

CULTURE VROUM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

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

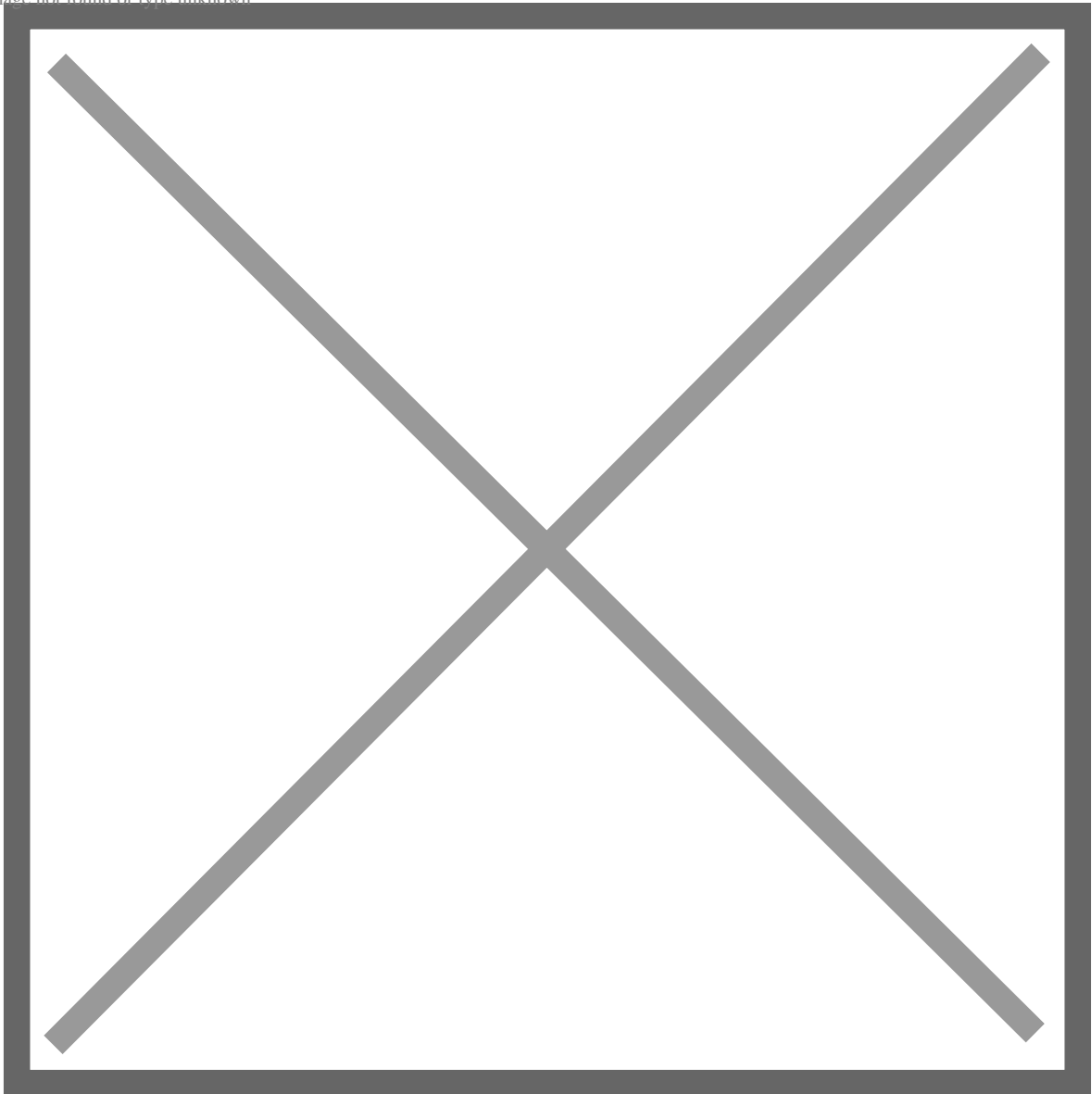
AUTOUR DU LIVRE «OPEL, 50 ANS DE SPORTIVES»

*«LA PLUS MÉCONNUE DES MARQUES
CONNUES»*

Avec Patrice Vergès, un auteur côté coulisses

Derrière ce livre, à redécouvrir, il y a un auteur de talent, un auteur déjà bien connu des lecteurs du magazine «Antibrouillard» du CCFA. Rencontrons-le, à nouveau...

Image not found or type unknown



Certains trouveront probablement le choix de cette photographie de couverture assez surprenant. Si cette superbe Opel est d'une actualité récente ce n'est pas la sportive de la marque au Blitz à laquelle l'on pense immédiatement. Les Kadett et autres Manta ont peut-être plus marqué les mémoires... Une question de génération certainement !

Propos recueillis par Philippe Colombet

L'Opel GTE propulsion de Jean-Louis Clarr et l'Opel Manta 400 de Guy Frequelin sans oublier celle de Guy Colsoul, qui avait été en tête du Dakar, auront toutes laissé d'émouvants souvenirs dans la mémoire de ceux qui, comme votre serviteur, auront eu la chance de vivre cette belle époque.

Kadett, Manta, Commodore, GT et autres Monza

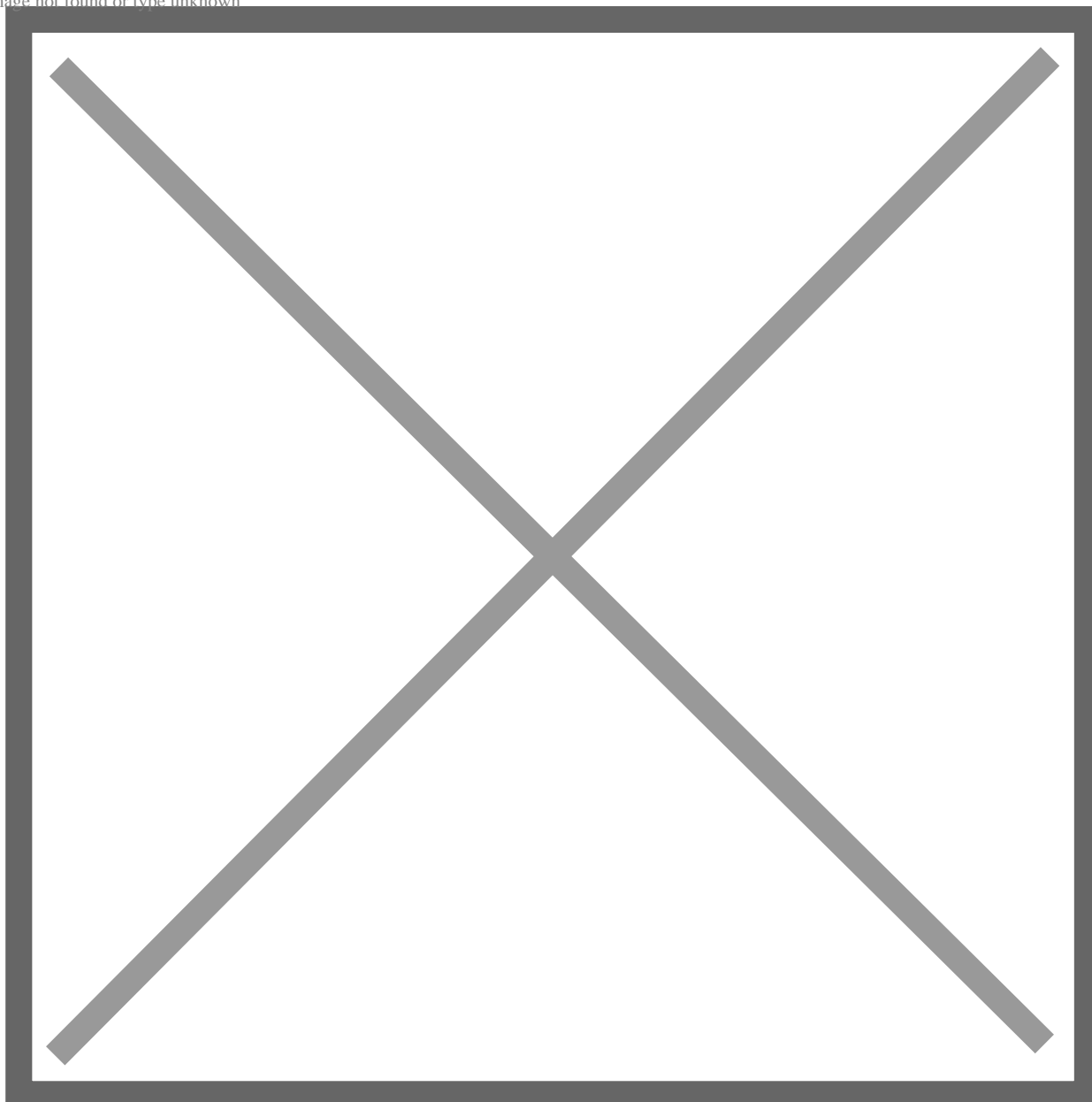
Flash-back, depuis sa création en 1862, Opel a produit près de soixante-sept millions de voitures. Comme souvent chez tous les grands constructeurs automobiles généralistes, sa gamme de voitures sportives a été étouffée par ses autres modèles plus populaires. Pourtant, pendant plus de cinquante ans, le constructeur allemand, passé sous drapeau américain pendant quelques décennies avant de rejoindre PSA et donc maintenant Stellantis, s'est attaché à proposer des véhicules sportifs. De la Kadett Rallye des années 1960 jusqu'aux Astra OPC en passant par les Manta, les Commodore GS/e, les Opel GT et autres Omega Lotus ou Monza, toutes ont eu et ont toujours leurs inconditionnels. À travers ces belles pages, l'on redécouvre ces nombreuses voitures qui ont fait rêver tous les passionnés d'automobiles et les ont fait vibrer aux exploits de ces Opel de compétition, ce tant en rallye que sur circuit.

Il les a toutes essayées !

Une référence sur ce sujet, l'auteur journaliste automobile spécialisé Patrice Vergeas a essayé près de 1 500 voitures modernes en plus de trente ans d'activité. Ses rubriques «Histoire» publiées dans

divers magazines automobiles, Auto Hebdo, Autopassion, Re?tomania, le Moniteur Automobile, et bien d'autres, ainsi que sur des sites Internet notamment POA lui ont permis de conduire un grand nombre de véhicules des années 1950 a? 1970 et surtout de se passionner pour ces années la?. Patrice Verge?s collabore actuellement, entre autres, au magazine «Youngtimers». Il est, aussi, l'auteur de plusieurs livres chez E-T-A-I, dont «Les sportives 1960-1970 dont a? rêvé mon père» est l'un des best-sellers. Il nous a, à nouveau, reçus dans une actualité qui nous donne le plaisir de remettre Opel sur le devant de la scène avec le nouveau Mokka dont vous avez tous remarqué que le regard troublant de la Manta des années 70 est bien là pour notre plus grand bonheur !

Image not found or type unknown



L'on ne présente plus le journaliste automobile auteur Patrice Vergès, ses beaux livres automobiles comme ses romans policiers ne sont-ils pas ses meilleurs ambassadeurs ?

Patrice, quelle a été votre première émotion liée à Opel ? Avez-vous ressenti une émotion particulière au volant de l'une de ces Opel sportives, laquelle et pourquoi ?

Ma première émotion en Opel remonte à mon enfance. Des amis à mes parents vivant en Allemagne, roulaient dans une vieille Opel Kapitän dont la silhouette de Chevrolet en réduction me faisait rêver. La plus grande joie ressentie en Opel, c'est évidemment au volant de l'Omega Lotus 377 ch qui à 200 km/h accélérât encore comme un boulet de canon.

Très populaires outre-Rhin, les Opel n'ont pas toujours connu le même succès en France. À vos yeux, pourquoi n'ont-elles pas atteint la même renommée que les Volkswagen comparables ?

C'est étonnant, car c'est surtout lié à la France. Dans les pays du Nord de l'Europe, les Opel ont une excellente image. À cela beaucoup d'erreurs stratégiques qui sont le fait de la maison mère GM (NDLR : General Motors à Detroit, USA, l'un des «Big three» avec Chrysler et Ford) qui avait une mauvaise approche du marché européen. Opel n'a pas su capitaliser sur des voitures images, je pense notamment à la GT des années 70 ou la Calibra des années 90 restées sans descendance.

Image not found or type unknown

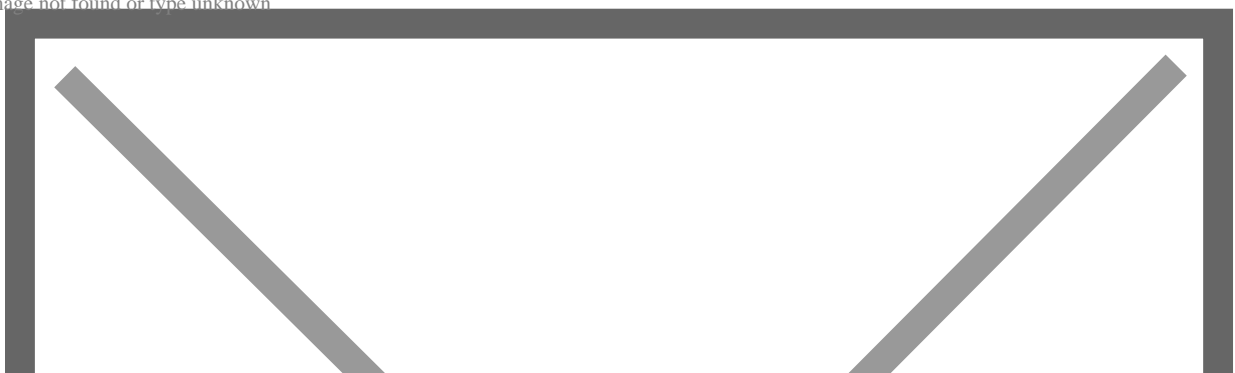
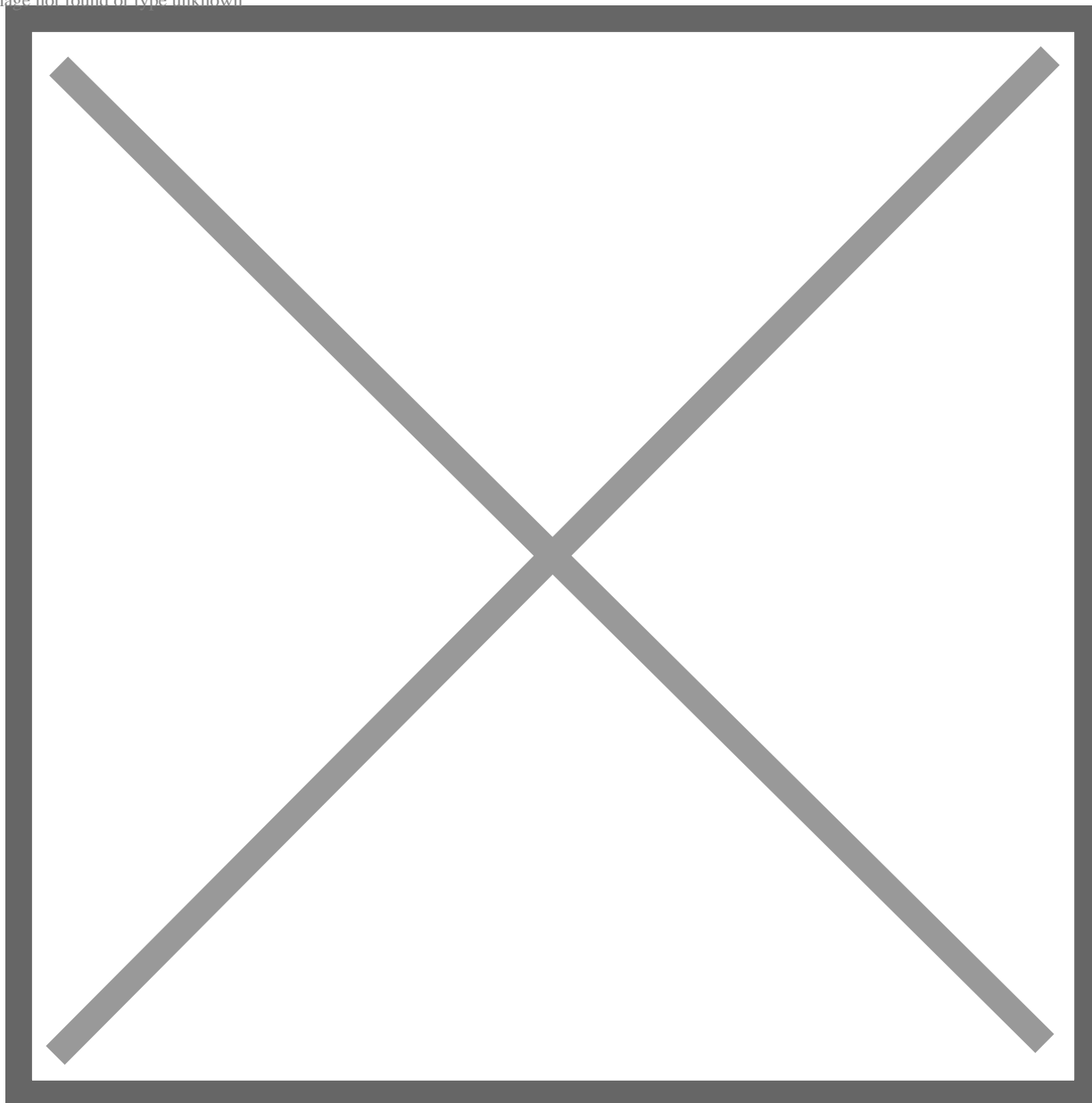


Image not found or type unknown



Un sommaire riche, plus de 200 pages à dévorer sur une marque dont le lecteur observera qu'il y a tant à découvrir.

Des femmes, comme Marie-Claude Beaumont, ont porté les couleurs d'Opel au plus haut en compétition, pourquoi les héritières ne sont-elles pas plus nombreuses ?

Opel France avait choisi de communiquer sur la course pour se donner une image plus sportive. Un trophée avait été créé qui récompensait pécuniairement les pilotes Opel en course. C'est pourquoi on voyait beaucoup de Kadett GTE et Manta 400 en rallye. Je pense qu'avoir délaissé le sport automobile pour sponsoriser le football à la fin des années 90, a été très négatif pour son image.

Passée sous la direction de Carlos Tavarès au sein du groupe PSA et maintenant de Stellantis, la marque Opel semble maintenant renouer avec le succès. Comment imaginez-vous désormais son avenir ?

Opel est la plus méconnue des marques connues et il n'y a que les gens qui n'achètent pas des Opel qui ne les trouvent pas bien. Quand on leur demande la raison, ils ne savent pas en n'osant pas avouer qu'ils achètent une image avant une voiture. J'ai eu une bonne douzaine d'Opel et j'en ai été toujours très satisfait. Pour s'imposer, la gamme actuelle très attrayante doit afficher une personnalité différente de celle des autres modèles de Stellantis. Plus germanique. Mais, je crois que Carlos Tavarès qui est plus intelligent que moi, l'a déjà compris. Mais donner une identité différente aux 14 marques qu'il devra gérer, demande du génie. Jusqu'ici, on lui a prêté du talent, il faudra qu'il rende du génie !

Image not found or type unknown

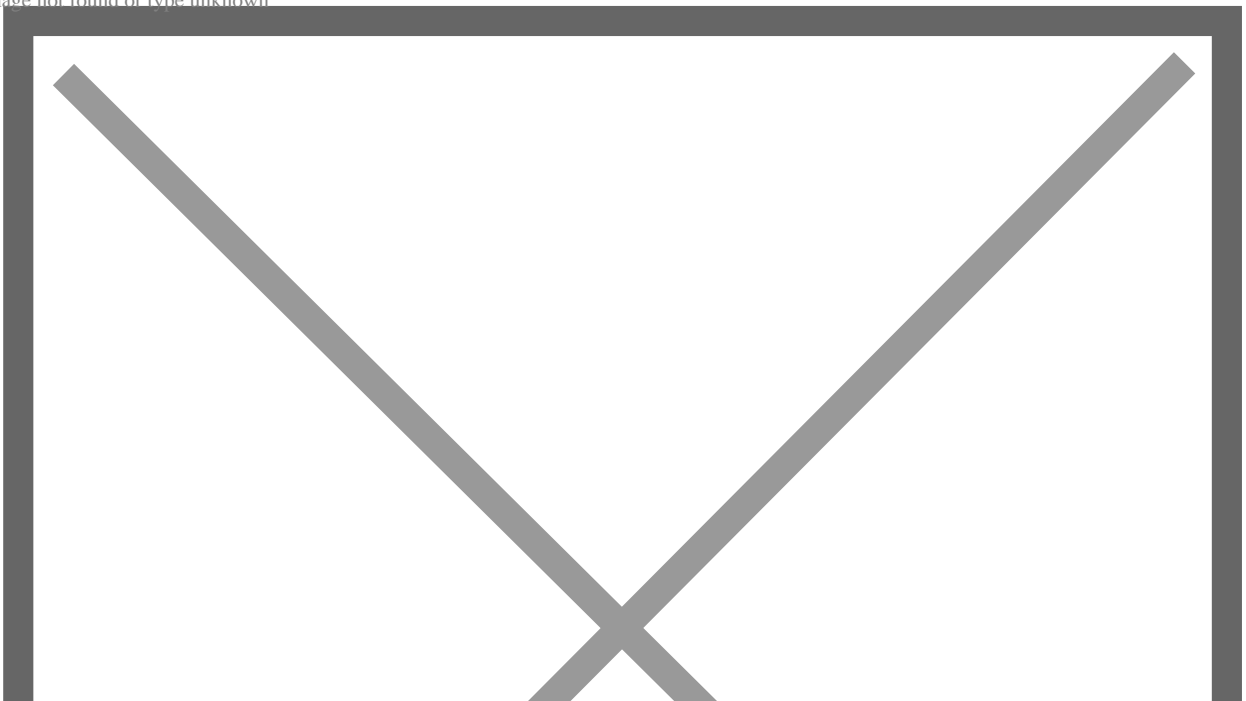
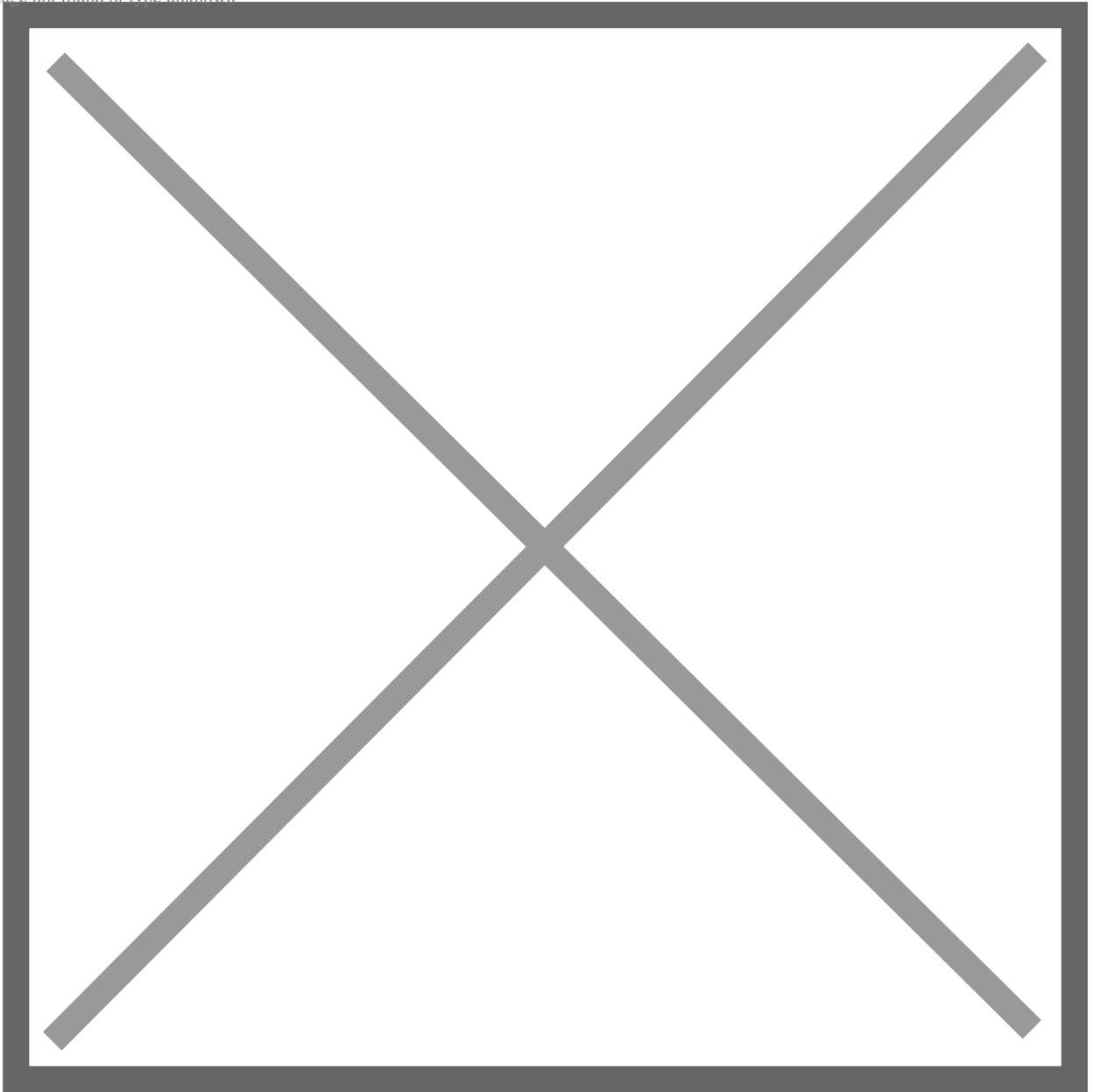


Image not found or type unknown



Le sixième chapitre dédié à la sculpturale Opel GT du début des années 70, comme à son héritière, nous rappelle que le patron de l'époque était aux États-Unis, à Detroit. Ne suis-je pas une légendaire Chevrolet Corvette dans un format plus européen ? Une sculpturale Opel GT qui a, d'ailleurs, récemment participé au mythique «Tour Auto» entre les mains de deux journalistes autant expertes que passionnées.

Les constructeurs sont nombreux à se retourner vers leur passé pour faire renaître d'anciennes gloires, Kadett, GT, Monza et autres Manta, laquelle aimeriez-vous voir revenir et pourquoi ?

La GT qui donnerait de l'image comme Ford le fait avec sa Mustang ou sa GT40. Ford vend des Fiesta et des Focus mais si on demande aux gens de citer une Ford de rêve, ils répondent Mustang ou GT40 !

L'on parle d'Opel en oubliant souvent Vauxhall, sa jumelle britannique, Vauxhall a-t-elle aussi connu une carrière sportive ?

Bien entendu, la Kadett qui s'appelait Chevette a gagné beaucoup de rallyes.

Quel peut être, aujourd'hui, l'avenir de celle-ci ?

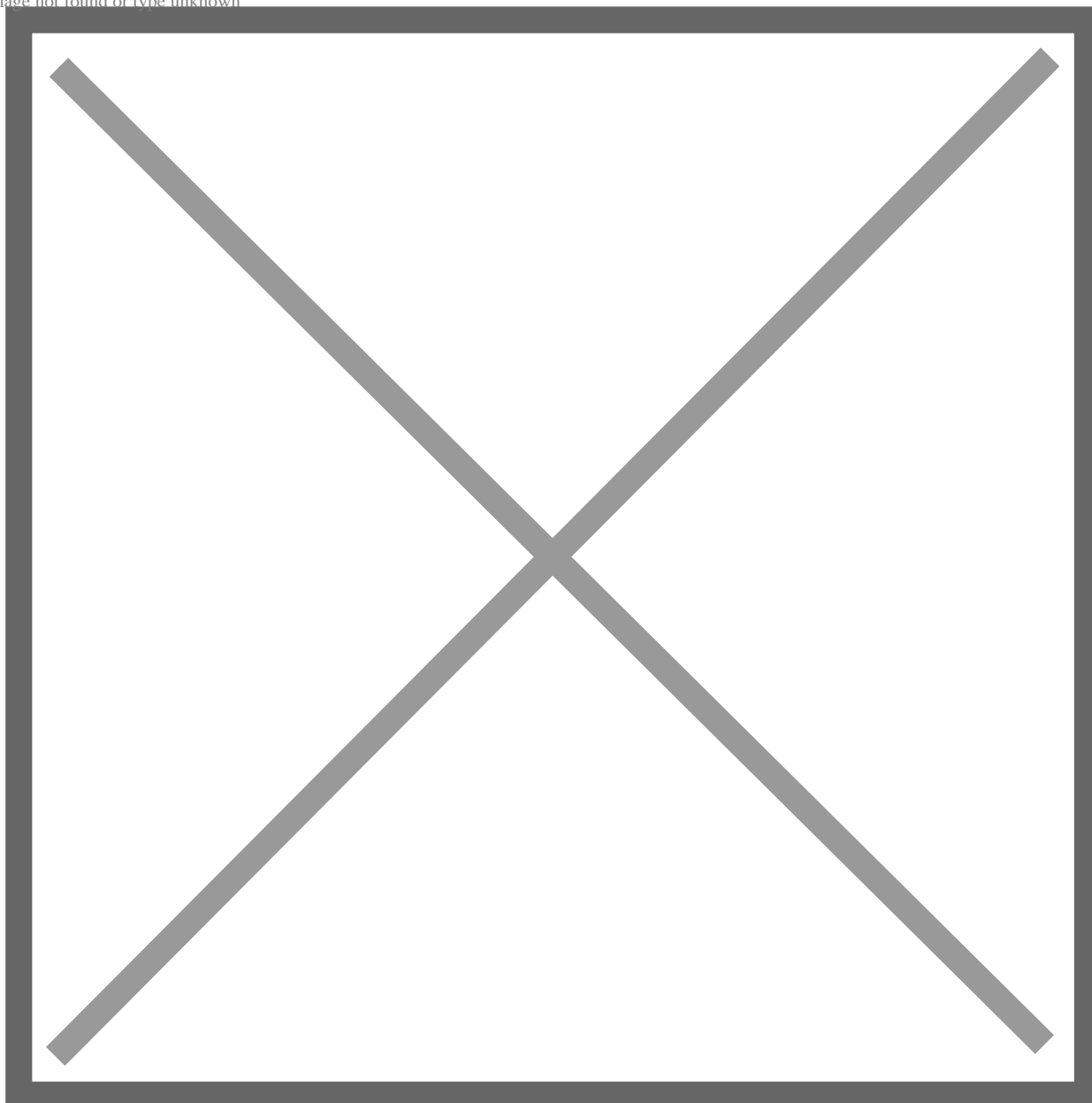
Vauxhall est une vieille marque britannique que GM avait achetée dans les années 20. L'image de la marque est encore forte en Grande Bretagne mais pour les raisons vues plus haut, elle a connu aussi une déperdition certaine.

La marque au «Blitz» devrait-elle aujourd'hui revenir en compétition à un haut niveau et pourquoi ?

Revenir en course oui mais pas en Formule 1 trop éloigné des voitures de tous les jours. Opel va revenir avec une Corsa électrique. Soit. Si je crois à ce mode d'énergie pour un véhicule de série, je n'y crois pas pour la course. Une voiture de compétition doit émettre un son qui fasse rêver, lâcher une signature sonore particulière. Sans bruit, une voiture de course, c'est comme une rose sans parfum !

La perte d'intérêt que connaît la Formule 1 actuellement est due à l'apparition d'un moteur 6 cylindres moins mélodieux que les précédents V8 ou V10. La F1 parle de revenir à des moteurs plus sonores.

Image not found or type unknown



Quand Opel montre les dents et gagne, la presse du sport automobile lui consacre ses couvertures et là Patrice Vergès est un expert pour nous conter cette histoire, passionnante !

En France, les livres sur Opel sont rares. Aux côtés du vôtre, quels sont ceux, de France et d'ailleurs, que vous recommandez aux lecteurs du magazine «Antibrouillard» qui souhaitent en savoir plus sur cette grande marque ?

Hélas, il n'y en pas eu d'autres et c'est dommage. Ce qui n'est pas le cas en Allemagne. À travers ses pages, on se rend compte de la mauvaise vision que nous avons de la marque en France et du succès mondial de certaines voitures comme la Kadett ou Corsa vendues sous divers noms et marques différentes sur de nombreux marchés.

Patrice, vous êtes un expert très attendu, vous venez de publier un superbe «Les Peugeot les plus emblématiques, 1950-2010», quel sera maintenant votre prochain livre ?

C'est un livre qui s'appelle «Génération 80». C'est la traversée d'une décennie à travers 80 voitures des années 80 que j'ai toutes essayées. Un livre qui devrait compter 200 pages et 350 photos. Théoriquement, il est prévu pour septembre mais la recherche iconographique exige beaucoup de temps. J'y tiens beaucoup car il montre bien l'évolution des modes et des tendances de l'époque. 1980, c'est à la fois loin et près !

Propos recueillis par Philippe Colombet

Titre : «Opel, 50 ans de sportives»

Auteur : Patrice Vergès

Nombre de pages : 208

Nombre de photos : 386

Format : 240 x 290 mm

Prix public : 44.00 Euros TTC

Date de parution : septembre 2015

Éditeur : www.editions-etai.fr

Accroche :

«Faire renaître l'Opel GT donnerait de l'image comme Ford le fait avec sa Mustang ou sa GT40»,
Patrice Vergès.

NOUS EN REPARLERONS

Si différents et pourtant si proches...

«Les grands musées de l'espace» est sorti dans la collection «Reportage», cet ouvrage est le premier livre interactif sur la conquête de la lune et l'histoire de l'aéronautique. Le voyage commence avec la capsule Apollo 10 hébergée à Londres dans un musée qui illustre toute l'histoire de la conquête spatiale. Il se poursuit à New York sur le porte-avions Intrepid, ancré dans l'Hudson en plein Manhattan, qui abrite la navette Enterprise. Ensuite, cap vers le plus grand musée aérospatial du monde, à Washington et dans son annexe de Chantilly en Virginie, la navette Discovery, l'avion X1 qui a franchi le mur du son, des capsules, Mercury, Gemini, Apollo et des éléments du Space Lab. Ensuite, après un détour au musée de Titusville à Cap Canaveral, on découvre le Kennedy Space Center avec Apollo 11, une fusée Saturn V, la navette Atlantis et des quantités d'objets liés à la course à la lune. Mais le plus extraordinaire est sûrement la visite du Kennedy Space Center avec un astronaute, Don Thomas, qui est allé quatre fois dans l'espace. Avec lui, nous accédons au simulateur de décollage, nous visitons la plage privée des astronautes, et au cours du repas pris en sa compagnie, nous recueillons plein d'anecdotes sur cette fantastique aventure. Grâce à Don Thomas, le «New Space», animé par Blue Origin et surtout Space X est aussi abordé au travers de leurs grandes innovations, toujours pilotées par la NASA. Ses plus, c'est un livre qui séduira tous les amateurs de l'aventure spatiale et de technologie. Tant le spatial, l'aviation et l'automobile sont intimement liés. Les 350 photos sont toutes légendées en détail et une dizaine de vidéos. C'est un texte très complet qui retrace toute la conquête spatiale, la remet en perspective et donne les précisions historiques et techniques indispensables pour mieux comprendre le futur retour sur la lune et le départ vers Mars. Encore marginal en France, le marché du livre interactif est appelé à prendre de l'ampleur dans les mois et les années qui viennent. En effet, en raison de la crise sanitaire actuelle, la demande pour de nouveaux supports explose. Le livre audio cartonne, plus 20 à 25% en 2020 selon

Deloitte, les lecteurs et lectrices sont à la recherche de nouvelles découvertes sensorielles, beaucoup plus immersives. Il ne s'agit plus simplement de lire un livre mais bien de «vivre» une expérience enrichissante et captivante, qui permette de se cultiver autrement. Le livre interactif, à la fois tactile et enrichi de photos et vidéos, propose une plongée inédite à l'intérieur de pays, de lieux d'exception et d'événements pour mieux surprendre, émerveiller, mais aussi donner à comprendre et rendre le savoir accessible à tous. Pionnières en France dans ce domaine, les éditions «Communiquance» proposent 12 livres interactifs à des prix tout doux, moins de 4 euros. Pour accompagner tous ceux et celles qui ne pourront pas partir en voyage en raison de la crise sanitaire actuelle, elle propose une sélection de cinq titres à offrir et à s'offrir pour s'évader à l'autre bout du monde sans avoir besoin de bouger de chez soi, l'Égypte des Pharaons, le Caire et l'Égypte moderne, le Bénin, la Louisiane et les grands musées de l'espace. Un livre sur le Vendée Globe sortira également prochainement. Vivement un livre sur l'automobile !

www.communiquance.com

«Mon tour de la France», 100 lieux pour rouler

Frank Ferrand est l'auteur de nombreux best sellers portant sur l'histoire de France. Personnalité médiatique, il est très présent à la radio comme à la télévision. Il intervient notamment dans la matinale quotidienne de Radio Classique et dans l'émission Vivement dimanche sur France 2. Il est également commentateur du Tour de France depuis 2018 sur Europe 1. Frank Ferrand nous propose un tour de la France hors des sentiers battus, vus et revus. Son guide arpente les plus beaux endroits français qu'il regroupe par thématique. De la France des vignobles, en passant par la France spirituelle, jusqu'à la France des trésors, cet ouvrage nous invite à traverser l'histoire de notre pays à travers cent lieux. Le château d'Anjony y croise la Tenture de l'Apocalypse, et nos pas y suivent les traces de la Mémoire française. Un tour historique et thématique de la France et ses trésors (parution le 17 mars 2021, 16.90 euros pour 168 pages).

www.flammarion.fr

«L'histoire de la librairie française» par Patricia Sorel

Patricia Sorel est maître de conférences HDR en histoire à l'université Paris-Nanterre et membre du Centre d'histoire culturelle des sociétés contemporaines, université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines. Son avant-dernier livre paru est «Napoléon et le livre», la censure sous le Consulat et le Premier Empire (1799-1815). À quoi ressemblaient les ancêtres des boutiques familiales que nous fréquentons aujourd'hui à la recherche d'un livre ou au hasard de leurs rayonnages?? Comment se sont diffusés L'Encyclopédie, Notre-Dame-de-Paris et la littérature surréaliste?? D'où viennent «l'office», le prix unique et les boîtes vertes des bouquinistes des bords de Seine?? Voilà le genre de questions auxquelles répond cette «Petite histoire de la librairie française». On y suivra l'évolution du métier, depuis sa naissance à la fin du Moyen Âge, au gré des innovations techniques, des bouleversements sociaux et de la réglementation d'un commerce singulier qui a préoccupé les pouvoirs successifs. On y rencontrera des personnages emblématiques, telle Adrienne Monnier, figure de l'entre-deux-guerres. On verra enfin comment les libraires ont su à travers les siècles se maintenir dans le paysage en défendant leur indépendance et le savoir-faire qui les rendent si essentiels (248 pages pour 15 euros).

www.lafabrique.fr

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Juliette Rodrigues

ON CAUSE AUTO

A MALAGA, UN BUS ROULE TOUT SEUL

#ESPAGNE #MALAGA

Un autobus sans conducteur a commencé à circuler dans les rues de **Malaga**, dans le sud de l'Espagne. Doté de capteurs et de caméras, ce véhicule 100 % électrique, entré en service le 27

février, relie le port au centre-ville de la ville andalouse. Une boucle de huit kilomètres qu'il effectue six fois par jour.

« L'autobus sait à tout moment où il est, ce qui se trouve autour de lui », a expliqué à l'AFP Rafael Durban Carmona, directeur de la division sud de la société Avanza, à la tête du consortium public-privé responsable du projet. Il peut en particulier « interagir avec les feux de circulation », qui sont équipés eux aussi de capteurs indiquant quand ils passent au rouge, a-t-il ajouté.

L'autobus comporte aussi un dispositif d'intelligence artificielle lui permettant d'améliorer ses « décisions » en fonction des données enregistrées le long du trajet.

Développé par la société espagnole **Irizar**, il ressemble à n'importe quel bus de ville classique : il mesure douze mètres de long et peut transporter 60 passagers.

Image not found or type unknown

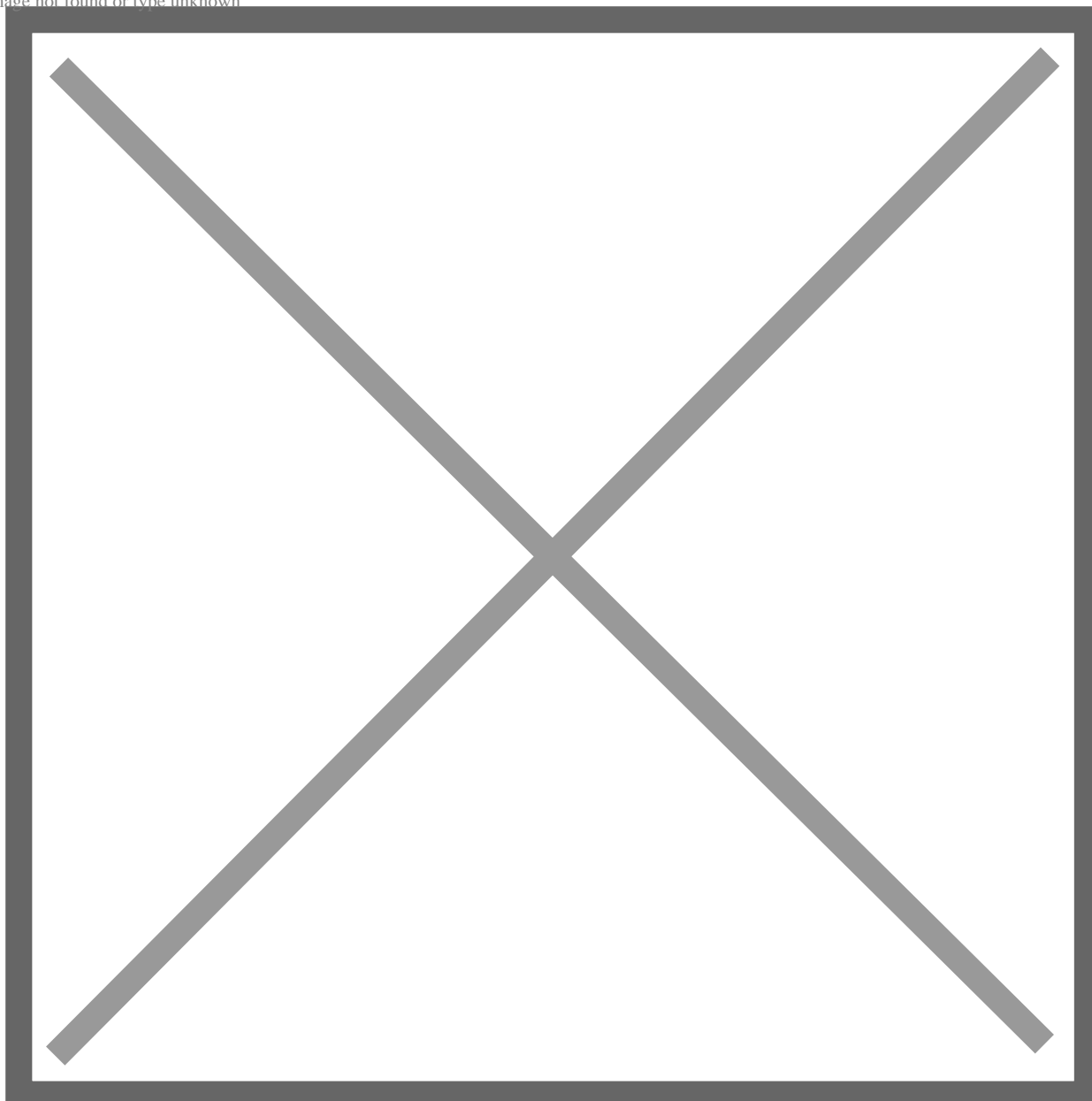
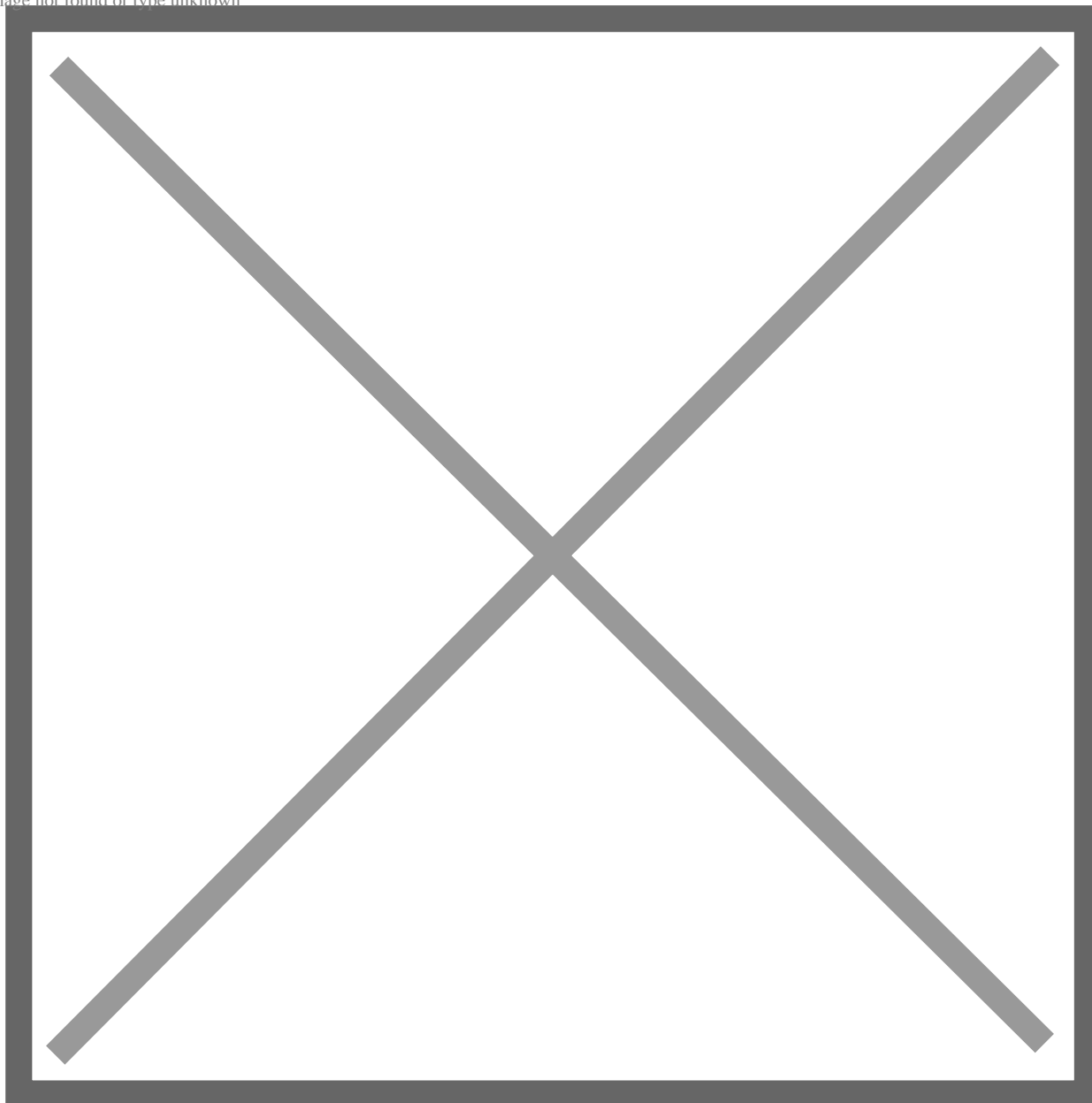


Image not found or type unknown



D'autres projets pilotes de véhicules autonomes existent déjà en Europe, en France ou en Estonie par exemple, mais ils ne concernent pas des bus urbains de taille classique circulant dans des rues ouvertes aux autres véhicules.

La législation espagnole n'autorisant pas à faire circuler un véhicule sans conducteur, un chauffeur est assis à sa place habituelle, mais il ne touche ni au volant ni aux pédales, sauf très exceptionnellement pour corriger légèrement la trajectoire, à l'approche d'un rond-point par exemple. En cas de problème, le conducteur peut reprendre le contrôle à tout moment. « Tout est assez normal, on dirait même que c'est le chauffeur qui conduit. Je me sens bien, en sécurité, car sinon je ne monterais pas, d'autant que je viens avec mon petit-fils », a déclaré à l'AFP l'une des passagères, Marta.

Hors d'Europe, Singapour a commencé fin janvier à tester l'exploitation commerciale d'autobus autonomes, tandis qu'en Chine, des taxis autonomes sont en test dans plusieurs villes. Aux Etats-Unis, Waymo (filiale de Google) va tester à San Francisco ses robot-taxis sans chauffeur, déjà en service en Arizona depuis 2017.

Par Alexandra Frutos

RACONTE MOI L'AUTO

HONDA COMMERCIALISERA UNE LEGEND AUTONOME DE NIVEAU 3 EN 2021

#CERTIFICATION #GOUVERNEMENT #HONDA #VOITURE AUTONOME

**LA GAMME JAPONAISE DE HONDA
COMPTERA, EN MARS 2021, UNE LEGEND
ÉQUIPÉE DE TECHNOLOGIES
D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE DE
NIVEAU 3. JAMAIS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
N'A ENCORE PRODUIT EN SÉRIE CE TYPE DE
VÉHICULES.**

Image not found or type unknown

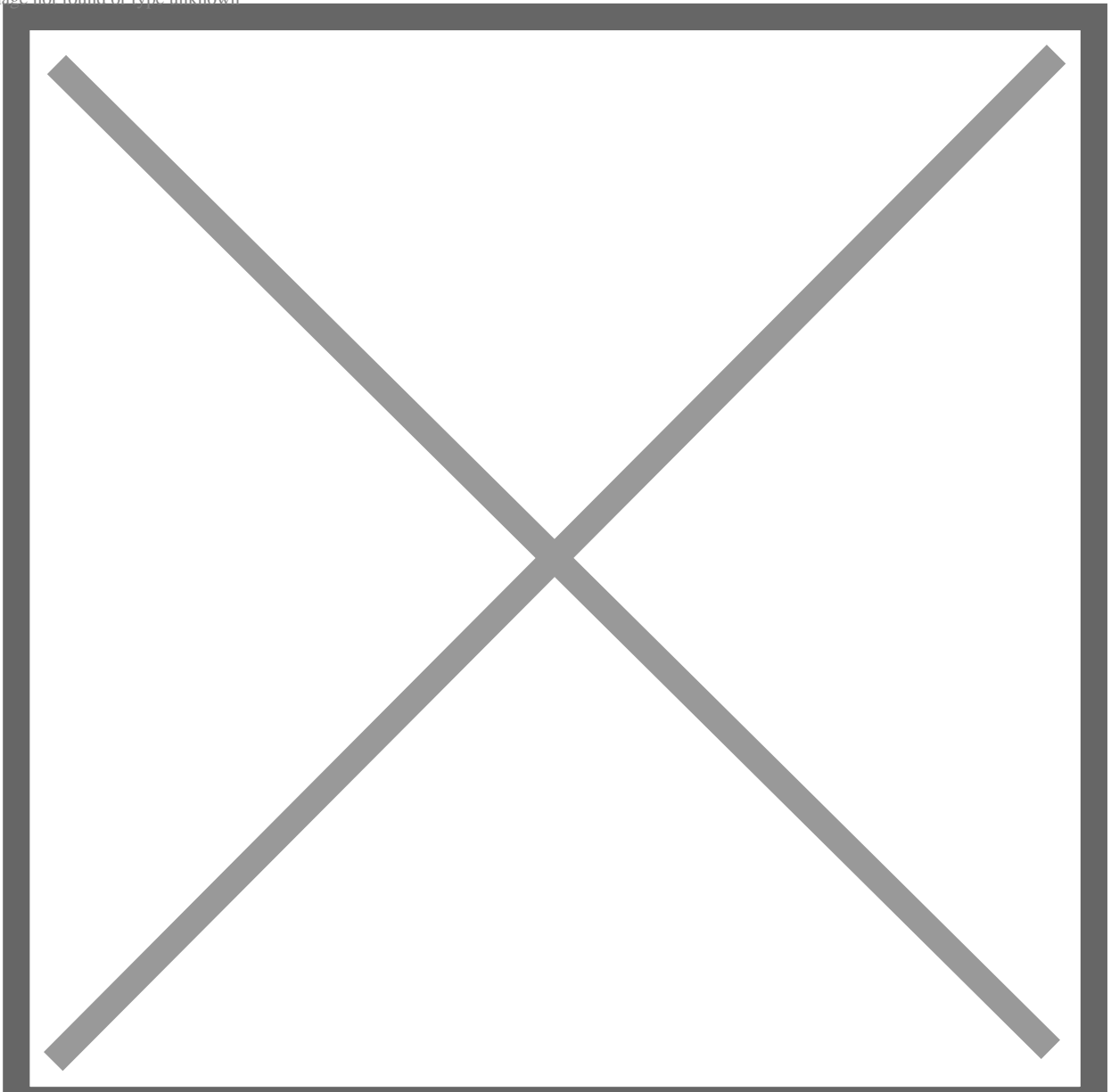
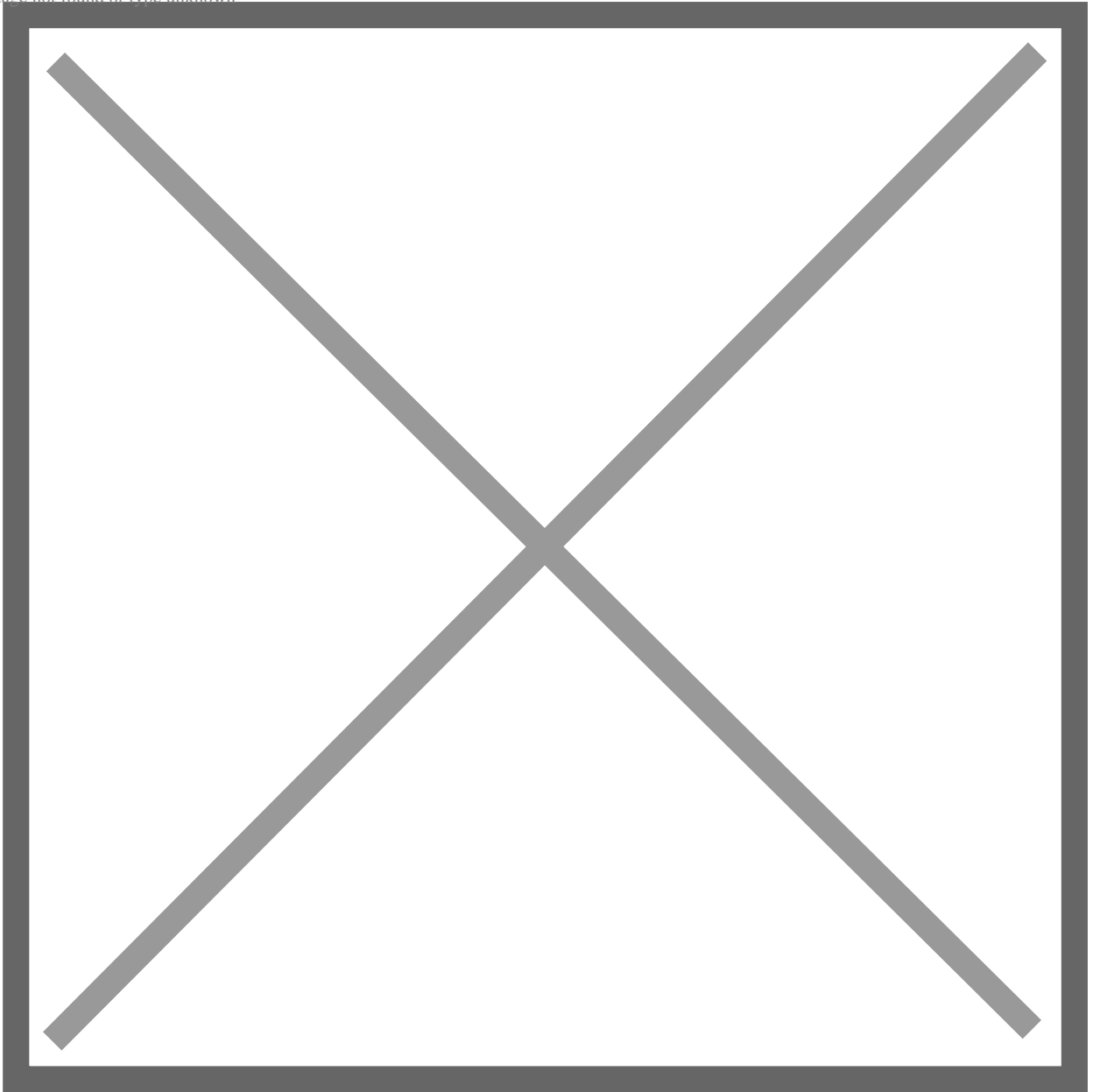


Image not found or type unknown



Honda a beaucoup investi dans le développement de la conduite automatisée au cours des dernières années et va franchir une nouvelle étape. Le groupe japonais a en effet déclaré qu'il serait le premier constructeur au monde à produire en masse des voitures autonomes de niveau 3. Il s'agira d'une berline **Honda Legend**, dotée des technologies nécessaires pour permettre au conducteur de déléguer la conduite au véhicule dans des situations à faible risque, comme les embouteillages sur autoroute.

Image not found or type unknown

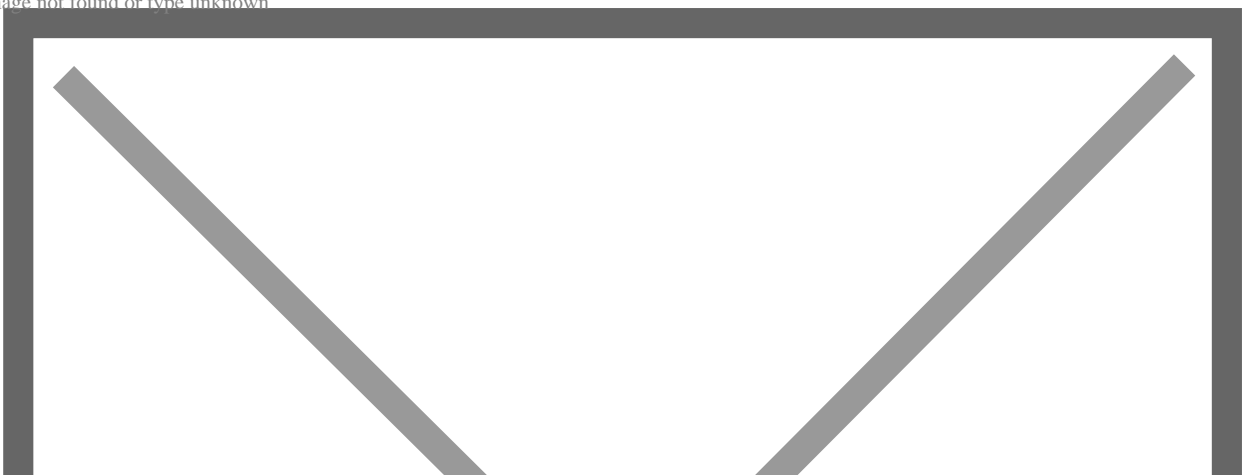
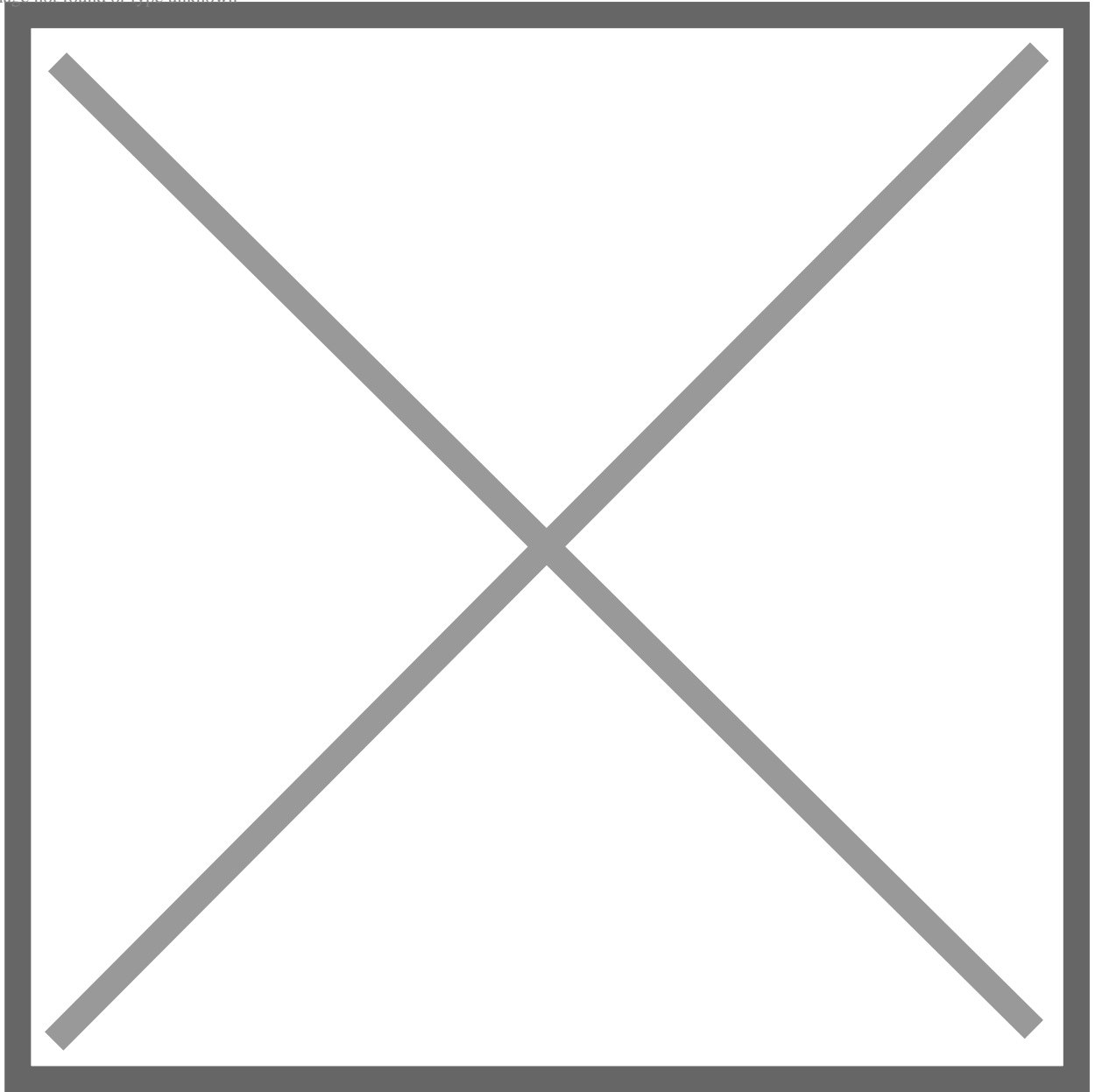


Image not found or type unknown



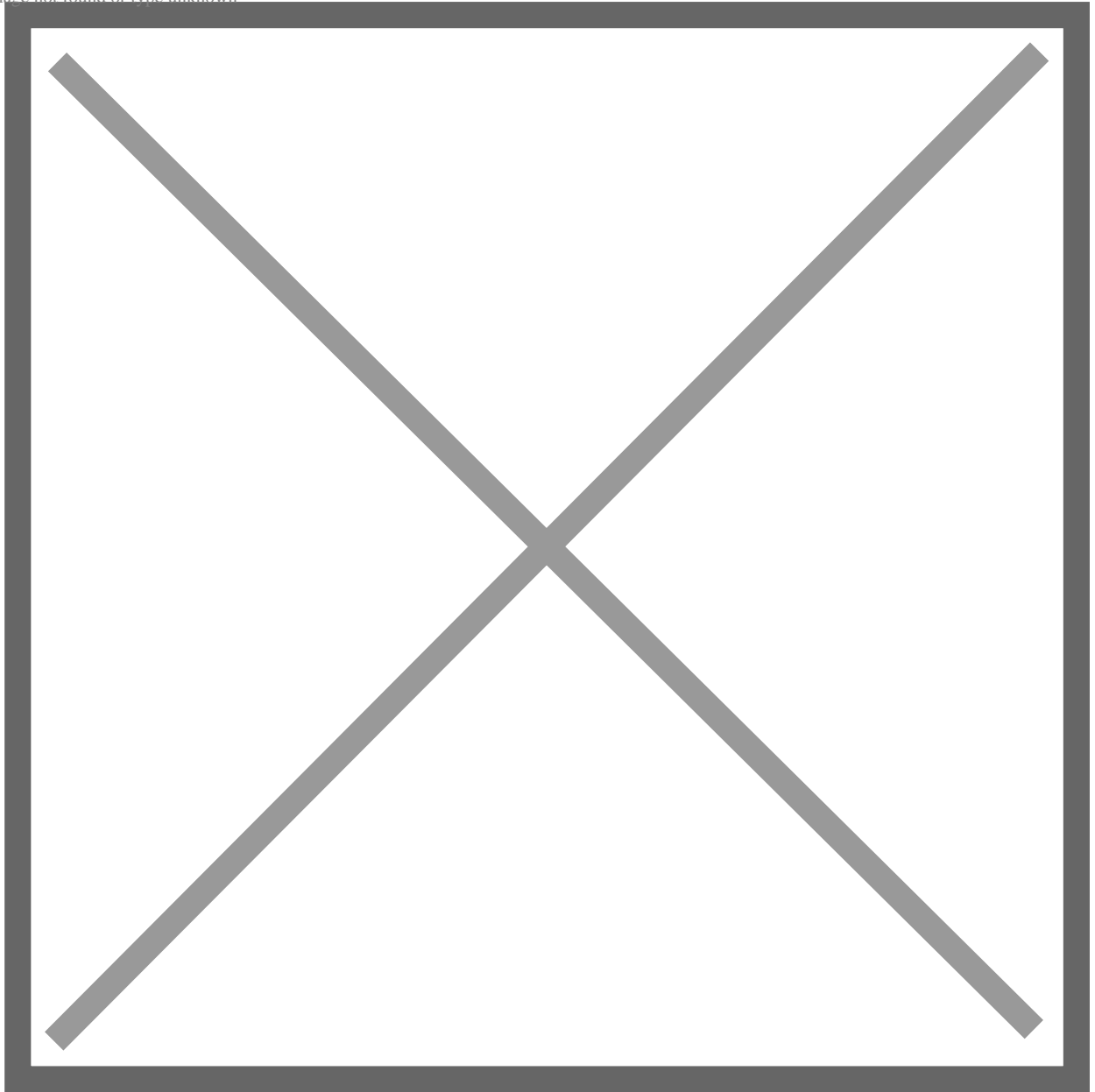
Honda espère produire et commercialiser cette Legend avant la fin du mois de mars 2021. Le gouvernement japonais a accordé au constructeur une certification de sécurité à la technologie de conduite autonome, “**Traffic Jam Pilot**”.

Ce sésame permet légalement aux conducteurs de quitter la route des yeux. “Les voitures autonomes devraient jouer un rôle important en aidant à réduire les accidents de la route, à assurer le transport des personnes âgées et à améliorer la logistique”, a déclaré le ministère japonais des Transports et des Infrastructures.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Jusqu'à présent, seuls les véhicules autonomes de niveau 2 avaient été autorisés. C'est notamment le cas chez **Tesla** avec son système Autopilot et **Audi**, qui a été la première marque à utiliser en masse un lidar, celui de Valeo.

L'annonce de Honda pourrait donc faire des émules.

Source : JOURNAL AUTOMOBILE (13/11/20)

Par Juliette Rodrigues

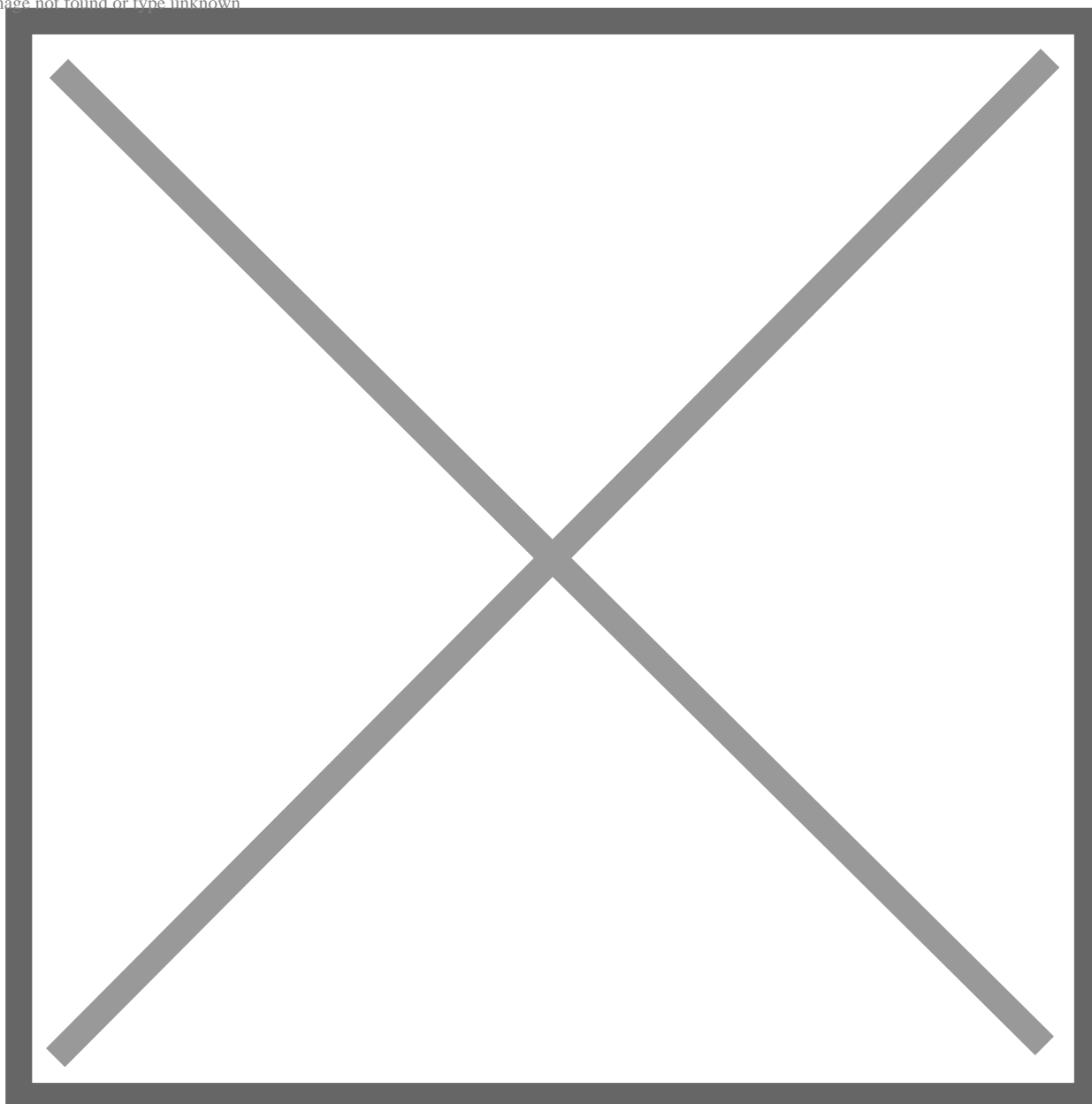
RACONTE MOI L'AUTO

ET SI LA FIAT 126 FAISAIT SON RETOUR EN 100 % ÉLECTRIQUE ?

#ELECTRIQUE #FIAT #FIAT 126 #RÉTRO

ET SI LA CÉLÈBRE FIAT 126 REVENAIT ? C'EST LE RÊVE DE PIOTR CZYŻEWSKI, JEUNE DESIGNER POLONAIS À QUI L'ONT DOIT NOTAMMENT UN TRÈS RÉUSSI CONCEPT DE PEUGEOT RCZ MIS AU GOÛT DU JOUR.

Image not found or type unknown

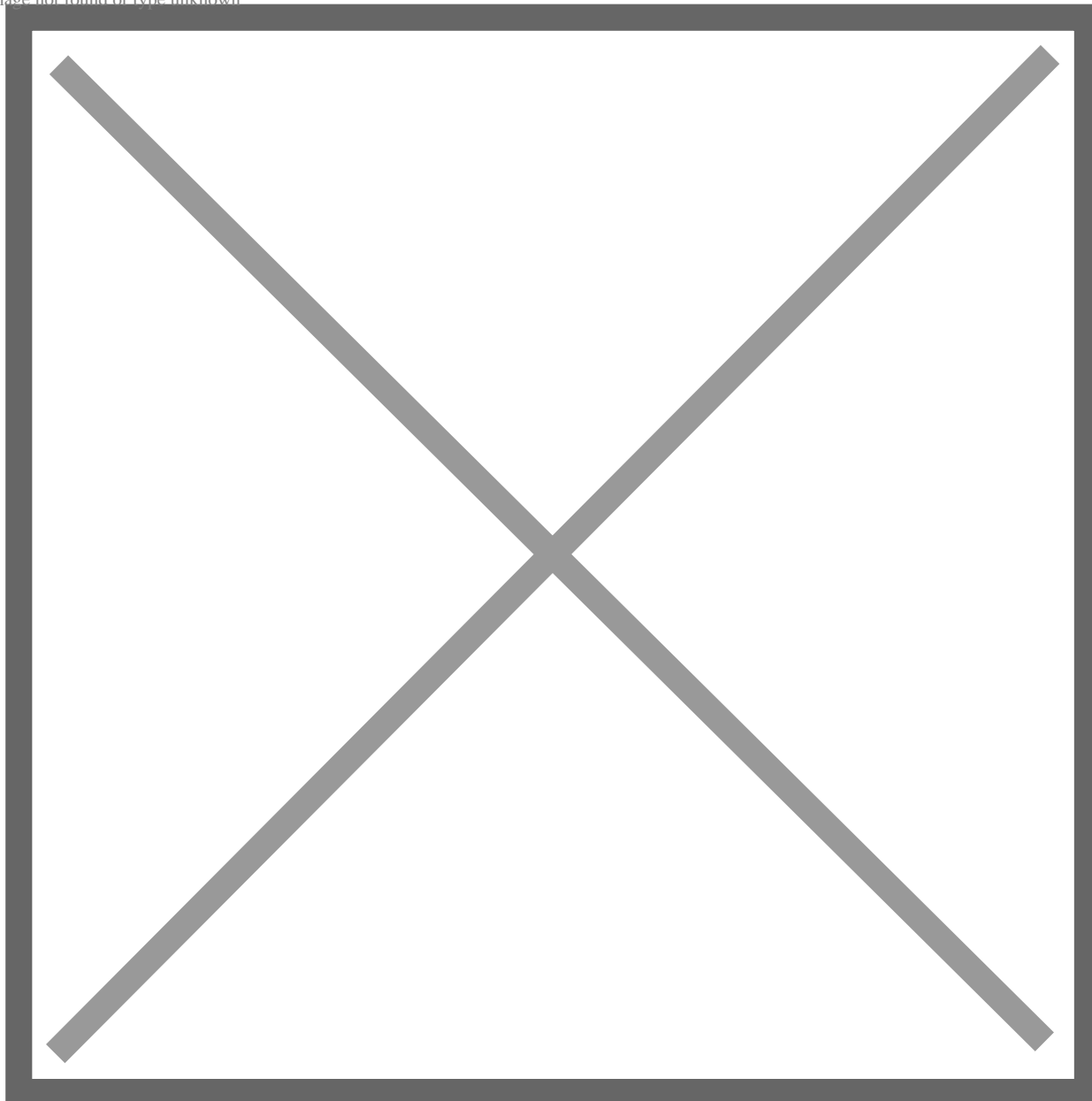


La petite italienne, icône dans les pays de l'Est, pourrait concurrencer la future **Renault 5 électrique**. Il

faut dire que la 126 profite d'une belle cote de popularité. Initialement lancée en 1972 comme remplaçante de la légendaire Fiat 500, elle s'installe surtout en Europe de l'Est, où de nombreuses versions sont produites sous licence et où elle a été vendue jusqu'en 2000.

Fiat a notamment fabriqué la **126** à Tychy, en **Pologne**, et en ex-Yougoslavie, où elle a été produite par Zastava. En 1979, sa production en Italie a été arrêtée.

Image not found or type unknown

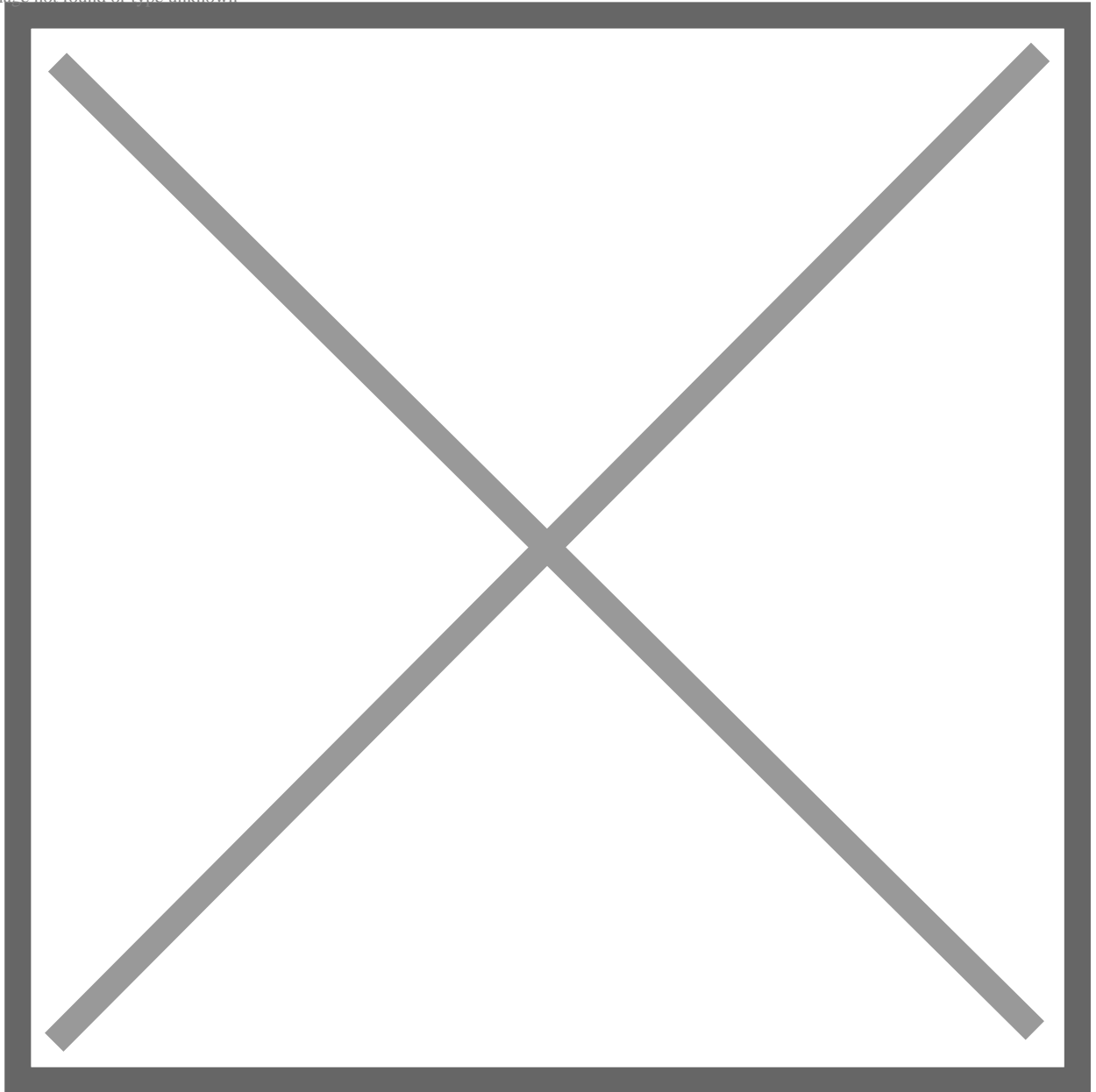


Un concept très abouti

Le concept de Piotr Czy?ewski promet une version tout à fait moderne, simple sans fioritures, mais sympathique, avec des proportions générales conservées, comme les lignes très droites. Mais les

détails changent : des bandeaux lumineux devant et derrière, très à la mode, tandis qu'à l'intérieur, le design est simple mais efficace, avec de grandes lignes qui rappellent un peu la Honda e.

Image not found or type unknown



On imagine bien d'ailleurs cette 126 concurrencer la petite **Honda e**, ou même la future Renault 5 électrique, pour un trio gagnant de citadines électriques au look rétro.

Source : AUTO PLUS (15/2/21)

Par Juliette Rodrigues

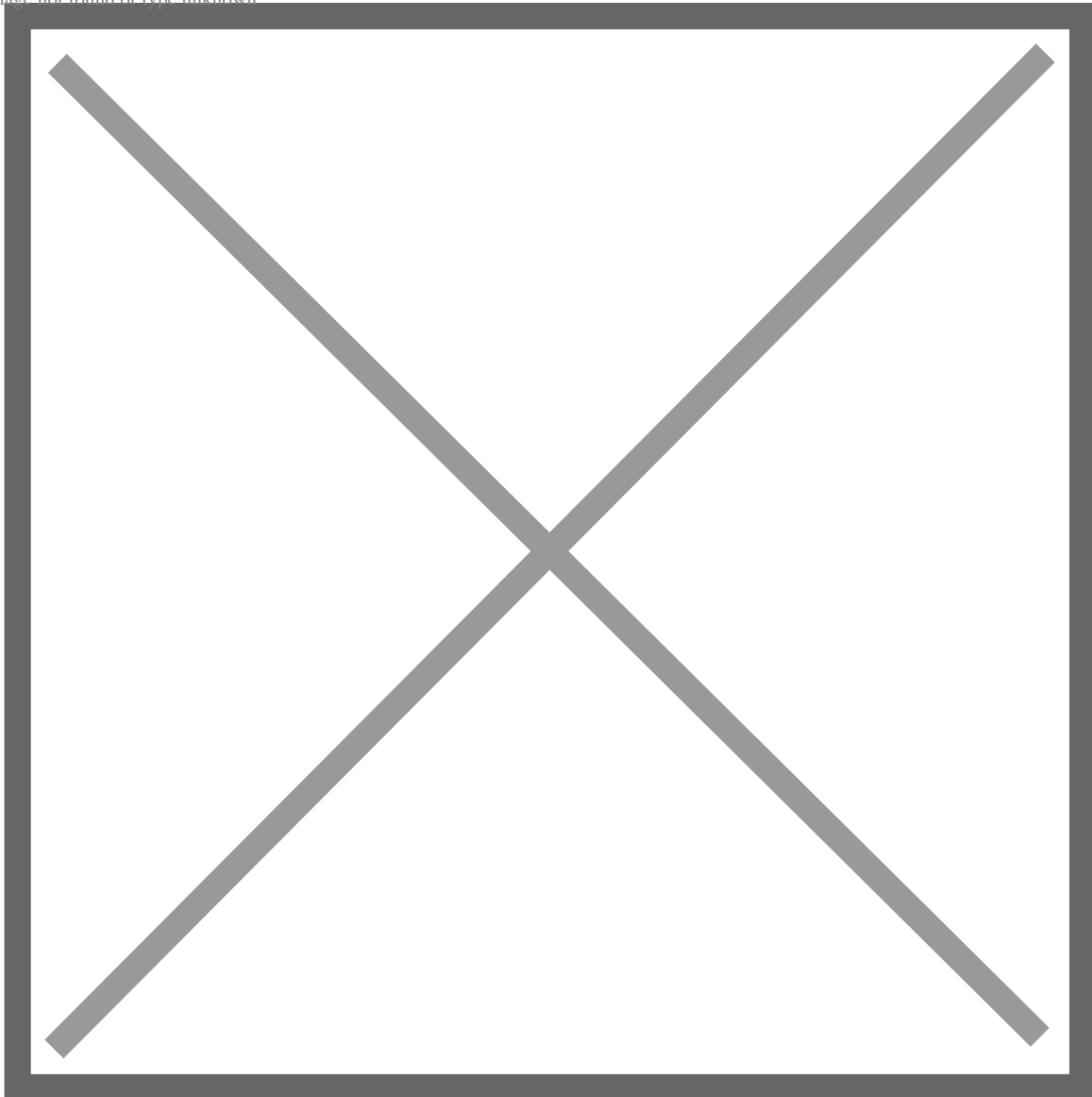
ZOOM

LES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES SE BOUSCULENT POUR S'ASSOCIER À HUAWEI

#HUAWEI #PARTENARIATS

Le métier historique de **Huawei** est la fourniture de réseaux de télécommunication aux opérateurs : l'entreprise fournit des matériels, des logiciels et des prestations de services pour les réseaux de télécommunications des opérateurs et les réseaux informatiques des entreprises. En élargissant son marché, le groupe chinois est devenu un fournisseur de solutions numériques en terminaux, réseaux et cloud, pour les opérateurs, entreprises et consommateurs. Ses produits et solutions sont déployés dans plus de 170 pays. Il est le plus grand fabricant de matériel de télécommunications du monde.

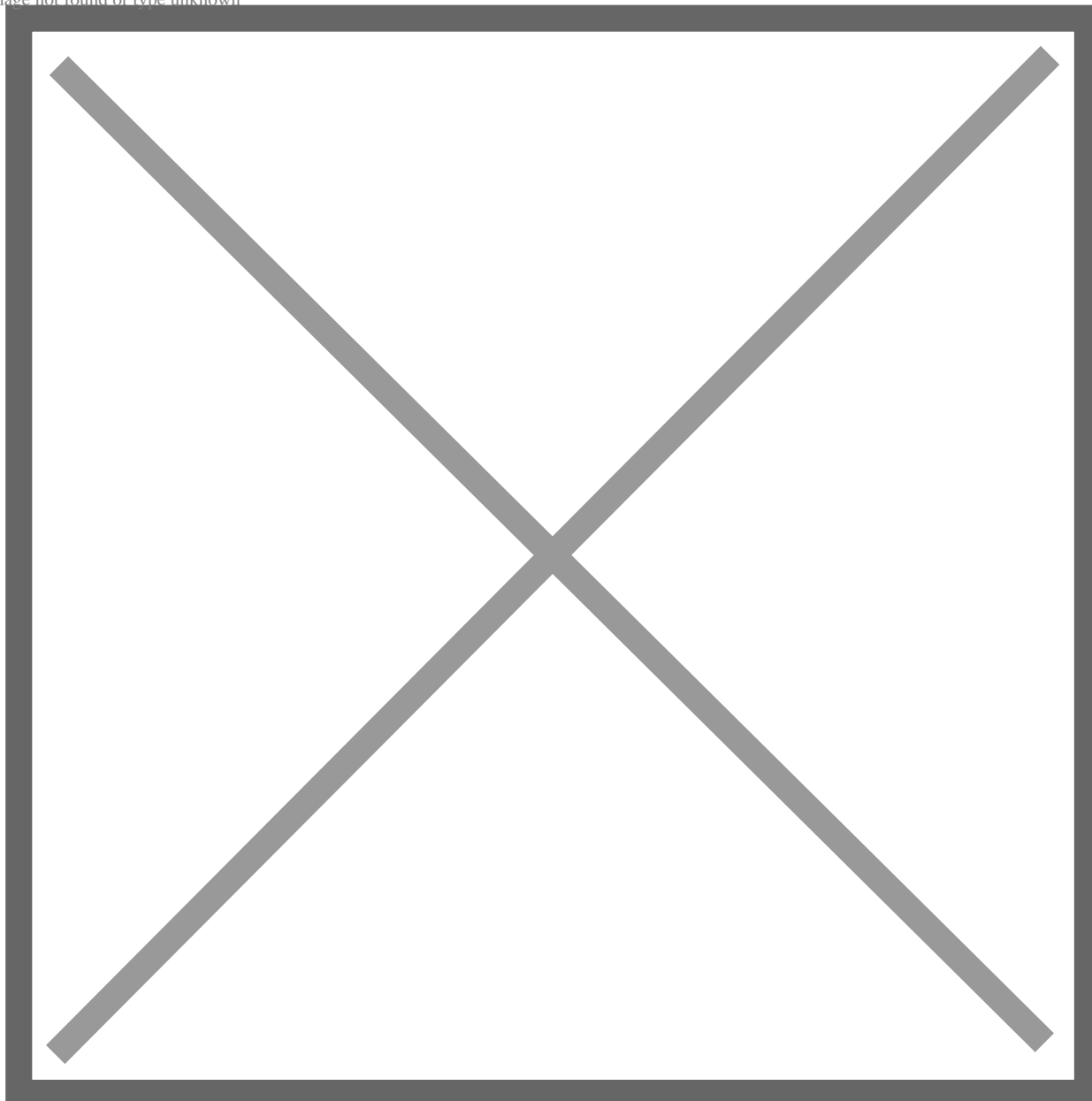
Image not found or type unknown



Malgré les rumeurs disant que Huawei tentait de fabriquer des véhicules complets, l'entreprise a affirmé à plusieurs reprises sa détermination à être un fournisseur de composants pour les véhicules connectés intelligents plutôt qu'un constructeur. « Huawei ne fabriquera pas de voitures. En se concentrant sur le développement de technologies TIC [technologies de l'information et de la communication], Huawei permettra aux constructeurs d'automobiles de construire de meilleurs

véhicules intelligents », a déclaré l'entreprise dans un document publié sur Xingsheng Community, la plateforme officielle de la communauté des employés de Huawei, le 25 novembre 2020.

Image not found or type unknown



Depuis 2013, de nouvelles collaborations entre Huawei et des constructeurs d'automobiles sont annoncées chaque année. Les accords s'étendent de la connectivité réseau aux plateformes informatiques embarquées, à la conduite autonome et à d'autres solutions liées aux véhicules connectés intelligents. Huawei a notamment travaillé avec Dongfeng et Changan en 2014, Volkswagen en 2015, Audi, BMW Group, Ericsson, Nokia, Qualcomm et Intel en 2016, ainsi qu'Audi et Mercedes en 2017. En 2020, de nombreux constructeurs ont rejoint le cercle d'amis de Huawei, tels que BYD, BAIC, Changan, SAIC, FAW. La plupart d'entre eux ont vanté l'utilisation des technologies du groupe chinois – particulièrement en matière de 5G, de LiDAR, de capteurs et d'Internet des objets – lorsqu'ils ont fait la promotion de leurs nouveaux modèles de véhicules.

Par [Alexandra Frutos](#)

RACONTE MOI L'AUTO

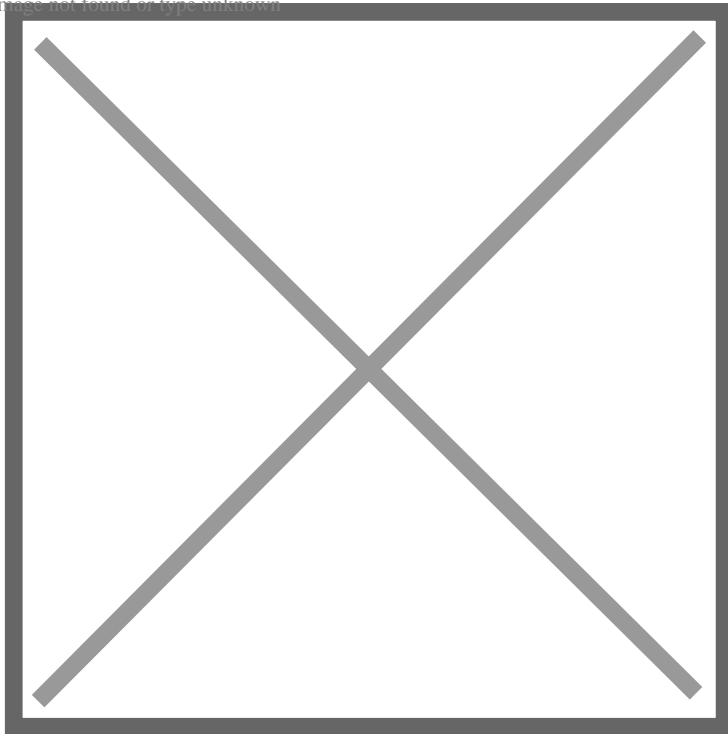
LA GOLF GTI A 45 ANS

#ANNIVERSAIRE #GOLF GTI #VOLKSWAGEN

La Golf GTI souffle cette année ses quarante-cinq bougies.

Pour marquer cet anniversaire, **Volkswagen** va proposer une édition spéciale de sa mythique voiture compacte, la Golf GTI Clubsport 45.

Image not found or type unknown



Basé comme son nom l'indique sur la version Clubsport de la Golf, le modèle anniversaire se distingue notamment à l'extérieur par des jantes de 19 pouces noires cerclées de rouge, un toit et un becquet noirs, un badge "45" apposé sur les bas de caisse et le hayon et un système d'échappement sport. A l'intérieur, le nombre 45 est apposé sur le volant sport et l'inscription GTI sur les sièges sport à l'avant.

Côté performances, la GTI Clubsport 45 est animée par un moteur à quatre cylindres de 2 litres TSI d'une puissance de 300 ch (55 ch de plus que la Golf 8 GTI), couplé à une boîte de vitesses à double embrayage DSG7 à sept rapports, et bénéficie d'un mode de conduite spécifique destiné au circuit.

Image not found or type unknown

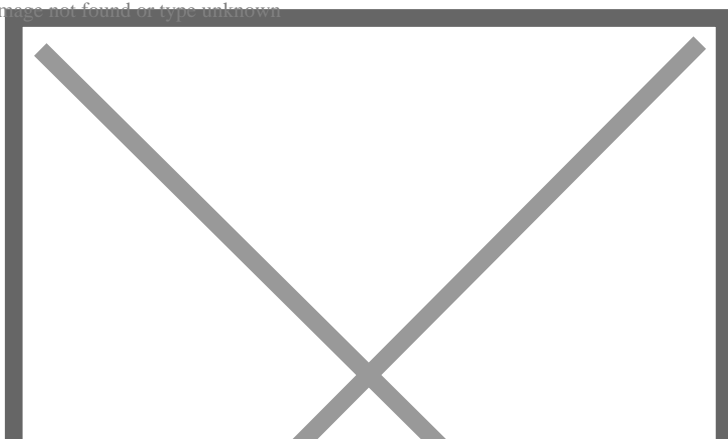
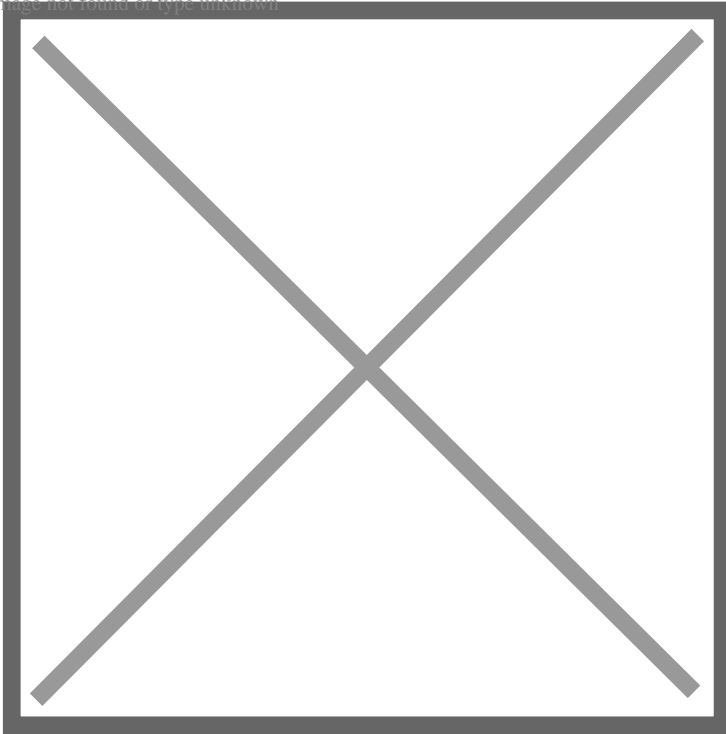


Image not found or type unknown



Lancée en 1976, la Golf GTI s'est écoulée à ce jour à plus de 2,3 millions d'exemplaires.
Source : AUTOPLUS.FR (1/3/21)

Par Frédérique Payneau

RACONTE MOI L'AUTO

BIENTÔT LE MASSAGE DES PIEDS EN VOITURE ?

#GENERAL MOTORS #MASSAGES #VOITURES

Alors que le massage a déjà fait son apparition dans l'habitacle de nombreuses voitures avec les sièges massants, les passagers pourraient à l'avenir se détendre aussi pendant leurs déplacements avec un massage des pieds.

General Motors a déposé un brevet relatif à une technologie de massage des pieds pour les occupants d'un véhicule. Le brevet décrit un dispositif spécial intégré dans le plancher du véhicule qui se gonfle et se dégonfle en fonction des programmes choisis. Le système pourrait être utilisé par tous les occupants du véhicule, à l'exception bien entendu du conducteur.

L'idée du massage des pieds en voiture n'est pas totalement nouvelle. **Audi** propose cette option, sur l'A8 notamment, grâce à un système intégré dans le dossier des sièges. Le massage est toutefois réservé aux occupants des places avant et le système un peu contraignant car il nécessite de basculer le siège.

En attendant l'arrivée d'une technologie embarquée sophistiquée, les adeptes du massage peuvent toujours acquérir des tapis qui remplissent la même fonction.

Source : CARADISIAC (2/3/21)

Par Frédérique Payneau