

Accolé une dernière fois à Continental, VDO fait son retour dans la rechange

AI auto-infos.fr/article/accole-une-derniere-fois-a-continental-vdo-fait-son-retour-dans-la-rechange.289064

15 octobre 2025



Présentant pour la première fois en France la gamme Adas – avec capteurs, systèmes de vision périphérique et radars –, VDO marque son retour sous les projecteurs. Comme ATE dans le freinage, l'équipementier n'est plus rattaché à Continental mais à Aumovio.

© Décision Atelier / JLG

Continental Automotive, la filiale dédiée aux composants, est officiellement devenue Aumovio le 2 septembre 2025. Les équipementiers ATE et VDO y sont désormais rattachés, l'occasion pour eux de se renforcer en tant que marques à part entière sur le salon Equip Auto (14-18 octobre 2025).

Officiellement [créée le 2 septembre 2025](#), la société **Aumovio** remplace Continental Automotive, l'ancienne filiale dédiée aux composants. La nouvelle structure a fait sa première apparition publique lors du salon IAA de Munich (Allemagne), où la séparation avec Continental devait être marquée pour les visiteurs du monde de la première monte. Ce n'est pas forcément le cas à **Equip Auto**, où ATE et VDO – désormais rattachés à Aumovio, qui ne figure que discrètement le salon parisien – prennent place sur un stand commun à Continental, simplement séparés. Ce sera la dernière fois que les deux équipementiers sont accolés à leur ancienne maison-mère. « *Au contraire de la première monte, le client de l'après-vente ne s'intéresse pas forcément à la politique interne. Il*

veut connaître la gamme, sa qualité », constate sur place Sandra Kraus, la directrice marketing et communication d'ATE/VDO. Sans surprise, Aumovio n'intéresse pas forcément le réparateur, au contraire des produits.

Plaquettes de frein sur base organique

Si **ATE** et ses systèmes de freinage sont généralement connus des utilisateurs finaux, ce n'est pas forcément le cas de **VDO**. Axée sur les pièces techniques et d'usure, la marque est davantage identifiée par les réparateurs. Elle est également présente sur des applications industrielles, notamment avec ses chronotachygraphes, mais ne figure pas dans la liste des exposants du salon Solutrans. « *Nous avons quelques clients intéressés par le poids lourd sur Equip Auto, ce sont souvent des acteurs actifs à la fois sur le véhicule léger et le camion* », complète notre interlocutrice. Mais la majorité des visiteurs viennent voir les nouveaux produits, notamment ceux en lien avec la **norme Euro 7** des véhicules neufs. Celle-ci s'intéresse notamment aux poussières, issues du freinage ou des particules de caoutchouc sur les pneus, ce qui a impliqué un travail de **refonte des plaquettes de frein**.



Anton de Coster, véritable spécialiste technique au sein d'ATE/VDO, rappelle que « *les plaquettes de frein fabriquées à base de composants métalliques sont sujettes à l'oxydation, et donc à davantage de poussières.* » L'équipementier a travaillé sur une **version conçue sur base organique**. Pour rappel, la norme Euro7 impose une mesure du nombre de particules dont la taille est supérieure à 10 nm, contre 23 nm pour l'Euro 6d. Avec les plaquettes de frein organiques, ces poussières n'existent plus. Elles se

déposent, tel un léger film, sur le disque, donnant une impression d'effet bleuté. Elles ne finissent donc pas dans l'air, et encore moins dans les poumons. « *Ces plaquettes ont une **durée de vie similaire** à celles fabriquées à partir de composants métalliques comme le cuivre*, poursuit Anton de Coster. *Elles consomment leur propre poussière sauf lorsqu'elles montent en température.* »

Fin des balais d'essuie-glaces, retour des batteries

Ce chef de produit imagine un retour progressif aux **tambours de frein**, notamment sur les véhicules électrifiés dont le freinage permet une régénération de l'énergie. Ces voitures utilisent beaucoup moins leurs freins, sauf en situation d'urgence. Le recours à des tambours permettrait de coincer les poussières dans le système de freinage. Ainsi, elles ne polluent plus directement. Dans une logique environnementale similaire, ATE présente également son **nouveau liquide de frein ATE SecuBrake**. Conçu sans esters d'acide borique, il se présente comme étant « *plus vert* » que son prédécesseur. Au global, la participation des équipementiers désormais rattachés à Aumovio permet de marquer leur retour. « *ATE et VDO ne sont jamais vraiment partis, mais de nombreuses gammes étaient commercialisées sous les couleurs de Continental* », nuance Sandra Kraus, citant les batteries de démarrage reprenant le packaging VDO. À l'inverse, décision a été prise **d'arrêter complètement la production d'essuie-glaces**. Une gamme balayée.

