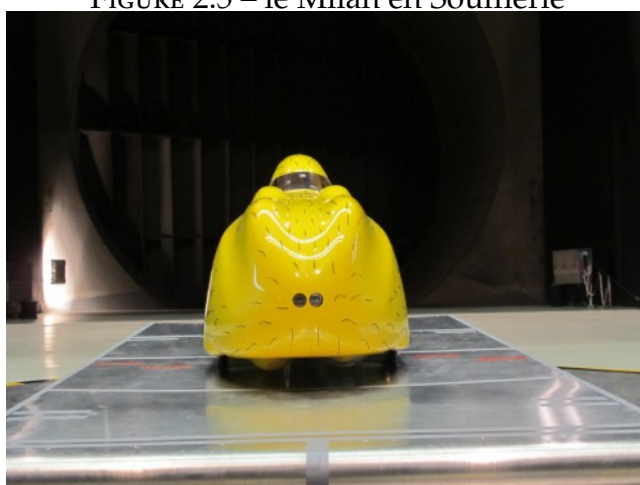
Caractéristiques	Milan GT MK2	Milan SL MK2
Longueur	275 cm	273 cm
Largeur	76 cm	69,6 cm
Hauteur	88,3 cm	81,5 cm
Rayon de braquage	11-13 m	14 m
Garde au sol	11-14 cm	8 cm
Poids	29,5 kg	25 kg
Taille du conducteur	155-200 cm	155-187 cm
Puissance à 50 km/h	150 Watt	145 Watt
Puissance à 60 km/h	200 Watt	191Watt

TABLE 2.1 – Caractéristiques des deux modèles : le Milan GT et le Milan SL

Le Vélomobile Milan permet de transporter une charge totale de 120kg, voire plus en le renforçant. Il y a un grand espace de stockage dans cet engin : des espaces sont présents derrière le siège, à côté de la roue arrière, à côté du vélomobiliste, mais aussi dans le nez du véhicule.

Le Milan a été testé à plusieurs reprises dans une soufflerie — celle de Volkswagen à Wolfsburg — pour que sa forme soit la plus aérodynamique possible.

FIGURE 2.5 – le Milan en Soufflerie



2.2 Prix

Les Vélomobiles Milan SL et GT sont tous deux proposés au prix de base de 6 750€. Un Milan SL complet avec coque carbone/Kevlar et tous ses accessoires, mais sans assistance électrique est vendu à 9 334€, tandis que le Milan GT avec la même configuration est proposé à 9 346€ pour un poids respectif de 23 kg et 29.8 kg.

2.3 Records

L'aérodynamisme du Milan lui a permis de devenir le vélo mobile le plus rapide au monde, ce qui en fait le Véhicule à Propulsion Humaine le plus rapide au monde. Le Milan SL (version du commerce) a permis de surpasser plusieurs records internationaux :

- ↪ Le 9 Août 2009, le Milan gagne la coupe d'Europe à Leer en Allemagne, grâce à Daniel Fenn originaire d'Elfershausen (D).
- ↪ Le Milan a battu en août 2010, un record de distance en 24 heures. En effet, un cycliste amateur allemand de plus de 50 ans, Christian von Ascheberg a roulé 1 219 km, soit une moyenne générale de 50,8 km/h. A titre de comparaison, rappelons que le record de l'heure UCI est de 49,7 km, établi en 2005 par Ondřej Sosenka, un cycliste professionnel alors âgé de 30 ans (et qui sera quelques années plus tard contrôlé positif à la méthamphétamine).
- ↪ Après 12 heures, le même jour, Christian von Ascheberg a parcouru 664,97 kilomètres, battant le record de distance après 12h.
- ↪ Sa vitesse moyenne à presque 665 km (12h) s'établit à 55,41 km/h, battant le record de vitesse après 12h.
- ↪ 1000 km ont été parcourus en 19 heures, 27 minutes le même jour, battant le record de temps nécessaire pour parcourir 1000km.

FIGURE 2.6 – Christian von Ascheberg avant le départ



FIGURE 2.7 – Christian von Ascheberg après le record de 24h en continu



CHAPITRE 3

PRÉSENTATION DE L'ACTION RÉALISÉE POUR LE SPONSOR

3.1 Avantages par rapport aux autres formes publicitaires

Le vélomobile est un excellent moyen publicitaire. Il détient de nombreux avantages par rapport aux moyens publicitaires conventionnels :

- ✓ C'est un excellent support publicitaire d'une part parce qu'il y a peu de vélomobiles et d'autre part parce qu'il dispose d'une grande surface latérale légèrement incurvée et dépourvue d'ouvrants. L'étendue de la coque permet d'afficher une grande quantité d'informations.
- ✓ En raison de sa forme, il est considéré comme un véhicule sportif, dynamique, et est perçu comme un objet innovant et nouveau. En effet, la plupart des supports publicitaires sont maintenant banals et ne sont pas vus par la majorité de la population.
- ✓ Le vélomobile est aussi un objet très visible. Il attire les regards : 95% des personnes se retournent à son passage.
- ✓ Le vélomobile est considéré comme un vélo, il a donc le droit de circuler sur les voies ou places piétonnes qui sont souvent un lieu de passage.
- ✓ Le vélomobile transmet une image écologique, puisqu'il n'y a pas de moteur, donc pas de pollution.

C'est pour cela que je vous propose de placer votre Logo, voire d'utiliser l'intégralité de la surface de la coque du vélomobile durant toute la durée du contrat.

La sponsorship de ce vélomobile vous permettra de donner une image écologique.

3.2 Éventuel site internet

Je compte créer dans le futur un site internet personnel consacrée aux vélomobiles. Mon but serait de faire découvrir le vélomobile à un maximum de personnes à travers ce site. Ce site me permettrait également de mettre en valeur les aspects écologiques et durables des vélomobiles, afin d'arriver à une diffusion plus large du vélomobile. En différents endroits de ce futur site, je mettrais en évidence votre Logo.

3.3 Relation presse

Le vélomobile a une forte probabilité de passage dans les médias locaux (radio, journaux, TV régionale) et peut-être même dans les médias nationaux. Les différentes possibilités sont le passage soit en individuel, soit lors d'une manifestation quelconque où le vélomobile sera forcément le second centre d'intérêt des médias.

C'est au cours de cette occasion que je m'engage à vous citer.

3.4 Utilisation et projets

Je compte régulièrement utiliser le vélomobile pour me déplacer sur le trajet Hagenthal-le-Bas ↔ Strasbourg, mais aussi pour circuler dans la région frontalière, aussi bien en Alsace, en Suisse qu'en Allemagne. Je compte aussi participer à différentes compétitions nationales ou internationales, comme par exemple le Paris-Brest-Paris (PBP), l'EuroTour 2013, . . .

Dans le futur, je compte aussi utiliser le vélomobile pour me rendre à mon lieu de travail.

Au total, je pense donc ainsi faire environ 7000 km/an en vélomobile répartis de la façon suivante :

- ✓ 4500 km en voyages et déplacement utilitaires
- ✓ 2500 km en promenades et compétition

CHAPITRE 4

OFFRE DE SPONSORING

L'offre reste à définir et peut être négociable.

Je propose un contrat à 400€, ou 500 CHF par mois durant 4 ans, ce qui me semble correct étant donné que la moyenne pour une surface publicitaire fixe et banale ne possédant pas les avantages cités dans les pages précédentes est de 200€/m².

Pour information, la surface du Milan fait plus que 5,5 m².

Une surface de 8,2 m² ($2 \times 3,5m + 2 \times 6,75m$) $\times 0.40m$) sur l'avant ou l'arrière d'un tram «Combino» de la BVB coûte 8300 CHF par an, ce qui fait donc un total de 464 CHF par mois pour 5,5 m². Ce résultat est donc comparable à ma demande.

Je vois aussi la possibilité de payer 9 000€ à la réception du véhicule, puis 3 000€ en un paiement annuel, durant trois ans.

Toute proposition de votre part sera étudiée minutieusement.

CONTACT

✉ Adresse :

Nom Prénom
Adresse
Ville
Pays

☎ Téléphone :

· Fixe : + 33 (0).

· Portable :+ 33 (0)6

✉ Adresse E-Mail :

votre@adresse.mail

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	i
Introduction	ii
1 Présentation des vélomobiles	1
1.1 Origine	2
1.2 Prix	3
1.3 Nombre de vélomobiles	4
1.3.1 Dans le monde	4
1.3.2 En France	4
1.3.3 En Alsace	4
1.3.4 Dans les pays avoisinants	4
1.3.5 Selon les différents fabricants	5
1.4 Fabrication	6
1.4.1 Lieux de fabrication, entreprises et modèles existants	6
1.4.2 Fabrication d'un vélomobile	7
1.5 Records	7
1.6 Différents vélomobiles sponsorisés :	8
2 Présentation du vélomobile Milan	9
2.1 Fabrication et description technique	10
2.2 Prix	12
2.3 Records	12
3 Présentation de l'action réalisée pour le sponsor	13
3.1 Avantages par rapport aux autres formes publicitaires	13
3.2 Éventuel site internet	14
3.3 Relation presse	14
3.4 Utilisation et projets	14
4 Offre de Sponsoring	15
Contact	16