

CULTURE VROUM

RENAULT, PRÈS D'UN SIÈCLE DE PRÉSENCE EN CHINE

#CHINE #RENAULT

L'intérêt et l'implication de Renault en Chine ne datent pas d'hier, le constructeur français y étant présent depuis près d'un siècle. **L'histoire entre Renault et la Chine débuta en France**, puisque Deng Xiao Ping, futur secrétaire général du Parti communiste chinois de 1956 à 1967 et chef de l'Etat de 1978 à 1992, travailla comme ouvrier dans l'atelier d'ajustage de Renault à Boulogne Billancourt du 6 novembre au 12 décembre 1925. Dans les années 30, des châssis Renault (de type O.S. de 10 chevaux) furent exportés et carrossés dans l'Empire du Milieu.

Mais c'est véritablement à partir du milieu des années 1990 que Renault chercha à développer une véritable activité commerciale en Chine. D'abord en fabricant des minibus de haut de gamme entre 1995 et 2003, puis en important des véhicules à partir de 1999.

Ces dernières années, c'est à travers des sociétés conjointes (la DRAC, créée en 2013 avec Dongfeng autour des véhicules thermiques ; eGT New Energy Automotive, destinée à accélérer le développement des technologies en faveur de la mobilité zéro émission, créée en 2014 ; Renault-Brilliance-Jinbei Automotive Company, créée en 2017 avec le groupe Brilliance ; JMEV, créée en 2019 avec Jiangling Motors pour promouvoir le développement de l'industrie des véhicules électriques en Chine), que le constructeur consolida son implantation.

En avril 2020, Renault a frappé fort en annonçant qu'il renonçait à la production de véhicules à moteur thermique en Chine pour se concentrer sur les modèles électriques et utilitaires. « Nous ouvrons un nouveau chapitre en Chine. Nous allons nous concentrer sur les véhicules électriques et les véhicules utilitaires légers », a déclaré François Provost, directeur des opérations de la région Chine du constructeur français. « Groupe Renault transfèrera sa participation dans Dongfeng Renault Automotive Company à Dongfeng Motor Corporation. DRAC cessera ses activités liées à la marque

Renault » a précisé le constructeur. Ce retrait partiel intervient alors que le groupe Renault a vendu dans le pays près de 180 000 voitures en 2019, contre 217 000 lors de l'exercice précédent (soit moins de 1 % de l'immense marché chinois).

Produite dans l'usine de Wuhan, la K-ZE a vocation à devenir une voiture mondiale. Un dérivé basé sur le concept 'Dacia Spring' sera ainsi commercialisé en Europe à partir de 2021. Toujours sur le marché des véhicules électriques, Renault s'appuiera par ailleurs sur une autre coentreprise (JMEV), bâtie avec le constructeur local JMCG. « Avec le soutien de Renault en qualité et technologies, JMEV prévoit de couvrir 45 % du marché chinois des V.E. en 2022 avec quatre modèles principaux », est-il annoncé. Quelque 860 000 modèles électriques ont été vendus en Chine en 2019, de quoi en faire le plus grand marché au monde.

En matière de véhicules utilitaires enfin, Renault compte sur son partenaire Jinbei, dont il a racheté 49 % des parts en décembre 2017, pour se développer. La marque est « bien établie avec 1,5 million de clients en Chine et près de 162 000 ventes en 2019 » (sur 3,3 millions de VU vendus dans le pays), explique le constructeur.

Par Alexandra Frutos

CULTURE VROUM

LESAGE MOTORS, NAISSANCE D'UNE NOUVELLE MARQUE D'AUTOMOBILES

#ELECTRIQUE #LESAGE MOTORS

Lesage Motors est un nouveau constructeur d'automobiles français qui s'inspire des cyclecars des années 20 et 30 pour créer ses véhicules, dédiés au plaisir de conduire. Fidèle à la philosophie de Colin Chapman – Light is Right -, les véhicules Lesage sont légers, ce qui leur garantit une dynamique confortable et sportive.

Seulement 50 véhicules de la nouvelle marque seront fabriqués par motorisation, par design et par an. La couleur de la carrosserie sera totalement libre et chaque véhicule sera numéroté. Un nouveau design sera proposé tous les deux ans. En option, la sellerie, les jantes et la décoration pourront être conçues sur mesure en lien direct avec le styliste de l'entreprise.

La conception et la fabrication seront réalisées en France, et chaque modèle portera une plaque d'identification signée par son monteur. Dans le détail, la conception, l'assemblage et la sellerie se feront dans le Berry, le design sera élaboré à Clermont-Ferrand, le châssis sera fabriqué à Fumay, la carrosserie sera montée à Nevers et l'électronique sera élaborée à Annecy.

En option, il sera possible de venir monter son propre véhicule dans les locaux de Lesage Motors, avec l'aide de techniciens, et de signer son véhicule, sans que cela n'invalide l'homologation. A noter que le véhicule intégrera des composants d'usure Peugeot, gage d'un entretien facile.

Les deux versions de motorisation proposées sont respectueuses de l'environnement : la version électrique n'émet pas de CO2 en fonctionnement, tandis que la version thermique verra ses émissions de CO2 compensées par la plantation et l'entretien de haies sur 15 ans.

La conception du véhicule a été réalisée en 2019 et 2020. Un exemplaire de démonstration est prévu à l'été 2020 pour valider la dynamique véhicule. Une fabrication en présérie est programmée au second semestre de 2020 pour la fiabilisation et l'homologation. Enfin, la production en série est annoncée pour 2021.

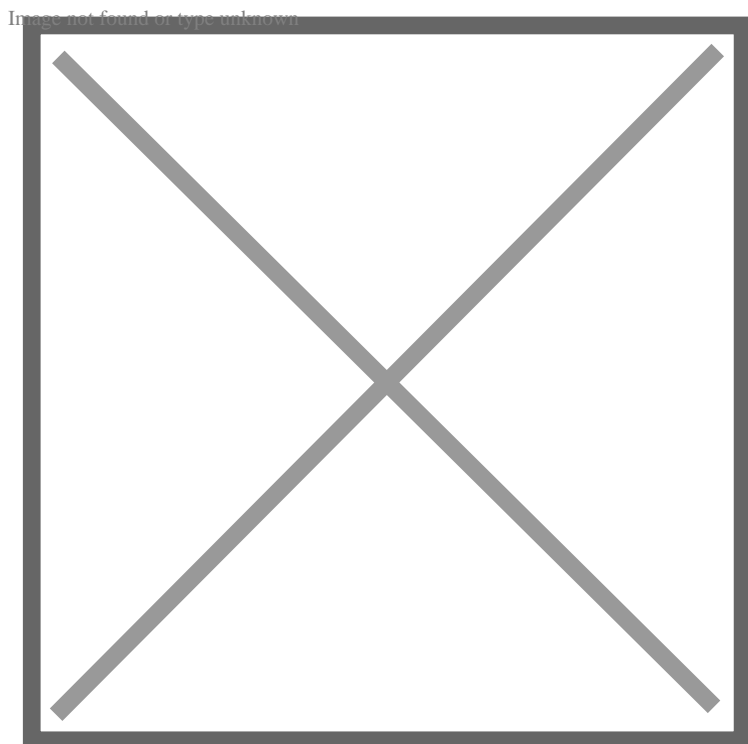
Par Alexandra Frutos

CULTURE VROUM

HYPNOPOLIS, UN PODCAST DE SCIENCE-FICTION SIGNÉ BMW

#BMW #SCIENCE-FICTION #SÉRIE

BMW élargit sa gamme de podcasts, avec "**Hypnopolis**", un podcast de science-fiction qui compte six épisodes de 15 à 20 minutes chacun, durant lesquels les auditeurs n'assistent pas seulement à une histoire captivante mais aussi à un aperçu de la mobilité future vue par le constructeur allemand. Le premier épisode de la série a été diffusé le 26 juin.



Hypnopolis raconte la vie d'une héroïne, Hope Reiser, dans le futur. BMW a travaillé pour cette série avec Robert Valentine, un auteur de science-fiction connu qui travaille entre autres sur la version audio de Dr. Who.

Hypnopolis" est la 4e série de podcasts de BMW, après "Changing Lanes", "Creators of a different beat" et "CultureMobile".

Source : AUTO-PLUS (29/6/20)

Par Frédérique Payneau

IMPACT DU COVID-19 SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE BRÉSILIENNE : ENTRE RALENTISSEMENT ET ACCÉLÉRATION DES TENDANCES EXISTANTES

#ANALYSE #BRÉSIL #COVID-19 #INDUSTRIE AUTOMOBILE #MARCHÉ

*FRÉDÉRIC DONIER ET JEAN-PHILIPPE THERY,
CONSULTANTS CHEZ CRESCENDO
CONSULTORIA À SAO PAULO, NOUS LIVRENT
UNE ANALYSE SECTORIELLE SUR
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE BRÉSILIENNE.
COMMENT LE SECTEUR A-T-IL ÉTÉ TOUCHÉ
PAR LA PANDÉMIE DE COVID-19 ? QUELLES
SONT LES PERSPECTIVES ET LES
TENDANCES POUR L'AVENIR ?*

En 2012, le **Brésil** était le quatrième plus grand marché de voitures neuves au monde, avec un peu plus de 3,6 millions d'immatriculations, et les analystes estimaient alors qu'il atteindrait assez rapidement les 5 millions d'unités. Le marché a toutefois commencé à décliner lentement l'année suivante, avant de s'effondrer en 2015 et 2016, à moins de 2 millions d'unités, soit une baisse de 45 % sur la période.

La lente reprise amorcée depuis, avec un peu plus de 2,6 millions d'immatriculations en 2019, devait conduire à un retour à 3 millions d'unités en 2020, scénario brutalement interrompu par la crise sanitaire du Covid-19.

Non seulement les effets profonds de la crise actuelle pourraient s'installer sur une période relativement longue, mais ils pourraient également accélérer un certain nombre de changements qui étaient déjà plus ou moins en cours, concernant la façon dont les consommateurs choisissent, achètent et utilisent leurs voitures au Brésil.

La crise induite par l'épidémie de Covid-19 frappe durement le marché brésilien des voitures neuves. Les immatriculations ont baissé de 76 % en avril et mai par rapport aux mêmes mois de l'année dernière, à respectivement 51 400 et 56 600 unités, en raison de la suspension de l'activité chez les concessionnaires.

Parallèlement, la production a été arrêtée, avec la fermeture des 34 usines de montage que compte le pays, sans oublier de nombreux fournisseurs et sous-traitants. En outre, de nombreuses entreprises de services liés à l'automobile ont été impactées, comme les sociétés de location de voitures de courte durée, dont l'activité a chuté de 95 % dans certaines zones, ou celles d'autopartage, que 7 clients sur

10 ont cessé d'utiliser depuis le début de la crise.

Pour éviter autant que possible les licenciements, les entreprises du secteur ont dû s'adapter et recourir à des programmes de chômage technique, aux vacances obligatoires, et au télétravail. Au total, pas moins de 370 000 personnes ont ainsi été renvoyées chez elles par les constructeurs et les équipementiers depuis la dernière semaine de mars. Le coût de la fermeture de ces usines est particulièrement difficile à évaluer, pour un secteur qui représente 18 % du PIB industriel et dans lequel les 7 000 entreprises emploient 1,2 million de personnes. Pablo de Si, directeur général de **Volkswagen** Latam (Amérique latine), évalue ce coût à l'équivalent de 3 ans d'investissements.

À l'heure actuelle, un certain nombre d'usines (BMW, Fiat, GM, **Renault** et Pirelli entre autres), ont déjà repris leur activité, alors que Ford, Honda, Hyundai et Nissan se préparent à le faire, et de nombreux concessionnaires rouvrent. Mais l'incertitude règne quant à savoir si les consommateurs vont retourner chez les concessionnaires, alors même que le stock de véhicules neufs atteint 237 000 unités selon l'**Anfavea** (Association des constructeurs au Brésil).

En outre, l'Anfavea ne s'attend pas à une reprise significative de l'activité avant septembre, tout comme Antonio Filosa, président de FCA pour l'Amérique latine, qui mentionne des études internes montrant un deuxième trimestre de 70 % inférieur à son équivalent de l'année précédente, un troisième trimestre à - 50 % et le quatrième à - 20 %, pour un résultat consolidé sur l'année à - 40 %. L'Anfavea estime qu'au moins 1,1 million de ventes seront perdues cette année par rapport à 2019, et 1,3 million par rapport aux prévisions, des chiffres jamais vus auparavant, même lors des crises précédentes, lorsque le marché avait chuté de 20-25 %. Tous les analystes et principaux acteurs de l'industrie auto estiment que les volumes de 2019 ne seront de nouveau atteints qu'en 2022 ou 2023.

Au-delà des chiffres, on peut se demander dans quelle mesure la crise actuelle peut avoir un impact sur le comportement du consommateur, qu'il s'agisse du choix du modèle souhaité que de la manière dont l'automobiliste utilisera son véhicule. En termes de demande, il est probable que, dans une période de transition, un certain nombre de consommateurs privilégieront les modèles moins chers proposés par les quatre grands groupes "traditionnels" installés au Brésil, à savoir Chevrolet, Fiat, Ford et VW, ainsi que par les deux "derniers arrivés", Hyundai et Renault. Mais ce nouveau contexte pourrait aussi rediriger les acheteurs potentiels de voitures neuves vers le marché de l'occasion, augmentant le ratio actuel de 4,1 voitures d'occasion pour une neuve observé en 2019, comme cela se produit généralement en temps de crise (en 2016, ce ratio était de 5 pour 1).

Enfin, il convient de noter que la part croissante des SUV (véhicules utilitaires sport) au Brésil ces dernières années, ne devrait pas être affectée. Cette catégorie, qui représente désormais 25 % des volumes (contre 12 % en 2015), devrait même encore progresser.

Par ailleurs, c'est l'utilisation même de la voiture qui pourrait être impactée. Et de ce point de vue, les craintes liées à la contamination et les nouvelles habitudes adoptées par ceux qui étaient confinés pourraient ramener un certain nombre d'utilisateurs vers la voiture, et la sécurité que son habitacle procure à ses occupants.

Mais l'impact à long terme le plus significatif de la crise du coronavirus sur le commerce automobile pourrait concerner la manière dont les voitures seront acquises. Nous devrions observer une augmentation des ventes en ligne et une forte croissance du marché de la location à long terme.

Internet fait partie du parcours d'achat des clients depuis les années 2000, offrant informations et

possibilité de comparer les offres sans avoir à faire la tournée des concessionnaires. Le commerce électronique a considérablement augmenté depuis le début de l'épidémie au Brésil, avec des chiffres vertigineux pour des produits et services spécifiques (+ 434 % pour les jouets, + 270 % pour les livraisons en supermarché, + 53 % pour les jeux en ligne sur la seconde quinzaine de mars).

Ce contexte a incité certains fabricants à s'adapter et à proposer de nouvelles solutions. Renault est celui qui a est allé le plus loin dans cette voie, profitant du dispositif mis en place en 2018 pour le lancement son modèle d'entrée de gamme, Kwid. Il a étendu la possibilité d'acheter une voiture « intégralement » en ligne à l'ensemble de sa gamme. La plateforme Renault intègre ainsi le paiement et le financement en ligne ainsi que le processus de reprise de l'ancien véhicule, le cas échéant.

Une autre tendance, bien engagée depuis plusieurs années, pourrait également s'accélérer dans le sillage de la crise épidémique. En effet, un certain nombre d'entreprises recourent de plus en plus à la location de longue durée pour leurs flottes de véhicules. Chez les particuliers, la même tendance devrait être observée. Ce type de contrat permet non seulement d'avoir une voiture pour de faibles mensualités, mais également de s'affranchir de nombreuses démarches administratives grâce aux "tout inclus".

Bien que gravement touché par la crise du Covid-19, le marché brésilien conserve un potentiel de croissance important, et devrait donc revenir, dans quelques années, au niveau qu'il a connu en 2019 et même au-delà. Le désir de posséder une voiture est toujours très fort au Brésil, comme le montre une étude récente de l'Anfavea, dont 70 % des répondants, y compris les plus jeunes, ont exprimé leur souhait d'en acquérir une à l'avenir.

Source : CRESCENDO CONSULTORIA

Par Juliette Rodrigues

RACONTE MOI L'AUTO

LAPO ELKANN, HÉRITIER DE LA FAMILLE AGNELLI, MET AUX ENCHÈRES DEUX DE SES VOITURES À DES FINS CARITATIVES

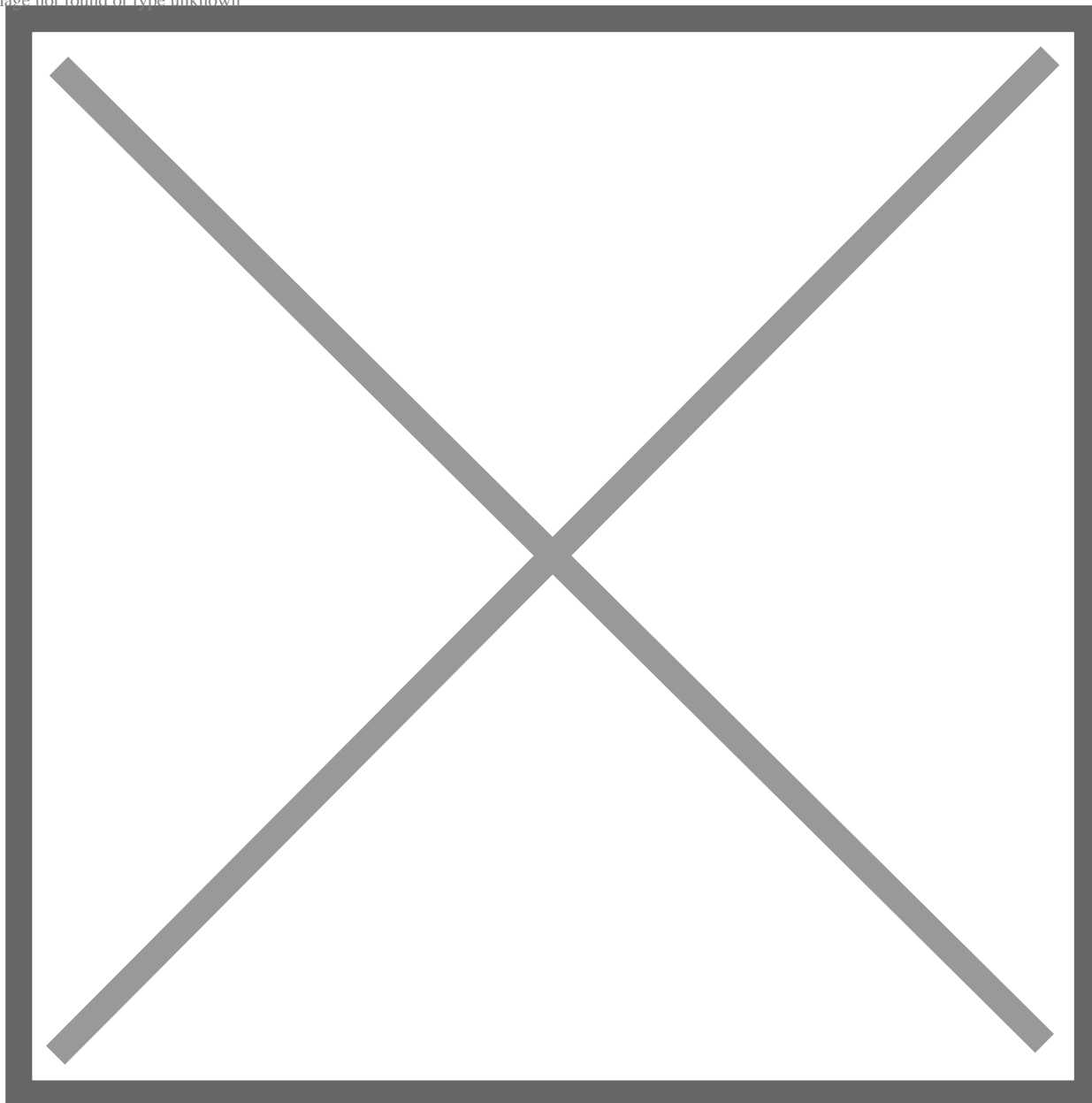
#AGNELLI #FERRARI #FIAT #VENTE AUX ENCHÈRES

LAPO ELKANN, ENFANT TERRIBLE DE LA FAMILLE AGNELLI ET CÉLÈBRE INFLUENCEUR DANS LE DOMAINE DE LA MODE, PRÉSIDE DEPUIS 2016 UNE FONDATION DÉDIÉE À L'AIDE AUX MINEURS EN SITUATION DE PAUVRETÉ ET D'EXCLUSION SOCIALE.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



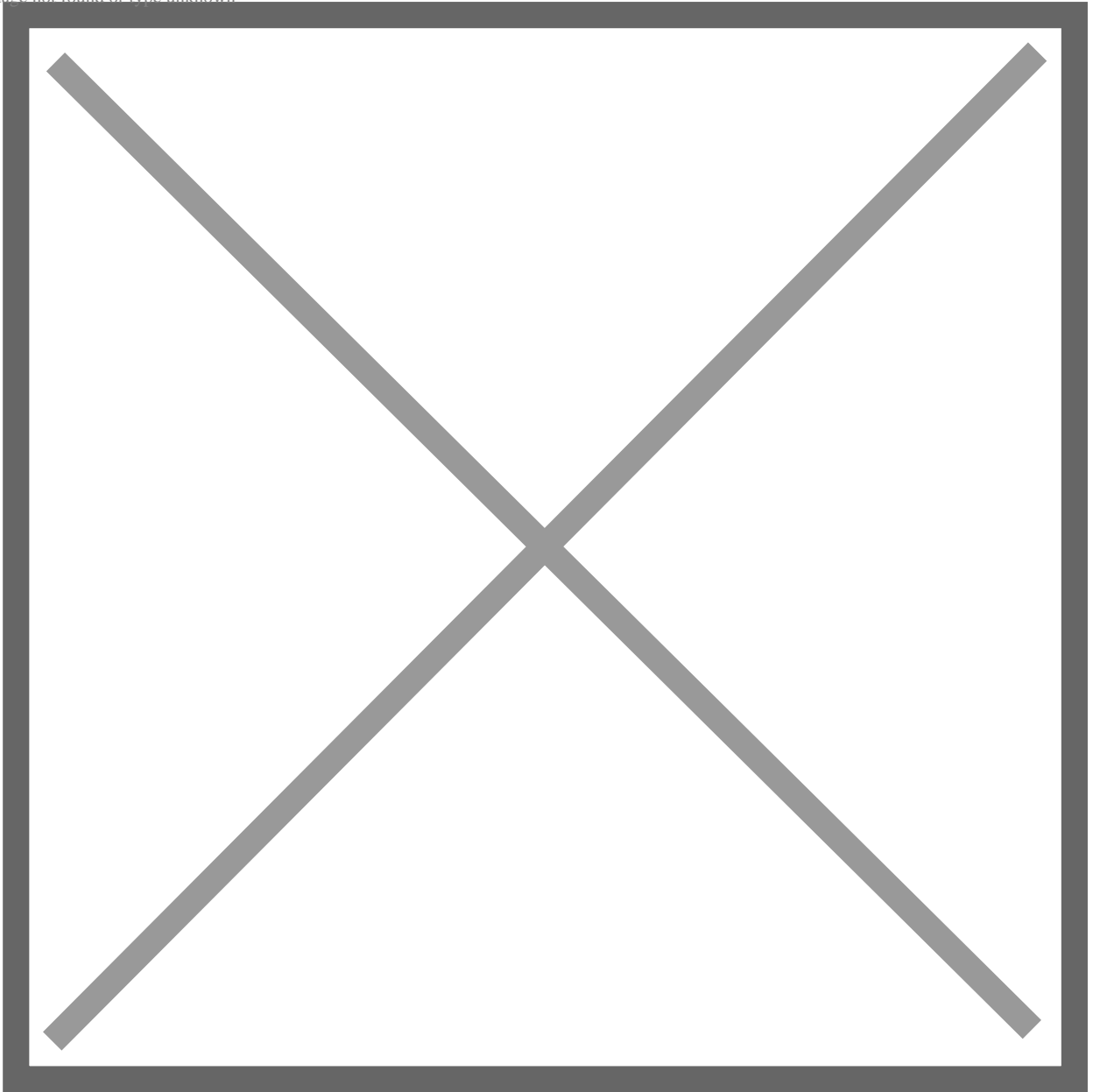
Lapo Elkann s'est longtemps distingué pour ses frasques de jet-setteur invétéré. Italien cosmopolite, élégant patron hyperactif et créateur éclectique, l'héritier de **Gianni Agnelli** a en effet mené sa vie comme on conduit un bolide profilé pour la course.

Lapo Elkann vit actuellement au Portugal, avec Joana Lemos, une ancienne pilote portugaise de 47 ans, célèbre pour avoir participé au rallye Paris-Dakar. De là, il coordonne ses oeuvres de charité, telles que celle qu'il vient d'annoncer : la vente aux enchères, à des fins caritatives, de deux de ses voitures personnelles.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Il s'agit d'une **Ferrari GTC4 Lusso** "Azzurra" et d'une **Abarth 595 Competizione** "Azzurra", deux véhicules uniques au monde puisqu'ils ont été personnalisés selon les goûts de Lapo Elkann par le préparateur **Garage Italia**. Les voitures seront mises en vente le 16 juillet prochain, dans le cadre de la vente aux enchères Youngtimer & Automobilia organisée par Wannenes Classic & Sports Cars, et qui mettra également en vente une importante collection de voitures et motos classiques.

Image not found or type unknown

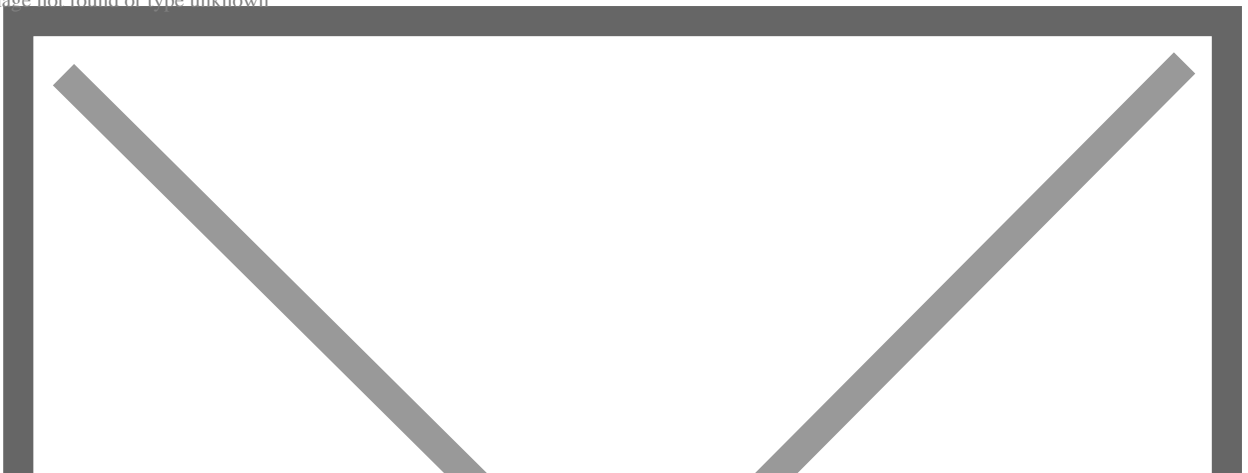
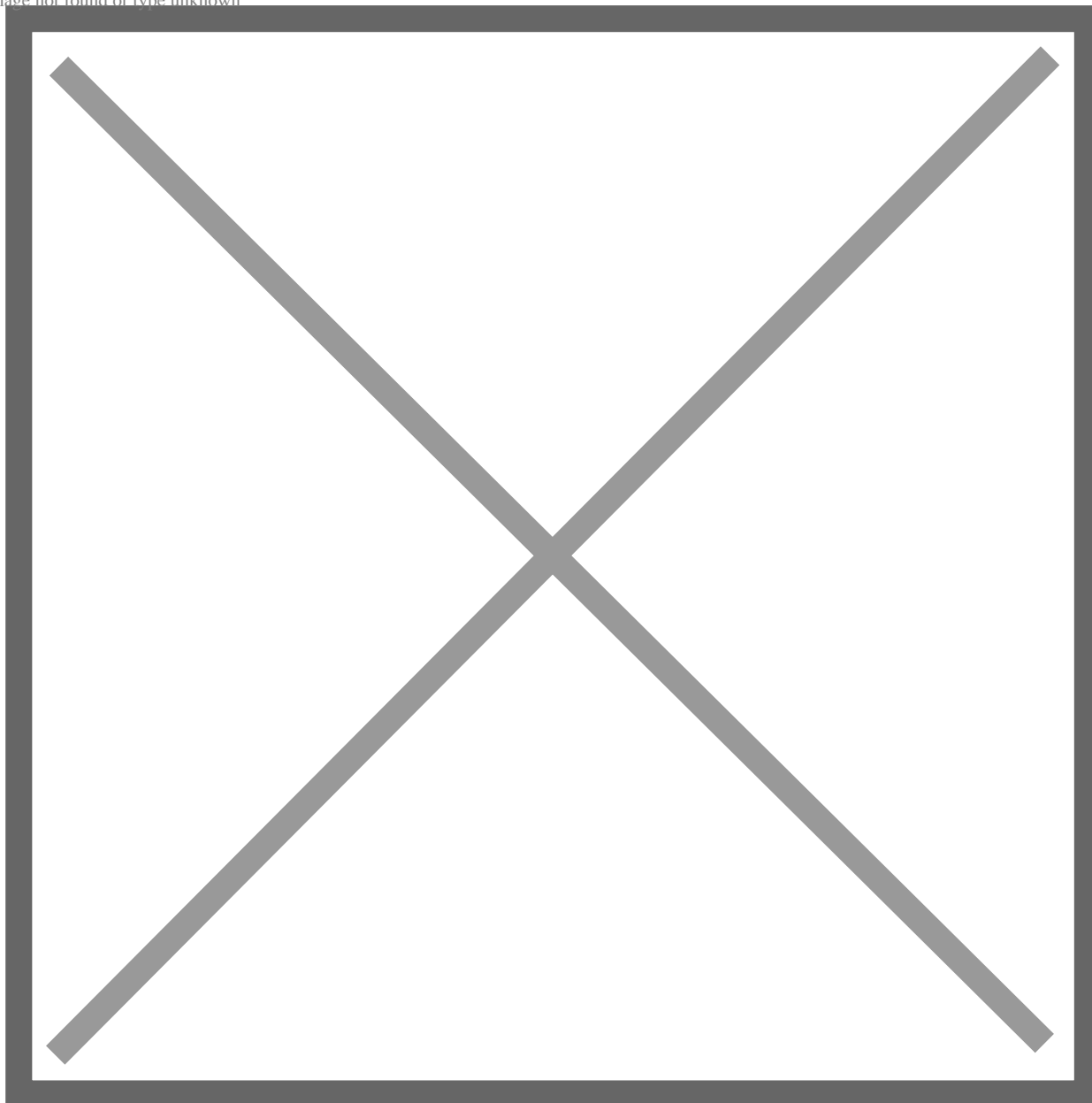


Image not found or type unknown



Les deux voitures de Lapo Elkann seront vendues comme un lot unique, à un prix estimé entre 375 000 et 750 000 euros.

“J’aime beaucoup ces deux voitures : quand je les ai achetées, j’ai personnellement suivi et supervisé chaque détail de leur personnalisation car je voulais qu’elles soient deux exemplaires totalement uniques et emblématiques. Les deux portent mes deux couleurs préférées, l’Azzurro Lapo et le Blue Navy Garage Italia, des teintes exclusives brevetées pour moi ... Ceux qui les achèteront pourront vivre des émotions uniques et, en même temps, contribuer à une noble cause”, a déclaré Lapo Elkann.

Source : EL MUNDO (2/7/20)

Par Juliette Rodrigues

CULTURE VROUM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

#204 #304 #FRANÇOIS METZ #LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE
#PEUGEOT #PHILIPPE COLOMBET #SOCHAUX

AUTOUR DE « PEUGEOT 204 ET 304, UNE
RÉVOLUTION À SOCHAUX »

« C'ÉTAIT LA VOITURE DE MON ONCLE ! »

Avec François Metz, un livre et un auteur côté coulisses

Image not found or type unknown

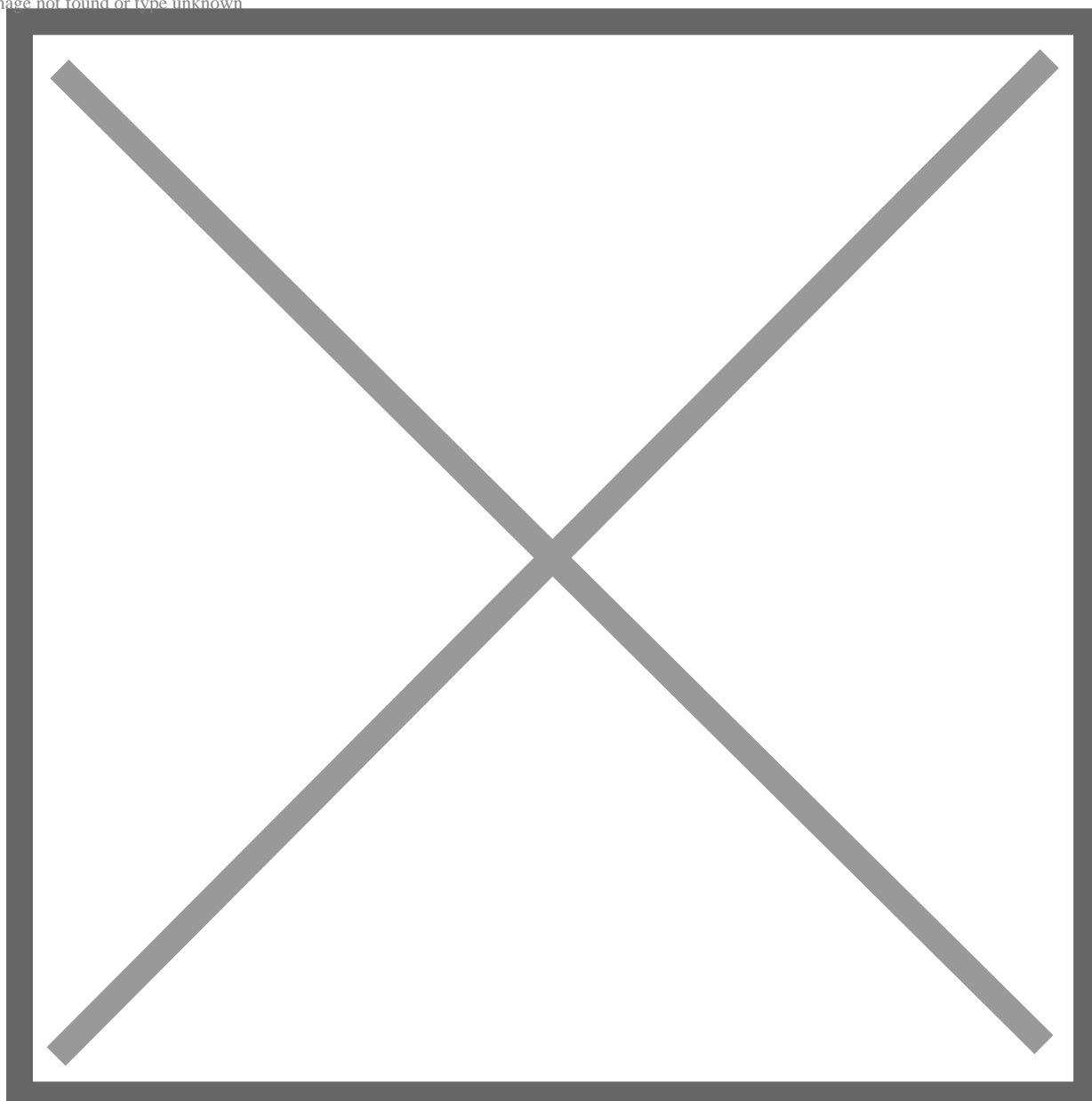
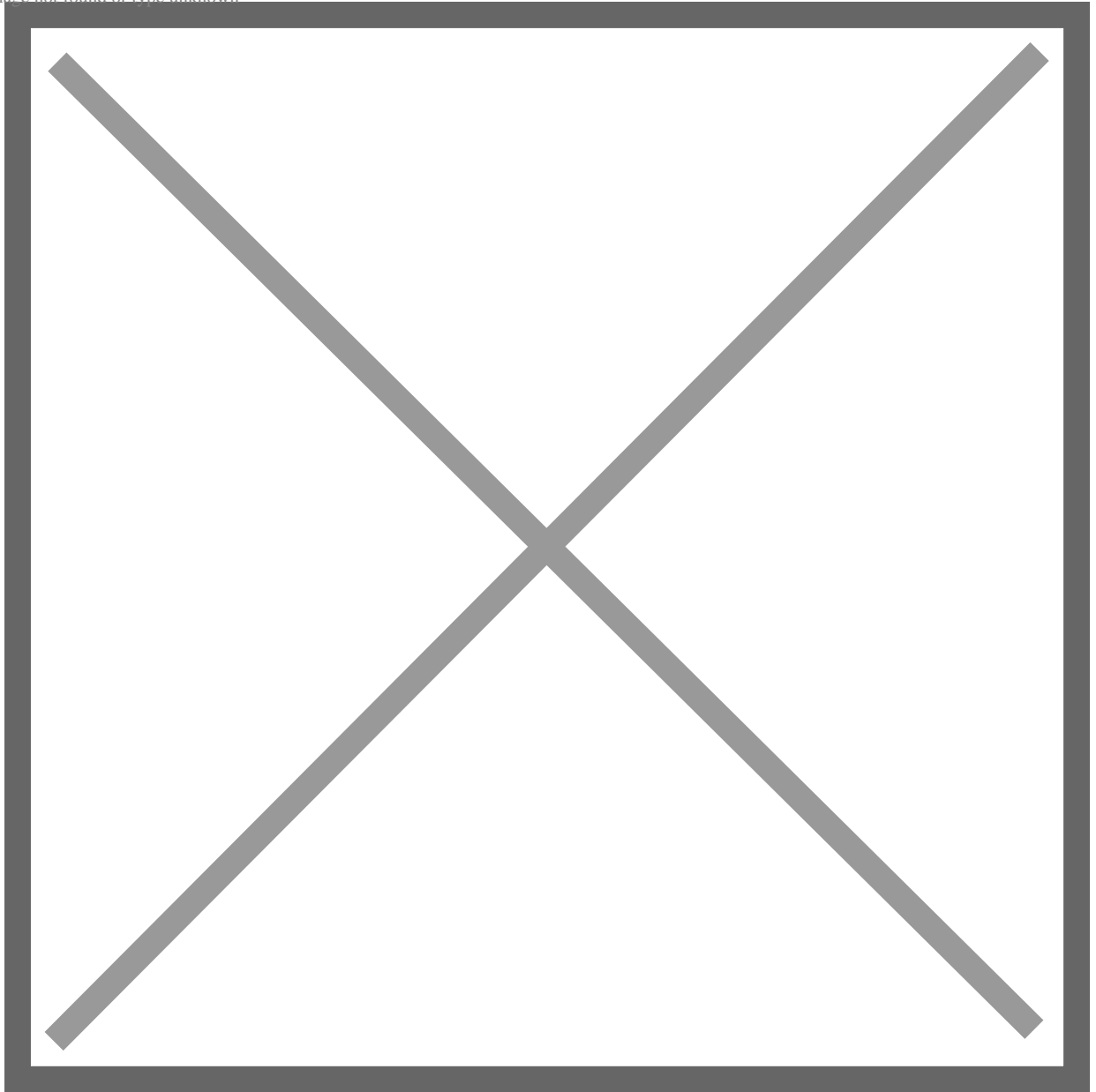


Image not found or type unknown



Une couverture simple et efficace, elle suffit à séduire les lecteurs potentiels qui restent sous le charme du cabriolet 304.

La Peugeot 204, présentée en 1965, marque les esprits avec sa grande calandre et sa conception à la pointe de la modernité. Elle tourne résolument le dos aux solutions éprouvées des 203, 403 et 404 qui ont fait le succès du lion.

Propos recueillis par Philippe Colombet

Les éditions E-T-A-I publient donc un ouvrage, très attendu, consacré aux stars Peugeot 204 et 304. Ces modèles ont eu beaucoup de succès dans les années 60 et 70. Ils font partie des voitures les plus vendues en France à cette époque...

Elle fait entrer Peugeot dans le cercle des grands

La 204, c'est vraiment la révolution à Sochaux, celle qui fait entrer le lion Peugeot dans le cercle des grands constructeurs en élargissant considérablement sa diffusion commerciale. La 304, déclinaison 7 CV de la 204 lancée en 1969, accentue encore les positions du constructeur en France et en Europe.

Elle va prendre la relève de son aînée. Toutes versions confondues, ce sont finalement près de trois millions de Peugeot 204 et de Peugeot 304 qui ont été construites jusqu'à leur arrêt en 1980, une belle carrière de quinze années. Richement documenté, ce livre particulièrement complet propose de nombreuses illustrations d'archives qui raviront tout «Peugeotiste» qui se respecte, et pas seulement !

Image not found or type unknown

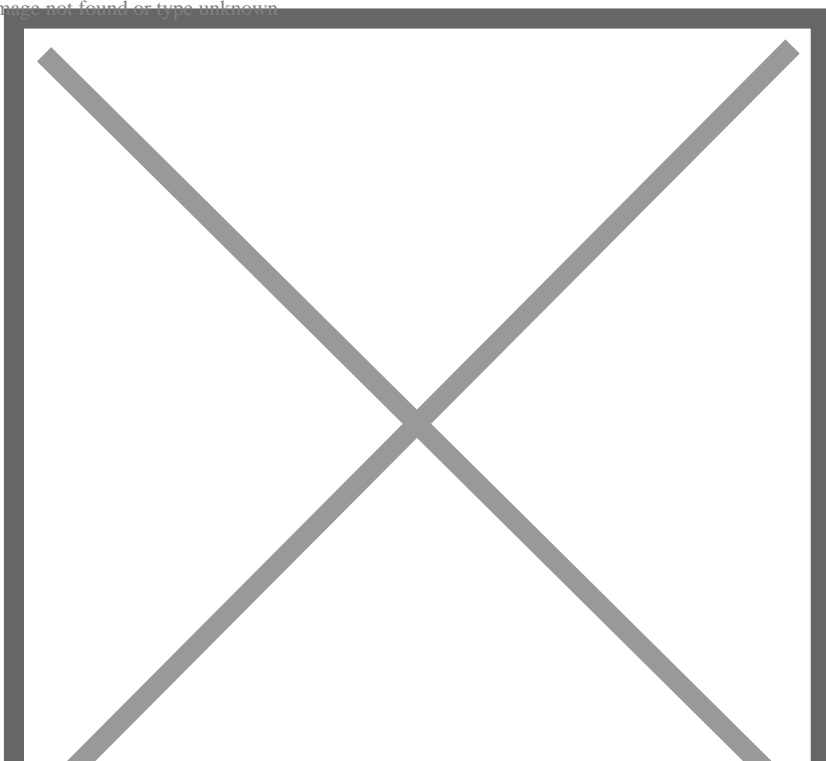
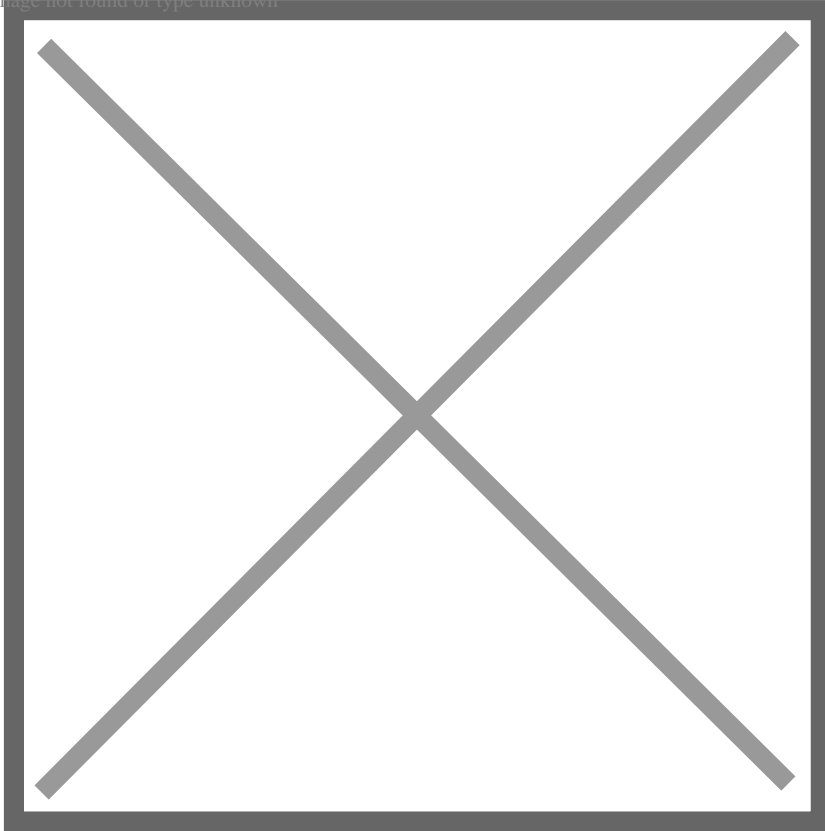


Image not found or type unknown



Passionné d'automobile et d'écriture, François Metz s'est fait connaître avec des ouvrages sur des modèles Simca.

Se souvenant de la voiture de son oncle

Passionné d'automobile et d'écriture, François Metz s'est fait connaître avec plusieurs ouvrages sur différents modèles de la gamme Simca. C'est en se souvenant de la voiture de son oncle qu'il a choisi de se tourner vers les Peugeot 204 et Peugeot 304 pour prolonger avec E-T-A-I une belle aventure sur la route de l'histoire avec ces célèbres Peugeot 204 et 304. Deux lionnes qui ont ouvert la voie à un Peugeot moderne. Rencontrons maintenant l'auteur de ce livre au travers d'une passionnante, et particulièrement instructive, interview...

Commençons par le début, parlez nous un peu de vous, de votre parcours, comment en êtes-vous venu à écrire sur l'automobile ?

C'est une bien curieuse histoire, en vérité... Passionné depuis tout petit d'automobile sans que personne ne sache bien pourquoi – personne, dans ma famille, n'avait d'attrait particulier pour la chose -, j'en suis venu très jeune à lire des «livres de voiture». À tout juste 14 ans, j'achetai mon premier numéro d'Automobilia. À 15 ans, je courais tous les deux jours à la librairie pour demander si l'ouvrage «La Renault 16 de mon père», chez E-T-A-I, que j'avais commandé était enfin arrivé !

Dès cette époque-là, le jeune François se plaisait à rêver qu'un jour, lui aussi, écrirait. En 2008, une rencontre fortuite avec Bernard Vermeylen, l'auteur de ce livre que j'avais tant attendu, m'a conforté dans cette voie. Ses encouragements et son soutien m'ont valu de signer mon premier contrat d'édition l'année suivante, pour «Simca 1000, les mille et une vies d'une hirondelle» chez E-T-A-I à tout juste 24 ans. Depuis lors, l'envie ne s'est jamais éteinte...

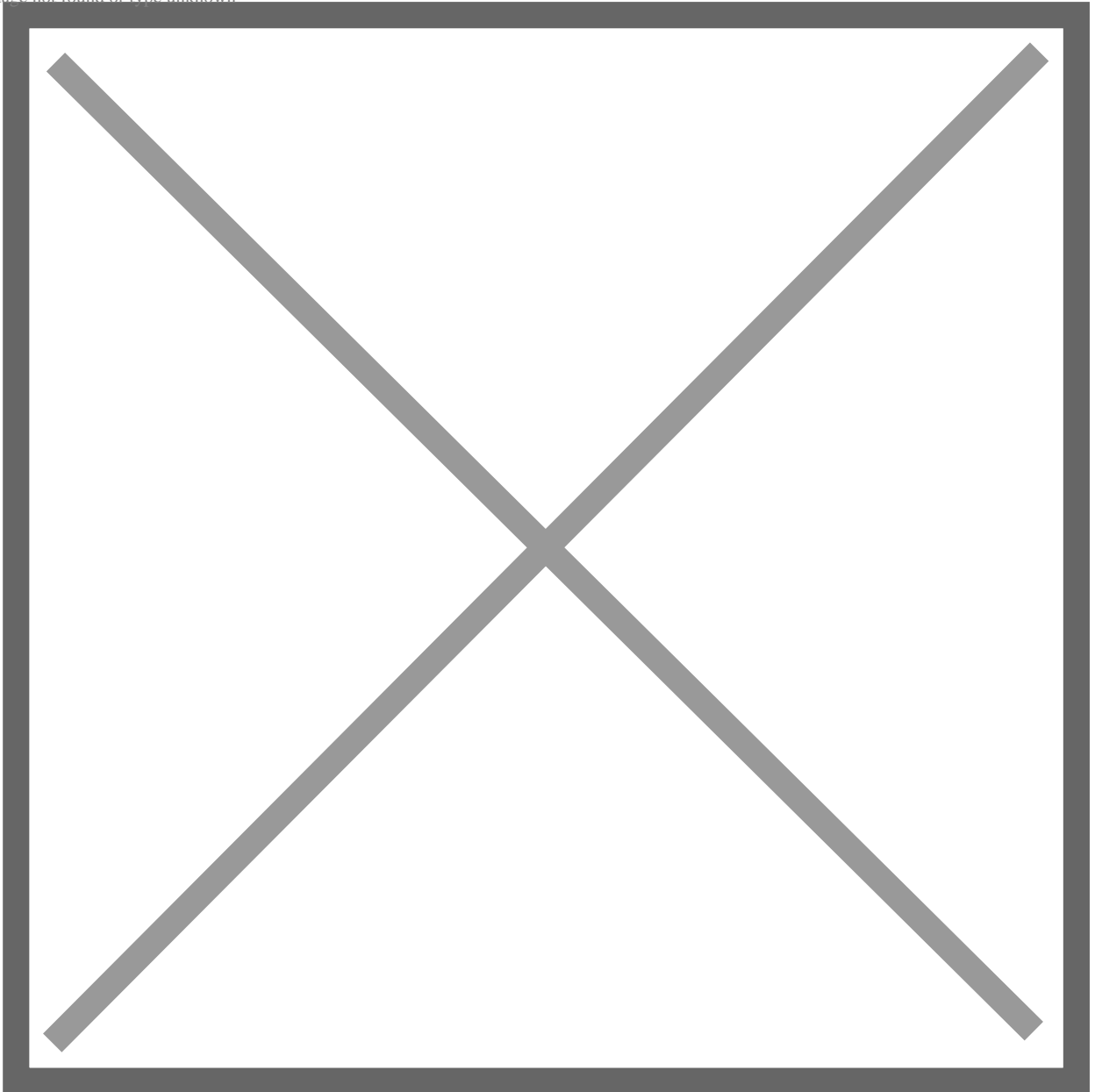
Vos premiers ouvrages ont donc été consacrés à Simca, pourquoi ?

Les Simca et les Talbot ont attiré mon attention lorsque je n'étais encore qu'enfant. La Simca 1500 rouge de l'ancien chef de corps des sapeurs-pompiers, la Chrysler – Simca Horizon bleue de la femme du maire avaient marqué mon esprit, sans doute déjà par goût de ce qui sort de l'ordinaire, par fascination de cette marque disparue. En 2001 déjà, du haut de mes seize ans, je plaçais la cause de la Simca 1100, qui avait alors plongé dans les limbes de l'oubli...

Quelle a été votre première émotion liée à Peugeot ?

Lorsque j'étais adolescent, Daniel, le père de copains, avait une 205 trois portes rouge. Nous nous y entassions souvent sur la banquette pour quelques kilomètres de route, sans jamais oublier de parler de voitures... Vaillante, elle aura parcouru plus de 470 000 kilomètres avant de rendre son dernier souffle et d'être remplacée par une 305 blanche. Dans les mêmes années, j'avais également été frappé par la beauté du tout nouveau coupé 406 et du concept car Nautilus. Aujourd'hui encore, je ne peux m'empêcher de les trouver sublimes !

Image not found or type unknown



Les pages 50 et 51 permettent de retrouver la naissance des 204 sur les chaînes de Sochaux, là où elles voisinent avec les 404. C'est forcément un moment émouvant pour les amateurs.

Et celle liée à la Peugeot 204, celle de votre oncle donc, mais encore ?

La 204, c'est une drôle d'histoire pour moi. Victime par excellence des premières primes à la casse, je

n'en voyais plus dans la rue, alors même que deux breaks 304 rouges restaient vaillants dans le village de mon enfance. Au cours de ces discussions à bord de la 205, Daniel m'expliqua un jour : «C'était une petite 304, mais avec un postérieur de canard !». C'est alors que mon oncle m'apprit qu'il en avait eu une. Voilà qui aiguisait plus encore ma curiosité.

À 12 ans, j'achetai une revue rien que parce qu'elle apparaissait dans les petites annonces. Quelque temps plus tard, mon oncle retrouva une photographie de sa 204 avec ma tante, que je garde pieusement depuis. Pendant mes années de lycée, à la charnière du millénaire, je croisais régulièrement une berline 204 Diesel bleu clair et une berline 304 premier modèle. Son panneau arrière à feux verticaux me fascinait...

Imposant d'imposantes recherches, des rencontres et un considérable travail d'écriture, comment prépare t-on un tel ouvrage ?

Chaque livre est effectivement toute une aventure ! Cela commence par une idée, par une envie, et se poursuit par l'exploration de nombreux fonds d'archives chez le constructeur, chez des collectionneurs et chez l'éditeur.

Pour l'historien de formation que je suis, la phase de recherche est la plus prenante et la plus passionnante. S'ensuit un long travail d'écriture, le soir, les weekends et bien souvent pendant les congés. L'écriture automobile est une maîtresse prenante ! Parfois, l'envie de voir le bout du tunnel peut être pesante, mais tout change à nouveau lorsque la première épreuve de la maquette arrive. Chaque nouvel ouvrage est comme un enfant chéri et chaque fois, l'envie de recommencer est la plus forte !

Image not found or type unknown

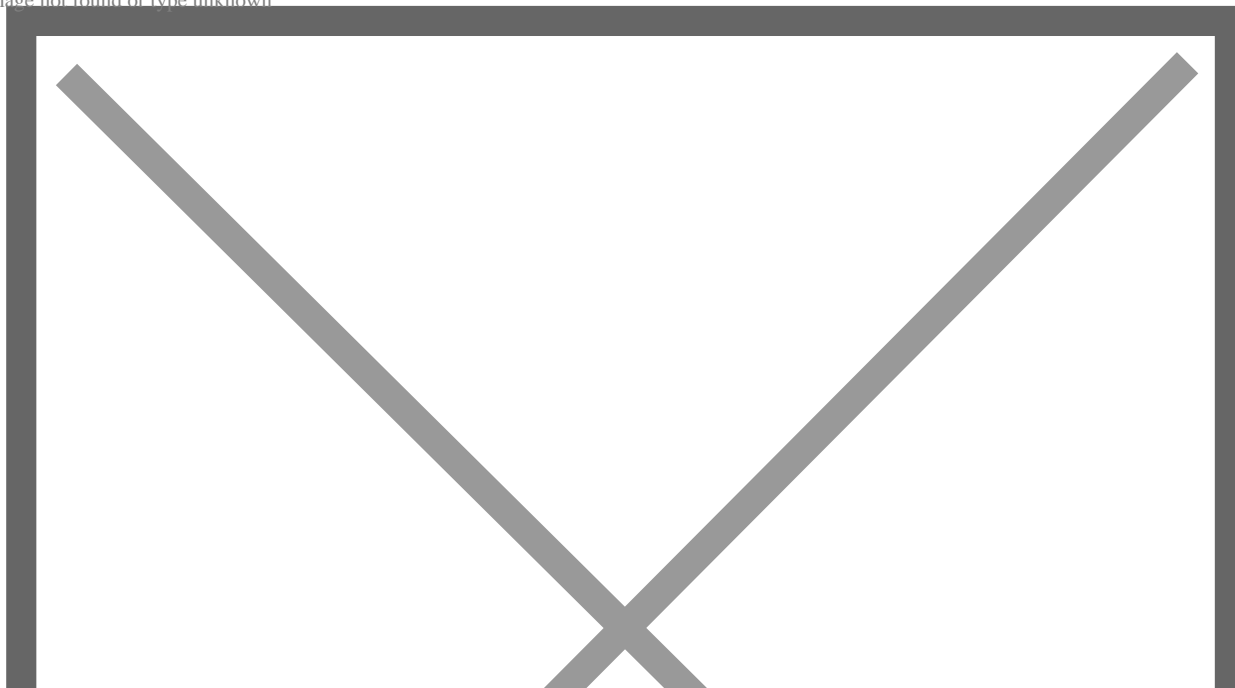
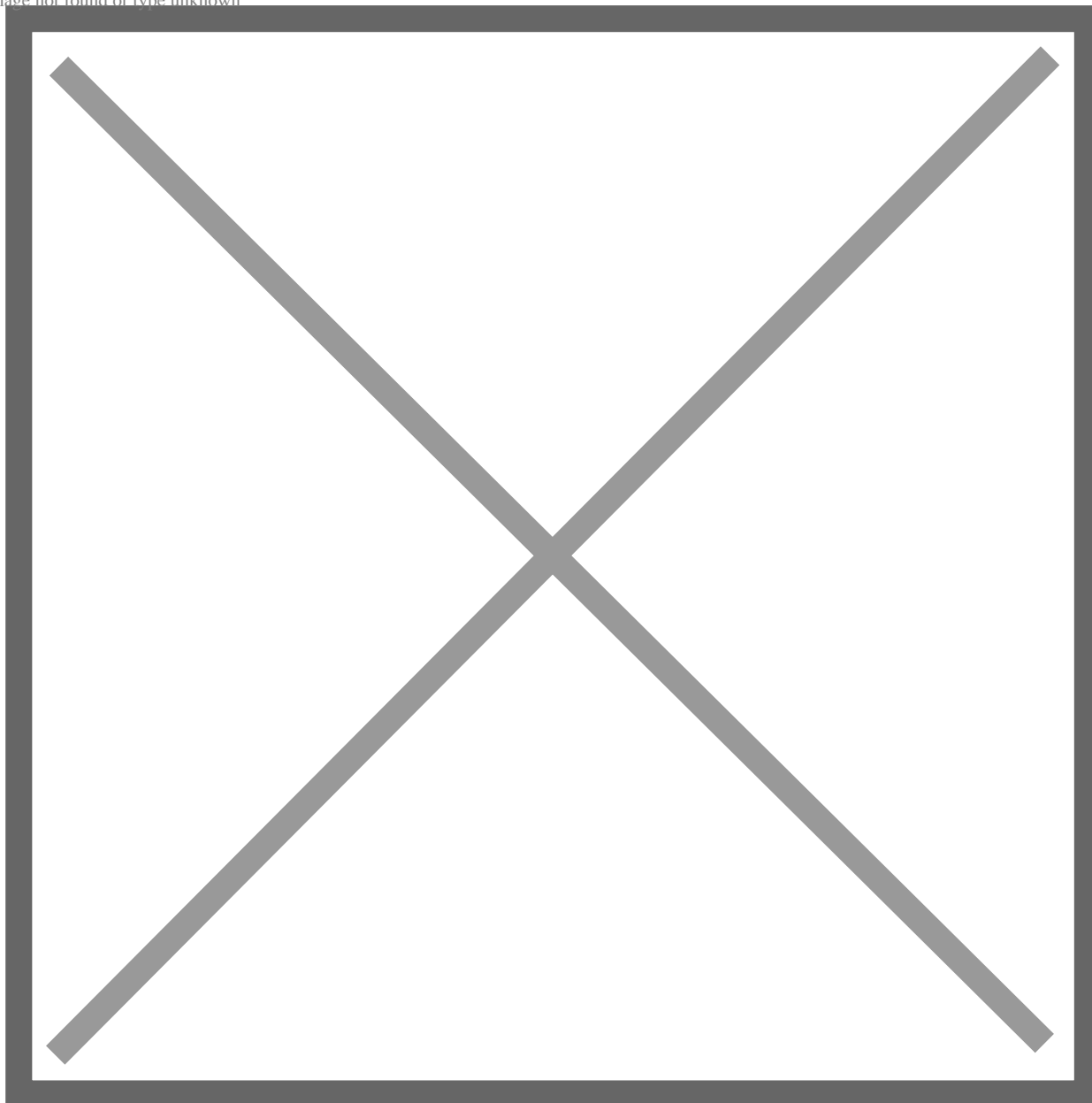


Image not found or type unknown



Dans les pages 80 et 81 c'est 1969... Certes, avouons-le, comme beaucoup d'entre nous vous pensez à une célèbre chanson, n'est-ce pas ? Figurez-vous que pour la Peugeot 204 c'est l'année de la maturité, et oui chacun son truc !

Ce livre a t-il exigé beaucoup plus de contraintes que prévu, racontez nous ?

Plus que les autres, cet ouvrage s'est heurté à tous les aléas imaginables ! Le plus important d'entre eux a tenu à la disponibilité des archives. Curieusement, il n'a jamais été possible de retrouver bon nombre de clichés pourtant publiés par le passé.

Or, il m'a toujours paru inconcevable de signer un ouvrage ne comprenant pas de photographies de prototypes, si possible inédites. La face cachée de la naissance d'une automobile n'est-elle pas ce qu'il y a de plus passionnant après les joies du volant ? Ce triste constat m'a conduit à ajourner longtemps la finalisation de l'ouvrage, qui devait initialement paraître pour les cinquante ans de la Peugeot 204.

Heureusement, l'important travail de classement des archives réalisé par l'Aventure Peugeot Citroën DS ainsi que la très aimable aide de Matthieu Petitgirard m'ont permis de pallier les manques. Dernièrement, ce sont les aléas apportés par le coronavirus qui auront perturbé la réalisation de la maquette, en imposant de travailler uniquement à distance et sur des supports numériques. Autant vous dire que la parution de cet ouvrage m'apparaît autant comme un soulagement que comme une satisfaction !

Les difficultés sont-elles le quotidien dans le travail d'un auteur sur ce type de livres ?

Chaque recherche est associée à son lot de difficultés et d'aléas. L'auteur sait toujours ce qu'il cherche, mais ne sait jamais ce qu'il va trouver ! Le constat est tantôt amer, tantôt grisant, selon que les documents et renseignements tant convoités apparaissent au détour d'un dossier ou nous échappent... Le temps est une autre contrainte !

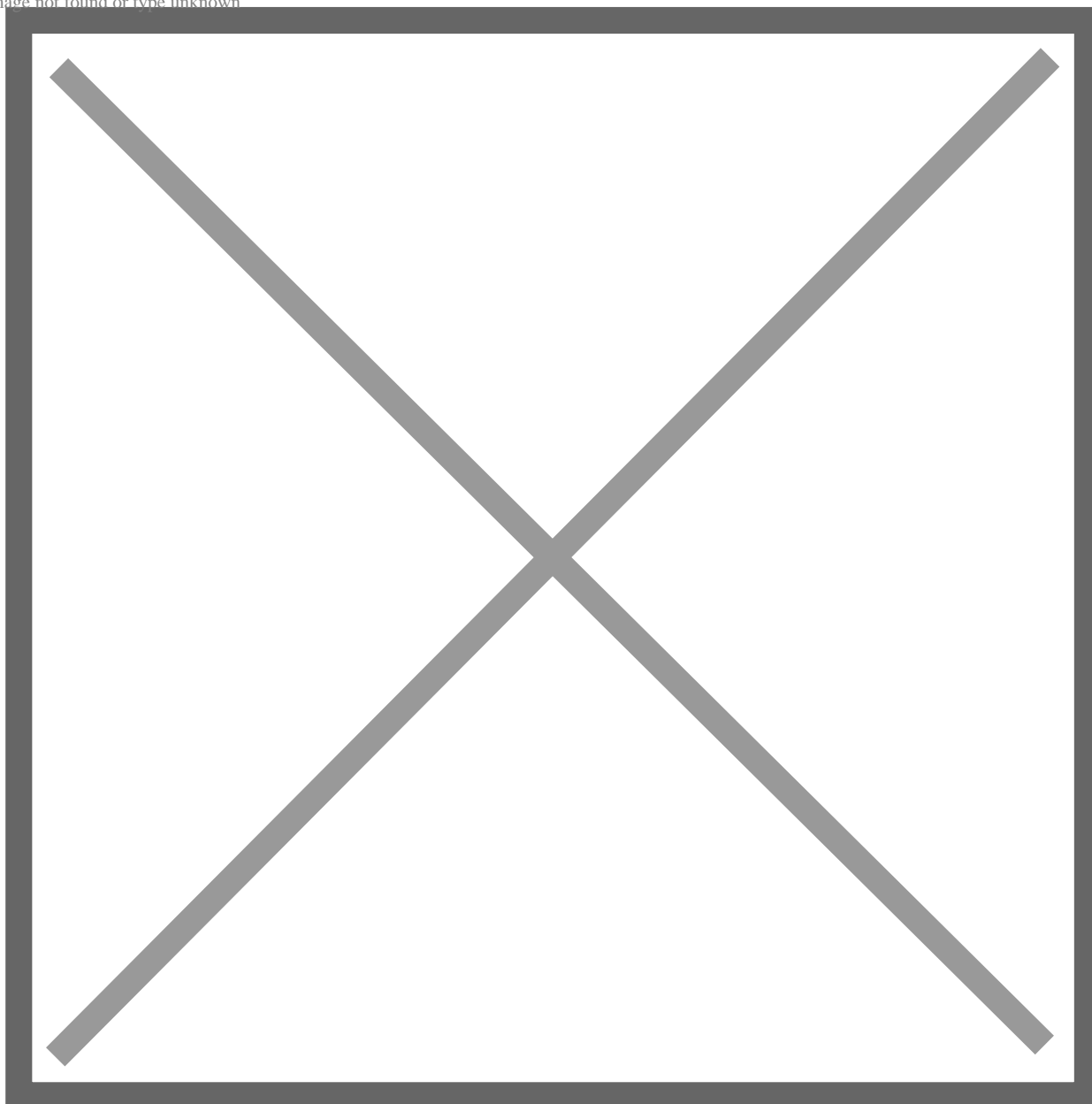
La richesse et l'originalité iconographique de votre livre sont considérables, quelles ont été vos sources principales ?

Je vous remercie de le remarquer ! J'ai toujours considéré que l'histoire d'une automobile ne prend de relief que si elle est abordée sous différents angles. Les archives et les revues commerciales des constructeurs, les magazines spécialisés d'époque, les publicités, les catalogues et les photographies prises dans les salons ou dans le cadre privé constituent autant de sources précieuses pour l'historien.

Y a-t-il des sujets que vous auriez aimé développer sur cette voiture et que faute de place, le format de cette collection «Top Model» est très précis chez E-T-A-I, vous n'avez pas pu développer ?

Le format contraint oblige toujours à une forme de sacrifice. La version initiale de mon manuscrit comptait ainsi plus de 700 clichés ! Dans ce contexte, tout l'enjeu, pour l'auteur, repose sur le compromis sans se compromettre.

Image not found or type unknown



*Dans les pages 110 et 111 l'on découvre l'arrivée des versions haut de gamme de la Peugeot 304.
Avouons que le break vert à l'intérieur marron avait beaucoup d'allure !*

S'il ne fallait retenir qu'une version de ces Peugeot 204 et 304 à collectionner, peut-être une version coupé ou le cabriolet de la couverture, ce serait laquelle et pourquoi ?

Je crois bien que le plus grand nombre se tournerait volontiers vers un cabriolet rouge, évocation de petite Ferrari, comme a pu l'être le coupé 406 il y a vingt ans ! En ce qui me concerne, je nourris une sympathie particulière pour les toutes premières 204, avec leurs petits feux en amande et leurs improbables protections de jantes vite disparues. Elles incarnent pleinement l'idée initiale de leurs concepteurs.

À votre avis, quelle est son héritière la plus directe siglée du lion dans la gamme actuelle de Sochaux et pourquoi ?

Toujours positionnée au cœur du marché, tournée vers l'avenir avec sa déclinaison électrique, sans oublier le passé avec ses clins d'œil à l'histoire – du geste stylistique de la custode rappelant la 205 aux barrettes de feux renvoyant aux 304 et aux 504 C en passant par le logotype de capot -, sa lointaine descendante 208 de deuxième génération est indéniablement une digne héritière !

Vous êtes un expert attendu, quel sera votre prochain livre ?

Le projet n'étant pas définitivement validé, je ne me risquerai à aucune annonce pour le moment. Mais s'il se concrétise, rendez-vous en 2021 pour célébrer les soixante ans d'une icône française !

Pourquoi nous aimons : **cette faculté à rendre sexy une des voitures les plus populaires, une rédaction aussi agréable que documentée, plus une mise en page aussi graphique que riche et, bien entendu, de vraiment très nombreuses photographies.**

Nous aimons moins : **nous cherchons encore un défaut...**

Note : **18 sur 20.**

TITRE : «PEUGEOT 204 ET 304, UNE RÉVOLUTION À SOCHAUX»

Collection : **«Top Model»**

Auteur : **François Metz**

Pages : **192 pages**

Photographies : **550 photographies**

Format : **240 x 290 mm**

Date de parution : **10 juin 2020**

Prix : **49.00 euros TTC**

Éditeur : **E-T-A-I**

www.editions-etai.fr

ACCROCHE :

. «L'ÉCRITURE AUTOMOBILE EST UNE MAÎTRESSE PRENANTE !», FRANÇOIS METZ
AUTEUR DU LIVRE «PEUGEOT 204 ET 304»

NOUS EN REPARLERONS

François Garde, lauréat du 1er «Prix de l'homme pressé»

L'Automobile Club de France a décerné le «Prix de l'homme pressé 2020» à François Garde pour son roman «Roi par effraction» publié par les prestigieuses éditions Gallimard. Ce prix littéraire, dont c'est la première édition, a pour vocation de récompenser une oeuvre originale francophone, roman, essai, nouvelles, poésies ou biographie, dont le style et le sujet évoquent la vitesse, qu'elle soit celle de l'action ou de la pensée mais aussi celle de l'information, jusqu'à l'ultra vitesse des réseaux sociaux.

Le jury était composé de douze membres de l'Automobile Club de France, dont son président, Louis Desanges, le journaliste Bertrand de Saint Vincent étant secrétaire général du prix. Pour l'ensemble du jury, il était important de décerner celui-ci dès la fin du confinement, afin de soutenir la réouverture des librairies. Depuis sa création en 1895, l'Automobile Club de France – auquel Paul Morand légua une partie de sa bibliothèque – a toujours favorisé les activités culturelles sous de multiples formes, opéra, théâtre, cinéma, conférences, bibliothèque.

La création du «Prix de l'Homme» pressé souhaite mettre le livre et la littérature à l'honneur, sans lien obligatoire avec l'automobile. Doté de 5 000 euros, ce prix a porté pour l'édition 2020 sur les rentrées littéraires de septembre et janvier, mais ne portera que sur celle de septembre à partir de l'édition 2021. Après une première sélection de dix ouvrages, puis une liste resserrée à cinq ouvrages, le jury a

choisi de récompenser «Roi par effraction».

Ce livre relate de façon romancée le destin flamboyant de Joachim Murat, général de la Révolution, maréchal d'Empire puis roi de Naples, menant les charges de cavalerie les plus audacieuses pendant les campagnes de l'Empereur, faisant résonner le tonnerre des sabots pendant les batailles d'Eylau, d'Aboukir ou d'Iéna.

Pourquoi avoir choisi François Garde et Joachim Murat pour ce premier «Prix de l'homme pressé» ? : «La vitesse n'est pas l'apanage de notre siècle ! François Garde relate avec brio la grandeur et la décadence qui marquèrent la vie de Joachim Murat, menée à une vitesse folle. Le style est enlevé, à l'image de ce cavalier de génie que fut Murat», explique Louis Desanges, Président de l'Automobile Club de France (éditions Gallimard).

www.gallimard.fr

Le «Journal d'une pétasse au volant», incontournable !

Elle vient de publier le «Journal d'une pétasse au volant», chez Ramsay, le lundi 15 juin dernier. Anne-Charlotte Laugier est journaliste, «blogueuse», théâtréuse et dans quelques jours, romancière. 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 va-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 ?

C'est une 'emmerderesse' comme on en fait plus, ou comme on rêverait d'être pour arrêter de se faire marcher sur les talons. 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. Auto dérision, 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 !

www.ramsay.fr

«Grand Prix de Monaco, the Life» par Stuart Codling

Elle vient de redémarrer, enfin ! Mais la Formule 1 nous a beaucoup manqué, alors nous en redemandons. Flash-back ! C'était à l'occasion du 90e anniversaire du Grand Prix de Monaco, les éditions E-T-A-I publiaient un ouvrage retraçant l'histoire de cette prestigieuse et célèbre course au circuit mythique.

Le premier Grand Prix de Monaco s'est déroulé en 1929 avec la bénédiction de la famille princière. Son

circuit tracé dans les rues de la principauté en fait un évènement unique sur le calendrier de la Formule 1. Entre superbes palais de la Belle Époque, gratte-ciel futuristes et grands yachts ancrés dans le port, cette course est réputée pour être redoutable, complexe et dangereuse. Le recueil met en lumière la splendeur de ce Grand Prix avec ses mystères et les personnages fabuleux de son histoire exceptionnelle.

Au delà de l'univers automobile, l'ouvrage, à la riche iconographie, mêle culture, sport et histoire. Son auteur, journaliste et animateur de télévision et de radio, Stuart Codling a travaillé pendant dix ans dans le domaine des sports mécaniques, couvrant le sport automobile aux États-Unis avant de rejoindre «F1 Racing», le magazine consacré à la Formule1 le plus vendu dans le monde. Il est monté en selle derrière Neil Nodgson, champion du monde de super bike, mais est aussi allé pratiquer le scooter des neiges avec l'ancien président de la FIA, Max Mosley.

Il s'est imposé comme spécialiste de la Formule1 à la télévision et à la radio, et a collaboré à Autosport et Autocar. Il est aussi l'auteur de «Lamborghini Supercars». Qu'il est bon de se retrouver sur la piste !

www.editions-etai.fr

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Olivier Debras

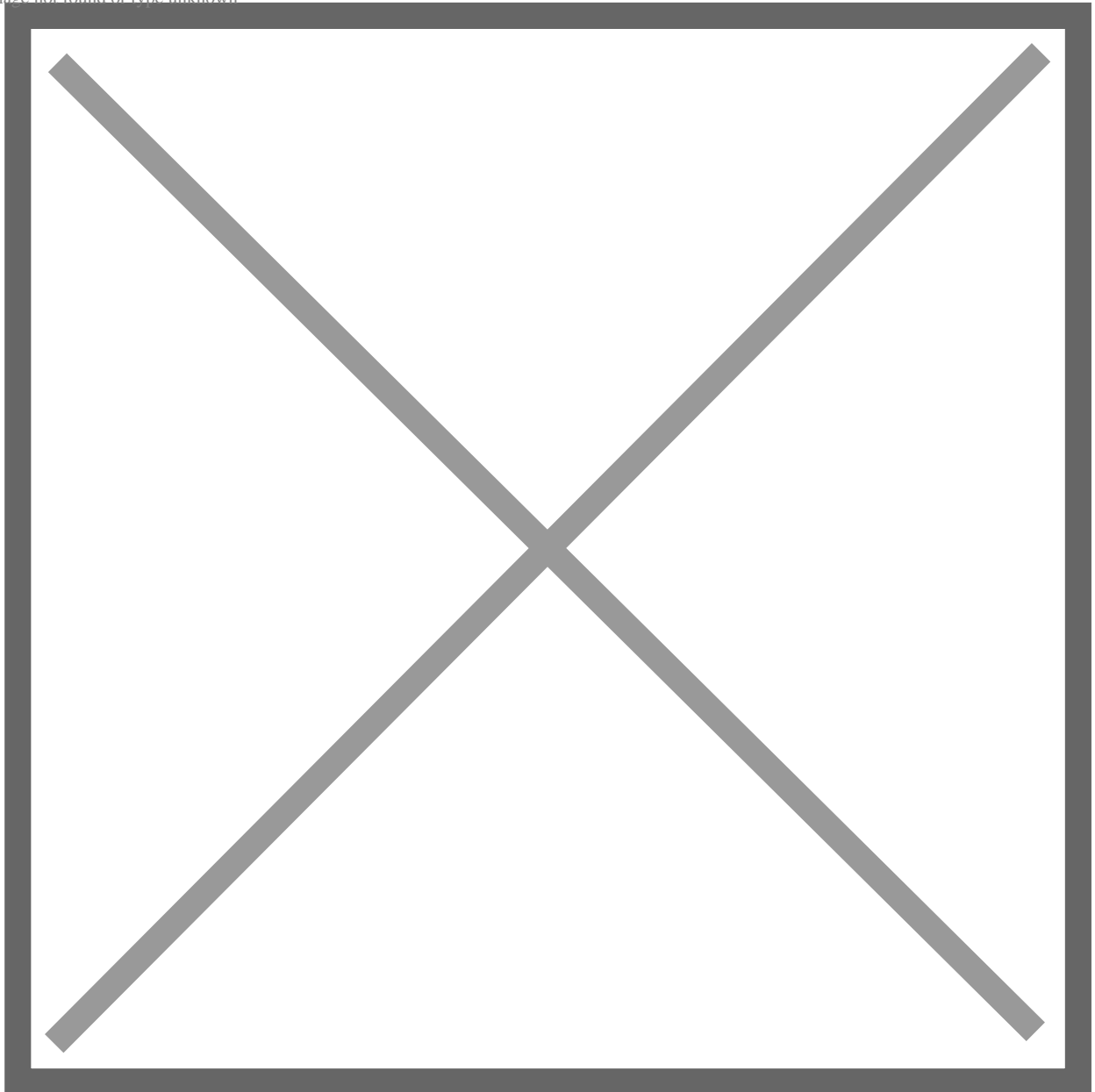
CULTURE VROUM

FERRARI A FAIT APPEL À CLAUDE LELOUCH POUR LE COURT MÉTRAGE "LE GRAND RENDEZ-VOUS"

#COVID-19 #FERRARI #FILM #FORMULE 1 #GRAND PRIX

POUR CÉLÉBRER LE 79ÈME GRAND PRIX DE F1 DE MONACO, QUI N'A PU AVOIR LIEU EN RAISON DE LA PANDÉMIE DE CORONAVIRUS, FERRARI A FAIT APPEL À CLAUDE LELOUCH AFIN DE RÉALISER UN COURT-MÉTRAGE,

Image not found or type unknown

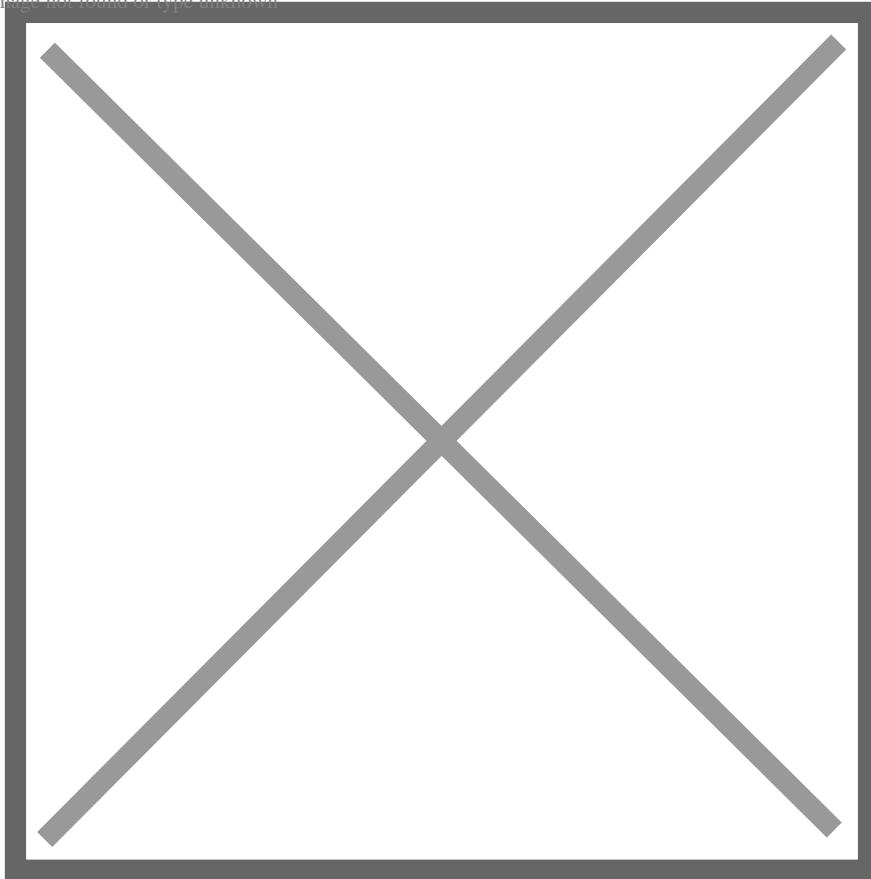


Ce court métrage met en scène le pilote Charles Leclerc au volant de la **Ferrari SF90 Stradale** hybride rechargeable, aux côtés du Prince Albert II de Monaco et de Rebecca Blanc-Lelouch, journaliste et petite-fille du réalisateur.

Baptisé "**Le grand Rendez-Vous**", le film reprend les codes de celui tourné en 1976 par Claude Lelouch lui-même ("**C'était Rendez-vous**" ; un plan séquence réalisé dans Paris), mais cette fois-ci avec des autorisations préalables, ce qui n'avait pas été le cas à l'époque pour traverser les rues de Paris à toute allure.

Le film raconte l'histoire de rendez-vous insolites dans la Principauté de Monaco, qui ont remplacé l'un des événements les plus chers à la tradition du sport automobile.

Image not found or type unknown

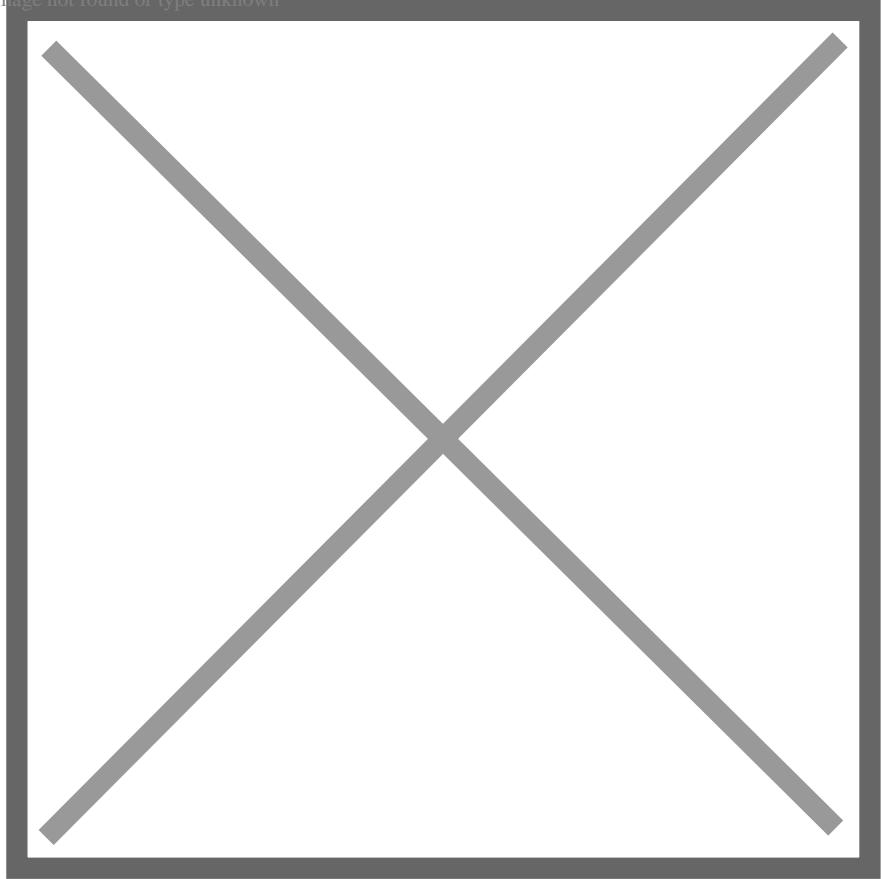


Charles Leclerc est au volant d'une Ferrari SF90 Stradale et le réalisateur a pris place à ses côtés. "J'ai eu droit au grand frisson, et j'espère que vous retrouverez ce frisson dans le film", a-t-il confié, indiquant que la vitesse de 200 km/h avait été atteinte à plusieurs reprises. Le tournage a eu lieu en présence de John Elkann, président de Ferrari.

"**Ferrari** a réussi à organiser cette magnifique journée qui m'a permis de me remettre derrière le volant et ça fait du bien", a déclaré Charles Leclerc le jour du tournage. "Je ne me considère pas comme un acteur aujourd'hui, parce que j'ai seulement conduit, ce que je fais la plupart de l'année. [...] Je me suis beaucoup amusé et maintenant j'ai hâte de reprendre mon activité principale qui est celle d'être pilote. [...] Ça m'a vraiment beaucoup manqué. Je me suis préparé plus que jamais pendant car j'avais beaucoup de temps libre. Je suis très content que la saison recommence et j'ai hâte d'y être."

Image not found or type unknown

“On va essayer d’offrir un message d’espoir, pour montrer que, malgré le COVID-19, la vie continue, que malgré ce virus les voitures continuent à tourner”, a expliqué Claude Lelouch. “C’est un message d’espoir pour montrer que les choses sont peut-être maintenant un peu différentes, mais que l’enthousiasme est toujours là. Je me suis amusé comme un fou. On va essayer de vous offrir un tour de manège formidable, sur ce circuit qui est le plus beau du monde. J’espère que ce tour de manège va nous donner l’espoir et l’envie de continuer à faire jousjou avec la vie.”



Comme pour “C’était un Rendez-vous”, les équipes insistent bien sur le fait qu’aucune image n’a été accélérée au montage. 17 techniciens ayant eu recours à toutes les typologies de caméra ont été nécessaires pour capturer les performances de la Ferrari. 6 techniciens et ingénieurs de Maranello avaient également fait le voyage pour collaborer avec les équipes du film.

Image not found or type unknown

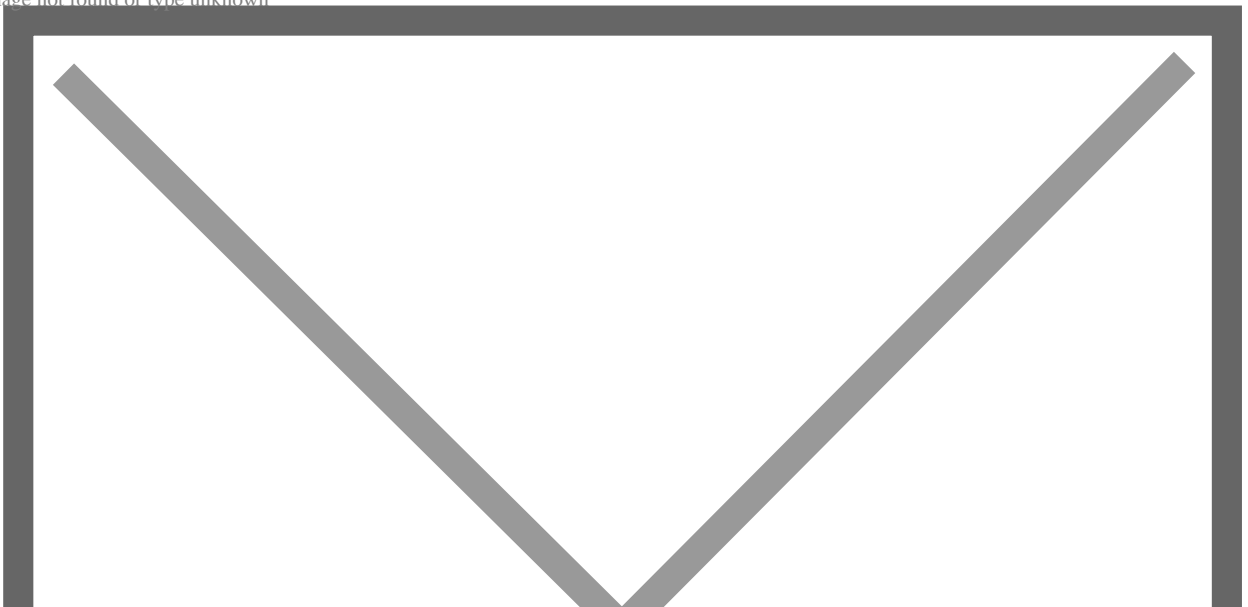
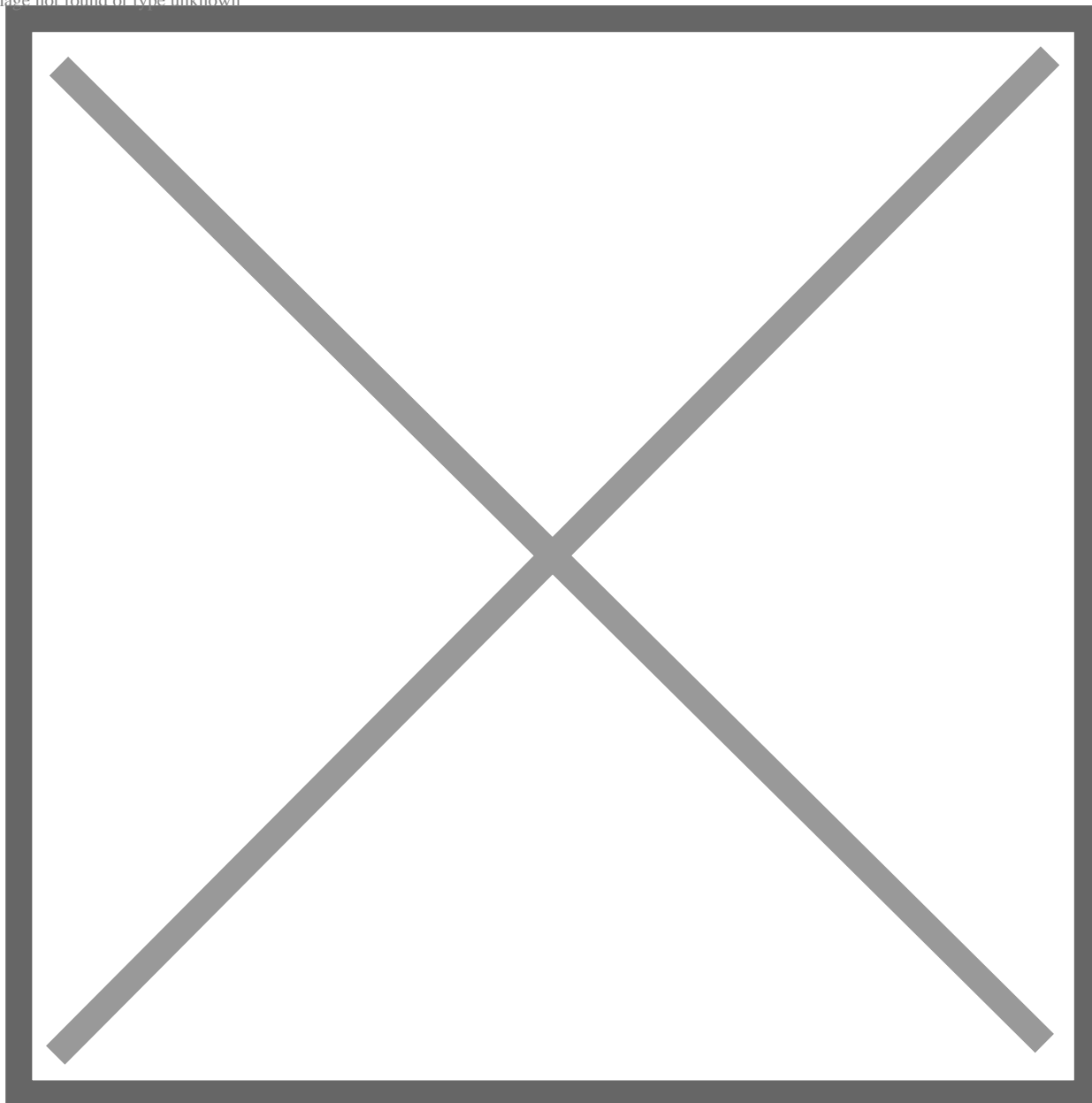


Image not found or type unknown



Source : AUTO PLUS (14/6/20)

Par Juliette Rodrigues

RACONTE MOI L'AUTO

L'OCTAVIA, LA VOITURE QUI A FAIT DÉCOLLER SKODA

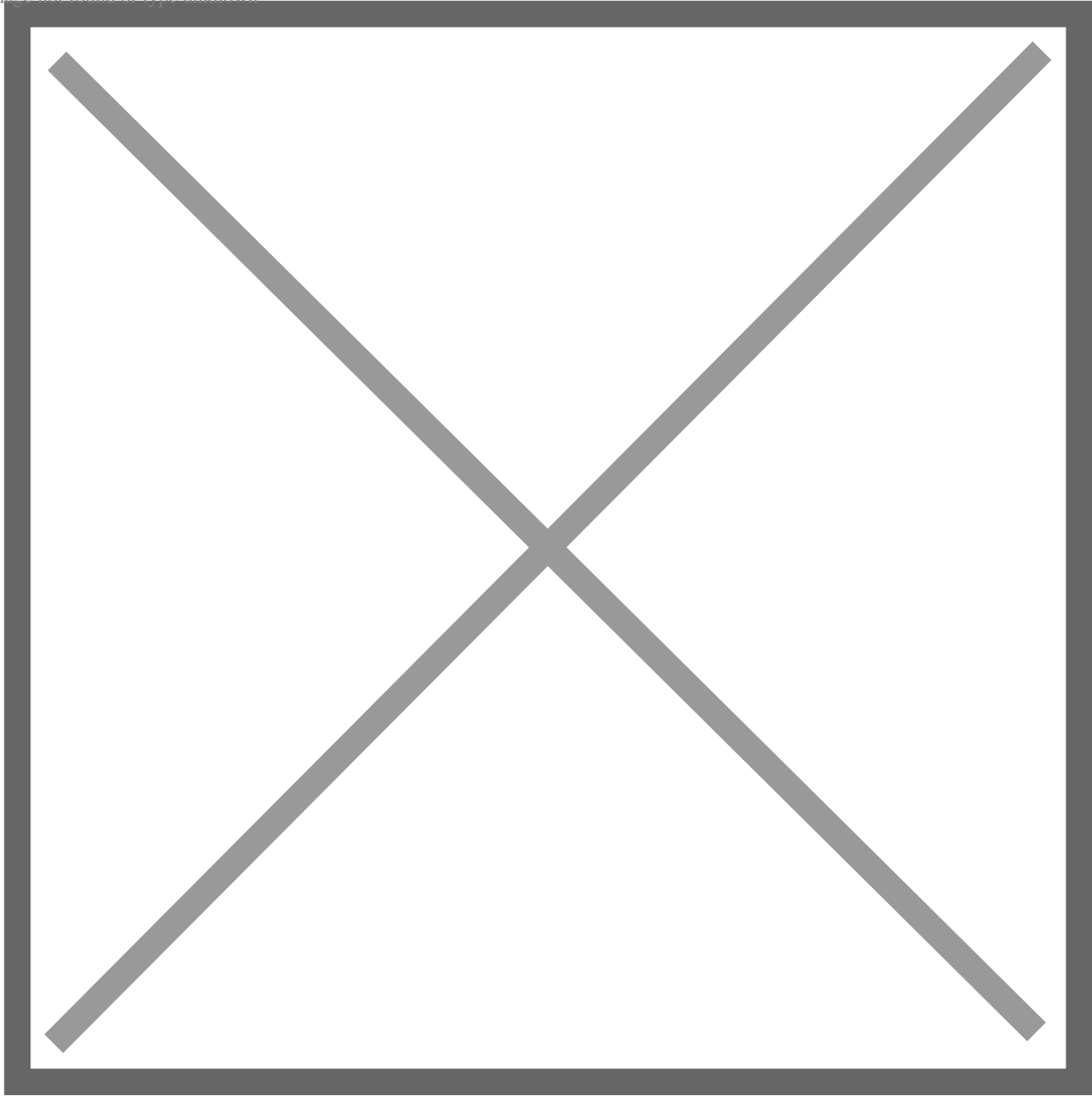
#OCTAVIA #SKODA

Skoda a produit sa première voiture il y a plus d'un siècle, mais la percée de la marque tchèque a véritablement démarré il y a soixante ans avec l'Octavia.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



En pleine guerre froide, au début des années soixante, peu de produits d'Europe de l'Est retenaient l'attention à l'Ouest. C'était particulièrement vrai des voitures fabriquées dans les pays du bloc socialiste. Trabant, Wartburg, Wolga, Yugo, Dacia et autres Lada faisaient l'objet de moqueries.

La Skoda Octavia a été une exception. La voiture, présentée en 1959 en variante tricorps, a fait sensation. Un break a suivi en 1960.

Image not found or type unknown

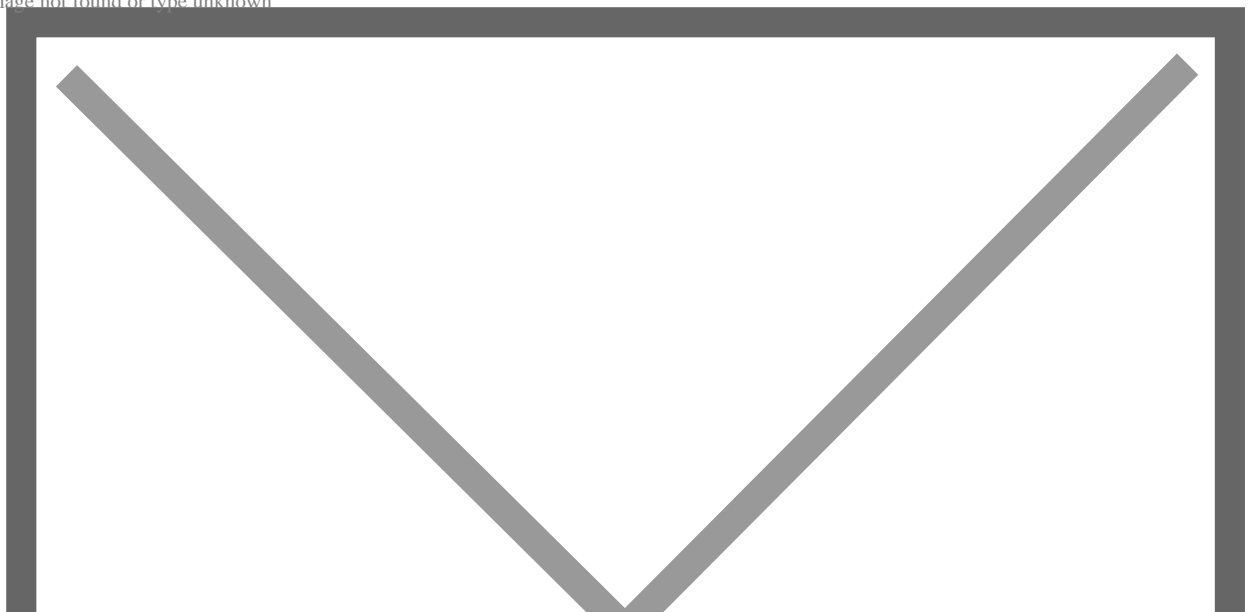
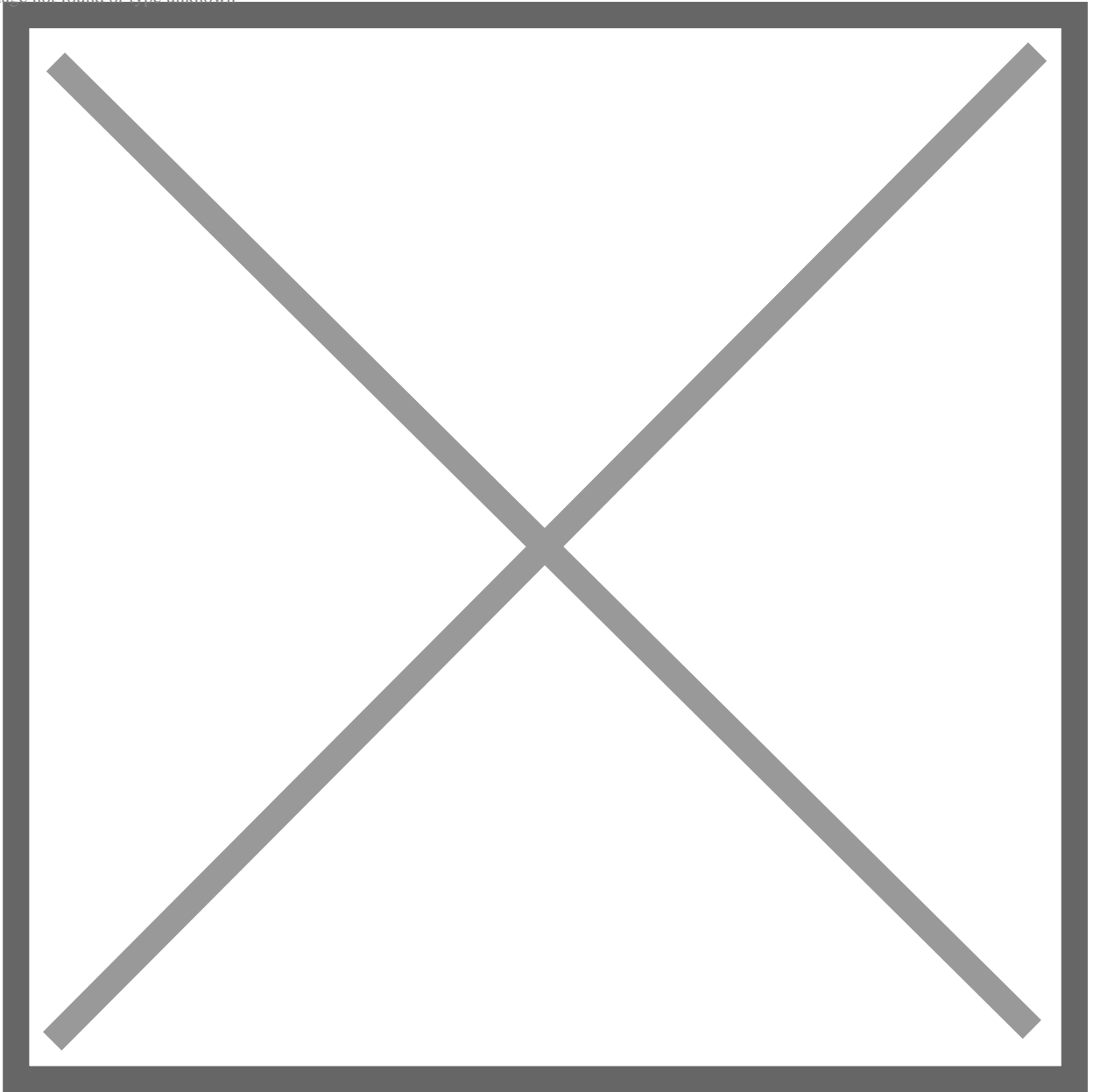


Image not found or type unknown



La petite voiture du constructeur tchèque a remporté des prix à Bruxelles ou Genève. “Les qualités stylistiques et techniques étaient incontestées, la forme était harmonieuse et dans l’air du temps, la construction était robuste et la technique n’avait rien à envier à des modèles comparables de Ford ou d’Opel”, indique Frank Wilke, de **Classic Analytics**, à Bochum.

Image not found or type unknown

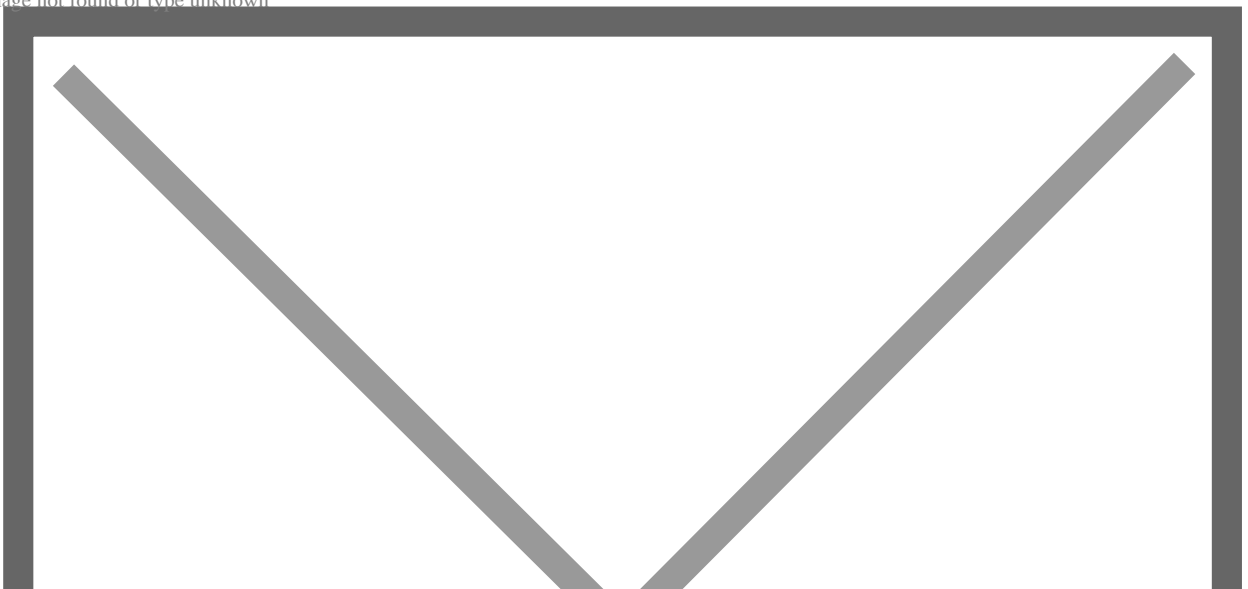
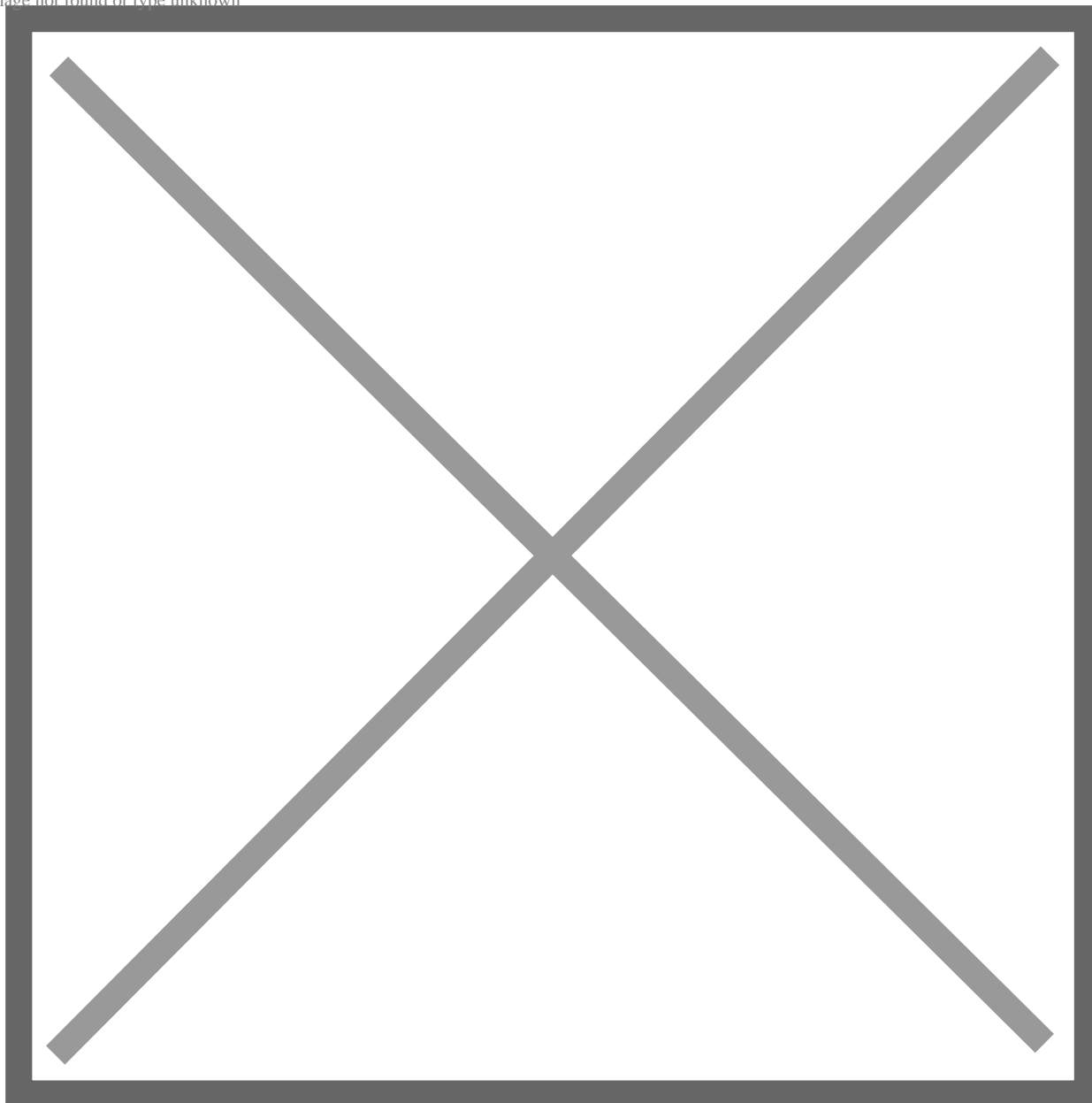


Image not found or type unknown



Soixante ans plus tard, Skoda est passé dans le giron du **groupe Volkswagen** mais l'Octavia est toujours là.

Source : AUTOMOBILWOCHE (13/4/20)

Par Frédérique Payneau

THE MAMAS AND THE PAPAS

LES DIX VOITURES ITALIENNES QUI ONT MARQUÉ L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

**#ALFA ROMEO #FERRARI #FIAT #LAMBORGHINI #LANCIA #MARQUES ITALIENNES
#VOITURES**

***LORSQUE L'ON ÉVOQUE LE TERME DE MYTHE
DANS LE MONDE AUTOMOBILE, DIFFICILE DE
PASSER À CÔTÉ DES MODÈLES ITALIENS.
DES VOITURES ICONIQUES QUI ONT BRILLÉ***

“Quand **Fiat** éternue, c’est toute l’Italie qui s’enrhume”, dit l’adage. C’est dire l’importance de l’industrie automobile dans la péninsule. **Ferrari, Lamborghini, Maserati**... Avec leurs modèles aux courbes sublimes et aux moteurs rugissants, ces marques incarnent aujourd’hui comme hier le savoir faire automobile italien. Mais, à l’autre bout de l’échelle automobile, on retrouve des dizaines de modèles populaires et pratiques, qui ont séduit des millions de familles à travers le monde. C’est ce mélange paradoxal entre élitisme et “dolce vita” ouverte au plus grand nombre qui fait le charme de l’industrie transalpine.

Auto Plus revient sur les dix modèles “Made in Italia”, qui ont laissé leur empreinte dans l’industrie automobile.

FERRARI ET MYTHE, PRESQUE UN PLÉONASME

Les modèles Ferrari sont des objets de convoitise inabordables, hier comme aujourd’hui, mais qui restent incontournables.

Image not found or type unknown

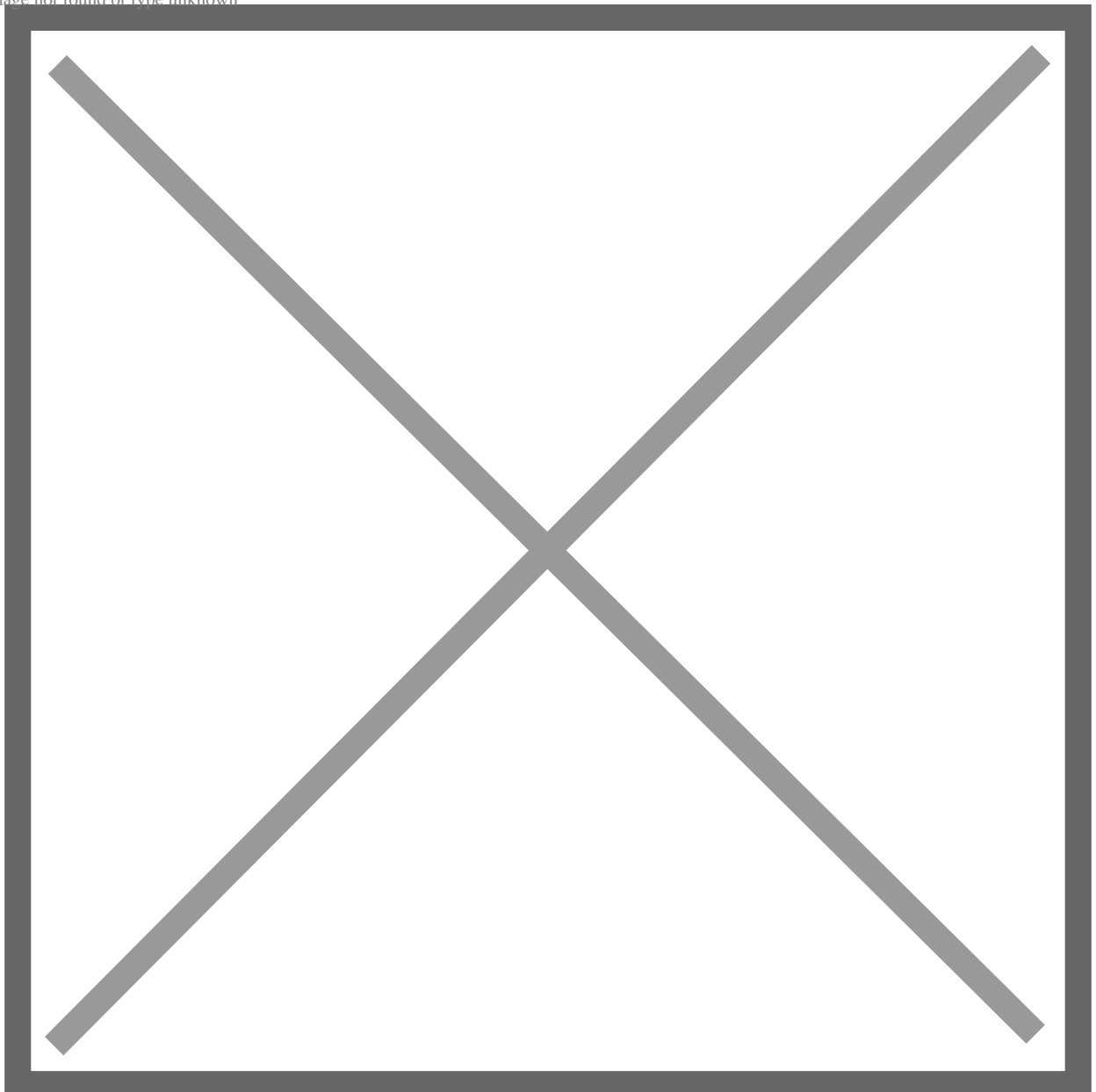
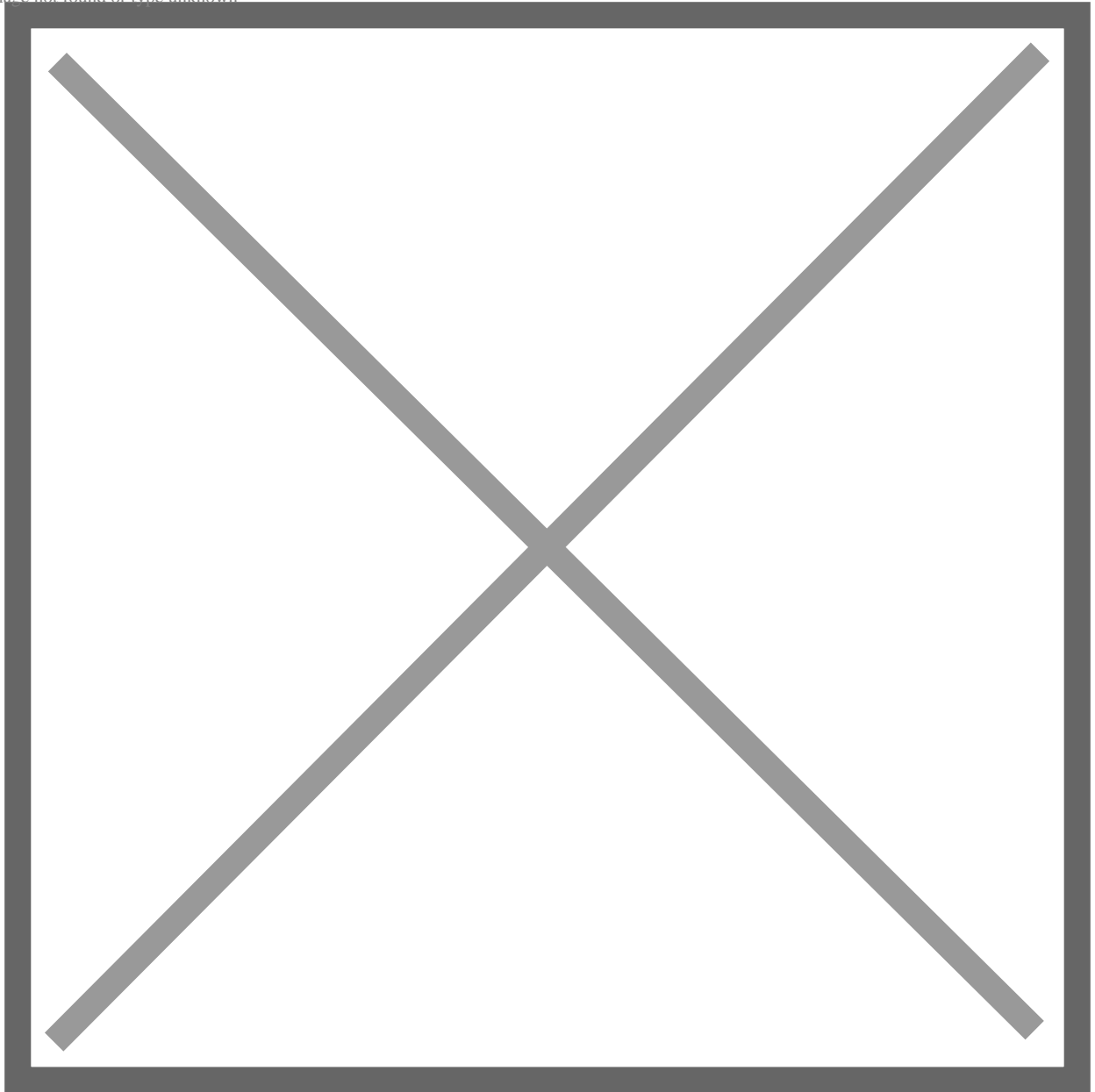


Image not found or type unknown



Ferrari 250 GTO

Certainement la plus élitiste et la plus chère de la sélection, la **250 GTO** est mythique. Un exemplaire a été vendu plus de 40 millions d'euros en 2018 lors d'une vente aux enchères de la maison RM Sotheby. Elle est présentée en 1962 lors d'une conférence de presse et fait sensation. C'est un modèle qui s'inscrit dans la tradition de Maranello, tout en proposant des innovations en matière d'aérodynamisme avec notamment le "Kammback" (l'habitacle de l'auto s'étire vers le bas pour être interrompu brutalement par un trait vertical). Ce n'est pas une œuvre de **Pininfarina** mais de Giotto Bizzarini et Mauro Porghieri, deux jeunes ingénieurs. A sa sortie, la beauté du modèle ne convainc pas, il est même surnommé le "vilain petit canard". Mais, au fil du temps, grâce à ses performances et à de nombreuses victoires, l'opinion publique est unanime.

La 250 GTO en chiffres :

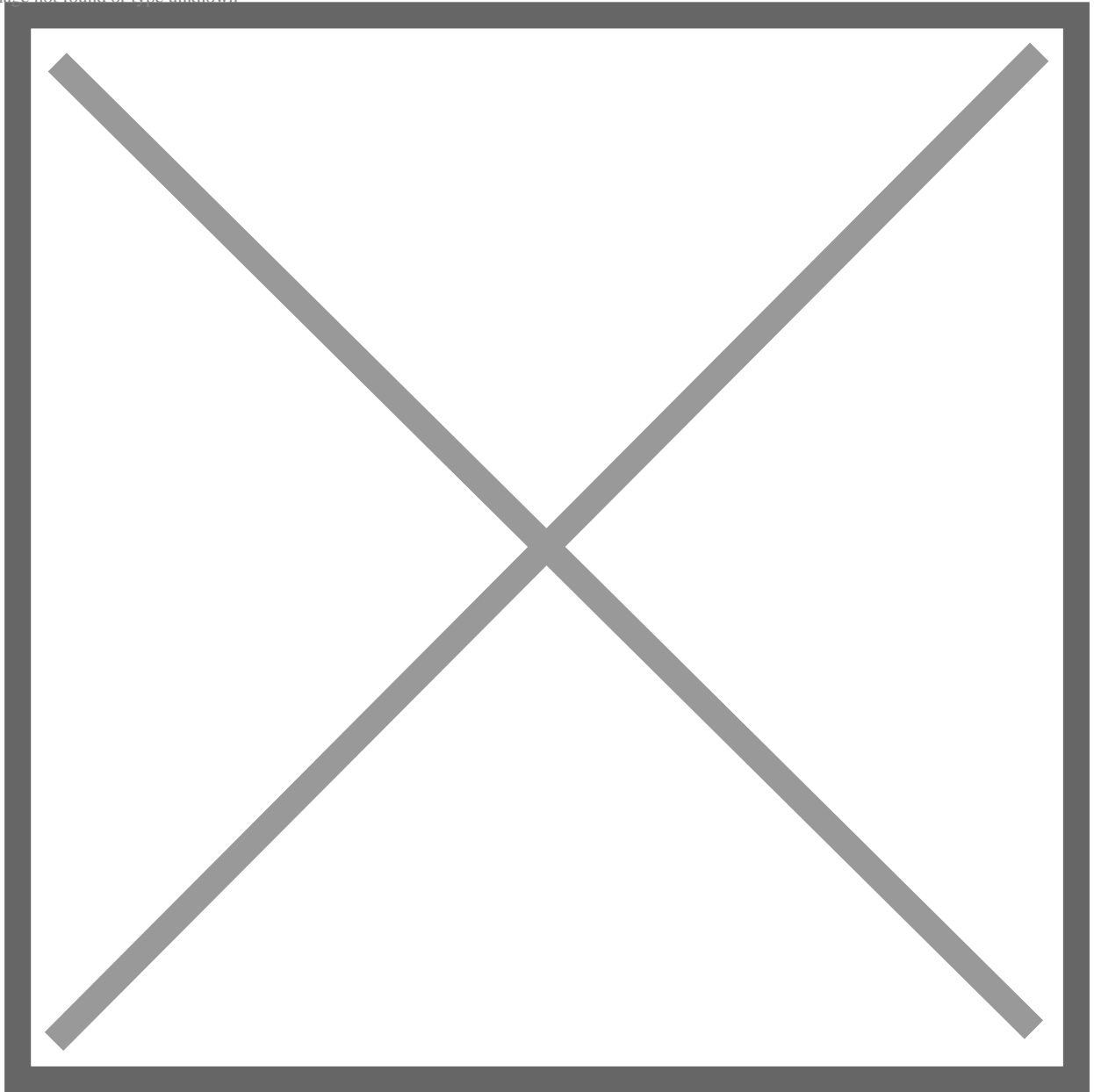
Moteur : V12 2953 cm³, 300 ch

Vitesse maximale : 285 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : 36

Prix estimé : plus de 40 millions d'euros

Image not found or type unknown



Ferrari F40

Née en 1987, la **F40** est un célèbre modèle, officiellement de “grand tourisme”, qui fait date dans l'évolution des “supercars” de Ferrari. Le projet de son élaboration survient après le succès de la 288 GTO avec son moteur V8 central bi-turbo. C'est Enzo Ferrari en personne qui souhaite construire ce véhicule pour célébrer le quarantième anniversaire de la marque au cheval cabré. Il s'agit d'un bolide de course adapté à la route qui offre d'excellentes performances. Sa technique et sa conduite sont comparables à celles d'une Formule 1. Quelques exemplaires sont à vendre sur le marché des petites annonces, elles sont affichées à plus d'un million d'euros.

La F40 en chiffres :

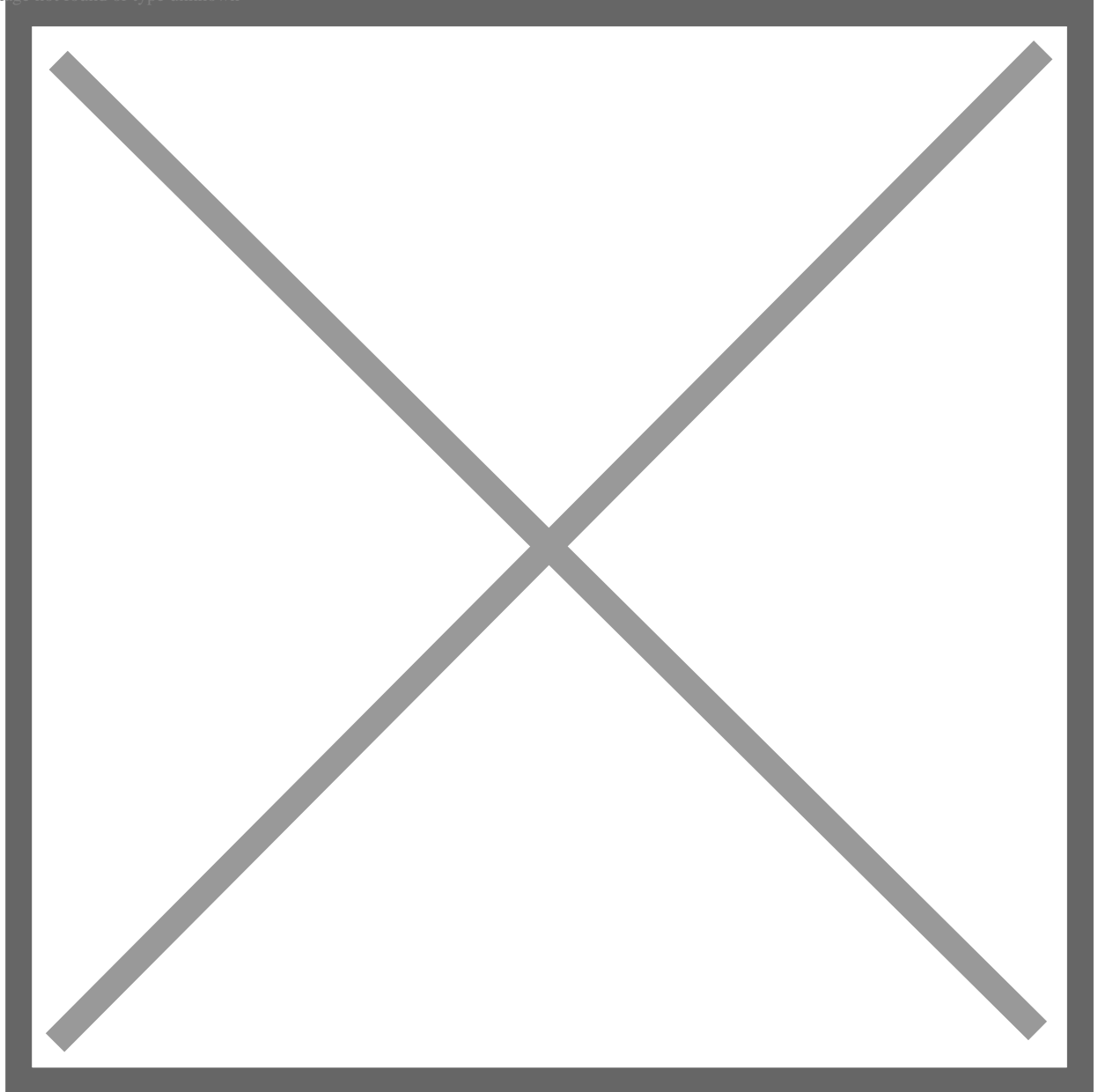
Moteur : V8, 2936 cm³, 478 ch

Vitesse maximale : 326 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : 1 311

Prix estimé : Plus d'un million d'euros

Image not found or type unknown



Ferrari 365 GTB/4 Daytona

En 1968, la **Daytona** est la dernière berlinette Ferrari à moteur avant, avant l'avènement du moteur central, qui restera en vogue pendant plus de 20 ans. Pour rappel, son nom provient de la victoire aux 24 h de Daytona en 1967 quand trois Ferrari ont terminé aux 3 premières places. Elle est en concurrence directe avec l'innovante Lamborghini Miura. Elle réussit néanmoins à lui voler la vedette car elle est plus facile à conduire. Pour ce modèle, Ferrari fait les choses en grand : le moteur augmente de cylindrée d'environ 35 % par rapport à sa devancière la 275 GTB pour atteindre finalement 4,4 l. Coté mécanique elle se rapproche de la 275.

La Daytona en chiffres :

Moteur : V12, 4390 cm³, 352 ch

Vitesse maximale : 280 km/h

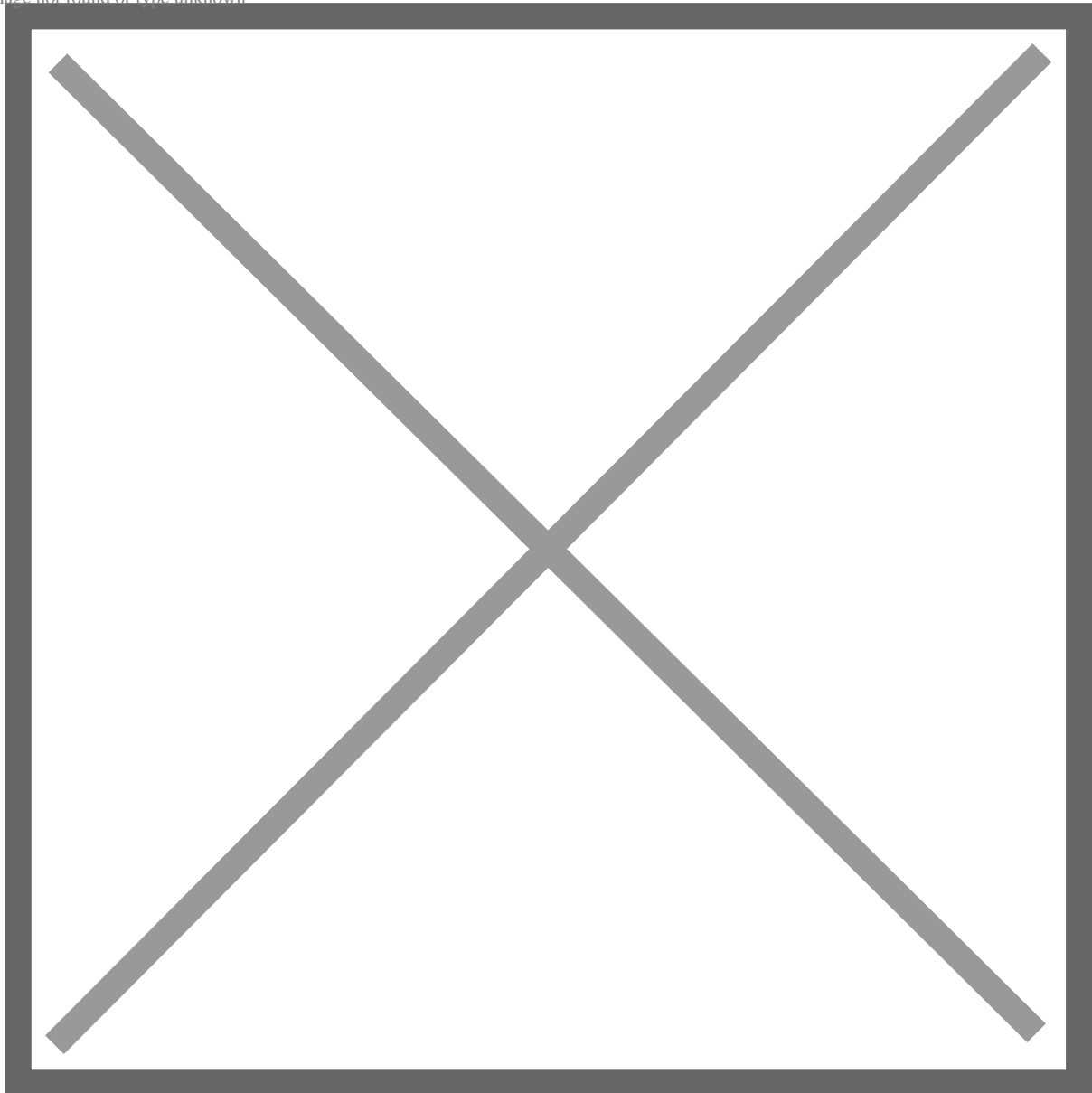
Nombre d'exemplaires fabriqués : plus de 1 000

Prix estimé : environ 800 000 euros

DES "SUPERCARS" ICONIQUES SIGNÉES LAMBORGHINI

Côté super sportives, on trouve les "Lambo", concurrentes directes de Ferrari.

Image not found or type unknown



Lamborghini Miura

En 1965, la marque italienne sort la fameuse **Miura**. C'est la première d'une longue série de "Lambo" à moteur central, à l'époque le "schéma classique" proposait le moteur à l'avant. Vraie sportive comme

ses concurrentes au Cheval Cabré, à ses débuts la Miura était l'une des voitures les plus rapides du monde. Coté design aussi c'est un succès, elle est très vite appréciée et produite à 475 exemplaires (Miura P400). La Miura fut ensuite développée avec la Miura S et ses 370 ch et avec la Miura SV, dotée de garde-boues plus imposants et d'un moteur gonflé atteignant 385 ch.

La Miura P400 en chiffres :

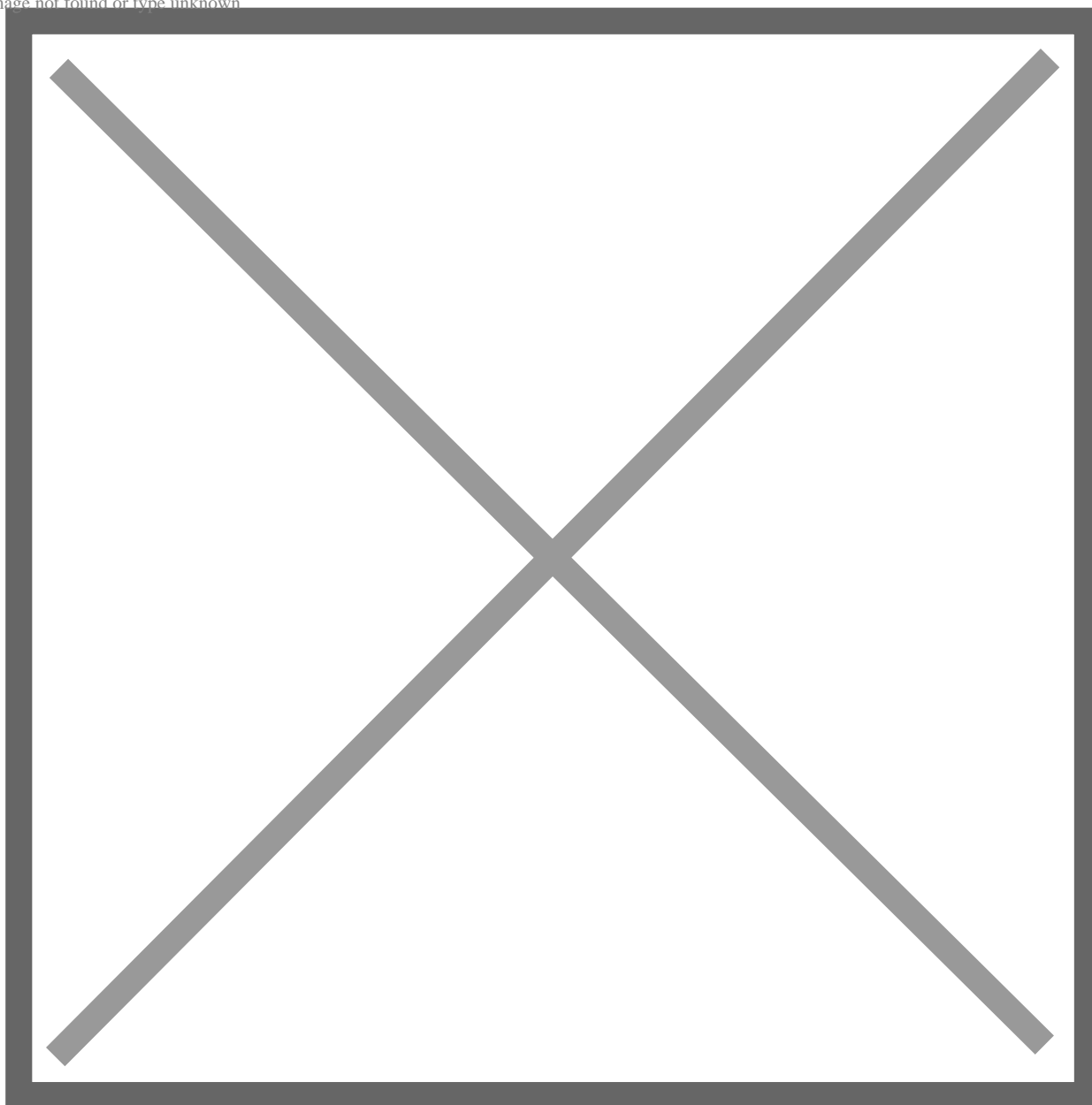
Moteur : V12, 3939 cm³, 350 ch

Vitesse maximale : 285 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : 475

Prix estimé : 900 000 euros

Image not found or type unknown



Lamborghini Countach

La Lamborghini la plus célèbre de tous les temps, et une des "supercars" les plus réussies, est la **Countach**

. Lancée en 1973, elle vient remplacer la Lamborghini Miura et c'est un vrai succès commercial durant ses 16 années de carrière donnant lieu à 4 versions : LP 400, LP 400 S, LP 500 S et 5000 Quattrovalvole. Une réussite due déjà à son design futuriste, ses lignes sont plus anguleuses que les classiques de l'époque et dessinées par Marcello Gandini styliste chez Bertone. Ensuite cet engin doté d'un nouveau V12 dérivé de la Miura affiche des performances impressionnantes. Passée de l'état de concept-car à une production limitée, la Lamborghini Countach est une référence en matière de "supercars" des années 70.

La Countach (LP 400) en chiffres :

Moteur : V12, 3929 cm³, 375 ch

Vitesse maximale : 309 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : 151

Prix estimé : environ 1 200 000 euros

LANCIA ET ALFA ROMEO, DE REDOUTABLES SPORTIVES

Moins prestigieuses mais tout aussi remarquables, les marques italiennes comme Lancia et Alfa Romeo ont aussi leur place dans l'histoire automobile.

Image not found or type unknown

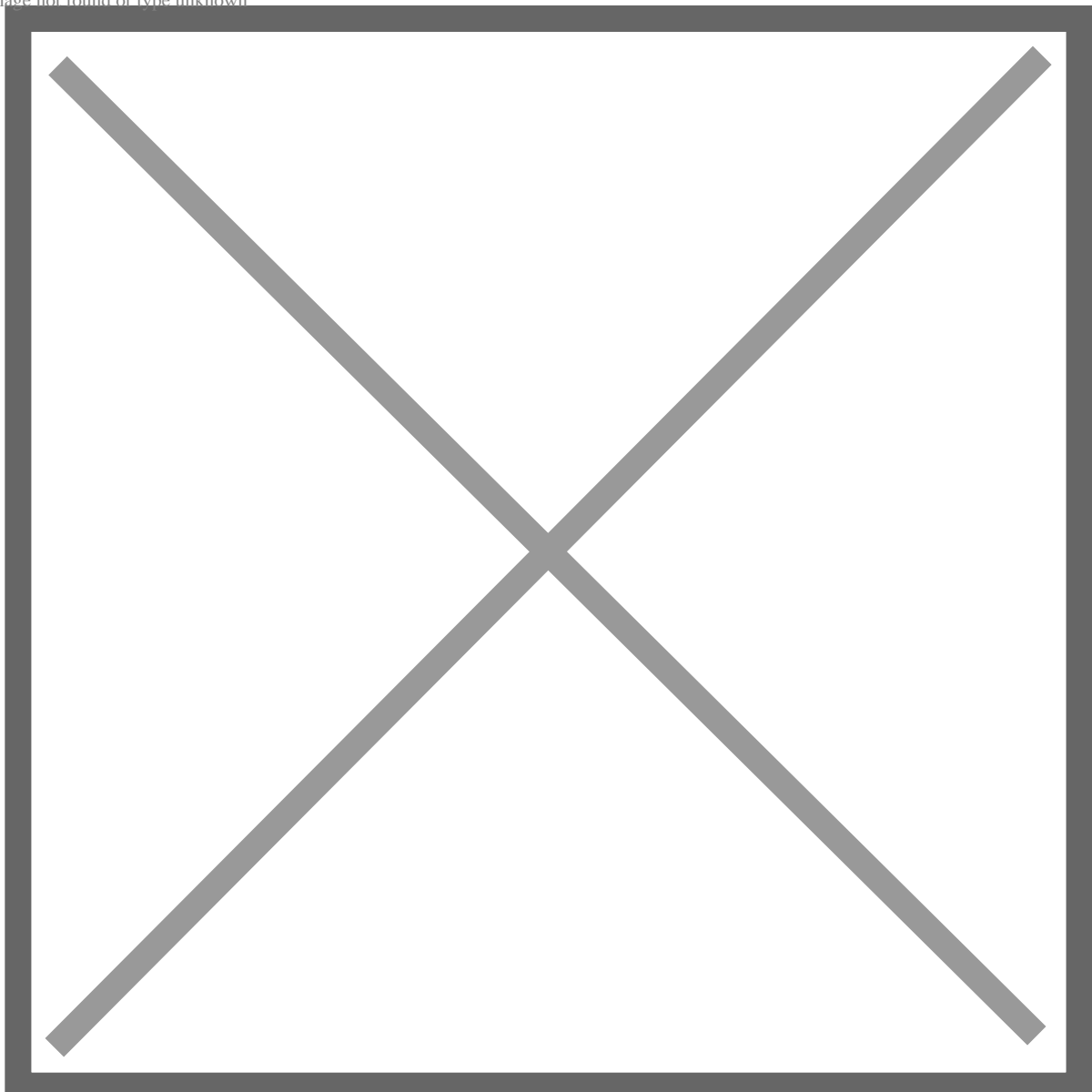
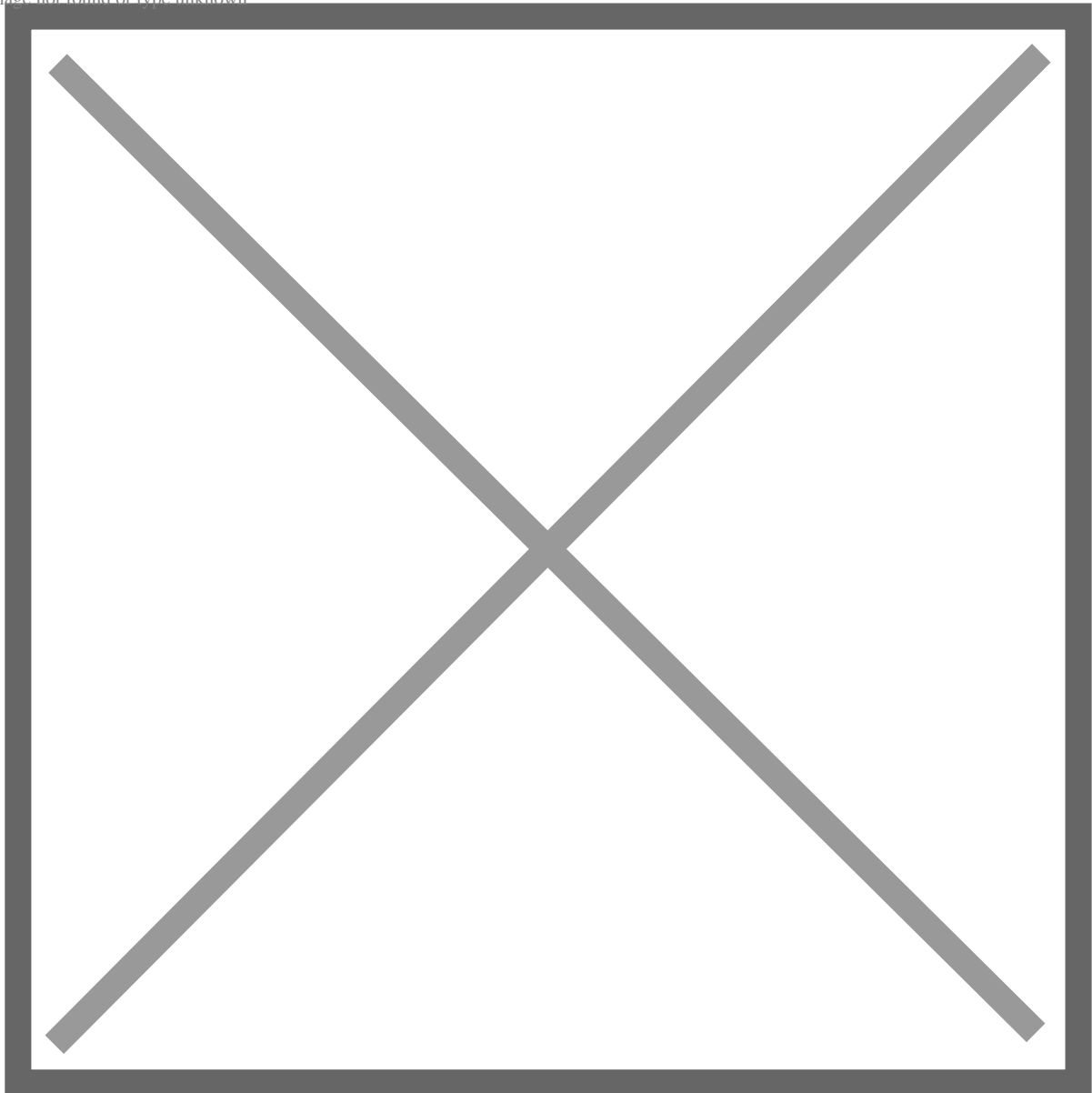


Image not found or type unknown



Lancia Stratos

La **Lancia Stratos** est particulière, ses lignes sont dignes de celles d'un avion à réaction. Avec un cockpit central et un moteur en position arrière. Coté motorisation, l'équipe en charge de l'élaboration de cette auto sait que le V4 de la Fulvia ne lui permettra pas de détrôner les Porsche et les Alpine, reines des courses à cette époque. Alors en 1972 place au V6 de la Ferrari Dino et dès 1973 la Lancia Stratos s'impose dans le milieu du sport automobile et gagne sa première course au rallye Firestone, en Espagne. Ce sera la première d'une très longue lignée. Cependant sur le plan commercial la Stratos est un "échec", moins de 500 exemplaires ont été vendus.

La Stratos en chiffres :

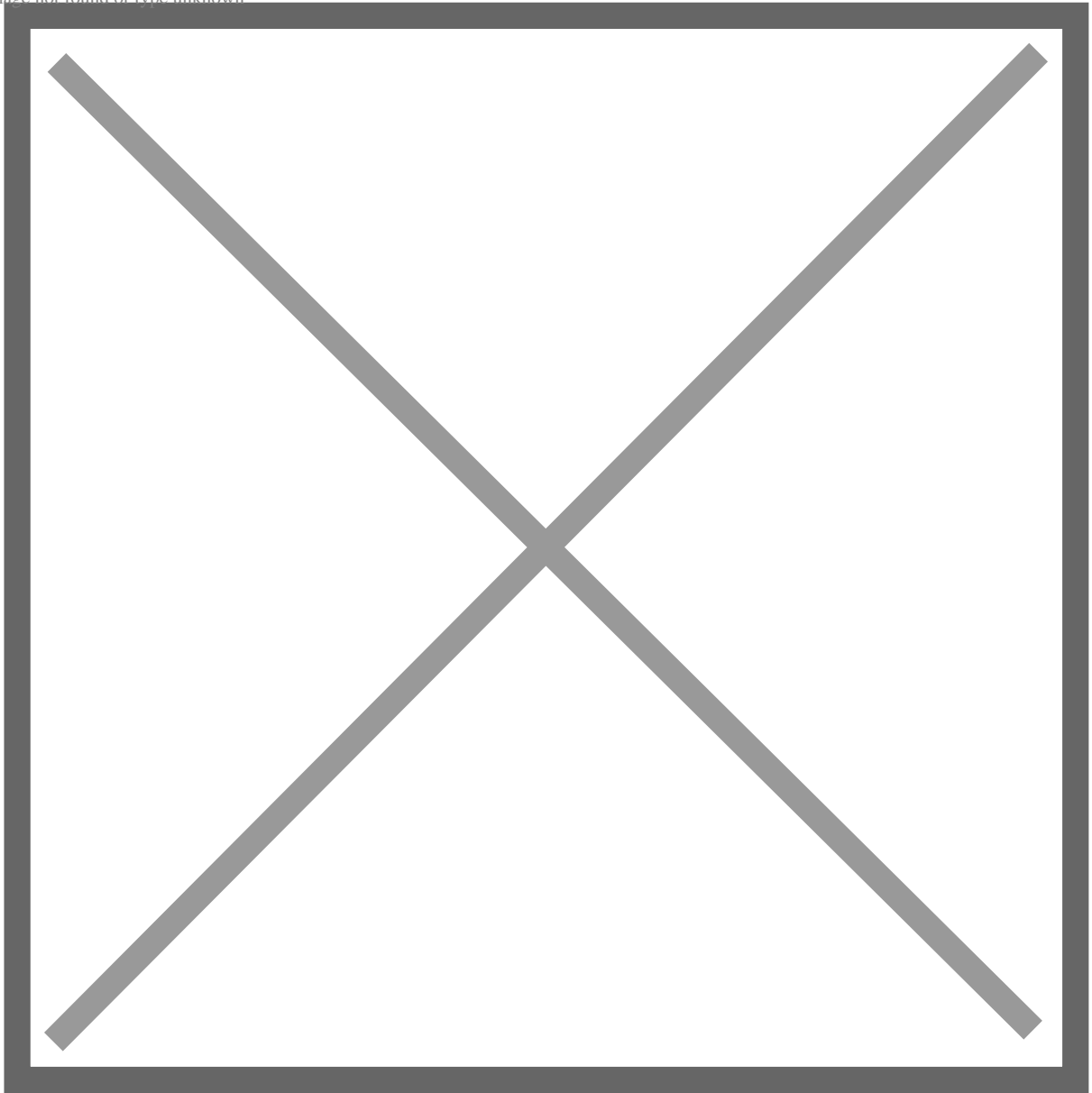
Moteur : V6 Ferrari Dino, 2418 cm³, 195 ch

Vitesse maximale : 230 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : moins de 500

Prix estimé : environ 400 000 euros

Image not found or type unknown



Alfa Romeo 33 Stradale

Présentée le 31 août 1967 au Grand Prix d'Italie de Formule 1 à Monza, l'Alfa Romeo 33 **Stradale** a très vite séduit les passionnés par son design intemporel et ses technologies de voiture de course. Elle a été dessinée par Franco Scaglione, l'un des designers automobiles les plus connus en Italie. Ses technologies s'inspirent de la Tipo 33/2 de compétition, celle qui a redoré le blason de la marque milanaise dans le milieu de la course automobile. La Stradale, version route, du haut de ses 700 kg affichait des performances incroyables. Il s'agit d'une véritable légende dont s'est d'ailleurs inspirée l'Alfa Romeo 4C.

La 33 Stradale en chiffres :

Moteur : V8, 1995 cm³, 230 ch

Vitesse maximale : 260 km/h

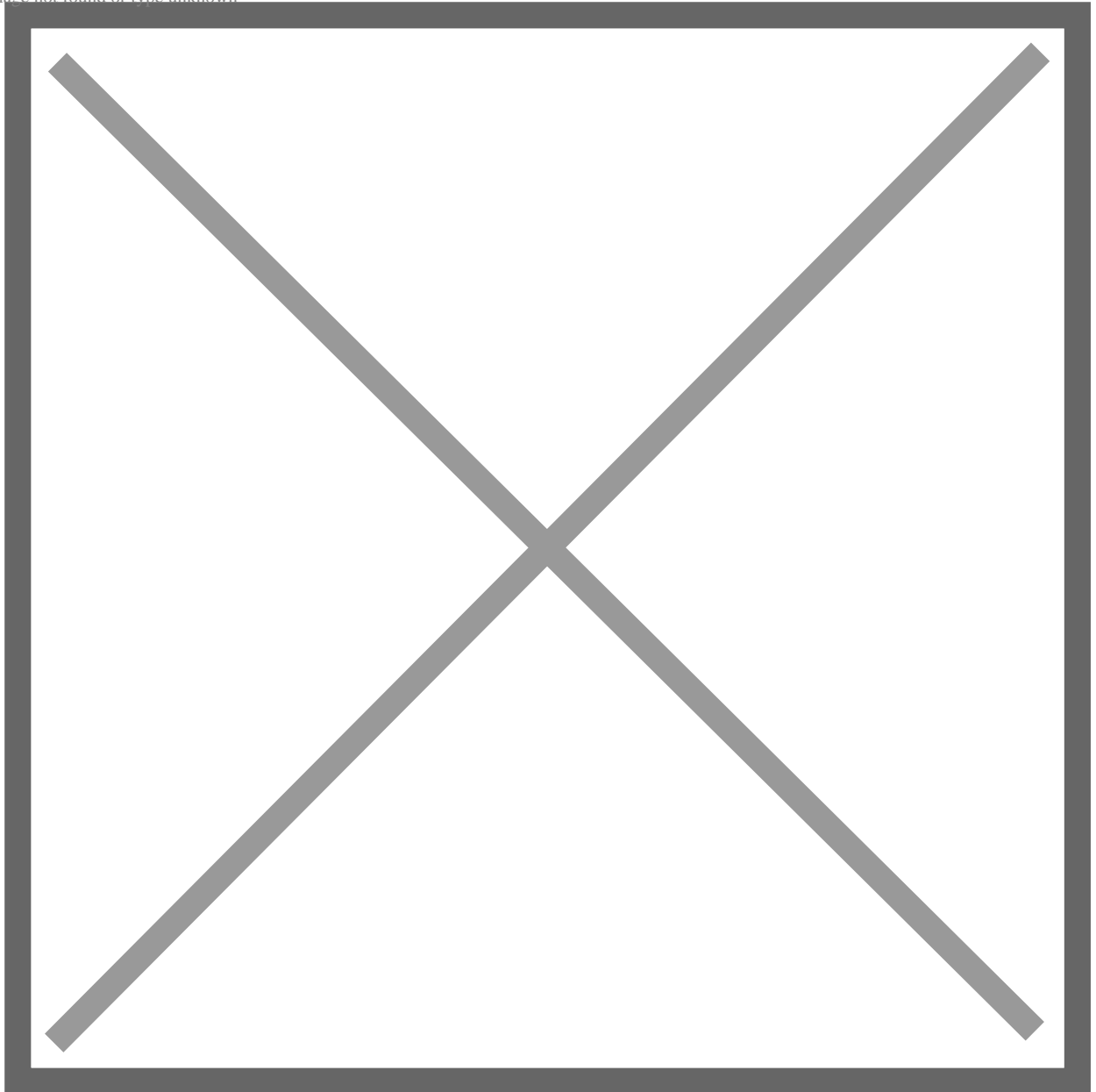
Nombre d'exemplaires fabriqués : 18

Prix estimé : NC

MOINS ÉLITISTES MAIS “MYTHES” QUAND MÊME !

Outre les petits bolides sportifs hors de prix, l'industrie automobile italienne se distingue également par des voitures populaires et polyvalentes qui ont révolutionné la vie de leurs utilisateurs.

Image not found or type unknown



Fiat 500

Avec sa “**Nuova 500?** bon marché, Fiat révolutionne la vie des Italiens. Pourquoi ? En 1957, elle répond aux besoins du plus grand nombre : se déplacer de façon économique et pratique. Un renouveau qui s'est vite répandu en Europe. C'est donc en 1957, sous les ordres de l'architecte automobile Dante Giacosa, qu'est produite la première Nuova 500. Dotée de 4 places, celles de derrière étant minimalistes, la petite italienne est capable de rouler à 90 km/h pour une consommation

de moins de 5 l aux 100 km. Il s'agit d'un vrai poids plume, seulement 370 kg sur la balance. Ce petit "pot de yaourt" propose le minimum en termes d'équipements pour un prix à l'époque d'environ 250 euros. A l'époque, cette somme représentait presque deux ans de salaire pour un ouvrier italien. Résultat : 28 années d'existence et plus de 4 millions d'exemplaires produits. C'est une carrière inégalée.

La 500 en chiffres :

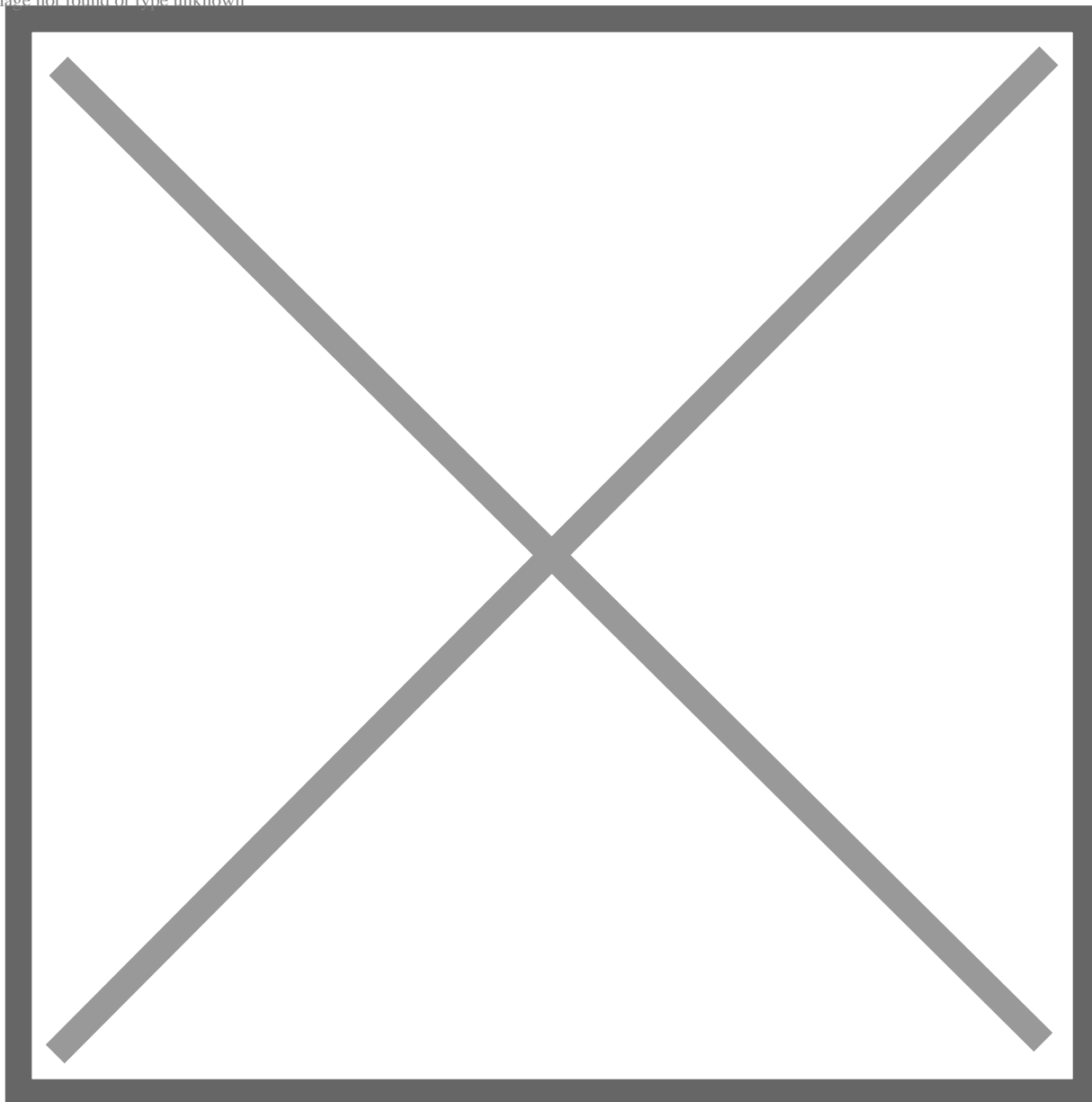
Moteur : 2 cylindres en ligne, 479 cm³, 15 ch

Vitesse maximale : 90 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : plus de 4 millions

Prix estimé : environ 20 000 euros pour un exemplaire de 1957 en bon état

Image not found or type unknown



Autobianchi A112

Autobianchi est un constructeur italien disparu en 1995 et la petite **A112** marqua son âge d'or. Produite pendant plus de 15 ans (1969 à 1986), l'Autobianchi A112 est un succès commercial. Elle a été vendue à plus de 1,4 million d'exemplaires en comptant 7 séries. Son objectif ? Répliquer le succès des Mini d'outre-manche. C'est une belle réussite, qui comprend le développement d'une gamme complète pour ce modèle, notamment avec la redoutable A112 Abarth qui, avec ses 58 ch puis 70 ch, son poids plume et sa tenue de route excellente, s'impose sur le marché des "petites bombes".

L'A112 Abarth en chiffre :

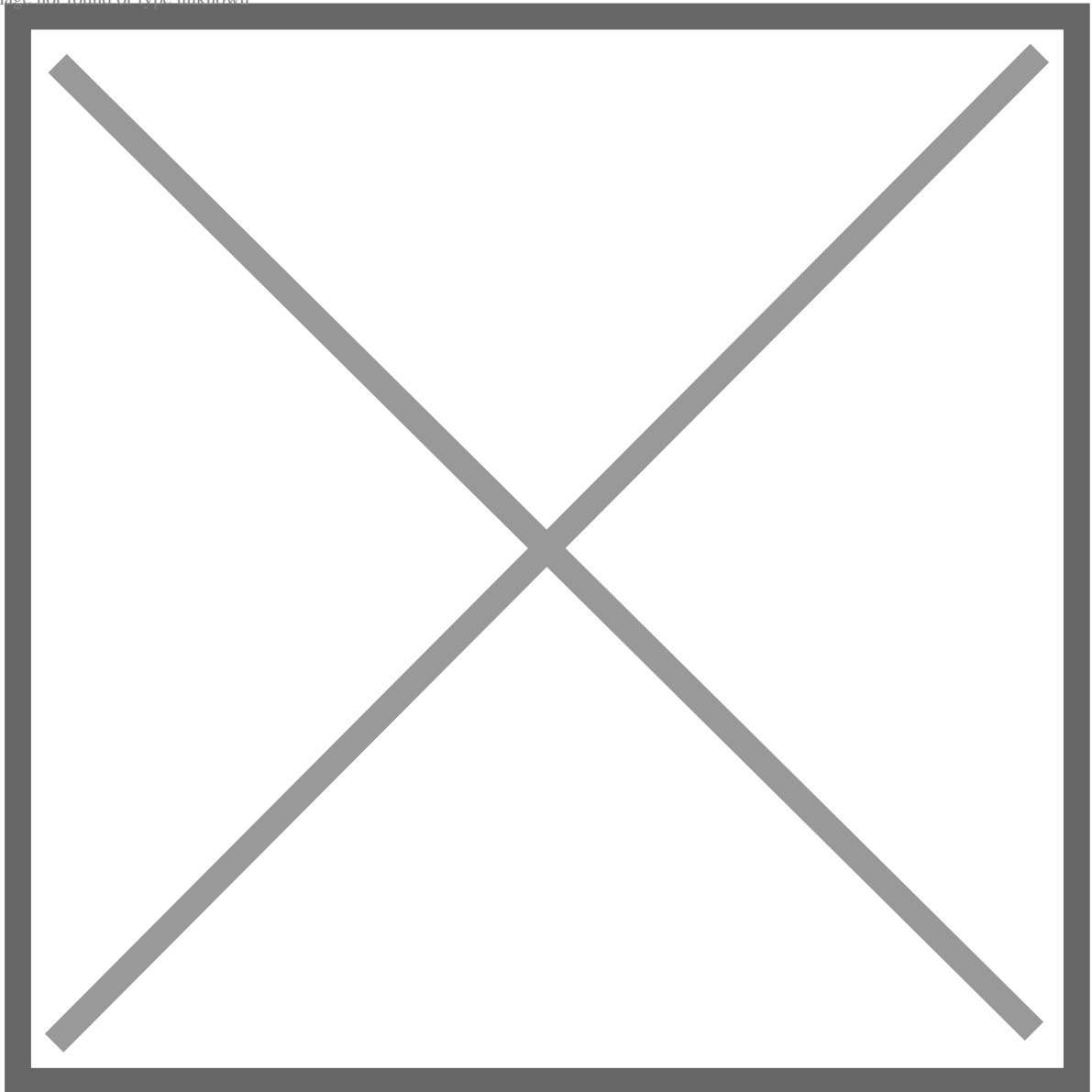
Moteur : 4 cylindres en ligne, 982/1050 cm³, 58/70 ch

Vitesse maximale : 150/160 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : 140 000 environ

Prix estimé : 10 000/12 000 euros

Image not found or type unknown



Fiat Panda

La **Fiat Panda**, ou la “4L à l’italienne”, est une voiture “à tout faire”. Populaire et attachante, son histoire commence en 1980 et s’inspire de ses cousines européennes la 2CV Citroën et la 4L Renault. C’est **ItalDesign**, la société créée par Giorgetto Giugiaro, qui est en charge du développement de la Panda. Le cahier des charges ? Répondre aux multiples besoins d’une large clientèle. Sa notoriété est due à son sens pratique (la fameuse “boîte à malice”), sa robustesse, son faible coût d’achat et d’entretien. Elle a été déclinée en plusieurs versions notamment en 4x4 particulièrement appréciée dans les montagnes italiennes, la plus répandue en France étant la “45”.

La Panda 45 en chiffres :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 903 cm³, 45 ch

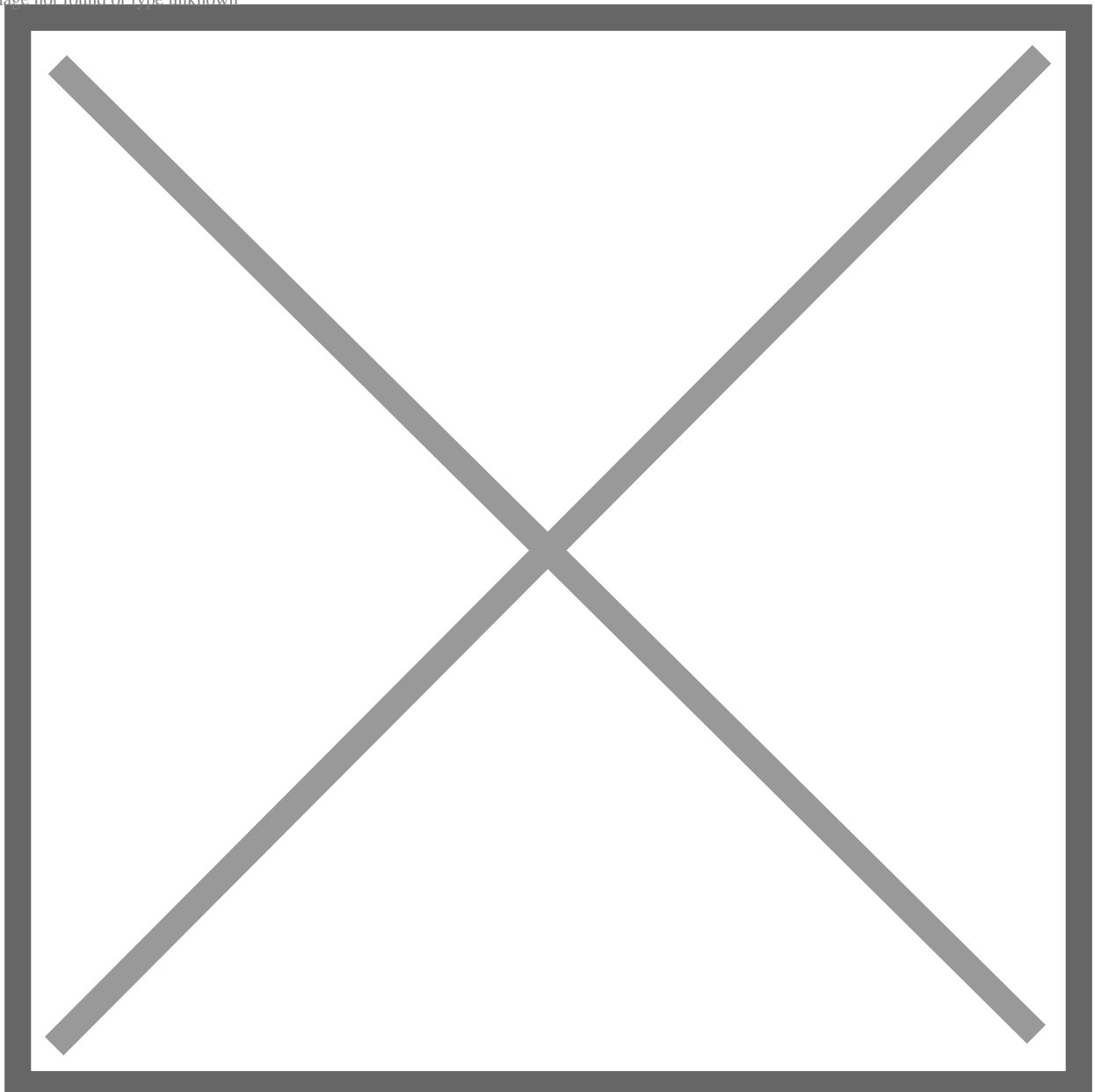
Vitesse maximale : 138 km/h

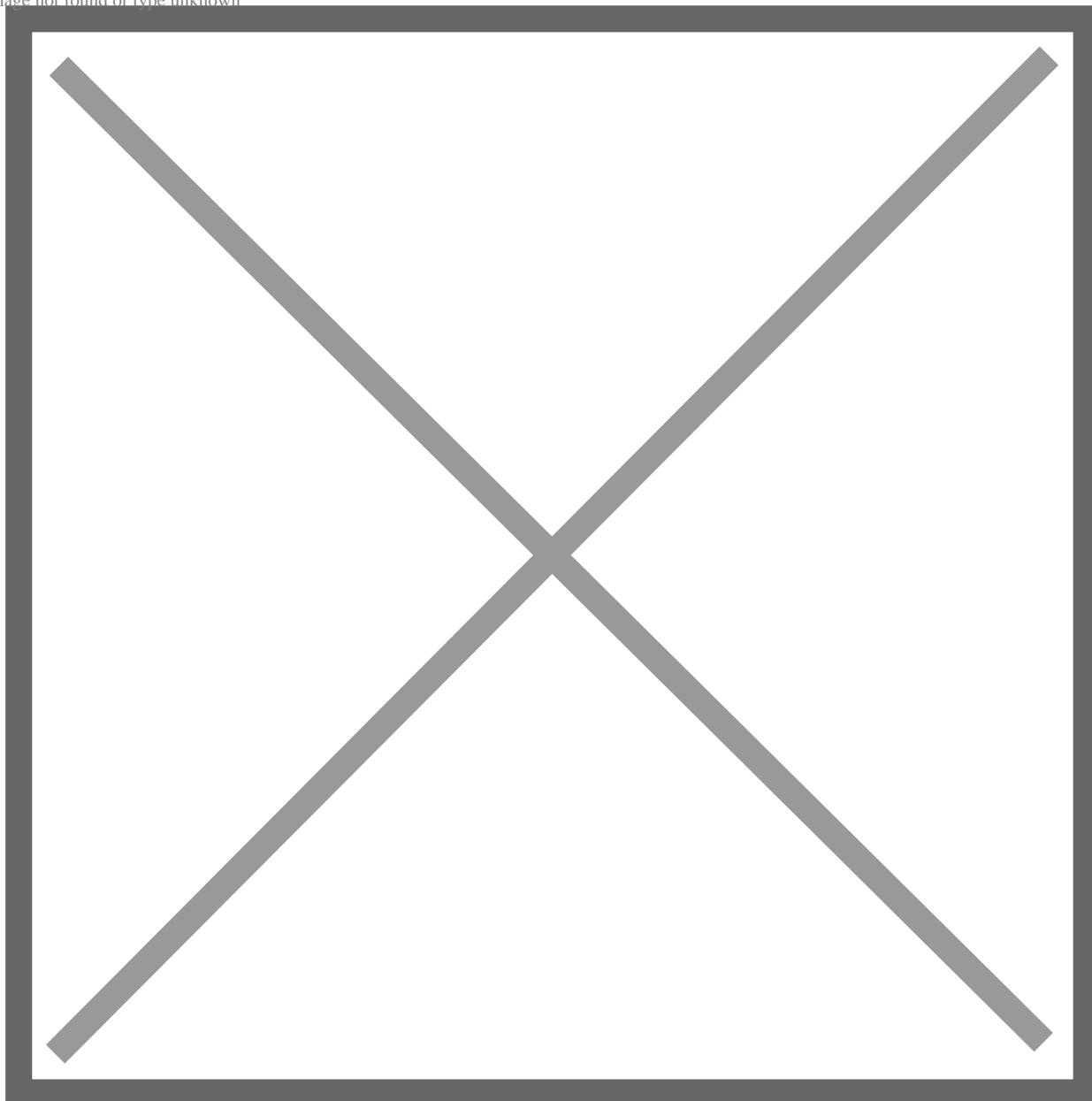
Nombre d’exemplaires fabriqués : plus de 5,5 millions

Prix estimé : environ 2 000 euros

UN “MYTHE RÉCENT” EN BONUS

Image not found or type unknown





Ferrari Enzo

L'année 2004 restera dans les annales de Ferrari comme une année de gloire. Schumacher au volant de sa F2002 remporte 11 victoires, la production des chevaux cabrés bat son plein et donne naissance à la **Ferrari Enzo**. Elle est baptisée ainsi en l'honneur de son fondateur (Enzo Ferrari) et succède à la célèbre F50. Technique de F1 sur une voiture homologuée route sont devenus les mots d'ordre de Ferrari et cette Enzo, GT de l'extrême, est un précieux bijou convoité par des passionnés du monde entier. Une nouvelle fois ce modèle innove en matière de technologie et d'aérodynamisme, notamment avec la fin des ailerons encombrants.

La Ferrari Enzo en chiffres :

Moteur : V12, 5598 cm³, 660 ch

Vitesse maximale : 350 km/h

Nombre d'exemplaires fabriqués : 399

Prix estimé : Plus de 2 millions d'euros

Source : AUTO PLUS (18/6/20)

Par Juliette Rodrigues