



Communiqué de Presse - La D12 change de configuration de puissance et gagne en performances

Magny-Cours (16 janvier 2024) – La marque française d’Hypercars DELAGE annonce un changement dans son groupe propulseur et un gain de performances :

- Alors que le prototype roulant de la Delage D12, présenté il y a 18 mois au Goodwood Festival of Speed, entre dans la phase finale de sa mise au point, et que la D12 va passer les tests de l’homologation petite série de l’Union Européenne pendant l’été 2024, DELAGE a décidé de modifier son groupe propulseur en raison du durcissement, en Europe et sur les autres marchés internationaux, des normes d’émissions des moteurs thermiques.

La Delage D12 étant destinée à être homologuée en Europe et sur la plupart des grands marchés acheteurs d’Hypercars, le choix du moteur V12 atmosphérique est conservé mais sa cylindrée réduite ; passant de 7.6 L à 6.6L.

La puissance thermique est ramenée à 850 chevaux, et le couple thermique à 745 N m.

- Afin de compenser la baisse de puissance thermique, DELAGE va pousser la puissance de son moteur électrique bas voltage (initialement prévue à 110 chevaux dans la version « GT » et 20 chevaux dans la version « Club ») à désormais 150 chevaux, afin de maintenir une puissance totale à 4 chiffres.
- La version « GT » et la version « Club » auront donc désormais la même puissance de 1 000 chevaux.
- Le poids de la « GT » est abaissé du fait de ces changements : le gain de puissance électrique se faisant (quasiment) sans prise de poids, tandis que la réduction de cylindrée de 12% entraîne un gain de poids de plus de 15% sur le moteur. Au final, la D12 « GT » affichera un poids à sec de 1 360kg (au lieu de 1 390kg).
- Le poids de la « Club » augmente légèrement (vingtaine de kilos) passant de 1300kg à sec à 1320kg. La Différence de poids de 40 kilos entre les deux versions se faisant par l’abandon, dans la Club, des systèmes hydrauliques de l’aérodynamique active (pour un remplacement par de l’électrique avec aileron arrière en position haute permanente) et du nose-lift.
- Au final, les accélérations de la D12 progressent du fait de l’augmentation de la puissance électrique, de même que les performances globales :
 - sur la GT, le temps au tour de la boucle nord du circuit du Nürburgring est estimé 7 secondes plus rapide pour passer sous les 6 min 40 secondes ;
 - sur la Club, le temps au tour de la boucle nord du circuit du Nürburgring est estimé 4 secondes plus rapide pour passer sous les 6 min 35 secondes.
- Les nouvelles fiches techniques des 2 versions GT et Club de la D12 sont les suivantes :



	D12 - version GT	D12 - version Club
Moteur Thermique		
Type	V 66°	V 66°
Cylindres	12	12
Volume	6,635 cm ³	6,635 cm ³
Alesage / Course	95 mm / 78 mm	95 mm / 78 mm
Soupapes par cylindre	4	4
Calage d'arbres à cames variable à l'admission	Oui	Oui
Calage d'arbres à cames variable à l'échappement	Oui	Oui
Lubrification	Carter sec	Carter sec
Injection	Directe	Directe
Puissance Max. / tpm	850 ch / 8,600	850 ch / 8,600
Couple Max. / tpm	745 Nm / 7,000	745 Nm / 7,000
Moteur Electrique		
Puissance Max.	150 ch	150 ch
Couple Max.	252 Nm	252 Nm
Puissance Totale	1,000 ch	1,000 ch
Couple Total	997 Nm	997 Nm
Transmission		
Type	Propulsion (roues arrière uniquement)	Propulsion (roues arrière uniquement)
Boite de Vitesses	8 vitesses avant + 1 vitesse arrière (électrique)	8 vitesses avant + 1 vitesse arrière (électrique)
Chassis		
Type	Crashbox frontale - Monoque en carbone - chassis arrière en aluminium	Crashbox frontale - Monoque en carbone - chassis arrière en aluminium
Train avant	Suspensions contractives	Suspensions contractives
Train arrière	Suspensions contractives	Suspensions contractives
Direction	Assistance Electromagnétique	Assistance Electromagnétique
Aérodynamique	Aérodynamique Active hydraulique Delage (volets avants - aérofreins - aileron arrière)	Aérodynamique Active électrique Delage (volets avants - aérofreins - aileron arrière)
Freins / Jantes / Pneumatiques		
Etriers	Etriers monoblocs fixes en aluminium - 6 pistons à l'avant, 4 pistons à l'arrière	Etriers monoblocs fixes en aluminium - 6 pistons à l'avant, 4 pistons à l'arrière
Disques	Disques ventilés en Carbone-céramique. Diamètres : 380mm à l'avant, 360mm à l'arrière	Disques ventilés en Carbone-céramique. Diamètres : 380mm à l'avant, 360mm à l'arrière
Jantes	20"X9.5"XET45 à l'avant & 21x11.5"XET45 à l'arrière	20"X9.5"XET45 à l'avant & 21x11.5"XET45 à l'arrière
Pneumatiques	Michelin PS 4S 265/35 ZR20 à l'avant & 325/30 ZR21 à l'arrière	Michelin PS Cup2R connected 265/35 ZR20 à l'avant & 325/30 ZR21 à l'arrière
Dimensions		
Longueur	4,645 mm	4,645 mm
Largeur	2,063 mm	2,063 mm
Hauteur	1,090 mm (mode CIRCUIT) - 1,115 mm (mode ROUTE) - 1,140 mm (mode VILLE) + noselift	1,090 mm (mode CIRCUIT) - 1,115 mm (mode ROUTE) - 1,140 mm (mode VILLE)
Empattement	2,800 mm	2,800 mm
Réservoir d'essence	80 L	80 L
Poids à sec	1,360 Kg	1,320 Kg
Performances (estimations)		
Vitesse Max.	360 km/h	360 km/h
0-100 km/h	2.5s	2.4s
Temps au tour de la Boude Nord du Nürburgring	< 6min 40s	< 6min 35s

Pour contacter DELAGE-Automobiles: contact@delage.fr