



À gauche : la Delage Straight-8, pilotée ici en 1932 par le coureur automobile Earl Howe à Berlin.

En bas, une Delage D8-120 de 1939 au Concorso d'Eleganza de 2018 à la Villa d'Este, sur le lac de Côme.

## DELAGE REMONTE LE TEMPS

Fleuron de l'âge d'or de l'industrie automobile française, la marque prépare son grand retour avec la D12, un modèle ultrapremium inspiré de l'univers de la F1. Au volant, l'homme d'affaires Laurent Tapie, bien décidé à redonner à la marque son lustre d'antan.

Par Laurent-David Samama

# E

ffervescence raffinée sur les rives du lac de Côme. En cette fin septembre, comme le veut la tradition, tout ce que la planète compte d'esthètes férus de jolies carrosseries se retrouve dans le cadre du prestigieux Concorso d'Eleganza. Dûment respectée, la coutume locale veut que l'on rejoigne les somptueux jardins renaissance de la Villa d'Este en hélicoptère, supercar ou bateaux de la marque Riva. L'atmosphère y est légère et l'été indien. Au milieu d'une foule endimanchée, une hallucinante suite de modèles aux allures d'œuvres d'art défile sans trop se presser : Rolls-Royce Boat Tail flambant neuve, Ferrari 250 GT coupé de 1971, et ce prototype italien au design époustoufflant, l'Automobili Pininfarina Battista HyperGT. Jusqu'à l'arrivée en grande pompe d'une luxueuse Delage D8-120 S cabriolet de 1938 carrossée par de Villars. Autrement dit : la quintessence du savoir-faire automobile français de l'avant-guerre. Aussitôt, c'est l'émoi ! D'où vient-elle ? À qui appartient-elle ? Pour en avoir le cœur net, nous nous sommes

renseignés à la source, auprès de Patrick Delage, l'héritier de la marque. « Après une première carrière en Europe, nous informe ce dernier, le modèle présenté à la Villa d'Este a appartenu au musée Ford. Par la suite, il a à nouveau franchi l'Atlantique et appartient désormais à la collection du Suisse Fritz Burckart. » Selon les estimations des spécialistes, il resterait quelque 1150 voitures répertoriées comme « vivantes », dont 500 en France, 160 en Australie et 160 en Grande-Bretagne. Une goutte d'eau quand l'on sait qu'en cinquante années d'existence, Delage a produit 60 modèles dans des volumes inédits pour l'époque en Europe, loin, très loin devant les petites séries de son concurrent Bugatti. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Une empreinte indélébile, nous explique Jack Stouvenin, rédacteur en chef du magazine *Rétro Passion Automobiles* : « La marque Delage, c'est la volonté d'un homme de se démarquer en choisissant de construire des voitures haut de gamme innovantes et de briller en compétition avec plusieurs records et un championnat du monde. »

Malgré sa disparition, Delage demeure une marque particulière dans le cœur des passionnés d'automobiles et garde toute sa splendeur dans le cœur des Français. Car depuis 1954, la marque

### BIOGRAPHIE DE LA MARQUE

**1905** Création de Delage.

**1908** Vainqueur de la Coupe des voitures.

**1927** Champion du monde des Grands Prix.

**1935** Prise de contrôle de la marque par Delahaye.

**1953** Disparition de la marque.

**1956** Création des Amis de Delage.

**2019** Refondation de la marque Delage.

## LA MARQUE DELAGE, C'EST LA VOLONTÉ D'UN HOMME DE SE DÉMARQUER AVEC DES VOITURES HAUT DE GAMME INNOVANTES.

Delage est la belle endormie de l'industrie automobile tricolore. Une histoire brusquement interrompue alors que le trio formé par Renault, Peugeot et Citroën s'avère rapidement mieux adapté aux exigences d'une nouvelle époque, et surtout plus performant pour satisfaire l'énorme demande du marché dans le contexte porteur des trente glorieuses.

Pour éviter que ce passé illustre ne sombre dans l'oubli, un collectif de passionnés se crée pour perpétuer la mémoire du constructeur de Levallois-Perret. « En 1956, deux ans après la faillite, l'association des Amis de Delage est créée par Gabriel Chéreau, un avocat nantais. Aussitôt, d'anciens cadres de la marque, des ouvriers et des passionnés la rejoignent. Dès lors, l'association s'emploie autour de quatre fondamentaux : le souvenir de Louis Delage et de ses productions automobiles, l'apport d'un soutien technique aux collectionneurs, le projet de renaissance de la marque et la réunion de ses membres », explique Philippe Vesselier, son actuel président.

Fin 2021, entre 150 et 170 membres aux profils hétéroclites font partie du club. « On y trouve aussi bien des gens fortunés qui ont fait l'acquisition d'un très beau modèle que des fils et petit-fils de passionnés, qui peuvent avoir entre 30 et 60 ans. Il y a de tout, des avocats, des patrons, des salariés, y compris des casseurs automobiles qui ont pu sauver de la destruction des voitures en très mauvais état. » Tout ce petit monde vivait tranquillement, se retrouvant tous les mois pour des dîners, salons et autres manifestations automobiles jusqu'à ce qu'un homme se décide à le projeter dans une nouvelle ère : Laurent Tapie, fils du célèbre homme d'affaires. « Le 11 août 2019, à 10 heures du soir, Laurent m'appelle pour m'exposer son projet. J'avoue avoir été à la fois étonné et très impressionné par sa passion, son volontarisme, confie Patrick Delage. D'emblée, il mettait la barre haut. Son idée était de se caler sur Bugatti. Je trouvais ça à la fois présomptueux et déjà très intéressant ! »

Le nouveau venu a les idées claires et le regard décidé. « Franchement pugnace et inspiré, l'énergie du bonhomme n'a rien à envier aux qualités de son père. Ça pouvait d'ailleurs inquiéter quelques personnes autour de la table », lâche sans langue de bois l'héritier de la marque. Ce que Laurent Tapie confirme : « Ils furent circonspects d'abord. Puis attentifs. »



SSPL/NMEM/ZOLTAN GLASS/BETTY IMAGES

ALBERTO BERNASCONI/BLUMBERG



*J'arrive finalement à les convaincre car cela fait partie des missions de l'association de tout faire pour relancer la marque. Patrick m'y a aidé en dépit de certaines réticences au sein du board. Certains, heureusement en minorité, estimaient qu'il fallait que Delage reste un trésor perdu à jamais...»* Il faut dire qu'au cours des dernières années, les Amis de Delage a vu défiler de nombreux candidats à la reprise, comme si la puissance évocatrice de la marque française autorisait toutes les ambitions. «*Dès le début de nos discussions, ils m'avaient prévenu, se remémore Tapie. Vous êtes le dixième que l'on voit en dix ans...*» Sauf que l'homme d'affaires arrive bien mieux préparé que ses prédécesseurs. Son plan est bien ficelé, son équipe technique déjà constituée.

Et, surtout, Tapie a dans sa manche un atout majeur ; un « show car » (voiture de démonstration) déjà prêt ! «*Je souhaitais vraiment les convaincre et aussi leur montrer que si ce n'était pas Delage, ce serait une autre marque. Ils ont compris qu'il y avait là une opportunité à saisir.*» Dans l'esprit, son projet ressemble à l'ambition, un peu folle – et très risquée – des pionniers de l'automobile. Il faut dire que Tapie voit loin. Son objectif est ni plus, ni moins que de proposer la voiture la plus rapide du monde sur circuit. Théorique dans un premier temps, le cahier des charges aligne des chiffres à couper le souffle : un moteur V12 de 7,6 l « fait maison » sous le capot, 990 CV thermiques et 1100 CV au total, si l'on y ajoute la puissance électrique, des suspensions contractives identiques à celles qui ont révolutionné la F1, «*un nez étroit, un aileron*

*Laurent Tapie, fondateur de Delage Automobiles, au volant de la D12, nom choisi en «hommage à Louis Delage qui rêvait d'une D12 après le succès des D6 et D8.»*

*aux lignes acérées à l'avant et une position de conduite centrale.*». Sans oublier ce cockpit s'ouvrant sans porte, comme un avion de chasse. Une ambition résumée avec le sens de la formule : «*Ce que l'on propose, c'est une formule 1 homologuée pour la route.*»

Le projet initial, s'il ne reprend que partiellement les codes esthétiques de la marque, ne tarde pas à séduire les gardiens du temple. Mais avant que l'emblématique logo bleu ne s'affiche sur le prototype, on négocie. Longuement. Tous les détails, jusqu'aux plus infimes, sont mis sur la table. Pendant ce temps, c'est sous un nom de code alternatif, « Falcon », qu'avance le projet. Au bout de quatre mois, Vesselier et Tapie s'entendent sur un montant gardé strictement confidentiel, un accord de licence exclusive et une option d'achat. Parce qu'il tient aux symboles et «*respecte infiniment l'histoire de la marque*», Tapie nomme Patrick Delâge président d'honneur de la nouvelle entité Delage Automobiles tandis qu'il s'attribue le titre de «*PDG fondateur*». C'est à Lyon, lors du Salon Epoqu'Auto de novembre 2019 que cette renaissance est annoncée au grand public.

Aussitôt, une entreprise de communication discrète mais efficace se met en route.

Première étape, connecter le prototype au patrimoine de la maison. «*Le modèle, explique Laurent Tapie, s'intègre dans la tradition de la marque à double titre. D'abord par son nom, D12, qui, comme toutes les routières Delage, porte la lettre D suivie du nombre de cylindres de son moteur. C'est aussi un bel hommage rendu à Louis Delage. Après le succès des D6 et D8, il rêvait d'une D12, mais a disparu avant de la réaliser.*» Au-delà de la présentation d'une belle histoire, se joue une certaine logique historique, mécanique et économique dans cette régénération de Delage façon hypercar. «*Dans les années 1920-30, les Delage, et notamment la fameuse 15 S8 championne du monde en 1927, gagnaient à peu près toutes les compétitions et battaient record sur record. Dans ses Mémoires, Enzo Ferrari, lui-même, révèle qu'il a opté pour des V12 après avoir contemplé "la merveille d'ingénierie" du V12 Delage.*»

### LES SUPERCARS, UN MARCHÉ RENTABLE

S'il se réfère régulièrement au passé, l'ambitieux fondateur sait pertinemment que l'affaire repose sur des bases très contemporaines. Outre un certain rebattement des cartes lié aux sauts technologiques préparant l'ère de l'après-pétrole et l'apparition de nouveaux acteurs, le marché des supercars s'avère rentable. «*Le déclencheur, concède Laurent Tapie, ce sont les chiffres de vente des autres. J'avais découvert à Cannes, à la fin des années 1990, la toute première Koenigsegg à l'état de prototype. Loin de ce son apparence actuelle, le design était basique, elle était... horrible ! J'ai pensé que ce Koenigsegg était un fou : il n'avait pas 30 ans, venait du fin fond de la Suède et voulait fabriquer des supercars. Je n'aurais pas misé un franc sur lui à l'époque. Aujourd'hui, il parvient à vendre entre 30 et 35 voitures par an, à 2,5 millions pièce. Ça m'a inspiré, d'autant plus que le marché était beaucoup moins porteur à l'époque...*»

En ligne de mire du fleuron français renaissant, un rival historique déclaré mais surtout une source d'inspiration : Bugatti. D'ailleurs, les nouveaux venus ne s'en cachent pas, leur objectif est de «*frapper aussi fort que Volkswagen, lorsque le constructeur allemand a lancé la Bugatti Veyron, il y a seize ans*». Pari réussi et formidable machine à cash, le concurrent de Molsheim fascine ouvertement Laurent Tapie par son essor inattendu : «*Ils vendent 100 Chiron par an à 3 millions pièce. Quand ils sortent une série limitée, la Divo, 40 exemplaires, c'est parfois 5 millions d'euros par voiture, toutes vendues en quelques jours*»



La D12, sur le toit du musée automobile Petersen, à Los Angeles. Un nez étroit, un aileron aux lignes acérées, une position de conduite centrale, un cockpit qui s'ouvre comme un avion de chasse: «Ce que l'on propose, c'est une formule 1 homologuée pour la route.»

à peine.» Si aucun chiffre ne filtre, en off, un fabricant italien lui aussi bien placé dans le très haut de gamme n'en fait pas mystère: «La marge sur ce genre de modèle ultrapremium est immense.» Preuve que l'engouement n'a rien du feu de paille, après une première phase financée sur fonds propres, Laurent Tapie a bouclé un second budget pour arriver au prototype roulant (annoncé pour la toute fin 2021) en levant de l'argent auprès dudit Club des 12, un groupe d'actionnaires notamment composé de François Pinault, Xavier Niel, Georges Cohen (ancien patron de Capgemini) ou encore Hassanein Hiridjee (PDG d'Axian et sixième fortune du continent africain).

À n'en pas douter, l'histoire de la marque, l'engouement de son fondateur et la touche de made in France pour cette D12 – imaginée à Magny-Cours et produite au Castelet – séduisent. Selon nos informations, 4 modèles sur 30 auraient d'ores et déjà été précommandés et la suite s'annonce «très prometteuse». On travaille donc d'arrache-pied en coulisses pour tenir le pari avec, comme nouveaux venus dans l'aventure, le directeur technique Benoît Bagur, double champion du monde FIA, ainsi que Mauro Bianchi, technicien et concepteur de génie. Mais c'est surtout un patronyme auréolé de gloire qui met l'eau à la bouche de tous les amateurs de sport automobile: Jacques Villeneuve.

#### LE PÉDIGRÉE DE LA FUTURE D12

- ▶ **Puissance de la future D12:** 1100 CV.
- ▶ **Vitesse maximale annoncée:** 360 km/h.
- ▶ **Chrono visé pour le 0-100 km/h:** entre 2,6 et 2,9 secondes, selon les configurations.
- ▶ **Poids:** 1300 kg.
- ▶ **Investisseurs VIP:** 12.
- ▶ **Nombre de modèles à la production:** 30.
- ▶ **Prix de vente:** 2 millions d'euros.
- ▶ **Date prévisionnelle du deuxième modèle:** 2026.

# 2 MILLIONS

d'euros.  
C'est ce qu'il faudra déboursier pour s'offrir l'une des 30 D12 produites par Delage Automobiles.

Le champion du monde de F1, d'Indycar et vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis raconte: «Tout a commencé par une rencontre avec Laurent, un croquis et son enthousiasme. Les idées sur la motorisation, le châssis et le potentiel de la voiture étaient très intéressantes. Tout était encore à faire, c'était le début du projet.»

Trois ans plus tard, le rêve est en passe d'être réalisé. À l'instar d'Ayrton Senna avec

Honda et de Michael Schumacher auprès de Ferrari, le Canadien a participé activement au développement technique de la D12. Jacques Villeneuve n'en a pas fini avec Delage. Courant 2022, le pilote s'attellera à un défi aussi complexe que spectaculaire: battre le record de la boucle nord du circuit du Nürburgring, en Allemagne, le mètre étalon de toutes les sportives. Un challenge «génial» pour Villeneuve: «Niveau performance, le cahier des charges de la D12 est alléchant mais le vrai juge de paix sera le circuit. Le Nordschleife [tracé du vieux Nürburgring, pour les puristes, NDLR] est le circuit le plus mythique au monde. Y battre le record est possible, mais cela revient à s'attaquer à un géant: il faut le connaître comme les trous de sa poche!» Manquait tout de même un chiffre au compteur des chronos et de l'ultrapformance: le prix du rêve. Il faudra déboursier 2 millions d'euros pour s'offrir une des 30 D12 produites par le constructeur renaissant. «Un montant pas trop méchant pour une voiture si agressive, se défend Laurent Tapie. Ça peut paraître fou, mais il s'agit de la fourchette basse pour les hypercars. Si on produit la voiture la plus rapide du monde sur circuit, ce sera une affaire: on sera moins cher que la concurrence et la cote pourra s'envoler.» L'appel ultime de la route a désormais un prix. ●

Plus d'infos sur [lesechos.fr/weekend](https://lesechos.fr/weekend)