

ON CAUSE AUTO

LES BUNKERS ROULANTS DES ROIS ET AUTRES CHEFS D'ETAT

**#AUDI #AURUS #BENTLEY #BUNKERS ROULANTS #CHEFS D'ETAT #HONGQI
#MAYBACH #MERCEDES #ROLLS-ROYCE #TOYOTA**

Le roi d'Espagne dispose d'une nouvelle voiture de représentation, une Mercedes-Benz Maybach S 600 Guard qui a coûté plus d'un demi-million d'euros. Lorsque la fabrication de ce modèle blindé a démarré en 2016, Mercedes avait déjà reçu des commandes provenant de plusieurs Etats à la recherche de la voiture la plus sûre du monde pour faire face au fléau du terrorisme international. L'un des premiers exemplaires, sinon le premier, a été livré en Allemagne, où il est depuis lors l'un des « bureaux » de la chancelière Angela Merkel (bien qu'elle alterne avec une Audi A8 L W12).

Image not found or type unknown

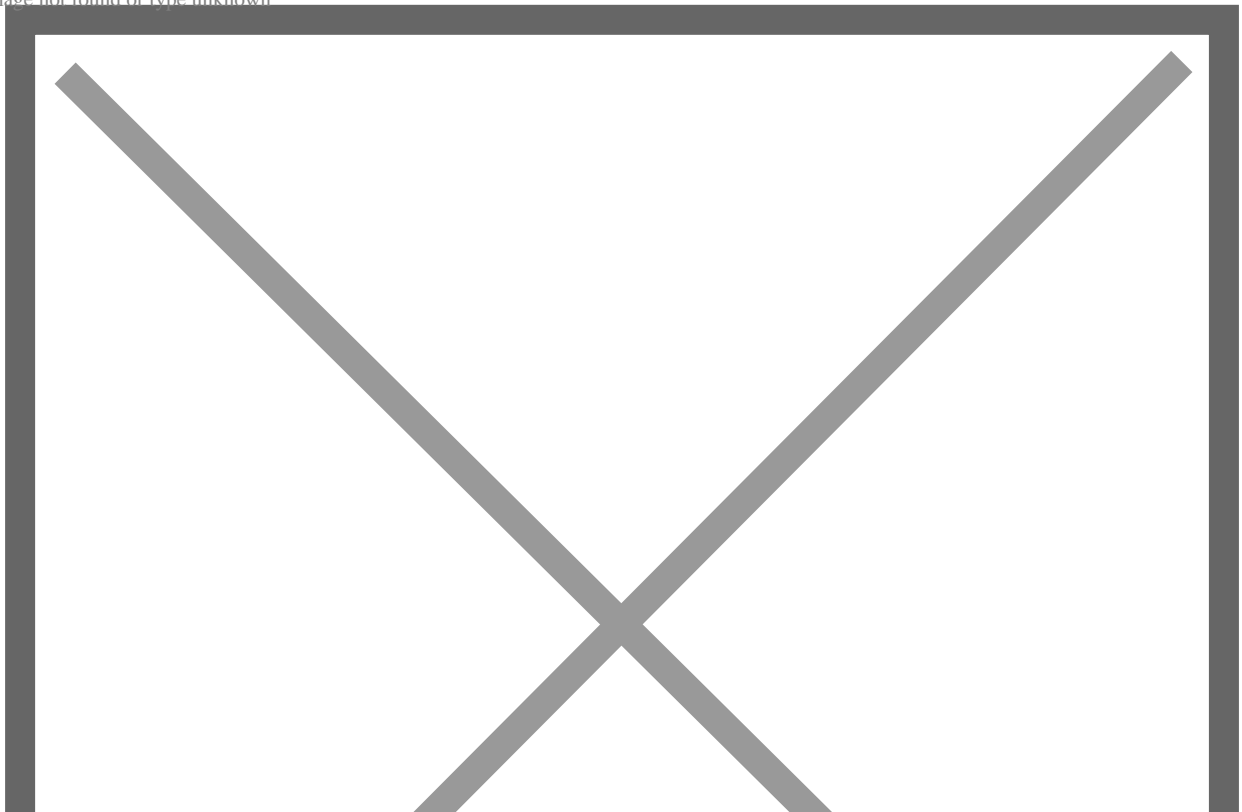
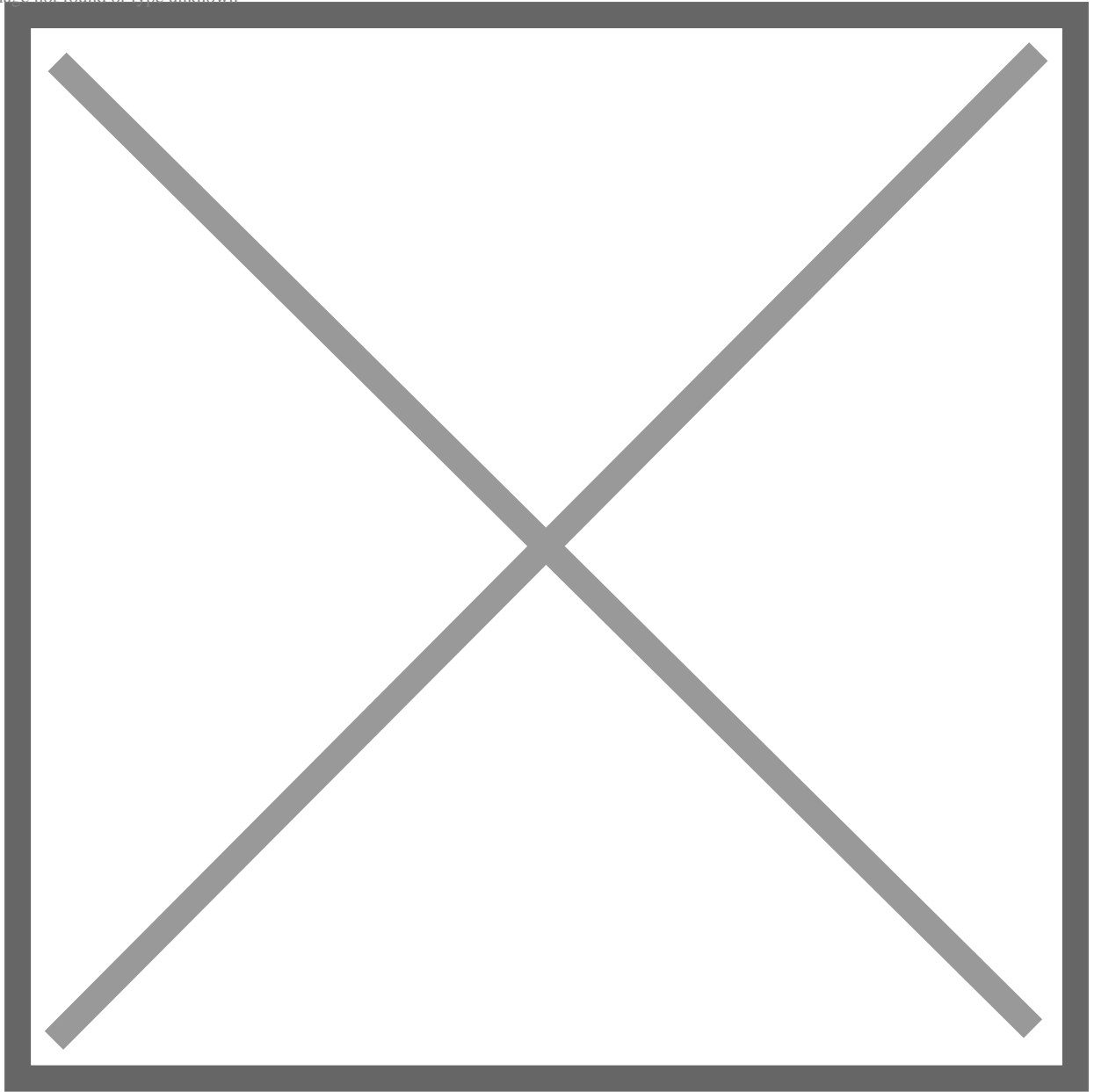


Image not found or type unknown

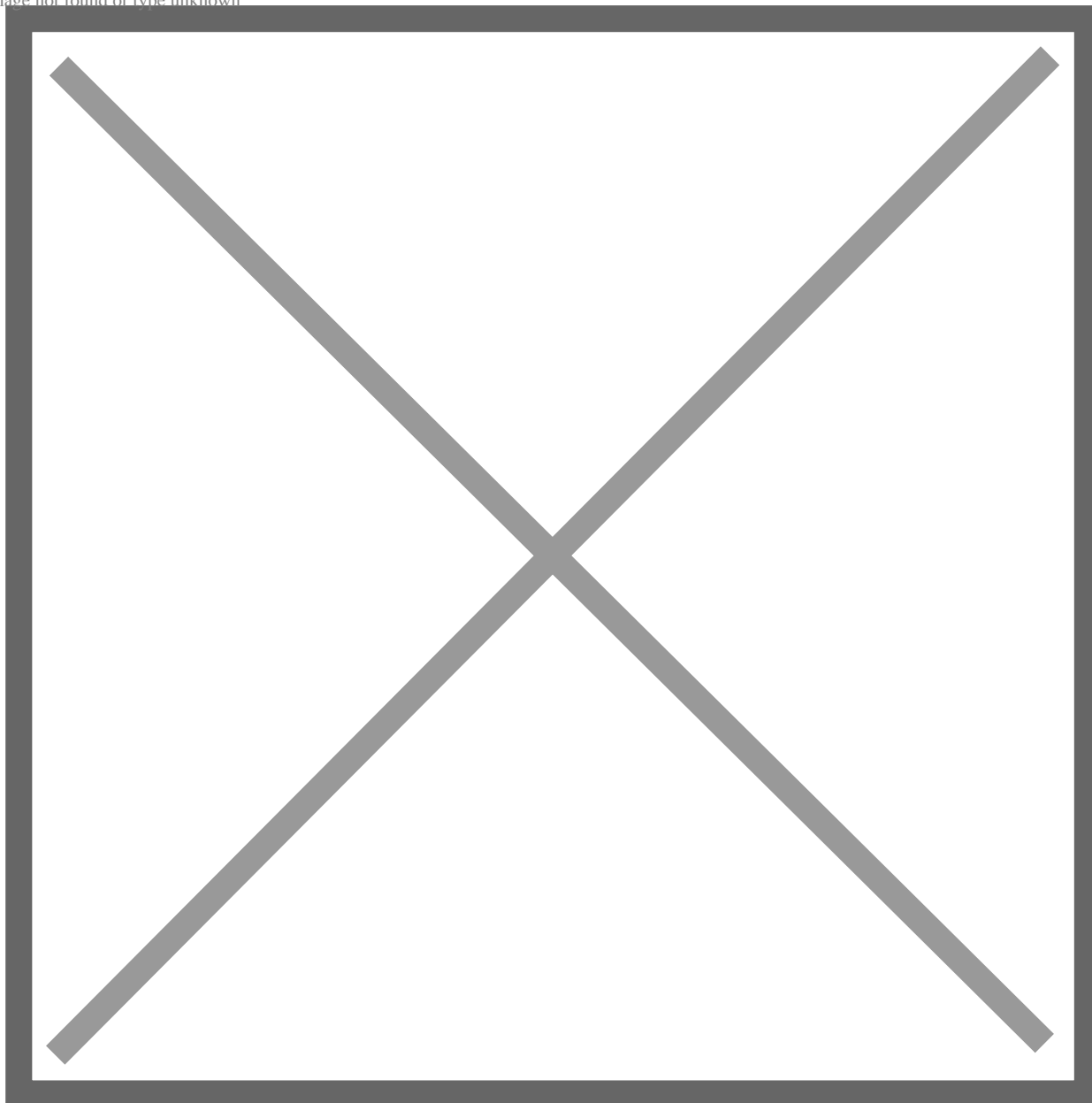


Pratiquement au même moment, c'est la Maison Royale de Belgique qui a reçu ce véhicule luxueux doté des technologies de pointe pour protéger son roi Philippe I. En 2019, l'Etat espagnol a approuvé l'achat de cette berline de cinq mètres et demi de longueur, qui est donc réservée aux déplacements de don Felipe et doña Letizia.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Les questions de sécurité font l'objet d'une forte concurrence mondiale parmi les constructeurs d'automobiles. Pour la présidence américaine, la Cadillac One, surnommée The Beast, est irremplaçable ; Vladimir Poutine est enchanté par son Aurus Senat et le Président chinois, Xi Jinping, se sent plus que protégé dans sa Hongqi L5.

La Rolls Royce Phantom Series II est utilisée par la monarchie régnant en Malaisie, tandis que les Empereurs du Japon profitent de la Toyota Century Royal. En Inde, la Mercedes S 600 Pullman Maybach Guard accueille les plus hautes personnalités dirigeantes et la Reine d'Angleterre ne se promène qu'avec sa Bentley State Limousine, l'un des bijoux les plus onéreux de la Couronne, d'une valeur de 10 millions d'euros.

Par Alexandra Frutos

RACONTE MOI L'AUTO

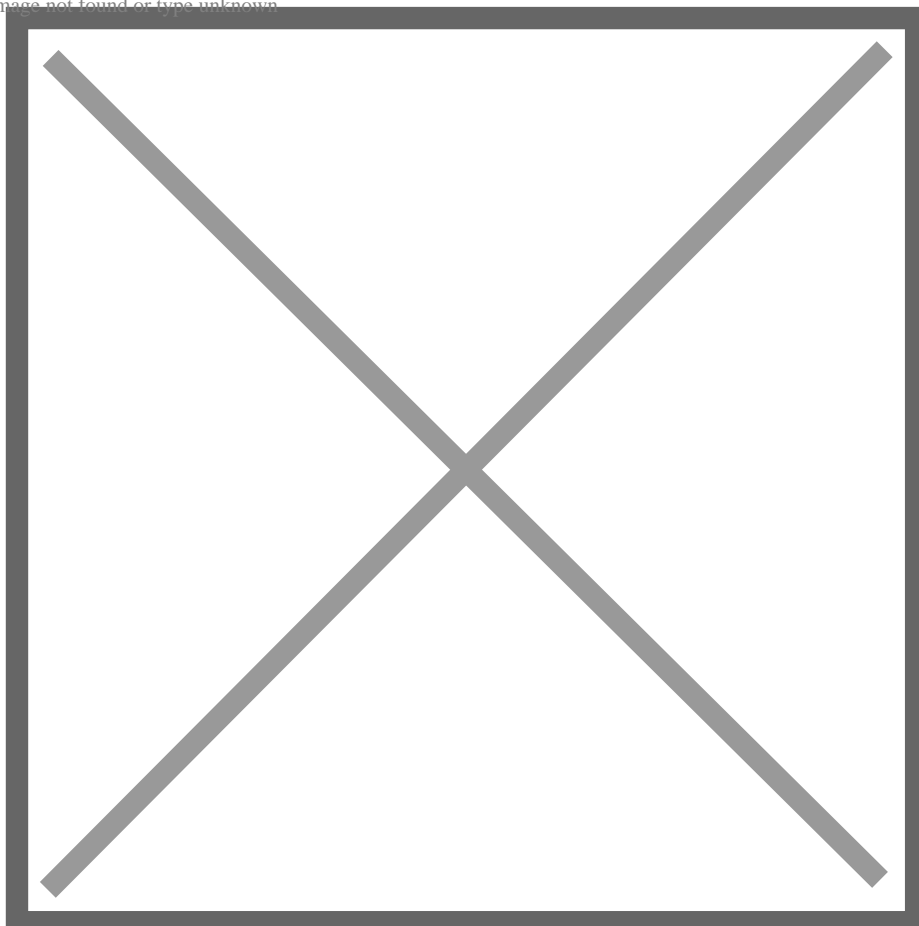
SEAN CONNERY A AUSSI FAIT LA PROMOTION DE VOITURES FRANÇAISES

#CITROËN #PUBLICITÉS #SEAN CONNERY

L'acteur britannique **Sean Connery**, décédé le 30 octobre à l'âge de 90 ans, est associé à la marque automobile britannique **Aston Martin**, mais il a aussi roulé français.

Connu notamment pour ses rôles dans la saga James Bond, l'acteur a incarné l'espion britannique dans sept films, souvent au volant de bolides comme la mythique Aston Martin DB5.

Image not found or type unknown



Peu se souviennent sans doute que M. Connery est apparu dans des publicités pour des voitures françaises. Au début des années 2000, la marque **Citroën** a fait appel au plus célèbre agent secret pour vanter les mérites de la C5 restylée.

Image not found or type unknown



Le but de la campagne publicitaire était de montrer que le restylage de la C5 de première génération offrait une vraie cure de rajeunissement à la berline et par la même occasion à son conducteur, Sean Connery. Certains pays, comme l'Allemagne, ont également décliné la publicité pour la C6.
Source : LARGUS.FR (2/11/20)

Par Frédérique Payneau

LES ROUTES GASTRONOMIQUES

BEAU COMME UN CAMION FABRIQUE LE FOOD-TRUCK DE VOS RÊVES

#FOOD TRUCK

Au dernier Congrès du Snacking, les experts du secteur ont révélé que la restauration rapide représentait désormais 62,8 % du marché de la restauration en France et que 24 % des repas dans l'Hexagone étaient pris hors domicile. La street-food n'a jamais autant eu le vent en poupe, à un moment où la restauration traditionnelle est fragilisée par les mesures sanitaires actuelles et que la vente à emporter prend son essor.

Image not found or type unknown

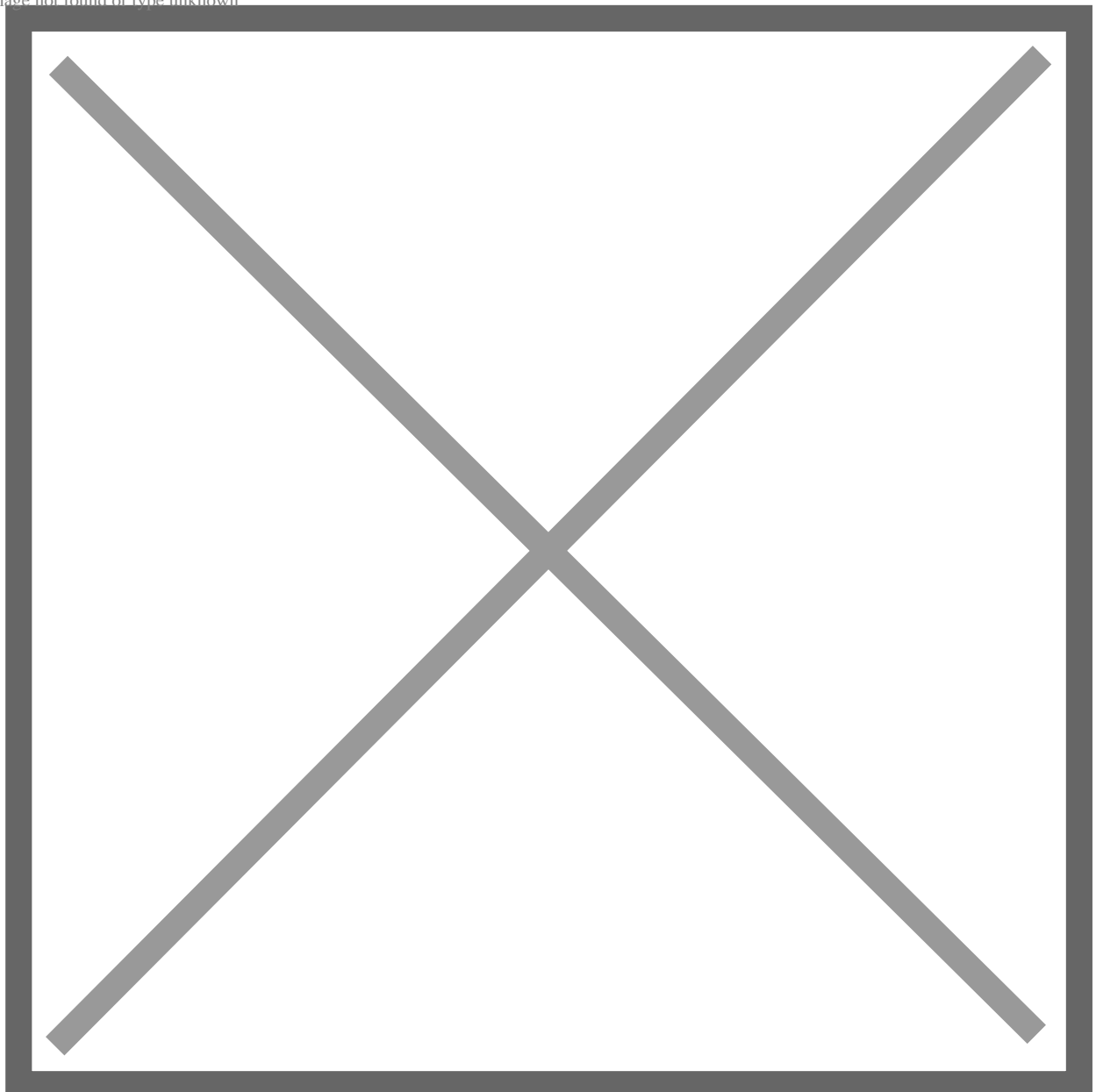
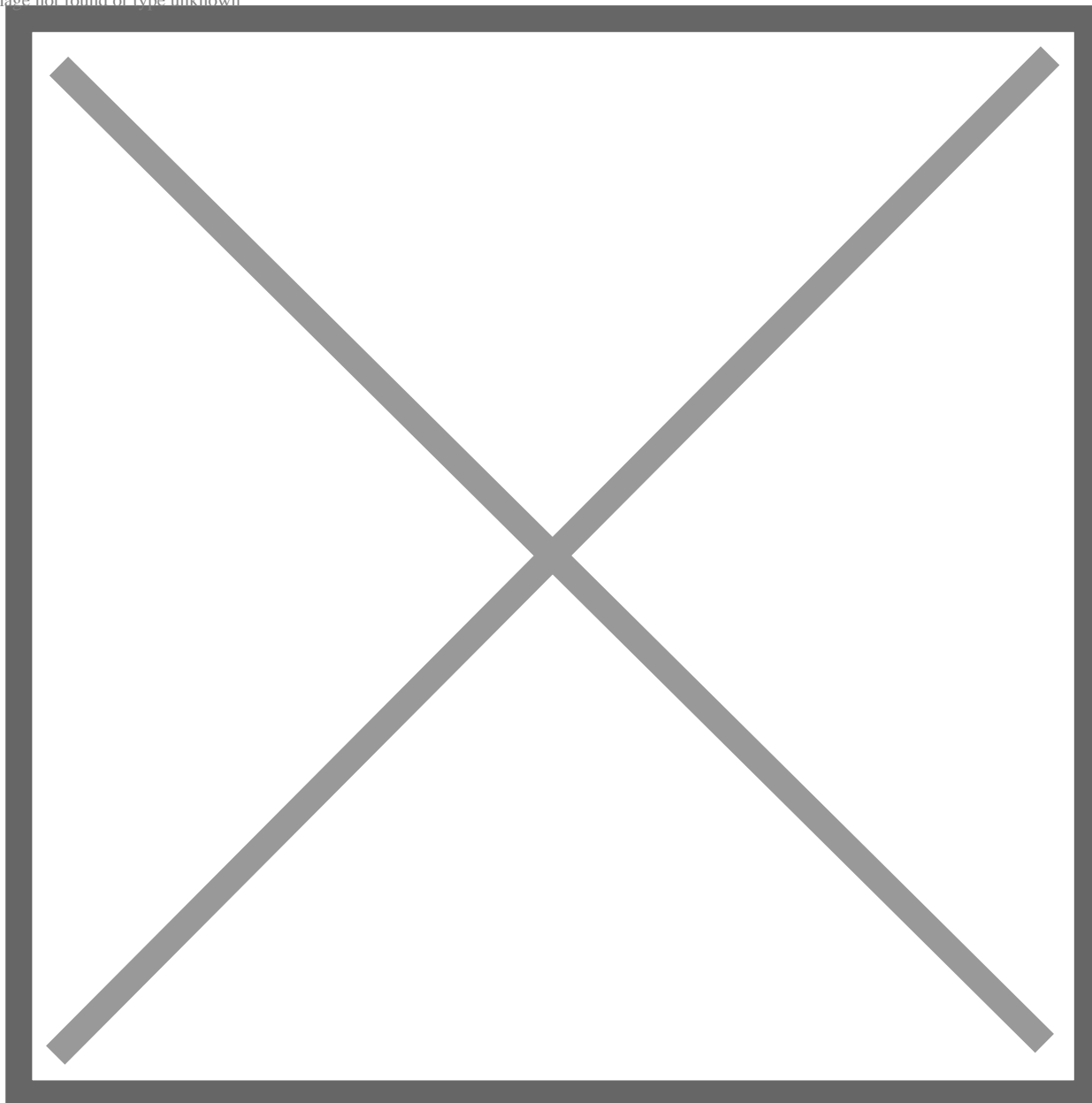


Image not found or type unknown



Mais pour se lancer sur ce marché ultra-concurrentiel, il ne faut pas faire de faux pas... alors même que créer un food-truck, un camion à pizzas ou une remorque pour vendre sur les marchés ressemble à un (coûteux) parcours du combattant.

Il faut trouver une remorque ou un camion, le réaménager en faisant respecter les normes d'hygiène et de sécurité, obtenir des certifications d'organismes agréés, s'équiper de matériel de qualité pour travailler dans de bonnes conditions, soigner le design pour séduire les clients, expliquait **AM-Today** début octobre.

Autant dire que pour de nombreux créateurs et restaurateurs, le projet s'arrête souvent avant d'avoir

été finalisé. D'où l'intérêt du concept **Beau Comme Un Camion**. Ce fabricant français, installé à Castelnaudary dans le Sud-Ouest, fabrique des food-trucks et des remorques 100 % personnalisés et 100 % homologués, avec un service d'accompagnement complet allant de la conception à la création du véhicule. Ses créations sont à admirer sur son **compte Instagram** !

Par Alexandra Frutos

ZOOM

LES CONSTRUCTEURS JAPONAIS EN MODE ÉLECTRIQUE AU SALON DE PÉKIN

#CONSTRUCTEURS JAPONAIS #ELECTRIFICATION #MODÈLES #SALON DE PÉKIN

L'ÉLECTRIFICATION A ÉTÉ L'UN DES THÈMES MAJEURS DU SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE DE PÉKIN CETTE ANNÉE. LES CONSTRUCTEURS JAPONAIS, NOTAMMENT, ONT PRÉSENTÉ UNE PLÉTHORE DE MODÈLES À BATTERIE DESTINÉS AU PREMIER MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL.

Image not found or type unknown

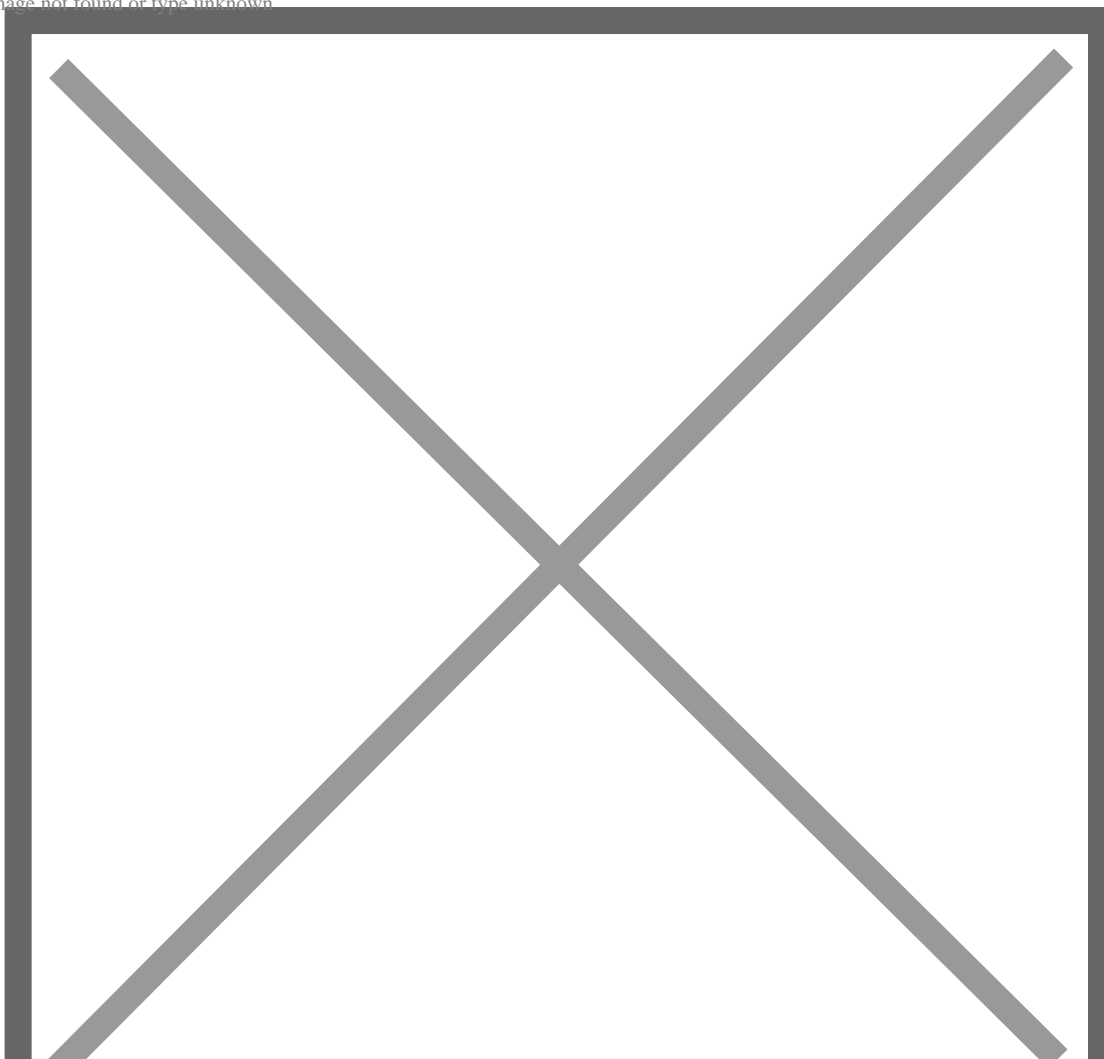
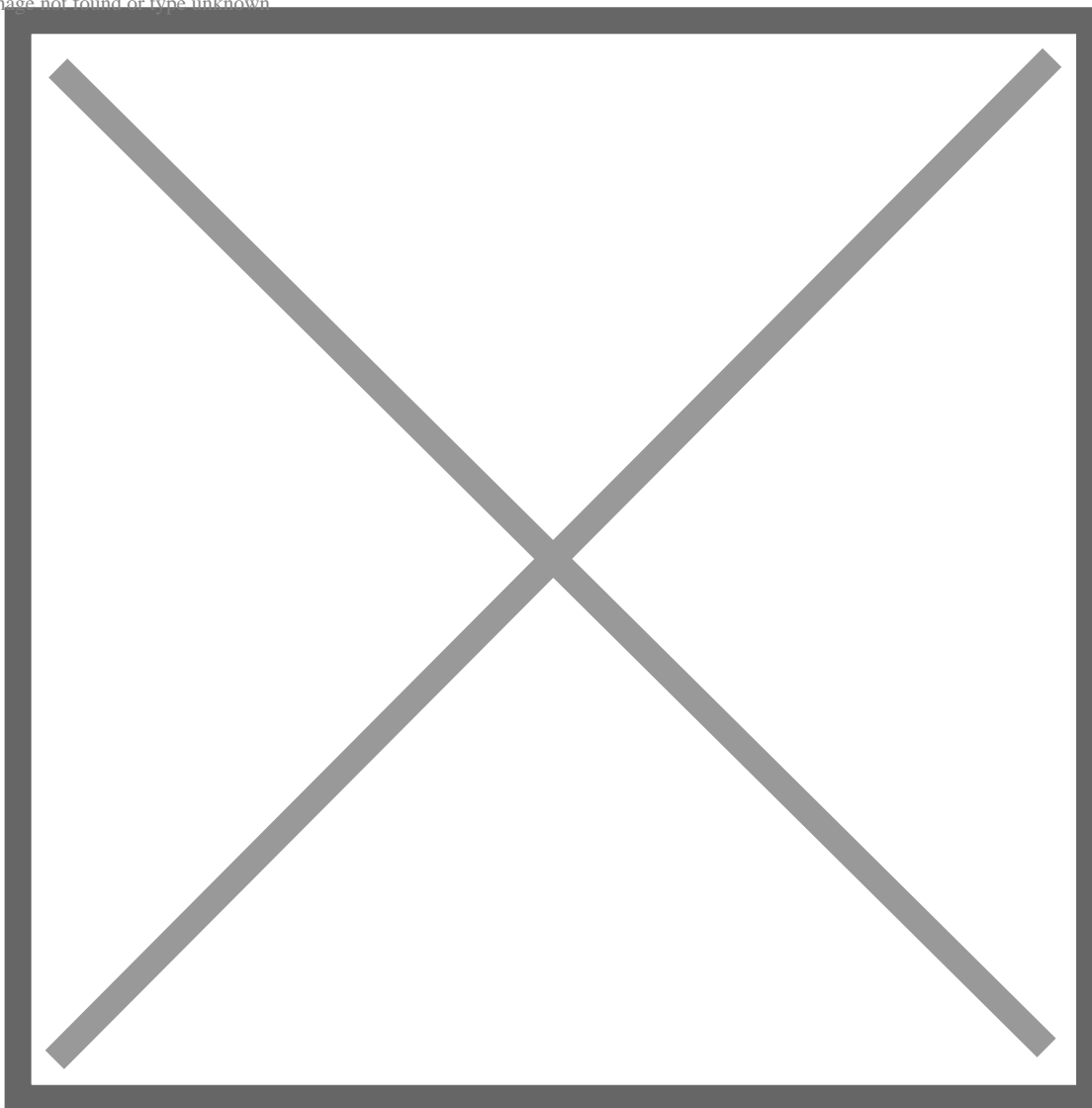


Image not found or type unknown



Parmi les 785 modèles exposés au **Salon de l'Automobile de Pékin** cette année, plus de 160 étaient des modèles électrifiés.

La **Chine** étant un marché essentiel pour les constructeurs automobiles mondiaux et, plus particulièrement, pour les marques japonaises, **Toyota**, Honda et Nissan ont présenté une kyrielle de nouveautés électrifiées.

TOYOTA :

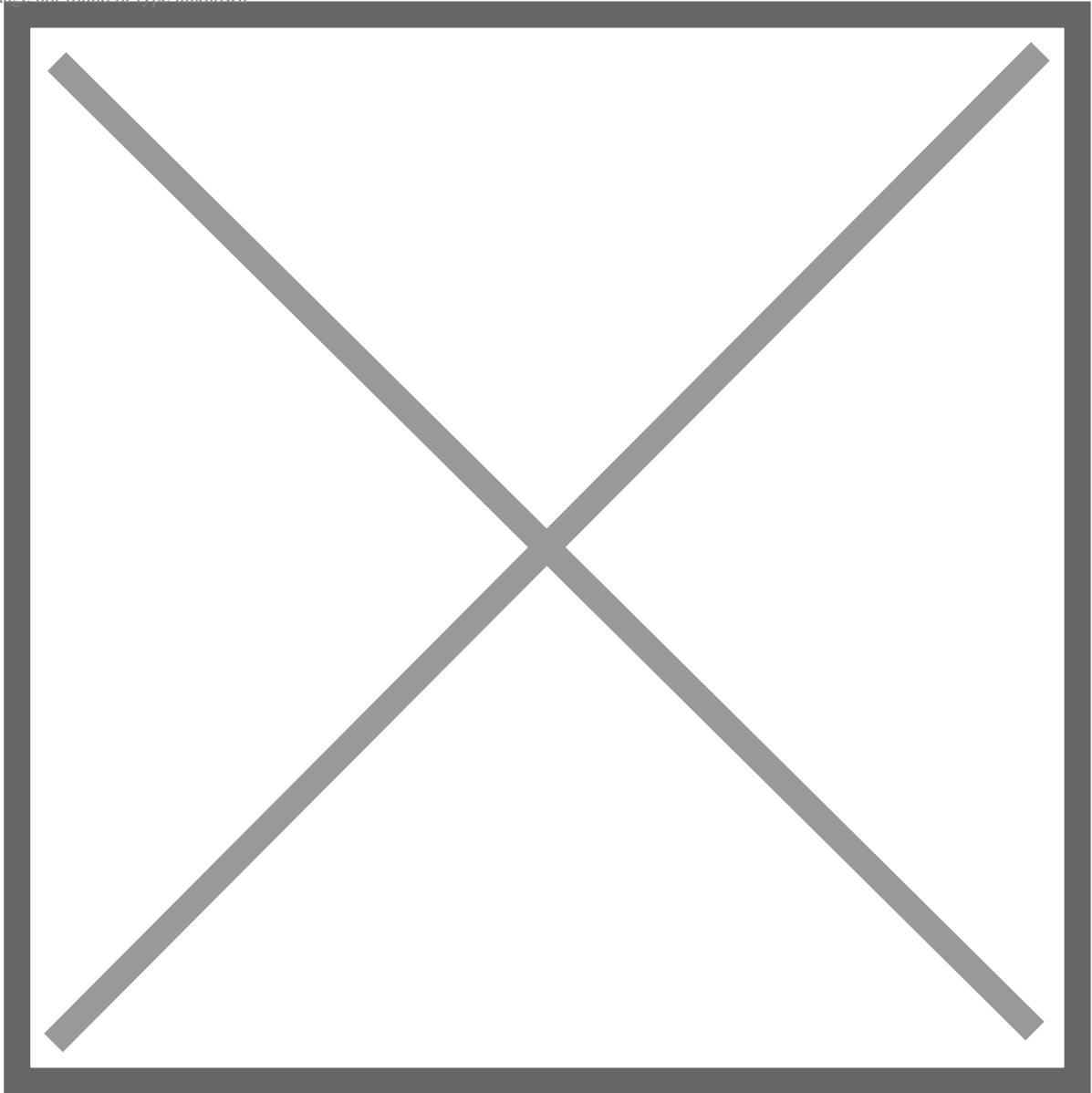
Toyota a présenté une gamme complète de modèles électrifiés comprenant des électriques purs (BEV), des hybrides (HEV), des hybrides rechargeables (PHEV) et des véhicules à pile à combustible (FCEV).

Parmi les électriques purs figurent les e-Palette et C-HR EV (Izoa EV), qui sont les premiers BEV lancés en Chine sous la marque Toyota.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le constructeur a également dévoilé la Mirai de deuxième génération. La "Mirai Concept" présente un design extérieur dynamique construit sur la dernière plateforme TNGA de Toyota. Les lignes sont élégantes et nettement plus "consensuelles" que celles de la première génération.

Image not found or type unknown

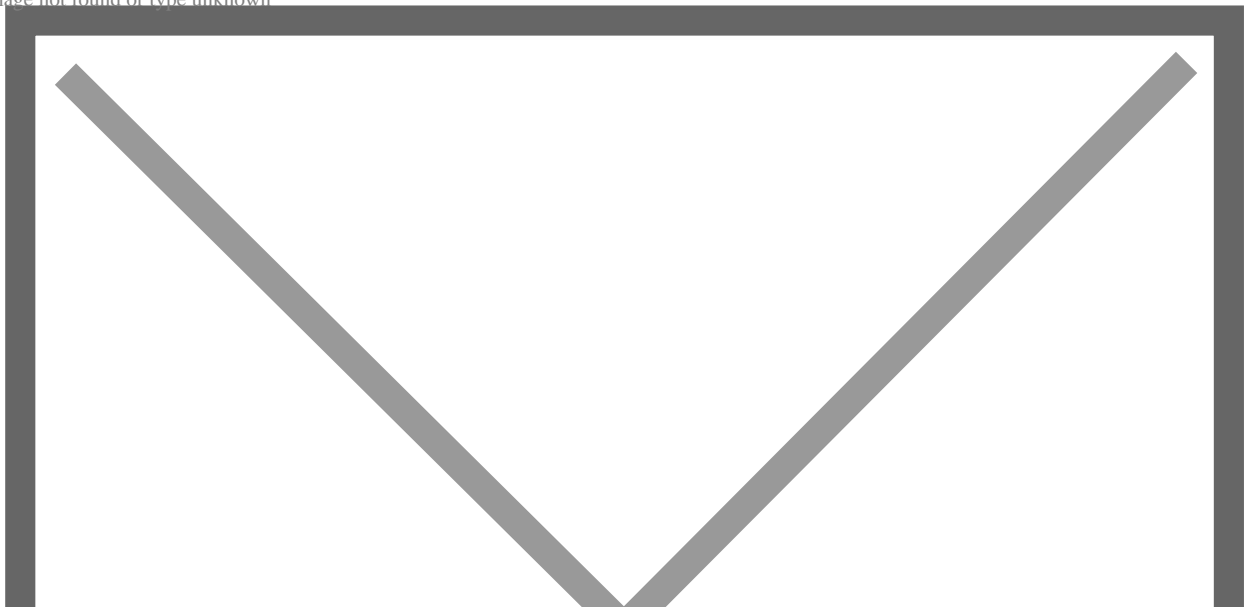
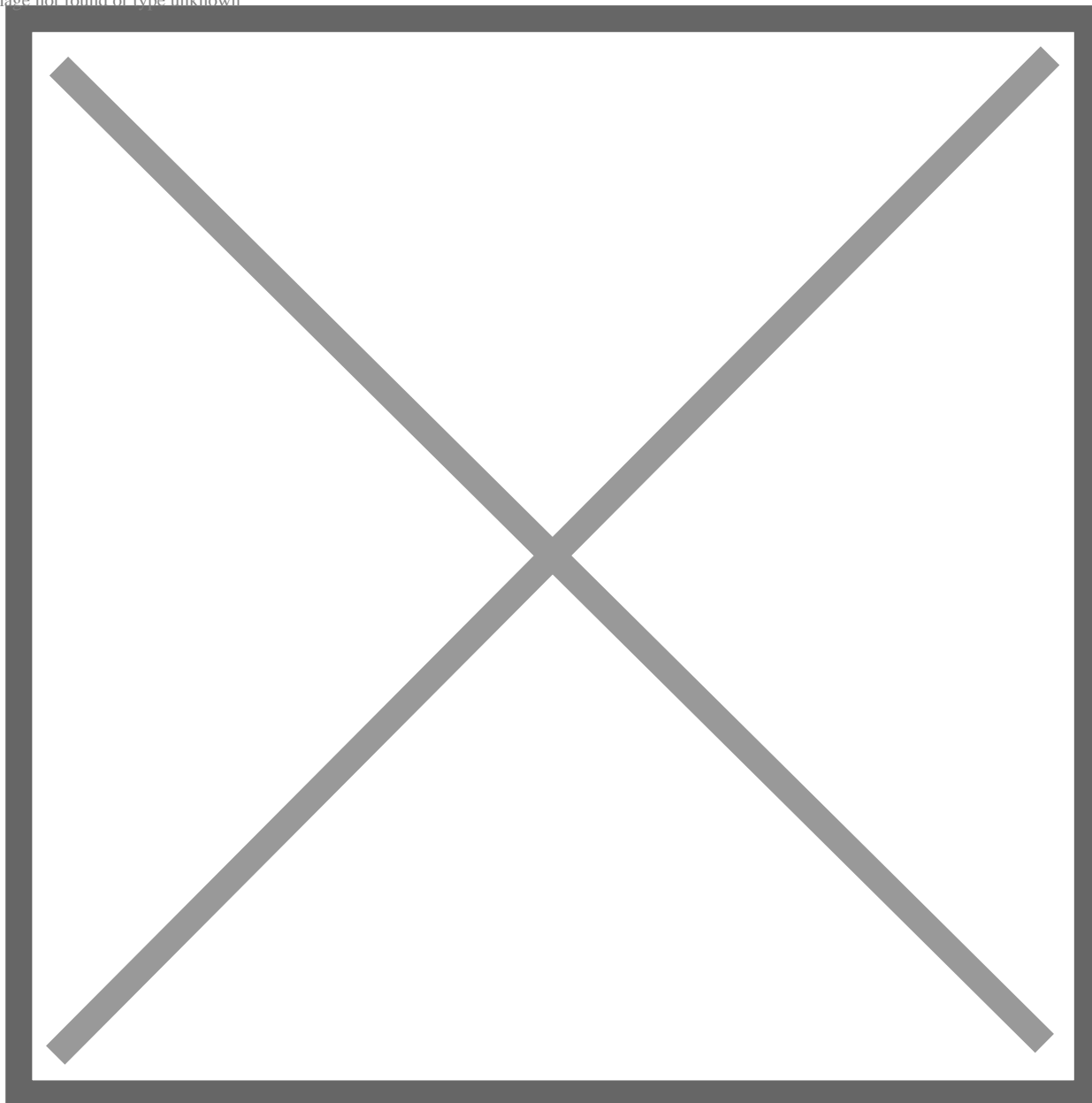


Image not found or type unknown



Lancée en 2014, la première Toyota Mirai a prouvé le potentiel mondial de l'hydrogène pour alimenter une mobilité propre et durable. La "Mirai II" est dotée d'un système de pile à combustible entièrement repensé, qui vise une augmentation de 30 % de l'autonomie par rapport à la génération actuelle grâce à une capacité de stockage d'hydrogène accrue.

Toyota a par ailleurs exposé des hybrides (Avalon HEV, Camry HEV, Corolla HEV, Levin HEV Sports, RAV4 HEV et Wildlander HEV), et des hybrides rechargeables (versions PHEV des Corolla et Levin).

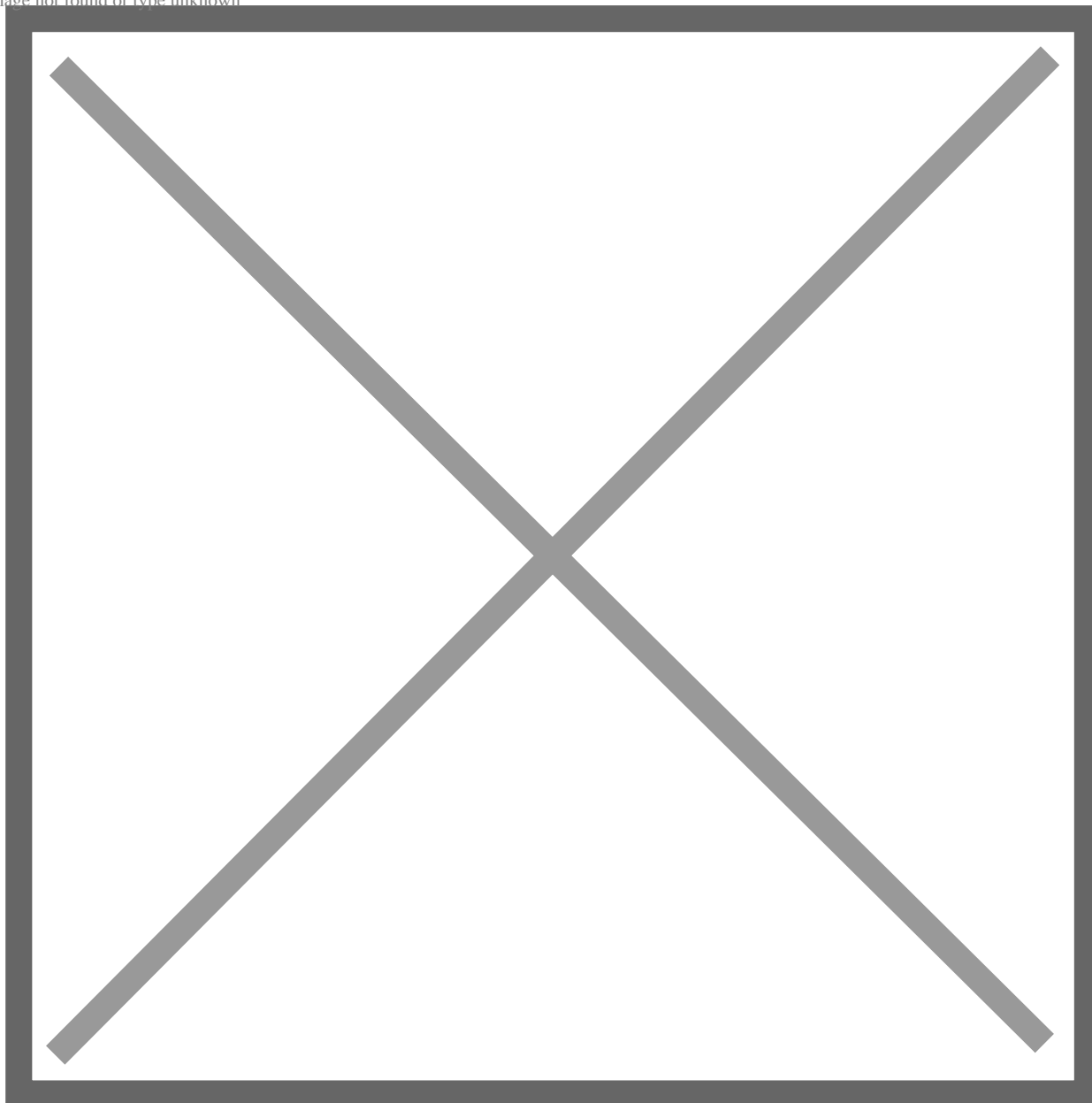
HONDA :

Honda a quant à lui présenté en première mondiale le SUV "e:concept", qui devrait être le premier véhicule tout électrique de Honda commercialisé en Chine.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le constructeur a en outre exposé le CR-V Sport Hybrid e+, SUV hybride rechargeable qui devrait arriver sur le marché chinois en janvier 2021. Selon Honda, le système hybride rechargeable de ce modèle a été développé sur la base du Sport Hybrid i-MMD, le système hybride à 2 moteurs d'origine Honda, avec une efficacité encore améliorée de la batterie et du système de conversion.

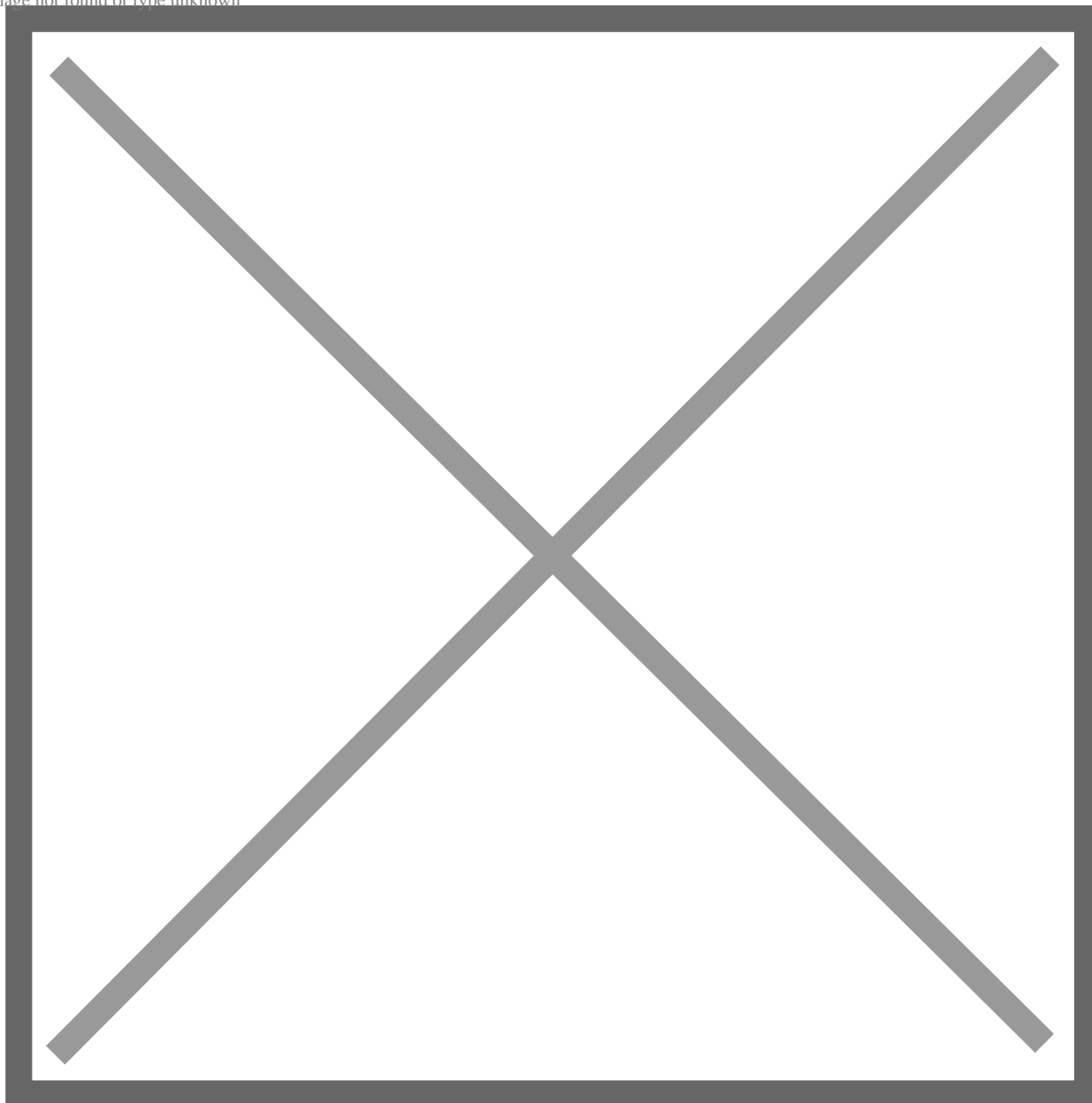
NISSAN :

Nissan a dévoilé le crossover électrique Ariya, qui arbore le tout nouveau logo du constructeur dévoilé en juillet. Selon Nissan, l'Ariya incarne le savoir-faire de l'entreprise dans les véhicules électriques et les SUV, et intègre les dernières technologies de mobilité intelligente de Nissan. Le tout nouveau modèle entièrement électrique devrait arriver sur le marché chinois l'année prochaine et sera produit localement par Dongfeng Nissan à partir du troisième trimestre de 2021.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le constructeur a annoncé qu'il déploierait en Chine un total de neuf modèles équipés de groupes motopropulseurs électrifiés (EV ou e-POWER) d'ici à 2025.

Source : GASGOO (29/9/10)

Par Juliette Rodrigues

CULTURE VROOM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

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

AUTOUR DU LIVRE «1980-2003, LA FIAT PANDA DE MON PÈRE»

«LES AMATEURS LES PLUS ÉCLAIRÉS NOUS ATTENDENT AU TOURNANT»

Avec Aurélien Charle, un comédien-auteur côté coulisses

À l'occasion du 40^e anniversaire de la talentueuse Fiat Panda, une star produite à plus de 5.5 millions d'exemplaires rappelons-le, les éditions E-T-A-I publient, pour la toute première fois, un ouvrage consacré à ce modèle mythique, un ouvrage qui réveille des souvenirs.

Image not found or type unknown

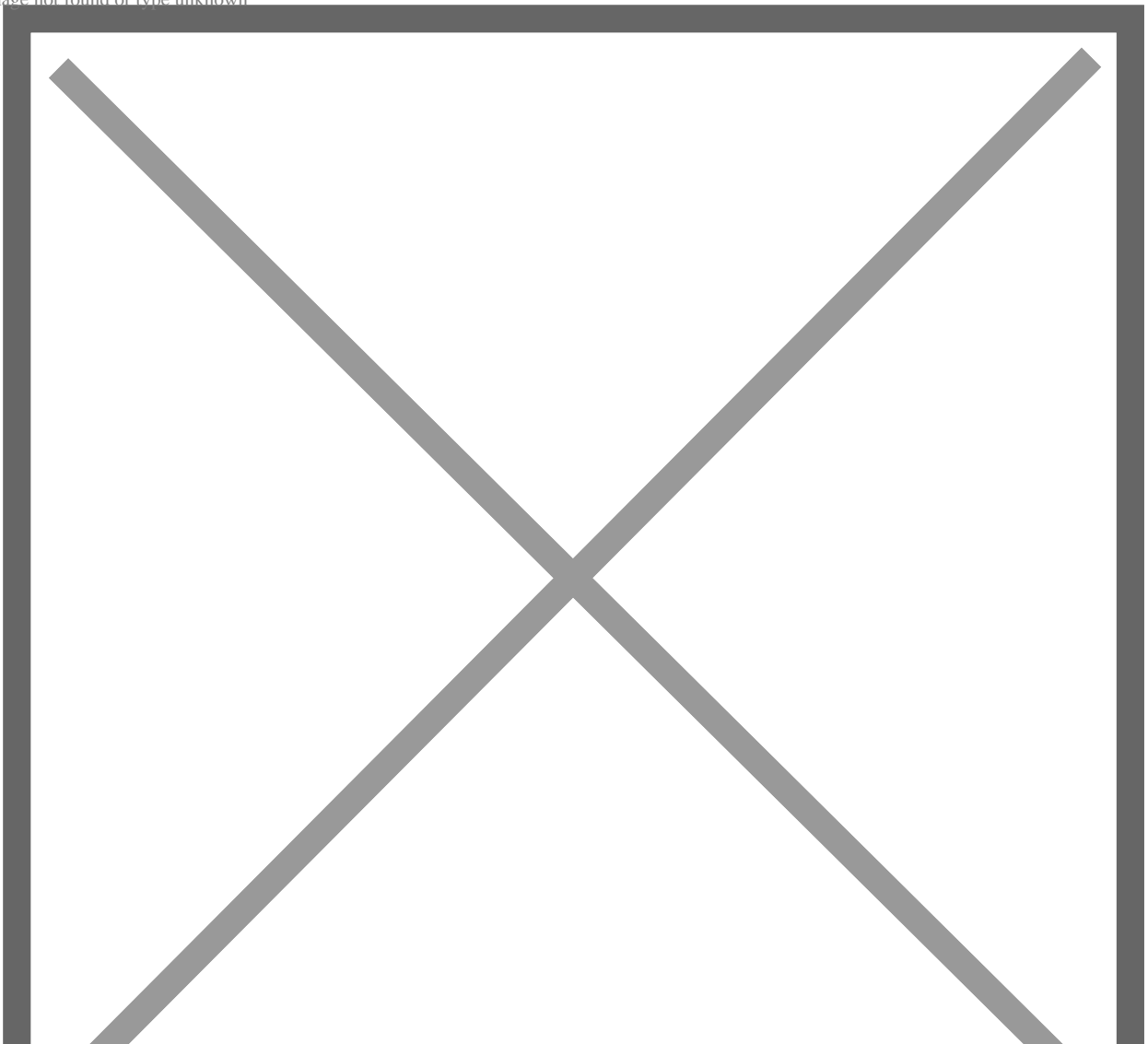
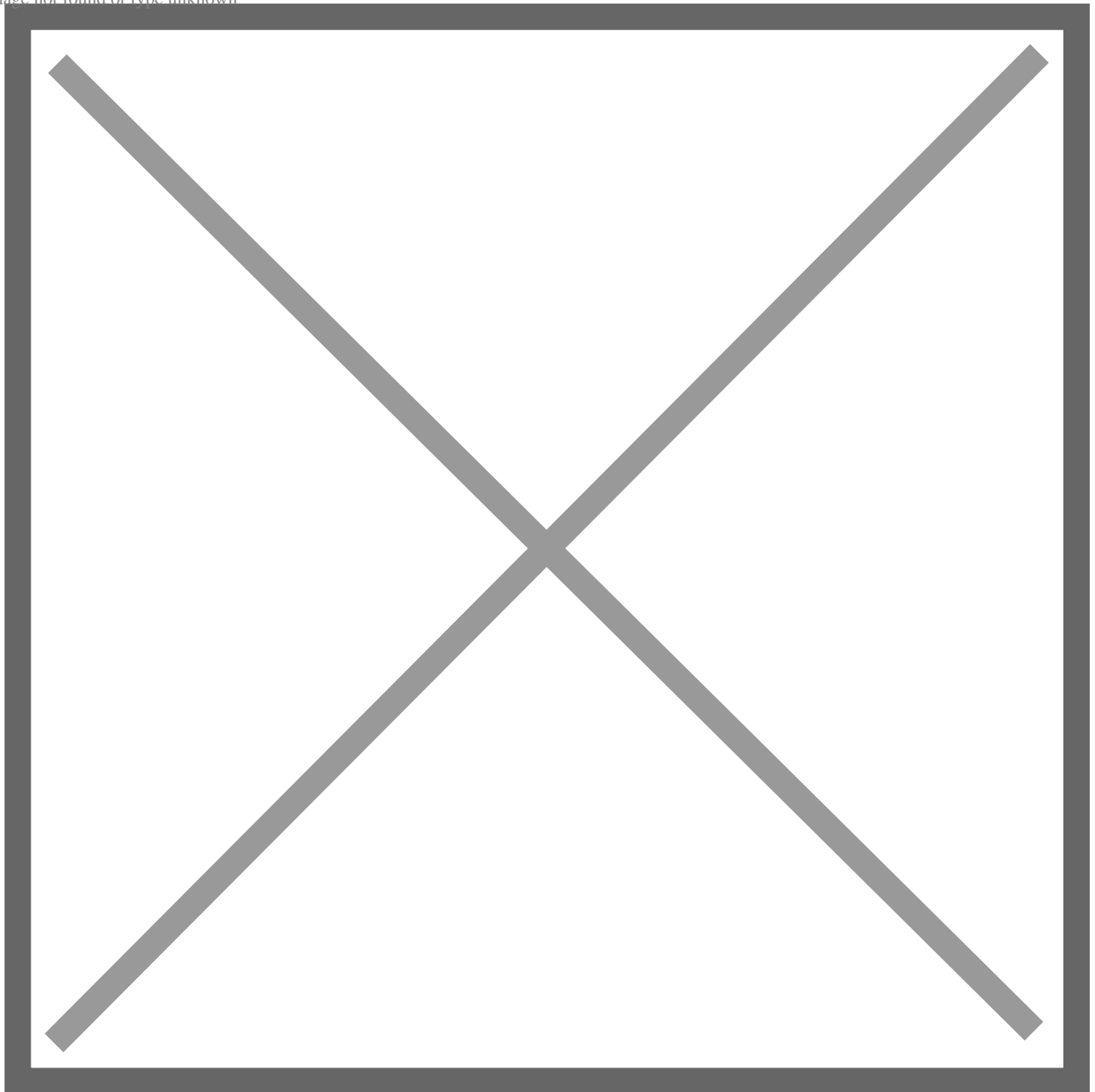


Image not found or type unknown



Cette couverture n'est peut-être pas la plus jolie photographie de la Fiat Panda mais elle a, au moins, l'immense mérite d'être celle de l'une des premières versions, celle qui va surprendre !

Propos recueillis par Philippe Colombet

Cet ouvrage appartenant à la fameuse collection «De mon père» retrace l'histoire de la Fiat Panda de première génération, produite de 1980 à 2003. Nouveau concept automobile conçu dans les années 1970 à partir d'une feuille blanche et dessiné par Giorgetto Giugiaro, 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 passionnant. Une automobile des plus sympathiques à laquelle l'auteur rend un fort bel hommage.

Auteur, comédien et accessoiriste pour le cinéma

Issu du monde du spectacle et passionné par l'automobile ancienne Aurelien Charle passait déjà son enfance à courir les rassemblements et à dévorer la presse spécialisée. Parallèlement à une formation en art dramatique, il travailla à la documentation des incontournables éditions LVA. Il écrit ensuite son premier ouvrage et se lance dans la rédaction d'articles pour différentes revues spécialisées. Aujourd'hui, il travaille depuis plus de dix ans dans l'univers de l'automobile ancienne collaborant également avec la presse spécialisée en France et en Espagne. Ayant déjà plusieurs ouvrages à son actif et toujours de nouveaux projets sous le coude, tout en étant toujours comédien et, accessoirement, accessoiriste pour le cinéma. Adorant voyager, il parcourt différents pays au volant de ses voitures anciennes. Partager, aujourd'hui, sa vie entre la scène et le journalisme automobile et faisant fréquemment de longs voyages au volant de ses anciennes, il y a pire comme vie ! Ne croyez-vous pas ? C'est aussi, très probablement, ce qui rend sa plume si alerte et si agréable...

Image not found or type unknown

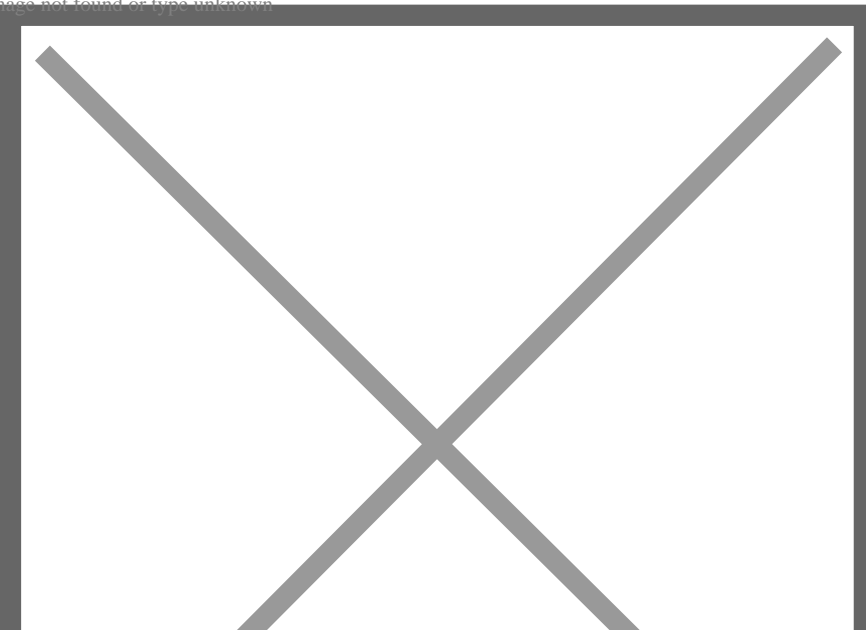
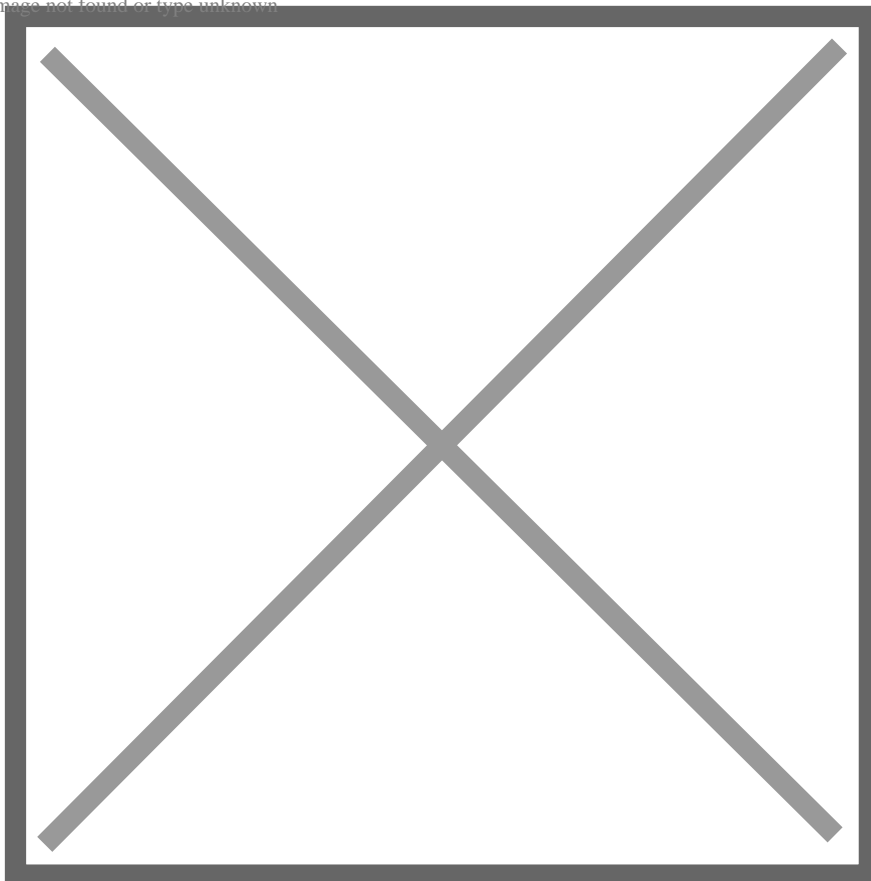


Image not found or type unknown



Il partage aujourd'hui sa vie entre la scène et le journalisme automobile et fait fréquemment de longs voyages au volant de ses anciennes. Il se nomme Aurélien Charle et adore la Panda.

Star du salon du 4x4 de Val d'Isère

Avant de débiter cette interview d'un auteur, permettez-moi, à nouveau, de débiter cette chronique par un souvenir tout à fait personnel, le souvenir du jeune journaliste que j'ai été. J'étais en voyage de presse à la présentation de la première des versions 4x4 de la Fiat Panda, c'était au salon du 4x4 de Val d'Isère. Nous grimpons joyeusement dans la montagne au volant de nos Panda sous un superbe soleil du mois d'août. Et voici que, devant nous, deux confrères se trouvent coincés sur un gros rocher, les quatre roues de leur vaillante petite automobile dans vide. Qu'à cela ne tienne, il faut continuer. Nous venons alors leurs prêter main forte pour soulever à quatre cette petite voiture et la remettre sur ses quatre roues. C'est probablement aussi cela l'un des génies de la Fiat Panda, une légèreté source d'efficacité et d'intelligence !

«Incarnation latine de notre gauloise 2CV...»

Mais avant cette interview, débutons ce sujet par une actualité qui a permis à nos confrères de l'excellente lettre quotidienne de l'actualité automobile «Autoactu.com» de faire un clin d'œil à la Panda sous la plume de Jean-Philippe Théry : «Confus Panda ! Un panda, c'est 100 kilos de pure tendresse. Enfin ça, c'est ce que je croyais jusqu'à la semaine dernière. Trop mignon le Panda ! Quoi que... (...) Tout l'inverse en somme de la géniale et pétillante Fiat Panda apparue en 1980. Incarnation latine de notre gauloise 2CV, la petite citadine démontre que c'est dans la catégorie des voitures populaires que la marque turinoise excelle particulièrement, même si c'est à Giorgetto Giugiaro que l'on doit son design ainsi que la conception de sa carrosserie. Si absolument tout en elle traduit sa vocation économique, à commencer par ses panneaux de tôle et vitrages plats, la Panda rejette l'austérité pour un minimalisme intelligent avec des solutions qui ne le sont pas moins, comme sa sellerie en tissu déhoussable et lavable en Zanussi, ou sa planche de bord en forme d'étagère de rangement. Bref une auto dont le caractère extrêmement appropriable justifie l'appellation, conservée sur les générations suivantes apparues en 2003 et 2012, certes moins géniales que leur devancière, mais qui n'en constituent pas moins d'excellentes autos pour les petits budgets. Peut-être est-ce d'ailleurs le poids plume de la petite Fiat qui a inspiré la dernière campagne du WWF, World Wildlife Fund, organisation ayant justement choisi le Panda comme emblème et mascotte. Alors que le gouvernement Français a écarté du projet de loi de finances de l'année prochaine la taxe sur le poids des véhicules initialement proposée par la Convention Citoyenne pour le Climat, et soutenue par Barbara-Ministre-de-la-transition-écologique, l'ONG publie à son tour une violente charge contre les SUV, accusés entre autres maux de surcharge pondérale. (...)». Ce clin d'œil effectué à l'actualité d'une Fiat Panda qui, pour fêter ses 40 premières années, présente la nouvelle Panda MY21, toujours un peu plus écologique, un peu plus technologique et un peu plus fun, revenons à notre interview de l'auteur Aurélien Charle.

Cher Aurélien, commençons tout d'abord par une question d'actualité. Parlez-nous un peu de vous, comment se passe cette délicate année ?

Comme pour tous, elle n'est pas évidente, surtout lorsque l'on travaille dans le secteur culturel, l'édition et la presse papier. Plutôt que de me laisser envahir par le désespoir, j'en profite pour rebondir et me réinventer. J'écris beaucoup d'articles de fond pour la presse en ligne, entame de nouvelles collaborations avec d'autres médias et prépare la mise en ligne d'un blog où je publierai mes travaux

déjà parus mais aussi des projets avortés.

Parlez-nous maintenant un peu de votre parcours, comment en êtes-vous venu à écrire sur l'automobile ?

En démarrant dans le métier de comédien, je me suis souvent retrouvé à ne savoir que faire lors de périodes creuses. Passionné depuis toujours et ayant acquis beaucoup de connaissances, j'ai décidé d'écrire un livre sur l'automobile. J'ai regardé les noms d'éditeurs qui apparaissaient le plus souvent dans ma bibliothèque, ai pondu deux-trois projets et les ai contactés. C'est ainsi que j'ai obtenu mon premier contrat en 2008 chez E-T-A-I pour la rédaction de «La Peugeot 104 de mon père».

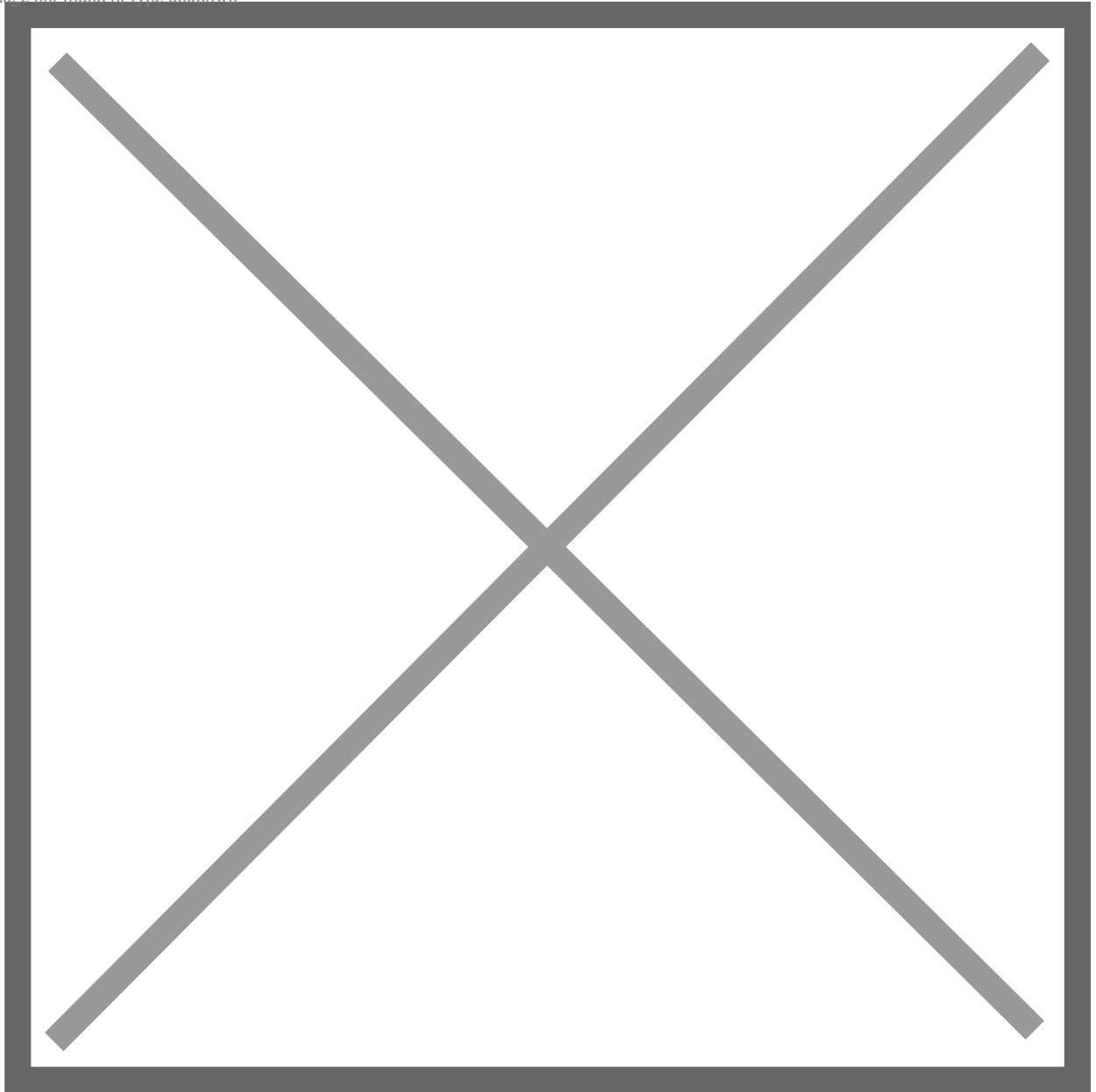
En dehors de la Fiat Panda, quelle a été votre première émotion automobile ?

Aussi loin que je me souvienne, j'étais fasciné par la Citroën GS de mon père, la voiture qui me ramena de la maternité juste après ma naissance. La philosophie bien particulière de cette auto ne m'avait pas échappé et je percevais à quel point elle pouvait titiller les sens, par le son de son flat-four refroidi par air, son design unique à l'intérieur comme à l'extérieur et l'odeur de ses matériaux, très seventies, qui régnait dans l'habitacle. J'ai eu beaucoup de peine lorsque mon père l'envoya froidement au rebut et je la tiens comme principale coupable de mon Citroënisme aigu.

Et, maintenant, quelle a été votre première émotion liée à la Fiat Panda ?

Ma mère possédait une Fiat Panda 45 noire avec toit ouvrant. Le plus lointain souvenir que j'ai était dans cette voiture. Je n'avais même pas deux ans et, alors que nous roulions avec le toit ouvert, probablement à proximité des pistes d'Orly, je vis un avion voler très bas à travers le toit et, depuis mon siège bébé, j'avais été très effrayé. Je ne garde que peu de souvenirs de cette voiture mais, étant fan de 2cv depuis toujours, j'ai vite compris que la Panda en était l'équivalent des temps modernes. C'est ainsi que je me mis à la trouver tout simplement géniale.

Image not found or type unknown



Le genèse c'est une Panda bien entendu héritière des Fiat 500 et Fiat 600 mais avec ce truc en plus qui la rend prête à tout faire, comme si elle avait croisé une 2CV sur sa route.

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

Il faut déjà être un minimum passionné par son sujet sans quoi ce travail peut vite devenir un calvaire. Un ouvrage de ce type s'élabore le plus souvent en suivant l'évolution du modèle de manière chronologique. On regroupe ensuite les plus grands moments sur une douzaine de chapitres et on se lance dans la rédaction. Bien évidemment la structure de l'ouvrage se retrouve souvent modifiée car, en approfondissant, on découvre toujours des anecdotes inédites qui chamboulent quelque peu notre programme.

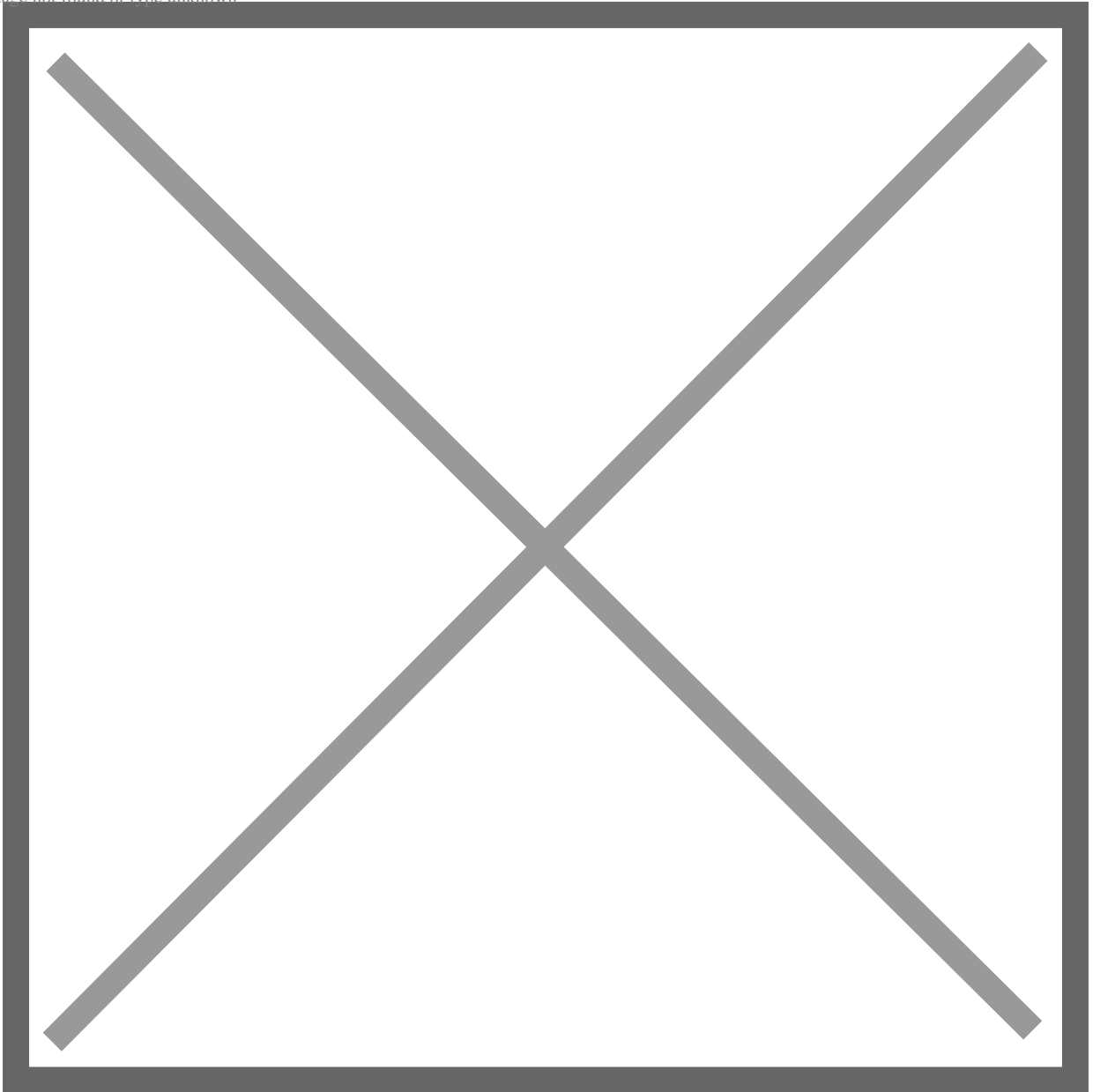
Les difficultés sont-elles le quotidien dans le travail d'un auteur sur ce type de livres ?

On peut passer un temps incroyable à confronter les diverses informations pour avoir la certitude du mois et de l'année du montage d'un simple boulon. Lorsque l'on se lance dans cette aventure, on sait qu'il faut être très rigoureux, par professionnalisme et amour de son travail mais également parce que l'on sait que les amateurs les plus éclairés nous attendent au tournant.

Cette édition a t-elle exigé plus de contraintes que prévu, racontez nous ?

J'ai toujours été déçu du manque d'implication de la maison Fiat pour accompagner ce type de projet. En comparaison avec d'autres constructeurs, l'accès aux archives et aux documents inédits est très compliqué. J'ai toutefois noté une amélioration en écrivant sur la Panda. Peut-être que tout cela n'est qu'une question d'organisation... Mon ouvrage est le tout premier qui traite de la Fiat Panda en langue française. J'ai me suis donc félicité d'avoir de bonnes notions d'italien et d'être bilingue en espagnol pour pouvoir déchiffrer de nombreux documents.

Image not found or type unknown



Le 16 janvier 1986 la nouvelle Fiat Panda arrive, la Supernova, arrive. Toutes les qualités de la première génération et beaucoup de choses en plus. J'avoue, jeune cadre dans le monde de l'édition et de la communication, votre humble serviteur a bien failli en acheter une à l'époque.

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

Le Centro Storico de Fiat m'a fourni de nombreux documents. J'ai aussi beaucoup apprécié le professionnalisme, l'efficacité et la courtoisie d'Ital Design qui m'a très facilement transmis de superbes croquis signés de la main de Giugiaro. Les éditions E-T-A-I sont également une maison très ancienne de renom et possèdent un fond d'archives ultra-complet. Je me suis aussi tourné vers mes confrères auteurs qui possèdent des archives et également vers les clubs de passionnés.

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

Je n'ai pas pu traiter l'histoire de la Panda en compétition ni même pu parler du génial Panda Raid, une expédition annuelle où des Fiat Panda mais aussi des Seat Marbella partent pour 3 000 kilomètres de rallye depuis Madrid jusqu'à Marrakech. Je regrette également de ne pas avoir pu faire paraître les données techniques de chaque modèle en fin d'ouvrage.

Image not found or type unknown

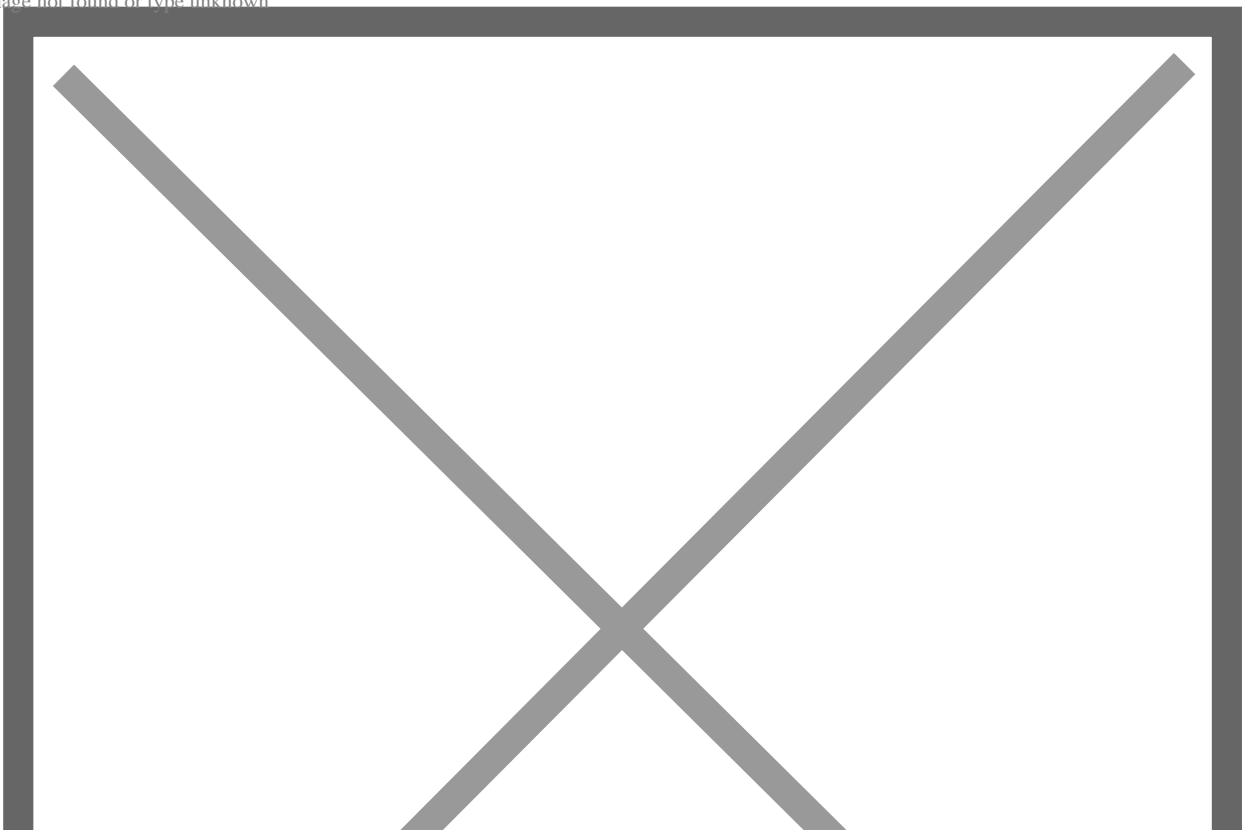
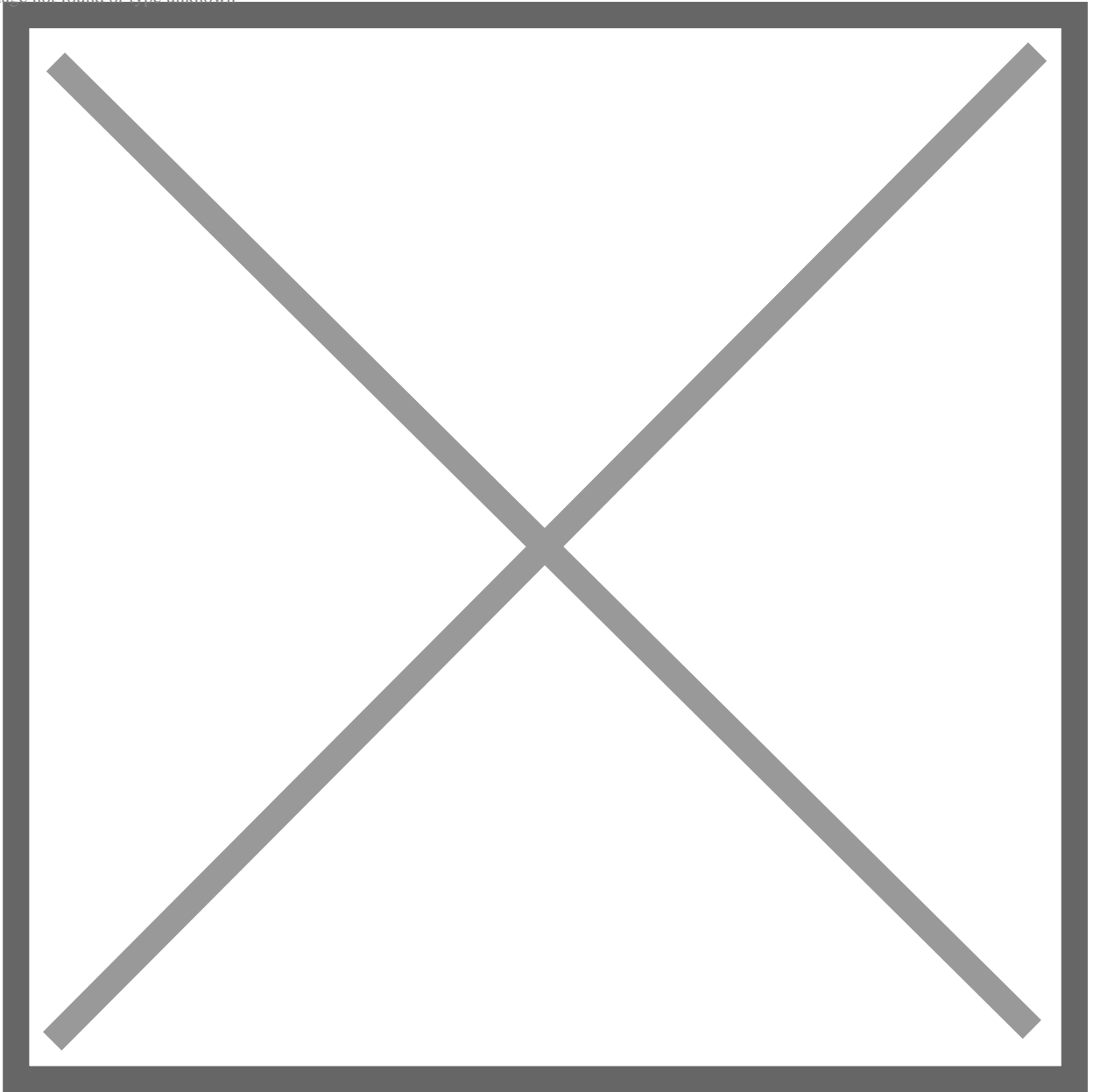


Image not found or type unknown



Lorsque nos voisins espagnols baptisaient la Panda en Seat.

La partie consacrée à Seat est particulièrement intéressante, pensez-vous que Fiat envie la place du groupe Volkswagen aujourd'hui ?

Je pense que Fiat n'a pas à les envier. Le groupe italien possède de grandes marques automobiles

mais peine peut-être à s'affirmer et à trouver sa véritable place. Ses atouts sont différents mais tout aussi nobles et redoutables. Le marché automobile ne cesse d'être bouleversé mais je suis sûr que Fiat parviendra à consolider durablement sa position en tant que grand groupe. Patience...

Aux côtés de la Fiat Panda, quels sont actuellement vos autres coups de foudre automobiles et pourquoi ?

Je roule en 2cv depuis mes 18 ans. Je ne cesserai jamais d'aimer ce concept automobile même si elle me fait mal au dos et agresse mes tympans sur les longues distances. Cette simplicité, ses solutions techniques attachantes en font une idée unique de l'automobile. Malheureusement, la «Deuche» est devenue un produit snob et son aura en a été pas mal affectée. Je rêve également depuis tout gamin d'une Alfa-Romeo GTV6. Je suis tombé amoureux de cette voiture en la voyant aux mains de Roger Moore dans «Octopussy» et ce sans même savoir que ses lignes étaient également l'œuvre de Giorgetto Giugiaro. Ce sera mon prochain achat automobile. Côté moderne, j'apprécie beaucoup la Mazda MX5. J'aime cette manière discrète de faire perdurer l'esprit de la première mouture qui était elle-même une descendante indirecte des petits roadsters britanniques des années 1960.

Quelles sont les voitures que vous ne supportez pas ?

Je déteste le Porsche Cayenne et, en général, ces SUV de marques nobles qui, selon moi, ont bafoué leur philosophie de toujours pour faire le bonheur d'une clientèle clinquante qui ne pense qu'à se porter acquéreuse d'une image de marque au détriment d'un véritable style de conduite. Surtout au volant de leurs versions diesel... un pur sacrilège !

Quel est votre plus beau souvenir de route au volant d'une Fiat Panda ?

Les vacances à Belle-Île-en-Mer avec les amis du lycée, le premier été où nous sommes partis seuls en voiture, le permis tout juste en poche. Cette voiture était économique et encaissait sans broncher

nos petits écarts de conduite dus à notre manque d'expérience. En y repensant, je ne cesse de me dire qu'il faudrait que je m'organise un vrai road-trip en Panda à travers l'Europe du sud. Affaire à suivre...

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

Je ne peux malheureusement pas dévoiler les sujets de mes prochains ouvrages. L'un se fera avec les éditions Larousse sur un modèle français populaire tandis que je suis en train de mettre en place un nouveau projet de livre avec E-T-A-I sur un modèle de l'ancien bloc soviétique. J'espère pouvoir en reparler avec vous à leurs sorties lors d'une prochaine interview !

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

J'adore l'histoire et l'art en général. Je serais très heureux de pouvoir écrire sur différents courants artistiques comme l'Art Nouveau, l'Art Déco ou l'architecture brute de l'ère soviétique. J'aime aussi énormément tout ce qui concerne le mouvement surréaliste.

Aurélien, une ultime question tournée vers un avenir semble t-il de plus en plus proche, vous qui connaissez mieux que d'autres l'ADN de la Panda comment imaginez-vous son avenir avec le rapprochement en FCA et PSA ?

Les temps que nous vivons ne cessent de nous rappeler que l'avenir n'est jamais écrit à l'avance. Fiat Chrysler Automobile et PSA sont des partenaires de très longue date, notamment concernant leur production d'utilitaires en commun. Voyons dans quel état sera le contexte automobile dans ce fameux Monde d'Après que nous attendons tous.

Pourquoi nous aimons : un ouvrage fort documenté, un style très agréable à lire et un sujet parmi les plus intéressants.

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

Note : **17 sur 20.**

Titre : «1980-2003, la Fiat Panda de mon pe?re»

Auteur : Aure?lien Charle

Pages : 120 pages

Photos : 250 photos

Format : 240 x 215 mm

Prix public : 29,90 euros TTC

Date de parution : 20 mai 2020

Accroche :

«Je suis en train de mettre en place un projet de livre avec E-T-A-I sur un modèle de l'ancien bloc soviétique...», Aure?lien Charle.

NOUS EN REPARLERONS

«Les populaires françaises», un hors-série incontournable

Au menu, 15 essais de populaires françaises incontournables, qui ont tour à tour marqué les années 1950, 1960 et 1970, avec les superbes séances photos et mises en scène de Daniel Denis. Flash-back, les «Trente glorieuses» sont synonymes en France de forte croissance économique, au-delà du frigidaire, du Rock'n roll, de la télé ou de la mobylette, c'est véritablement l'automobile qui a marqué la génération du «Baby boom». Le magazine «Rétroviseur» propose de replonger dans cette époque

bénie au travers de l'essai de 15 voitures emblématiques, replacées dans leur contexte, texte et photos, avec une approche globale de chaque décennie, un focus sur les concurrentes de l'époque et la cote de toutes les variantes des modèles essayés (en kiosque à 6.90 euros).

www.lva.fr

«Ne dites pas à mes filles que je suis devenu écolo...»

Le nouveau livre de Jacques Séguéla, «Ne dites pas à mes filles que je suis devenu écolo, elles me croient publicitaire !», aux éditions «Coup de cœur» est une bouffée d'optimisme dans un monde qui doute de son futur. Flash-back, l'Onu précise que nous serons 9.7 milliards à nous partager la terre en 2050 et 11 milliards en 2100. Mais que restera t'il de la terre dès 2050 si nous ne changeons pas nos comportements ? Un exemple parmi d'autres, sans pour autant cesser de prendre l'avion, il suffirait que les avions volent un peu moins vite pour qu'il y ait une forte réduction de leur consommation et donc de leur pollution, et c'est valable aussi pour les bateaux. Sur tous les registres et dans tous les domaines, énergie, eau, ressources naturelles, biodiversité, dérèglement climatique, santé, démographie, avec une argumentation chiffrée rigoureuse, l'auteur, Jacques Séguéla, optimiste né, indique comment faire pour que le scénario apocalyptique de la fin de la planète et de l'humanité ne se produise jamais. Ce publicitaire, créateur de plus de 1 500 campagnes, et auteur de 33 ouvrages sur l'aventure, la publicité et la politique, est depuis 65 ans curieux de la vie et du monde en mouvement perpétuel. Il est bien le témoin et le chantre des va-et-vient de la société. Jacques Séguéla est bien un optimiste né. D'ailleurs, cet ouvrage commence par la phrase d'Albert Camus : «On ne change pas le monde, on le répare». À Jacques Séguéla de conclure : «Les optimistes ont inventé l'avion, les pessimistes, le parachute. Restons dans l'avion !».

www.gillesparis.com

6 octobre 1973, l'été indien des «Trente glorieuses»

Xavier Charpentier débute son texte le 6 octobre 1973, date de la mort du pilote automobile François Cevert, lors d'une course sur un circuit. C'est également le jour où les «Trente glorieuses» se sont

terminées, par le commencement de la guerre du Kippour. Quelques semaines plus tard, la flambée du prix du pétrole déclenche la crise. Par des archives journalistiques et culturelles, Xavier Charpentier, 9 ans à l'époque, fait un portrait de la France des années 70. Flash-back, il est donc des dates qui marquent l'existence minuscule d'un enfant de 9 ans comme elles marquent l'existence de millions d'hommes. Ce samedi 6 octobre 1973, un événement aujourd'hui oublié frappe les Français de stupeur. François Cevert, 29 ans, jeune surdoué du sport automobile, se tue sur le circuit de Watkins Glen, aux États-Unis. La France de Georges Pompidou, passionnée de progrès et d'automobile, est touchée au coeur. Le même jour un autre événement change la face du monde. À 14 heures locales, les armées syrienne et égyptienne lancent leur offensive contre Israël dans le Golan et le Sinaï. La guerre du Kippour commence. Quelques semaines plus tard, l'embargo sur le pétrole et le quadruplement des prix de l'essence enclencheront un processus que rien ne pourra arrêter. La crise et avec elle la fin des «Trente glorieuses». Au hasard des journaux, des livres, des émissions, des films qui ont marqué l'époque, réapparaissent Pierre Mesmer, Rabbi Jacob, Allende, le courrier du coeur de «Elle», et l'admiration pour la vitesse et la modernité. C'est un portrait de la France de cette année 1973 que propose Xavier Charpentier, enfant de 9 ans qui n'a pas oublié la mort de François Cevert. C'est passionnant !

www.editionspleinjour.fr

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Juliette Rodrigues

RACONTE MOI L'AUTO

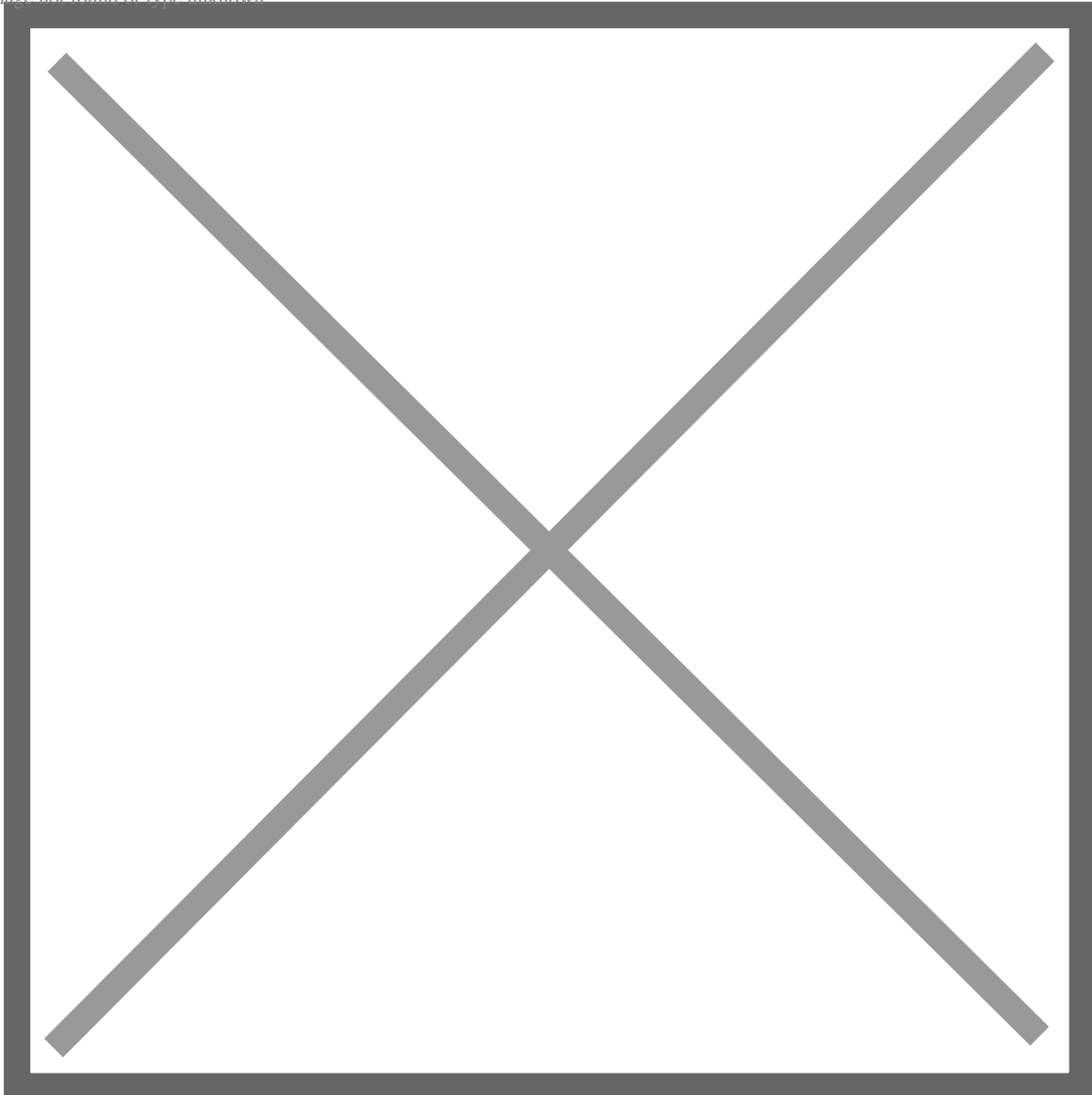
UNE RARISSIME RENAULT LAGUNA PICK-UP À VENDRE SUR LE BONCOIN

#LAGUNA #PICK-UP #RENAULT

ENVIE DE ROULER DANS UNE RENAULT PARTICULIÈREMENT EXCLUSIVE ? VOICI PEUT-ÊTRE LA LAGUNA DE VOS RÊVES !

La **Renault** Laguna de première génération a été commercialisée entre 1994 et 2001. Pendant cette période, elle s'est écoulée à 2 350 800 exemplaires.

Image not found or type unknown



Mais des Renault Laguna pick-up, il n'y en a que très peu dans le monde. Un exemplaire de cette rarissime Laguna était à vendre sur le site "leboncoin.fr", au prix de 5 500 euros. L'annonce a très vite disparu. Elle indiquait que le véhicule datait de 1997 et affichait 187 000 km au compteur.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown

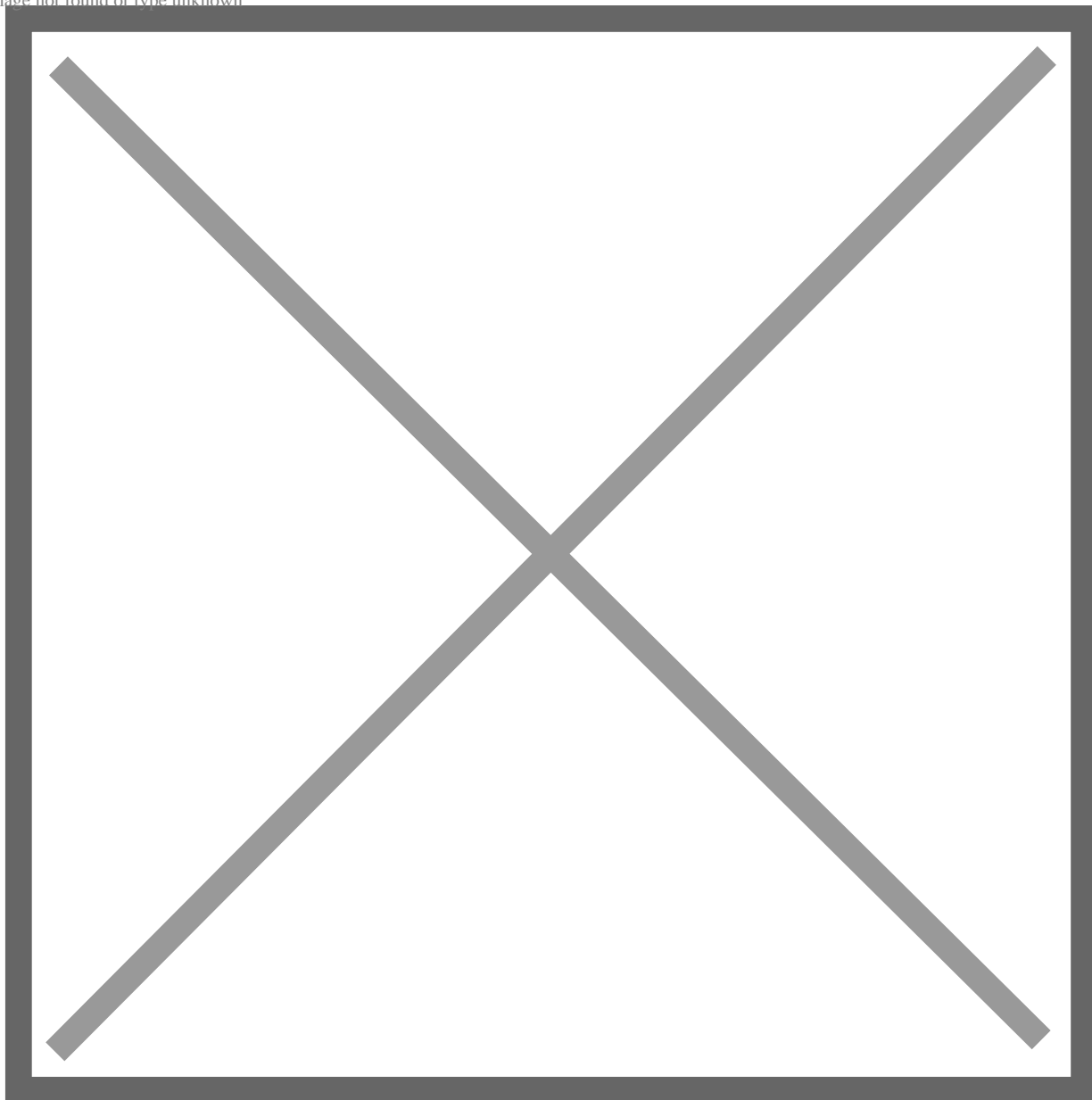


Photo : LeBoncoin

Le travail réalisé semble de très bonne qualité. L'habitacle de la voiture n'offre plus que deux places, avec une grande benne juste derrière et une carrosserie en excellent état. A noter qu'elle possède une boîte manuelle.

La voiture idéale pour les surfeurs ?

Source : TURBO.FR (28/10/20)

Par Juliette Rodrigues

ON CAUSE AUTO

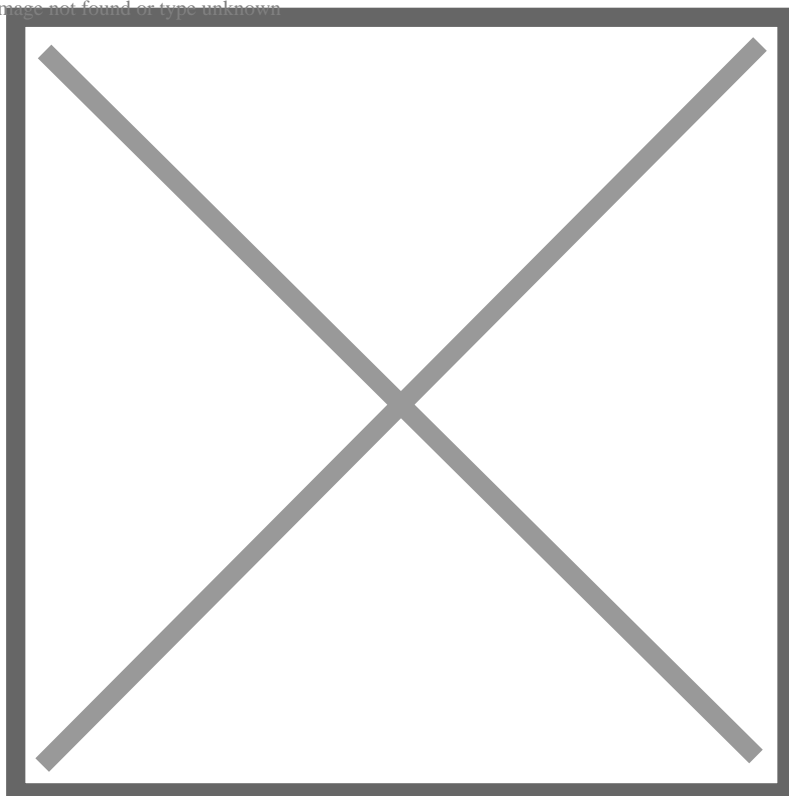
LES VOITURES DES PRÉSIDENTS AMÉRICAINS

#ETATS-UNIS #PRÉSIDENTS #VOITURES

Le parking de la **Maison Blanche** a vu défiler de nombreux véhicules. Depuis 1939, pas moins de 16 véhicules, tous « américains », ont assuré le transport du président des **Etats-Unis**.

Franklin D. Roosevelt a été le premier président américain à rouler dans un véhicule officiel : un cabriolet Lincoln K Sunshine Spécial qui avait pour particularité de disposer d'une radio capable de recevoir et d'émettre, une recommandation des services secrets.

Image not found or type unknown



En 1942, la présidence s'offre un nouveau véhicule, la Lincoln Custom, dotée d'une carrosserie blindée, qui sera utilisée aussi par Harry

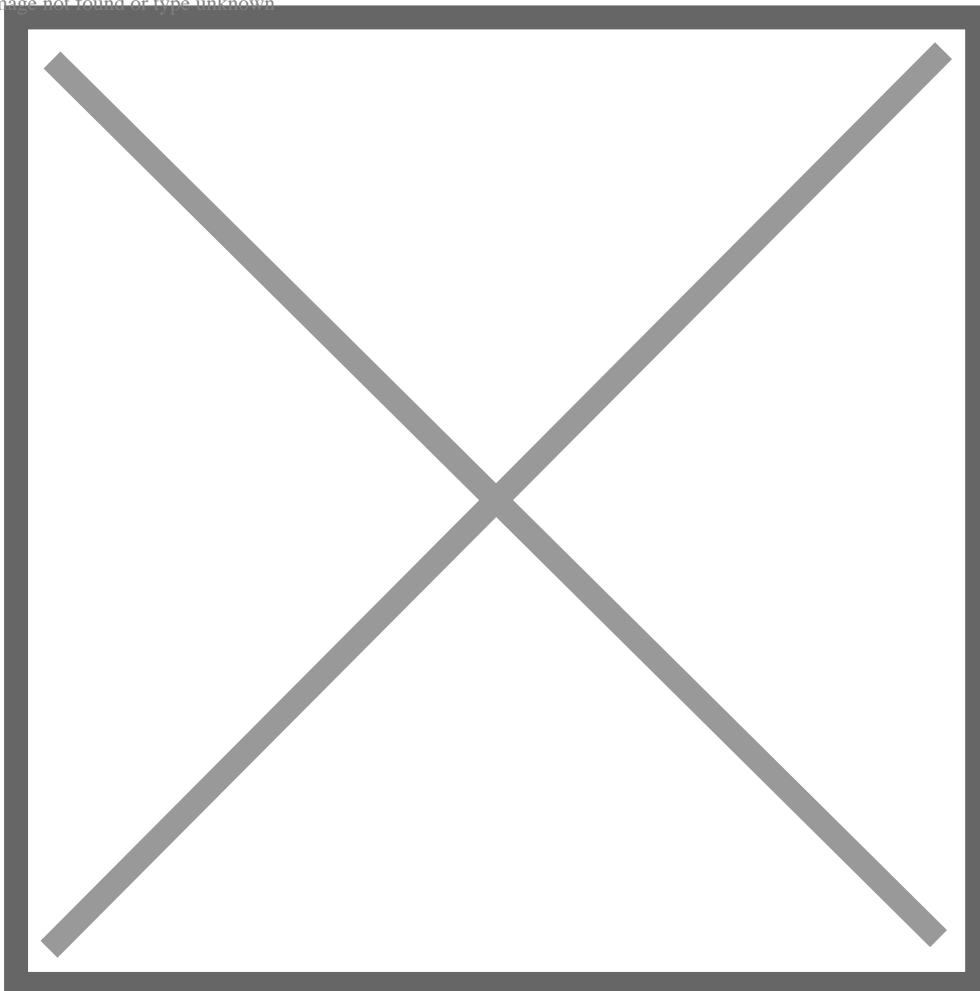
Truman, élu en 1945. Ce dernier optera en 1948 pour une autre Lincoln, une Cosmopolitan dotée d'un V12 de 5,8 l et 154 ch et d'un toit rehaussé, à laquelle le président Dwight D. Eisenhower fera ajouter une bulle transparente à l'arrière en 1954.

Lincoln demeure le fournisseur des présidents dans les années 60 : quatre versions de la Continental seront utilisées entre 1961 et 1972, dont la SS-100-X a bord de laquelle John F. Kennedy a trouvé la mort le 22 novembre 1963. Après l'assassinat du président, de nouvelles caractéristiques ont été ajoutées au cahier des charges, notamment un blindage en titane, un toit rigide permanent à l'épreuve des balles et des vitres renforcées. Les variantes, mises en service les années suivantes, ont été utilisées par Lyndon B. Johnson, Richard Nixon, Gerald Ford, Jimmy Carter et Ronald Reagan.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



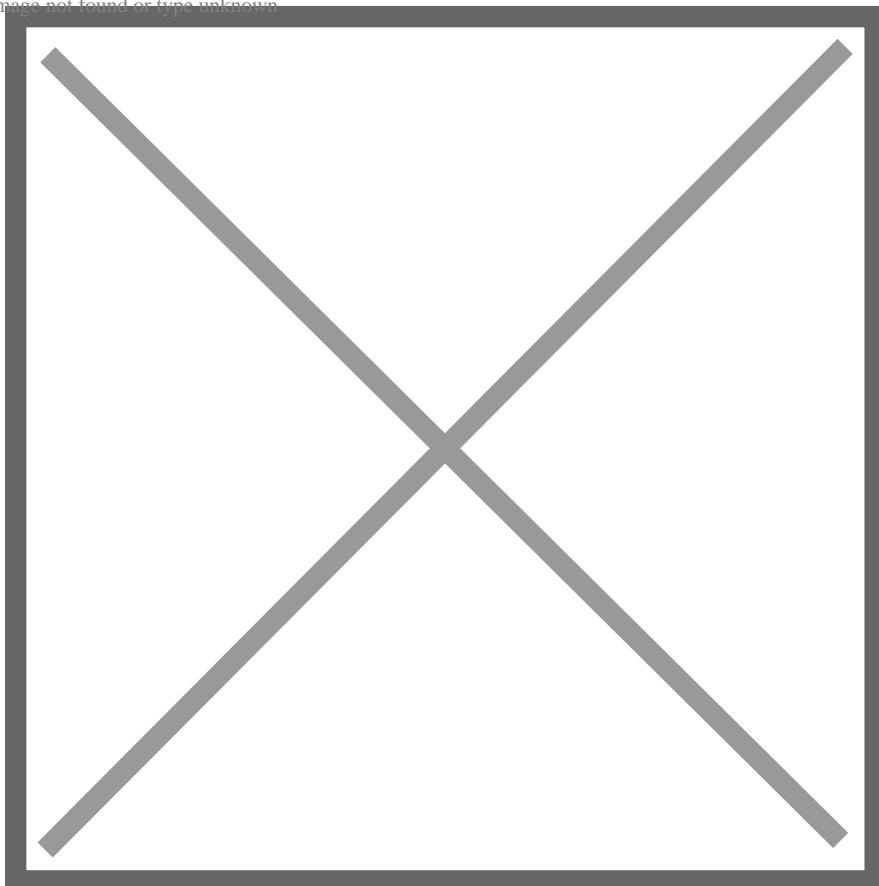
En 1983, le président Reagan délaisse la Lincoln Continental pour une Cadillac Fleetwood, célèbre pour son toit et ses sièges surélevés qui permettaient de voir plus facilement les foules lors des défilés. La marque Lincoln fait son retour en 1989, avec George H.W. Bush qui commande une Town Car équipée d'un moteur V8 de 7,5 l. La Cadillac Fleetwood revient ensuite à la Maison Blanche avec Bill Clinton, dans une version toujours largement blindée, animée par un moteur V8 de 7,4 l, dépourvue de toit ouvrant et de marchepieds mais équipée d'un téléphone, d'un accès à internet et même d'une liaison par satellite (cette voiture coûtait 600 000 dollars, 45 fois plus que la Lincoln de Roosevelt). En 2001, le nouveau président élu Georges W Bush junior opte pour une limousine Cadillac DeVille qui aurait été basée sur la plateforme d'un tout-terrain de loisir de General Motors. Une Cadillac DTS spéciale est commandée en 2005 sur les recommandations des services secrets américains : elle reçoit notamment des vitres blindées de 13 mm d'épaisseur qui ne s'ouvrent pas.

Une Cadillac « One », unique, conçue en étroite coopération avec les services secrets, prend ses fonctions en janvier 2009, en même temps que Barack Obama qui a en outre utilisé pendant ses deux mandats dans un bus de 45 m de long, baptisé « Ground Force One » en clin d'œil à l'avion présidentiel, pour effectuer des trajets plus longs. Dotée de technologies de pointe (vision nocturne, canon à gaz lacrymogène, fusils à pompe), d'un verre anti-bombe de 12,7 cm d'épaisseur et d'un intérieur hermétique pour prévenir les attaques chimiques, la voiture appelée "La Bête" sera aussi utilisée par Donald Trump jusqu'en 2018.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Le nouveau président circulera alors à bord d'une version restylée surnommée le "bunker-roulant", qui pourrait, selon certains observateurs, résister à un astéroïde.

Source : LARGUS.FR (2/11/20)

Par Frédérique Payneau