

## RACONTE MOI L'AUTO

### UN WEEK-END D'AVENTURE EN FRANCE À BORD DU NOUVEAU LAND ROVER DEFENDER

**#BOOKING #DEFENDER #LAND ROVER #LOISIRS #PARTENARIAT**

Pour célébrer la sortie du nouveau Defender, Land Rover s'associe avec le site de voyage Booking.com pour proposer un week-end aventure de deux jours en France à bord du mythique 4x4, entièrement équipé et doté d'une tente de toit, avec l'explorateur Alban Michon.

Image not found or type unknown

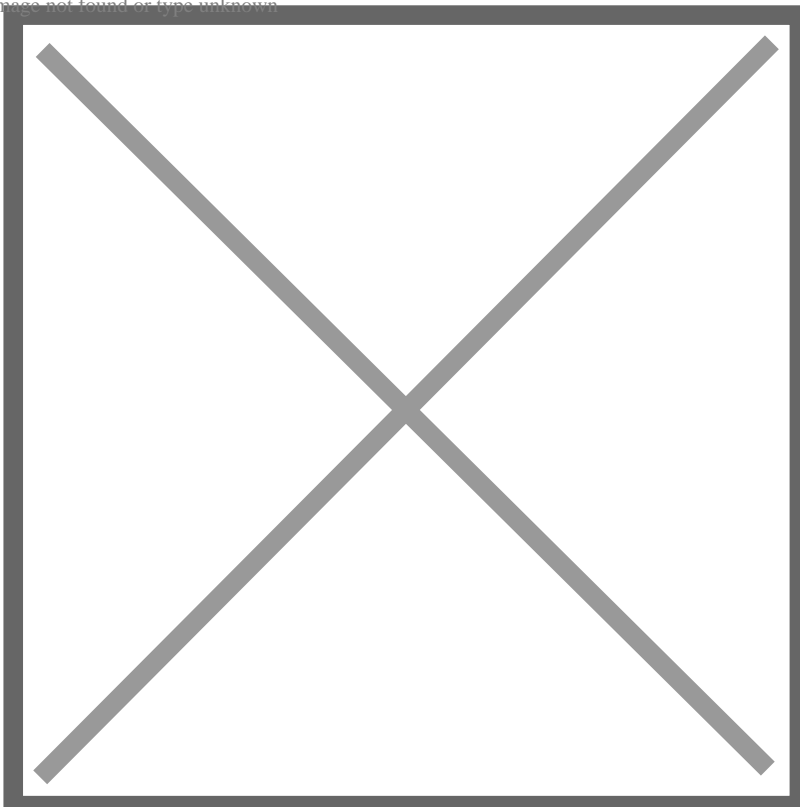
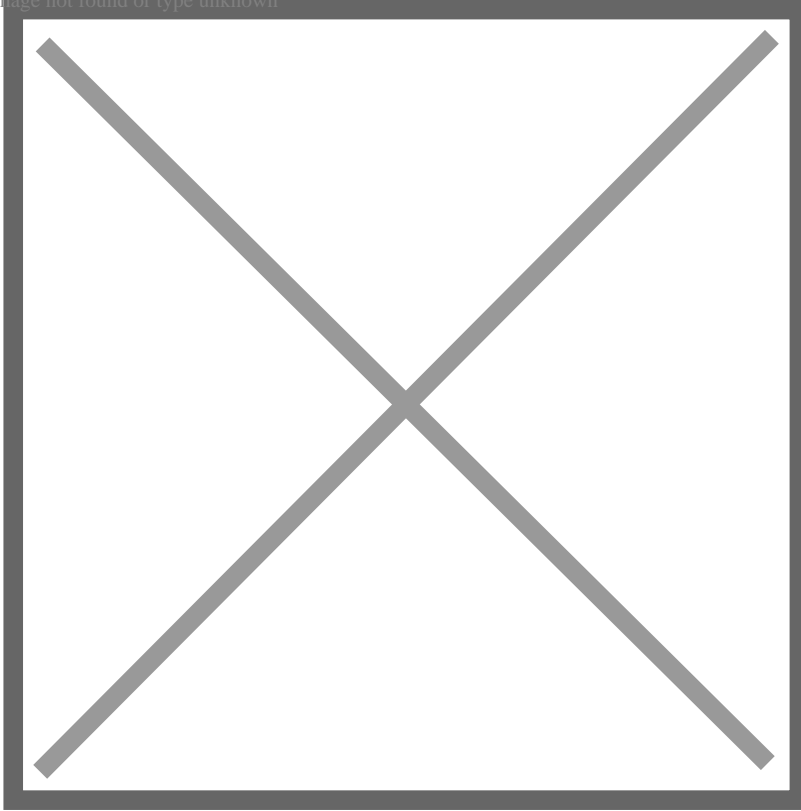


Image not found or type unknown



L'offre sera ouverte à la réservation le 24 octobre à partir de 10h00 pour un séjour du 31 octobre au 1er novembre proposé au tarif de 149 euros.

“L’aventure commencera à Rocamadour, au cœur de la vallée de la Dordogne, où les heureux clients seront accueillis par Alban Michon (ambassadeur Land Rover, explorateur des régions polaires et plongeur de l’extrême), qui les initiera à la conduite tout-terrain dans de superbes paysages pendant 2 heures”, annonce Land Rover. L’explorateur passera la soirée avec les participants auxquels il “proposera un dîner (lyophilisé bien sûr)”, “transmettra plusieurs techniques de survie et de camping sauvage” et “racontera également d’incroyables histoires vécues lors de ses nombreux périples”, poursuit le constructeur. Les voyageurs pourront continuer le dimanche la découverte de la région à leur guise, ajoute-t-il.

Image not found or type unknown

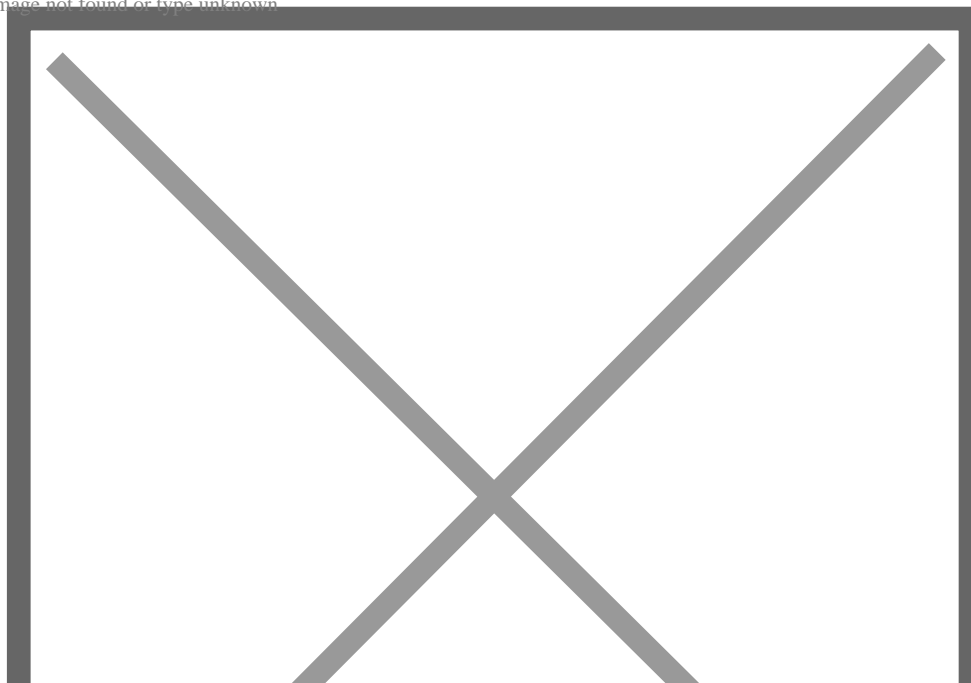
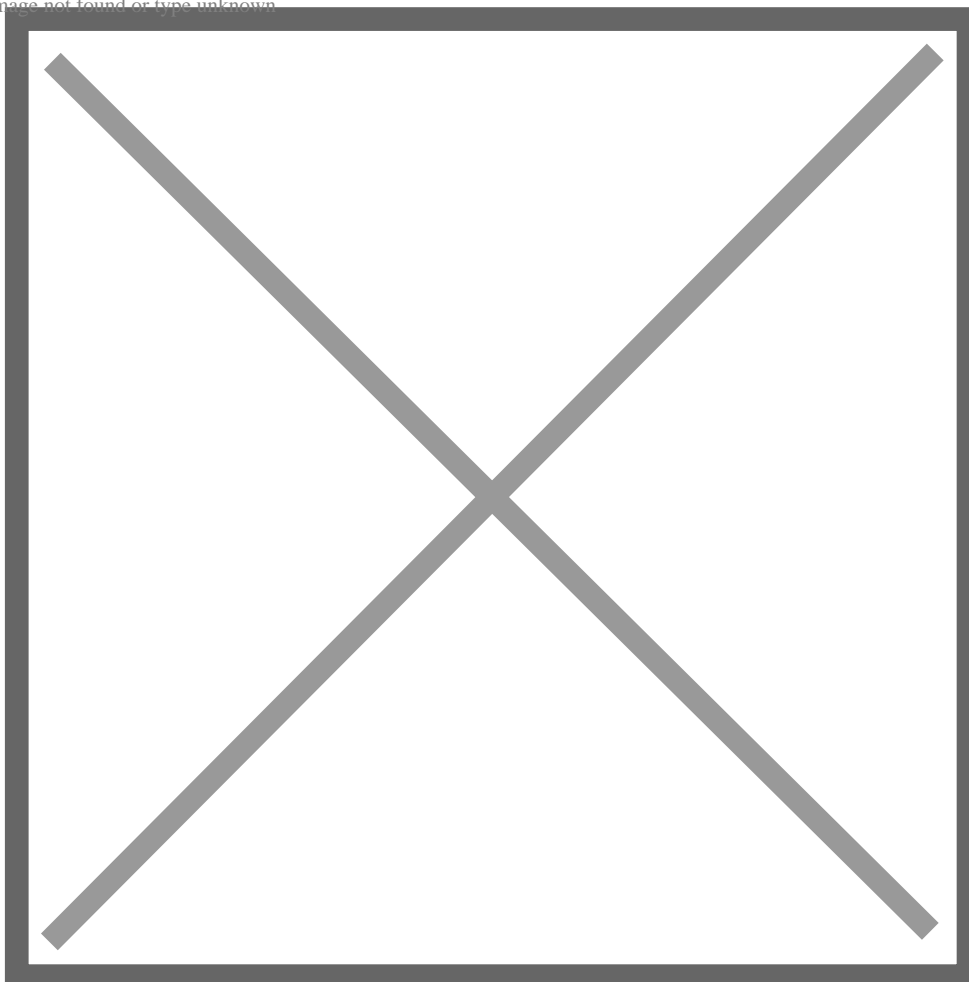


Image not found or type unknown



Source : AUTOPLUS.FR (13/10/20)

Par Frédérique Payneau

## ZOOM

### JIM FARLEY VEUT ACCÉLÉRER LE REDRESSEMENT DE FORD

**#DIRECTION #FORD #JIM FARLEY #STRATÉGIE**

Le nouveau directeur général de **Ford**, **Jim Farley**, a promis le jour de sa prise de fonction le 1er octobre que le constructeur américain agirait vite, répondant aux critiques des investisseurs et des analystes sur la vitesse à laquelle son prédécesseur, **Jim Hackett**, a agi. Il a également annoncé des changements en termes d'organisation.

La promesse de Ford d'accélérer son redressement n'est pas nouvelle alors qu'il met en œuvre un plan de restructuration d'un coût de 11 milliards de dollars. Nommé directeur des opérations du constructeur américain en février, M. Farley a promis un retour plus rapide à des bénéfices robustes. Il a été officiellement choisi pour succéder à M. Hackett au mois d'août.

« Au cours des trois dernières années, sous la direction de Jim Hackett, nous avons fait des progrès significatifs et avons ouvert la porte pour devenir une entreprise dynamique et connaissant une croissance rentable. Il est maintenant temps de nous engouffrer dans cette porte », a déclaré M. Farley dans un communiqué publié le 1er octobre.

Certains analystes de Wall Street ont reproché à M. Hackett et à Ford de ne pas aller assez vite dans la restructuration de l'entreprise. À la fin du deuxième trimestre, le constructeur basé à Dearborn, dans le Michigan, n'avait inscrit que 3,9 milliards de dollars de charges de restructuration sur les 11 milliards prévus.

Ford a réaffirmé le 1er octobre qu'il visait une marge d'exploitation de 8 %, ce qui constituait un objectif 2020 avant que la crise du coronavirus ne survienne. Il avait affiché une marge opérationnelle de 4,1 % en 2019, mais celle-ci est tombée à - 4,8 % au premier semestre en raison de la pandémie.

Par ailleurs, Ford a annoncé que John Lawler allait succéder à Tim Stone au poste de directeur financier. M. Lawler était dernièrement à la tête de la filiale Ford Autonomous Vehicles et directeur en charge des partenariats dans le domaine de la mobilité. ; il avait précédemment dirigé les activités de Ford en Chine pendant près de quatre ans. Directeur financier de Ford depuis juin 2019, M. Stone devait quitter le constructeur le 15 octobre et rejoindre la société de logiciels d'intelligence artificielle ASAPP en qualité de directeur des opérations et directeur financier.

Ford a également indiqué qu'il séparerait les responsabilités pour la marque Lincoln et le marketing afin de donner davantage de poids à chacune. Joy Falotico, qui cumulait ces deux responsabilités, se concentrera sur Lincoln une fois qu'un directeur du marketing aura été nommé, dans le but d'accélérer la croissance de la marque de haut de gamme.

M. Farley a exposé ses objectifs lors d'une rencontre virtuelle avec l'équipe mondiale de Ford le 1er octobre. Il a indiqué que la société allouerait des capitaux à des activités solides et à forte croissance, comme les pick-ups Série F et les activités commerciales. Le constructeur ajoutera également des véhicules plus abordables à sa gamme mondiale, construira des véhicules électriques à grande échelle et développera ses activités autour des véhicules autonomes, a-t-il déclaré. Le processus de décision passera en outre au niveau régional.

Dan Levy, un analyste du Credit Suisse, a salué la détermination de M. Farley et la promotion de M. Lawler, et déclaré que les investisseurs attendraient plus de communications de la part de la nouvelle équipe dirigeante.

Ford a pris des initiatives pour réduire ses coûts au niveau mondial et il a annoncé récemment qu'il voulait supprimer 1 400 postes de cols blancs aux Etats-Unis d'ici à la fin de l'année. L'année dernière, le constructeur a supprimé 7 000 emplois dans le monde et annoncé son intention de supprimer 12 000 emplois supplémentaires et de fermer des usines en Europe. Il a également restructuré ses activités en Chine et en Amérique du Sud.

Ford avait auparavant indiqué qu'il s'attendait à être dans le rouge cette année en raison de l'impact de la pandémie de coronavirus. Il prévoit un bénéfice avant impôts compris entre 500 millions de dollars et 1,5 milliard de dollars au troisième trimestre, et une perte au quatrième trimestre, période au cours de laquelle il doit lancer plusieurs nouveaux véhicules.

Source : REUTERS (1/10/20)

Par Frédérique Payneau

## CULTURE VROUM

### LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

#LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE #LIVRE #SIMCA

AUTOUR DU NOUVEAU LIVRE «SIMCA 1000 RALLYE»

**«CES DEUX OUVRAGES N'ONT RIEN DE COMMUN !»**

*Avec Hugues Chaussin, un auteur côté coulisses*

À l'occasion du 50<sup>e</sup>me anniversaire de la Simca 1000 Rallye, E-T-A-I publie une nouvelle édition du livre consacré à la citadine sportive de toute une génération.

Image not found or type unknown

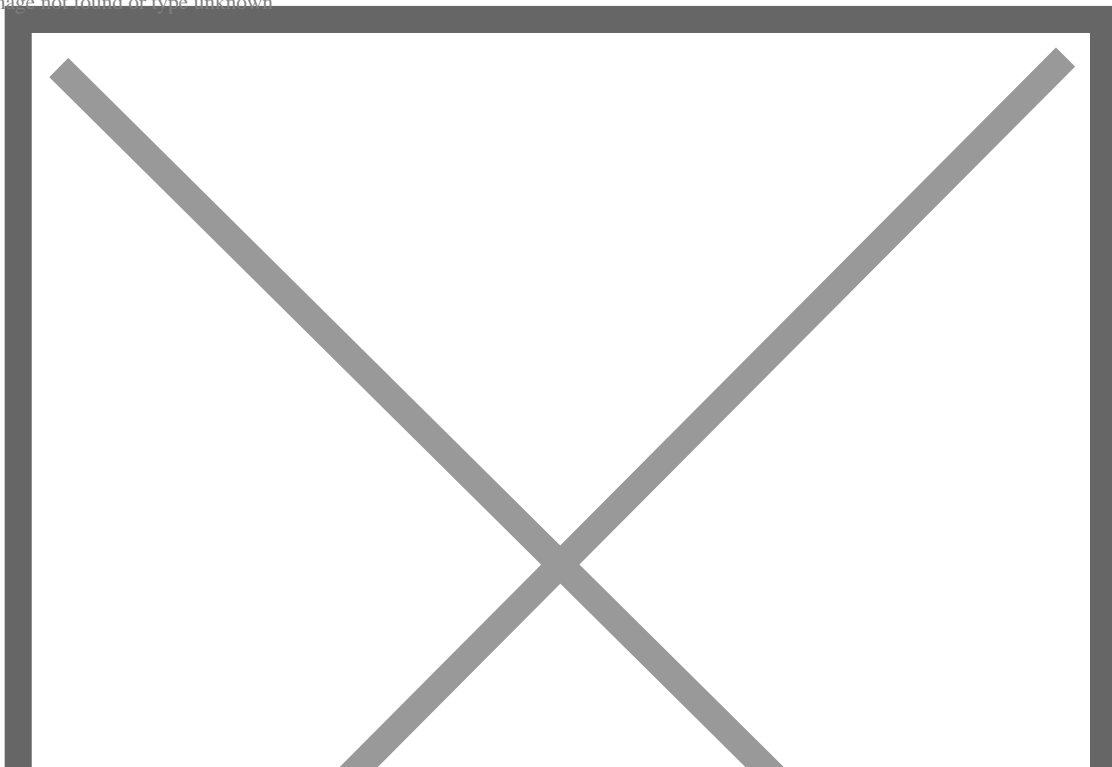
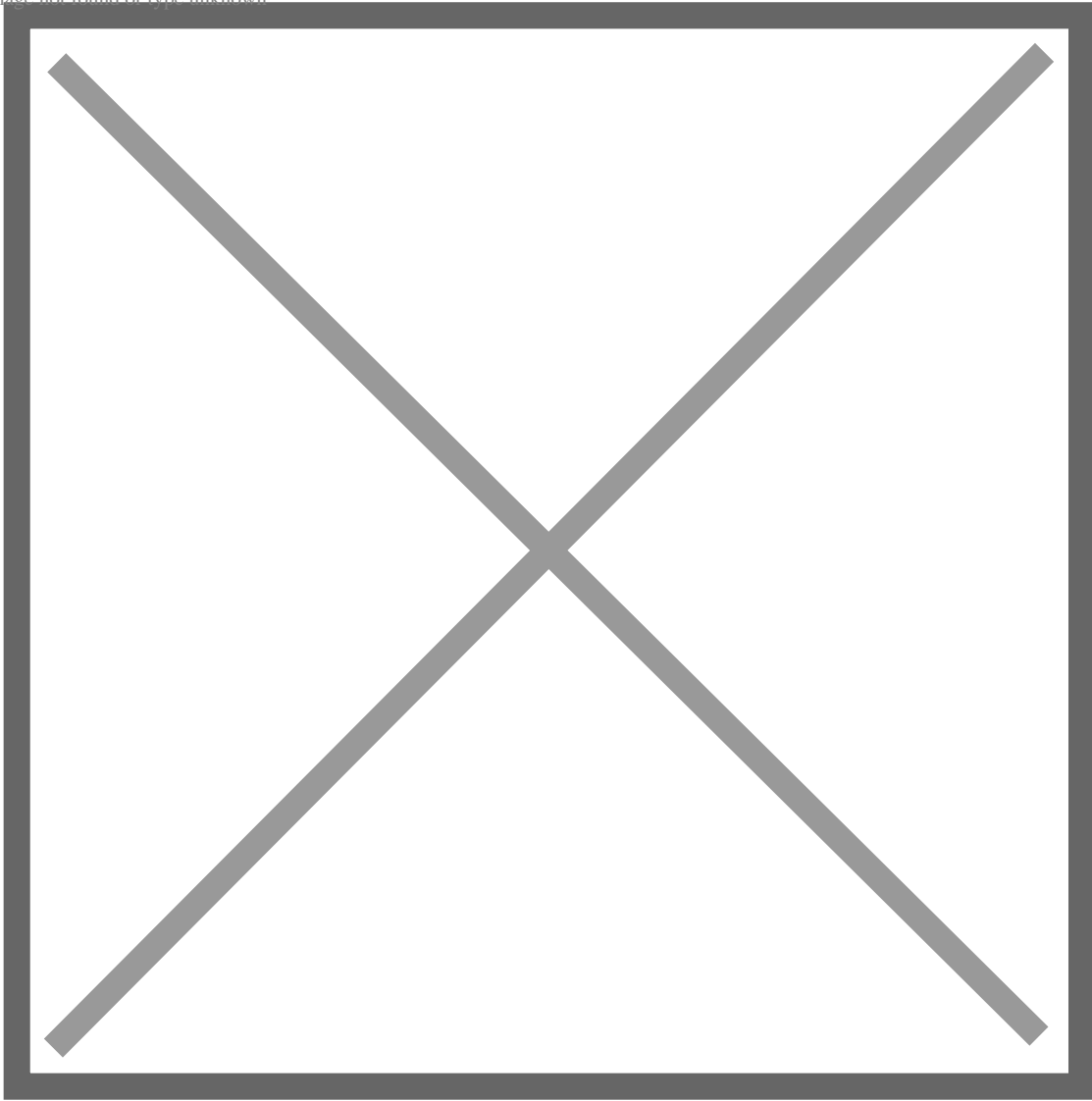


Image not found or type unknown



*Personne n'osera dire le contraire, cette couverture est un vrai rayon de soleil dans un automne particulièrement gris. C'est exactement ce qu'était et ce qu'est toujours la Simca 1000 Rallye, une sympathique et souriante petite voiture.*

Propos recueillis par Philippe Colombet

Pour une fois, permettez-moi de débiter cette chronique par un souvenir tout à fait personnel. Le souvenir de l'enfant que j'ai été dans les années 60 dans le sud de la région parisienne, de l'enfant qui était fasciné par la rutilante Simca 1000 d'un voisin de ses parents, ce alors que nombre d'autres voitures plus grandes et plus luxueuses se garaient dans le voisinage immédiat. Étaient-ce les yeux ronds de cette Simca 1000 ou sa ligne ? Probablement celle du dessin d'une voiture qui ressemble à celle que les enfants dessinent ! Un carré à l'avant, un carré à l'arrière, un grand carré un peu plus haut entre les deux et des roues à chaque extrémités, n'est-ce pas ?

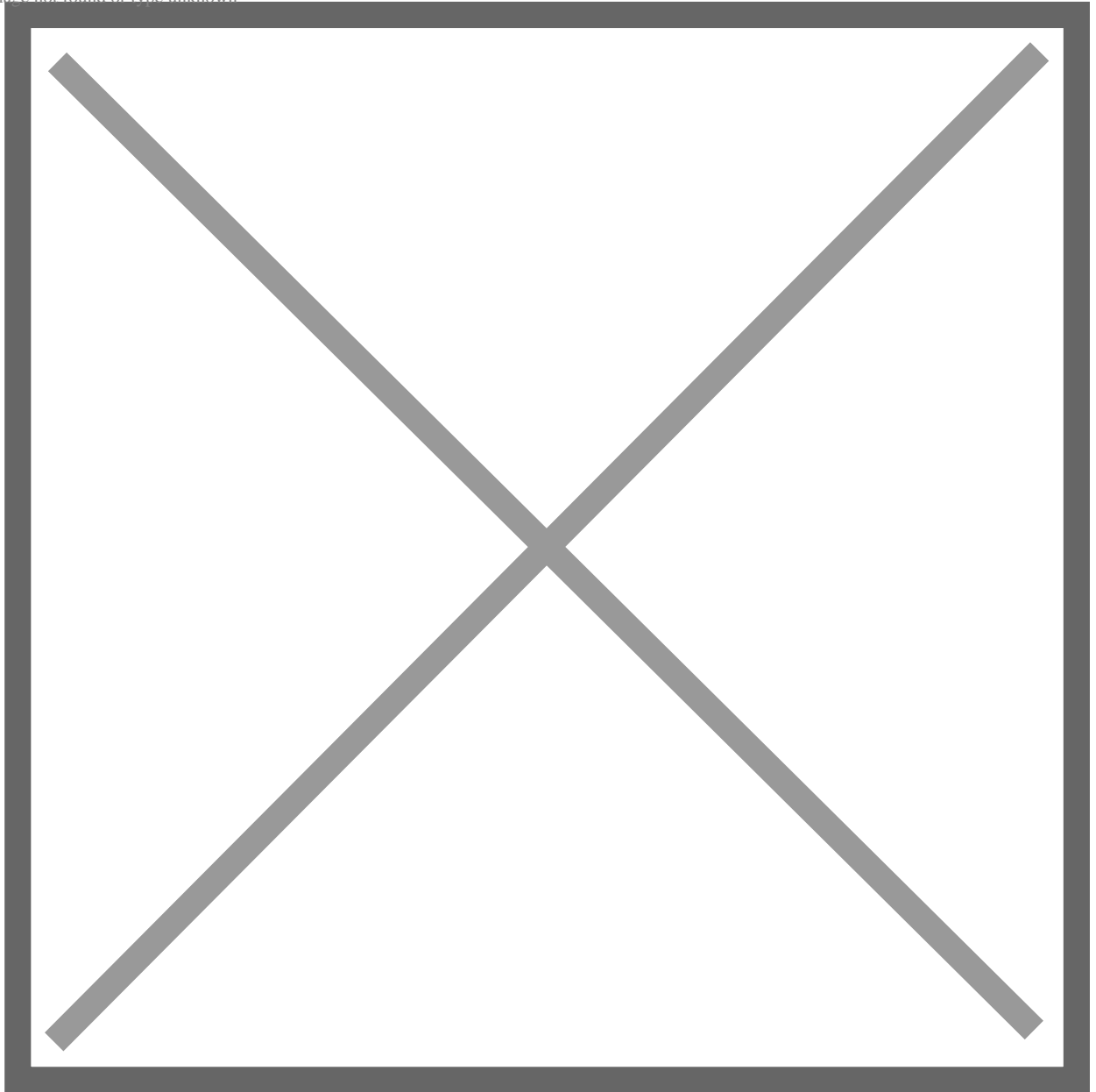
### Un parallèle pipe de pose sur quatre roues

La Simca 1000 Rallye est l'une des voitures françaises les plus populaires de l'histoire. La longueur de ce parallèle pipe de pose sur quatre roues de 13 pouces est sans précédent ni équivalent. Certains exemplaires courent même encore quarante-cinq ans après leur sortie des usines de Poissy. Ancrée dans le cœur de plusieurs générations de conducteurs, cette voiture a connu de multiples déclinaisons, assemblées en grande série ou bien construites à quelques exemplaires à l'initiative de préparateurs patentés. La 1000 Rallye est également le pivot du «Simca Racing Team», le fameux SRT, la plus importante écurie automobile d'Europe durant une décennie entière. Plus qu'un livre sur la Simca 1000 Rallye, cet ouvrage est une promenade au cœur de l'univers qu'a côtoyé cette fameuse automobile.

### Toujours au quotidien en Simca 1000

L'auteur journaliste spécialisé en histoire de l'automobile et contributeur régulier du si sympathique mensuel «Gazoline», Hugues Chaussin est, aussi, un homme particulièrement sympathique. Présent sur les réseaux sociaux, il est tout à fait accessible. Également technicien motoriste diplômé, il est aussi tout particulièrement crédible dans l'exercice délicat de l'écriture de ce type d'ouvrages. Auteur de «Fabuleuses Simca 1000 Rallye», paru en 2005 aux éditions E-T-A-I, ce passionné de voitures anciennes aux goûts éclectiques circule en Simca 1000 depuis le jour où il a obtenu son permis de conduire. Une autre belle garantie de sa sincérité rédactionnelle, s'il en fallait une autre... Rencontre !

Image not found or type unknown



*Un auteur qui est aussi un technicien motoriste diplômé, particulièrement crédible dans l'écriture d'un tel ouvrage.*



***Cher Hugues, commençons donc par le début, commençons tout d'abord par une question d'actualité. Parle nous un peu de toi, comment se sont passés ton confinement et tes premiers mois de déconfiné ?***

Professionnellement cela a été un peu compliqué dans la mesure où il ne m'a pas été possible de me déplacer. Mais nous nous sommes adaptés, tant bien que mal, en supprimant le numéro de «Gazoline» de mai que nous avons remplacé par un numéro inédit au mois d'août. Les lecteurs n'ont pas été lésés et nous sommes parvenus à conserver notre niveau de qualité. Personnellement, cette parenthèse inédite et très spéciale s'est déroulée «sainement»: pas d'abus d'apéros, pas de tensions familiales, mais aussi quelques économies! Depuis, la vie a repris son cours, mais elle est moins «normale» que précédemment.

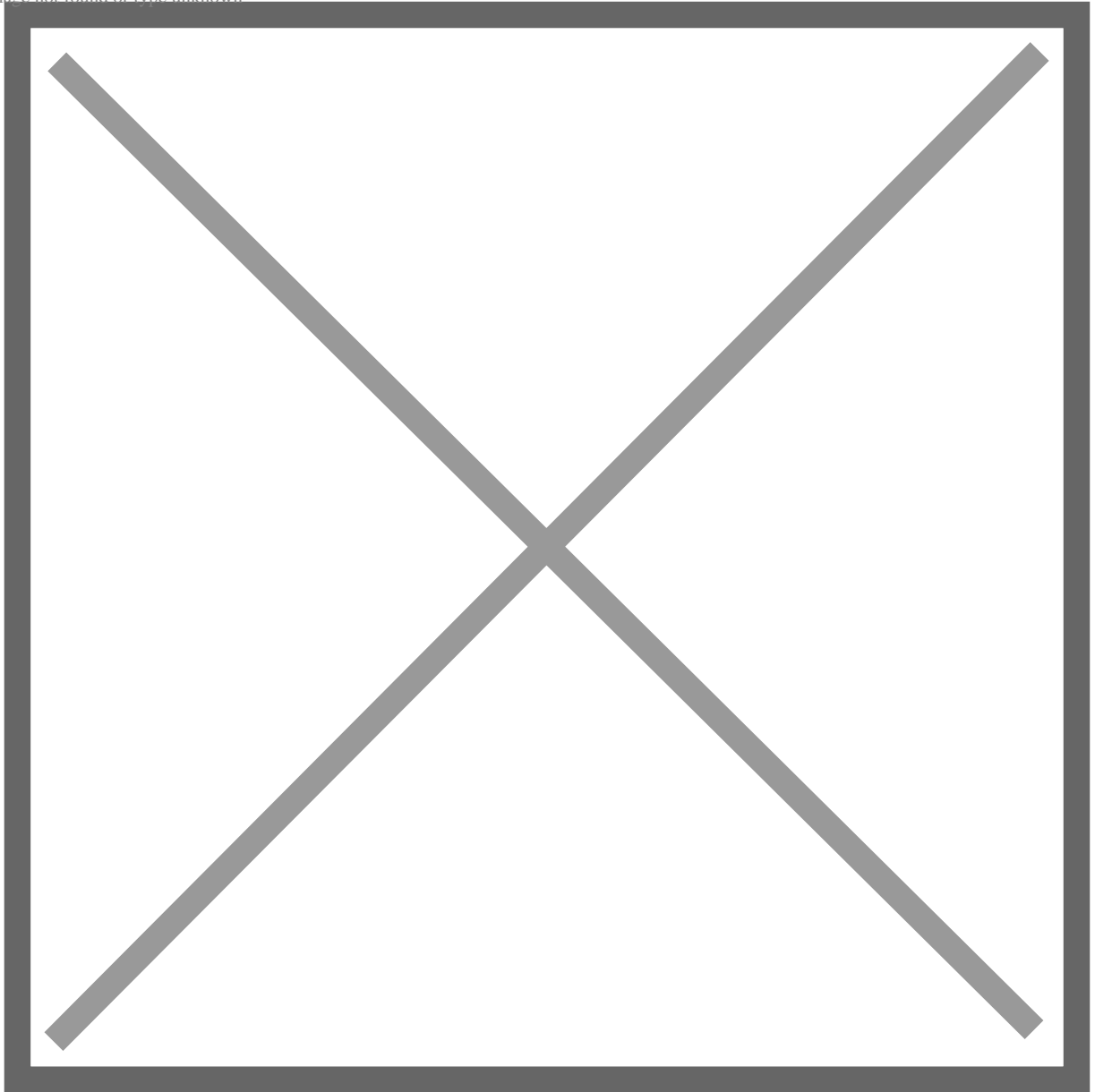
***Parle nous maintenant un peu de ton parcours, comment en es-tu venu à écrire sur l'automobile ?***

Allier passion et profession: tel a rapidement été mon objectif. J'ai débuté ma carrière journalistique en 1995, comme localier puis reporter photographe à «La Dépêche du Midi». Pendant cinq ans, j'ai appris mon métier sur le terrain, au plus près des gens. Une période exaltante qui m'a façonné professionnellement. En parallèle, j'ai choisi de piger dans quelques magazines, notamment «Échappement» pour lequel j'étais correspondant et «Gazoline», dès les débuts du titre. En 2001, j'ai intégré la rédaction de «LVA», avant d'être de nouveau sollicité par «Gazoline» il y a huit ans. Nous formons une chouette équipe, passionnée, à l'écoute des lecteurs. Stéphane Guitard, qui a repris les rênes rennes de «Gazo» il y a quatre ans, est un super pro. Au milieu de tout cela, j'ai fait deux ans de formation en mécanique générale, lesquelles ont été validées par deux titres professionnels. Je suis notamment «rectifieur» motoriste.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



*«Le dernier enfant de Pigozzi», voici qui est bien dit !*

***En dehors de la Simca 1000, quelle a été ta première émotion automobile ?***

La première ? Lorsque je regardais le Paris-Dakar à la télévision, au milieu des années quatre-vingt. Ensuite, lorsque j'allais, à Mobylette, voir passer le rallye près de chez moi. C'était la Ronde d'Albret. Je n'imaginai pas qu'un jour, ce tissu d'épreuves locales s'étiolerait avant de disparaître complètement.

*Et, maintenant, quelle a été ta première émotion liée à la Simca 1000 ?*

Alors que j'allais voir rouler les «VEC» aux «Trophées de Gascogne», sur le circuit de Nogaro. C'était au début des années 90 et quelques précurseurs collectionnaient déjà ces autos, encore récentes et très peu considérées. L'un d'eux, Patrick Dublanc, m'avait permis de m'installer au volant d'une de ses 1000... Je ne le savais pas encore, mais cet instant, illustré en page 4 de mon bouquin, était fondateur. Le jeune passionné d'automobiles que j'étais n'avait alors plus qu'une idée en tête: trouver une 1000 Rallye à «retaper» pour ses 18 ans!

Image not found or type unknown

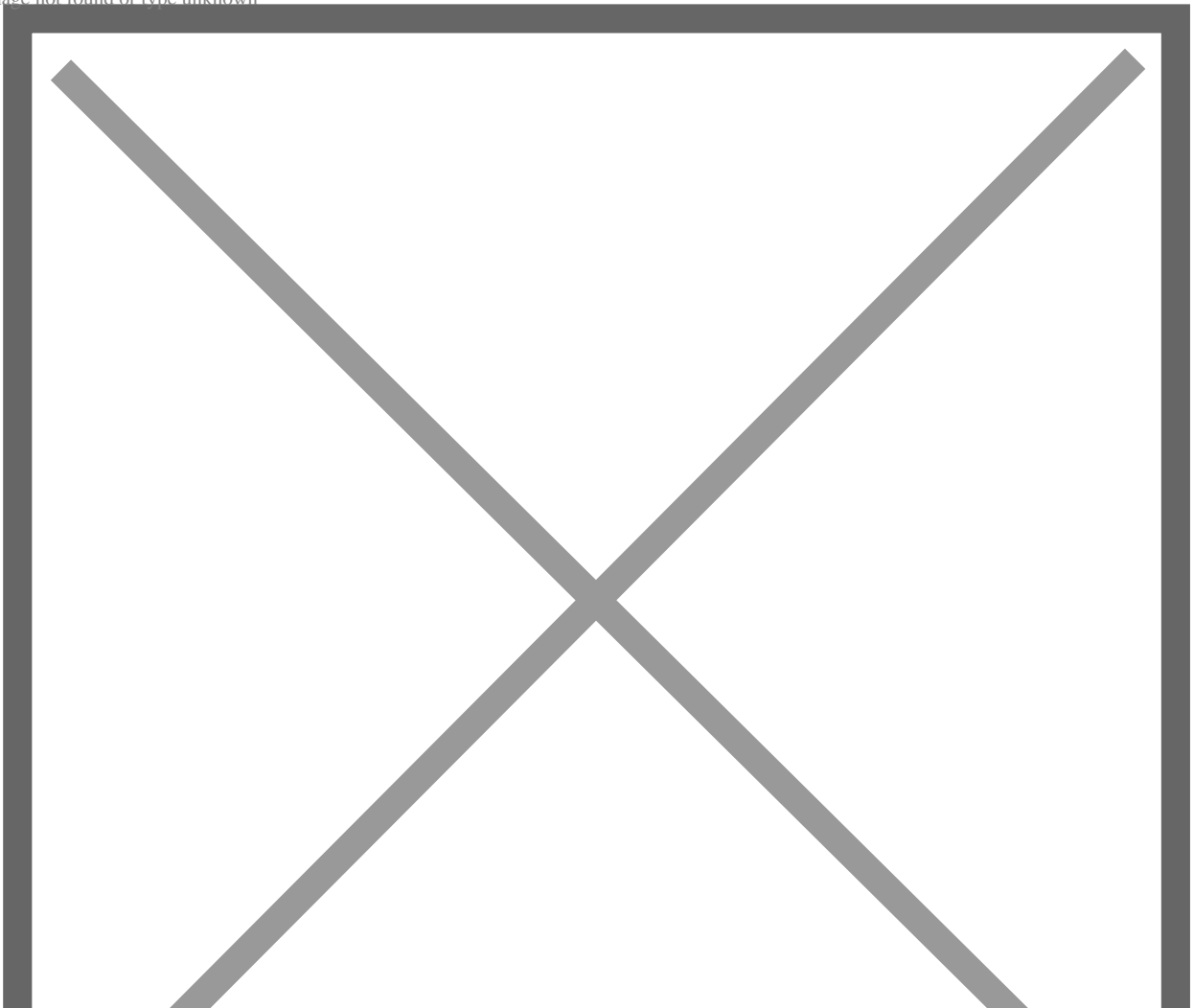
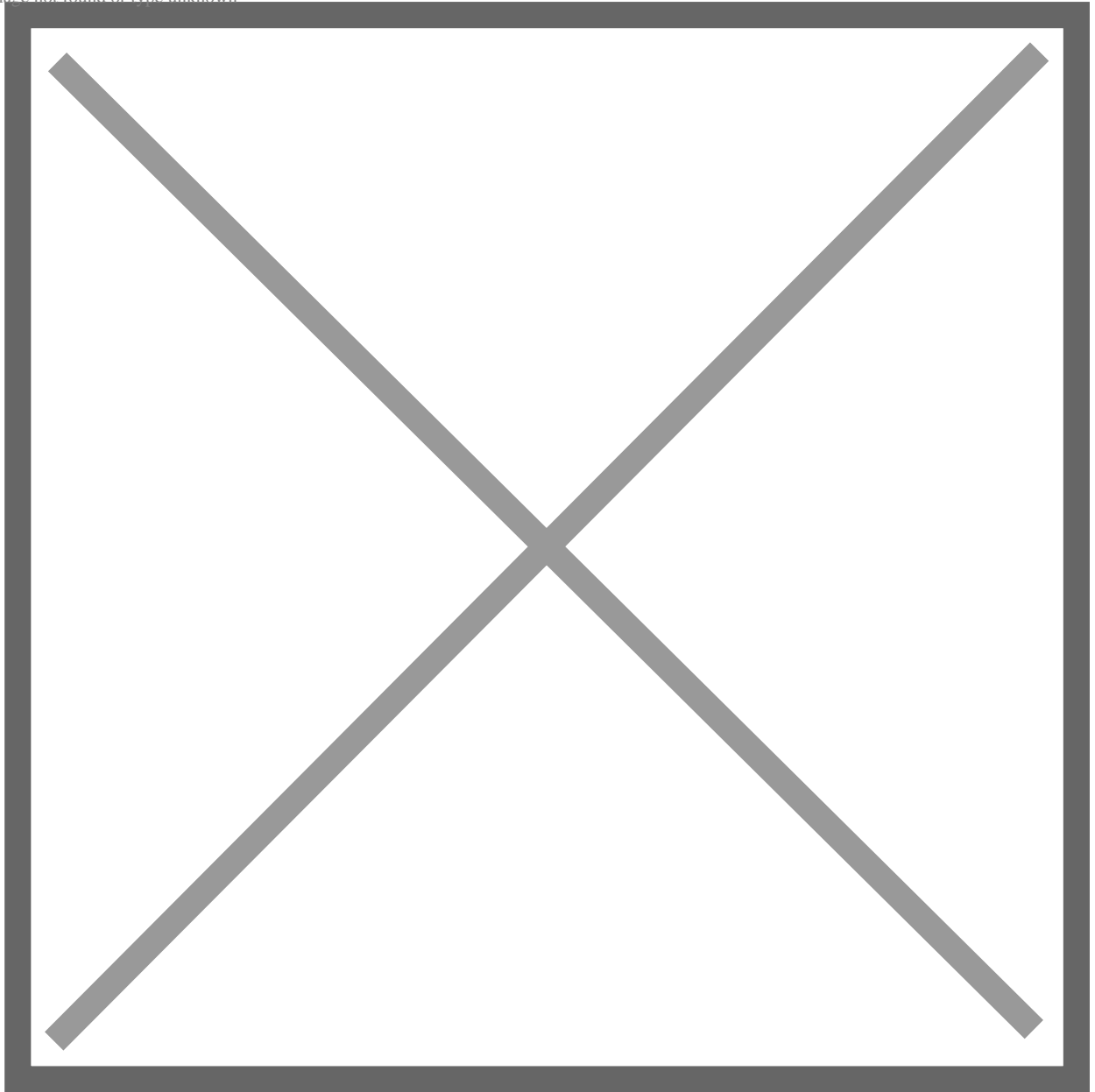


Image not found or type unknown



*Rallye 1, déjà tous les attributs d'une vraie sportive...*

***La première édition de ce livre t'a probablement imposé d'imposantes recherches, des rencontres et un considérable travail d'écriture, comment prépare t-on un tel ouvrage ?***

On le prépare en s'entourant des bonnes personnes. Les «sachants», ceux qui contrairement à moi ont vécu cette formidable aventure. Ceux qui ont tenu des garages à l'époque ou ont couru au temps du SRT. Mais il y a aussi et surtout ceux qui ont travaillé à l'élaboration de ces autos, ceux qui étaient dans la coulisse. Sans avoir interrogé ces personnages «clés» aux noms bien connus, ou bien totalement anonymes, il n'aurait pas été envisageable de faire un travail de qualité.

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

Non. La préparation et l'écriture de cet ouvrage ne m'ont procuré que des satisfactions.

***Quelles sont les principales évolutions apportées à cette seconde édition ?***

C'est bien simple, ces deux ouvrages n'ont rien de commun, à par le sujet bien entendu. Allez, au pire, je dirais qu'il y a cinq pour cent de contenu similaire. L'éditeur m'avait proposé de faire une réédition. J'ai répondu «OK» à condition que je puisse refondre intégralement le contenu précédent, dont je n'ai jamais été vraiment satisfait.

***Cette seconde édition a-t-elle exigé plus de contraintes que prévu, racontes nous ?***

Oui, à cause du confinement! Le musée de la CAAPY qui regroupe les archives de l'usine de Poissy et où officient bénévolement des anciens de la maison, était inaccessible pendant la période. Le documentaliste André Gérard, que je remercie encore ici, a eu beau se démener, il n'a pas eu accès aux locaux et a été dans l'incapacité de me fournir deux documents qui auraient eu toute leur place dans l'ouvrage. Notamment les fiches d'homologation de la Rallye 1.

*La richesse et l'originalité iconographique de ton livre sont considérables, quelles ont été tes principales sources ?*

Je suis l'auteur d'une bonne partie des photos actuelles. J'ai par ailleurs sollicité un dessinateur de talent, Pierre Salvétat, qui m'a fourni des profils d'autos que nous avons utilisés pour enrichir l'illustration du chapitre sur l'évolution de chaque modèle. La fidélité de ses dessins est bluffante. C'est un perfectionniste, j'aime travailler avec des gens qui ont ce niveau d'exigence.

Image not found or type unknown

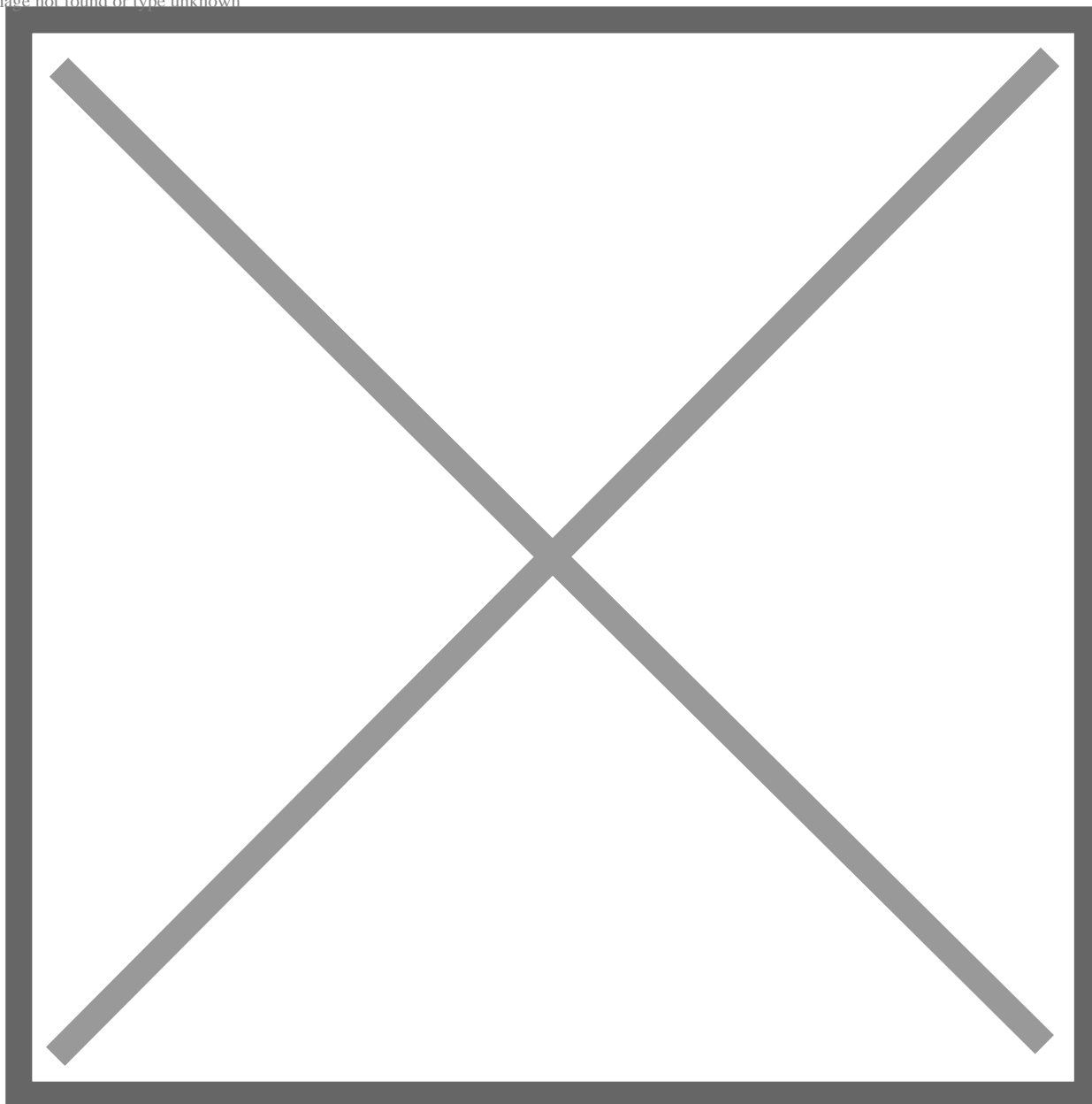
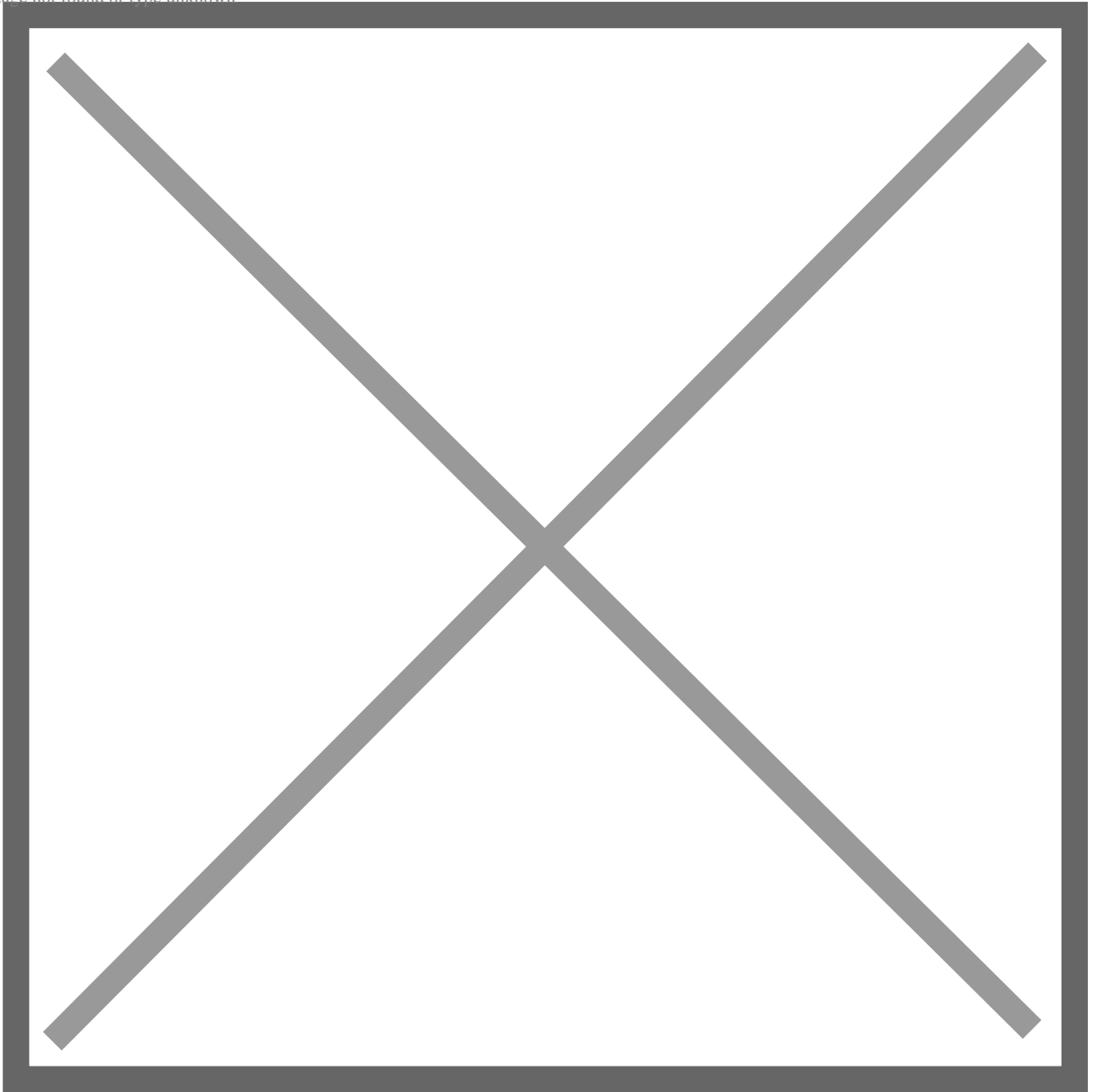


Image not found or type unknown



*En rallye comme sur la piste, le jouet de grands enfants.*

*Y a t-il des sujets que tu aurais aimé développer sur cette marque comme cette voiture et que faute de place, le format de cette collection est très précis chez E.T.A.I, tu n'as pas pu développer ?*

Oui évidemment et c'est frustrant. Il y a notamment des photos que je n'ai pas pu utiliser faute de place.

*Aux côtés de la Simca 1000, quels sont actuellement tes autres coups de foudre automobiles et pourquoi ?*

Les avant-guerre françaises, période 1920 à 1939: Georges Irat, Voisin, Rolland-Pilain, Lambert, B.N.C., Tracta, Salmson, Turcat-Mery et j'en passe, sans doute des meilleures. Mais aussi les modèles de grande diffusion: Citroën, Peugeot, Renault, Panhard et consorts.

*Quelles sont les voitures que tu ne supportes pas ?*

Les caisses de tuning.

*Quel est ton plus beau souvenir de route au volant d'une Simca 1000 ?*

Une semaine en Espagne, au volant d'une Sim'4. Fallait en vouloir!



***Tu es un expert attendu, quel sera ton prochain livre ?***

Je n'ai pas de projet précis à l'instant où nous parlons. Si je m'y remets, cela concernera uniquement un sujet que je maîtrise et que j'affectionne. Certainement pas un bouquin «alimentaire».

***Y a-t-il d'autres domaines, d'autres sujets en dehors de l'automobile sur lesquels tu aimerais écrire ?***

J'ai également d'autres centres d'intérêt: les oiseaux, la photo et le jardin. Mais mes connaissances dans ces différents domaines ne sont pas suffisamment pointues pour que j'envisage la rédaction d'un ouvrage. Tout cela est affaire de spécialistes. Chacun son domaine de compétences.

**Titre : «Simca 1000 Rallye»**

**Auteur : Hugues Chaussin**

**Pages : 160 pages**

**Photos : 200 photos**

**Format : 240 x 290 mm**

**Prix public : 44,00 euros TTC**

Date de parution : 9 septembre 2020

[www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)

**Pourquoi nous aimons** : un travail d'expert confirmé, un style très agréable à lire et un ouvrage à croquer d'un coup !

Nous aimons moins : l'on veut toujours en savoir plus...

**Note** : 18 sur 20.

**Accroche** :

«J'ai répondu 'OK' à condition que je puisse refondre intégralement le contenu précédent», Hugues Chaussin.

**NOUS EN REPARLERONS**

### **Les «Peugeot 204 et 304» de l'ami François Allain**

Cet ouvrage écrit par l'un des principaux historiens de la marque Peugeot, notre ami François Allain, est le livre de référence de ce modèle. Son auteur qui avait déjà écrit le premier ouvrage sur ces modèles en 1995, a réussi l'exploit de refaire vingt ans plus tard, un livre totalement nouveau et aucune photos communes avec son premier ouvrage. Avec plus de 400 documents dont une majorité d'inédits, cet ouvrage retrace l'histoire des Peugeot 204, de 1965 à 1976, et 304, de 1969 à 1980, au travers d'informations nombreuses et inédites, notamment de très nombreux scoops concernant leur création dans les années 1960... Un ouvrage à découvrir pour ceux qui ne le connaissent pas déjà, un ouvrage à découvrir alors que le lion fête un anniversaire (éditions du «Fil conducteur», 2015, 142 pages 22 x 30 cm pour 35 euros).

[www.editionsfilconducteur.com](http://www.editionsfilconducteur.com)

### **«Jean-Louis Trintignant, dialogue entre amis», souvenirs...**

En 1964, Jean-Louis Trintignant croise Serge Korber, qui deviendra son réalisateur pour deux films, avant de devenir son ami pour la vie. Ce livre est le témoignage de cette amitié de près de 60 ans. L'histoire d'un petit garçon élevé comme une petite fille, d'un Ardéchois fidèle, d'un homme et plusieurs femmes, d'un comédien passé du théâtre au cinéma, de Maud à Romy, de la France à l'Italie, de Nadine à Marianne. Une histoire parfois triste où Marie est toujours présente, mais où tout finit quand même par des poèmes. Une histoire où l'on entend des voix. La sienne, bien sûr, et celle de son «petit frère» Jacques Perrin. Puis celle de ses compagnons de route, Brigitte Bardot, Marie-Christine Barrault, Juliette Binoche, Jacqueline Bisset, Isabelle Huppert, Nadine Trintignant, Bernardo Bertolucci, Costa-Gavras, Michael Haneke, Denis Podalydès, Ettore Scola, etc.

[www.editionsdelamartiniere.fr](http://www.editionsdelamartiniere.fr)

### **W 124 Mercedes-Benz, 1985-1997, la première Classe E**

Dès 1972 la définition du projet avait précisé : «Une conception novatrice de formes se situant dans une continuité esthétique». Cela donna le modèle 124, douze ans plus tard ! Ce livre présente la Mercedes-Benz type 124, son historique et tous ses modèles. Sous un format à l'italienne, aux dimensions bien agréables de 24 x 15 cm, et ce sur 140 pages avec 300 illustrations, le tout détaillant l'étude du style, l'ensemble de ses trois séries, sa technique et ses cinq différentes carrosseries, voici un ouvrage parmi les plus précis. S'ajoutent les modèles dérivés, les sportives AMG, oui il y a eu des W 124 sportives toutes n'étaient pas des taxis parisiens, les séries spéciales et les préparateurs de l'époque, ainsi qu'une bibliothèque des nombreux ouvrages dédiés à ce modèle «Youngtimer». Le tout sous la belle plume d'Hubert Barabat.

[www.reuben.fr](http://www.reuben.fr)

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Juliette Rodrigues

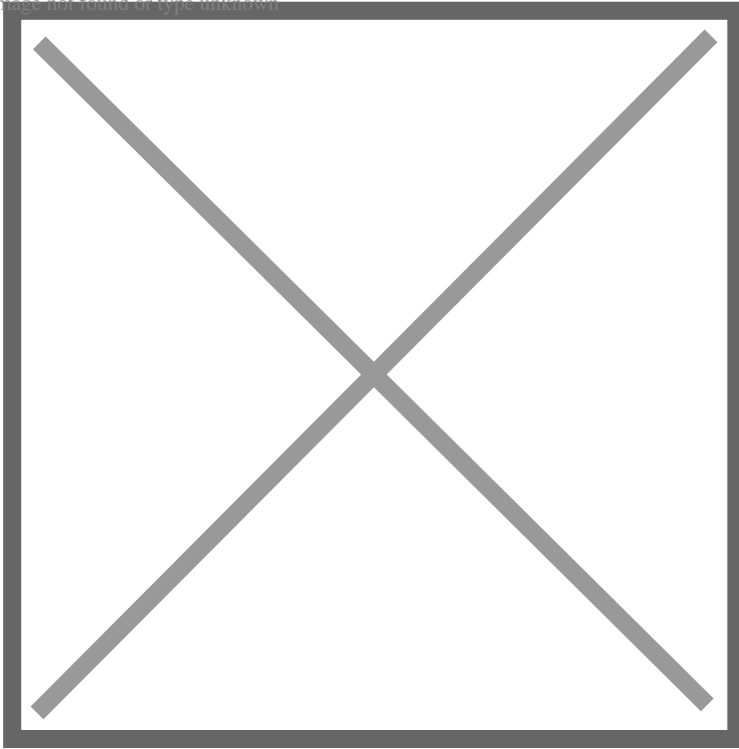
## **RACONTE MOI L'AUTO**

### **LA BORNE DE RECHARGE DOMESTIQUE SMA : SUR LA ROUTE AVEC LE PLEIN D'ÉNERGIE SOLAIRE**

**#ELECTROMOBILITÉ #ENERGIE #RECHARGE #SOLAIRE**

***LE NOUVEAU CHARGEUR SMA EV ASSOCIE ÉNERGIE SOLAIRE ET ÉLECTROMOBILITÉ. IL FAIT EN SORTE DE PRIVILÉGIER LA CHARGE DE VOTRE VÉHICULE ÉLECTRIQUE LORSQUE VOTRE INSTALLATION PHOTOVOLTAÏQUE FOURNIT SUFFISAMMENT D'ÉNERGIE SOLAIRE.***

Image not found or type unknown



*SMA EV Charger : recharge votre véhicule électrique de façon intelligente et durable en privilégiant l'électricité solaire autoproduite et, au besoin, particulièrement rapidement*

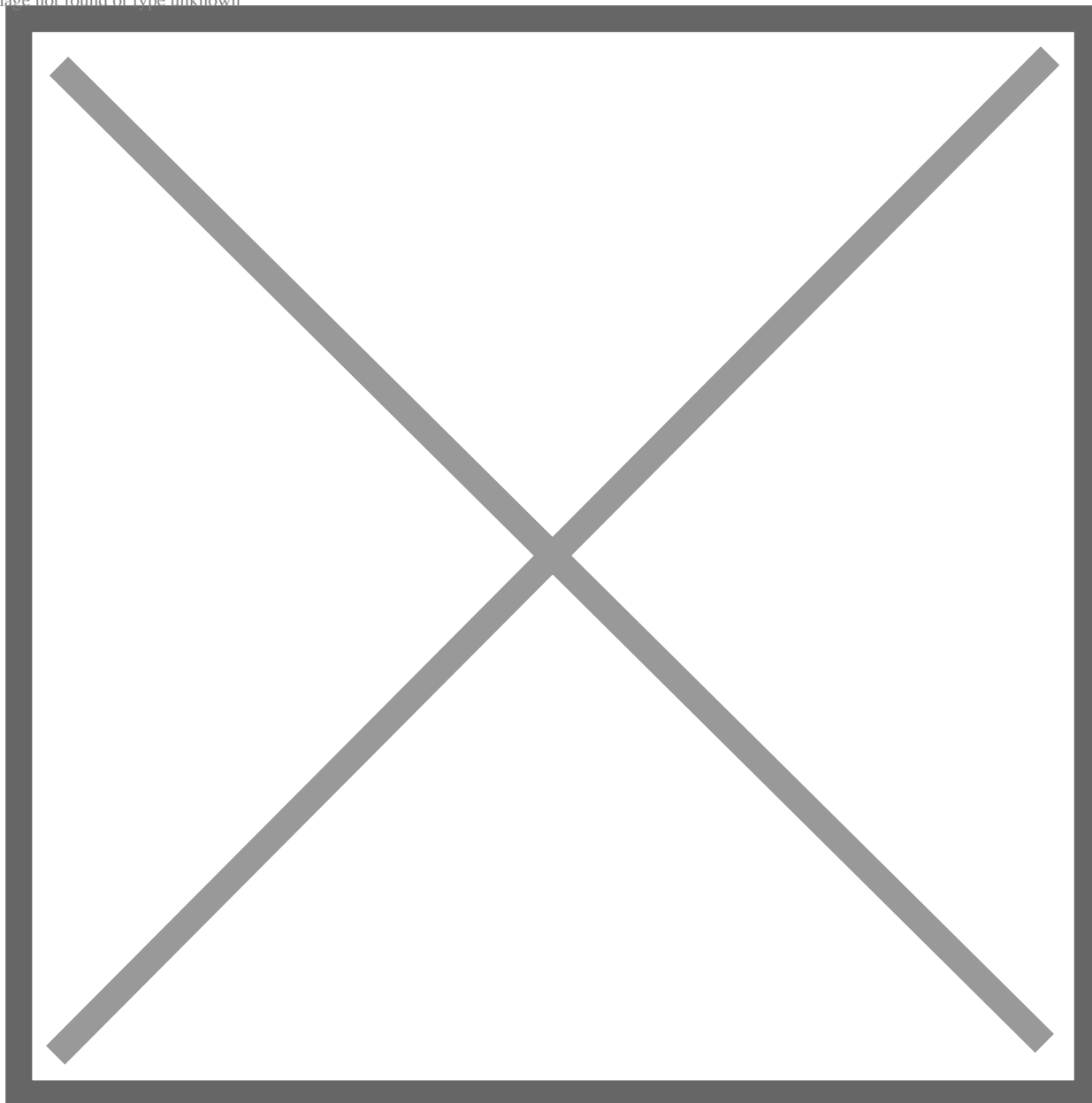
En tant que spécialiste leader dans le monde de l'ingénierie des systèmes pour le photovoltaïque, le **groupe SMA** met aujourd'hui en place les conditions pour l'approvisionnement énergétique décentralisé et renouvelable de demain. Le portefeuille de SMA comprend une large gamme de produits, et notamment un tout nouveau système de recharge domestique pour véhicules électriques.

Selon les prévisions, en France, entre 300 000 et 425 000 véhicules électriques devraient être vendus chaque année d'ici à 2025. Certains seront rechargés chez les particuliers eux-mêmes. Si en plus ils ont la possibilité d'effectuer cette recharge grâce à l'énergie solaire produite sur leur propre toit, c'est aussi bien l'environnement que leur porte-monnaie qui en ressortent gagnants. C'est la raison pour laquelle SMA a développé le SMA EV Charger.

Cette solution de recharge intelligente veille à utiliser au maximum l'énergie solaire, et ce même lorsque la recharge doit être effectuée très rapidement. De plus, le SMA EV Charger s'intègre parfaitement dans la solution SMA Energy System Home et facilite la tâche aux installateurs lors de la mise en service et des opérations de maintenance.

Image not found or type unknown





*La base : SMA Energy System Home*

*avec installation photovoltaïque, onduleur Sunny Tripower ou Sunny Boy de SMA avec SMA ShadeFix, onduleur-chargeur Sunny Boy Storage de SMA (en option) et batterie (en option)*

“Ce n’est qu’avec l’énergie solaire que l’électromobilité prend tout son sens”, explique Nick Morbach, vice-président exécutif de la Business Unit Solutions Résidentielles et Commerciales chez SMA. “C’est la raison pour laquelle nous avons développé le SMA EV Charger. Il permet aux conducteurs de voitures électriques de toujours recharger leur véhicule de manière pratique et fiable, tout en utilisant une quantité maximale d’énergie solaire rentable et neutre en CO2. Avec le SMA EV Charger, nous fournissons aux installateurs un élément clé d’une solution ‘tout-en-un’ “.

Le SMA EV Charger fait en effet partie de la solution SMA Energy System Home. Tous les composants, y compris la communication pour le système énergétique domestique, proviennent d’un seul et unique fournisseur, et il n’y a qu’un seul interlocuteur pour les questions concernant l’extension

du système, les garanties ou le service technique.

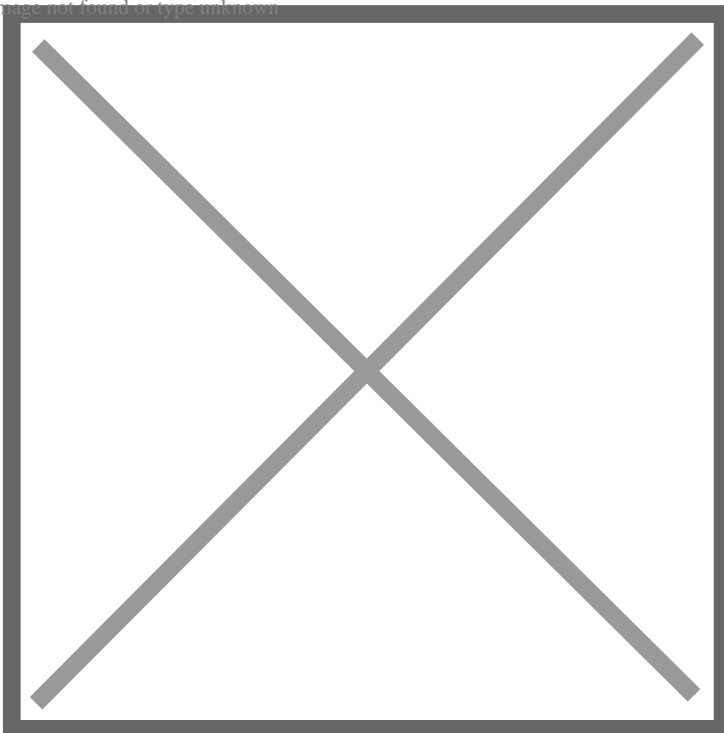
### Une recharge rapide et fiable – via l'énergie solaire

Le SMA EV Charger permet une recharge rapide, fiable et économique. Il dispose pour ce faire de différents modes de recharge. L'objectif est toujours d'utiliser au maximum l'énergie solaire disponible. En combinant le réseau électrique et l'énergie solaire, le SMA EV Charger peut effectuer la recharge en monophasé avec une puissance de 7,4 kW, soit presque deux fois plus rapidement que les boîtiers muraux classiques qui ne chargent généralement qu'avec 4,6 ou 3,7 kW, en raison des déséquilibres de charge existants.

Quand le temps presse, le SMA EV Charger recharge même jusqu'à dix fois plus vite qu'une prise de courant domestique conventionnelle. La protection contre les pannes de courant prévient toute surcharge de la prise de raccordement domestique.

Le processus de recharge avec le SMA EV Charger peut être également planifié de manière optimale via l'application mobile SMA Energy. Le Sunny Home Manager 2.0 planifie le processus de recharge de manière intelligente et l'intègre à la gestion de l'énergie domestique en tenant compte des autres appareils consommateurs. Il veille ainsi à ce que les coûts de charge soient minimaux et garantit l'heure de départ souhaitée. Le SMA EV Charger peut d'ores et déjà être commandé et sera livrable courant septembre 2020.

Image not found or type unknown



Sunny Home Manager 2.0 : gestionnaire d'énergie complet. Il pilote intelligemment votre SMA Energy System Home et le véhicule électrique qui y est intégré

Source : SMA

Par Juliette Rodrigues

## LIGNES D'ARRIVÉE

**LA MATRA MS 670 VICTORIEUSE AUX 24H DU MANS EN 1972 SERA MISE EN VENTE SUR RETROMOBILE**

**#24H DU MANS #ARTCURIAL #MATRA #RETROMOBILE 2021 #VENTE AUX ENCHÈRES**

***AFIN DE PAYER DES INDEMNITÉS À D'ANCIENS SALARIÉS DE MATRA, LE GROUPE LAGARDÈRE A ANNONCÉ LA VENTE AUX ENCHÈRES, LORS DE RÉTROMOBILE 2021, DE LA MYTHIQUE MATRA MS 670 VICTORIEUSE DES 24 HEURES DU MANS DE 1972.***

Image not found or type unknown

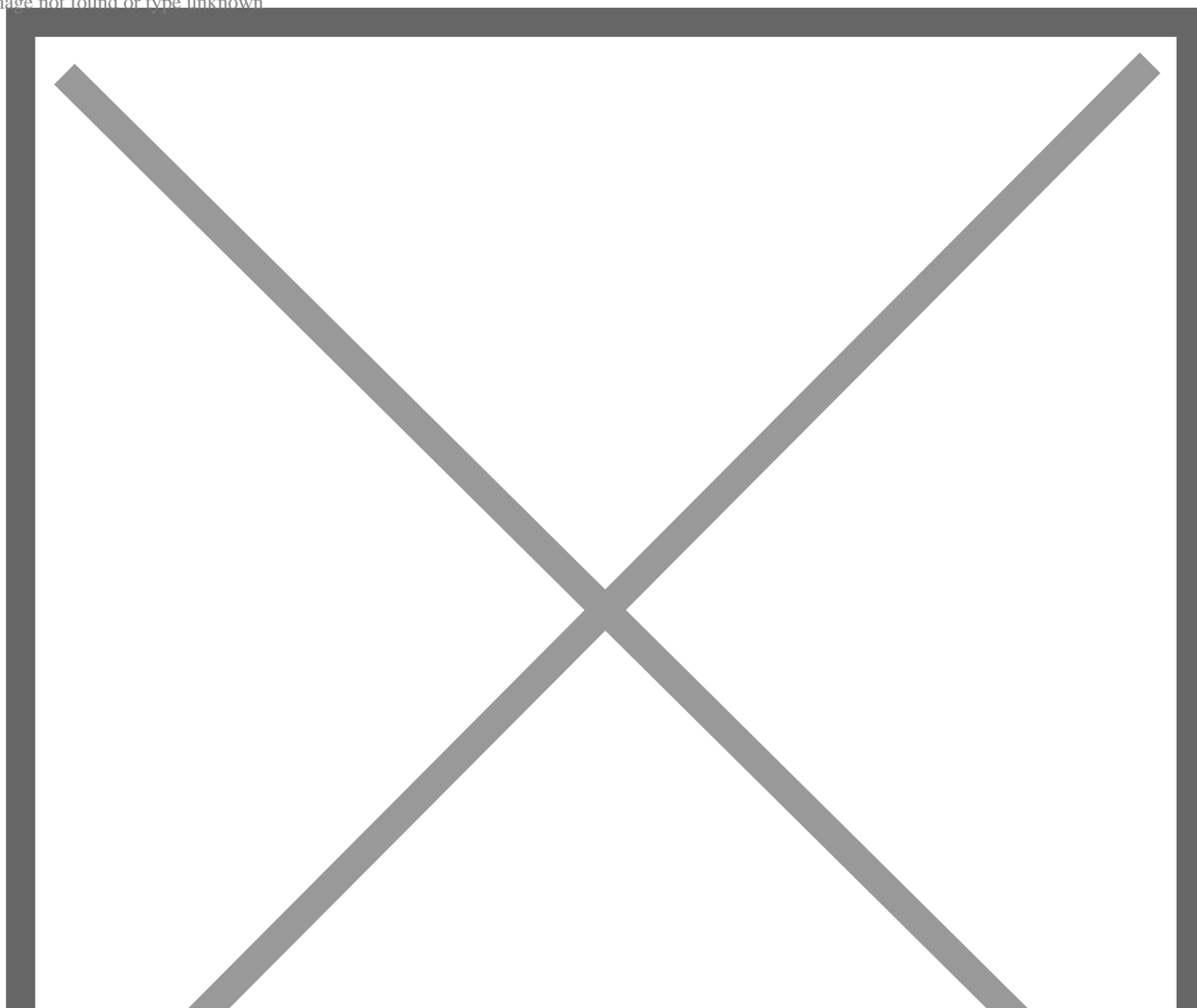
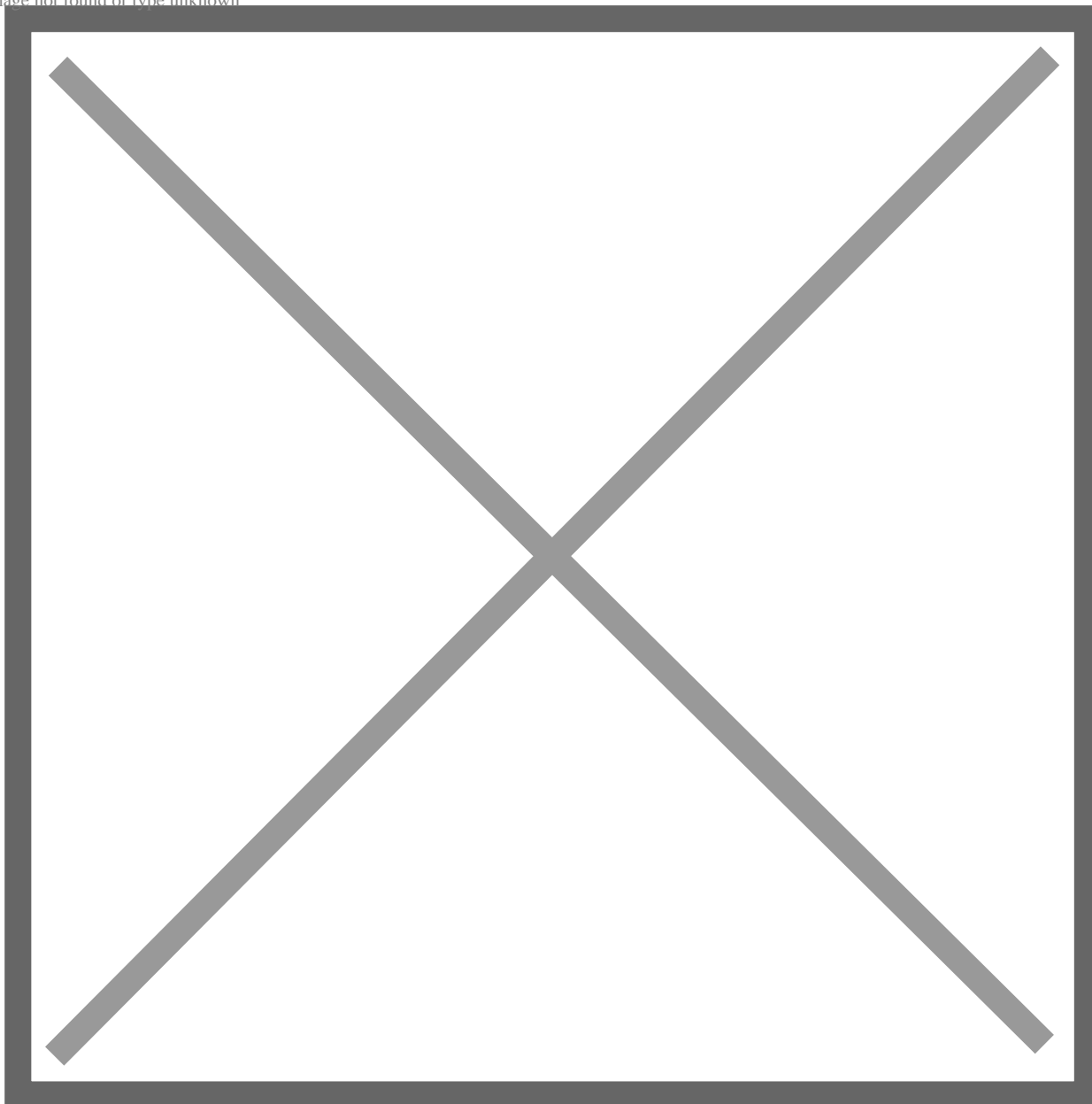




Image not found or type unknown



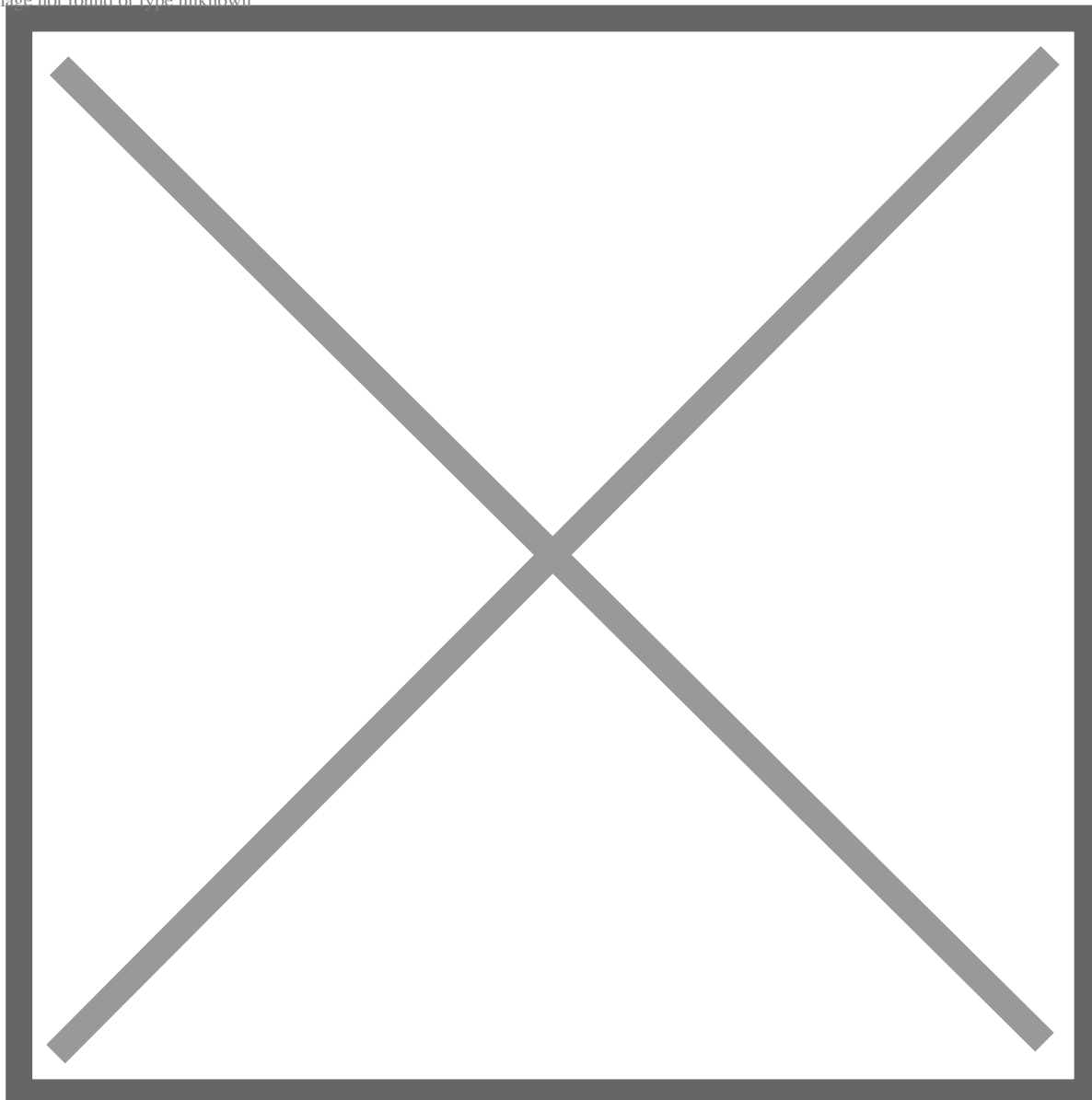
Monument du sport automobile, la **Matra MS 670**, victorieuse des 24 Heures du Mans en 1972 aux mains d'Henri Pescarolo et Graham Hill, sera vendue aux enchères lors du prochain salon **Rétromobile**, qui se tiendra à Paris le 5 février 2021, a annoncé **Artcurial Motorcars**.

Le célèbre prototype, propriété du **groupe Lagardère** touché de plein fouet par la crise et très endetté, est "estimé entre 4 et 7,5 millions d'euros", selon la maison de vente. Depuis sa dernière course en 1973 et jusqu'à cet été, la MS 670 trônait au **Musée Matra de Romorantin-Lanthenay** (Loir-et-Cher).

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



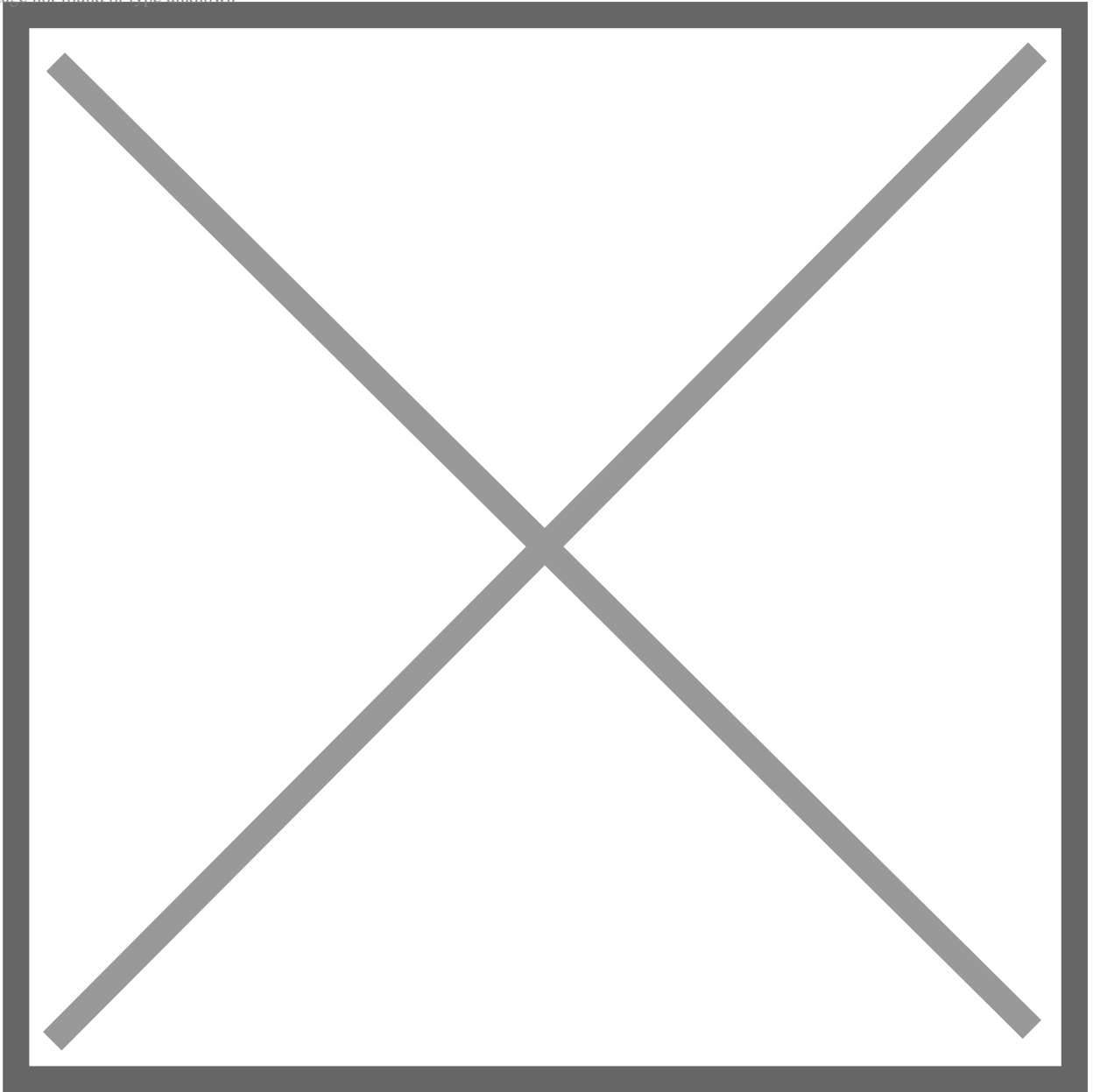
“Toute la richesse de nos souvenirs de la saga Matra dans le sport automobile ne peut compenser l’obligation pour le groupe Lagardère d’honorer les suites d’une décision de justice défavorable en janvier 2020 dans une affaire de droit social de Matra Automobile, 18 ans après sa fermeture. D’où la mise en vente aux enchères, en toute transparence, de la Matra gagnante des 24 heures du Mans 1972”, a expliqué le cogérant du groupe Lagardère Thierry Funck-Brentano.

Le 31 janvier, au bout de huit années de procédure, la cour d’appel de Bourges avait condamné Matra à verser 4,2 millions d’euros d’indemnités à 296 anciens salariés de l’usine de Romorantin, fermée en 2003.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



**Henri Pescarolo**, vainqueur du Mans en 1972, a fustigé la décision du groupe Lagardère de vendre ce "monument du sport automobile mondial et français". "C'est vraiment dommage et stupide", a-t-il réagi. "On avait essayé il y a quelques années de faire classer les voitures du Musée car il n'y a pas que celle-là. Il y en a plusieurs qui sont le reflet de la légende "Matra Jean-Luc Lagardère" entre 1965 et 1974?, a ajouté l'ancien pilote.

Image not found or type unknown

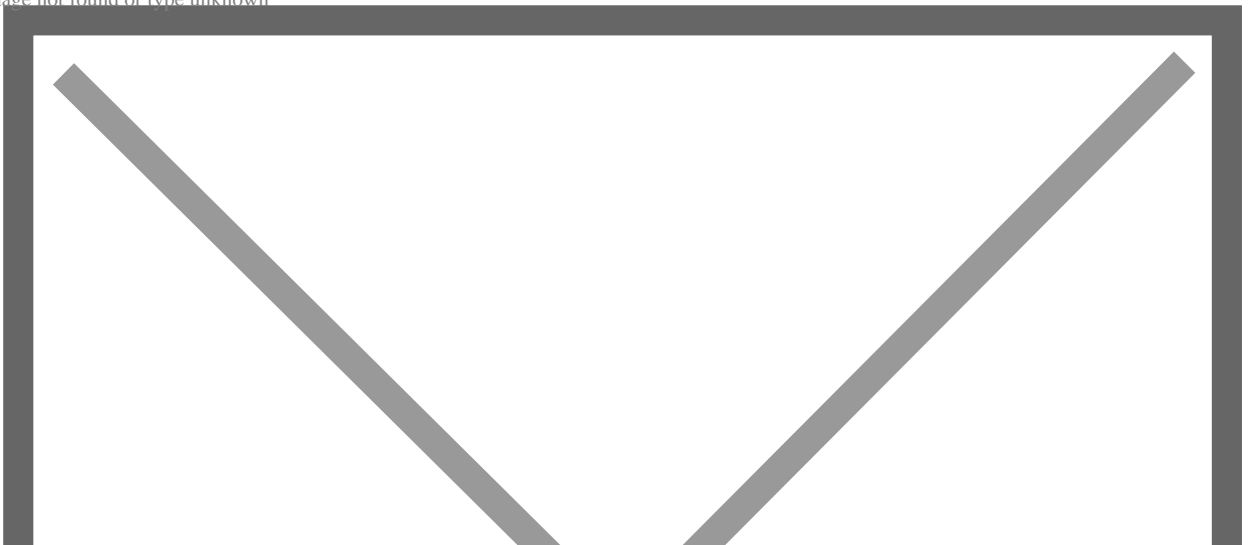
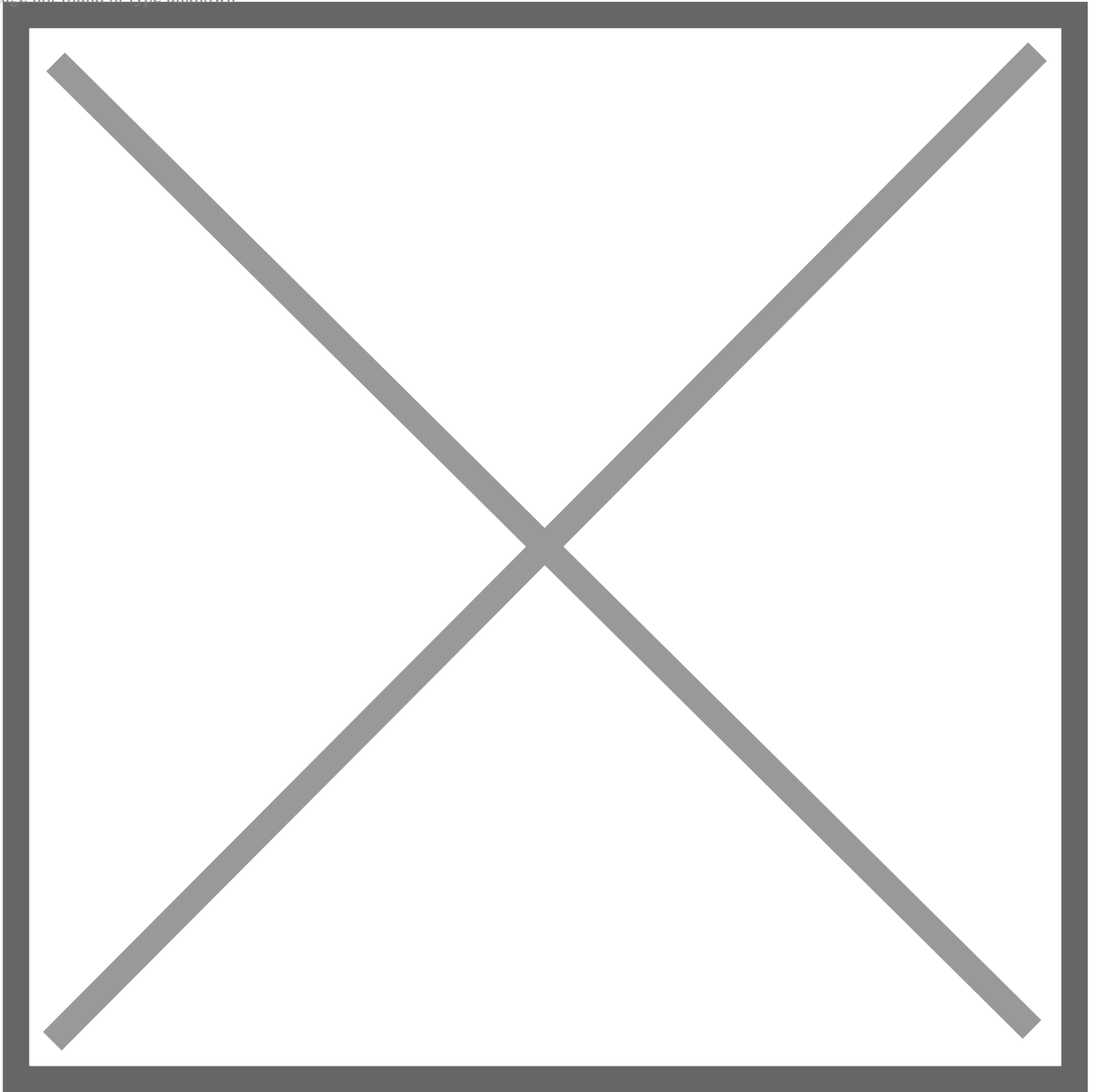


Image not found or type unknown



Pour Artcurial, "cette Matra MS 670 constitue le Graal pour tout collectionneur de voitures de compétition : l'excellence absolue du palmarès avec la victoire de la plus célèbre course au monde, la provenance, puisqu'elle n'a jamais quitté la propriété de ses créateurs, le groupe Lagardère, la pureté de la ligne et un des moteurs les plus brillants jamais créés : le V12 Matra !"

Source : JOURNAL AUTOMOBILE (17/9/20)

Par Juliette Rodrigues