



Zuivere snelheid, puur en schoon



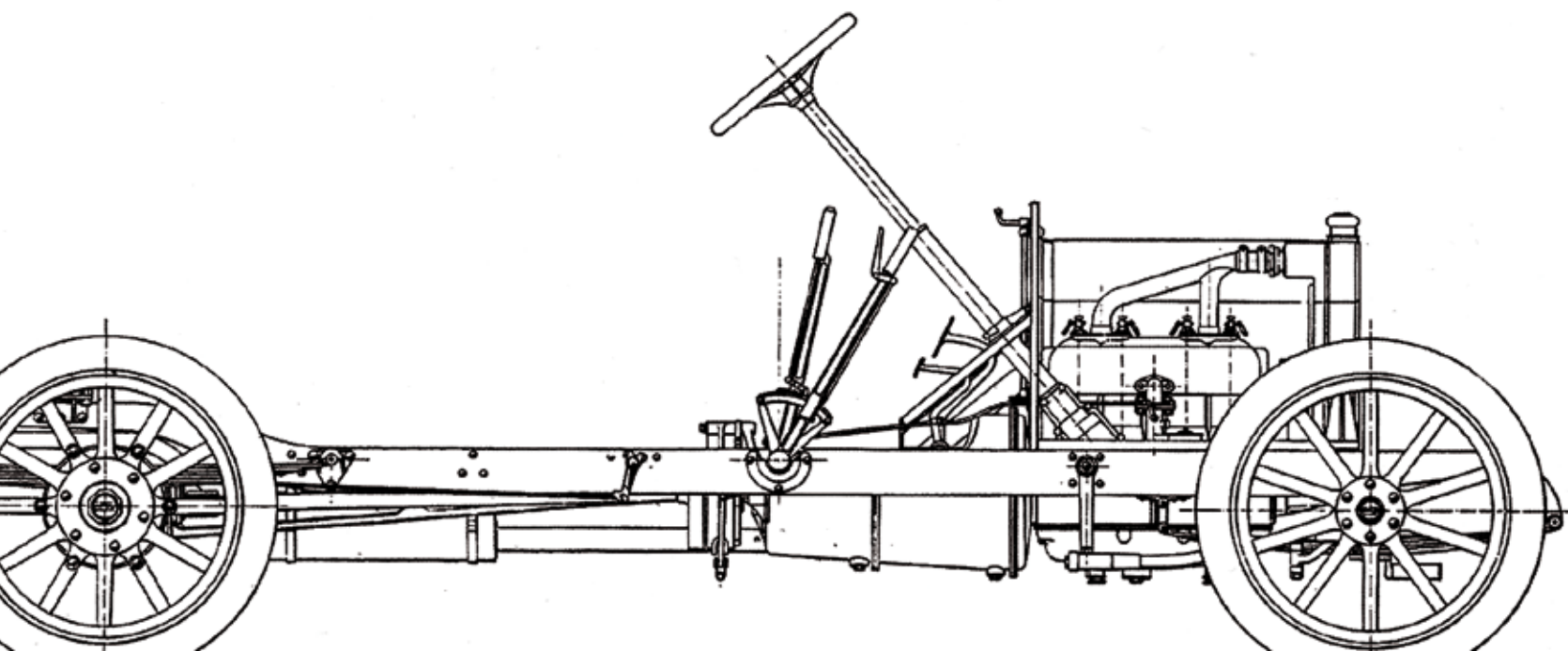
Wallonie



Service public
de Wallonie

“ Een droom: het merk Imperia uit z'n assen doen herrijzen ! ”

Yves Toussaint



Green Propulsion s.a. is een in 2001 opgerichte spin-off van de Universiteit van Luik, gespecialiseerd in de ontwikkeling van “propere” motoren, en heel specifiek dan van de veelbelovende oplaadbare hybride motoren.

Daarom werd in 2009 Imperia Automobiles s.a afgesplitst van Green Propulsion s.a.: een zelfstandige structuur die speciaal voor dit soort activiteiten in het leven werd geroepen, gewapend met de eigendomsrechten van het merk Imperia en met de PowerHybrid®-aandrijving.

Aan het hoofd van het bedrijf staat Yves Toussaint, een echte autofreak en ingeweken Luikenaar met een grote droom: het merk Imperia uit z'n assen doen herrijzen!

Tijdens zijn derde jaar lucht- en ruimtevaart aan de ULG ontdekt Toussaint zijn ware liefde, een passie die hem ertoe aanzet om over te stappen naar de richting elektromechanica op de campus Val Benoît.

Na zijn studies verblijft hij in het kader van de ontwikkelingssamenwerking verschillende jaren in Brazilië en Ethiopië, waar hij de eerste schetsen van z'n hybride auto op papier zet. Na z'n terugkeer wordt hij assistent automobiele verbrandingsmotoren aan de ULG. Begin jaren 2000 beslist Yves Toussaint samen met zijn partners Nicolas Naniot en Bernard Loly om de stap te zetten van het virtuele naar de realiteit: Green Propulsion is geboren.

Aanvankelijk houdt het bedrijf zich in de eerste plaats bezig met de bouw van prototypes. Van serieproductie is allerminst sprake. Zo is Green Propulsion betrokken bij de ontwikkeling van een elektrische Kangoo voor Renault, waarmee het bedrijf zijn knowhow en zijn faam naar een internationaal niveau tilt.

Intussen kan het bedrijf bogen op de erkenning van zijn klantenconstructeurs en op de ervaring die

werd opgedaan met de bouw van 15 prototypes. Daarom heeft Green Propulsion nu beslist om de stap te zetten naar de productie en verkoop van de sportieve PowerHybrid®-aandrijving in de eigen Imperia GP. Een resoluut sportieve Imperia GP, een ‘neoretro’-roadster met een tijdloze lijn die rechtstreeks is geïnspireerd op de vroegere realisaties van het Luikse merk.

De overname van het merk Imperia in 2008 en de vestiging van de operationele site vlak bij de bakermat van Imperia sluiten volledig aan bij de ambitie om dit legendarische merk nieuw leven in te blazen en vanuit het roemrijke verleden resoluut de kaart van de toekomst te trekken. De Service Public de Wallonie (SPW), die altijd openstaat voor ambitieuze projecten die de ondernemingsgeest in de regio belichamen, heeft dit privé-initiatief haar enthousiaste steun toegezegd.

IMPÉRIA
T. A. 8



La seule voiture belge

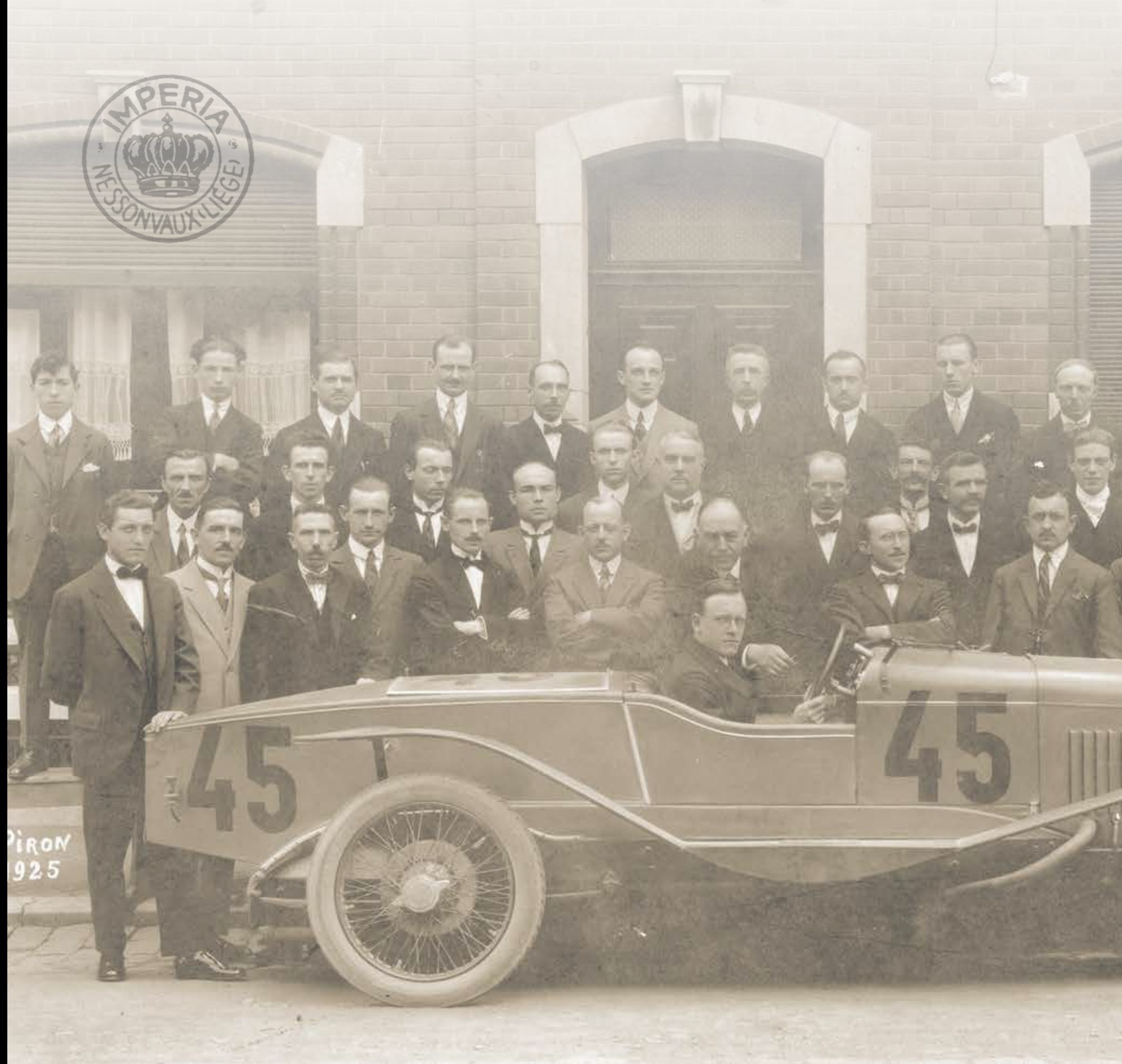
► HISTORIEK VAN HET MERK

Imperia werd geboren in een tijd die de jongeren van vandaag zich niet meer kunnen voorstellen. Een tijd waarin pioniers en ambachtsslui een wagen bijna volledig met de hand bouwden, onderdeel per onderdeel. Een glorieus periode waarin België meer dan 80 automobielconstructeurs telde!

In dit aanstekelijke klimaat richt een klein bedrijf gespecialiseerd in de bouw van motorfietsen, de 'ateliers A.G. Piedboeuf' uit Luik, onder impuls van zijn stichter, het automerk Imperia op.

Vanaf 1906 en na zijn aanwezigheid op het salon van Parijs verovert het merk een plaats op de markt, dankzij zijn eenvoudige lijnen en zijn robuuste mechaniek. Het bedrijf bouwt een reputatie op van uitzonderlijke knowhow en al gauw is de Belgische vakpers helemaal in de ban. Het salon van Brussel in 1907 bevestigt die tendens en zet Imperia definitief op de kaart als een van de koplopers in de Belgische automobielindustrie, een succes dat zich tot in de jaren vijftig zal handhaven.

Tijdens die eerste helft van de 20ste eeuw boekt Imperia nog vooruitgang dankzij akkoorden met



de chassisontwerper Springuel of projecten in samenwerking met Abadal uit Catalonië. De Eerste Wereldoorlog zet een domper op de ontwikkeling van de hele Europese economie, maar dankzij de grote belangstelling voor de ontlukkende automobielsport bevestigt het Luikse merk opnieuw zijn potentieel en kwaliteiten en knoopt het weer aan bij zijn grote successen. Getuige daarvan de memorabele zege tijdens de Grote Prijs van België in 1922 op het volledig nieuwe circuit van Francorchamps.

Maar na meer dan 40 jaar te hebben verkeerd aan de top van de Belgische automobielscène en na alle obstakels op een slimme manier te hebben omzeild (met name de economische crisis van 1929 en de Tweede Wereldoorlog), moet Imperia vechten voor zijn voortbestaan: in 1948 is het de enige nog actieve Belgische constructeur op het salon van Brussel. Het merk raakt steeds meer geïsoleerd door de moordende concurrentie die optimaal profiteert van een markt in volle expansie, en houdt weliswaar het hoofd boven water dankzij samenwerkingen met buitenlandse merken en ontwerpers, maar de veer is gebroken. De toekomst ziet er weinig rooskleurig uit en na meer dan 50 jaar – met brio – zijn stempel te hebben gedrukt op de gloriejaren van de Belgische automobielgeschiedenis, valt in 1958 het doek voor dit boegbeeld van de Luikse industrie...

Imperia
Abadal



La Voiture de Tourisme-Sport LA PLUS RAPIDE
Usines à
Automobiles IMPÉRIA-ABADAL NESSONVAUX-lez-Liège

▶ EEN UNIEK TECHNISCH EN TECHNOLOGISCH CONCEPT

Imperia koestert een perfect gerechtvaardigde toekomstvisie, die niet alleen respect toont voor het milieu, maar zich tegelijk richt tot fervente autoliefhebbers die voortdurend op zoek zijn naar unieke prestaties. Het nieuwe concept van Imperia sluit naadloos aan bij een bredere visie op het gebruik van een prestigewagen die op drie pijlers is gebaseerd:

- ▶ een totaal vernieuwende hybride aandrijving
- ▶ een ongeëvenaarde verhouding prestaties-verbruik
- ▶ een hedendaags design

AANDRIJVING: EEN REVOLUTIE

De aandrijving van de Imperia GP is gebaseerd op exclusieve technologie die speciaal voor deze auto is ontwikkeld.

Typisch voor de Imperia GP motor is de dubbele en evenwichtige elektrothermische aandrijving. Op batterijen en de elektrische motor alleen al rijdt de Imperia elke stad gezwind in en uit, zonder rechtstreekse overlast te veroorzaken. Met beide motoren samen, in hybride modus dus, legt hij prestaties voor die tot dan toe enkel voor V8- of V12-motoren waren weggelegd. De wagen verbruikt vooral elektriciteit en in mindere mate benzine.

De batterij, goed voor een rijbereik van 60 kilometer, kan ook vanuit de cockpit door de bestuurder worden gestuurd, naargelang van zijn traject (weg- of stadsverkeer).

Op de plaats van bestemming volstaat het de wagen aan het net (220 V) te koppelen om de batterij in ongeveer 4 uur volledig opnieuw op te laden.

VERBRUIK EN PRESTATIES: MILIEUVRIENDELIJK RIJPLEZIER

Dankzij deze unieke aandrijving verzoent de Imperia GP de prestaties van een Porsche (0 tot 100 km/h in 6 seconden in elektrische modus en in 4 seconden in hybride modus) met het verbruik en de CO₂-uitstoot van een Smart! Dit is onmiskenbaar de beste keuze om het aangename aan het nuttige te koppelen.

Het rijplezier wordt nog versterkt doordat de ontwerpers de bestuurder weer helemaal centraal hebben willen stellen. De serieversie van de Imperia GP wordt standaard namelijk geleverd zonder de elektronische rijhulpmiddelen waarmee de meeste sportieve modellen tegenwoordig zijn uitgerust (al zijn ze wel beschikbaar als optie).

DESIGN: EEN LUST VOOR HET OOG

Het 'neoretro'-concept van de Imperia GP, met zijn uitstekende vleugels en vloeiende lijnen, sluit volledig aan bij een tijd waarin 'vintage' hip is.

De efficiëntie waarover we het onder 'Verbruik en prestaties' al hadden, gaat overigens hand in hand met het aerodynamische en elegante karakter van een model dat in niets hoeft onder te doen voor gelijkaardige of vergelijkbare generatiegenoten.

50g CO₂/Km



Vernieuwend, uniek, performant, zuinig, prestigieus, zinnenprikkelend, 100% Belgisch... Aan adjectieven alvast geen gebrek om een concept te omschrijven dat nu definitief op kruissnelheid zit!



► TECHNISCHE FICHE IMPERIA GP

Thermische motor

Type:	Benzine
Configuratie:	4-cilinder in lijn, turbo, directe benzine-injectie
Cilinderinhoud:	1,6 l
Maximum koppel:	260 Nm
Maximum vermogen:	147 kW (200 pk)
Versnellingsbak:	4 x 2 verhoudingen

Elektrische motor

Type:	synchroon met permanente magneet, axiale flux
Maximum koppel:	350 Nm
Maximum vermogen:	110 kW (150 pk)
Versnellingsbak:	2 verhoudingen

Batterijen

Type:	Lithium-polymeer, nikkel-mangaan-kobalt
Configuratie:	1P96S
Nominale spanning:	355 V
Capaciteit:	31 Ah
Vermogen:	11 kWh
Rijbereik:	> 60 km

Batterijlader

Maximum vermogen:	3 kW
Verbinding net:	220 V 16 A
Oplaadtijd:	85% in 3,5 uur / 100% in 4 uur

Allerlei

Chassis:	stalen buizenframe met veiligheidscel
Carrosserie:	composietmateriaal
Ophanging:	dubbele boven elkaar liggende driehoeken
Wielen:	lichtmetalen 18-duimvelgen

Prestaties

0-100 km/h in elektrische modus:	6,0 seconden.
0-100 km/h in hybride modus:	4,0 seconden.
0-200km/h in hybride modus:	12,6 seconden.
Kilometer vanuit stilstand:	22,3 seconden
Gemengd verbruik "benzine en elektriciteit":	1,9 l/100km plus 11,5 kWh/100km

