

CULTURE VROUM

DES VOLKSWAGEN ARRIVENT CHEZ PLAYMOBIL

#PARTENARIAT #PLAYMOBIL #VOLKSWAGEN

Les véhicules Playmobil ont longtemps été des créations originales, bien différentes de modèles existants, mais la marque de jouets propose depuis quelques années des reproductions de modèles connus. Plusieurs Porsche, la DeLorean de Retour vers le futur, ou encore la Cadillac Ecto-1 de Ghostbusters ont ainsi fait leur entrée au catalogue.

Les derniers modèles à rejoindre la collection sont issus d'un partenariat avec Volkswagen. Il s'agit d'un Combi et d'une Coccinelle.

Image not found or type unknown

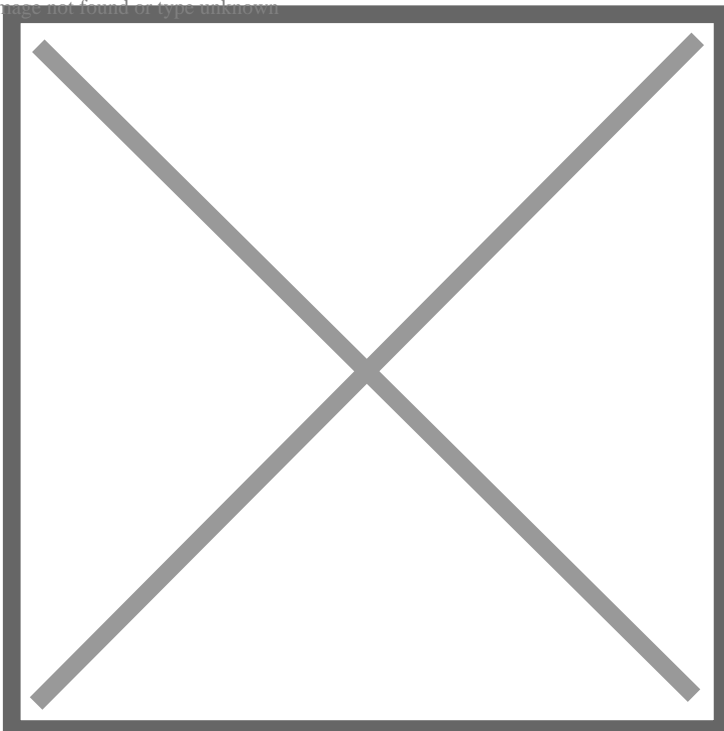
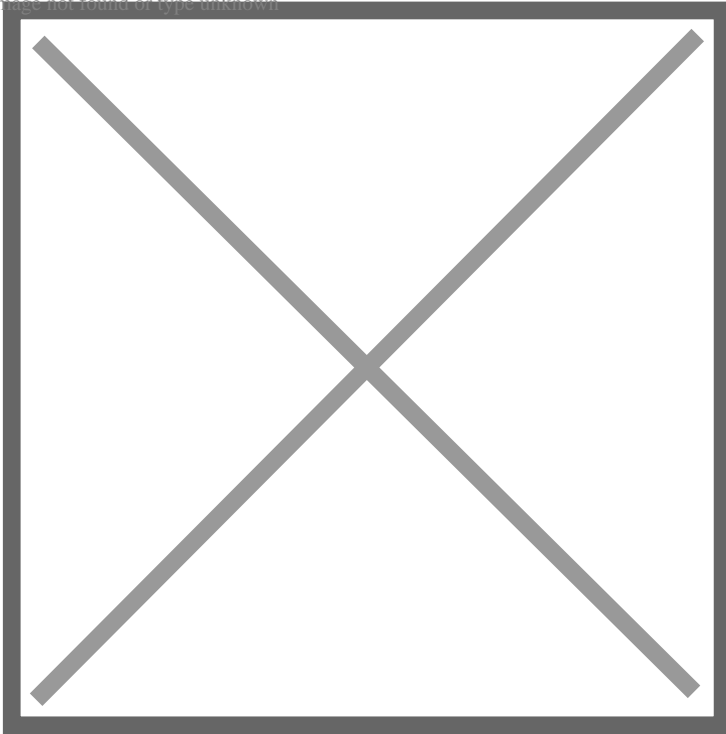


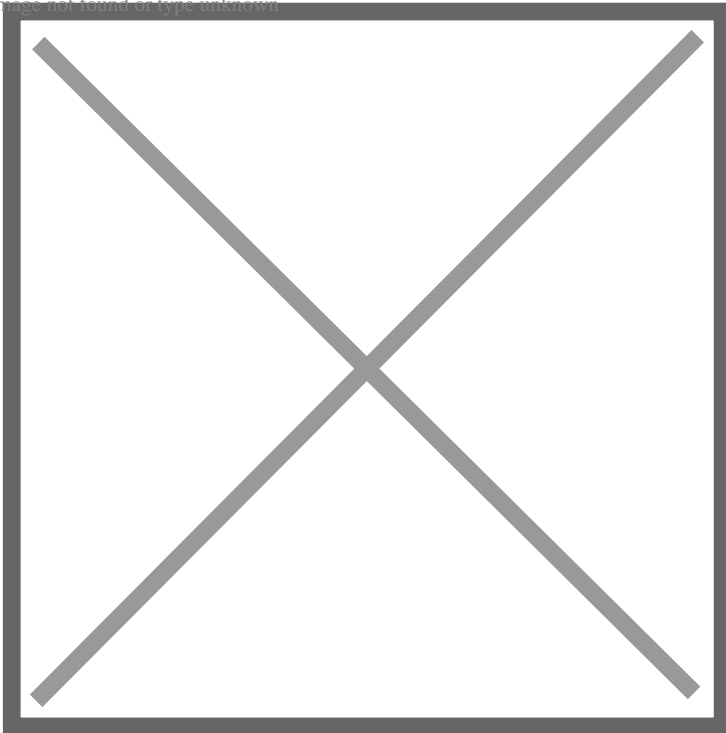
Image not found or type unknown



Le Combi, icône des années hippies, propose de partir en camping. Rouge et blanc, il est équipé d'un intérieur complet et livré avec deux personnages, un homme et une femme dans l'esprit de l'époque.

La Coccinelle, uniquement proposée en coloris bleu, est un modèle de 1963. Elle embarque une famille – le père la mère et un enfant – pour des vacances à la plage.

Image not found or type unknown



La Coccinelle et le Combi sont proposés aux tarifs respectifs de 43,99 euros et 51,99 euros sur le site du fabricant de jouets.

Source : LARGUS.FR (6/3/21)

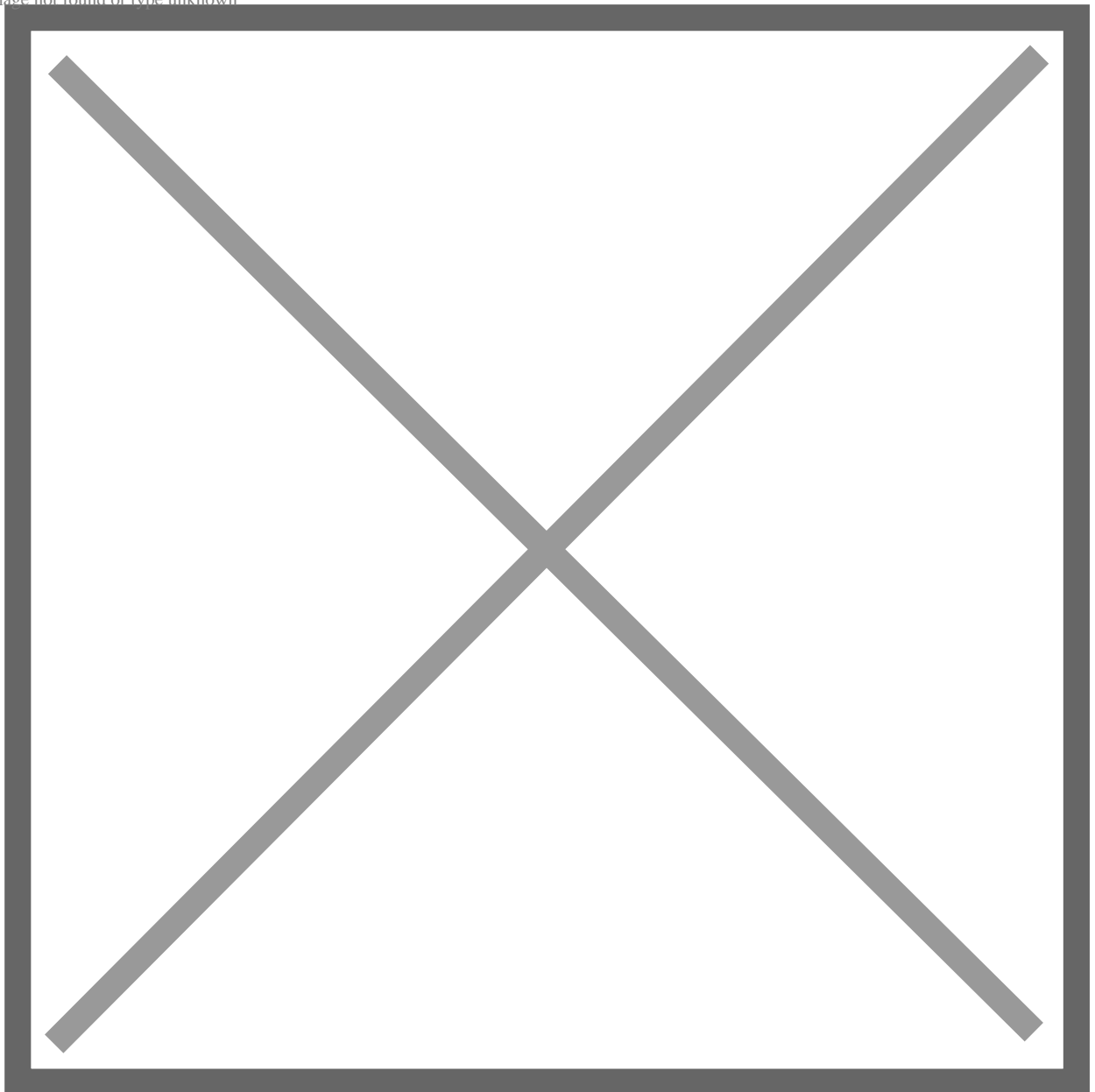
Par Frédérique Payneau

ON CAUSE AUTO

LA VENTE AUX ENCHÈRES CARITATIVE ALPINE AU PROFIT DES SINISTRÉS DE LA ROYA A
REMPORTÉ UN FRANC SUCCÈS

#ALPINE #ENCHÈRES

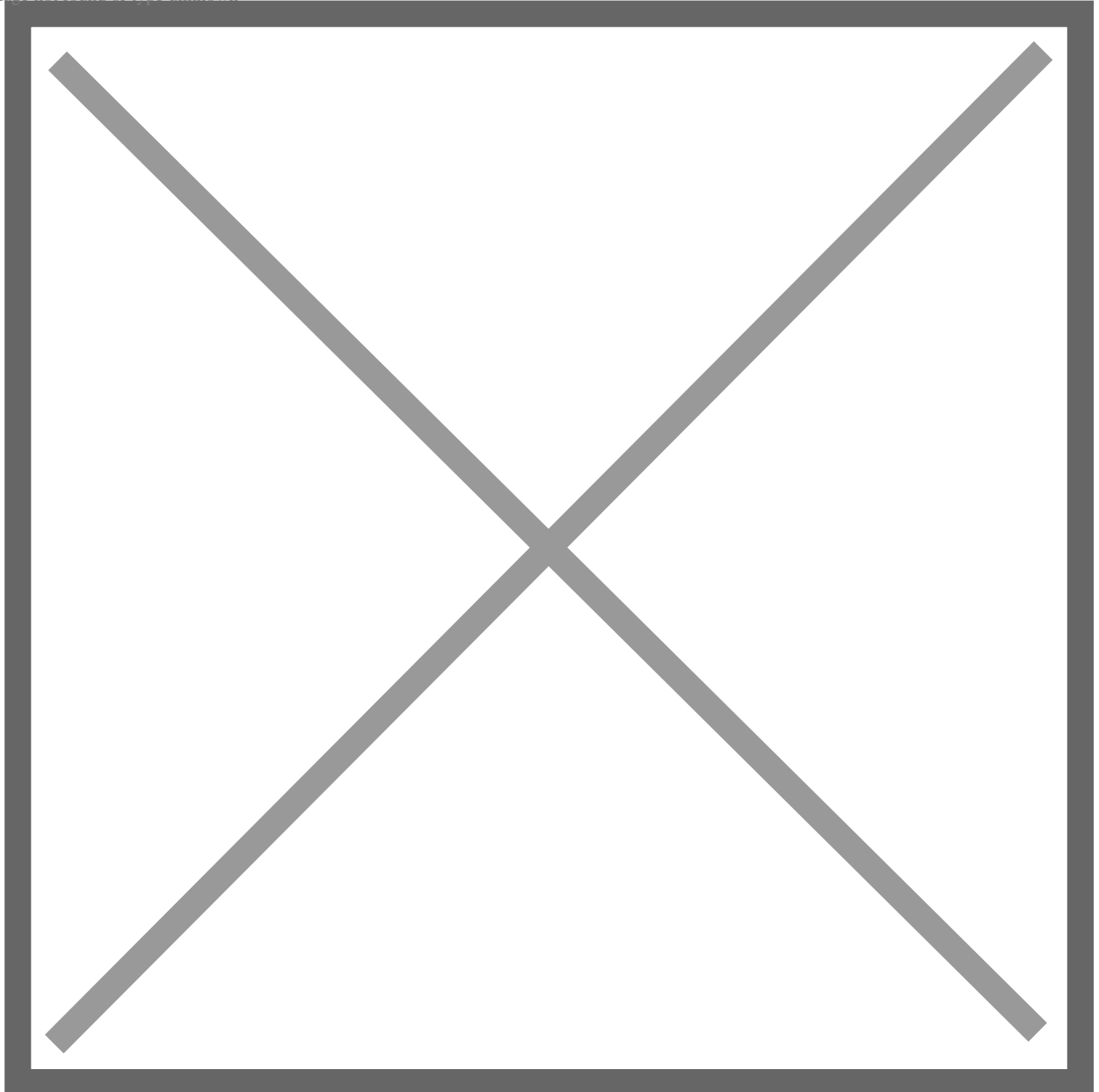
Image not found or type unknown



La vente caritative au profit des sinistrés de la vallée de la Roya, organisée le dimanche 7 mars en direct du Studio **Alpine** Boulogne par la maison de vente aux enchères Million, et plus particulièrement par son département automobile Carprecium, a remporté un franc succès. Sous le marteau de Maître

Alexandre Million, les 51 lots offerts par les grands noms du sport automobile ont trouvé preneur, enregistrant un total d'enchères de 79 650 euros.

Image not found or type unknown

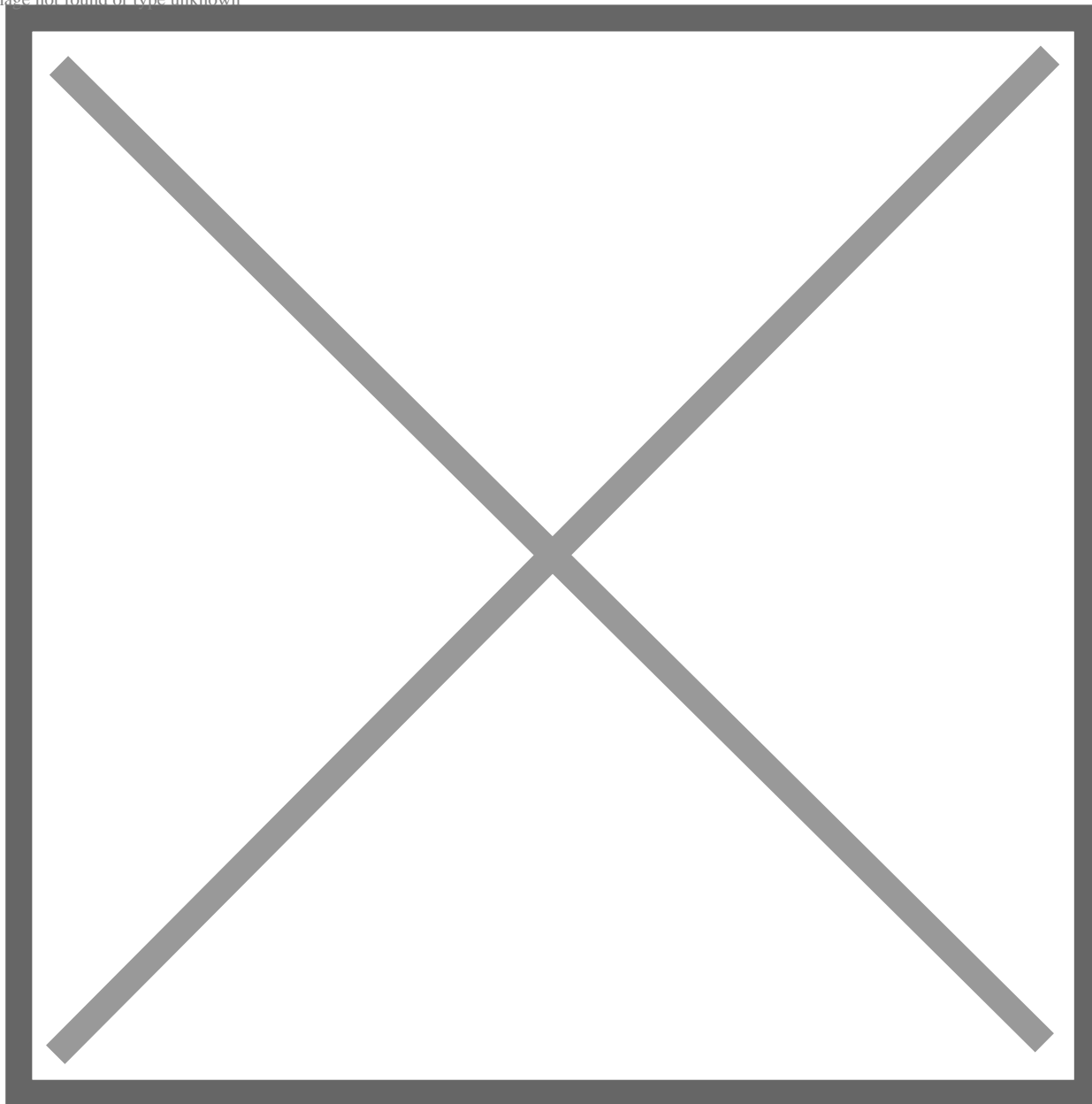


Les fonds collectés au profit des sinistrés de la vallée de la Roya seront reversés dans leur intégralité à l'Amicale des Sapeurs-Pompiers de Sospel pour les aider à financer les actions menées auprès des habitants de la région depuis le passage dévastateur de la tempête Alex en octobre 2020.

Parmi les parrains de l'évènement étaient présents les anciens pilotes Alpine, qui ont fait briller la marque sportive sur les routes de l'arrière-pays Niçois, dans la région de la Roya – Jean-Claude

Andruet et Jean Ragnotti. Les deux amis et compères ont ponctué l'après-midi d'humour et d'anecdotes sur leurs aventures au volant de l'Alpine, relate **Autonewsinfo.com**. Sans oublier Michèle Rédéle, femme et veuve du regretté Jean Rédéle, fondateur de la marque Alpine.

Image not found or type unknown



Sur la toile, se sont plus de 500 personnes qui étaient connectées sur les plateformes de Carprecium, Drouot Live et Interenchères.

Source

Par Alexandra Frutos

ON CAUSE AUTO

DES PEUGEOT E-208 EN SOUTIEN DE LA BRIGADE FINANCIÈRE ITALIENNE

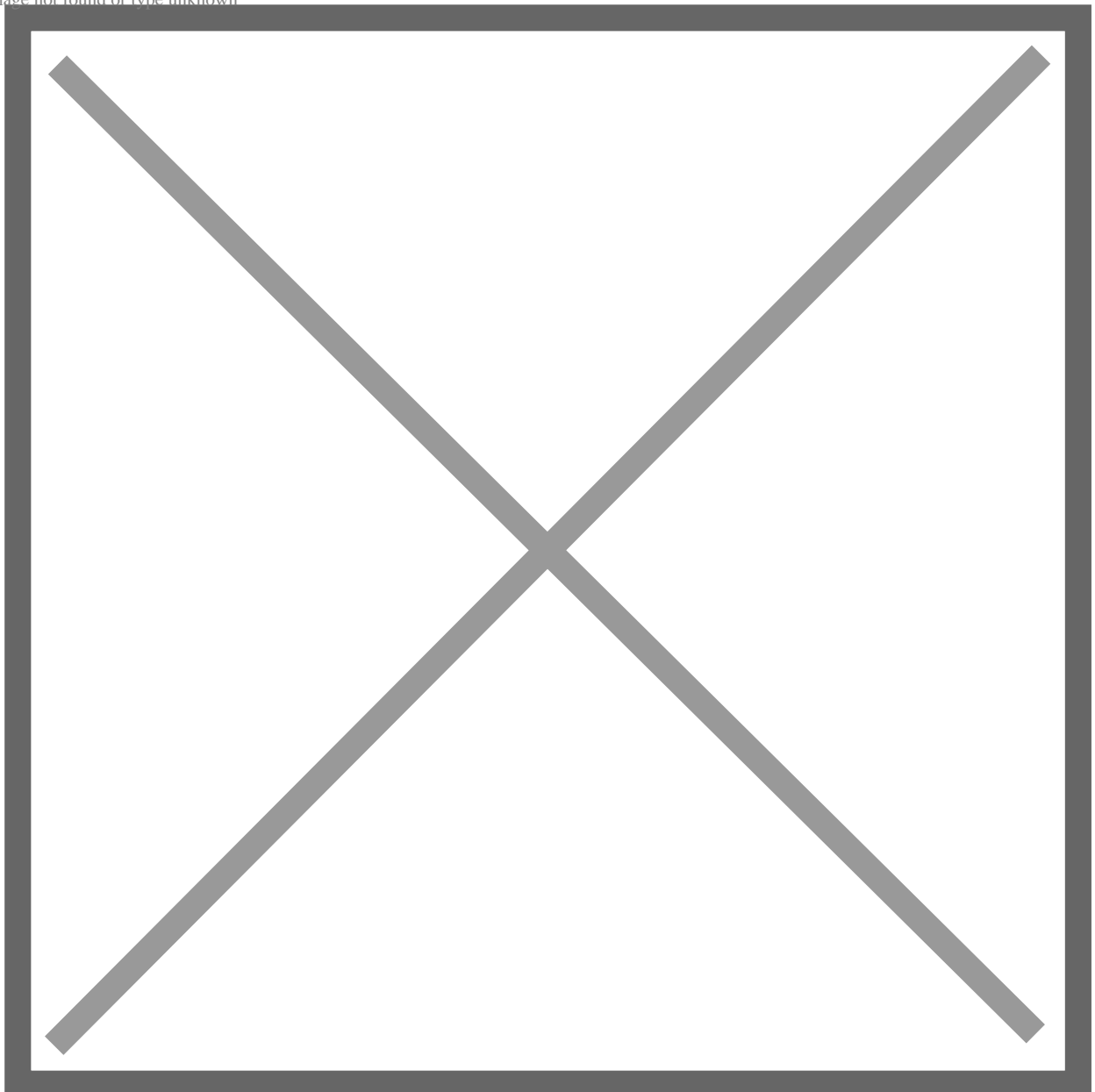
#E-208 #LA GUARDIA DI FINANZ #PEUGEOT

La Guardia di Finanza vient de prendre possession d'une Peugeot e-208. La citadine 100 % électrique est la première d'une flotte qui comptera à terme 30 véhicules zéro émission. Pour remplir ses nouvelles fonctions, la petite lionne a gagné de nombreux accessoires.

Il n'y a pas que les Carabinieri qui passent à l'électrique !

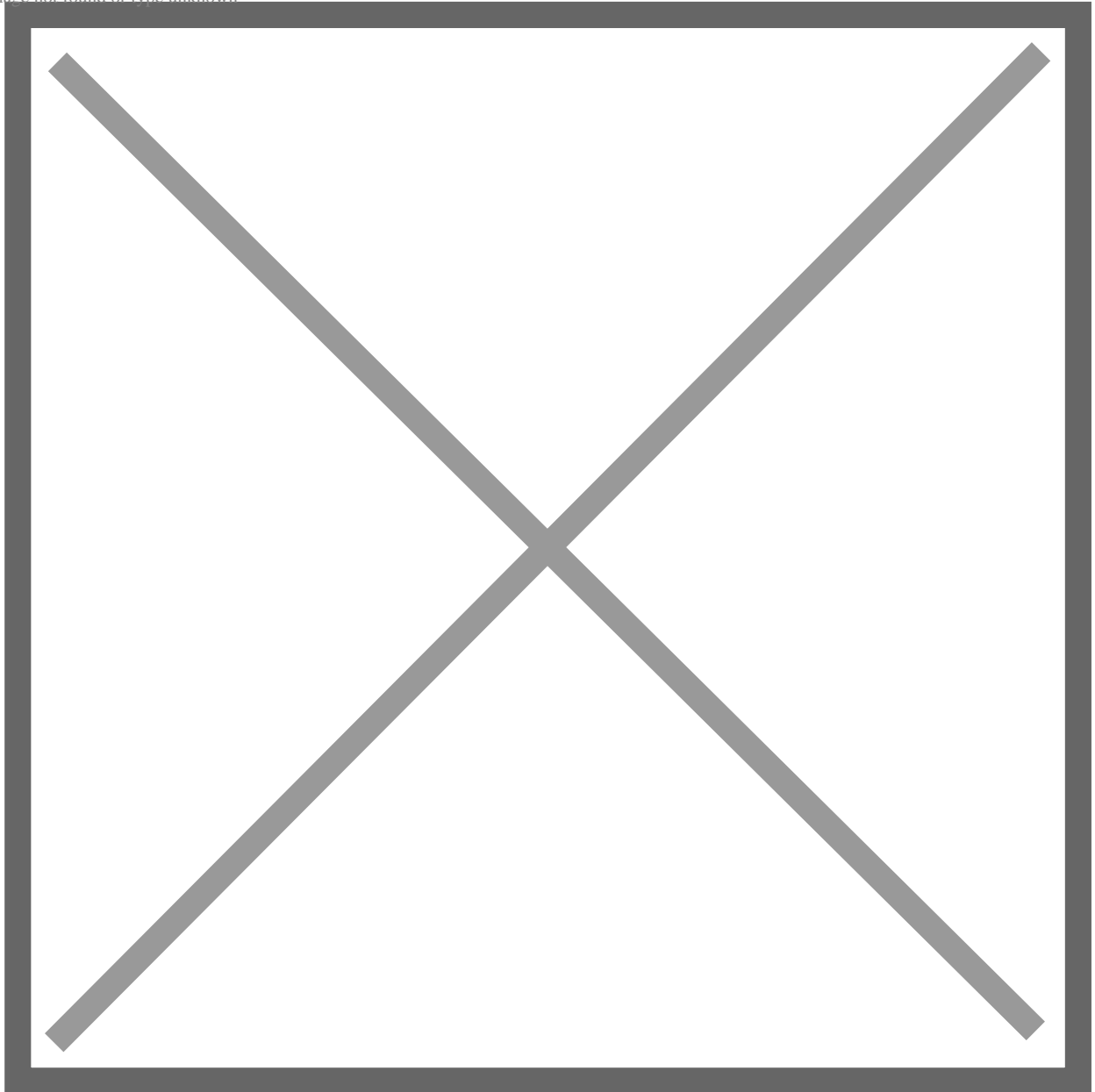
Alors que la gendarmerie italienne a pris possession de 52 Nissan Leaf en décembre dernier, c'est maintenant la Guardia di Finanza, autrement dit la police douanière et financière italienne, qui vient de recevoir les clés d'une Peugeot e-208. Ce premier exemplaire, fourni gratuitement par Peugeot Italie, sera suivi de 30 autres véhicules en formule de location de longue durée.

Image not found or type unknown



Pour intégrer la brigade, la citadine 100 % électrique a gagné de nombreux accessoires, expliquait **L'Argus** dans son édition du 24 février. Elle hérite d'une carrosserie grise rehaussée de marquages jaunes. Trois gros gyrophares ont été implantés sur le toit et des micro-LED ont été ajoutées dans la calandre et derrière la lunette arrière. A l'intérieur, Peugeot a ajouté un nouvel écran tactile au pied du sélecteur de vitesse pour permettre aux agents de communiquer avec la salle des opérations. A l'arrière, la tablette a été renforcée et une réglette lumineuse a été ajoutée au plafonnier pour permettre aux patrouilleurs de disposer d'une sorte de bureau. Les transformations ont été réalisées par l'entreprise Focaccia, spécialisée dans la construction et la fabrication d'équipements spéciaux pour les forces de police.

Image not found or type unknown



Sous le capot, on retrouve le moteur de 100 kW (136 ch) et dans le plancher, la batterie de 50 kWh qui permet à la e-208 de profiter d'une autonomie jusqu'à 340 km. Ce n'est pas le premier modèle Peugeot à intégrer la brigade. En 2019, la Guardia di Finanza avait déjà accueilli deux Peugeot 3008 Blue HDI 180 également mis gratuitement à disposition par Peugeot Italia.

Par Alexandra Frutos

RACONTE MOI L'AUTO

NISSAN : 3 KILOMÈTRES D'ADHÉSIFS DE CAMOUFLAGE UTILISÉS CHAQUE ANNÉE

#NISSAN #PROTOTYPES

EN UN PEU MOINS D'UN AN, LES ÉQUIPES DE NISSAN ONT UTILISÉ PLUS DE TROIS KILOMÈTRES DE CAMOUFLAGE ADHÉSIF, POUR DISSIMULER LES PROTOTYPES DE DÉVELOPPEMENT DES FUTURS VÉHICULES DE LA MARQUE.

Image not found or type unknown

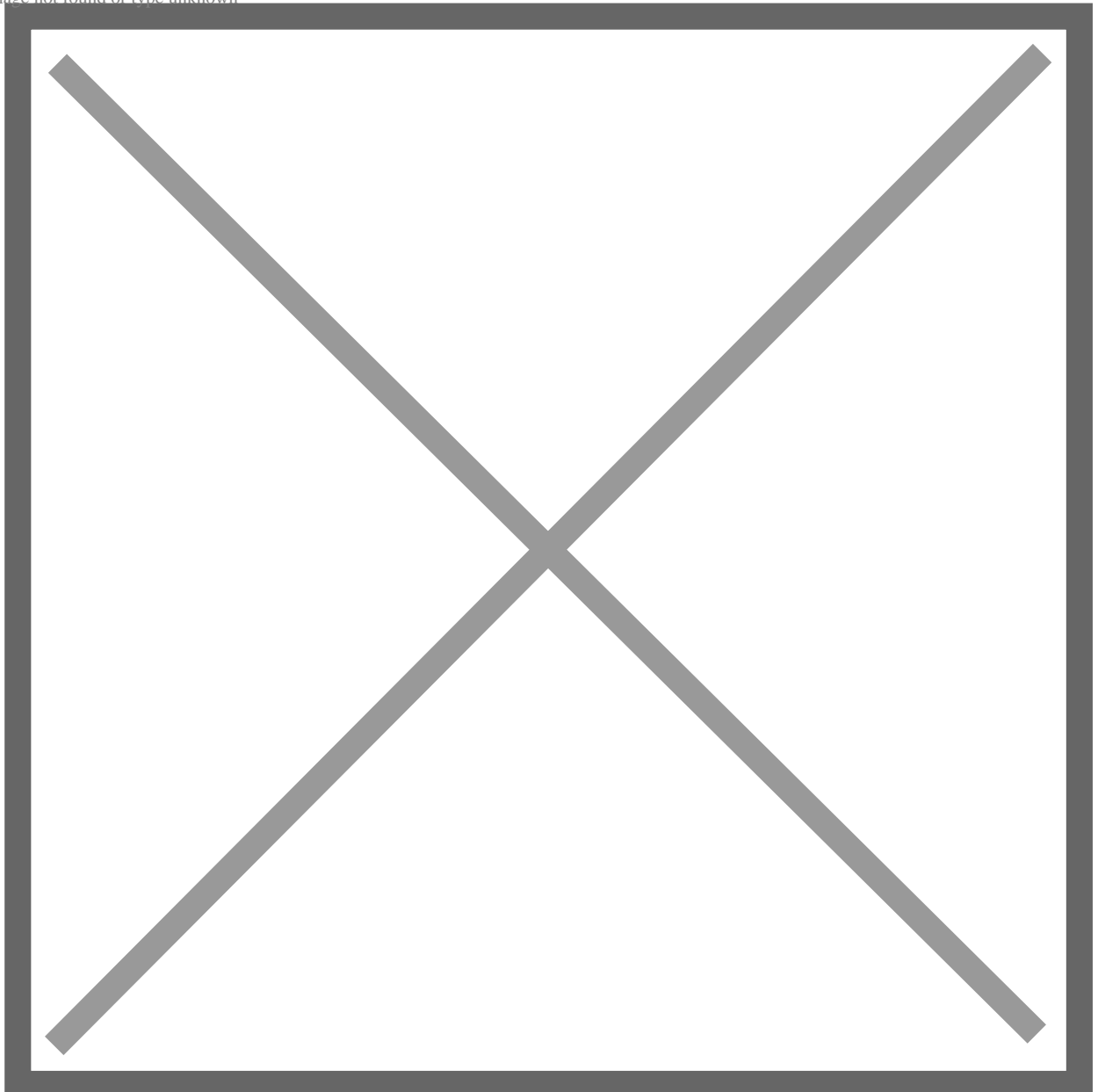
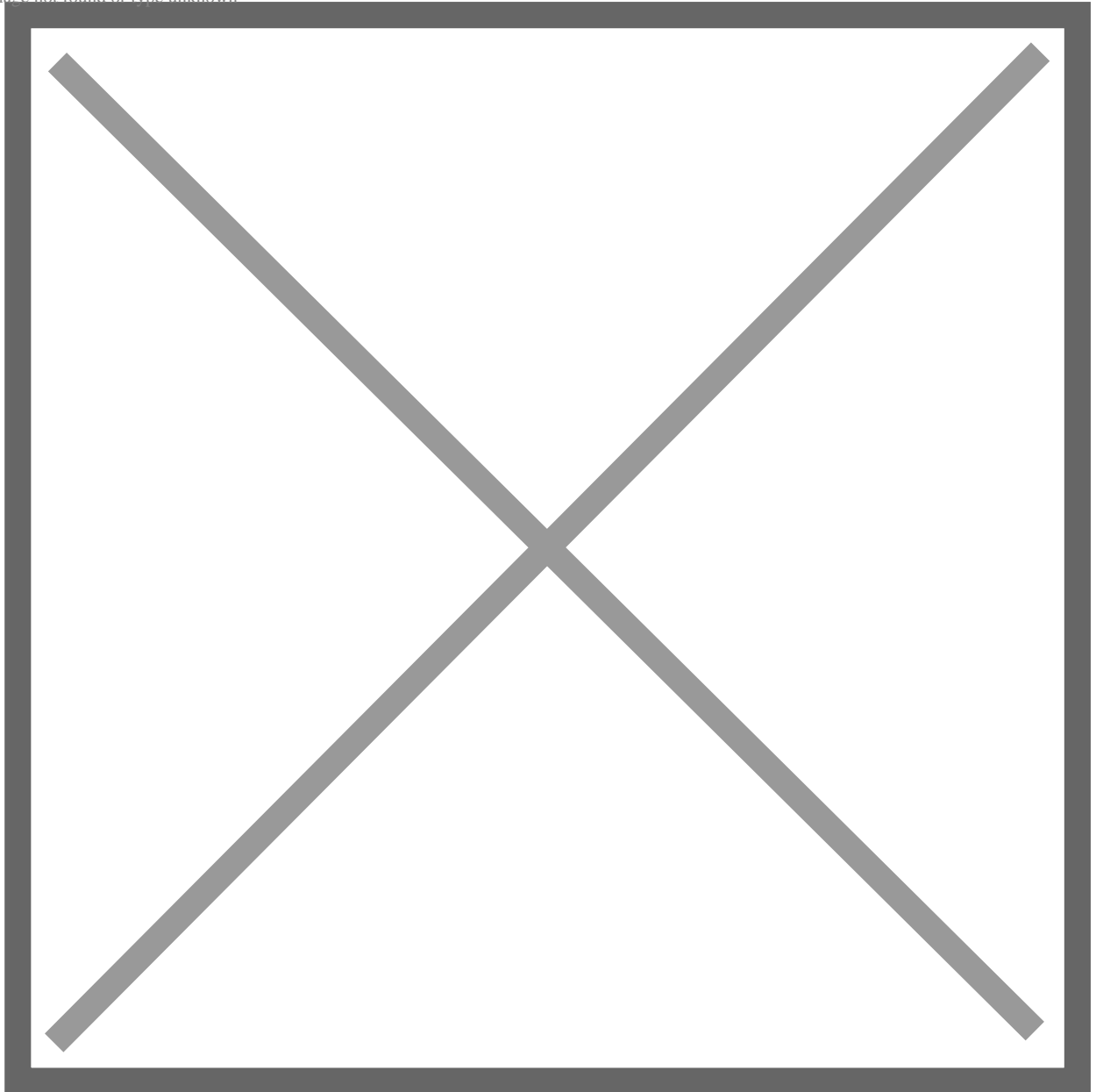


Image not found or type unknown



Tous les constructeurs utilisent des procédés plus ou moins ingénieux pour dissimuler les formes de leurs futurs modèles lorsqu'ils prennent le volant de prototypes de développement sur la route ouverte, à la portée des chasseurs de scoops du monde entier, mais également de la concurrence.

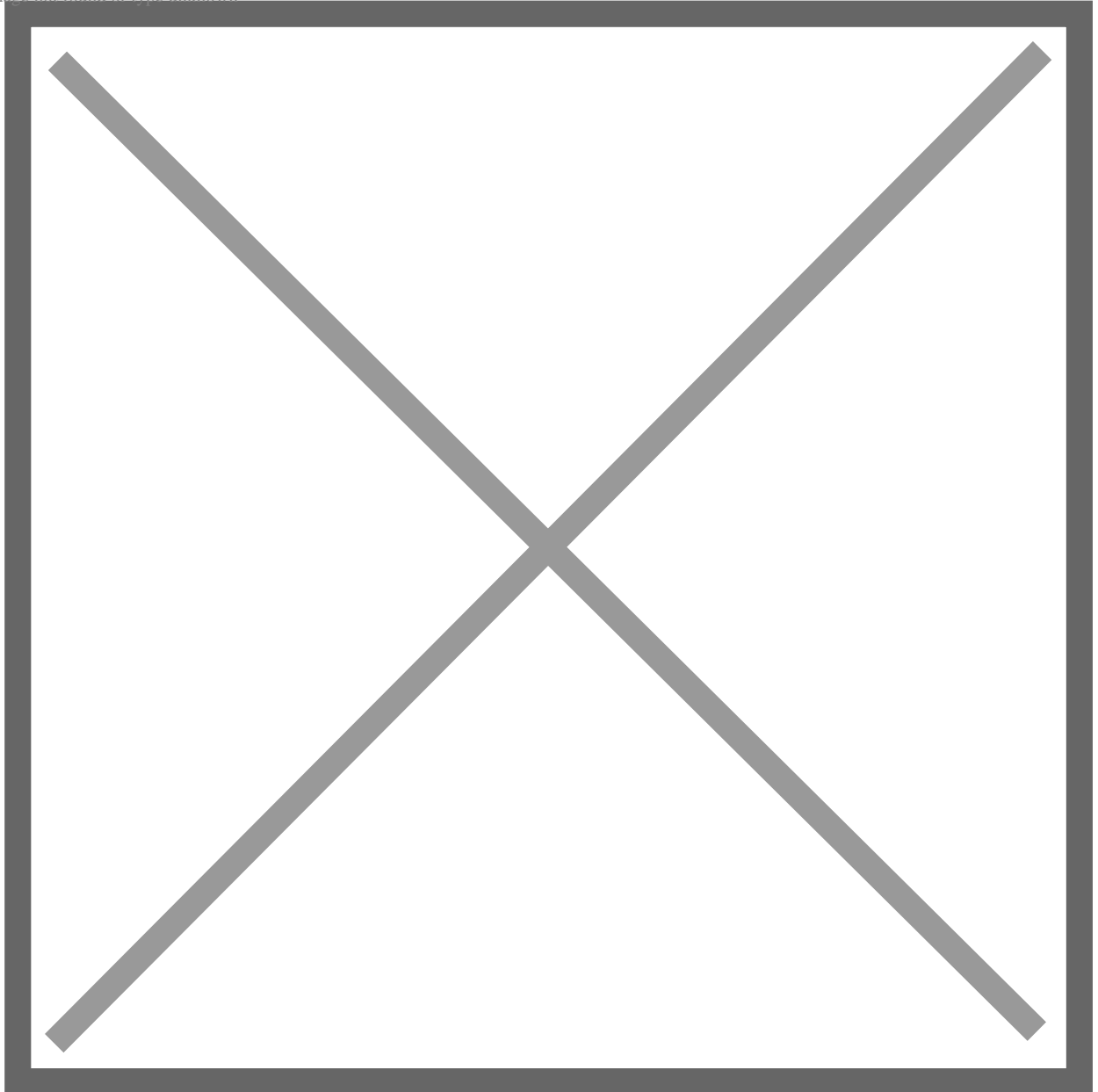
C'est le cas de **Nissan**, qui a récemment réalisé les essais techniques de son **nouveau Qashqai** avant sa présentation le 18 février 2021.

Parmi les différentes techniques utilisées par les équipes du constructeur japonais, il y a naturellement le camouflage adhésif à motifs en noir et blanc, idéal pour brouiller les pistes et rendre plus difficile la perception des formes de la voiture. Nissan a, dans sa garde robe, plusieurs types de motifs, qui sont utilisés au hasard : l'an dernier, ce sont plus de trois kilomètres d'adhésifs à motifs qui ont été consommés à cette fin.

Camouflage des prototypes Nissan : rien n'est laissé au hasard

Citons également la suppression des badges, ainsi que l'ajout de rembourrages sous le covering adhésif pour suggérer d'autres formes, sans oublier la peinture des jantes en noir afin de les rendre plus discrètes. Mais le camouflage de l'intérieur est également soigné, avec de vastes tissus noirs pour dissimuler la planche de bord, ainsi que des adhésifs noirs pour parfaire l'ensemble, tout en laissant la possibilité aux ingénieurs de la marque de travailler sur les différents aspects de la voiture.

Image not found or type unknown



Et pour que le mystère reste entier jusqu'au jour de la présentation, aucun détail ne doit être négligé : du camouflage intégral du modèle jusqu'à son transport en camion fermé, en passant par le stockage dans des hangars verrouillés et hautement confidentiels, à l'abri des objectifs des photographes mais également des drones d'espionnage. Rien n'est laissé au hasard : "Les photographes espions camperont littéralement à l'extérieur de nos centres de test », précise Mike Rosinski, directeur du

développement de véhicules chez Nissan : “Parfois, ils se cachent même dans les buissons. Si des photos espion venaient à fuiter, elles pourraient donner un réel avantage à nos concurrents”.

Source : AUTO PLUS (16/2/21)

Par Juliette Rodrigues

CULTURE VROUM

LES BELLES LECTURES DE L'ONCLE PHILIPPE

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

AUTOUR DU LIVRE «SIMCA EN COMPE?TITION 1969-1974»

«HENRI CHEMIN, HOMME INCROYABLE, SA VIE EST UN ROMAN»

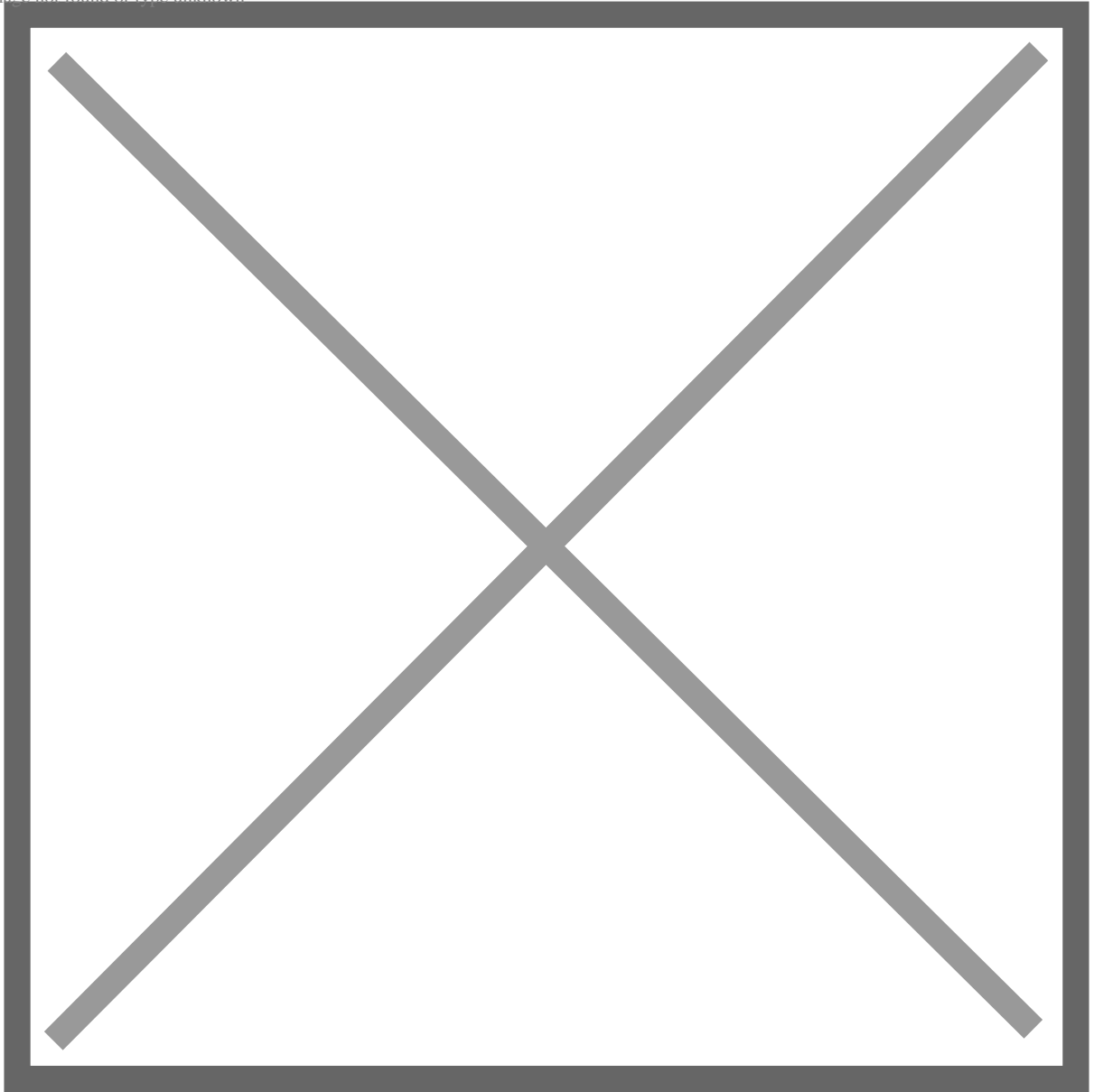
Avec Patrick Affouard, un auteur côté coulisses

Entrez au cœur de l'e?curie Chrysler France en compagnie d'Henri Chemin, son charismatique et infatigable patron.

Image not found or type unknown



Image not found or type unknown



Une couverture explicite avec les deux stars de l'époque, deux stars aux gabarits opposés, deux stars pour la victoire. «Simca en compe?tition 1969-1974» par Patrick Affouard.

Propos recueillis par Philippe Colombet

Découvrez comment Simca, fleuron de l'industrie automobile française aujourd'hui disparu, a occupé le devant de la scène en course automobile entre 1969 et 1974 sous l'impulsion de deux transfuges de Ford France. Comment ce constructeur de berlines familiales a créé en cinq mois une voiture de rallye révolutionnaire, la Simca CG avec moteur central, capable de rivaliser et de battre les meilleures automobiles du moment.

Au Pantheon de la course automobile

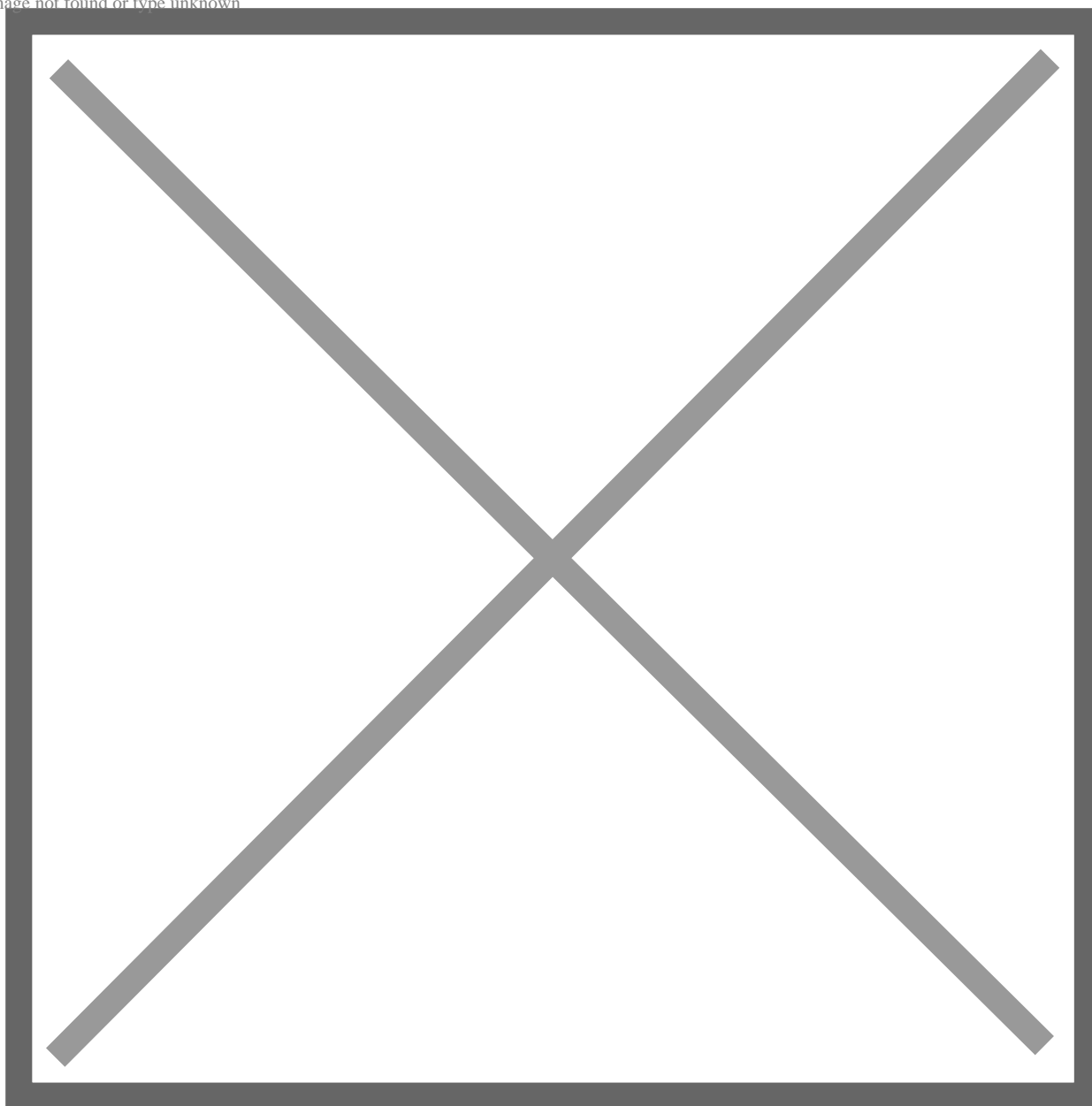
Comment Bernard Fiorentino, le pilote usine, est devenu un redoutable et redouté chasseur d'Alpine Renault tout en brillant au Monte-Carlo avec la Simca 1100 S de «Monsieur tout-le-monde». Ce livre est une rétrospective sur l'hégémonie des monstrueuses Barracuda et Hemicuda du groupe Chrysler, qui ont régné sans partage en Groupe 1 sur les circuits et courses de côte pendant cinq saisons ébouriffantes. On y apprend comment des centaines de jeunes pilotes débutants ont, au travers d'opérations de promotion originales baptisées «Challenge Simca», «Simca Racing Team» ou «Coupe Simca Sport 2 litres», réalisé des prouesses au volant de Simca 1000 ou de barquettes sport prototype et, pour certains, gravé leur nom au Pantheon de la course automobile. Respect !

Une passion née dans une chaudronnerie d'Asnières

Journaliste au «Parisien Aujourd'hui en France» pendant plus de trente ans, Patrick Affouard se consacre aujourd'hui à l'écriture de livres sur l'automobile, sa passion née de ces jeudis passés

a? jouer au milieu des radiateurs et des presses bruyantes de la chaudronnerie familiale d'Asnie?res. De sa rencontre avec Henri Chemin, lors d'un rassemblement du «Mustang Club de France» sur le circuit du Mas du Clos, est ne? en 2012 un premier ouvrage, intitule? «Mustang, le temps des copains». Mais l'ex-patron des relations publiques de Ford France et de l'e?curie e?ponyme ayant eu plusieurs vies, aussi tre?pidantes les unes que les autres, il e?tait le?gitime de voir parai?tre un jour ce deuxie?me opus, consacre? cette fois au directeur du de?partement compe?tition de Simca et createur de l'e?curie «Chrysler France», un livre absolument passionnant !

Image not found or type unknown



«Je ne suis pas riche en photographie de moi-même, nous dit-il en toute simplicité. En voici une qui date de quelques années avec ma Ford Mustang 1968. Désolé je n'ai pas de photographie de moi avec une Simca». N'empêche que Patrick Affouard est l'auteur qui connaît parfaitement le sujet.

Commençons, tout d'abord, par une délicate question d'actualité. Parlez-nous un peu de vous, 2020 fut une année très particulière pour beaucoup d'entre nous, comment s'est-elle déroulée de votre côté ?

Elle a, bien sûr, été compliquée. Le confinement, les restrictions de déplacements, la fermeture de certaines institutions m'ont empêché de rencontrer un certain nombre d'acteurs de cette épopée. J'ai pour habitude de faire mes interviews en face à face car le contact direct est plus convivial et permet de mieux cerner son interlocuteur, de recueillir plus facilement des anecdotes voire des confidences. Certaines associations n'ont pas souhaité me recevoir, ni m'ouvrir leurs archives au tout début de la pandémie, par crainte du virus, ce que je peux comprendre. Tout ceci a chahuté le bouclage de ce livre sur lequel j'avais commencé à travailler – heureusement – bien avant la crise sanitaire et je suis arrivé malgré tout à l'objectif que je m'étais fixé, tout en respectant le planning imposé par l'éditeur.

Image not found or type unknown

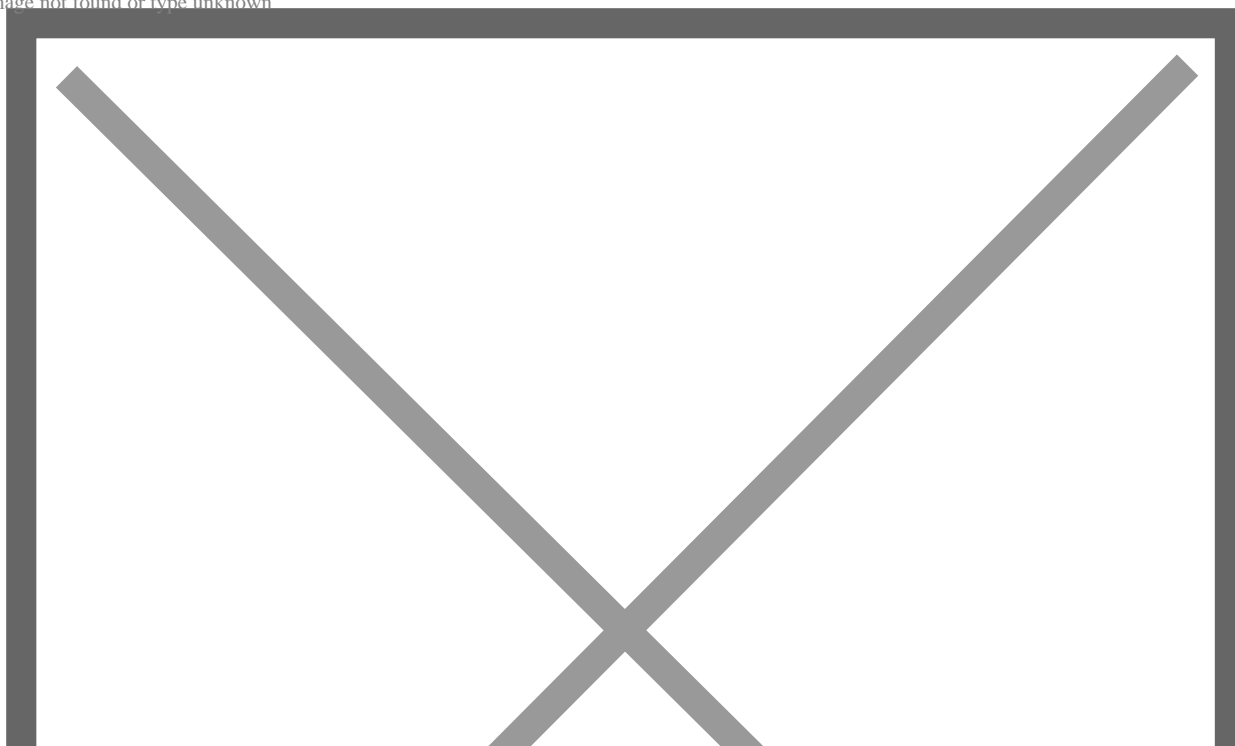
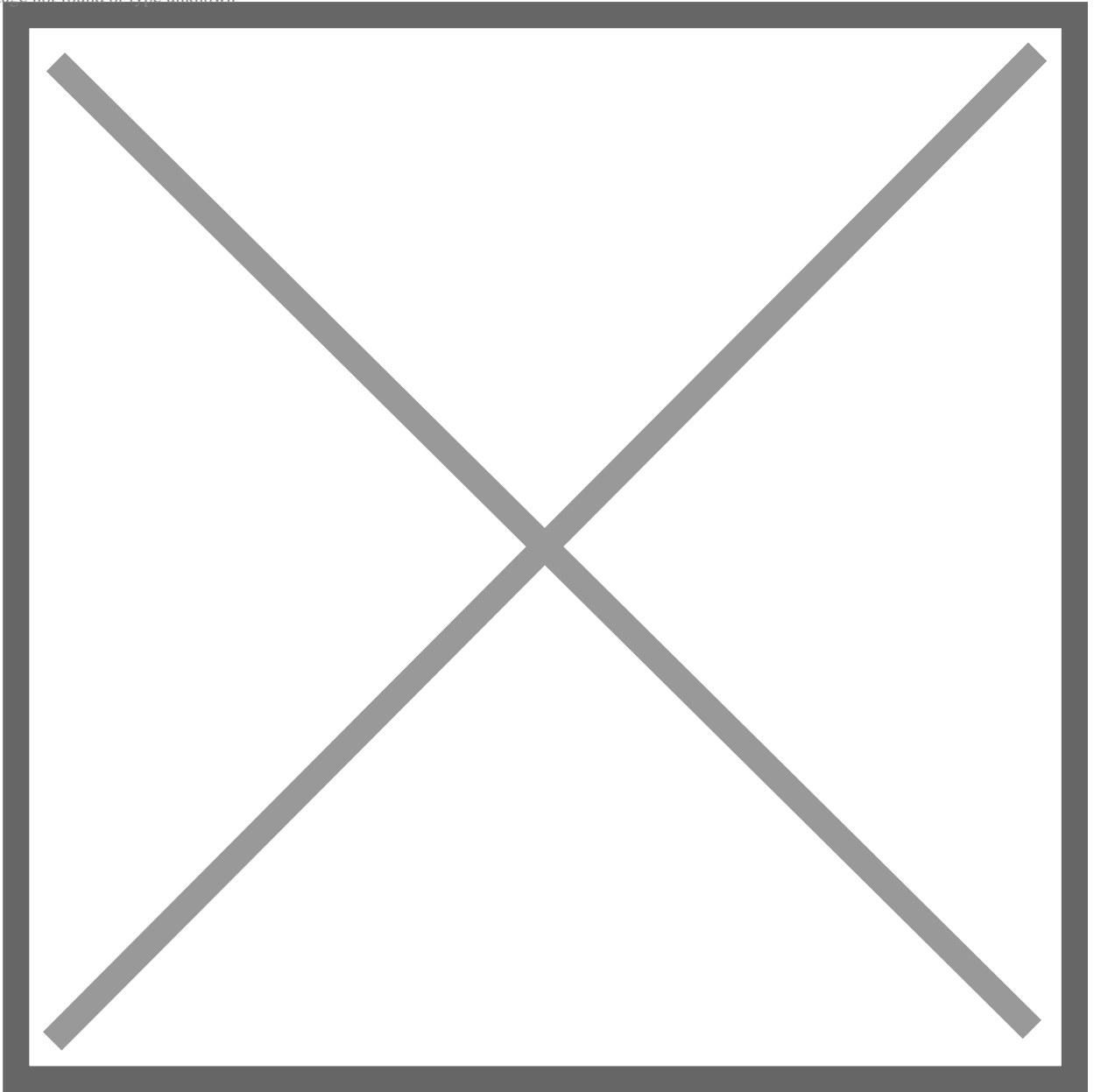


Image not found or type unknown



Un sommaire des plus complets pour retrouver cette époque.

Plus personnellement, parlez-nous un peu de vous, quel sont vos parcours, personnel comme professionnel ?

Après 36 ans passées dans la presse quotidienne, d'abord en tant que journaliste puis dans l'encadrement je me consacre aujourd'hui, par pure passion, à l'écriture de livres sur l'automobile. Je suis l'heureux père de quatre enfants dont le premier est né en 1981 et le dernier il y a tout juste trois ans. Il reconnaît déjà au premier coup d'œil une Peugeot, une Citroën, une Alfa Romeo et une Ford Mustang... Il me fait beaucoup rire même si je ne partage pas son amour immodéré pour les engins de chantier.

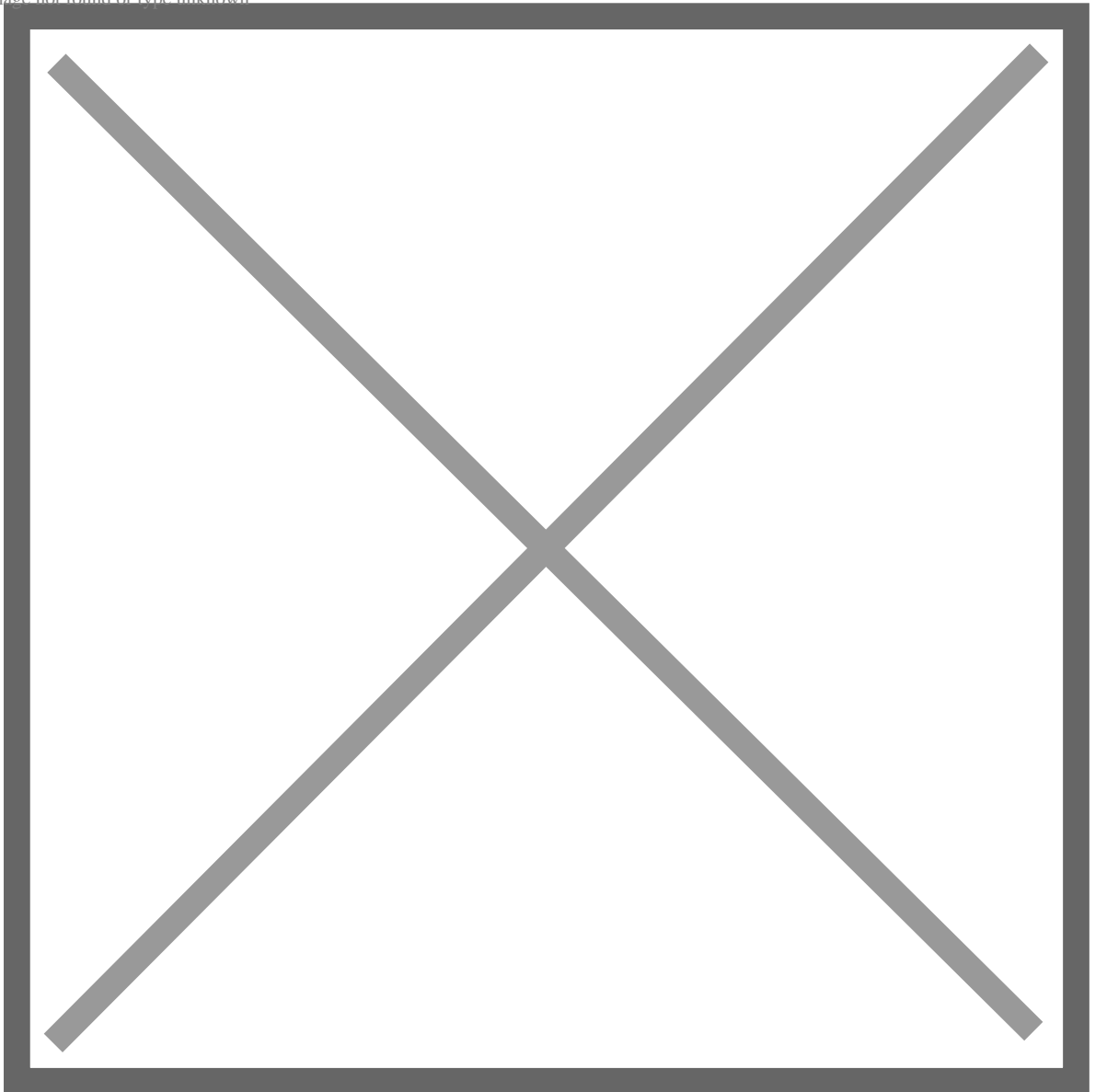
Plongeons un peu dans le passé, quelle a été votre toute première émotion liée à l'automobile ?

Elle remonte à ma petite enfance lorsque j'ai découvert pour la première fois la Simca Régence de mon grand-père. Elle était noire, étincelante... Après chaque sortie il la dépoussiérait à la «Nénette». Je revois encore ses enjoliveurs à rayons, l'écusson de la ville de Paris sur sa plaque d'immatriculation, son intérieur en tissus gris de toute beauté. Je rêve de la retrouver.

Restons toujours un peu dans le passé, quelle a été votre première émotion liée à ces Simca en compétition ?

La première, je ne m'en souviens plus. Mais en revanche, la dernière et peut-être la plus belle, c'est lorsque j'ai découvert dans un passé très récent les images de Jean-Claude Andruet pilotant pour la première fois la Simca CG à moteur Central sur le Tour de Corse historique 2017. Les images de ce film signé Romaric Croisile sont saisissantes, époustouflantes. À 78 ans, Andruet est à l'attaque, à fond comme toujours, à 110%. Je vous jure que j'ai eu les larmes aux yeux en visionnant des extraits de ce documentaire.

Image not found or type unknown



Chemin-Reiber, le tandem qui conduit aux victoires.

Quel est votre plus beau souvenir au volant, ou pas, d'une des voitures de cette grande époque et pourquoi ?

Je me souviens des excès de vitesse de mon père au volant de son coupé Audi 100 S jaune qu'il avait acheté dans les années 70. Je ne quittais pas deux yeux le compteur de vitesse lorsque l'aiguille tutoyait les 200 kilomètres heures, j'étais comme fasciné. Ma déception a été immense lorsque lassé par les cris de ma mère et plusieurs retraits de permis il a revendu son Audi pour acheter une 4L... Personnellement j'ai pris énormément de plaisir à conduire une ID20 break de 1968 dont m'avait fait cadeau un de mes oncles et avec laquelle j'allais d'une traite en vacances dans le sud de l'Italie. Pour moi c'était la «Dolce vita»...

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

J'ai puisé la plupart des illustrations et documents dans les archives d'Henri Chemin, un homme incroyable et dont la vie est un vrai roman. Il m'a accordé toute sa confiance et je voulais lui rendre hommage en faisant découvrir au plus grand nombre ce pan plutôt méconnu de l'histoire de Simca en compétition avec entre autres l'avènement d'une voiture de rallye extraordinaire qu'est la Simca CG à moteur central. Bon nombre d'images proviennent également de fonds photographiques ou d'agences. Ce que beaucoup de gens ignorent c'est que l'iconographie représente une part de travail très importante pour l'auteur puisqu'il faut partir à la recherche de photos de préférence inédites, puis retrouver les ayants droits et enfin négocier chacune des images ces dernières étant soumises aux droits d'auteurs.

Image not found or type unknown

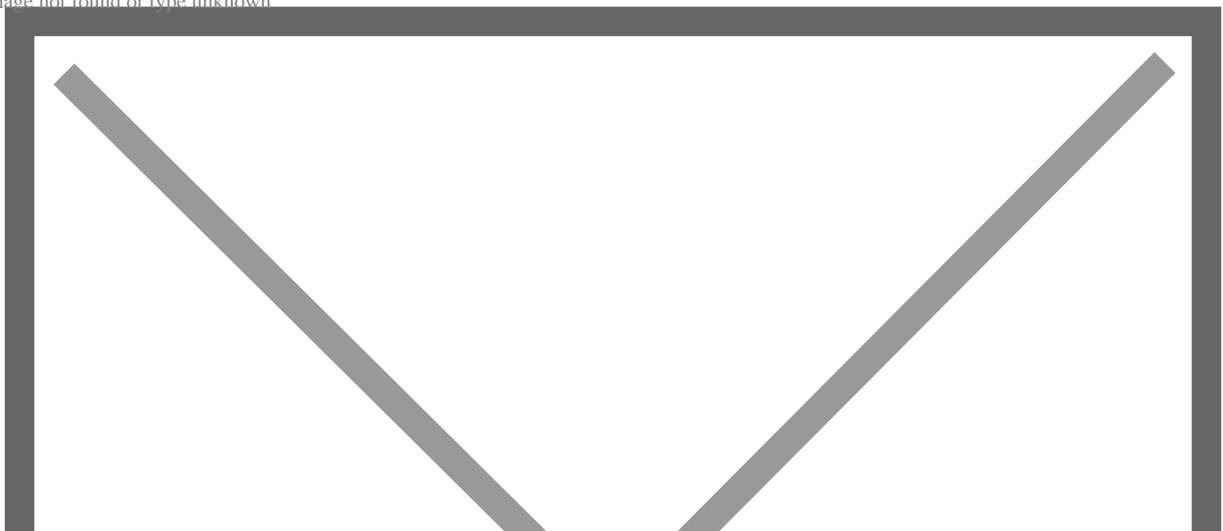
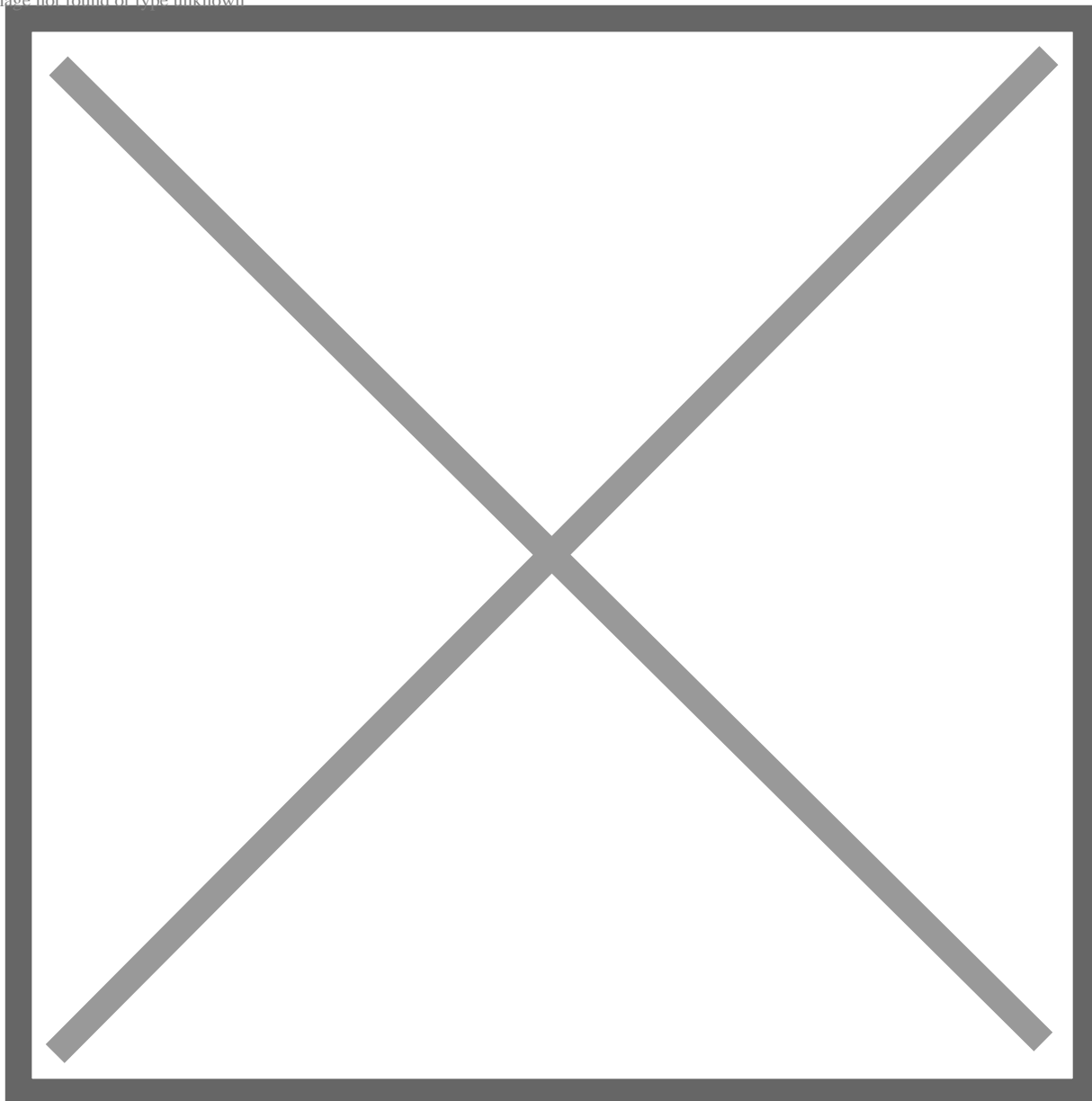


Image not found or type unknown



Voiture de rallye re?volutionnaire, la Simca CG a? moteur central, capable de battre les meilleures autos du moment.

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

Les fans et nostalgiques du Simca Racing Team et de la Simca 1 000 rallye pourront peut-être se sentir frustrés. Mais de nombreux ouvrages existent déjà sur cette bombinette qui a fait les beaux jours de ce «Club» de sport automobile indépendant de l'écurie Chrysler France et qui connut un essor formidable. Il a fallu faire des choix, réduire la taille de certains chapitres. Pour ce premier livre consacré intégralement à l'écurie Simca Chrysler France j'ai voulu mettre en avant d'autres programmes (Challenge Simca, Coupe 2 litres, programme Rallye et Barracuda). Réduire à la portion congrue le chapitre sur le SRT a été un crève-cœur d'autant plus que j'ai eu la chance de côtoyer le regretté Moustache, l'impayable figure de proue du «Star Racing Team».

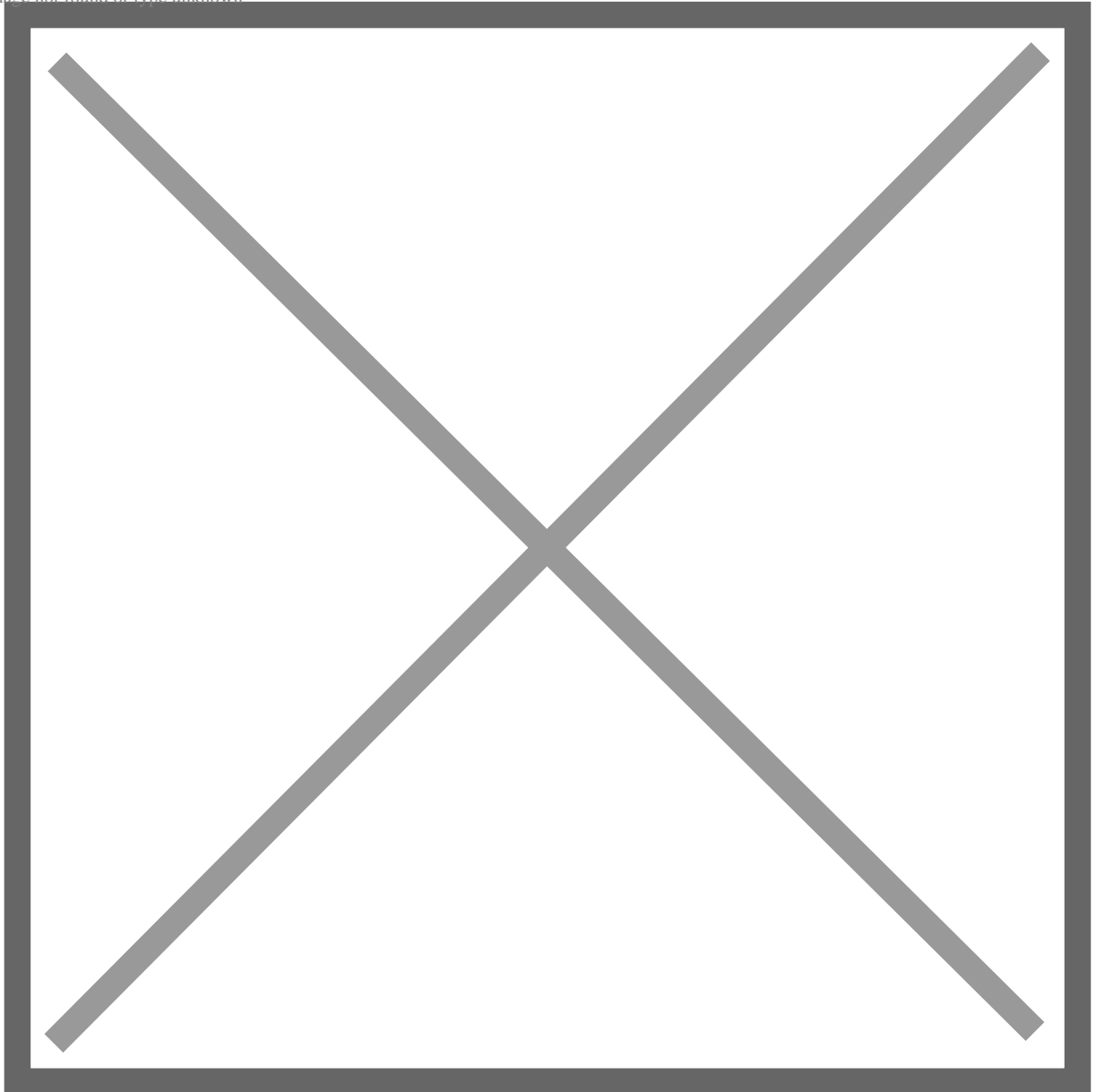
Accepteriez-vous de nous donner quelques-uns de vos secrets, ceux que vous pouvez révéler, pour réussir de beaux livres sur les voitures ?

Je ne sais pas s'il existe un ou des secrets, mais je pense qu'un auteur doit d'abord écrire pour ses lecteurs et non pas pour lui. Il doit pouvoir, grâce à un maximum de témoignages apporter du «vécu», raconter des histoires et des anecdotes. Il faut aussi pouvoir surprendre les «spécialistes» tout en sachant intéresser le plus grand nombre. Il faut vérifier, revérifier, croiser et recroiser ses informations. L'approximation et les erreurs n'ont pas leur place dans ce genre d'ouvrages. Le visuel qui, lui, est du ressort de l'éditeur est également l'une des clés de la réussite.

Quelles erreurs faut-il absolument éviter pour ne pas rater un beau livre de voiture ?

Difficile de répondre à cette question. Éviter, à mon avis, de tomber dans la facilité en se contentant de ne proposer qu'un «catalogue» lorsque que l'on évoque, par exemple, une marque et ses différents modèles. Il faut savoir donner un angle à son sujet.

Image not found or type unknown



Le Coupé XS2 de Simca à l'origine de tant de succès.

Le choix de la couverture n'est-il pas le plus délicat, pourquoi ?

C'est un sujet parfois épineux qui fait souvent l'objet de longs débats entre l'auteur et l'éditeur. L'auteur qui connaît parfaitement son sujet tentera d'imposer sa vision et ses choix à l'éditeur qui lui opposera des arguments marketing. Mais à l'arrivée le résultat final est toujours satisfaisant.

Vous êtes un expert attendu, quel sera votre, ou vos, prochain(s) livre(s) ?

Je ne sais pas encore. J'étudie la faisabilité de plusieurs projets avant d'en parler avec un éditeur. Et, bien qu'il existe déjà des dizaines de livres sur la Ford Mustang, mon sujet de prédilection, je ne désespère pas de trouver un angle original pour les 60 ans de la voiture en 2024.

Quelle est votre plus belle satisfaction éditoriale ?

C'est d'avoir réussi à intéresser un éditeur comme E-T-A-I en lui proposant trois synopses avec, au final, trois livres de publiés. Le premier, consacré à l'histoire de la Mustang en France avec les témoignages des plus grands «yéyés» de l'époque et probablement celui dont je suis le plus fier. Baptisé «Mustang, le temps des copains» il m'a demandé plusieurs années d'enquête et de recherches.

Image not found or type unknown

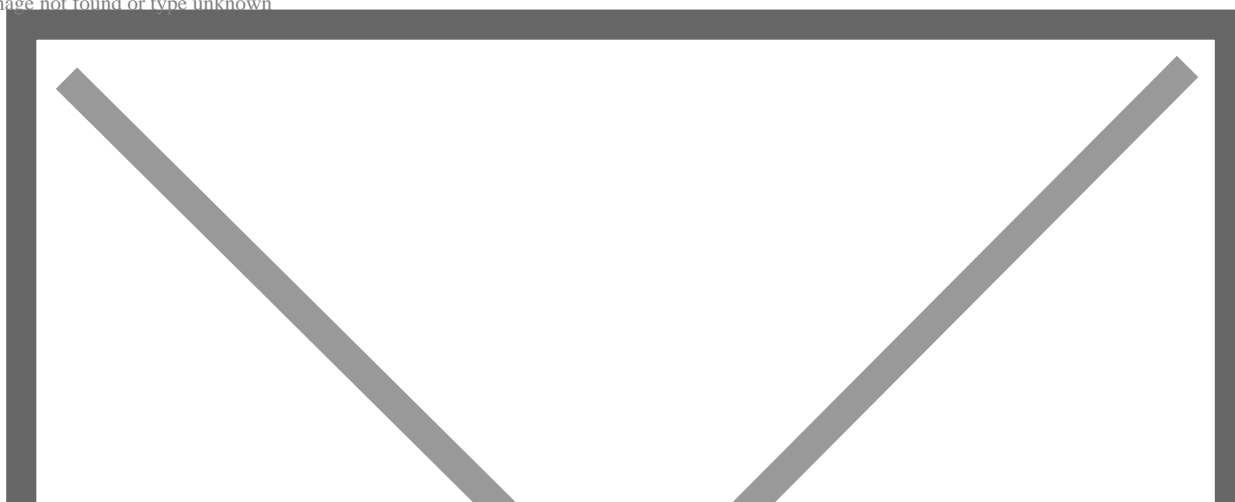
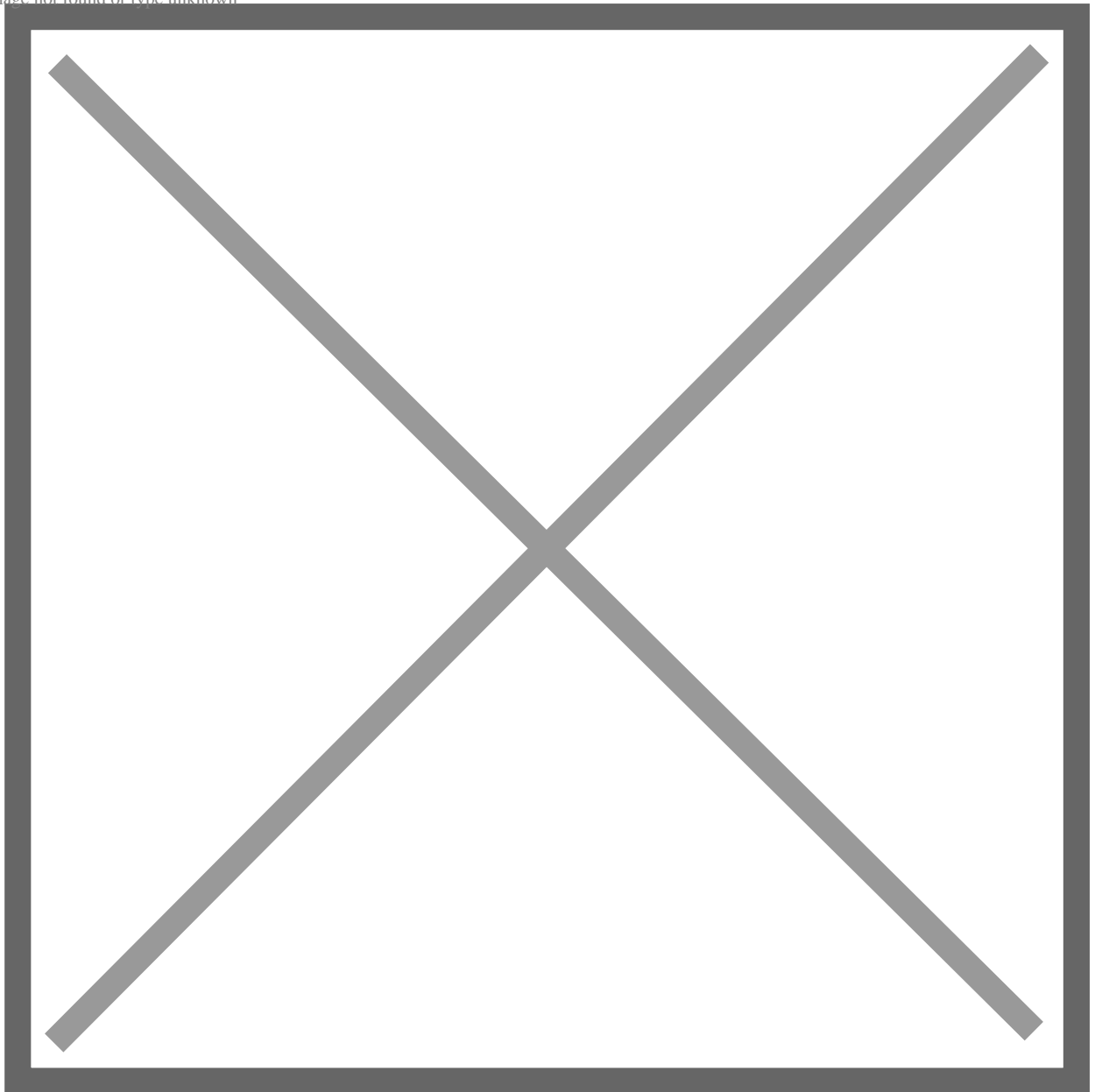


Image not found or type unknown



De monstrueuses Barracuda et Hemicuda du groupe Chrysler qui ont re?gne? sans partage en Groupe 1 sur les circuits pendant cinq saisons vraiment e?bouriffantes !

Quel est le livre que vous n'avez pas encore édité et que vous rêvez de publier ?

Je rêverai d'écrire un livre sur le record d'endurance des 300 000 kilomètres battu en 1963 par une Ford Taunus 12M. Sept chauffeurs de camion-citerne du dépôt BP de Gennevilliers et six mécaniciens de Ford France ont campé pensant six mois sur le vieux circuit de Miramas infesté de moustiques pour faire tomber ce record détenu depuis trente ans par une Citroën Rosalie. La voiture a roulé nuit et jour entre le 10 juillet et le 4 novembre. Elle a fait des tonneaux, franchi la ligne d'arrivée dans un état pitoyable avant de repartir pour 57 000 kilomètres supplémentaires histoire de couvrir au total la distance qui sépare la terre de la lune. Il y a eu du suspense, de la casse, des rebondissements, des bagarres et un retentissement incroyable à l'époque... Un vrai scénario de film. Ce n'est peut-être pas la croisière jaune mais cela reste une aventure humaine extraordinaire.

Pour terminer, quels sont les autres domaines, les autres sujets en dehors de l'automobile, sur lesquels l'auteur que vous êtes prendrait du plaisir publier des livres ?

J'ai été tenté par la pratique du motonautisme dans les années 70 et 80. J'ai fréquenté assidûment ce milieu et j'étais fasciné par ces catamarans effilés qui fondaient à plus de 120 kilomètres heure sur l'eau. Plusieurs drames ont marqué cette discipline dangereuse et incroyablement spectaculaire et m'ont dissuadé de tenter l'aventure. Mais je garde des souvenirs impérissables des «24 Heures de Rouen» ou encore des «6 Heures de Paris» qui, elles, n'existent plus aujourd'hui. J'aimerais pouvoir raconter les exploits de certains grands pilotes comme Renato Molinari, l'icône sport motonautique de l'époque.

Image not found or type unknown

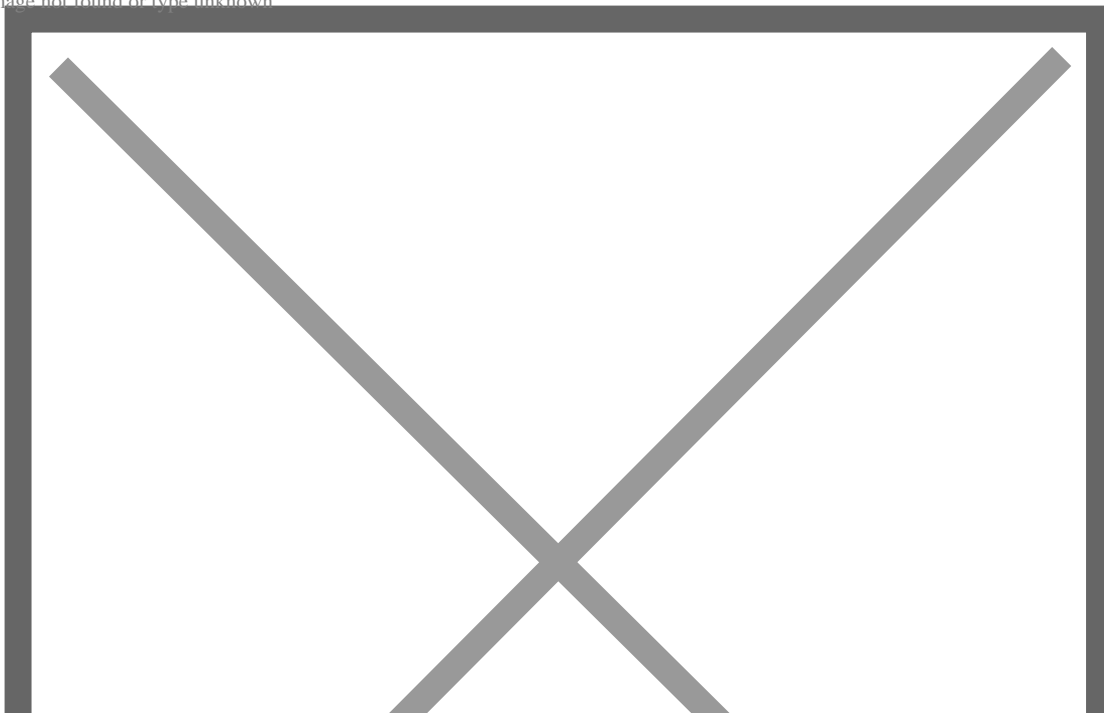
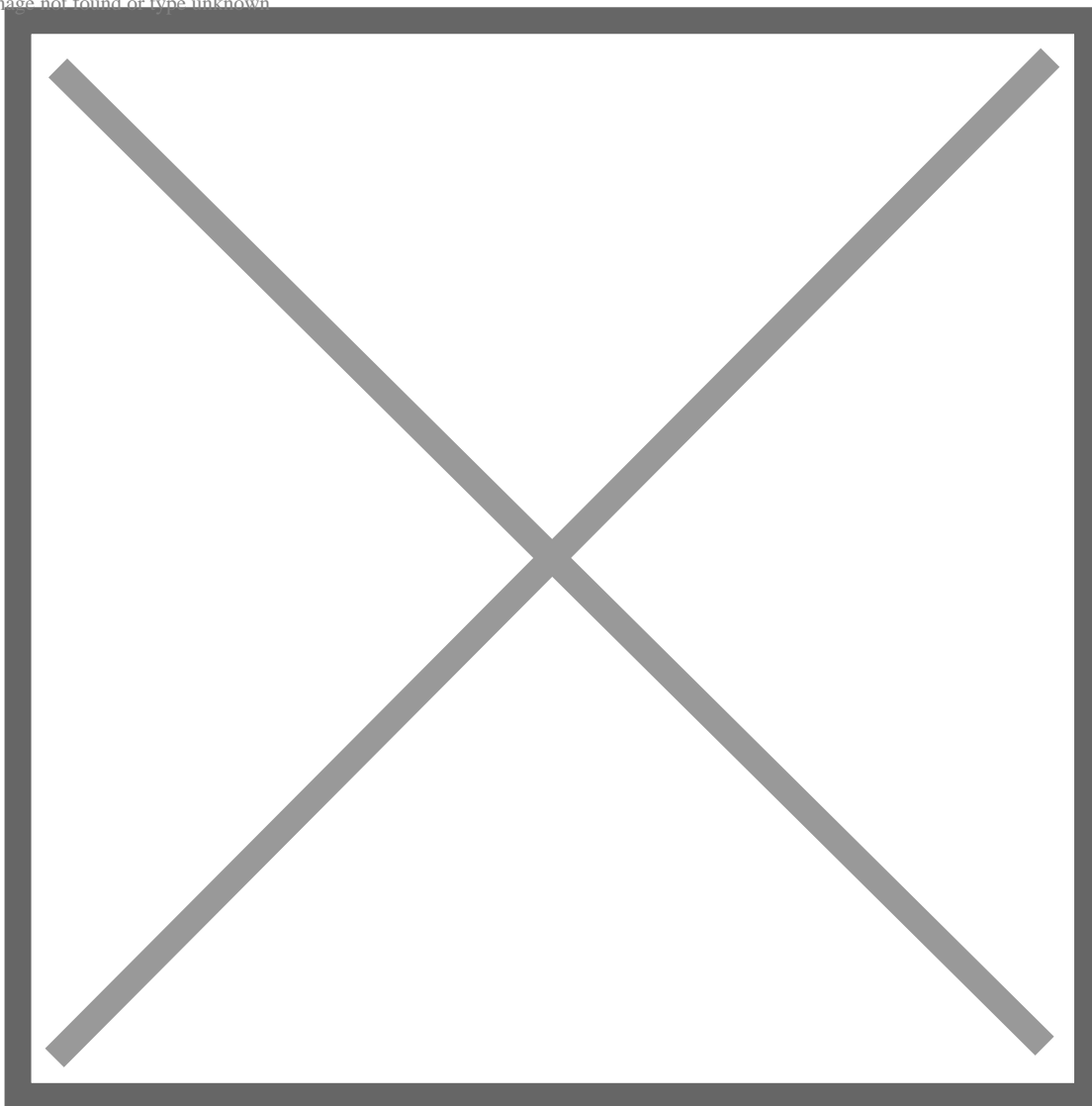


Image not found or type unknown



1969-1974, des années qui auront marqué les mémoires.

Pourquoi nous aimons : un livre unique, incontournable sur une période historique, un ouvrage exceptionnellement bien documenté, un style vivant et technique agréable à lire.

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

Note : 17 sur 20

Titre : «Simca en compe?titition 1969-1974»

Auteur : Patrick Affouard

Nombre de pages : 176

Nombre de photographies : 300

Format : 240 x 290 mm

Prix public : 44.00 euros TTC

Date de parution : 10 fe?vrier 2021

www.editions-etai.fr

Accroche :

«L'icôno-graphie représente une part de travail très importante pour l'auteur puisqu'il faut partir à la recherche de photos de préférence inédites», Patrick Affouard.

NOUS EN REPARLERONS

Souvenirs, souvenirs : «Nous nous sommes tant aimés !»

Qui ne se souvient pas des glorieuses années Matra qui ont vu les victoires en F1, un titre de champion du monde pour Jackie Stewart, et le triple aux 24 Heures du Mans avec l'émblématique Henri Pescarolo ? Qui ne se souvient pas de la Matra-Simca Bagheera, cette sportive révolutionnaire qui a fait chavirer les cœurs dans les années 1970 ? Qui connaît la Talbot-Matra Murena qui lui a succédé en 1980 ? Elle a bonifié la Bagheera, mais a subi les affres d'un réseau de distribution en déliquescence et n'a pu s'imposer, alors que la vague des GTI menaçait les coupes sportifs. Pourtant, les connaisseurs savent à quel point cette Murena avait du talent et que son potentiel aurait pu être développé judicieusement. S'il l'a été en compétition, deux titres de Champion de France de Rallycross, il a été freiné par son partenaire commercial, le groupe PSA, alors en pleine mutation. Aujourd'hui, la Murena, sportive à trois places de front, à moteur central transversal et au châssis galvanisé à chaud, est appréciée pour ses qualités dynamiques exceptionnelles et son avant-gardisme. Voici un livre émuant et passionnant qui se lira tout «Matracien» qui se respecte. L'auteur, André Dewael, est un grand passionné des automobiles Matra. Un auteur que nous avons déjà eu le plaisir d'interviewer dans les pages du magazine «Antibrouillard» du CCFA. Après avoir créé le «Belgian Matra Club» en 1987, il s'est tourné vers Internet pour y développer un site complet dédié à la marque : sitematrarama.free.fr. Ayant tissé des liens avec les «hommes de Matra», il a pu puiser aux meilleures sources ses informations publiées dans les ouvrages qu'il a consacré aux Matra de tourisme. Chaque modèle a ainsi eu droit à un ouvrage qui lui est dédié, de la 530 à l'Avantime (à lire «Talbot-Matra Murena» par André Dewael, 176 pages, 310 photos, format de 240 x 290 mm, prix public de 49.00 euros TTC, parution du 10 mars 2021). Un incontournable !

Trente monoplaces qui racontent soixante-dix ans

Découvrez aux éditions E-T-A-I, les histoires entourant trente stars de la Formule 1. De Fangio à Lewis Hamilton en passant par Ascari, Clark, Lauda, Prost, Senna, Schumacher, ce sont trente monoplaces qui racontent soixante-dix ans d'histoire. Les premiers pas des grandes marques, Ferrari et Mercedes, l'arrivée des «Garagistes anglais», Cooper, Lotus..., comme les surnommait Il Commendatore, le temps des aventuriers, Ligier, Tyrrell..., l'arrivée des grands constructeurs, Renault, Ford, Honda... C'est l'ère moderne, chacune de ces trente voitures raconte une prouesse, un drame, une innovation technologique, une longue domination, un fait de course. Chacune raconte avant tout une époque et une somme de défis humains dans cette obsession que l'on appelle la vitesse. De l'Alfa Romeo Alfetta 158 à la Ferrari SF 90, en passant par la Ligier JS 5 et la Mercedes AMG F1 W10 EQ Power+, ces trente stars de Formule 1, toutes emblématiques, sont passionnément racontées et merveilleusement représentées par une illustration inédite et réaliste. Côté auteurs, Stéphane Cohen est producteur, réalisateur et écrivain. Ancien reporter à TF1, spécialiste de l'automobile et de l'aéronautique, il collabore notamment à l'émission «Direct Auto» sur C8. Archimède, ou Dominique Donne?, est designer, graphiste et illustrateur. Né au Mans et passionné de course automobile, il réalise des illustrations pour les musées (24 Heures du Mans, Porsche...), les championnats (WEC, ELMS, ALMS...) et les teams. Il a aussi créé sept affiches des 24 Heures du Mans (à lire «30 F1 de légende», auteur Stéphane Cohen, illustrateur Archimède, 160 pages, 200 illustrations, format 240 x 290 mm, prix public de 44.00 euros TTC, parution du 10 mars 2021).

Les grandes routes, un «Road-trip» de 256 pages

Ces itinéraires et voies, tracés sur les océans et à travers les continents, au fil des siècles invitent au voyage dans l'histoire et sur toute la planète. Un goût d'aventure, de découvertes, de dangers et de beauté, c'est un «Road-trip» de 256 pages. La «Route 66» aux États-Unis est devenue une icône, les

routes de la soie racontent des histoires de commerce, les tours du monde et explorations maritimes ont ouvert des voies navigables inconnues, des routes insolites incitent au «Road-trip» sur toute la planète, certaines qualifiées de «Panoramiques» époustoufflent par la beauté des paysages qu'elles traversent. Ce beau livre illustré de photos, de cartes et de plans fait de ces routes mythiques une source d'inspiration, pour s'évader en 80 sites, 256 pages, et huit chapitres. Arnaud Gourmand, l'auteur, est historien d'art, diplômé de l'École du Louvre et auteur de nombreux ouvrages, c'est un explorateur de toutes les curiosités, n'hésitant pas à défier les à-pics ou à s'enfoncer 500 mètres sous terre à la recherche de lieux insolites (livre relié rigide, format 24.0 cm x 30.7 cm x 2.9 cm, 256 pages).

www.laperouse-editions.com

Source : éditeurs par Philippe Colombet

Source : Philippe Colombet

Par Juliette Rodrigues

RACONTE MOI L'AUTO

EN ALLEMAGNE, LES TRABANT SONT PLUS NOMBREUSES QUE LES TESLA

#ALLEMAGNE #PARC #TESLA #TRABANT

Il y a plus de Trabant que de Teslas en Allemagne, bien que les voitures de l'ancienne société est-allemande VEB Sachsenring ne soient plus fabriquées depuis 1991, a rapporté récemment le quotidien allemand DIE WELT, citant une analyse des statistiques d'immatriculation de l'Office fédéral de la motorisation (KBA) par l'Institut CAR.

Image not found or type unknown

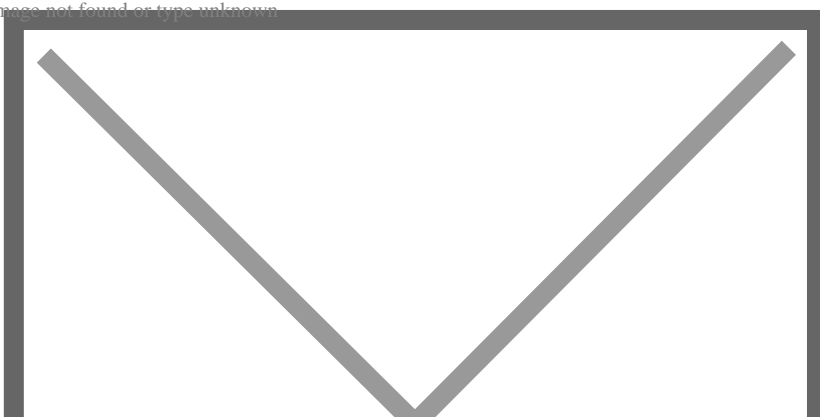
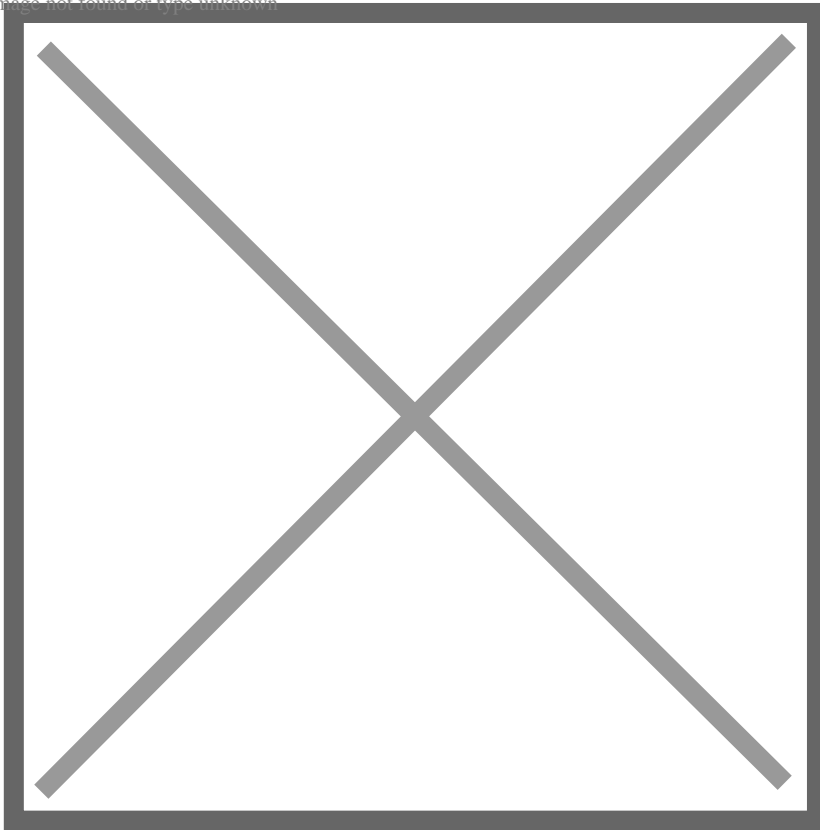


Image not found or type unknown



Selon cette analyse, le nombre de Trabant immatriculées a augmenté d'environ 3 000 au cours des dix dernières années pour atteindre 38 173, et plus d'un millier d'unités supplémentaires ont été immatriculées en 2020. "Apparemment, certains des vieux modèles dotés de moteurs à deux temps ont eu une nouvelle vie ces dernières années", a déclaré Ferdinand Dudenhöffer, directeur de l'Institut CAR, pour qui la Trabant est "un petit miracle".

Selon le KBA, 34 000 Tesla étaient en circulation en Allemagne au début de 2021. L'ancienne marque est-allemande a encore une avance d'environ 4 000 unités sur le constructeur californien de véhicules électriques.

Source : AUTOMOBILWOCHE (8/3/21)

Par Frédérique Payneau

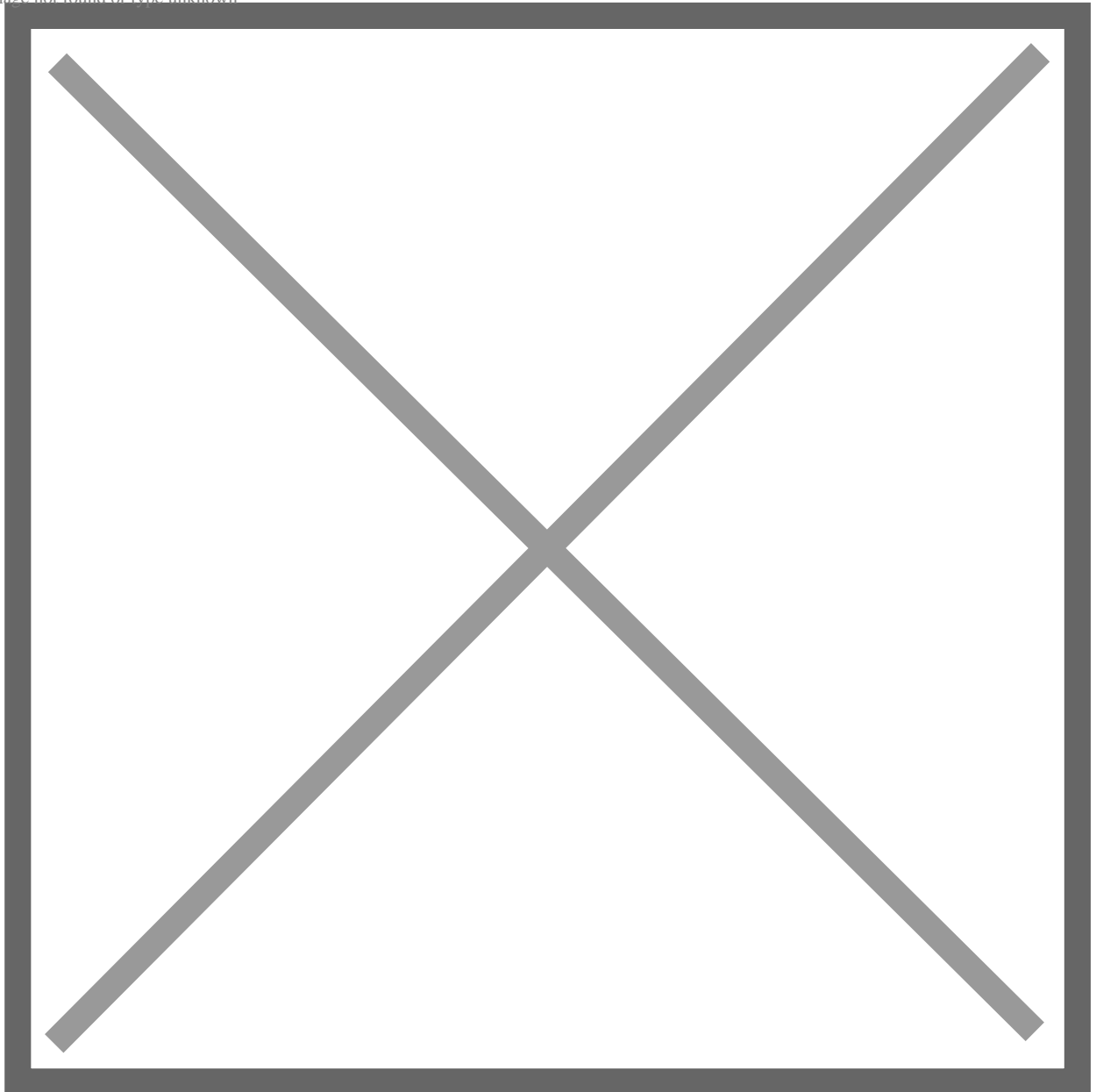
CULTURE VROUM

QUAND DAFT PUNK VENDAIT UNE FERRARI POUR AIDER LE JAPON APRÈS FUKUSHIMA

#DAFT PUNK #FERRARI #FUKUSHIMA #VENTES AUX ENCHÈRES

LE DUO FRANÇAIS DAFT PUNK A RÉCEMMENT ANNONCÉ SA SÉPARATION. RETOUR SUR LES VOITURES QUI ONT MARQUÉ LEUR CARRIÈRE, DONT UNE FERRARI 412 VENDUE APRÈS LA CATASTROPHE DE FUKUSHIMA, EN 2011.

Image not found or type unknown



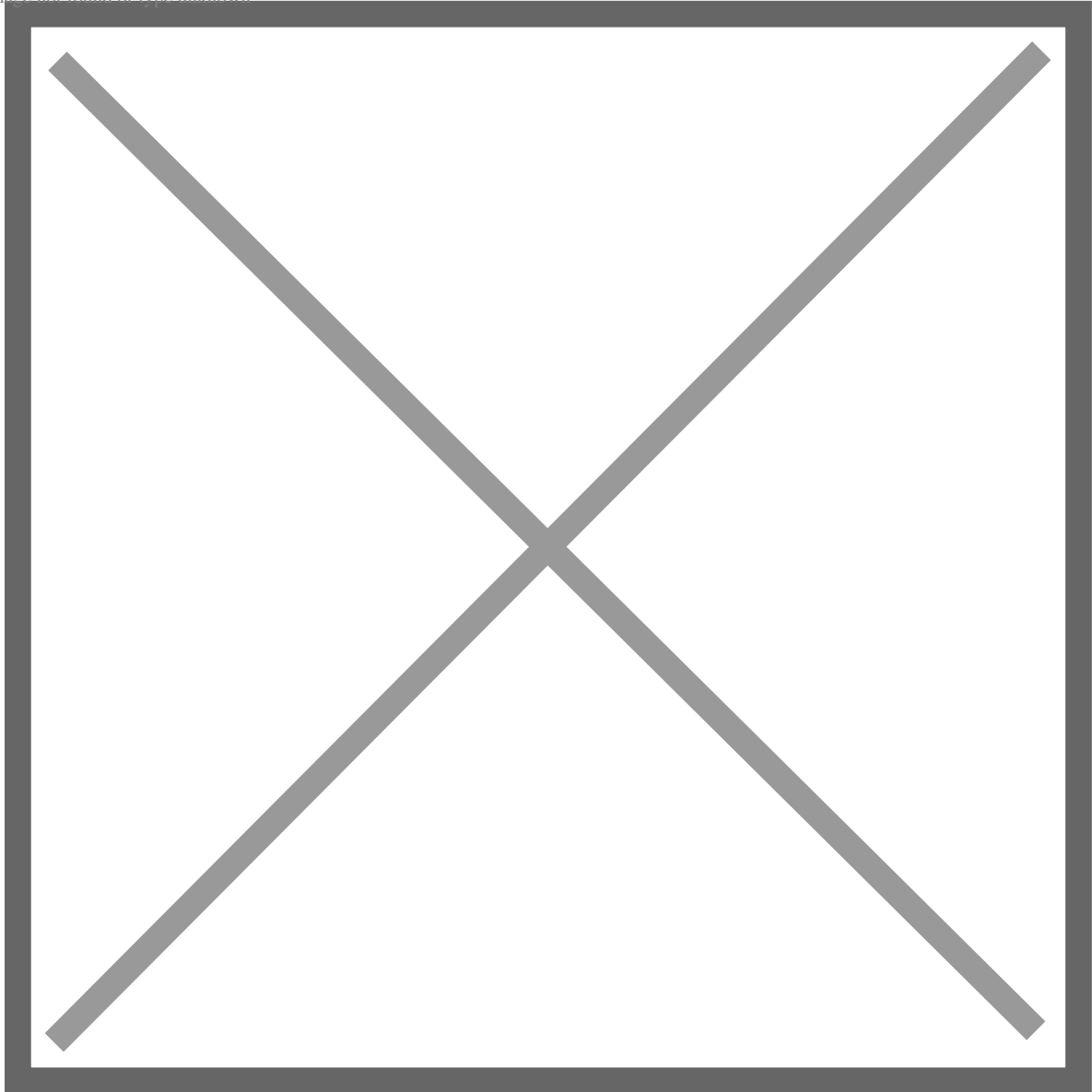
Daft Punk, c'est fini ! Le duo légendaire de l'électro française a annoncé sa séparation le 22 février dernier, après 27 ans de collaboration. Et si les amateurs de musique électronique retiendront un catalogue vaste et éclectique, il y a aussi quelques histoires d'autos liées à Daft Punk.

La voiture qui vient en tête lorsqu'on évoque Daft Punk, c'est surtout une **Ferrari 412**, qui est devenue l'une des stars du long métrage "**Electroma**", le premier film du groupe. A bord de la GT V12, les artistes filent dans des paysages de westerns, dans une quête d'humanité. "**Epilogue**", la vidéo qui annonce leur séparation, rend d'ailleurs hommage à cette aventure.

Une Ferrari pour aider le Japon

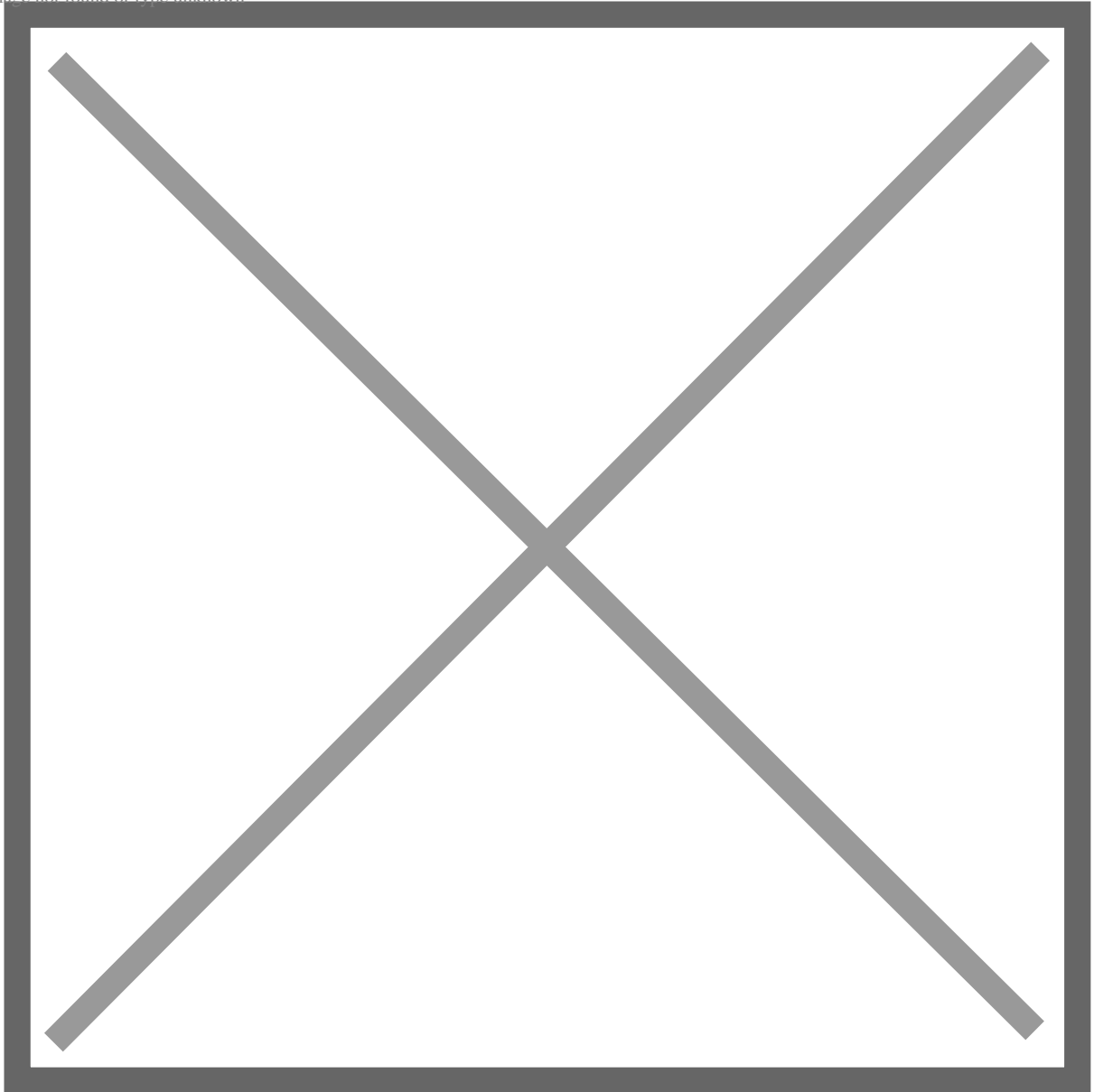
Lorsque survient la catastrophe de Fukushima au **Japon**, en 2011, le groupe n'hésite pas à monter au créneau, aux côtés d'autres artistes de la maison de disque EMI. Ils décident alors de mettre en vente aux enchères cette fameuse Ferrari 412, les profits étant destinés à l'aide apportée aux victimes japonaises. Ils auraient alors récolté environ 40 000 dollars.

Image not found or type unknown



Mais la Ferrari 412 n'est pas la seule voiture liée à la carrière des Daft Punk. Il y a eu aussi la Mercedes SL cabriolet rouge des années 1970, qui apparaît dans le clip de "Fresh", des voitures qui habitent le monde du dessin animé "Interstella 5555", ou encore des véhicules du film "Tron : l'Héritage", dont la bande son avait été réalisée par le duo. Pour faire la promo de leur dernier album studio, "Random Access Memories", le duo casqué s'était aussi affiché aux côtés de Romain Grosjean et Kimi Räikkönen, au Grand Prix de Monaco 2013.

Image not found or type unknown



Souhaitons bonne route aux Daft Punk, de leurs vrais noms Thomas Bangalter et Guy-Manuel de Homem-Christo.

Source : AUTO PLUS (23/2/21)

Par Juliette Rodrigues