

CULTURE VROUM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

#LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE #TALBOT #TALBOT 1978-1986

AUTOUR DU LIVRE «TALBOT 1978-1986

«CE MASSACRE N'ÉTAIT PAS TOTALEMENT INÉVITABLE !»

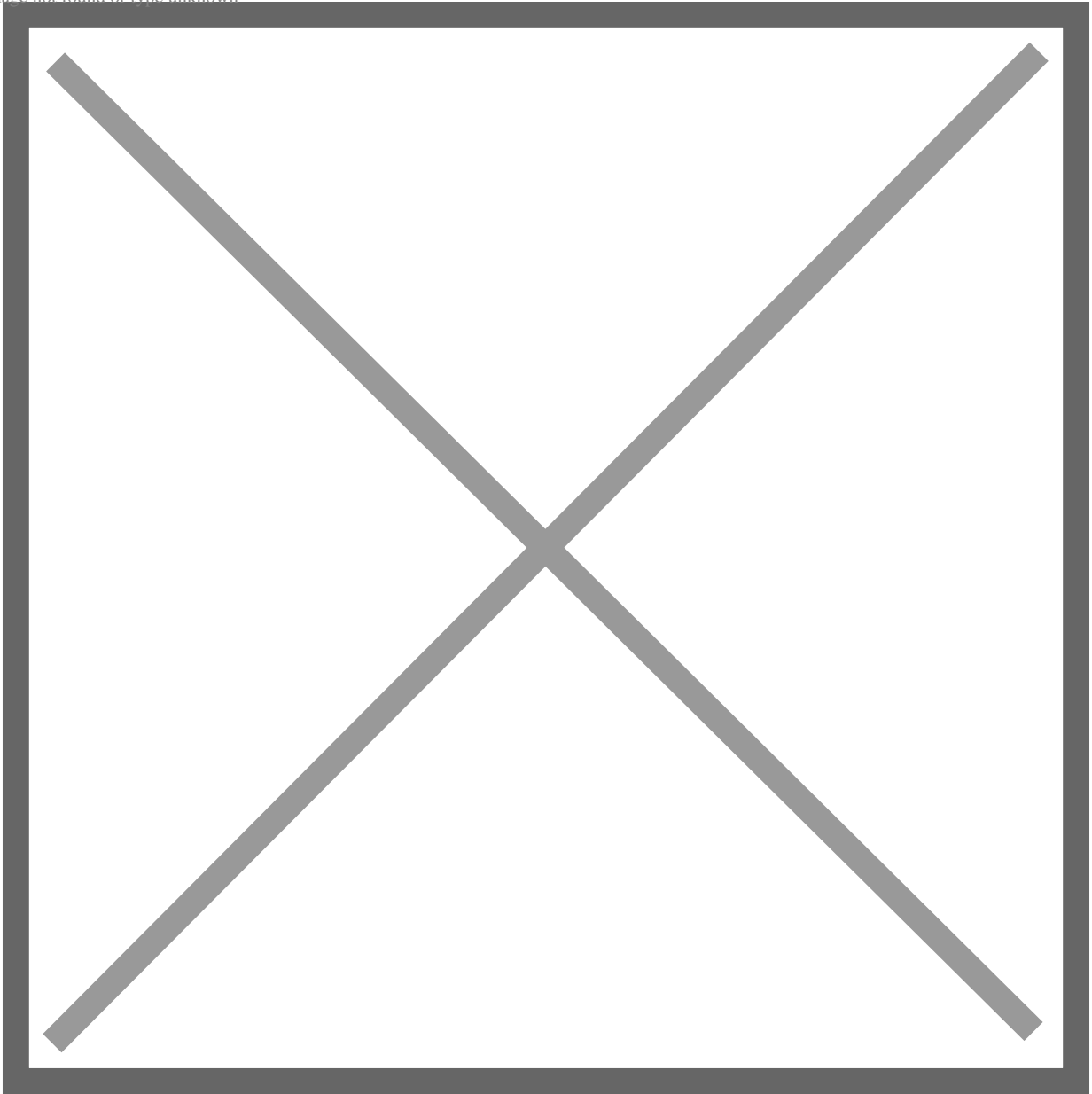
Avec Dominique Pagneux, un livre et un auteur côté coulisses

Les éditions **E-T-A-I**, et un de leurs auteurs experts Dominique Pagneux, rendent un bel hommage à cette marque qui a connu une courte carrière à son retour mais qui n'a jamais, pour autant, été oubliée par ses passionnés.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Belle brochette de stars sur cette couverture, aucun doute la marque Talbot a enfanté des automobiles particulièrement créatives au cours de cette bien trop courte renaissance !

Propos recueillis par Philippe Colombet

Flash-back, 1903-1958 Talbot était un très prestigieux constructeur automobile français d'origine

anglaise. À Suresnes, la branche française devenue indépendante grâce à Anthony Lago, fut vendue à Simca en 1958. Forte d'un développement fulgurant, et d'une réputation de produire des autos aussi séduisantes que populaires, Simca va connaître plusieurs révolutions de structures durant les années 1960.

Ce qui s'annonçait comme une avancée incomparable

Dix ans plus tard, le soleil se couche sur l'empire Chrysler Europe devenu Talbot. Rachetée par Peugeot à Chrysler Europe en 1978, la marque appartient depuis au groupe PSA. Cet ouvrage se penche sur cette grande aventure des années 1978 à 1986, avec la volonté affichée de comprendre comment ce qui s'annonçait comme une avancée incomparable allait devenir un échec. Des bases de l'accord, de ses buts affichés à ses buts dissimulés, des hommes qui ont oeuvré à ce projet, des produits hérités de Simca aux produits nés sous la marque Talbot, l'ouvrage détaille dix ans d'une aventure mouvementée et passionnante. Ce livre saura réveiller bien des souvenirs, et instruire ceux qui se passionnent pour l'histoire de l'automobile française.

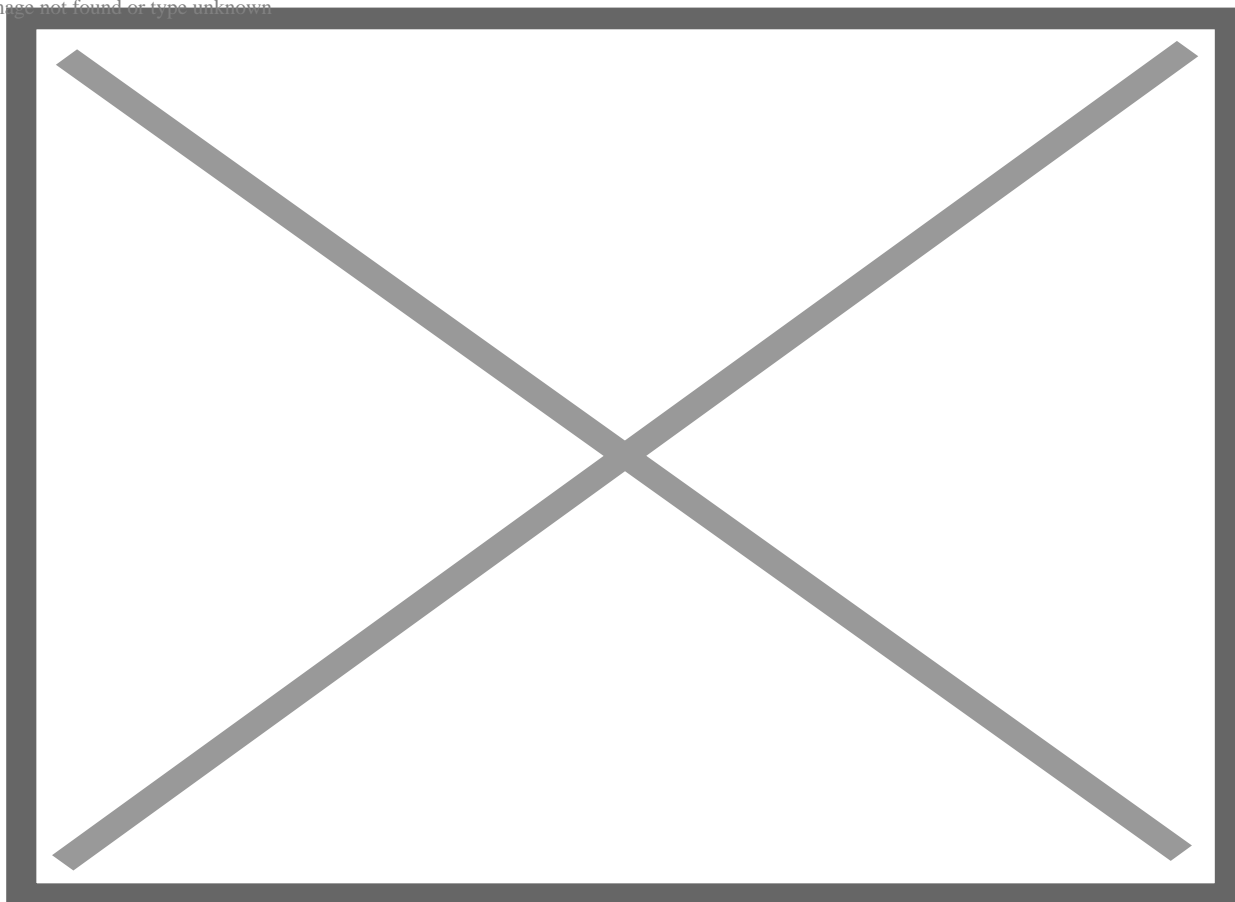
Collectionneur et expert européen en œuvres d'art

Après un diplôme d'architecte, Dominique Pagneux s'est lancé dans l'écriture. Depuis trois décennies, il a rédigé de nombreux ouvrages historiques consacrés à la production automobile française et internationale. Auteur de plus d'une cinquantaine de titres, il s'est plus précisément attaché à mettre en valeur le patrimoine de la carrosserie française au travers de monographies dédiés aux carrosseries Antem, Chapron, ou au styliste Philippe Charbonneaux. Également collectionneur, historien et expert européen en œuvres d'art, il prête ses compétences depuis quinze ans à l'organisation de ventes aux enchères d'automobiles de collection. Rencontre.

Cher Dominique commençons par le début, commençons tout d'abord par une question d'actualité. Parlez nous un peu de vous, comment s'est passé votre confinement ?

En ce qui me concerne fort bien, car j'habite depuis des années à la campagne, et que cette période m'a permis de me mettre à jour des petits travaux de bricolage, jardinage et mécanique automobile qui avaient été mis de coté par mon activité professionnelle. J'ai même débuté avec le confinement l'écriture et l'illustration d'un ouvrage que j'ai terminé au moment du dé confinement.

Image not found or type unknown



Dominique Pagneux, un auteur inspiré, un auteur qui sait s'entourer, un auteur qui sait où trouver les informations...

Parlez nous maintenant un peu de votre parcours, comment l'architecte que vous êtes en est venu à écrire de très nombreux ouvrages sur l'automobile ?

C'est une histoire de passion et de conjoncture économique. Après mes sept années d'étude et mon diplôme, le marché de l'architecture étant bouché au début des années 90, je me suis consacré à mon autre passion, l'automobile ancienne. Et j'ai commencé par proposer des articles à la presse spécialisée.

Quelle a été votre première émotion liée au Talbot de votre livre ?

Ce fut l'immense sentiment de gâchis que me provoqua l'abandon de la marque, et surtout l'impression que ce massacre n'était pas totalement inévitable mais téléguidé par des considérations très éloignées du produit en lui-même...

Obligé à d'importantes recherches, des rencontres et un considérable travail d'écriture, comment prépare t-on un tel ouvrage, un ouvrage probablement assez délicat sur un sujet probablement toujours douloureux pour certains ?

Que le sujet soit consensuel ou pas ne doit pas entrer en ligne de compte dans mon travail, car sinon je ne suis plus objectif et je ne peux délivrer une synthèse réellement crédible. L'auteur ne peut, en amont de la rédaction, s'imposer de ne pas dire telle ou telle chose sous prétexte qu'elle n'est pas audible, ou déplaisante, à l'oreille de ceux qui ont vécu la chose ou à l'aune de l'avis des collectionneurs.

L'oeil de l'auteur doit tenter de voir tous les aspects, de synthétiser et de dire le plus sincèrement possible l'état des choses et des causes, fussent-elles déplaisantes à ceux qui, des décennies après, collectionnent ou se passionnent.

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

Cet ouvrage a été compliqué à appréhender car les causes d'un naufrage ne sont pas aisément identifiables, et surtout sont rarement uniques, mais multiples. Et c'est l'addition de nombreuses causes qui, prises une par une n'auraient eut aucun impact, qui cumulées amenèrent à ce monumental gâchis.

Image not found or type unknown

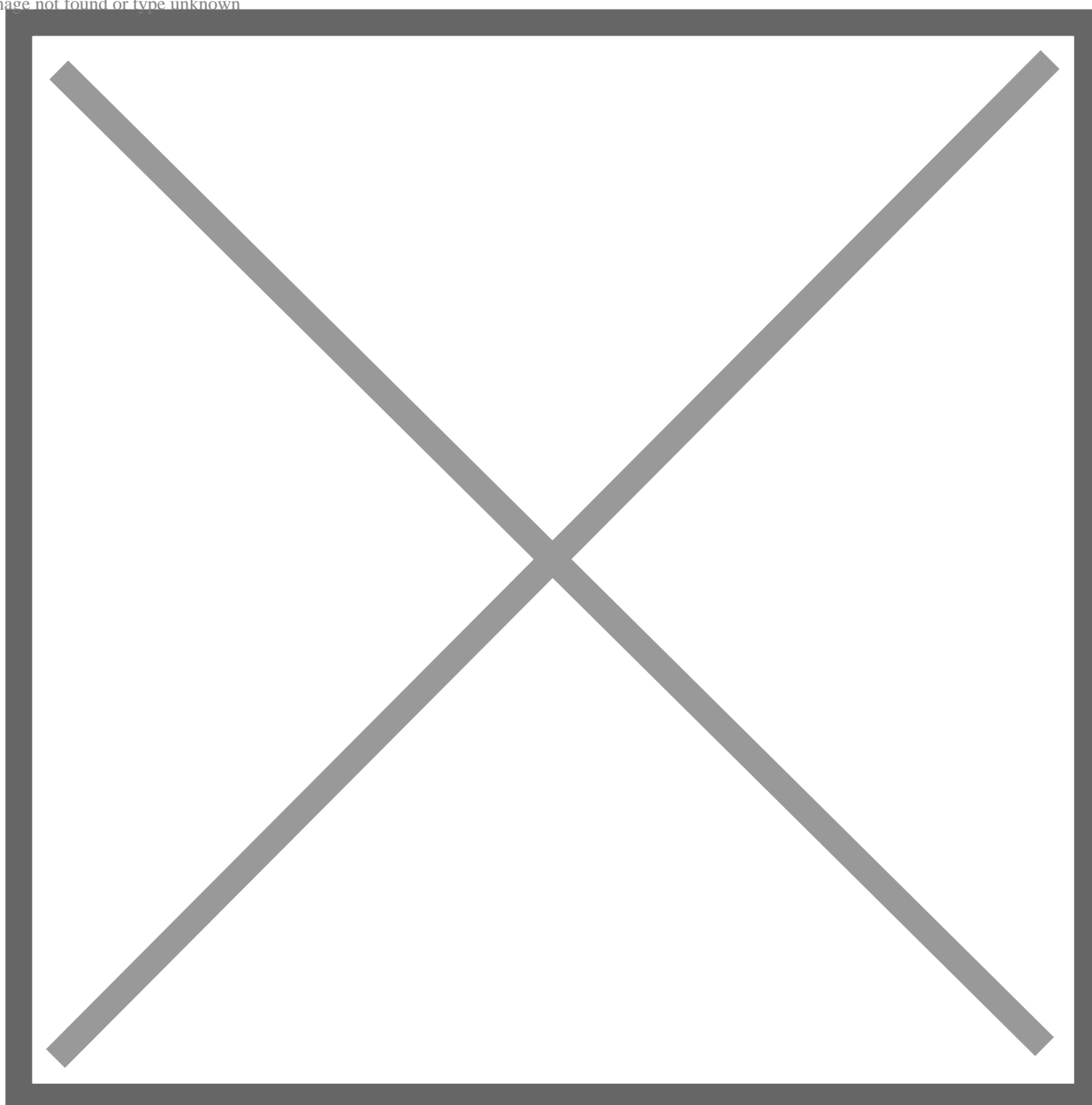
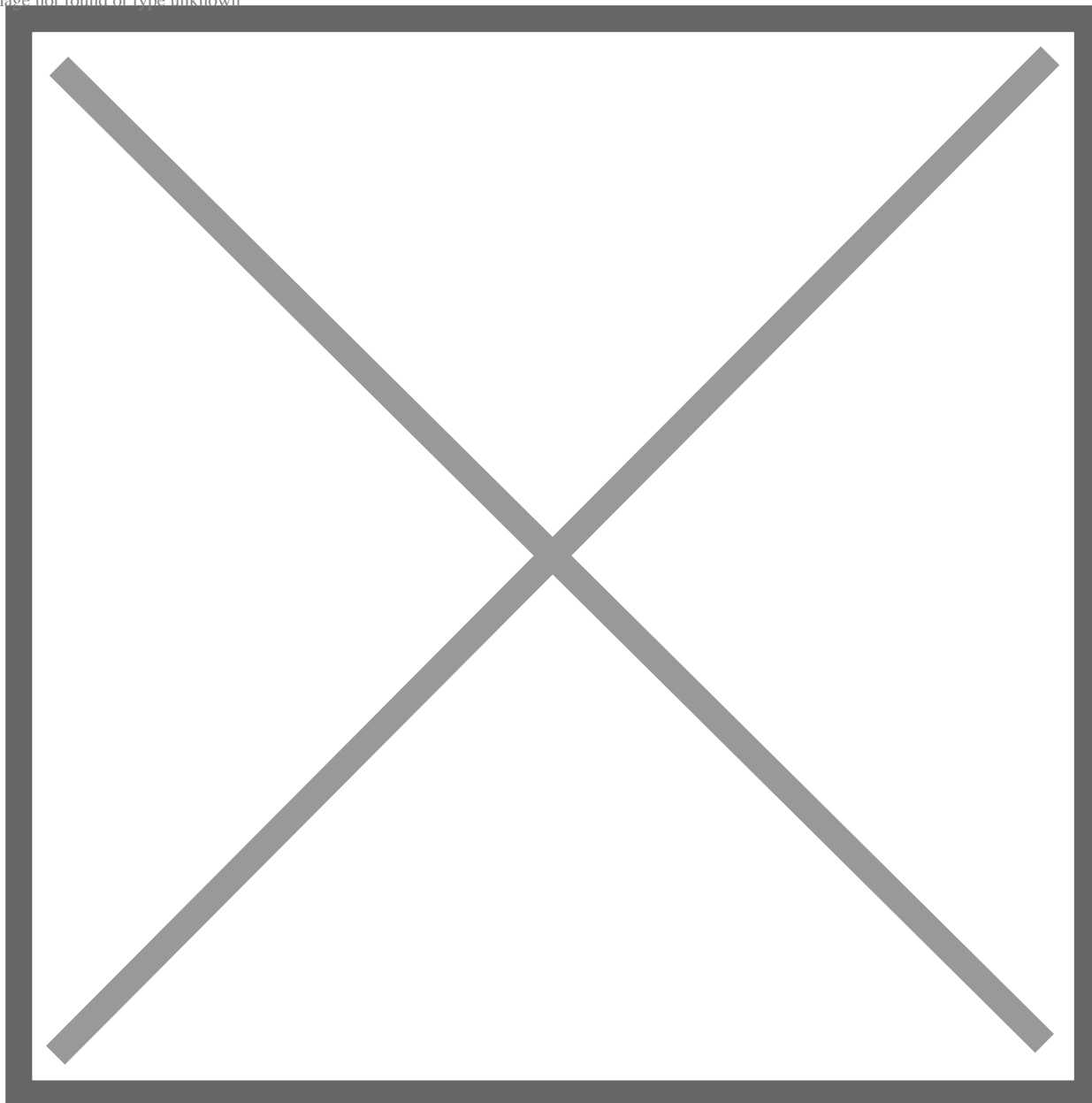


Image not found or type unknown



Voici un livre, et une superbe iconographie, qui sait remonter à une époque glorieuse, bonheur et émotion !

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

Ce ne sont pas des difficultés mais des contraintes inhérentes au travail du chercheur et de l'historien. Chaque métier a ses contraintes. Les nôtres sont de trouver l'information qui est le grain à moudre, et de chercher partout pour disposer de suffisamment de petites pièces pour reconstituer un paysage cohérent et facilement appréhendable par le lecteur.

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

J'ai trente années de recherches iconographiques à mon avantage, d'achat de documents et archives originales qui ont autant enrichis mon fond personnel qu'elles ont vidé mes comptes en banques au court de ces années. Chacun des 61 ouvrages écrits précédemment m'ont permis de collecter des archives. Et par ailleurs, certains de mes confrères historiens m'ouvrent leurs archives, comme les miennes leurs sont ouvertes.

Y a-t-il des sujets que vous auriez aimé développer sur cette marque et que faute de place, le format de cette collection est très précis chez

E-T-A-I, vous n'avez pas pu développer ?

C'est la frustration permanente de l'auteur de ne pouvoir tout dire, tout développer et tout montrer. Les contraintes économiques logiques de l'édition imposent suivant les sujets et la prospective des ventes, un certain volume, une certaine pagination, et un nombre restreint d'iconographie. J'eu aimé pouvoir entrer plus avant dans le rôle pas toujours cohérent ou interventionniste de certains protagonistes de l'époque, au sein de l'entreprise et de son organigramme, y compris à la direction. Mais rien ne dit qu'un prochain ouvrage ne permettra pas d'aborder cet aspect des choses sous un autre angle.

S'il ne fallait ne retenir qu'une seule voiture à collectionner de cette génération de Talbot ce serait laquelle et pourquoi ?

Je n'en choisirais pas une mais deux, aux antipodes de la gamme Talbot : Samba et Tagora. Samba car il fallait un réel talent des concepteurs pour réussir à donner une bouille sympathique et à créer un modèle à succès en partant de la ringarde et désuète base de la Peugeot 104. Tagora ensuite car malgré le massacre par PSA de l'excellent travail du bureau d'étude anglais pour faire un haut de

gamme moderne et cohérent, la Tagora réussissait la gageure d'être plus spacieuse, bien plus moderne et stylistiquement plus audacieuse que les 604 et 505, avec pourtant des trains roulants déjà obsolètes, un moteur diesel cacochyme, et des matériaux indignes. Cette belle automobile mérite bien plus que le dédain dans lequel on la confine aujourd'hui.

À votre avis, même si les marques ne disparaissent jamais la très tourmentée marque Talbot est-elle aujourd'hui définitivement disparue sans aucune chance de résurrection et pourquoi ?

La quasi-totalité des tentatives de renaissance artificielle d'une marque oubliée furent toujours vouées à l'échec depuis des décennies. Celle de Talbot en 1979 était une tarte à la crème, car farfelue et fort mal gérée commercialement, mais il en fut et sera de même pour toutes autres marques automobiles défuntes, ou modèle qu'on fait revivre artificiellement en prenant le consommateur pour un imbécile, ce qu'il n'est assurément pas ! Le marasme de la marque DS Automobile aujourd'hui en est un exemple parfait, qui démontre que dans un même groupe les dirigeants n'apprennent décidemment rien de leurs échecs passés.

Image not found or type unknown

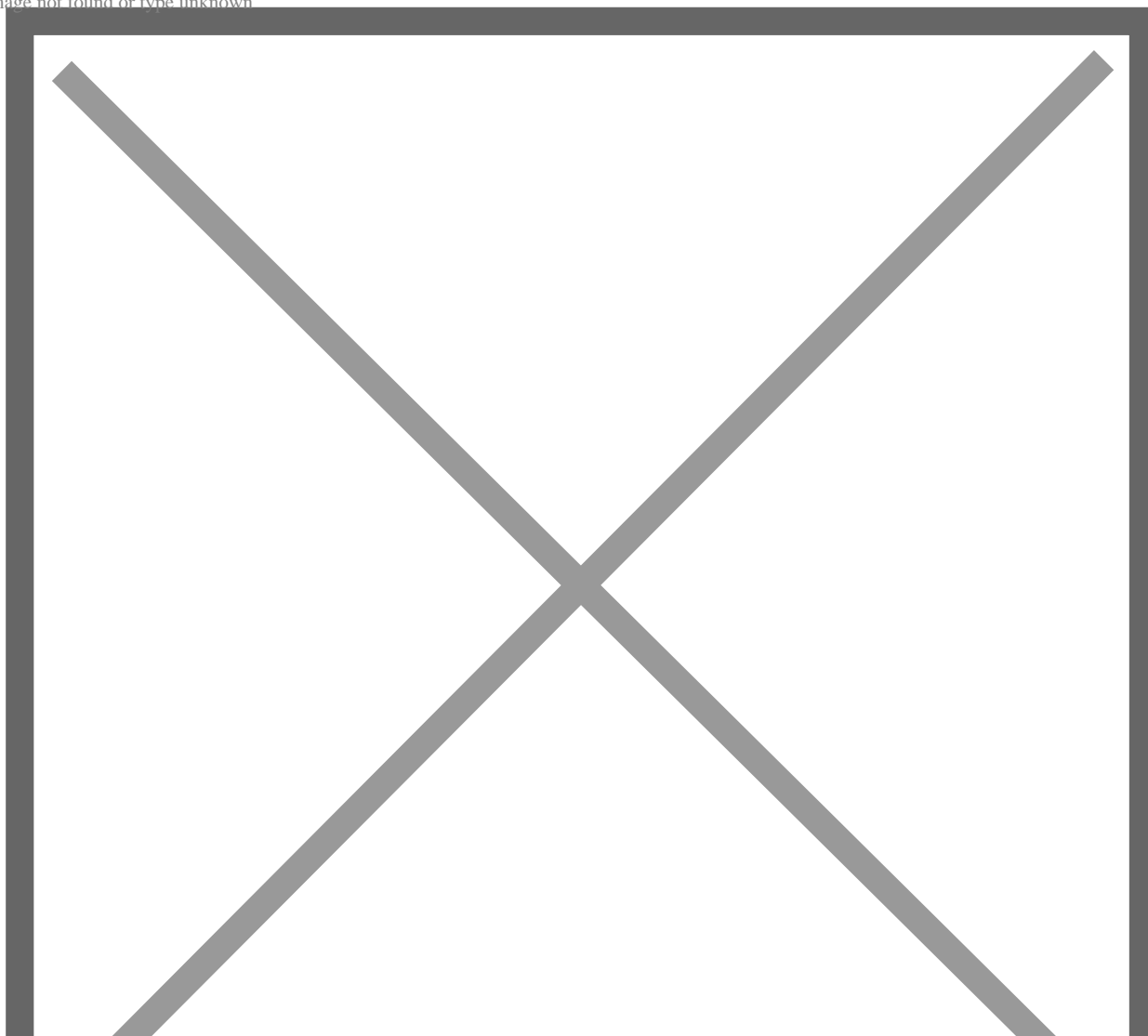
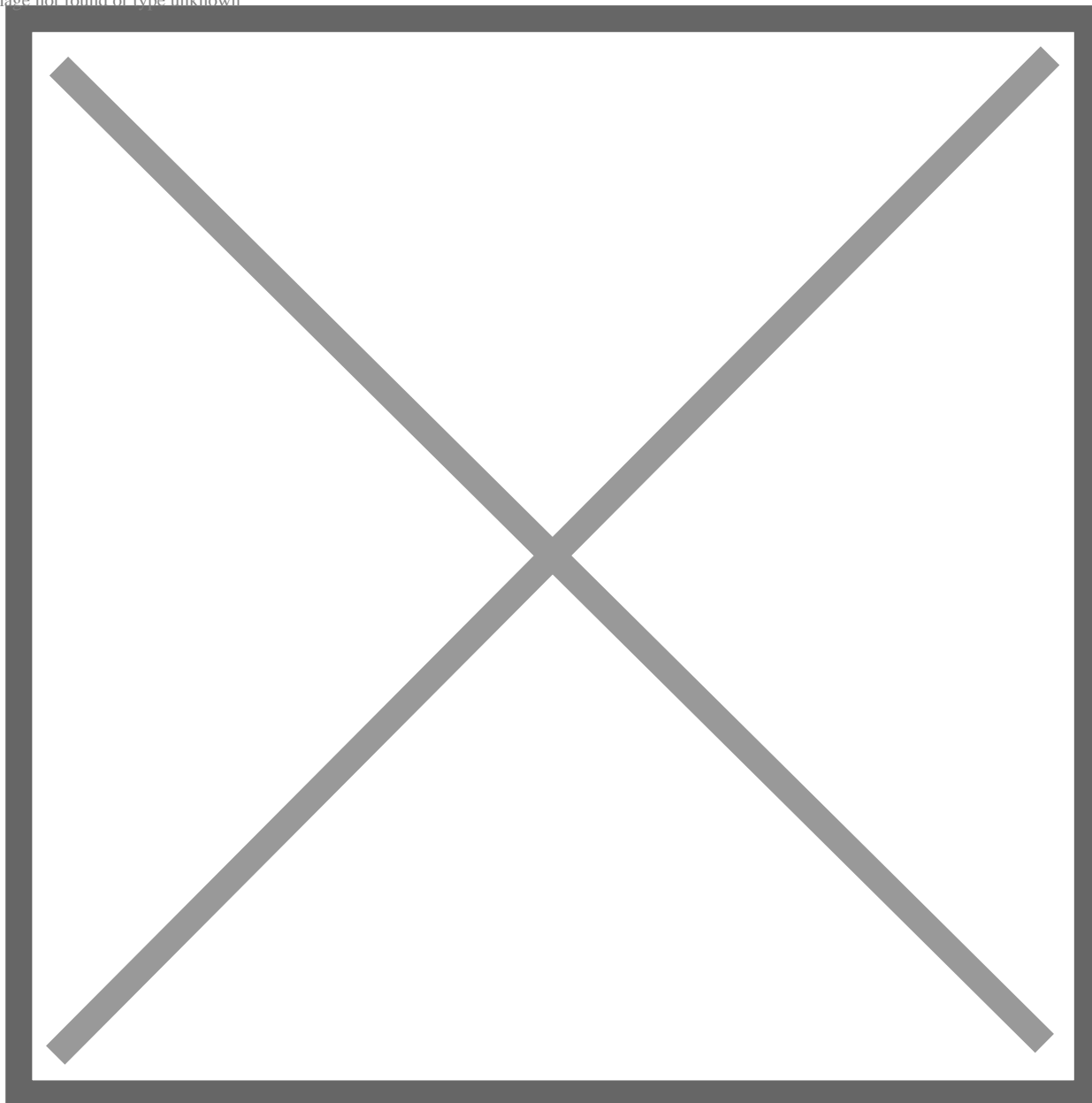


Image not found or type unknown



Des images qui vont rappeler tant de souvenirs à beaucoup.

Auteur de plus d'une cinquantaine de titres, vous êtes un expert particulièrement attendu, quel sera votre prochain livre automobile ?

Justement, je ne souhaite être attendu sur rien du tout. C'est l'ouvrage et le sujet qui sont importants. Dans notre domaine d'application, l'auteur doit se faire oublier et être oublié. C'est l'ouvrage qui importe. Je fuis l'exposition et la notoriété m'insupporte car l'intérêt doit se concentrer sur l'ouvrage et son sujet. Ma seule fonction est de transmettre des informations et une iconographie que je mets beaucoup d'énergie à vouloir la plus nouvelle, souvent inédite, et fournie que possible. Il n'y a rien de

pire que de retrouver des ouvrages dont 90% de l'illustration a déjà été vue ailleurs.

Pour terminer, vous qui êtes également collectionneur, historien et expert européen en oeuvres d'art, y a-t-il d'autres domaines, d'autres sujets en dehors de l'automobile sur lesquels vous aimeriez prochainement publier un livre ?

Pour être tout cela, et bien des choses encore, il faut conserver son esprit et son attention ouverte à tout et passionnés par tout. Donc oui il y a une foule de sujets autres qu'automobiles qui me passionnent, dont bien évidemment l'art et l'architecture, la photographie du 20e siècle, les objets vintage, et à travers tout ces sujets, les hommes qui ont créé tout cela. C'est cet immense voyage dans le génie humain que je touche en étant expert dans les ventes aux enchères. J'y croise des milliers de belles choses, de belles aventures humaines de création, et j'y découvre que le produit manufacturé n'est qu'un témoignage touchable et concret de ce que l'esprit humain est capable d'engendrer quand il se consacre au meilleur.

Pourquoi nous aimons : une rédaction aussi agréable que documentée, des prises de positions particulièrement argumentées, plus une mise en page aussi graphique que riche et, bien entendu, de vraiment très nombreuses photographies.

Nous aimons moins : la suite reste encore à écrire...

Note : 17 sur 20.

Titre : «Talbot 1978-1986»

Auteur : **Dominique Pagneux**

Pages : **192**

Photographies : **500**

Format : **240 x 290 mm**

Prix public : **45,00 euros TTC**

Date de parution : **10 juin 2020**

www.editions-etai.fr

Accroche :

. «Il n'y a rien de pire que de retrouver des ouvrages dont 90% de l'illustration a déjà été vue ailleurs»,
Dominique Pagneux auteur du livre «Talbot 1978-1986».

NOUS EN REPARLERONS

Un ouvrage unique pour un 40ème anniversaire !

À l'occasion du 40e anniversaire de la Fiat Panda produite à plus de 5.5 millions d'exemplaires, les éditions E-T-A-I publient pour la première fois un ouvrage consacré à ce modèle mythique. Cet ouvrage appartenant à la fameuse collection «De mon père» retrace l'histoire de la Fiat Panda première génération, produite de 1980 à 2003. Nouveau concept automobile conçu dans les années 1970 à partir d'une feuille blanche et dessinée par Giorgetto Giugiaro (le célèbre designer vu dans un précédent numéro de votre magazine «Antibrouillard»), elle sut relancer la voiture populaire en Europe. Elle adopta toutes les solutions techniques de l'automobile moderne qui grâce à sa malice triompha d'un contexte automobile morose. De sa genèse en passant par son lancement et jusqu'à son arrêt de fabrication, ce sont plus de deux décennies hautes en couleur qui sont retracées dans ce livre. Une automobile des plus sympathiques à laquelle l'auteur rend un vraiment bel hommage. Issu du monde du spectacle, Aurélien Charle travaille depuis plus de dix ans dans l'univers de l'automobile ancienne. Ayant déjà plusieurs ouvrages à son actif et toujours de nouveaux livres sous le coude, il collabore également avec la presse spécialisée en France et en Espagne tout en étant accessoiriste pour le cinéma. Adorant voyager, il parcourt différents pays au volant de ses voitures anciennes (120 pages, 250 photos, format 240 x 215 mm, 29.90 euros TTC, paru le 20 mai 2020).

www.editions-etai.fr

«L'Alfasud de mon père» par Jean-Luc Armagnacq

Quelque chose nous dit que les Français vont de plus en plus s'intéresser à quelques belles marques transalpines. Une belle occasion de se replonger dans l'histoire de certains modèles, les éditions E-T-A-I publient un autre ouvrage dans la collection «De mon père» sur l'Alfasud, produite de 1971 à 1983, vendue à plus 900 000 exemplaires. L'Alfasud, plus qu'une voiture, une Alfa Romeo... Et plus qu'une Alfa Romeo, une ambition industrielle pour le sud de l'Italie, qui donna naissance à une berline familiale, compacte, sportive et abordable ! Présentée en 1971 sur un marché européen en pleine expansion, traction avant, moteur 4 cylindres boxer, ce fut une révolution pour Alfa Romeo. Au cours des douze années de production, la gamme fut complétée par un break et un coach sportif, avec des motorisations plus vives, et une fonctionnalité accrue en version cinq portes. L'Alfasud fut engagée dans de nombreuses compétitions, sur circuit lors du «Trofeo Alfasud», ainsi qu'en rallye dans les groupes 2 et N. Malgré les troubles économiques et sociaux, la fabrication de plus de 900 000 exemplaires, jusqu'en 1983, aura contribué au doublement de la production d'Alfa Romeo. Ce livre, complet et avec une solide iconographie, saura réveiller bien des souvenirs. Jean-Luc Armagnacq, ingénieur curieux de l'histoire des technologies, est passionné par l'industrie automobile des années 1960 à 1990, au cours desquelles les bouleversements économiques ont induit des évolutions

majeures pour les constructeurs. Après la publication de plusieurs ouvrages dans la collection «De mon père» sur des voitures de la gamme Renault, il s'intéresse au projet d'Alfa Romeo d'une voiture de classe moyenne, porteuse d'espoirs pour le développement industriel de l'Italie, dans un contexte d'importants enjeux économiques et sociaux, l'Alfasud (120 pages, 250 photos, 240 x 215 mm, 29.90 euros TTC).

www.editions-etai.fr

«France camping car 2020 / 2021», c'est tendance !

En ces temps de grande prudence envers les lieux publics et les foules les vacanciers ont été, sont et seront de plus en plus nombreux à découvrir la France et à en sillonner toutes les régions en camping-car. Ils disposent, enfin, d'un guide conçu pour eux. Ce «Petit Futé de la France en camping-car» propose une sélection d'itinéraires de la Bretagne à l'Alsace, de la Normandie à la Provence sur les plus belles routes de France. L'essentiel de ce qu'il faut voir et visiter, les bonnes tables, les aires de services et de stationnement ainsi que les campings sont présentés pour chaque circuit. Ne reste qu'à choisir votre camping-car, le Fiat Ducato Camper est l'un des grands succès, sa version 4x4 permet même de sortir des itinéraires trop fréquentés (paru le 26 février 2020, 456 pages, «France Camping Car 2020/2021» c'est 12.95 euros).

www.petitfute.com

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Olivier Debras

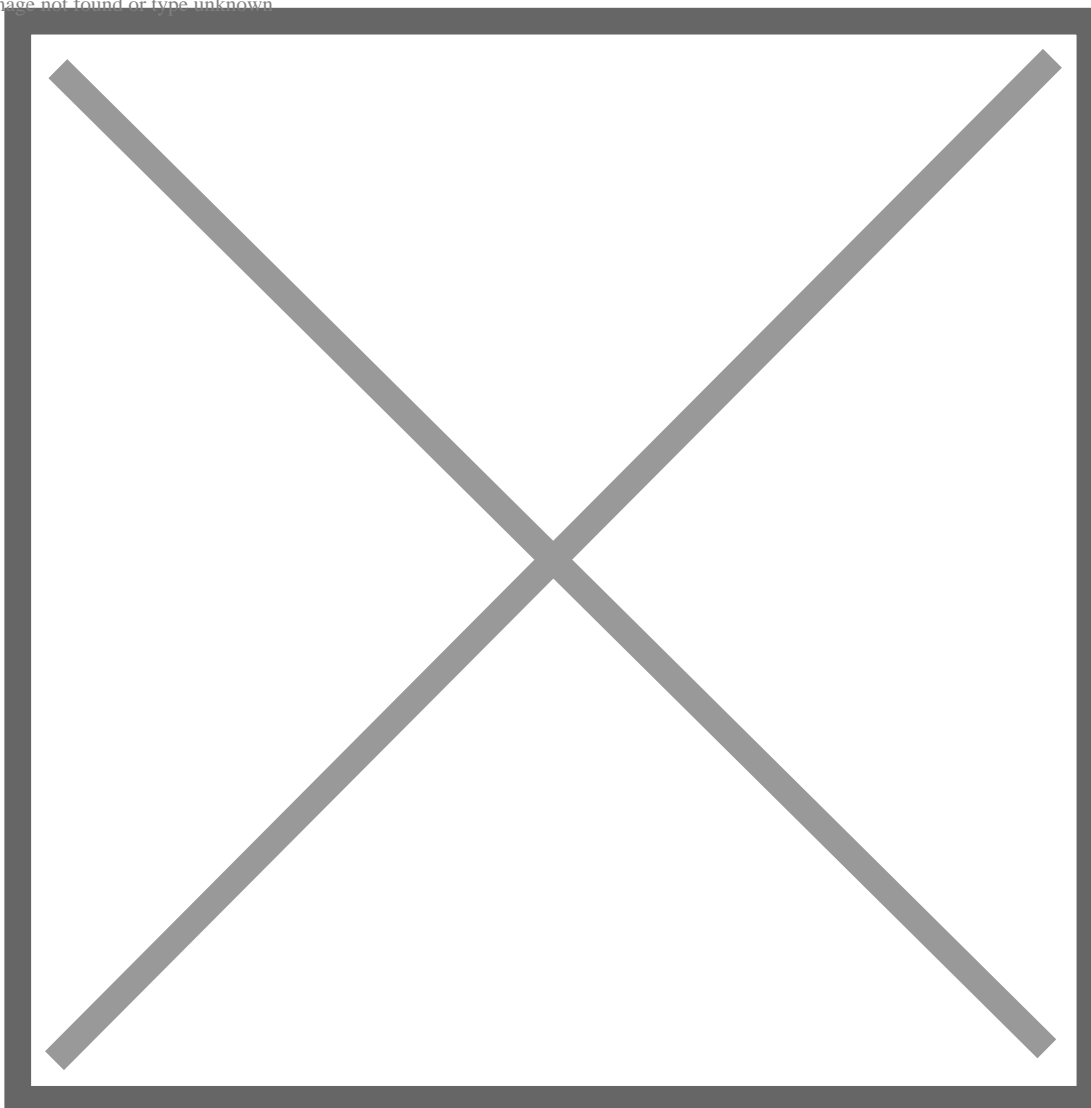
RACONTE MOI L'AUTO

LA RENAULT CLIO FÊTE SES 30 ANS

#ANNIVERSAIRE #CLIO #CLIO E-TECH #RENAULT

*DEPUIS SA PREMIÈRE APPARITION EN 1990,
LA CLIO EST DEVENUE LE BEST-SELLER DU
GROUPE RENAULT À TRAVERS LE MONDE
AVEC PLUS DE 15 MILLIONS D'EXEMPLAIRES
COMMERCIALISÉS.*

Image not found or type unknown

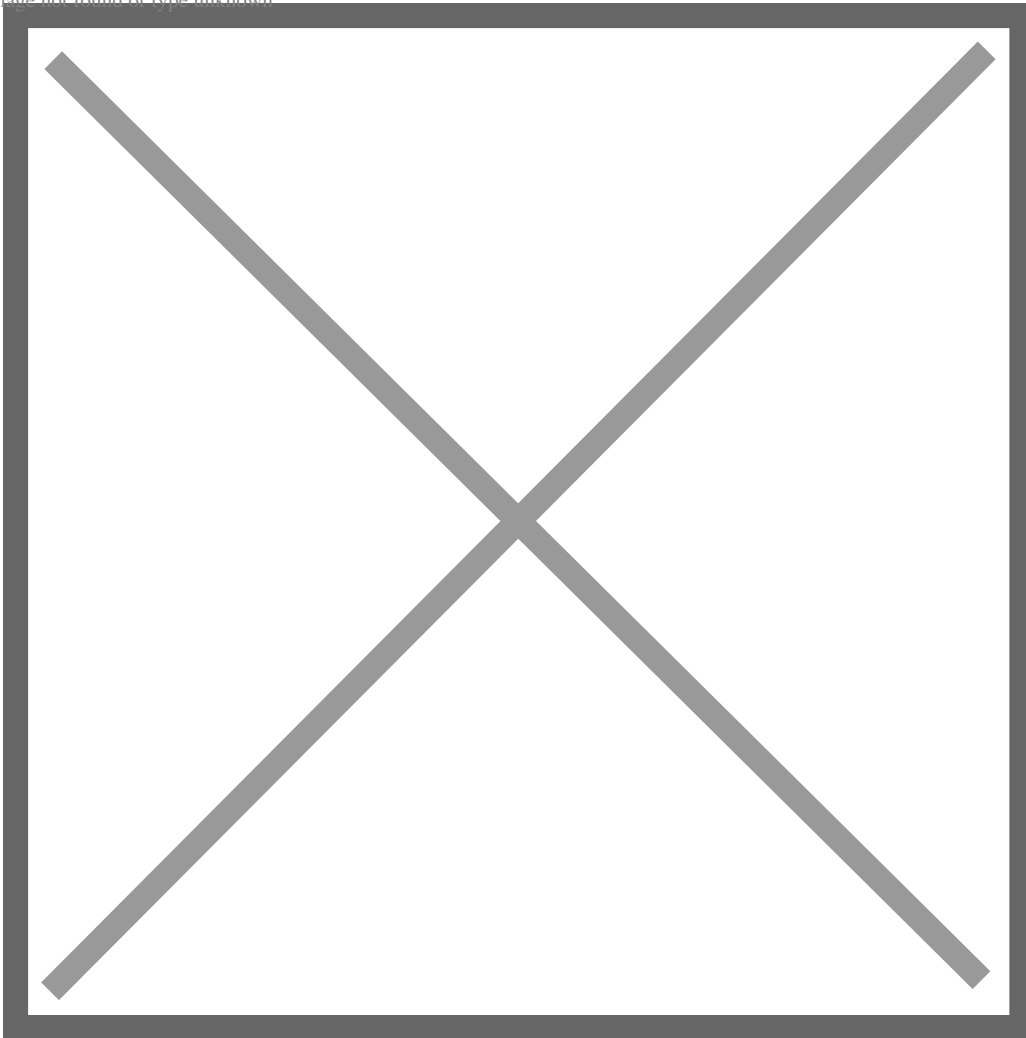


Trente ans d'évolutions stylistiques et technologiques, trente ans à tenter de répondre au mieux aux besoins d'une clientèle active, trente ans de tranches de vie. Aujourd'hui, qui ne connaît pas la Clio ? Presque tout le monde à une histoire, de près ou de loin, avec celle qui accompagne petits et grands trajets depuis trois décennies.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Clio 1 : Elle s'impose immédiatement

Écoulée à plus de 15 millions d'exemplaires depuis sa sortie en 1990, la Renault Clio est le modèle de tous les superlatifs : voiture française la plus vendue de tous les temps, première à avoir obtenu deux fois le titre convoité de Voiture de l'Année en Europe, voiture la plus vendue en France 21 fois sur 28 depuis sa sortie, leader du segment B en Europe, etc. Dès son origine, la Clio s'est imposée comme la petite voiture qui a "tout d'une grande".

Image not found or type unknown

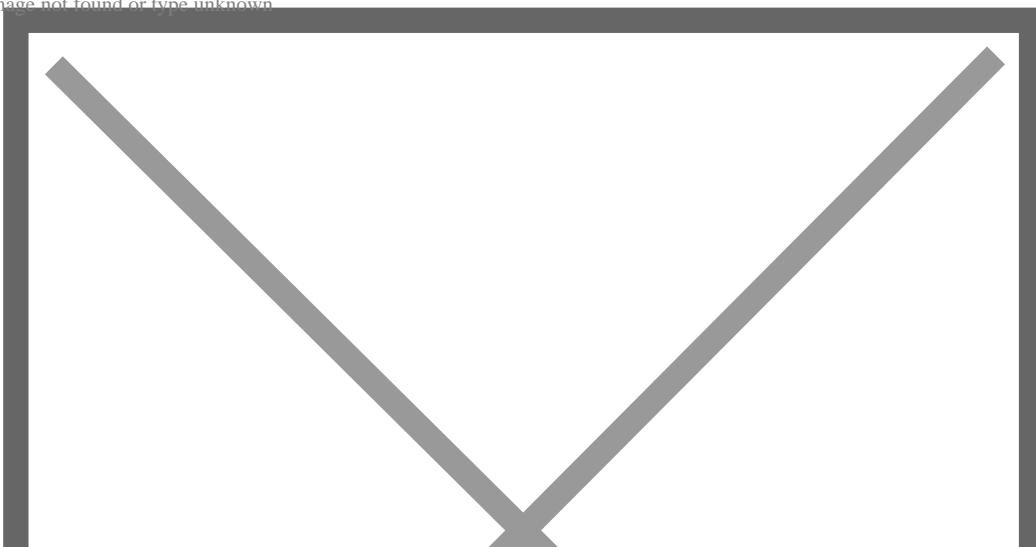
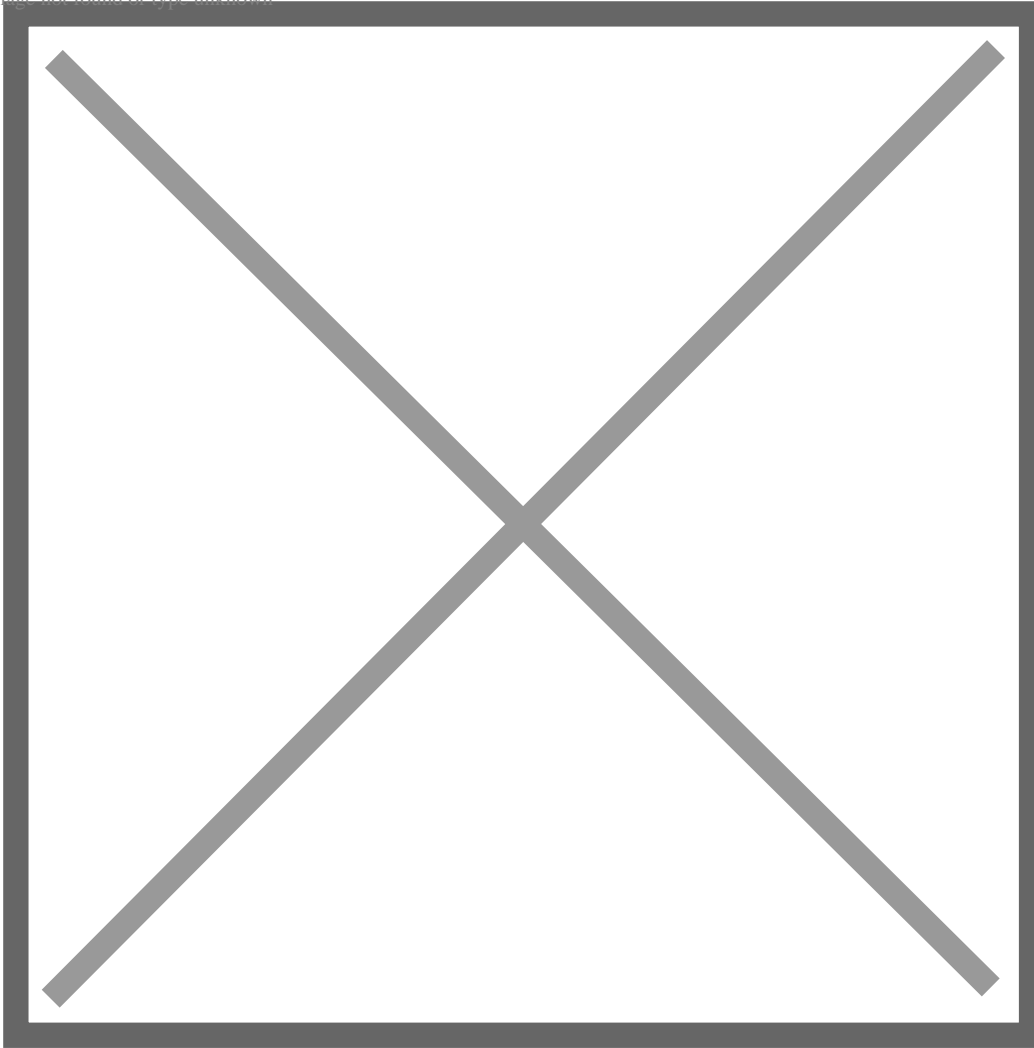


Image not found or type unknown



Clio 2 : Une Clio pour chacun

Renault a su conserver au fil des ans l'ADN qui a fait le succès de sa citadine star pour proposer aujourd'hui une cinquième génération plus Clio que jamais. Toujours plus moderne, plus athlétique, la **Clio V** reprend les atouts des quatre générations précédentes qui ont construit la saga.

L'actuelle Clio V prolonge sa tradition de véhicules parfaitement sûrs et adaptés à leur époque et le prouve grâce à ses 5 étoiles EuroNCAP.

Image not found or type unknown

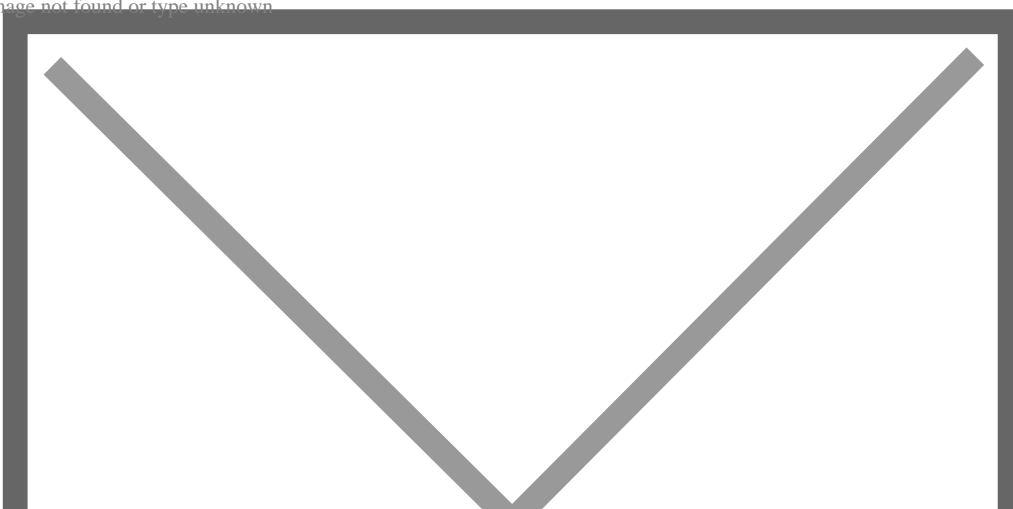
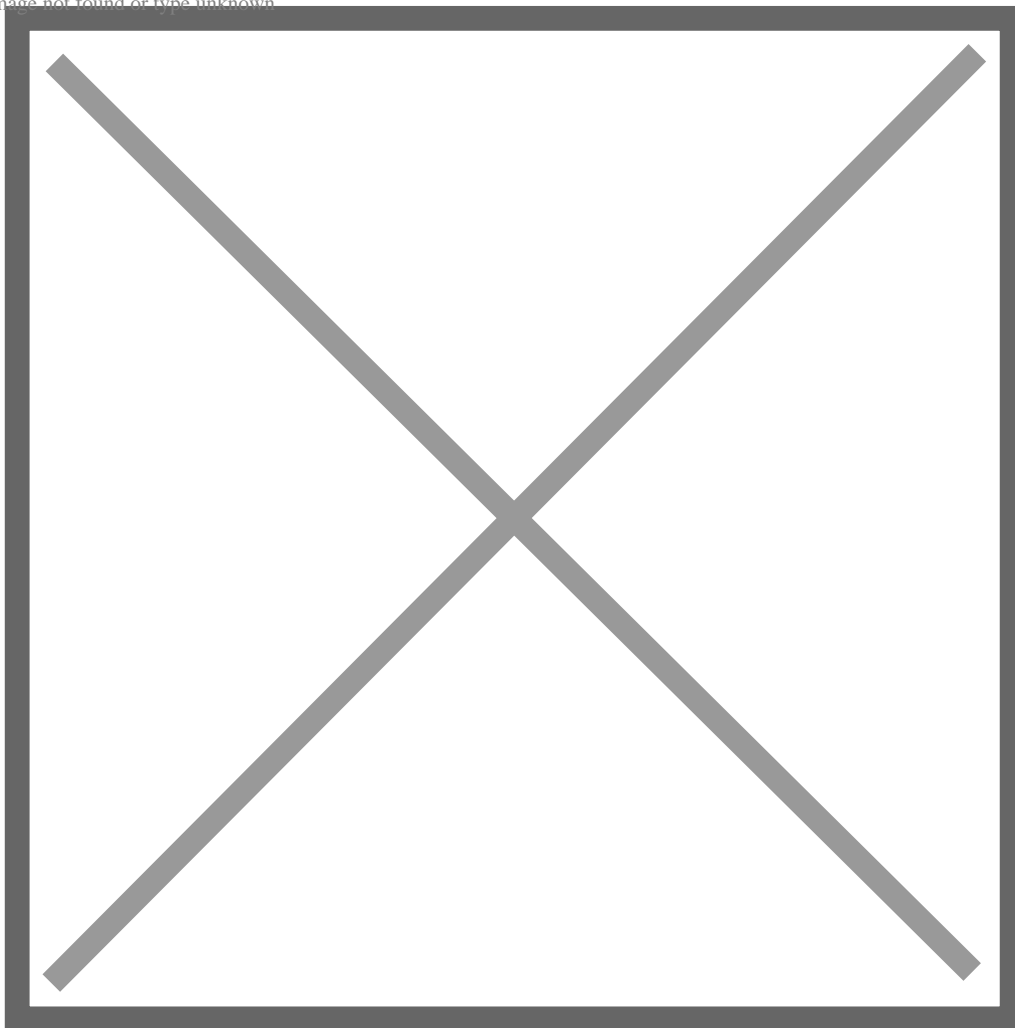


Image not found or type unknown



Clio 5 : Révolution intérieure, évolution extérieure

Aujourd'hui, la Clio va encore plus loin et écrit une nouvelle page de son histoire en proposant une technologie E-TECH Hybrid innovante. Elle électrifie le quotidien et s'adapte aux besoins de mobilité du plus grand nombre grâce à sa polyvalence reconnue.

Source : COMMUNIQUE DE PRESSE RENAULT (24/8/20)

Par Juliette Rodrigues

ON CAUSE AUTO

CADILLAC VA AUSSI SE LANCER DANS L'ÉLECTRIQUE

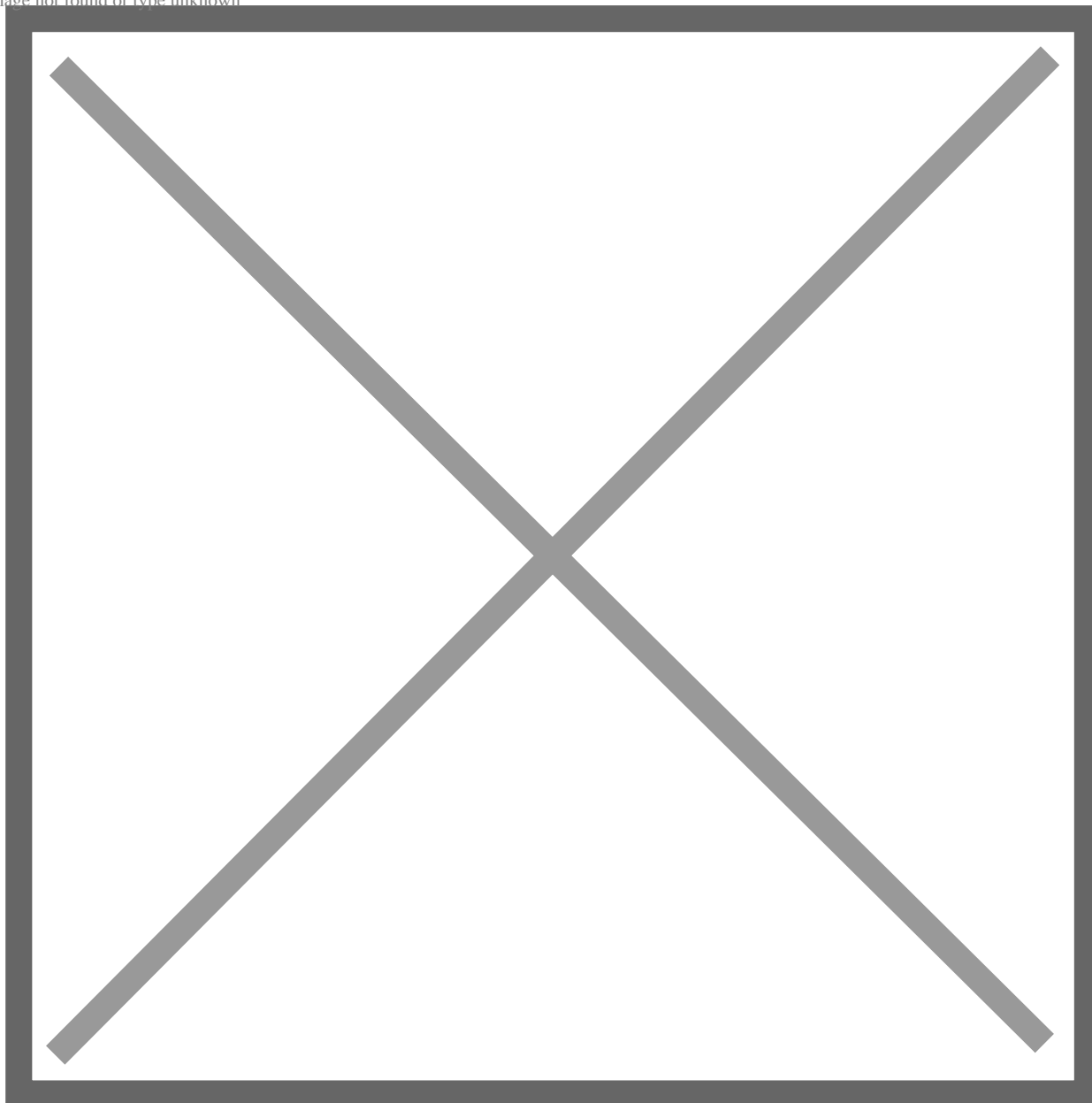
#CADILLAC #ETATS-UNIS #VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Cadillac a dévoilé cet été son premier véhicule électrique, un grand tout-terrain de loisir dénommé Lyric

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le véhicule, inspiré par le Concept Cadillac EV présenté l'an dernier, constitue une petite révolution pour la marque de haut de gamme de General Motors qui incarne avant tout dans l'imaginaire collectif l'Amérique, les gros moteurs et les grosses voitures.

« Cadillac redéfinira le luxe américain au cours de la prochaine décennie avec un nouveau portefeuille de véhicules électriques », a indiqué Steve Carlisle, responsable des activités de GM en Amérique du Nord.

Le Lyric, dont la version définitive sera présentée en 2022, inaugure une nouvelle architecture que General Motors utilisera sur des véhicules électriques de taille et de gamme différentes. Il sera doté d'une batterie Ultium, développée avec le Coréen LG Chem, qui permet de réduire de 70 % l'utilisation de cobalt, un métal polluant et difficile à extraire.

Par [Frédérique Payneau](#)

HYUNDAI ACCÉLÈRE DANS L'ÉLECTRIQUE AVEC UNE NOUVELLE MARQUE

#CORÉE DU SUD #HYUNDAI #MARQUE #VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Déterminé à occuper une position de leader sur le marché de la mobilité électrique, **Hyundai** a annoncé le mois dernier qu'il allait créer une nouvelle marque pour ses véhicules électriques.

La nouvelle marque dédiée aux véhicules électriques à batterie du **constructeur coréen** s'appellera IONIQ, reprenant le nom d'un modèle lancé en 2016 qui a été décliné en versions hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique.

Les futures IONIQ seront identifiées par des chiffres, pairs pour les berlines et impairs pour les tout-terrain de loisir. Trois modèles, dont deux tout-terrain de loisir, sont déjà prévus au cours des quatre prochaines années. Le premier à voir le jour sera le IONIQ 5, inspiré du concept 45 présenté au salon de Francfort en 2019. Attendu début 2021, il sera suivi en 2022 par une berline, la IONIQ 6, basée sur le concept Prophecy dévoilé en mars dernier, puis en 2024 par le IONIQ 7, un tout-terrain de loisir de grandes dimensions.

Les modèles IONIQ reposeront sur la nouvelle plateforme modulaire e-GMP « permettant une recharge rapide et une grande autonomie ». Dévoilée lors du CES de Las Vegas en 2019, cette plateforme conçue spécialement pour les véhicules électriques, devrait également permettre une habitabilité généreuse grâce à l'implantation des batteries dans le plancher et l'utilisation de moteurs électriques de plus petite taille que les moteurs thermiques.

“La marque IONIQ va changer l'expérience que les clients ont avec des véhicules électriques”, a assuré Wonhong Cho, directeur du marketing de Hyundai.

Le groupe automobile coréen Hyundai Motor Group, dont les marques phares sont Hyundai et Kia, a annoncé récemment qu'il avait pour ambition de vendre 1 million de véhicules électriques à batterie dans le monde et d'atteindre une part de marché de 10 % dans ce segment à l'horizon 2025.

Par Frédérique Payneau

THE MAMAS AND THE PAPAS

DE LA VLV À AU NOUVEAU E-2008, PEUGEOT ÉCRIT LA SAGA D'UNE RÉVOLUTION ÉLECTRIQUE

#ELECTRIQUE #HYBRIDE #MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT #PEUGEOT

Utilisée par quelques constructeurs au début de l'automobile, mais rapidement délaissée au profit du pétrole, la propulsion électrique est étudiée chez Peugeot dès 1902 pour animer des véhicules de livraison. Quelques exemplaires sont réalisés, avant que le projet ne soit abandonné. La marque au

lion restera toujours en veille, prête à accompagner l'essor de cette motorisation.

Le premier véhicule électrique Peugeot commercialisé en 1941 se nomme VLV, pour Véhicule Léger de Ville. Pendant la seconde guerre mondiale, alors que le rationnement de l'essence incitait à rechercher des sources d'énergie de remplacement, Peugeot est alors le seul grand constructeur à s'intéresser à ce mode de propulsion. Le VLV est construit à Paris de juin 1941 à février 1943 (377 exemplaires).

Dans les années 70 et 80, toujours en veille technologique, la marque s'associe avec Alstom et EDF (Electricité de France) pour proposer la propulsion électrique sur des prototypes de 104 (4 coupés et 3 fourgonnettes), puis sur des utilitaires J5 et J9. En 1983 débute un nouveau programme autour de la 205, fruit d'une collaboration entre PSA et SAFT (batteries). En décembre 1993, l'opération « 50 véhicules électriques à La Rochelle » fait rouler en libre-service une flotte de 106 électriques.

De 1990 à 2010, quelques voitures-concept illustrent cette constante veille technologique de Peugeot dans la propulsion électrique, notamment la iOn (première du nom) en 1994, les Tulip et Touareg en 1996, l'original concept BB1 présenté à Francfort en 2009, ou encore le fabuleux concept EX1 de 2010, titulaire de 6 records d'accélération internationaux réalisés à Montlhéry et en Chine.

En 2019, Peugeot lance une gamme complète de véhicules à basses ou zéro émissions de CO2. Cette offensive technologique s'appuie sur 3 piliers, qui sont la sérénité, le plaisir et la simplicité, avec la même ambition affichée depuis le début : rendre la mobilité sûre, propre et accessible au plus grand nombre. **La marque rappelle que sa gamme sera à 50 % électrifiée en 2020 et à 100 % en 2025.**

Plusieurs de ces véhicules électriques emblématiques font l'objet d'une exposition au Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux. Elle est à découvrir jusqu'au dimanche 31 janvier 2021. Les visiteurs découvriront aussi que Peugeot avait déjà imaginé l'hybride avant l'heure en 1917, des camionnettes électriques carrossées par la maison Janoir en 1926 ou bien encore des prototypes sur base de 202 en 1940.

Par Alexandra Frutos

RACONTE MOI L'AUTO

LE FILS DE BERNARD TAPIE RELANCE LA MARQUE DELAGE

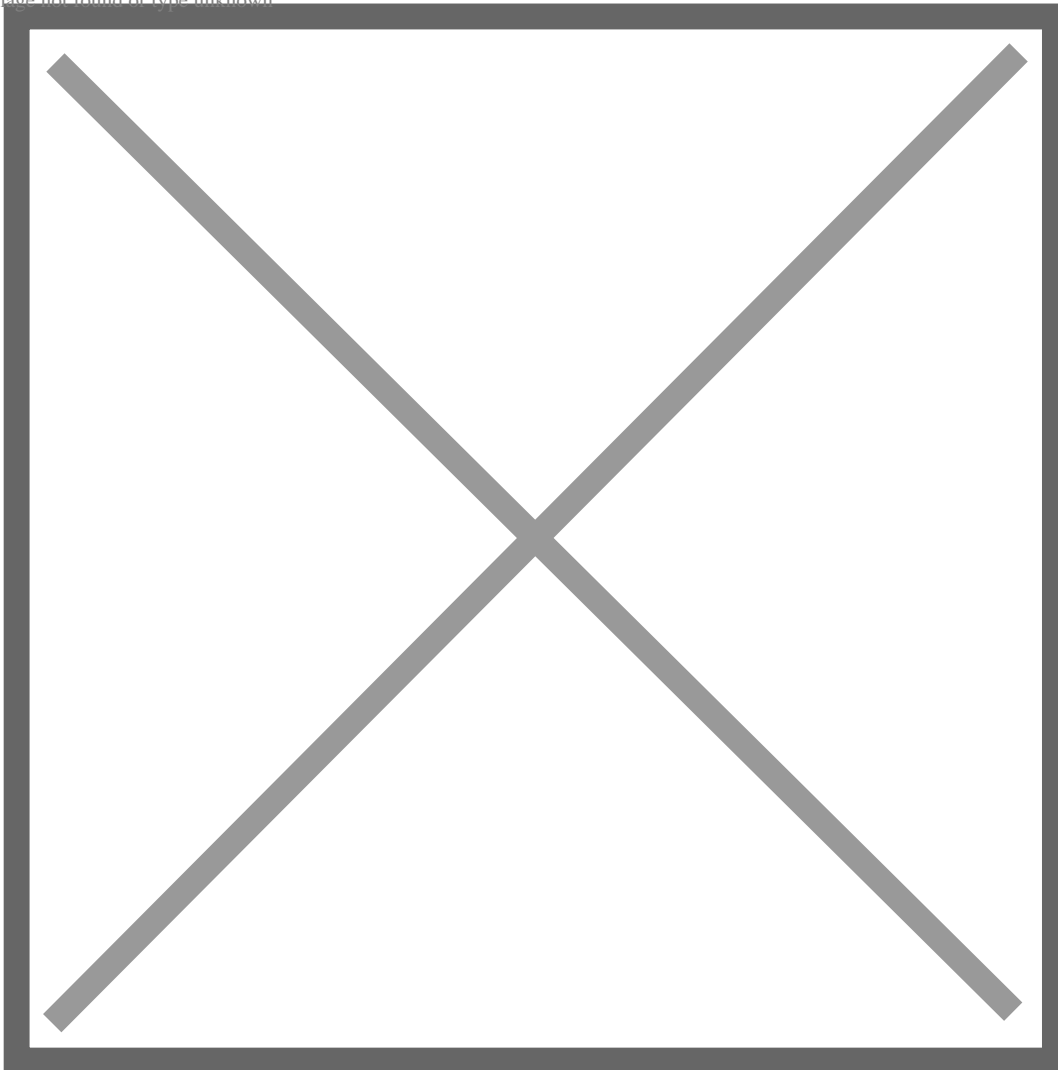
#DELAGE #MARQUE #VOITURE SPORTIVE

DISPARUE EN 1953, LA MARQUE FRANÇAISE DELAGE VA BIENTÔT RENAÎTRE DE SES CENDRES GRÂCE À LA D12, UNE SUPERCAR, QUI RISQUE BIEN DE FAIRE PARLER D'ELLE, À L'IMAGE DE SON PRÉSIDENT DONT LE NOM EST CONNU DANS LE MILIEU DES AFFAIRES.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le sujet avait été évoqué au conditionnel il y a quelques mois. Laurent Tapie, fils du célèbre homme d'affaires Bernard Tapie, annonçait son intention de “fabriquer la voiture de sport la plus rapide du monde”.

Le projet se confirme. Laurent Tapie, qui a reformé la marque Delage en novembre 2019, s'est donné les moyens de ses ambitions, notamment en s'offrant les services de **Jacques Villeneuve**, Champion de Monde de F1 en 1997, et de l'ingénieur Benoît Bagur (ex-Seat) pour développer une “hypercar” dont les caractéristiques sont exceptionnelles : le système hybride reposerait sur un moteur V12 développant à lui seul 900 chevaux, pour une puissance totale de... 1 230 chevaux !

Image not found or type unknown

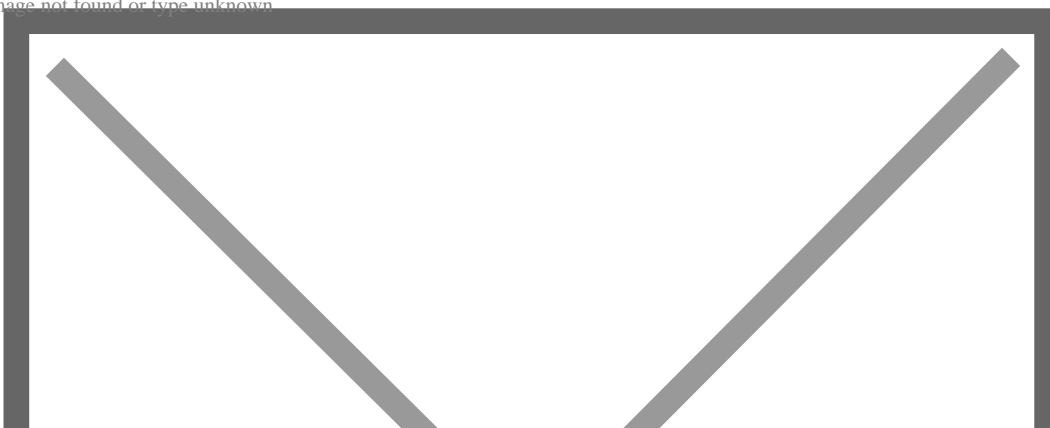
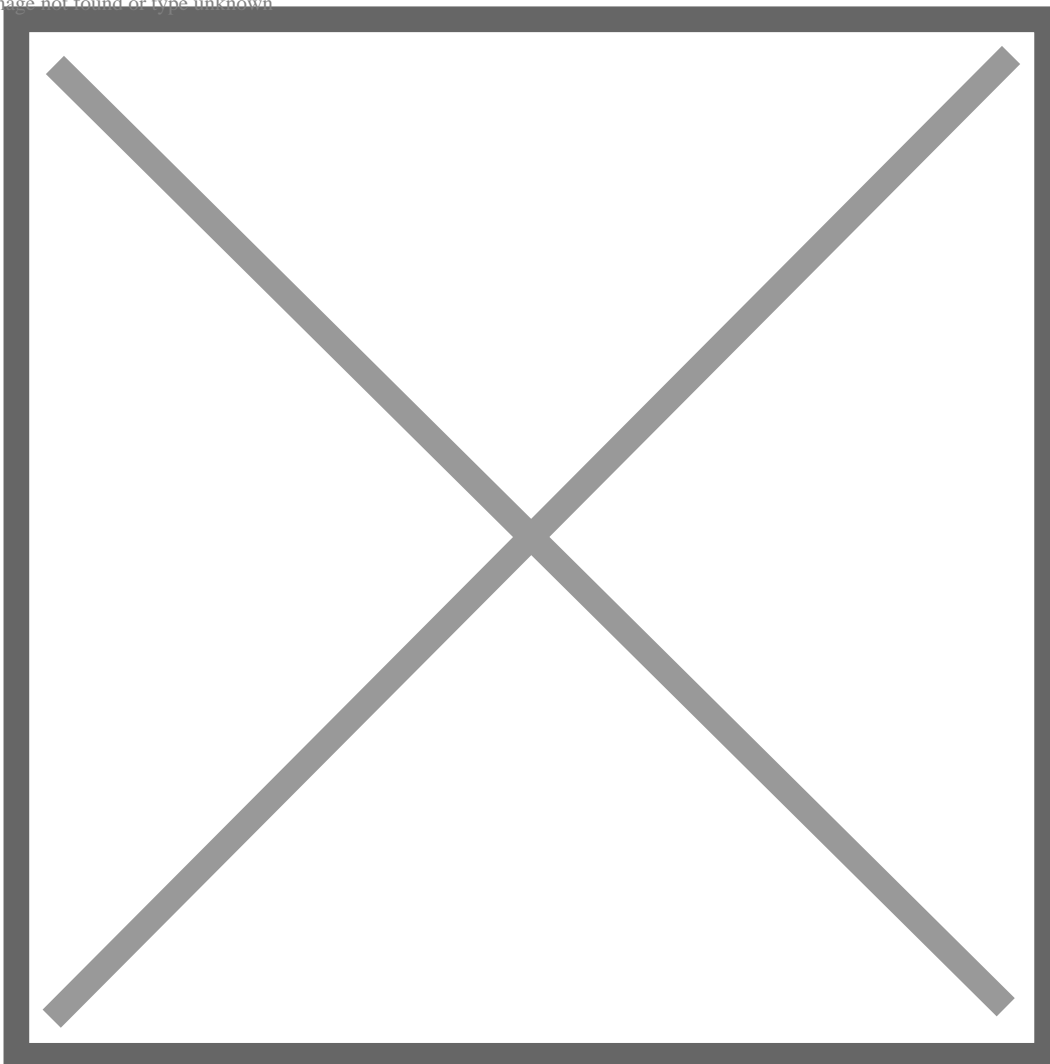


Image not found or type unknown



L'architecture de la Delage D12 est similaire à celle d'une F1 ou d'un prototype des 24 Heures du Mans, adapté à un usage routier, évidemment.

Dotée de deux places en tandem, cette voiture destinée à concurrencer les **Bugatti Chiron** et autres **Aston Martin Valkyrie** sera vendue 2 millions d'euros l'unité, et ne sera produite qu'à 30 exemplaires.

Les premières voitures devraient être livrées dès l'année prochaine... si tout va bien !

Image not found or type unknown

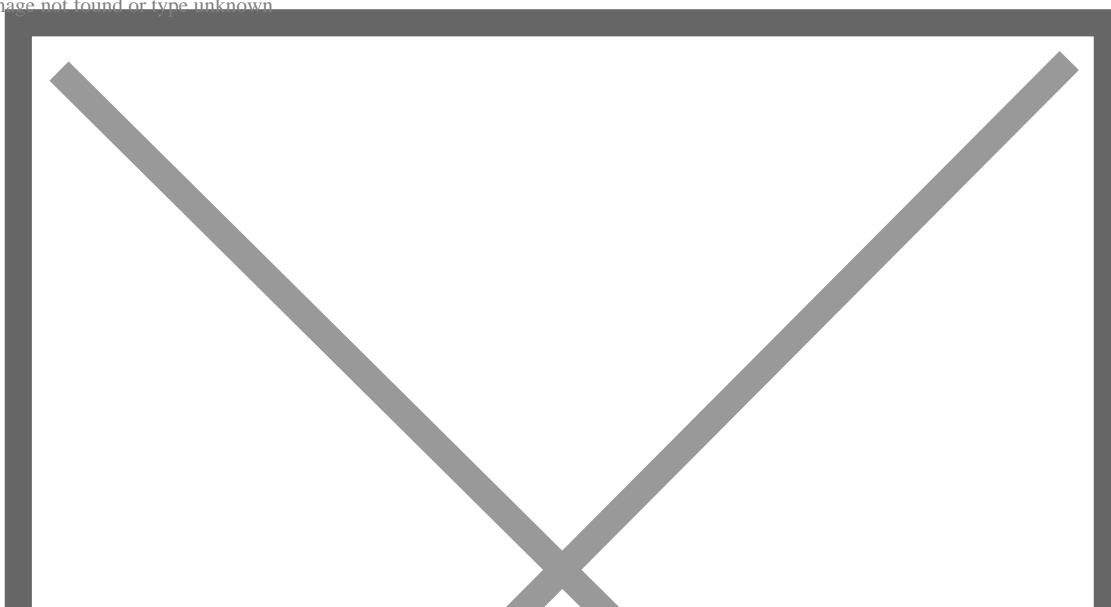
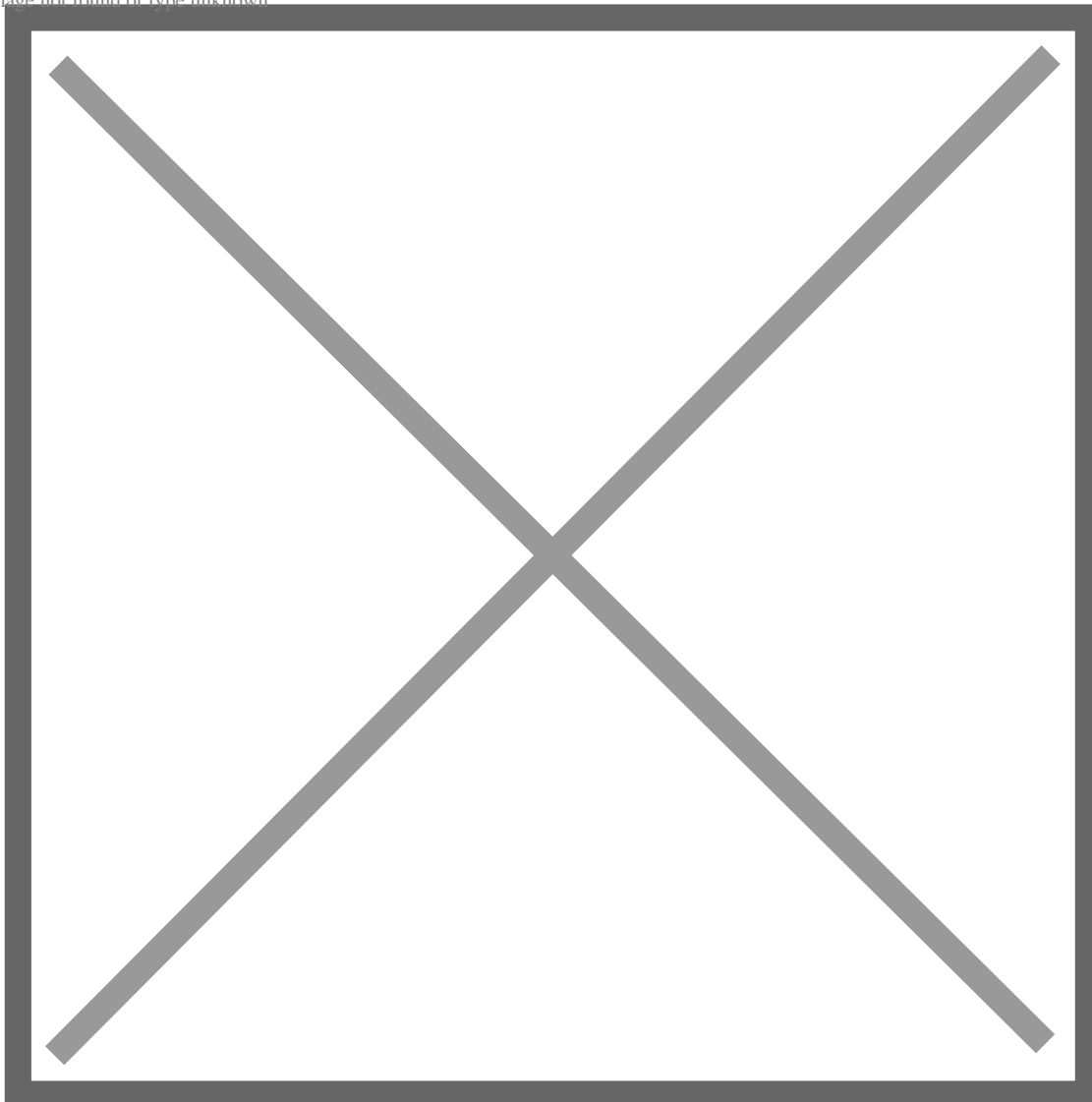


Image not found or type unknown



Source : 20 Minutes (17/8/20)

Par Juliette Rodrigues