

**GUIDE**  
70 MARQUES  
200 MODELES

HORS-SÉRIE

# Motor Sport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

LES VERSIONS  
COURSE

TENDANCES  
DESIGN &  
TECHNIQUE

# TOUTES LES SPORTIVES DU MONDE

2017



L 19292 - 10 H - F - 6,90 € - RD



FRANCE METRO : 6,90 € - BEL/LUX : 8,40 € - DOM : 9,40 € - ESP/PORT/CONT. : 8,40 € - CAN : 14 \$ CAD - MAR - 95 MAD - POL/S : 11,00 CFP



# TAILLÉE POUR LA

 NOUVELLE BMW M4 CS.





# PISTE.

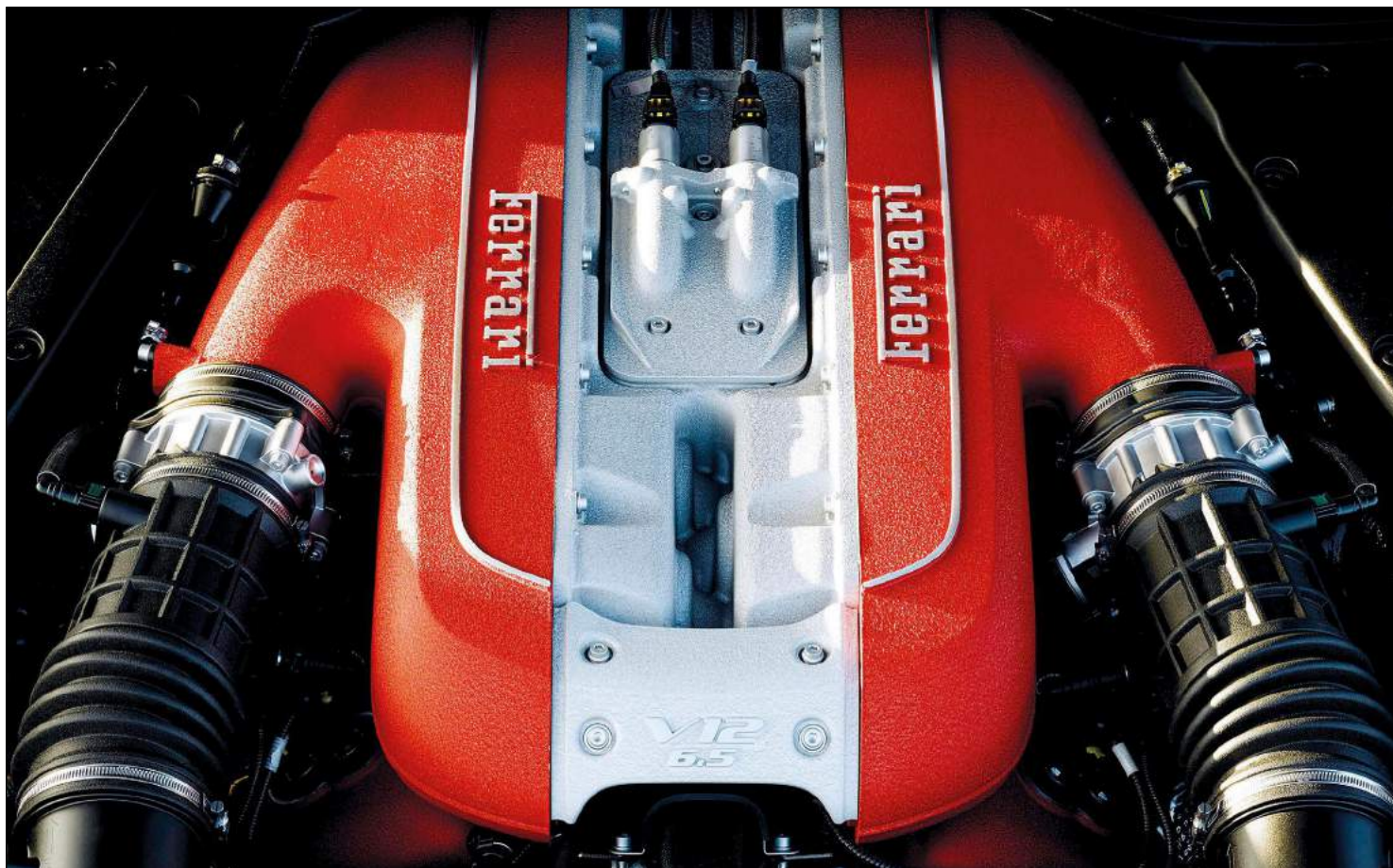


Le plaisir  
de conduire



Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW M4 CS : **8,4 l/100 km**. Émissions de CO<sub>2</sub> : **194 g/km** selon la norme NEDC.  
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3, avenue Ampère, 78 180 Montigny-le-Bretonneux.





**Motor  
Sport**

**MOTORSPORT**

3 avenue du Maréchal Foch  
69006 Lyon  
Tél. : 04 78 89 68 51  
Mail : courrier@motorsport-magazine.fr

[www.motorsport-magazine.fr](http://www.motorsport-magazine.fr)

**RÉDACTION**

Rédacteur en chef : Nicolas GOURDOL  
Journalistes : Cédric PINATEL  
Jacques WARNERY,  
Photographes : Yannick PAROT,  
TIBO, Nicolas DELPIERRE  
Direction artistique : Jean GRODY &  
José VILELA

Secrétaire de rédaction : Eric COWEZ  
Chef de fabrication : José VILELA

**ADMINISTRATION**

MOTORSPORT est édité par la Société  
NG Presse. SARL au capital de 120 000  
euros. Siège social : 3 avenue  
du Maréchal Foch 69006 Lyon  
RCS Lyon 494 501 430

Directeur de la publication :  
Nicolas GOURDOL

**PUBLICITÉ**

MOTORSPORT est régi par  
Objectif Média  
Alexandra RANCON  
+32 2374 22 25 / +32 484 685 115  
alexandra@objectif-media.com  
www.objectif-media.com

**VENTES**

Christelle PIERRE  
cpierre@hommell.com

**IMPRIMERIE**

Imprimé en Belgique (offset) par  
Corelio Printing, 30 allée de la  
Recherche B-1070 Bruxelles.

Commission paritaire : 0612 K 877345  
Diffusion MLP/L.S.N. : 1778-0799.  
Dépôt légal : à parution  
Les manuscrits et documents non  
insérés ne sont pas rendus.

# MONSTRE SACRÉ

**N**otre guide "Toutes les Sportives du Monde" fête son dixième anniversaire et nous ne pouvons rêver plus beau cadeau que le monument historique qui illustre cette page. Qui aurait parié il y a dix ans que 2017 serait la date de naissance du V12 atmosphérique le plus puissant et le plus aérien jamais greffé dans une voiture de série ? Ni assistance respiratoire ni hybridation d'aucune sorte, juste 4 arbres à cames, 48 soupapes et 12 pistons de 9,4 cm de diamètre aspirant puis comprimant un mélange air/essence dont chaque explosion est une note d'une partition magique. La Ferrari 812Superfast est un symbole, l'incarnation de la ténacité dont peut faire preuve un constructeur au nom des traditions, mais aussi du génie des motoristes. Ne nous y trompons pas, concevoir un bloc de 6,5 litres de cylindrée dépourvu de turbo, capable de cracher 800 chevaux et de prendre 8 900 tr/mn représente un plus grand exploit technique que de rentrer dans le moule du downsizing pour passer les normes haut la main. Ce nouveau V12 s'érige ainsi à la fois comme un vestige du passé et l'une des mécaniques les plus sophistiquées qui soient. De tels exploits au nom de la seule passion mettent du baume au cœur à une époque encore incertaine quant à la manière dont les voitures de sport vont réussir à composer avec l'électrification et la conduite autonome. Ingénieurs, opiniâtres, espiègles, les gardiens du temple présideront encore longtemps à la destinée de monstres sacrés. N'en doutons pas.

**NICOLAS GOURDOL**



W A T C H   B E Y O N D



@XBJAMES MOY PHOTOGRAPHY

Bell & Ross  
TIME INSTRUMENTS



Bell & Ross | **RENAULT SPORT**  
FORMULA ONE TEAM  
OFFICIAL PARTNER

BR 03-94 RS17 · Bell & Ross France: +33 (0)1 73 73 93 00 · Boutique Paris: Le Village Royal, 25 rue Royale · e-boutique: [www.bellross.com](http://www.bellross.com)



# VIVE LE GRAND ÉCART

L'automobile sportive plonge à pieds joints dans le futur avec panache, en tirant au mieux parti de la révolution électrique mais sans oublier, tant s'en faut, de conserver les fondamentaux.

TEXTE **NICOLAS GOURDOL**  
PHOTOS **D.R.**

Présentée au dernier Salon de Genève, la Zoé e-Sport concept développe 460 ch.







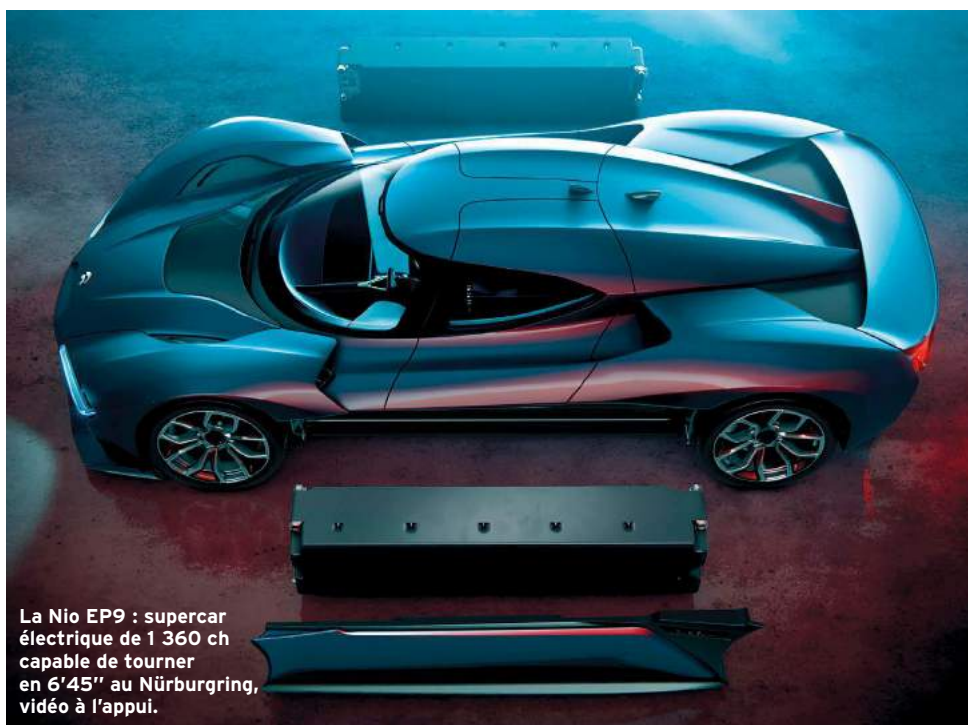
Oubliez le V12 atmo, la prochaine Rapide sera électrique, et c'est pour dans deux ans.



### L'électricité sur le palier

La déferlante, la vraie, est attendue pour 2020. Pour l'heure, l'électrification des voitures en général et des sportives en particulier n'a pas pris une place autre que symbolique dans la vie réelle. Toutefois les choses se précisent sous le vernis du marketing. Aston Martin vient d'annoncer la sortie d'une RapidE pour 2019, ce qui ne manquera pas de faire se nécroser les tympans des clients de l'actuelle berline Aston bercés au chant du V12. La fin de la décennie verra également l'arrivée de la Mission E tout électrique mais en attendant, Porsche a utilisé cette année l'hybridation pour offrir pas moins de 680 ch à la Panamera au prix d'un poids dépassant allègrement les deux tonnes. Renault

s'est fendu d'un impressionnant et il faut bien l'avouer désirable concept car sur base de Zoé. Celui-ci n'a aucune chance de voir le jour en l'état mais prouve au moins que le sport reste un vecteur de communication incontournable même lorsqu'on joue les précurseurs écolos. Dans la course aux watts, l'engin le plus impressionnant apparu en 2017 demeure la Nio EP9. Cette supercar chinoise de 1 360 ch a signé un chrono filmé de 6'45"90 au Nürburgring ! Le projet est bien plus sérieux qu'il en a l'air. L'auto repose sur une coque carbone et des trains roulants dérivés de la course mais, surtout, la flexibilité en matière d'aérodynamisme offerte par l'absence d'un moteur thermique permet d'obtenir des valeurs de déportance sidérante : 2,4 tonnes d'appuis à la



La Nio EP9 : supercar électrique de 1 360 ch capable de tourner en 6'45" au Nürburgring, vidéo à l'appui.





Les ingénieurs rivalisent d'ingéniosité pour obtenir de gros appuis aéro et peu de traînée, à l'image de la dernière Ferrari littéralement transpercée par le flux d'air.

Le concept Série 8 laisse augurer d'une évolution vers plus de galbes et de caractère du design BMW.



Les prises d'air et les optiques font plus ou moins bon ménage. En haut, la 812Superfast, en bas, la McLaren 720S.



vitesse maxi ! Il manquera toujours la musique, mais c'est le genre d'engin qui permet de se projeter dans le futur avec un certain enthousiasme.

### Le clan des conservateurs

Aucun constructeur sérieux ne peut prétendre aujourd'hui ignorer l'électrification ou *a minima* l'hybridation de sa gamme à plus ou moins court terme. Même chez Ferrari, les mots ne sont plus tabous, mais les motoristes de Maranello restent miraculeusement focalisés sur le passé ou, pour être plus précis, les traditions. On n'efface pas comme ça, d'un coup de downsizing, 70 ans de V12. C'est ainsi que la 812Superfast, dernière créature frappée du cheval cabré, conserve la noble architecture mécanique, pas même polluée par des turbos et plus puissant et aérien que jamais. L'une des inconnues dans l'équation du mode de propulsion des sportives du futur reste le niveau d'efficacité que les batteries et tous les systèmes de récupération d'énergie offriront dans cinq ou dix ans. C'est cela qui déterminera la nécessité ou pas pour les derniers fidèles

à l'atmosphérique de passer à la suralimentation. Quoi qu'il en soit, n'oubliez pas une Ferrari à moteur V12 atmo sans la moindre assistance électrique en 2025.

Dans le même temps, Porsche revient en arrière et redonne aux acheteurs de GT3 la possibilité d'empoigner un pommeau de vitesse et d'utiliser leur jambe gauche. La nouvelle Alpine évoque également une autre forme de conservatisme ou plutôt de retour aux sources basée sur un cahier des charges *a priori* exclusivement construit autour du plaisir de conduite, même si le pilote de l'A110 du XXI<sup>e</sup> siècle n'a plus le loisir de pratiquer le talon-pointe.

### Pour la beauté de l'aéro

Au sujet du design, il est frappant de voir à quel point le lyrisme d'esthète parfois onaniste a laissé place dans les dossiers de presse à un langage d'ingénieurs. La déportance, le maître couple, la traînée ont clairement pris le pas sur la seule beauté du geste. Rien n'est gratuit sur une 720S ou une 812Superfast. Chaque détail a sa fonction et lorsqu'on croise le regard de la McLaren on se



**Strive Together\***



OFFICIAL PARTNER

**YOKOHAMA TYRES**



\*Se battre ensemble

**CHELSEA F.C. Champion Premier League saison 2016-2017**

**ADVAN Sport V105**

**1<sup>ER</sup>**  
au test comparatif

**Motor Sport**  
LE MAGAZINE DE L'ÉQUIPEMENT SPORTIF

2015 - 2016

**2<sup>ÈME</sup>**  
au test comparatif

**evo**

ADVAN Sport V105  
Tests en détail  
scannez-moi :



**BluEarth-A**  
LE-50

du 15" au 18"

**ADVAN FLEVA**  
V701

du 15" au 20"

**ADVAN Sport**  
V105

du 16" au 23"

**ADVAN NEOVA**  
AD00 R

du 15" au 19"

**ADVAN A052**

du 16" au 18"



Le clan des pelles à tarte se porte à merveille. Dans ce domaine, la GT2 RS fait passer l'AMG GT R et la Huracán Performante pour des petites joueuses.



EDGAR CHU



dit que le résultat n'est pas toujours heureux. Il est toutefois appréciable d'observer les trésors d'ingéniosité déployés par les designers pour faire circuler l'air à travers certaines GT afin de fluidifier la ligne au maximum. La 812Superfast se permet ainsi de générer sans le moindre appendice vulgaire plus d'appuis qu'une 911 GT3 à 200 km/h. Le beau et l'efficace peuvent encore faire bon ménage. Ferrari le prouve, ainsi qu'Aston chez qui la part artistique demeure prépondérante à en croire l'allure d'une DB11. Quant au musculeux et très sportif concept de la nouvelle Série 8, il laisse augurer d'un design plus que jamais sensuel chez BMW.

### Les pistardes en folie

S'il est bien une frange des amateurs de voitures de sport qui n'a pas à se plaindre de l'évolution du marché, c'est bien celle des pistardes ! La catégorie n'a jamais été aussi riche et dynamique. En ligne de mire pour les constructeurs : un temps canon sur le Nürburgring pour inonder la toile, et une clientèle exigeante de plus en plus tournée vers les trackdays. Les bêtes de circuit les plus emblématiques sorties ces derniers mois sont la 911 GT2 RS, la Huracán Performante et la Mercedes AMG GT R. Chez les compactes et même les berlines, des packs fleurissent pour ceux qui souhaiteraient se défouler de temps à autre sur piste, tandis que

Les ingénieurs de Ferrari sont parvenus à conserver un V12 atmosphérique sur la 812Superfast et à le faire tourner à 8 900 tr/mn.





# KW coilovers

Une technologie issue de la compétition adaptée pour la route.

Grâce à deux paramètres de dureté ajustables, les KW Variante 3 sauront s'adapter à votre façon de conduire et aux éventuelles particularités de votre véhicule. Ce système breveté vous permet d'accéder à un niveau de performance inenvisageable avec un amortisseur traditionnel. En durcissant la compression, le grip des pneus sera amélioré, la maniabilité accrue et les mouvements de caisse contenus sans avoir à modifier la détente, ce qui aurait pour conséquences de perdre en motricité et performances.



- Réglages de la détente et de la compression séparés et indépendants;
- Hauteur de caisse entièrement ajustable
- Réglages de duretés simplifiés avec des molettes anodisées: + (plus dur) / - (plus souple).
- 16 clics de réglages en détente.
- 12 clics de réglages en compression.
- Jambes de force en acier inoxydable « inox-line ».

Vous êtes professionnels de l'automobile ?  
Vous êtes en mesure d'assurer l'installation  
et le réglage de suspensions ?

**Ne tardez pas et rejoignez le réseau KW!**

09.74.71.85.40 / [kw@rcsport-alcar.fr](mailto:kw@rcsport-alcar.fr)



Vous êtes un particulier ?  
Vous souhaitez plus d'information ?

**N'hésitez pas à contacter l'un de nos revendeurs agréés !**

Revendeurs agréés KW

- 05 - DIGISERVICES GAP
- 06 - STAC
- 06 - VAG PERFORMANCE / Type 911
- 11 - REMS PERFORMANCE
- 13 - GENEVEZ AUTO SPORT
- 13 - CAR AUDIO TUNING
- 13 - ADP PERFORMANCE
- 13 - BR-PERFORMANCE SUD
- 17 - BR-PERFORMANCE BORDEAUX
- 18 - DIGISERVICES BOURGES
- 19 - F&C MOTORS
- 21 - DIJON GESTION MOTEUR
- 21 - DIJON AUTO RACING
- 24 - PITO ENGINEERING
- 26 - VALENCE TUNING STORE
- 26 - FLAT 26
- 26 - HP ENGINEERING
- 28 - DEVOTEC
- 28 - KUSTOMORPHOSE
- 30 - TUB' AUTO
- 31 - L'UNION AUTOMOBILE
- 33 - SPEED MOTORS
- 34 - OHWELL
- 34 - MONTPELLIER AUTO RACING
- 37 - SHIFTECH TOURS
- 38 - BR-PERFORMANCE - Lyon
- 38 - BANET SPORT
- 38 - EXCLUSIVE CARS
- 38 - MOTORTECH 38
- 38 - SUPRCARS
- 40 - BAYONNE AUTO RACING
- 42 - ZR CAR
- 44 - NANTES EQUIP AUTO
- 44 - EQUIP AUTO PERFORMANCE
- 44 - SHAFT RACING
- 45 - GARAGE DU LOIRET NORD
- 47 - EXPRESS AUTO DELAGE SPORT
- 47 - POWER TECH SYSTEM
- 49 - BOURCIER COMPETITION
- 51 - SECRETAUTO
- 51 - DIGISERVICES REIMS
- 54 - OPTIMAL AUTO SPORT
- 56 - BREIZH MOTORSPORT
- 57 - MARCHAL SPORT GARAGE
- 57 - GARAGE VCENTER
- 57 - HIGH-TECH MOTORSPORT
- 59 - BR PERFORMANCE LILLE
- 64 - ABC DESIGN
- 66 - CARROSSERIE PACIFIC AUTO
- 67 - FC PERFORMANCE
- 67 - GARAGE WS DESIGN
- 67 - STURNY
- 68 - BERTO MOTEURS
- 69 - ALLMAX
- 69 - AUTO TASSIN
- 69 - ZONE ROUGE AF
- 69 - SPORTECH PERFORMANCE
- 71 - DIGISERVICES MACON
- 72 - LE MANS AUTO RACING
- 74 - GARAGE DE LESCHAUX
- 76 - DIEPPE AUTO RACING
- 76 - PSR PERFORMANCE
- 77 - BR-PERFORMANCE
- 77 - EUROPE BM SHOP
- 78 - DM PERFORMANCE
- 78 - PAROXYZ PARIS
- 83 - MOTORTECH PERFORMANCE
- 83 - 2B PERFORMANCE
- 83 - PIT STOP GARAGE
- 83 - AUTO CUSTOM
- 88 - DIGISERVICES EPINAL
- 88 - AUTO RACING DIFFUSION
- 91 - PF MOTORSPORT
- 91 - DIGISERVICES PARIS SUD
- 91 - KSF MOTORSPORT
- 95 - JS PERFORMANCE
- 97 - TOP AUTO COMPETITION
- 97 - PUISSANCE PERFORMANCE
- 97 - DC DOM S.a.r.l.

UNE SOLUTION A CHAQUE DEMANDE.

RC SPORT ALCAR FRANCE  
11 avenue de Chantereine  
Bourgoin-Jallieu  
Tél: 09 74 71 85 40  
Mail: [kw@rcsport-alcar.fr](mailto:kw@rcsport-alcar.fr)



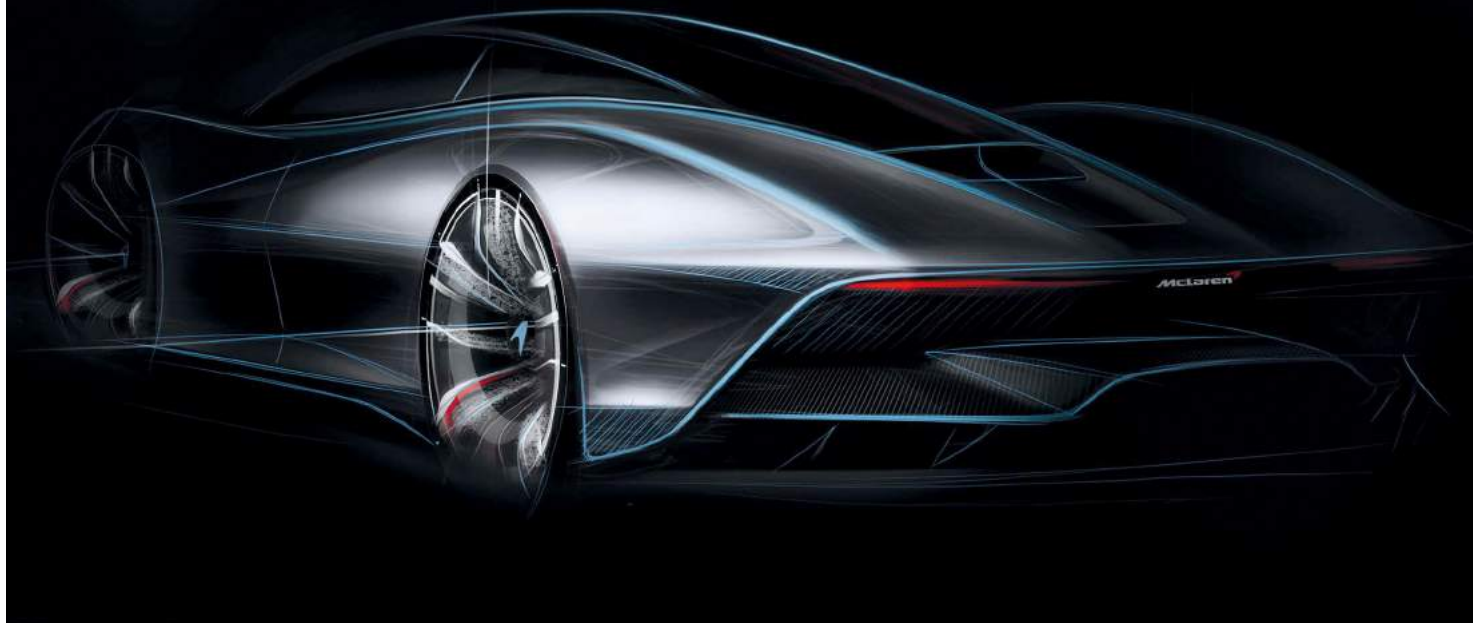
Suivez nous sur Facebook !  
[www.Facebook.com/Rcsport.alfr](http://www.Facebook.com/Rcsport.alfr)



Retrouvez l'ensemble de nos revendeurs agréés sur notre site: [www.rcsport-alcar.fr](http://www.rcsport-alcar.fr)



La McLaren BP23 sera assemblée à 106 exemplaires dès 2019. Elle s'érigerait comme la concurrente numéro 1 de Bugatti en matière de Grand Tourisme à très haute vitesse.



Lotus n'arrête plus de radicaliser une gamme qui ne ressemblait pourtant pas une collection de chars à mômes. Et que dire de Jaguar qui lance une série limitée de la XE forte de 600 ch, débarrassée de ses places arrière et parée pour manger du vibreur et tourner autour de pas mal de GT ?

### Émulation chez les hypercars

L'avènement de l'électricité dans l'automobile a ceci de passionnant qu'il ouvre le champ des possibles et repousse les limites de l'éternelle course à la puissance. Si l'on arrive à peu près à percevoir les limites des moteurs thermiques en termes de rendement, nul ne peut dire aujourd'hui ce dont seront capables les moteurs électriques et les batteries dans dix ou quinze ans. D'ores et déjà, cette nouvelle technologie est l'origine de l'apparition en chaîne de projets d'hypercars plus

fous les uns que les autres. Dans chaque cas, l'hybridation permet de laisser libre cours à l'imagination des ingénieurs qui peuvent conserver des mécaniques exotiques et/ou fantastiques sans craintes au niveau des émissions polluantes. L'Aston Martin Valkyrie affichera 1 000 ch et disposera ainsi d'un V12 atmosphérique. McLaren demeure mystérieux sur celle qui porte le nom de code BP23 et qui dépassera elle aussi les 1 000 ch, la palme du projet le plus fascinant revenant à l'AMG Project One. La mode est au downsizing. Soit, les ingénieurs de Mercedes ont choisi un V6 turbo affichant tout juste 1,6 litre de cylindrée. Pas n'importe lequel puisqu'il s'agit d'un bloc quasi identique à celui de la W08 EQ Power+ de Lewis Hamilton, limité ici à 11 000 tr/mn. L'écologie et le politiquement correct n'ont définitivement pas enterré les supercars, qu'on se le dise !

Ci-dessus à gauche, l'Aston Martin Valkyrie qui vise un rapport poids/puissance de 1 kg/ch. À droite, la Mercedes-AMG Project 1 et son authentique moteur de Formule 1 épaulé par des moteurs électriques.



# INNO'KUB *garage*

Garages modulaires et transportables



Vous rêvez d'un espace fonctionnel dédié à votre véhicule!  
INNO' KUB *garage* réalise désormais votre rêve.



Si ce concept innovant et performant vous séduit contactez :

[falcoconstructionsbois.com](http://falcoconstructionsbois.com)

Tél. 06 07 79 54 46 / Mail : [sarl.falco@orange.fr](mailto:sarl.falco@orange.fr)

 Inno'kub



# COMPLÉTEZ VOTRE **COLLECTION**



## ESSAIS

<b>Abarth</b>	TT RS mk2 N°72/74	<b>X6</b> N°21	<b>F430 Scuderia</b> N°14	<b>Jaguar</b>	<b>MX-5 2.0 Perform.</b> N° 3
<b>500</b> N°23	<b>A4 V6 3.2 FSI quattro</b> N°14	<b>X6 M</b> N°33	<b>458 Italia</b> N°31/42	<b>XK</b> N° 5	<b>6 MPS</b> N° 4
<b>500 esse esse</b> N°28	<b>RS4</b> N° 1	<b>i8</b> N°59	<b>458 Spider</b> N°43	<b>XKR Coupé</b> N° 8	<b>MX-5 Roads. Coupé</b> N° 7
<b>Grande Punto</b> N°14	<b>S4 Cabriolet</b> N° 2	<b>BRP</b>	<b>458 Speciale</b> N°55/59	<b>XKR-S</b> N°41	<b>MX-5 2009</b> N°27/46
<b>Punto Evo</b> N°38	<b>S4 V6 compresseur</b> N° 25	<b>Can-Am Spyder Road.</b> N°13	<b>488 GTB</b> N°64	<b>XF SV8</b> N°18	<b>MX-5 ND</b> N°66
<b>124 Spider</b> N°71	<b>S4 V6 turbo "2016"</b> N° 74	<b>Bugatti</b>	<b>488 Spider</b> N°67	<b>F-Type</b> N°52	<b>MX-5 RF</b> N°75
<b>Alfa Romeo</b>	<b>RS4 Cabriolet</b> N° 6	<b>Veyron Super Sport.</b> N°37	<b>California</b> N°25/31	<b>F-Type R Coupé</b> N°59	<b>McLaren</b>
<b>MiTo</b> N°22	<b>RS4 Avant</b> N°13	<b>Chiron</b> N°75	<b>California T</b> N°59	<b>F-Type SVR</b> N°71/73	<b>570S</b> N°67
<b>MiTo QV</b> N°34	<b>RS4 "2012"</b> N°47/49	<b>Cadillac</b>	<b>599 GTB Fiorano</b> N° 5	<b>KTM</b>	<b>570 GT</b> N°71/72
<b>Giulietta QV</b> N°38	<b>A5 Sportback</b> N°30	<b>BLS 2.8 V6 Turbo</b> N° 5	<b>599 GTB HGTE</b> N°29	<b>X-Bow</b> N°22	<b>MP4-12C</b> N°39/55
<b>Giulia Quadrifoglio</b> N°70/75	<b>S5</b> N°11 & N°18	<b>ATS-V</b> N°75	<b>599 XX</b> N°33	<b>X-Bow R</b> N°41	<b>MP4-12C Spider</b> N°53
<b>Brera 3.2 V6</b> N° 2	<b>RS5</b> N°34	<b>CTS 3.6 V6 AWD</b> N°15	<b>599 GTO</b> N°34	<b>X-Bow GT</b> N°52	<b>650S</b> N°59
<b>Spider 3.2 V6 Q4</b> N° 6	<b>S6</b> N° 5	<b>CTS-V Coupé</b> N°37	<b>FF</b> N°40/61	<b>Lamborghini</b>	<b>675 LT</b> N°65/69/73
<b>8C Competizione</b> N°13	<b>R8</b> N°12	<b>CTS-V</b> N°67/73	<b>GTC4 Lusso</b> N°71	<b>Murciélago LP 640</b> N° 6	<b>675 LT Spider</b> N°70
<b>8C Spider</b> N°30	<b>RS6 Avant</b> N°17	<b>STS-V</b> N°15	<b>GTC4 Lusso T</b> N°75	<b>Miura</b> N°11	<b>720S</b> N°76
<b>4C</b> N°55/57	<b>RS6 "2013"</b> N°52/53	<b>XLR-V</b> N°15	<b>F12berlinetta</b> N°48	<b>Countach</b> N°11	<b>P1</b> N°56/61
<b>4C Spider</b> N°64	<b>S8</b> N° 3	<b>Carver</b>	<b>F12tdf</b> N°68	<b>Diablo</b> N°11	<b>Mercedes Benz</b>
<b>Alpina</b>	<b>R8 V12 TDI Le Mans</b> N°20	<b>Carver One</b> N° 7	<b>LaFerrari</b> N°58	<b>Gallardo Superleg.</b> N°12	<b>A 45 AMG</b> N°53/54
<b>B3 S Biturbo</b> N°36	<b>R8 V10</b> N°27	<b>Caterham</b>	<b>Fiat</b>	<b>Gallardo Nera</b> N°13	<b>A 45 AMG mk2</b> N°70
<b>B3 Biturbo</b> N°58	<b>R8 V10 Plus</b> N°49/51	<b>Seven 165</b> N°55	<b>Panda 100 HP</b> N° 9	<b>Gallardo Spyder</b> N°13	<b>CLK 63 AMG</b> N° 5
<b>B5 Biturbo</b> N°41	<b>R8 Spyder</b> N°34	<b>Superlight 120</b> N°42	<b>Ford</b>	<b>Gallardo LP560-4</b> N°21	<b>CLK 63 AMG Black Ser.</b> N°11
<b>Ariel</b>	<b>R8 Spyder "2016"</b> N°73	<b>Superlight R300</b> N°46	<b>Sportka</b> N°12	<b>Huracan</b> N°58	<b>SLK 350</b> N°18
<b>Atom 300</b> N° 6	<b>R8 GT</b> N°37	<b>485R</b> N°53	<b>Fiesta S</b> N°24	<b>Murciélago LP670 SV</b> N°29	<b>SILC 43 AMG</b> N°70
<b>Atom 500</b> N° 37	<b>R8 II V10 Plus</b> N°65/67	<b>275R</b> N°65	<b>Fiesta ST mk2</b> N°51	<b>Aventador LP700-4</b> N°47	<b>C 63 AMG</b> N°14
<b>Artega</b>	<b>BAC</b>	<b>Chevrolet</b>	<b>Focus ST</b> N° 2	<b>Aventador SV</b> N°65	<b>C 63 AMG coupé</b> N°43
<b>GT</b> N° 37	<b>Mono</b> N°55	<b>Corvette Z06</b> N° 4	<b>Fiesta ST200</b> N°71	<b>Veneno</b> N°65	<b>C 63 AMG BS</b> N°44
<b>Aston Martin</b>	<b>Bentley</b>	<b>Corvette C6 2008</b> N°18	<b>Focus ST MK2</b> N°47/52	<b>Lexus</b>	<b>C 63 S AMG</b> N°63/67
<b>V8 Vantage</b> N° 4	<b>Continental GT Speed</b> N°16	<b>Corvette C6 2008</b> N°18	<b>Focus RS</b> N°27/32	<b>IS-F</b> N°18	<b>C 63 S AMG Coupé</b> N°63/67
<b>V8 Vantage 2008</b> N°21	<b>Continental GT V8 S</b> N°61	<b>Corvette Z06 Perfo</b> N°45	<b>Focus RS 500</b> N°35	<b>LFA</b> N°39	<b>E 63 AMG</b> N° 6
<b>V8 Vantage Roadster</b> N°10	<b>Conti.GTC Speed</b> N°64	<b>Corvette ZR1</b> N°42	<b>Focus RS MK3</b> N°68/70	<b>RC F</b> N°62/64	<b>E 63 AMG "2010"</b> N°30
<b>V8 Vantage S</b> N°44	<b>Flying Spur Speed</b> N°22	<b>Corvette C7</b> N°56/60	<b>Mondeo 2.5 T</b> N°12	<b>Lotus</b>	<b>E 63 AMG biturbo</b> N°42
<b>DB9</b> N° 7	<b>BMW</b>	<b>C7 Grand Sport</b> N°76	<b>GT</b> N° 7	<b>Exige S</b> N° 5	<b>E 63 AMG "2013"</b> N°51/57
<b>DBS</b> N°14	<b>130i</b> N° 1	<b>Corvette C7 Z06</b> N°68/73	<b>GT 2017</b> N°76	<b>Exige S V6</b> N°50	<b>E 63 S AMG</b> N°74
<b>DB11</b> N°75	<b>135i Coupé</b> N°15	<b>Camaro SS</b> N°43	<b>GT40</b> N° 7	<b>Exige RGB</b> N°40	<b>CLS 63 AMG biturbo</b> N°45
<b>V12 Vantage</b> N°29	<b>M 135i</b> N°48	<b>Camaro V8 "2016"</b> N°73	<b>Mustang Shel. GT500</b> N°10	<b>Exige S V6</b> N°46	<b>CL 63 AMG</b> N° 8
<b>V12 Vantage S</b> N°60	<b>M 135i xDrive</b> N°52	<b>Camaro Z28</b> N°68	<b>Mustang Shel. GT2007</b> N°19	<b>Exige S V6 roadster</b> N°53	<b>CL 63 AMG "2010"</b> N°36
<b>GT12</b> N°66	<b>123d Coupé</b> N°18	<b>Chrysler</b>	<b>Mustang GT500 2010</b> N°35	<b>Elise S</b> N° 6	<b>CL 65 AMG</b> N°11
<b>Vanquish "2012"</b> N°49	<b>125i Cabriolet</b> N°20	<b>300C SRT-8</b> N°24	<b>Mustang Boss LS</b> N°44	<b>Elise S "2012"</b> N°48	<b>S 63 AMG Coupé</b> N°61
<b>Rapide</b> N°33	<b>1 M coupé</b> N°40	<b>Citroën</b>	<b>Mustang "2015"</b> N°64/67	<b>Elise "2010"</b> N°34	<b>SL 63 AMG</b> N°19
<b>Audi</b>	<b>M235i</b> N°57/59	<b>AX Sport</b> 80'S	<b>Mustang GT350R</b> N°68	<b>Elise Club Racer</b> N°42	<b>SL 65 AMG BS</b> N°28
<b>A1 TFSI 185 ch</b> N°40	<b>M2</b> N°69/71	<b>C2 VTS</b> N°23	<b>Ginetta</b>	<b>Elise SC</b> N°17	<b>SLR Roadster</b> N°12
<b>A1 quattro</b> N°45/50	<b>Z4 M Roadster</b> N° 4	<b>Dodge</b>	<b>G40R</b> N°48/52	<b>Elise Cup 250</b> N°70	<b>SLS AMG</b> N°30
<b>S1</b> N°57/61	<b>Z4 M Coupé</b> N° 6	<b>Viper SRT-10</b> N° 7	<b>Honda</b>	<b>Europa S</b> N° 7	<b>SLS AMG roadster</b> N°43
<b>UR-quattro</b> 80'S	<b>335i Coupé</b> N° 7	<b>Viper ACR</b> N°18	<b>Civic 1.8 i-VTEC Sport</b> N° 2	<b>Europa SE</b> N°23	<b>SLS AMG Black S.</b> N°51
<b>Sport quattro</b> 80'S	<b>340i M Performance</b> N°69	<b>Viper Hennessey</b> N°18	<b>Civic 7 Type-R</b> N°52	<b>2-Eleven</b> N°13	<b>AMG GT S</b> N°61/63
<b>200 quattro</b> 80'S	<b>Z4 3.0 Si</b> N° 8	<b>Donkervoort</b>	<b>Civic 8 Type-R</b> N°10	<b>Evora</b> N°28/33	<b>AMG GT</b> N°71
<b>S2</b> 80'S	<b>Z4 "2009"</b> N°28	<b>D8 GT</b> N°26	<b>Civic 8 Type-R champ.</b> N°29	<b>Evora S</b> N°37/40	<b>AMG GT R</b> N°74
<b>RS2</b> 80'S	<b>Z4 SDrive Si</b> N°30	<b>D8 GTO</b> N°53/66	<b>Civic 9 Type-R</b> N°64/67	<b>Marcos</b>	<b>Mini</b>
<b>A3 Cabriolet 2.0 TFSI</b> N°17	<b>M3 E92</b> N°12/13	<b>D8 GTO RS</b> N°76	<b>Accord</b> N°21	<b>TSO</b> N°11	<b>Cooper S</b> N° 8
<b>A3</b> N° 7	<b>M3 E46</b> N°40	<b>DS</b>	<b>CR-Z</b> N°34/38	<b>Maserati</b>	<b>Cooper S JCW GP</b> N° 8
<b>S3 "2013"</b> N°52/58	<b>M3 E90 Berline</b> N°20	<b>DS3 Racing</b> N°38	<b>S2000</b> N°46	<b>Coupé GranSport</b> N° 4	<b>Cooper S JCW</b> N° 23
<b>RS3</b> N°39/41	<b>M3 E92 GTS</b> N°35	<b>DS3 Performance</b> N°75	<b>NSX "2016"</b> N°72	<b>Granturismo</b> N°12	<b>Cooper S Coupé JCW</b> N° 45
<b>RS3 "2015"</b> N°64/67	<b>M3 F80 / M4 F82</b> N°58/60	<b>Ferrari</b>	<b>Hyundai</b>	<b>Granturismo S</b> N°21	<b>GP II</b> N° 51
<b>TT 3.2 quattro</b> N° 6	<b>M3 F80 Pack Comp.</b> N°73	<b>348 TB</b> 80'S	<b>Genesis coupé 3.8</b> N°39	<b>MC Stradale</b> N°41	<b>Cooper S "2014"</b> N°57
<b>TT Roadster 2.0 TFSI</b> N° 9	<b>M4 Cab</b> N°60	<b>F430</b> N° 7	<b>Veloster</b> N°42	<b>Quattroporte Sport GTS</b> N°15	<b>JCW "2015"</b> N°64/65
<b>TT Road. 3.2 V6 Quat.</b> N° 9	<b>M4 GTS</b> N°72	<b>DS</b>	<b>Infiniti</b>	<b>Quattroporte GTS</b> N°27	<b>Mitsubishi</b>
<b>TTS</b> N°20	<b>M5 F10</b> N°45	<b>DS3 Performance</b> N°75	<b>G37S coupé</b> N°27	<b>Colt Ralliart</b> N°26	<b>Lancer Ralliart</b> N°22
<b>TTS "2014"</b> N°60	<b>M6</b> N° 7	<b>Ferrari</b>	<b>Mazda</b>	<b>Lancer Evo IX</b> N° 4	<b>Lancer Evo X</b> N°14
<b>TT RS</b> N°29	<b>M6 Biturbo</b> N°47	<b>348 TB</b> 80'S	<b>3 MPS</b> N° 8		
	<b>M6 Gran Coupé</b> N°52				
	<b>650i cab.</b> N°40				



# COMPLÉTEZ VOTRE **COLLECTION**



## ESSAIS

Lancer Evo X MR	N°20	207 1.6 THP	N° 8	911 (997) Car. 4S kit	N°12	Mégane RS R26.R	N°23/27	<b>TechArt</b>			
Lancer Evo X GSR	N°27	207 RC	N°10	911 (997) GT2	N°14	Mégane RS DCi	N°11	Cayman GT Sport	N° 9		
<b>Morgan</b>		207 SW RC	N°16	911 (997) GT2 RS	N°36	Mégane III RS	N°31	<b>Tesla</b>			
Aero 8	N°11	208 GTI	N°52	911 (991) Carrera S	N°44	Mégane III RS 275	N°59	Roadster Sport	N°38		
Aeromax	N°21	208 GTI 30th	N°61/62	911 (991/2) C2S	N°67/73	Mégane III Trophy-R	N°60	Model S	N°57		
<b>Nissan</b>		308 THP 175	N°20	911 (991/2) C4S	N°71	Laguna GT	N°21	<b>Toyota</b>			
350Z	N° 6	308 GTI	N°66/67	911 (991) X51	N°51	Laguna coupé V6	N°25	GT86	N°46		
370Z	N°30	308 R Hybrid Proto	N°67	911 (991) Car. Cab	N°48	<b>RUF</b>		<b>TVR</b>			
370Z Nismo	N°54	RCZ	N°34	911 (991) Carrera 4	N°49	RT12	N° 9	Sagaris	N°11	<b>Scirocco</b>	N°22
GT-R	N°28	RCZ R	N°55/56	911 (991) C4 GTS	N°63	<b>Saab</b>		<b>Volkswagen</b>		<b>Scirocco R</b>	N°33
GT-R "2011"	N°40	<b>Porsche</b>		911 (991) Targa	N°58	9-3 V6 XWD	N°12	Polo IV GTI	N°5	<b>Eos 2.0 TFSI</b>	N° 8
GT-R "2012"	N°45	Boxster S	N°11	911 (991) GT3	N°54/56	9-3 Turbo X	N°18	Polo V GTI	N° 37	<b>Passat CC V6</b>	N°20
GT-R "2013"	N°55	Boxster S Mk2	N°27	911 (991/2) GT3	N°76	<b>Seat</b>		Polo VII GTI	N° 62	<b>Passat R36</b>	N°24
GT-R Track Pack	N°47	Boxster RS 60 Spyder	N°20	911 (991) GT3 RS	N°67	Ibiza Cupra	N°29	Polo R WRC	N°56	<b>Volvo</b>	
GT-R Nismo	N°69	Boxster S (981)	N°45/48	911 (991) R	N°72	Leon FR 2.0 TFSI	N° 6	Golf GT TSi	N° 6	<b>C70 T5</b>	N° 4
Juke Nismo	N°51	Boxster GTS (981)	N°58/62	911 (991) Turbo S	N°54/55	Leon Cupra	N° 9	Golf GTI 16S Oettinger	80'S	<b>C30 T5</b>	N° 8
Juke Nismo RS	N°70	Boxster Spyder (981)	N°26	Cayenne GTS	N°15	Leon Cupra R	N°31	Golf GTI	N° 8	<b>S60 Polestar</b>	N°74
Juke R	N°47	718 Boxster S	N°70/71	Panamera Turbo	N°29	Leon Cupra "2014"	N°57/60	Golf V GTI Edition 30	N° 9	<b>Westfield</b>	
Juke R 2.0	N°66	Cayman 2.7	N° 7	Panamera Turbo S	N°42	Golf V GTI Pirelli	N°14	Golf V GTI Ed. 35	N°45	<b>FW 300</b>	N°32
<b>Opel</b>		Cayman S	N° 1	Panamera GTS	N°47	Golf VI GTI Perfo	N°55	Golf VII GTI Clubsport	N°72	<b>FW 300 ST3</b>	N°46
Corsa GSi	N°16	Cayman S Mk2	N°26	Panamera hybride	N°53	Golf R32	N° 2	Golf VII R	N°57	<b>ZENOS</b>	
Corsa OPC	N°10	Cayman R	N°40	959	N°3	<b>Secma</b>				<b>E10 R</b>	N°68
Corsa OPC nürburg.	N°45	Cayman (981)	N°54	Carrera GT	N°3	Roadster F-16	N°24/44	<b>Skoda</b>			
Corsa OPC "2015"	N°64/65	Cayman (981) S	N°51	918 SPYDER	N°56/61	Fabia RS	N°36	Fabia RS	N°36		
Astra OPC	N° 2	Cayman (981) GTS	N°60	<b>Radical</b>		Octavia RS	N° 1	Octavia RS	N°62		
Astra OPC Mk2	N°47/48	Cayman GT4	N°63/64/67	SR3 SL	N°43	Octavia RS	N°62	<b>Smart</b>			
Vectra Break OPC	N° 2	718 Cayman S	N°72/67/74	RXC Turbo 500	N°65	Fortwo Brab. Ultim. 101	N° 2	Fortwo Brabus	N°13		
Vectra OPC	N° 2	911 (964) C2	80'S	<b>Renault</b>				<b>Subaru</b>			
Insignia OPC	N°30	911 (996/2) GT3.	N°40	Twingo GT	N°12	Impreza WRX	N° 2	Impreza WRX	N° 2		
Zafira OPC	N° 2	911 (997) 4S Cab.	N° 1	Twingo RS	N°24	Impr. WRX 2.0 R 2008	N°13	Impr. WRX 2.0 R 2008	N°13		
Meriva OPC	N° 4	911 (997) 4S	N° 4	Twingo RS 2012	N°46	Impreza STI	N° 3	Impreza STI	N° 3		
GT	N°10	911 (997) Turbo	N° 5	Clio Williams	N° 51	Impreza WRX STI 2008	N°15	Impreza WRX STI 2008	N°15		
GTC Concept	N°11	911 (997) Turbo Cab	N°12	Clio 1 RS	N° 51	WRX STI-S	N°36	BRZ	N°46		
<b>Pagani</b>		911 (997) GT3	N° 5	Clio 2 RS Ph. 2	N° 51	<b>Suzuki</b>					
Huayra	N°48	911 (997) GT3 RS	N° 8	Clio 2 RS Ph. 3	N° 51	Swift Sport	N°11				
<b>Peugeot</b>		911 (997/2) Turbo	N°31	Clio RS Team (182 ch)	N° 1	Swift Sport 2012	N°46				
205 Rallye	80'S	911 (997/2) Turbo S	N°35	Clio RS R27	N°11						
205 GTI 1.9	N°52	911 (997/2) S	N°22	Clio IV R.S.	N°51						
306 S16	N°50	911 (997/2) 4S	N°23	Clio IV R.S. Trophy	N°65						
407 Coupé V6	N° 2	911 (997/2) GTS	N°40	Mégane RS	N° 8						
		911 (997/2) SC	N°31	Mégane GT 2.0 T	N° 9						
		911 (997/2) GT3 RS	N°54	Mégane RS F1 T. R 26	N° 9						
		911 (997/2) GT3 4.0	N°42								

**6,90€**  
**LE NUMERO**  
Frais de livraison inclus  
en France Métropolitaine

**INTERNET**  
Commandez  
directement sur  
motorsport-magazine.fr



**BON DE COMMANDE**  
**COLLECTION**

Ce bulletin est à découper ou à recopier, et à envoyer à l'adresse suivante :  
MOTORSPORT - 3 avenue du Maréchal Foch - 69006 Lyon FRANCE

JE DÉSIRE COMMANDER LES NUMÉROS ..... À 6,90€ L'UN (7,90€ pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT ..... €

MODE DE PAIEMENT  Par chèque à l'ordre de NG PRESSE  
 Par carte bancaire système PAYPAL, vous recevez la demande de paiement par e-mail

TOTAL ..... €

NOM ..... PRÉNOM .....

ADRESSE ..... CODE POSTAL .....

VILLE ..... PAYS ..... TÉL. .... E-MAIL .....

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.









# GUIDE D'ACHAT

Les pages qui suivent vous offrent un panorama complet du marché des sportives importées ou non en France.

INDEX		
<b>A</b>	Abarth	18
	AC	140
	Alfa Romeo	19
	Alpine	22
	Alpina	24
	Apollo	140
	Ariel	140
	Artega	141
	Aston Martin	27
	Audi	31
<b>B</b>	BAC	141
	Bentley	38
	BMW	39
	Bugatti	44
<b>C</b>	Cadillac	46
	Caterham	48
	Chevrolet	50
<b>D</b>	Dendrobium	141
	Dodge	54
	Donkervoort	142
	DS	55
<b>F</b>	Ferrari	56
	Fiat	62
	Ford	62
<b>G</b>	GTA	142
<b>H</b>	Honda	66
	Ital Design	142
<b>J</b>	Jaguar	68
	Jeep	68
	Jannarelly	142
<b>K</b>	Kia	70
	Koenigsegg	142
	KTM	142
<b>L</b>	Lamborghini	72
	Land Rover	75
	Lexus	75
	Lotus	77
<b>M</b>	McLaren	81
	Maserati	84
	Mazda	86
	Mercedes	87
	Mini	95
	Morgan	144
<b>N</b>	Nio	144
	Nissan	97
	Noble	144
<b>O</b>	Opel	100
<b>P</b>	Pagani	145
	Peugeot	102
	Porsche	104
<b>R</b>	Radical	145
	Renault	112
	Rimac	145
<b>S</b>	SCG	146
	Seat	114
	Secma	146
	Sin	146
	Skoda	115
	Spyker	147
	Subaru	115
	Suzuki	116
<b>T</b>	Tata	147
	Techrules	147
	Toyota	117
<b>U</b>	Ultima	148
<b>V</b>	Volkswagen	118
	Volvo	120
<b>W</b>	Westfield	148
<b>Z</b>	Zenvo	148




**ABARTH**

 NATIONALITÉ  
**ITALIE**

 ANNÉE DE CRÉATION  
**1941 / 2007**

 PRODUCTION 2016  
**15 500**

 GROUPE FIAT  
[www.abarth.fr](http://www.abarth.fr)
**595 / 695**

**EN BREF**

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 368
» Puissance (ch à tr/mn)	145 à 5 500 160 à 5 500 <sup>(1)</sup> 165 à 5 500 <sup>(2)</sup> 180 à 5 750 <sup>(3/4)</sup>
» Couple (mkg à tr/mn)	21,0 à 3 000 23,4 à 3 000 <sup>(1)</sup> 25,5 à 3 000 <sup>(3/4)</sup>
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	5, mécanique
» Poids (kg)	1 035/1 045 <sup>(3)</sup> 997 <sup>(4)</sup>
» L/l/h (m)	3,66/1,63/1,49
» Empattement (m)	2,30
» Vitesse maxi (km/h)	210 /216 <sup>(1)</sup> / 218 <sup>(2)</sup> / 225 <sup>(3)</sup> 230 <sup>(3)</sup>
» 0 à 100 km/h	7"8 / 7"3 <sup>(1)</sup> 6"7 <sup>(3)</sup> / 5"9 <sup>(4)</sup>
» Conso. mixte (l/100 km)	6,0
» Emissions CO2 (g/km)	139
» Prix (€)	18 800/ 22 600 <sup>(2)</sup> 25 900 <sup>(3)</sup> 40 500 <sup>(4)</sup>
» Puissance fiscale (cv)	8 / 9 <sup>(2)</sup>

 595 Pista<sup>(1)</sup> / \*\*595 Turismo<sup>(2)</sup> / Competizione<sup>(3)</sup> / Biposto<sup>(4)</sup>

Les versions se succèdent (ici la Pista) mais la petite Abarth n'est toujours pas au niveau sportivement parlant.

## Le pot de yaourt prend de la bouteille

La Fiat 500 revue par Abarth a profité d'une mise à jour en 2016. L'entrée de gamme 595 grimpeait de 140 à 145 ch, et la version 595 Turismo de 160 à 165 ch. La 595 Competizione conserve en revanche une version poussée à 180 ch du petit bloc 1,4 litre T-Jet, mais elle soigne ses liaisons au sol : en option, elle peut désormais recevoir le différentiel autobloquant de la très

déraisonnable variante Biposto, et sa suspension avant dispose de réglages différents. À noter l'apparition en 2017 d'une version 595 Pista de 160 ch orientée "circuit", équipée d'amortisseurs Koni et de disques de freins ventilés/perforés en plus d'un échappement Monza. Côté transmission, préférez évidemment la boîte manuelle 5 vitesses. En haut de gamme, la déirante 695

Biposto n'évolue pas et propose toujours sa boîte à crabots et ses vitres en polycarbonate optionnelles pouvant faire grimper l'addition jusqu'à 67 000 €. Cette sympathique boule de muscles affiche toujours des prestations dynamiques pour le moins décevantes sur route et circuit, malgré son caractère enjoué.

## 124 SPIDER


**EN BREF**

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 368
» Puissance (ch à tr/mn)	170
» Couple (mkg à tr/mn)	25,9 à 2 500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	205/45 R 17
» Poids (kg)	1 060
» L/l/h (m)	4,05/1,74/1,23
» Empattement (m)	2,31
» Vitesse maxi (km/h)	232
» 0 à 100 km/h	6"8
» Conso. mixte (l/100 km)	6,4
» Emissions CO2 (g/km)	148
» Prix (€)	40 000
» Puissance fiscale (cv)	8

## La MX-5 piquée par le scorpion

L'Abarth 124 développe 170 ch, contre 140 à la Fiat 124 qui lui sert de base. Le couple atteint quant à lui 25,49 mkg. Dommage tout de même de devoir se contenter d'une hausse aussi timide, quand on sait que ce bloc 4 cylindres 1,4 l peut développer 190 ch sous le capot de la 695 Biposto. Car l'Abarth se négocie à partir de 40 000 €, soit 14 000 de plus

qu'une Fiat 124 de base ! À ce prix, elle offre un comportement dynamique savoureux, revendique un 0 à 100 km/h en 6"8 et une vitesse de pointe de 230 km/h. Des chiffres pas spécialement impressionnants dans l'absolu, sachant qu'un Audi TT Roadster de 230 ch demande seulement une petite rallonge budgétaire. Pire, la dernière Mercedes SLC

200 (184 ch) ne coûte que 1 000 € de plus. Avec son capot peint en noir façon carbone et son style presque outrancier, elle s'adresse essentiellement aux puristes de la marque. Rappelons que la 124 repose sur la même plateforme que la Mazda MX-5 mais la Japonaise dispose d'un moteur atmosphérique qui lui confère un tout autre caractère.

Le Spider est objectivement une réussite en matière de plaisir de conduite, mais son tarif est injustifiable.







**ALFA  
ROMEO**



NATIONALITÉ  
**ITALIE**

ANNÉE DE CRÉATION  
**1910**

PRODUCTION 2016  
**66 800**

GROUPE FIAT  
[www.alfaromeo.fr](http://www.alfaromeo.fr)

## GIULIETTA VELOCE



### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 742
» Puissance (ch à tr/mn)	240 à 5 500
» Couple (mkg à tr/mn)	34,6 à 1 900
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	225/45 R 17
» Poids (kg)	1 395
» L/l/h (m)	4,35/1,80/1,46
» Empattement (m)	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	244
» 0 à 100 km/h	6"6
» Conso. mixte (l/100 km)	7,0
» Emissions CO2 (g/km)	162
» Prix (€)	35 100
» Puissance fiscale (cv)	14

MESURES **MotorSport**

Cette compacte s'adresse à ceux qui sont plus intéressés par le design que par la sportivité.

### Débadgée

Ne l'appellez plus Giulietta Quadrifoglio. Depuis l'apparition de la Giulia Quadrifoglio, Alfa Romeo veut modifier le positionnement de son badge sportif. Plus question de se contenter du niveau des Renault Sport, des Ford RS ou des Peugeot Sport. Les Alfa Quadrifoglio s'attaquent désormais aux AMG, aux BMW M ou aux Audi RS.

La Giulietta Quadrifoglio change donc logiquement de badge tout en conservant son 4 cylindres TBI 1,75 litre de 240 ch. De Veloce elle n'a malheureusement que le nom : le 0 à 100 km/h abattu en 6"6 et la vitesse maxi de 244 km/h tirent un peu court face aux performances d'une Seat Leon Cupra ou d'une Mégane R.S., surtout au prix de 35 100 euros. Reste un

style élégant dans la catégorie, qui continuera de séduire quelques clients en attendant l'arrivée hypothétique d'une nouvelle génération. Malheureusement, aux dernières nouvelles, le constructeur italien ne prévoit pas de la remplacer et préfère se concentrer sur les autres nouveautés de sa gamme.



## 4C



La 4C n'est pas assez affûtée et trop onéreuse pour faire trembler la concurrence.

### La supercar miniaturisée

Alfa Romeo propose toujours la séduisante 4C équipée d'une monocoque carbone, un raffinement unique dans le segment. Revendiquant 895 kg sur la balance en version coupé (940 en Roadster), elle développe 240 ch pour 35,7 mkg de couple et coûte heureusement beaucoup moins cher qu'une McLaren ou une Aventador. Son prix d'entrée à 63 200 € la place cependant

bien au-dessus d'une Porsche 718 Cayman. Certes, l'Italienne peut se targuer de performances remarquables sur circuit, comme le prouve son chrono de 1'24"91 sur la piste Club de Magny-Cours (comme une Jaguar F-Type R). Elle souffre malheureusement de quelques défauts : son 4 cylindres 1,75 litre turbo manque terriblement de caractère et des mouvements

### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 742
» Puissance (ch à tr/mn)	240 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	35,7 à 2 200
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, double embrayage
» Pneumatiques avant	205/40 R 17
» Arrière	235/40 R 18
» Poids (kg)	895 / 940*
» L/l/h (m)	3,99/1,86/1,18
» Empattement (m)	2,38
» Vitesse maxi (km/h)	258
» 0 à 100 km/h	4"9 / 4"5*
» 1 000 m DA	24"0
» Conso. mixte (l/100 km)	6,8 / 6,9*
» Emissions CO2 (g/km)	157 / 161*
» Prix (€)	63 200 / 73 000*
» Puissance fiscale (cv)	14

MESURES **MotorSport**

\*Spider (perfs annoncées)

de caisse parasites ainsi qu'une direction non assistée mal calibrée trahissent une mise au point très perfectible. Les puristes regretteront par ailleurs l'absence de boîte manuelle. La version Spider offre un appréciable surplus de sensations mais coûte 5 000 € de plus qu'une 718 Boxster S...





## GIULIA QUADRIFOGLIO



La Giulia est une propulsion endiablée hyper-équilibrée et facile à piloter.

## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 891
» Puissance (ch à tr/mn)	510 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	61,2 à 2500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV	245/35 R 19
» Arrière	285/30 R 19
» Poids (kg)	1 620
» L/l/h (m)	4,64/1,87/1,42
» Empattement (m)	2,82
» Vitesse maxi (km/h)	307
» 0 à 100 km/h	4"5
» 1 000 m DA	22"0
» Conso. mixte (l/100 km)	8,2
» Emissions CO2 (g/km)	189
» Prix (€)	81 890
» Puissance fiscale (CV)	40

MESURES MotorSport



La qualité est proche des standards allemands et l'équipement très riche.



## Braquage à l'italienne

La berline Giulia posait la toute première pierre dans la révolution entreprise par le grand patron Sergio Marchionne, visant à installer Alfa Romeo en concurrent premium direct d'Audi, de Mercedes et de BMW. Et si le challenge paraissait difficile, puisqu'il fallait également battre les meilleures versions ultra-sportives de ses rivales allemandes, la Giulia Quadrifoglio s'en sort avec les honneurs dans notre comparatif contre l'excellente BMW M3 Competition. Si la sportive de la marque à l'hélice fait toujours

office de référence absolue, l'Italienne lui colle aux basques sur la piste club de Magny-Cours et ne lui concède que deux dixièmes au chrono. Son V6 biturbo de 2,9 litres incliné à 90 degrés, conçu par des transfuges de Ferrari et développant 510 ch pour 61,2 mkg de couple, lui donne l'avantage en ligne droite avec des accélérations et des reprises record dans la catégorie. Dommage que sa sonorité soit si étouffée. Son équilibre remarquable fait de l'Alfa une propulsion franchement attrayante à piloter, mais il lui

reste encore à peaufiner le ressenti de direction et ses manières à l'extrême limite : lorsque vous la poussez dans ses derniers retranchements, elle ne se montre pas aussi claire dans ses réactions qu'une M3. La Giulia est peut-être moins pure et grisante mais représente une alternative tout à fait crédible à la référence du segment, surtout si on tient compte du rapport prix/prestations. Avec un tarif de base à 81 890 €, l'Italienne coûte 10 000 € de moins que la M3 Pack Competition. Seule la Cadillac ATS-V se montre encore plus abordable.



## STELVIO QUADRIFOGLIO

Nouveauté



## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 891
» Puissance (ch à tr/mn)	510 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	61,2 à 2500
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, automatique
» Poids (kg)	env. 1750
» L/I/h (m)	4,69/1,90/1,71
» Empattement (m)	2,82
» Vitesse maxi (km/h)	285
» 0 à 100 km/h	3"9
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO2 (g/km)	NC
» Prix (€)	env. 85 000
» Puissance fiscale (CV)	NC

## Sus aux SUV

Pour une marque qui ambitionne de se poser en référence incontournable du marché premium mondial, proposer des SUV paraît tout simplement vital. Aussi Alfa Romeo n'échappe pas à la règle et propose le Stelvio, une version "crossoverisée" de sa berline Giulia. En attendant l'arrivée d'un second modèle type "SUV", le Stelvio s'attaque aux

Audi Q5, BMW X3 et autres Porsche Macan. Sa philosophie de conception tient plus de la berline à peine rehaussée que du véritable 4x4, tant mieux pour l'efficacité dynamique. La version ultra-sportive Quadrifoglio reprend le V6 2,9 l de la Giulia Quadrifoglio développant 510 ch, mais il transmet sa puissance aux quatre roues (via la transmission Q4) et

non plus en simple propulsion. Notez que cette transmission agit comme une propulsion par défaut, et transmet jusqu'à 50 % du couple à l'avant via un embrayage multidisque. Reste à savoir si le SUV le plus sensuel du marché peut battre un Macan Turbo sur le plan du plaisir de pilotage et de l'efficacité. Réponse bientôt.

L'arrivée du Stelvio Quadrifoglio est prévue pour fin 2017. Il sera le SUV le plus méchant de son segment.



N'ATTENDEZ PAS LE PROCHAIN NUMÉRO

Retrouvez-nous sur  
[www.motorsport-magazine.fr](http://www.motorsport-magazine.fr)

YouTube facebook Dailymotion



+ de **124 000**  
 abonnés sur YouTube

+ de **41 000**  
 fans sur facebook

REJOIGNEZ LA COMMUNAUTÉ **MotorSport**



ALPINE



ALPINE

NATIONALITÉ  
FRANCEANNÉE DE CRÉATION  
1955PRODUCTION 2016  
0

www.alpinecars.com

## A110

## L'étendard français est levé

Nous voilà enfin dans une ère où les voitures de sport "françaises" ne sortent plus seulement des ateliers de Bugatti. Après une bonne décennie d'anticipations, rumeurs, démentis et autres spéculations, Alpine renaît finalement de ses cendres et propose l'A110 du XXI<sup>e</sup> siècle, une sportive légère au style délicieusement rafraîchissant et bourré de références à sa prestigieuse ancêtre. Sa structure entièrement en aluminium lui permet de revendiquer une masse de 1 080 kg en ordre de marche, sans recourir à de la coûteuse fibre de carbone comme une Alfa 4C. Et ce, malgré la présence d'une boîte de vitesses à double embrayage de série, réputée plus lourde qu'une transmission manuelle. Son tout nouveau quatre cylindres turbo 1,8 litre de cylindrée revendique 252 ch, ce qui donne un rapport poids/puissance de 4,28 kg/ch, inférieur à celui d'un Porsche Cayman 718. Les performances annoncées paraissent donc

alléchantes avec un 0 à 100 km/h expédié en 4"5, soit un petit dixième de plus qu'un Cayman 718 S de 350 ch en boîte PDK avec son launch control. Dépourvue de différentiel à glissement limité et équipée de freins à la taille modeste grâce au faible poids, Cette A110 offrirait selon ses concepteurs un comportement dynamique à la fois joueur et très progressif. Il faudra malheureusement patienter jusqu'à la rentrée pour vérifier enfin cela. En attendant, l'installation au volant de la bête donne follement envie d'appuyer sur le bouton Start. Si les grincheux ne manquent pas de critiquer les quelques commodos et autres pièces provenant de banales Renault, la position de conduite paraît parfaite et l'univers à bord franchement flatteur. Si la Première Édition, vendue à 1 955 exemplaires et richement dotée, s'affichait à 58 500 €, l'Alpine A110 devrait se négocier à un peu plus de 50 000 € en prix de base. Elle se

montrera donc à peine plus abordable qu'un Cayman d'entrée de gamme, mais certainement pas moins exotique. Des versions plus musclées devant atteindre jusqu'à 300 ch sortiront par la suite.

## EN BREF

» Moteur	4 cylindres
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 800
» Puissance (ch à tr/mn)	252 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	32,6 à NC
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double embrayage
» Pneumatiques avant	205/40 R 18
» Arrière	235/40 R 18
» Poids (kg)	1 080
» L/l/h (m)	4,18/1,80/125
» Empattement (m)	2 419
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	4"5
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	6,2
» Emissions CO2 (g/km)	140
» Prix (€)	58 500
» Puissance fiscale (CV)	15

L'A110 est 20 cm plus courte qu'un Cayman et 300 kg plus légère.





**Nouveauté**



Chez Alpine, on affirme avoir tout misé sur le plaisir de conduite.



La présentation est soignée et la position de conduite remarquable. La boîte à double embrayage est imposée.





ALPINA



NATIONALITÉ  
**ALLEMAGNE**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1965**  
PRODUCTION 2016  
**NC**

www.alpina-automobiles.com

Alpina pratique des tarifs attractifs compte tenu du niveau de raffinement offert.

## B3 S/B4 S BITURBO



### EN BREF

» Moteur	6 en ligne
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 979
» Puissance (ch)	410 à 5 000
» Couple (mkg à tr/mn)	61,2 à 3 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto
» Poids (kg)	1 610 / 1 680*
» L/l/h (m)	4,62/1,81/1,41
» Empattement (m)	2,81
» Vitesse maxi (km/h)	303
» 0 à 100 km/h	4"3 / 4"1* 4"2 / 4"0*
» Conso. mixte (l/100 km)	7,6 / 7,9*
» Emissions CO2 (g/km)	177 / 183*
» Prix (€)	70 270 à 73 194 (B3) 72 186 à 78 337 (B4)
» Puissance fiscale (cv)	29

\*AWD

### Un grand M ?

■ Pour 2017, les B3 et B4 Biturbo deviennent B3 S et B4 S. Le 6 en ligne de 3 l d'origine BMW délivre désormais 440 ch et un couple de 67,3 mkg (dont 61 disponibles entre 2 000 et 5 000 tr/min). Plus puissantes de 9 ch par rapport aux M3 et M4, les B3 S et B4 S offrent aussi 5 mkg de plus. Onctueux à souhait et bien aidé par la bonne boîte auto

à 8 rapports, le 6 cylindres développe des performances remarquables, avec un 0 à 100 km/h en 4"0 pour les B3 S/B4 S en transmission intégrale. Mais, plus que ce chrono, on retiendra les reprises fulgurantes, proches de celles d'une Nissan GT-R ! À cela s'ajoute une suspension au compromis confort/tenue de route épatant qui fait de ces

deux Alpina des alternatives rationnelles au tandem Motorsport. On notera par ailleurs que le petit constructeur de Buchloe propose un large choix de déclinaisons, puisque la B3 S est disponible en berline et en break, la B4 S en coupé et cabriolet, et que tous ces modèles offrent propulsion ou transmission intégrale au choix.



## B5 BITURBO

**Nouveauté**



### EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	4 395
» Puissance (ch à tr/mn)	608 à 5 750
» Couple (mkg à tr/mn)	81,6 à 3 000
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	2 015
» L/l/h (m)	4,96/1,87/1,47
» Empattement (m)	2,97
» Vitesse maxi (km/h)	330
» 0 à 100 km/h	3"5
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	10,5
» Emissions CO2 (g/km)	240
» Prix (€)	env. 120 000
» Puissance fiscale (cv)	NC

Alpina a dégainé plus vite que BMW une version méchante de la nouvelle Série 5.



### Confortable catapulte

■ Cette année, la terrible B5 Biturbo devient plus puissante que jamais. Son V8 biturbo de 4,4 litres BMW, largement retravaillé par Alpina, développe désormais 608 ch et 81,6 mkg. Ce qui autorise un joli 330 km/h en pointe et un 0 à 100 km/h expédié en 3"5, grâce à la transmission intégrale fournie de série. La B5 développe ainsi huit chevaux de plus que

la future M5 attendue pour la fin de l'année. Comme sur ladite BMW, la transmission intégrale est désormais imposée mais Alpina ne propose pas, comme sur la M5, un mode permettant de désactiver les roues avant pour bénéficier d'une authentique propulsion. La B5 n'a pas la prétention de battre sa cousine sur le terrain de la sportivité. Même si le châssis

bénéficie d'un set up spécifique de la suspension active et de ressorts courts, l'objectif reste d'apporter une bonne dose de performances et de dynamisme tout en préservant un grand raffinement que l'on retrouve dans le traitement extérieur emprunt de sobriété et l'habitacle au sommet du luxe. Notez que la B5 est disponible en berline et en break.





Depuis 50 ans, l'entreprise familiale ALPINA développe et construit des automobiles exclusives sur la base des modèles BMW et entretient un partenariat de confiance avec la BMW AG.

ALPINA a été reconnu comme constructeur automobile en 1983 par le deutsche Kraftfahrtbundesamt (Agence allemande des Transports). La combinaison d'une puissance souveraine, de châssis sportifs mais confortables pour les longues distances avec des chiffres de consommation exemplaires, souligne chaque automobile de la manufacture ALPINA. Les Automobiles ALPINA sont développées et construites en étroite collaboration avec différentes usines BMW - qui reçoivent directement les pièces ALPINA sur la chaîne de montage - et respectent ainsi les hauts standards de qualité de la grande série. Les finitions ainsi que l'inspection finale sont effectuées à la manufacture de Buchloe.

Pour ALPINA, entreprise axée sur la technologie, le statu quo n'est pas une option. Depuis le lancement de la BMW ALPINA B3 Bi-Turbo, le développement de la suralimentation et du système de refroidissement a continué de manière permanente. Le résultat se retrouve dans les nouveaux modèles BMW ALPINA B3 S Bi-Turbo et BMW ALPINA B4 S Bi-Turbo avec leur moteur revu et présentés en première mondiale au salon de Genève 2017.

La puissance du six cylindres en ligne de 3,0 litres à injection directe a été portée à 324 kW / 441 ch. (+7%) pour un couple de 660 Nm (+10%).

Gamme Alpina : D3, B3 S, D4, B4 S, XD3, B6 et B7.  
Berline, Touring, Coupé, 2 et 4 roues motrices selon modèle.  
Emission combinée de CO<sub>2</sub> : 139 à 242 g/km.

## L'exception se cultive dans la discrétion

Vos partenaires ALPINA :

**FOUREL - 26 000 VALENCE**  
04 75 44 20 97

**PELRAS - 31 100 TOULOUSE**  
05 34 608 608



ALPINA

ASTON MARTIN

## B6 BITURBO



## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	4 395
» Puissance (ch à tr/mn)	600 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	81,6 à 3 500
» Transmission	prop./ int.**
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	1 945 / 2 095* 2 105**
» L/l/h (m)	4,89/1,89/1,37
» Empattement (m)	2,85
» Vitesse maxi (km/h)	330/327*/324**
» 0 à 100 km/h	4"2 / 3"8**
» Conso. mixte (l/100 km)	9,4/9,6*/10,4**
» Emissions CO2 (g/km)	219/224*/242**
» Prix (€)	131 480 139 547* 138 136**
» Puissance fiscale (CV)	52

\*Cabriolet / \*\*Gran Coupé

## Luxueuse sprinteuse

La B6 Biturbo rend officiellement 8 ch à la B5, avec un V8 poussé à "seulement" 600 ch et 81,6 mkg de couple et accouplé à une boîte automatique à 8 rapports. Les accélérations sont on ne peut plus franches pour une simple propulsion de deux tonnes (4"2 pour passer de 0 à 100 km/h), et la vitesse de pointe culmine à 330 km/h

pour le coupé B6. Disponible en version coupé et cabriolet, elle offre également une variante Gran Coupé. Cette dernière dispose d'une transmission intégrale (accouplée au même moteur), qui permet de développer des performances à peine moins ébouriffantes que la B5 en ligne droite : les passagers sont ici catapultés de 0 à 100 km/h en 3"8. Grande

routière confortable, la B6 Biturbo n'est en rien concurrente de feu la M6 au tempérament plus sportif, et c'est bien là son principal intérêt. Mais elle accélère plus fort en ligne droite, dispose d'une réserve de couple bien supérieure et affiche surtout ses prétentions moins ostensiblement que sa cousine de chez BMW Motorsport.

La B6 va sortir du catalogue suite à l'arrêt de la production de la Série 6, en attendant la B8 en 2018...



## B7 BITURBO



## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	4 395
» Puissance (ch à tr/mn)	608 à 5 750
» Couple (mkg à tr/mn)	81,6 à 3 000
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	2 035
» L/l/h (m)	5,25/1,90/1,49
» Empattement (m)	3,21
» Vitesse maxi (km/h)	330
» 0 à 100 km/h	3"7
» Conso. mixte (l/100 km)	10,4
» Emissions CO2 (g/km)	242
» Prix (€)	150 338
» Puissance fiscale (CV)	53

Faute du V12 de la M760i, Alpina propose un V8 plus puissant et un dynamisme supérieur.



## La plus puissante des Série 7

Face à la BMW M760i V12, Alpina oppose sa propre vision de la limousine Série 7 de luxe. Cette B7 Biturbo reprend le V8 4,4 litres "maison", avec une puissance portée à 608 ch. Un chiffre qui surpasse d'ailleurs celui de la puissance de sa cousine à 12 cylindres de la marque à l'hélice. Comme cette dernière, la nouvelle B7 module sa

puissance (et son couple camionnesque de 81,6 mkg) aux quatre roues via une transmission intégrale. Et grâce à la masse contenue de son châssis en aluminium renforcé de fibre de carbone, elle bondit de 0 à 100 km/h en 3"7 seulement. Elle revendique surtout une vitesse de pointe de 330 km/h, un chiffre rare pour une limousine de ce

format. Autant de données techniques qui permettent à la B7 Biturbo de potentiellement se positionner comme l'une des berlines les plus performantes du monde. Jolie performance pour Alpina donc, d'autant que celle-ci affiche une consommation plus raisonnable que celle de la BMW M760i grâce à un V8 de moindre cylindrée.



## V8 VANTAGE S/GT8



Limitée à 200 exemplaires, la version AMR ci-dessus sera sans doute la dernière série spéciale avant le changement de génération prévu pour fin 2017.



## Fin de race

Difficile de ne pas railler l'âge canonique de cette GT apparue en 2005 et toujours au catalogue 12 ans plus tard. Mais, à l'heure des 911 suralimentées et des petits V8 biturbo AMG (bientôt sous le capot de la nouvelle Vantage), la vieille Anglaise conserve un charme et une authenticité touchants. Son vieux V8 atmosphérique de 4,3 litres pousse moins fort que la plupart des nouvelles compactes ultra-sportives, mais il chante sans entraves. Sa boîte manuelle automatisée développe une lenteur agaçante en ville,

mais Aston Martin propose toujours l'option d'une vraie transmission manuelle sur chaque version, contrairement à bien des concurrentes modernes. En 2017, la V8 Vantage de base disparaît du catalogue tout comme la série limitée N430. La S offre toujours un toucher de route remarquable et un comportement qui friserait l'excellence avec un poids plus raisonnable. Au sommet de la gamme, la GT8 évoque largement la Vantage GTE engagée aux 24 Heures du Mans. Le V8 est poussé à 446 ch et le monstre adopte un châssis

considérablement radicalisé. Son aérodynamisme outrancier repose sur de nombreux panneaux de carrosserie en fibre de carbone, et le gros aileron fixe n'a rien à envier à celui d'une Dodge Viper ACR. En option, les clients pouvaient ajouter un toit en fibre de carbone, des vitres arrière en polycarbonate ou des jantes à écrou central. Avec toutes les options la GT8 pèse 100 kg de moins qu'une V8 Vantage normale, mais elle coûte alors près de 250 000 €. Malheureusement ses 150 exemplaires ont déjà tous été vendus.

La GT8 restera la plus extrême des V8 Vantage avec son aéro et son châssis très proches directement issus de la course.



## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°	
» Cylindrée (cm³)	4 735	
» Puissance (ch)	436 à 7 300 446 à 7 300 <sup>(2)</sup>	
» Couple (mkg à tr/mn)	49,9 à 5 000 <sup>(1)</sup>	
» Transmission	propulsion	
» Boîte de vitesses	7 / robotisée	
» Pneumatiques AV	245/40 ZR 19 255/35 ZR 19 <sup>(2)</sup>	
» Arrière	285/35 ZR 19 295/30 ZR 19 <sup>(2)</sup>	
» Poids (kg)	1 610 / 1 710 <sup>(1)</sup> / 1 510 <sup>(2)</sup>	
» L/l/h (m)	4,38/1,86/1,26	
» Empattement (m)	2,60	
» Vitesse maxi (km/h)	305	
» 0 à 100 km/h	4"6 <sup>(1)</sup> 4"4 <sup>(2)</sup>	
(1) Roadster / (2) GT8	» Conso. mixte (l/100 km)	2,9
	» Émission CO2 (g/km)	321 / 299 <sup>(1)</sup>
	» Prix (€)	120 811 / 132 912 <sup>(1)</sup> 248 720 <sup>(2)</sup>
	» Puissance fiscale (CV)	35

\*MESURES MotorSport



## VANQUISH S



## EN BREF

» Moteur	V12 à 60°
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	5 935
» Puissance (ch à tr/mn)	603 à 7 000
» Couple (mkg à tr/mn)	64,2 à 5 500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Pneumatiques avant	255/35 ZR 20
» Arrière	305/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 739/1 844*
» L/l/h (m)	4,72/1,91/1,29
» Empattement (m)	2,74
» Vitesse maxi (km/h)	323
» 0 à 100 km/h	3"5 / 3"8*
» Conso. mixte (l/100 km)	13,1
» Emissions CO2 (g/km)	302
» Prix (€)	264 958 / 280 094*
» Puissance fiscale (cv)	51

\* Volante

## Cohabitation difficile

» L'Aston Martin Vanquish occupait jusqu'à présent le haut de gamme des GT chez le constructeur anglais. Mais comment pourrait-elle cohabiter avec la dernière DB11 à la fois plus moderne, plus puissante et pas moins performante ? Permettons-nous de lui trouver une grande qualité par rapport à la nouvelle arrivante : son V12 atmosphérique de

6,0 litres et 576 ch qui restera dans les livres d'histoire comme le dernier du genre chez Aston Martin. La boîte automatique ZF 8 rapports offre une bien meilleure efficacité que l'antique transmission manuelle automatisée de la Vanquish tout court. Disponible en versions coupé et cabriolet Volante, cette lourde GT vient de recevoir le renfort d'une version "S"

développant 603 ch, capable d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 3"5 et de filer à 323 km/h. Seulement, à plus de 260 000 € on trouve nettement mieux sur tous les plans, hormis peut-être celui de la musique. La Vanquish souffre en effet d'un amortissement très insuffisant et d'une efficacité à des années-lumière d'une 812Superfast.

La V12 atmosphérique représente le seul véritable intérêt de la très vieillissante Vanquish.



## RAPIDE S



Avec son V12 atmo et ses seules roues arrière motrices, cette berline n'a pas d'équivalent sur le marché.



## EN BREF

» Moteur	V12 à 60°
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	5 935
» Puissance (ch à tr/mn)	560 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	63,2 à 5 500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, automatique
» Poids (kg)	1 990
» L/l/h (m)	5,02/1,93/1,36
» Empattement (m)	2,99
» Vitesse maxi (km/h)	296
» 0 à 100 km/h	4"4
» Conso. mixte (l/100 km)	12,9
» Emissions CO2 (g/km)	327
» Prix (€)	197 455
» Puissance fiscale (cv)	48

## Rien que pour le style

» L'Aston Martin Rapide S se révèle en concurrente de la Porsche Panamera. Malheureusement pour la Britannique, l'Allemande s'est révélée supérieure sur tous les plans avec des performances plus intéressantes, un comportement plus rigoureux et un espace intérieur supérieur. À défaut de se hisser au niveau de la grande

routière de Zuffenhausen, la Rapide S se fait une place à part dans la catégorie grâce à une plastique particulièrement réussie et au volubile et envoûtant V12 atmosphérique de 5,9 litres qui délivre 560 ch et 63,2 mkg de couple. Associée à une boîte automatique Touchtronic III à 8 rapports, cette

antique mécanique autorise un 0 à 100 km/h en 4"4 et une vitesse maximale très honorable de 327 km/h. La carrière de l'actuelle Rapide touche à sa fin. Aston Martin a récemment annoncé qu'une Rapide E à propulsion entièrement électrique sera commercialisée à l'horizon 2019. Fini la fête de la musique...



## DB11



L'électronique embarquée conçue en partenariat avec Daimler fait un pas de géant par rapport à la DB9.



À la fois classique et ultramoderne, le design épuré cache une aérodynamique très élaborée.

## Grand tourisme à la lettre

Apparue en 2016, la DB11 est le premier modèle d'une toute nouvelle génération d'Aston Martin. La sculpturale GT succède à la DB9 dont la sortie remonte à 2004... Philosophiquement, rien n'a changé. Le constructeur vise avec ce porte-étendard une clientèle plus soucieuse d'avaler confortablement les kilomètres avec classe et raffinement que d'attaquer sur des petites routes de montagne ou sur circuit. Ce cahier des charges n'empêche pas la DB11 de réaliser un bond technologique gigantesque. À commencer par le V12 maison qui reçoit l'assistance de deux turbos pour offrir un couple plus généreux et surtout disponible beaucoup plus tôt que sur le

bloc atmosphérique 5,9 litres de la Vanquish S. De quoi faire oublier en ligne droite un poids élevé de 1 875 kg. C'est 255 de plus que la nouvelle Ferrari 812 Superfast, laquelle n'est pas, contrairement à l'Aston, une 2+2. Par rapport à celui de la DB9, le châssis de la DB11 affiche une rigidité en hausse de 39 % mais profite surtout d'un amortissement certes très souple mais beaucoup plus rigoureux en conduite sportive. La réserve de couple permet par ailleurs de jouer davantage avec un équilibre remarquable même si le feeling très artificiel de la direction laisse le pilote sur la défensive. La boîte automatique à 8 rapports se marie fort bien à l'onctuosité du V12 qui reste

un régal pour les oreilles en dépit de la suralimentation. La sonorité particulièrement travaillée au niveau de l'échappement est moins authentique mais on ne fait guère plus volubile voire terrifiant que les rugissements de la DB11 dans la production actuelle. Nettement moins affûtée que ses rivales de chez Ferrari (812 et Lusso) ou de chez Porsche (911 Turbo S), la belle Anglaise conserve un charme unique. Une version V8 vient d'être ajoutée au catalogue. Il s'agit du bloc biturbo de la Mercedes AMG GT développant 510 ch. Ce downsizing permet d'économiser 115 kg sur la balance et environ 20 000 € à l'achat.

## EN BREF

	V8	V12
» Moteur	V8	V12
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 982	5 204
» Puissance (ch à tr/mn)	510 à 6 000	608 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	68,8 à 2 000	71,4 à 1 500
» Transmission	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	8, automatique	8, auto.
» Pneumatiques avant	255/40 ZR 20	255/40 ZR 20
» Arrière	295/35 ZR 20	295/35 ZR 20
» Poids (kg)	1 760	1 875
» L/l/h (m)	4,75/1,95/1,29	4,75/1,95/1,28
» Empattement (m)	2,80	2,81
» Vitesse maxi (km/h)	301	322
» 0 à 100 km/h	4"0	3"9
» Conso. mixte (l/100 km)	10,8	11,4
» Emissions CO2 (g/km)	230	265
» Prix (€)	env. 190 000	210 464
» Puissance fiscale (CV)	NC	53



## V12 VANTAGE S



Un V12 atmosphérique associé à une boîte manuelle font de cette Anglaise une machine à frissons et un merveilleux vestige sans équivalent sur le marché.



## Travail manuel

On se demande encore ce qui a bien pu pousser les ingénieurs de Gaydon à créer la V12 Vantage S. Ce sympathique délire consiste à prendre le plus petit modèle de la gamme et à lui implanter le plus gros moteur disponible au catalogue, à savoir le gros V12 atmosphérique. Avec une puissance de 573 ch et un couple de 63,2 mkg, il propulse les 1 665 kg de ce monstre de 0 à 100 km/h en 3"9. Avec un compromis confort/tenu de route frôlant la perfection, une direction au feeling exceptionnel et un

comportement ultra-sain, la belle Anglaise est l'une des plus fantastiques usines à sensations du moment. Pour ceux qui en souhaitent encore un peu plus, Aston Martin propose également une variante découvrable. Depuis l'année dernière, la très exclusive GT12 ne figure plus au catalogue, mais la marque de Gaydon flatte les puristes avec l'option gratuite d'une boîte manuelle à 7 vitesses. Une excellente nouvelle pour ceux qui connaissent la transmission automatisée, autrefois de rigueur et parfois frustrante en conduite sportive. À noter

que cette nouvelle transmission manuelle dispose d'une fonction "talon-pointe automatique" pour les paresseux du jeu de jambes. Côté performances, Aston Martin n'annonce aucun changement par rapport à la V12 Vantage S à boîte robotisée. L'Anglaise pourra donc flirter avec les 330 km/h en pointe. Et se targuer d'être la dernière automobile V12 du marché à disposer d'un levier de vitesse. Précisons enfin que depuis cette année, la V12 S peut recevoir un pack "Sport Plus" augmentant la puissance de 5 ch et le couple de 1 mkg.



Le nouveau badge AMR pour "Aston Martin Racing" sera désormais associé à des modèles plus extrêmes en série limitée, comme cette V12 S de 603 ch, dotée notamment d'un kit aérodynamique et vendue à 100 exemplaires.

## EN BREF

» Moteur	V12 à 60°
» Cylindrée (cm³)	5 935
» Puissance (ch à tr/mn)	573 à 6 750
» Couple (mkg à tr/mn)	63,2 à 5 750
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, mécanique ou robotisée
» Pneumatiques avant	255/35 ZR 19
» Arrière	295/30 ZR 19
» Poids (kg)	1 665 / 1 690*
» L/l/h (m)	4,38/1,86/1,25
» Empattement (m)	2,60
» Vitesse maxi (km/h)	330 / 297*
» 0 à 100 km/h	3"9 / 4"1*
» Conso. mixte (l/100 km)	16,3
» Émission CO2 (g/km)	343
» Prix (€)	184 643 196 744*
» Puissance fiscale (CV)	48

Roadster\*




**AUDI**

 NATIONALITÉ  
**ALLEMAGNE**

 ANNÉE DE CRÉATION  
**1909**

 PRODUCTION 2016  
**1 871 000**

 GROUPE  
 VOLKSWAGEN  
[www.audi.fr](http://www.audi.fr)
**S1**


Les qualités dynamiques de la S1 appellent une version plus musclée. Une RS1 avoisinant 300 ch serait dans les tuyaux, à moins que le diesel gate n'ait eu sa peau.

## L'exception intégrale

Chez les petites GTI, la S1 reste à part avec son 2.0 turbo de 231 ch et sa transmission intégrale quattro. Avec un 0 à 100 km/h en 6"0, une vitesse maximale de 250 km/h ou encore un 1 000 m D.A. en 25"8, elle

colle au train d'une Porsche Cayman... Dans la catégorie, seule la Mini JCW, dotée elle aussi d'un 2.0 turbo de 231 ch mais simple traction, fait mieux au 1 000 m D.A. en 25"6. Sur piste, la S1 met une raclée à presque toutes les

autres petites GTI avec un tour bouclé en 1'27"88 sur la piste Club de Magny-Cours (à 6 dixièmes d'une Mégane R.S.). Certes, la Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport (ex-GTi 30th), plus affûtée, la devance avec un chrono de 1'27"30 et la surprenante DS3 Performance la coiffe au poteau (1'27"79). Outre des performances impressionnantes, elle fait preuve d'un comportement exceptionnel. Le sous-virage est quasi inexistant, la poupe est active juste ce qu'il faut et la direction offre un feeling excellent. La suspension pilotée se montre impériale quel que soit le revêtement de la route. On n'en attendait pas moins pour la plus chère des petites GTI dont le ticket d'entrée est fixé à 35 770 €.

### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 984
» Puissance (ch à tr/mn)	231 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	37,7 à 1 600
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 315 / 1 340*
» L/l/h (m)	3,97/1,74/1,42
» Empattement (m)	2,47
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	6"0
» 1 000 départ arrêté	25"8
» Conso. mixte (l/100 km)	7,2
» Emissions CO2 (g/km)	166 / 168*
» Prix (€)	35 770
» Puissance fiscale (CV)	14

\*Sportback

**MESURES Motorsport**


## RS Q3 / SQ5

**Nouveauté**


### Audi Sport ET SUV

Seul SUV à recevoir le fameux badge "RS" chez Audi, le RS Q3 hausse son niveau de jeu pour répliquer au Mercedes-AMG GLA 45. Son 5 cylindres en ligne suralimenté passe en effet de 310 à 367 ch, comme sur l'ancienne RS3. De quoi améliorer les performances et descendre le 0 à 100 km/h à 4"4, pour une vitesse de pointe de 270 km/h et un prix de 66 960 €. De son côté, le nouveau SQ5 vendu 75 000 € reprend le V6 biturbo de la berline S4. Fort de 354 ch et de 51 mkg de couple, il abat le 0 à 100 km/h en 5"4 et peut s'équiper d'une suspension pneumatique. Un RS Q5 plus performant devrait suivre prochainement, avec une mécanique extrapolée de la dernière RS5 Coupé.





## S3 / RS3

Nouveauté



Pour 8 000 € de moins que la RS, la S3 offre déjà un beau compromis.



Pour la première fois disponible en 4 portes, la RS3 est la sportive compacte la plus rapide de l'histoire.



## Compactes spéciales

Dans la gamme de l'Audi A3, la S3 représente en toute logique une variante sportive intermédiaire, et la RS3 la version haut de gamme conçue par les ingénieurs d'Audi Sport GmbH. La S3 profite d'un récent restylage de mi-carrière pour optimiser son groupe motopropulseur. Identique à celui du TTS, de la Golf R ou de la Seat Leon Cupra, le bloc 4 cylindres turbo modifie son circuit de suralimentation pour grimper à 310 ch et 40,8 mkg de couple avec la boîte S-tronic (38,7 en boîte

mécanique). Capable de baisser ses émissions de CO2 jusqu'à 146 g/km avec la transmission à double embrayage 7 vitesses, elle peut par ailleurs bondir de 0 à 100 km/h en 4"5 dans sa configuration 3 portes. La RS3 Sportback passe, elle, à un nouveau bloc cinq cylindres turbo de 2,5 litres en aluminium, identique à celui du dernier TT RS. Comme sur le coupé compact de la marque, il développe la puissance généreuse de 400 ch pour 48,9 mkg de couple. Plus léger de 26 kg par rapport à l'ancien bloc en acier, ce nouveau moteur permet

logiquement à la RS3 Sportback de reprendre la main dans la catégorie des ultra-sportives compactes en matière d'accélération, juste devant la Mercedes-AMG A45. Elle abat en effet le 0 à 100 km/h en 4"1 seulement, et sa vitesse de pointe monte à 280 km/h. Du jamais vu sur une voiture de ce segment. Et depuis 2017, la RS3 peut également se commander en version 4 portes, histoire d'humilier votre voisin et sa Mercedes-AMG CLA 45. Ou plus généralement, la quasi-totalité des grosses berlines du marché.

### EN BREF

	S3	RS3
» Moteur	4 en ligne	5 en ligne
» Suralimentation	turbo	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 984	2 480
» Puissance (ch à tr/mn)	310 à 5 500	400 à 5 850
» Couple (mkg à tr/mn)	38,7 à 1 850 40,8 à 2 000 <sup>(1)</sup>	48,9 à 1 700
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique	7, double emb.
» Pneumatiques AV/AR	245/40 R 18	235/35 R 19
» Poids (kg)	1 405 à 1 635	1 510 / 1 515**
» L/l/h (m)	4,25/1,77/1,40 (4,32* - 4,47**)	4,34/1,80/1,41 4,48/1,80/1,40**
» Empattement (m)	2,63	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)	250/280 (option)
» 0 à 100 km/h	4"5 à 5"2	4"1
» Conso. mixte (l/100 km)	7,0 à 7,1	8,3
» Emissions CO2 (g/km)	146 à 156***	189 / 188**
» Prix (€)	53 150 / 54 380* 54 930** 60 180***	61 500 62 900**
» Puissance fiscale (CV)	19	29

\*Sportback / \*\*Berline / \*\*\*Cab/S-Tronic<sup>(1)</sup>



## S4



## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	2 995
» Puissance (ch à tr/mn)	354 à 5 400
» Couple (mkg à tr/mn)	51,0 à 1 370
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto
» Poids (kg)	1 630/1 675*
» L/l/h (m)	4,74/1,84/1,40
» Empattement (m)	2,82
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"7
» Conso. mixte (l/100 km)	7,4
» Emissions CO2 (g/km)	170
» Prix (€)	71 930 73 630*
» Puissance fiscale (CV)	24

\*Avant

## L'intermédiaire

En attendant la nouvelle génération de RS4, la dernière génération d'Audi A4 propose une version "S" dont la vocation est d'aller se frotter aux Mercedes-AMG C 43 et autres BMW M340i, ces berlines sportives mais pas radicales.

Le V6 3,0 litres de cette nouvelle S4 passe au turbo et développe 354 ch pour 51 mkg de couple. Disponible en version 4 portes et break, elle se contente de 4"7 pour abattre le 0 à 100 km/h. Pas mal, même si sa petite sœur la S3 bondit aussi vite avec un

4 cylindres 2,0 litres. Étonnamment amusante à piloter avec le différentiel Quattro Sport (option), elle est capable de signer un chrono de 1'26"09 sur la piste Club, à moins d'une seconde d'une Mercedes C 63S AMG de 510 ch.



## S5 / RS5

Nouveauté



## EN BREF

	S5	RS5
» Moteur	V6	V6
» Suralimentation	turbo	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 995	2 894
» Puissance (ch à tr/mn)	354 à 5 400	450 à 5 700
» Couple (mkg à tr/mn)	51,0 à 1 370	61,2 à 1 900
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	8, automatique	7, double emb.
» Pneumatiques AV/AR	245/40 R 18	235/35 R 19
» Poids (kg)	1 615 à 1 840	1 655
» L/l/h (m)	4,69/1,85/1,37 (4,75*)	4,72/1,86/1,36
» Empattement (m)	2,76 / 2,82*	2,77
» Vitesse maxi (km/h)	250	280
» 0 à 100 km/h	4"7 / 5"1**	3"9
» Conso. mixte (l/100 km)	7,4 / 7,7**	8,7
» Emissions CO2 (g/km)	166 / 175**	197
» Prix (€)	75 700 / 75 700* 80 300**	95 000
» Puissance fiscale (CV)	22 / 24**	34

\*Sportback / \*\*cabriolet

Affichée à 95 000 €, la RS5 se place environ au niveau de prix d'une Mercedes C 63 et d'une BMW M4 Pack Competition.

## Les choses (trop ?) sérieuses

Comme la S4, les S5 Coupé, S5 Cabriolet et S5 Sportback reprennent le V6 biturbo de 2,9 l fournissant 354 ch et 51 mkg de couple, avec des performances et un tempérament similaires à ceux de la berline évoquée ci-dessus. Mais l'événement de l'année 2017, c'est bien évidemment l'arrivée de la toute nouvelle RS5 Coupé. Elle succède à l'ancienne mouture V8 atmosphérique avec une version plus poussée du

nouveau V6 biturbo 2,9 litres, utilisé notamment par la dernière Porsche Panamera. Sous le capot du coupé Audi Sport, le bloc fournit 450 ch et 61,2 mkg. Il transmet sa puissance via une boîte automatique à 8 rapports (exit l'ancienne double embrayage), et une transmission intégrale qui peut recevoir en option un différentiel arrière actif à vecteur de couple. Si la puissance n'augmente pas par rapport à l'ancien RS5, les performances

annoncées progressent en ligne droite avec un 0 à 100 km/h expédié en 3"9. Exactement comme une BMW M4 CS ou une Mercedes-AMG C 63 S Coupé. Le V6 affiche un punch impressionnant et une sonorité typée, le comportement est impressionnant de sérénité et d'efficacité mais, pour le grand frisson, mieux vaut privilégier la concurrence. Le train arrière de la RS5 demeure en effet figé en toutes circonstances.





## TTS/RS



Certes, le TT de pointe est très onéreux, mais son efficacité et ses performances le rapprochent de la précédente R8...

## Le grand frisson en ligne droite

La troisième génération de l'Audi TT adopte la même construction de gamme que l'A3. Pour les amateurs de performances sérieuses, la version S suffit donc, avec ses 310 ch et sa transmission intégrale, déjà redoutable en ligne droite et offrant un comportement dynamique efficace, bien que trop aseptisé. Pour l'artillerie lourde en revanche, il faudra bien évidemment se tourner vers la variante RS qui adopte un tout nouveau moteur, même si son architecture reste la même que sur l'ancien TT RS (5 cylindres en

ligne de 2,5 litres). Ce bloc qui fait perdurer la grande tradition des 5 cylindres en ligne Audi développe désormais 400 ch pour un couple généreux de 48,9 mkg. De quoi revendiquer des performances hallucinantes pour une machine aussi compacte. Nous avons en effet mesuré un 0 à 100 km/h en 3"6 pour le coupé, et un 0 à 200 km/h en 12"3. 2" plus vite qu'un 718 Cayman S sur le même exercice ! L'ancien modèle développait déjà une vitesse impressionnante, mais il ne sortait malheureusement jamais de sa neutralité de

comportement. Le nouveau fait son possible pour améliorer ce tableau avec un châssis globalement moins paresseux et plus agile, en plus d'un ressenti de direction amélioré. Pas de quoi égaler pour autant la précision intuitive d'un Porsche 718 Cayman S, qui conserve un avantage chronométrique de 9 dixièmes sur la piste Club de Magny-Cours. Mais le moteur est un véritable régal à utiliser, surtout en version Roadster. Malheureusement l'addition astronomique, qui débute à 74 800 €, va de pair avec ses performances en ligne droite.

### EN BREF

	TTS	TT RS
» Moteur	4 en ligne	5 en ligne
» Suralimentation	turbo	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 984	2 480
» Puissance (ch à tr/mn)	310 à 5 800	400 à 5 850
» Couple (mkg à tr/mn)	38,7 à 1 800	48,9 à 1 700
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique	7, double emb.
» Pneumatiques AV/AR	245/40 R 18	245/35 R 19
» Poids (kg)	1 365 / 1 455*	1 440 / 1 530*
» L/l/h (m)	4,19/1,83/1,34	4,19/1,83/1,34
» Empattement (m)	2,50	2,50
» Vitesse maxi (km/h)	250	280
» 0 à 100 km/h	4"9 / 5"2*	3"6 / 3"9*
» 1 000 départ arrêté	-	21"3 (mesuré)
» Conso. mixte (l/100 km)	7,1 / 7,3*	8,2 / 8,3*
» Emissions CO2 (g/km)	164 / 169*	192 / 194*
» Prix (€)	59 560 62 560*	74 800 77 800*
» Puissance fiscale (CV)	20	29

\*Roadster

Le TT offre le raffinement et le niveau d'équipements high tech d'une GT huppée.





R8

Nouveauté



Le Spyder V10 Plus (ci-dessus) arrive au catalogue avec 610 ch.



La R8 n'est pas la plus rapide ni la plus affûtée de son segment mais offre toujours un compromis confort/émotions hors du commun.

## Gardiennne du temple V10

Passée à sa deuxième génération en 2015, la supersportive aux anneaux ne bouleverse ni sa cosmétique ni sa philosophie. Elle reprend une structure légère et plus rigide mêlant aluminium et carbone, empruntée à sa sœur Lamborghini Huracán. Cette dernière lui prête aussi son V10 5.2 atmosphérique à injection directe et indirecte disponible en deux niveaux de puissance, 540 ch et 610 ch pour la R8 V10 plus. Accouplé à une boîte S-tronic à double embrayage 7 rapports, ce moteur autorise un 0 à 100 km/h en 3"5 pour le modèle le moins puissant, et 3"2 pour le plus costaud.

Des performances qui en font l'Audi la plus performante de l'histoire, avec notamment une V-max de 330 km/h pour la R8 V10 plus. Toujours équipée de la transmission intégrale (dotée désormais d'une gestion plus fine de la répartition du couple), elle ne manque que d'un ressenti de direction plus franc et d'une meilleure attaque de pédale de frein. Sur le circuit Club de Magny-Cours, elle signe un honorable 1'21"28 sans ses pneus semi-slicks optionnels qui lui permettraient probablement d'améliorer sensiblement sa performance. Le Spyder cantonné au départ à une version 540 ch est

désormais proposé dans une déclinaison V10 Plus armée des 610 ch du coupé. L'ablation du toit entraîne une prise de poids de 140 kg, mais notez que la Plus est 25 kg plus légère que la V10 de base mais encore 25 kg plus lourde que sa rivale directe : la 911 Turbo S Cabriolet. La Porsche prend clairement le dessus en accélération avec un 0 à 100 km/h annoncé en 2"9, contre 3"2 pour l'Audi, mais cette dernière garde pour elle l'agrément incomparable d'un bloc atmosphérique capable de prendre plus de 8 000 tr/mn.

### EN BREF

	R8	V10 Plus
» Moteur	V10 à 90°	V10 à 90°
» Cylindrée (cm³)	5 204	5 204
» Puissance (ch à tr/mn)	540 à 7 800	610 à 8 250
» Couple (mkg à tr/mn)	55,1 à 6 500	57,1 à 6 500
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	7, double emb.	7, double emb.
» Pneumatiques avant	245/35 R 19	235/35 ZR 19
» Arrière	295/35 R 19	295/30 ZR 19
» Poids (kg)	1 595 / 1 720*	1 555 / 1 695*
» L/l/h (m)	4,43/1,90/1,24	4,43/1,94/1,24
» Empattement (m)	2,65	2,65
» Vitesse maxi (km/h)	320 / 318*	330 / 328*
» 0 à 100 km/h	3"5 / 3"6*	3"2 / 3"3*
» Conso. mixte (l/100 km)	11,4	12,3 / 12,5*
» Emissions CO2 (g/km)	272 / 277*	287 / 292*
» Prix (€)	171 300 179 000*	204 130 env. 212 000*
» Puissance fiscale (CV)	45	54


\*Spyder



## S6 / S7 / S8



## Les transporteuses

 Pour motoriser ses plus grosses sportives "mais pas trop", Audi a fait appel à un 8 cylindres biturbo cubant 3 993 cm<sup>3</sup>. Sous le capot des S6 et S7, ce moteur délivre 450 ch et 56,1 mkg de couple dès 1 400 tr/min, permettant un 0 à 100 km/h effectué en respectivement 4"4 (4"6 pour la S6 Avant) et 4"6. À noter que sur la S6 cette mécanique est associée à une boîte S-tronic à double embrayage et 7 rapports, alors que sur la S7 il s'agit de l'automatique Tiptronic à 8 rapports. Sur le vaisseau amiral de la gamme, la S8, le V8 offre 520 ch et 66,3 mkg de

couple. Grâce à la présence de la transmission quattro et de la boîte auto Tiptronic 8, le 0 à 100 km/h est abattu en 4"1, pour une consommation annoncée de 9,4 l/100 km qui n'est certainement pas réaliste dès lors que vous cherchez à établir ledit chrono ! Et comme si cela ne suffisait pas, la firme aux anneaux propose également une S8 plus, sorte de RS8 qui ne dit pas son nom. Son V8 est boosté à 605 ch et 71,4 mkg, ce qui en fait le deuxième modèle le plus puissant de la gamme derrière la R8 V10 plus ! La limousine teutonne

expédie le 0 à 100 km/h en 3"8 et atteint la vitesse maximale de 305 km/h grâce au pack Dynamique. Un pack livré de série en France, comprenant également les freins carbone-céramique et le système d'échappement sport. La dotation d'origine comprend en outre le différentiel arrière sport, la suspension adaptative pneumatique ou encore les roues en 21 pouces. Aussi luxueuse que performante, la S8 plus réalise un sacré grand écart et s'impose comme l'une des limousines les plus polyvalentes du moment.

## EN BREF

	S6	S7	S8
» Moteur	V8 à 90°	V8 à 90°	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 993	3 993	3 993
» Puissance (ch à tr/mn)	450 à 5 800	450 à 5 800	520 à 6 000 605 à 6 100*
» Couple (mkg à tr/mn)	56,1 à 1 400	56,1 à 1 400	66,3 à 1 700 71,4 à 1 750*
» Transmission	intégrale	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	double embrayage	automatique	automatique
» Nombre de rapports	7	8	8
» Pneumatiques AV/AR	255/40 R19	255/40 R19	265/40 R 20 275/35 R 21*
» Poids (kg)	1 895	1 945	1 975 / 1990*
» L/l/h (m)	4,93/1,87/1,46	4,98/1,91/1,42	5,15/1,95/1,46
» Empattement (m)	2,91	2,91	2,99
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)	250 (limitée)	250 / 305*
» 0 à 100 km/h	4"4	4"9	4"1 / 3"8*
» Conso. mixte (l/100 km)	9,2	9,6	9,4 / 10,0*
» Emissions CO2 (g/km)	214	215	216 / 231*
» Prix (€)	94 560	106 780	138 850 173 910*
» Puissance fiscale (CV)	31	31	42

\*S8 Plus

 Audi propose la plus large gamme de berlines sportives du marché.





## RS6 / RS7 SPORTBACK



Contrairement à la nouvelle AMG E 63 et la future M5, le tandem RS6/RS7 ne dispose pas de mode "propulsion" sur sa transmission quattro exclusivement tournée vers l'efficacité.



## EN BREF

	RS6	RS7
» Moteur	V8	V8
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 993	3 993
» Puissance (ch à tr/mn)	560 à 5 700 605 à 6 100*	560 à 5 700 605 à 6 100*
» Couple (mkg à tr/mn)	71,4 à 1 750	71,4 à 1 750
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	8, automatique	8, automatique
» Pneumatiques AV/AR	275/35 ZR 20 285/30 ZR 21*	275/35 ZR 20 285/30 ZR 21*
» Poids (kg)	1 950	1 920
» L/l/h (m)	4,98/1,94/1,46	5,01/1,91/1,42
» Empattement (m)	2,91	2,91
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	3"9 / 3"7*	3"9 / 3"7*
» Conso. mixte (l/100 km)	9,6	9,8
» Emissions CO2 (g/km)	223	221
» Prix (€)	126 450 135 160*	135 870 144 550*
» Puissance fiscale (CV)	47	47

\*Version Performance

## Toujours impressionnantes

La Mercedes E 63 AMG S détenait autrefois le titre de berline ultrasportive la plus puissante, avant que BMW ne lance sa M5 Competition de 600 ch. Chez Audi en revanche, les RS6 Avant et RS7 Sportback restaient bloquées à 560 ch. Difficile à assumer donc, d'autant plus que la précédente génération de RS6 revendiquait 580 ch. Mais voilà, la marque aux anneaux a dégainé l'année dernière ses variantes Performance. Derrière ce nom très générique, on retrouve un groupe motopropulseur poussé de la même façon que sous le capot de la limousine S8 plus : le V8 4,4 litres biturbo reçoit des turbos modifiés et des soupapes d'échappement redessinées pour obtenir 605 ch et 76,48 mkg de couple, via un système de type "overboost". Les performances

défrisent encore plus que sur la S8 Plus, avec un 0 à 100 km/h abattu en 3"7 et des reprises réellement au niveau de certaines supercars. Et malgré une boîte automatique Tiptronic 8 trop lente en mode manuel ainsi qu'une direction peu informative sur le sec, ces deux reines de drag race font preuve d'une superbe agilité sous la pluie lorsque vous déconnectez les aides à la conduite. Dans ces conditions, le différentiel quattro Sport et le torque vectoring permettent à l'auto de se révéler. Malheureusement, le prix grimpe en flèche par rapport aux variantes "normales". Comptez 133 740 € au minimum pour la RS6 Performance, et 142 940 € pour la RS7 Performance. Et depuis quelques mois, AMG a repris la main dans l'escalade à la puissance

avec sa nouvelle E 63 AMG S de 612 ch, équipée d'une transmission extrêmement sophistiquée et plus intéressante.







BENTLEY

NATIONALITÉ  
GRANDE-BRETAGNEANNÉE DE CRÉATION  
1919PRODUCTION 2016  
11 023GROUPE VOLKSWAGEN  
www.bentleymotors.com

## CONTINENTAL



La Supersports fait passer à l'actuelle Continental la barre des 700 ch avant que sonne l'heure de la retraite.

## Lourde référence

La Continental GT traîne un châssis à la conception vieillissante (2004), mais elle évolue régulièrement. En 2015, elle recevait ainsi un petit rafraîchissement cosmétique assorti de quelques améliorations mécaniques. Sous le capot, l'atypique W12 6,0 litres biturbo se conforme enfin à la norme Euro6. Il développe désormais 590 ch et 73,4 mkg. Le 0 à 100 km/h s'exécute en 4"5 (-0"1), et la V-max gagne 1 km/h (319 km/h). Dans la Speed, le 12 cylindres grimpe à 642 ch et 83,6 mkg de couple, catapultant

l'énorme coupé britannique de l'état inerte à 100 km/h en 4"1. La vitesse maximale culmine à 331 km/h. Afin de soigner ses émissions globales de CO2 et proposer un modèle d'entrée de gamme, Bentley propose un V8 4,0 litres biturbo à désactivation partielle des cylindres, emprunté aux Audi S6, S7 et S8. Dans la Continental GT V8, il dispose d'une puissance de 507 ch et d'un couple de 67,3 mkg (528 ch en V8S). Si la très exclusive version GT3 R disparaît du catalogue, la Continental GT peut désormais compter sur une variante

Supersports en haut de gamme absolu. Avec son W12 biturbo poussé à 710 ch, elle développe le couple farameux de 103,5 mkg et devient la Bentley la plus performante de tous les temps. Elle abat le 0 à 100 km/h en 3"5 (du jamais vu pour une auto pesant 2 280 kg à vide) et peut filer à 336 km/h. Si la grosse Anglaise demeure une référence chez les grands coupés de luxe, la prochaine mouture qui se profile devrait permettre d'améliorer sensiblement le comportement dynamique, grâce à une masse enfin raisonnable.



Vieillissante techniquement et monstrueusement lourde, la Continental n'en demeure pas moins envoûtante et non dénuée de sportivité.



EN BREF	V8 / V8 S	GT	Supersports
» Moteur	V8 à 90°	W12	W12
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 993	5 998	5 998
» Puissance (ch à tr/mn)	507 à 6 000 528 à 6 000	590 à 6 000 642 à 6 000**	710 à 5 900
» Couple (mkg à tr/mn)	67,2 à 1 700 69,3 à 1 700	73,4 à 1 700 83,6 à 2 000**	103,7 à 2 050
» Transmission	intégrale	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto	8, auto	8, auto
» Poids (kg)	2 295 / 2 470*	2 320/2 495*	2 280
» L/l/h (m)	4,81/1,94/1,40	4,81/1,94/1,40	4,82/1,94/1,39
» Empattement (m)	2,75	2,75	2,75
» Vitesse maxi (km/h)	303 / 309	319/315*/331**	336
» 0 à 100 km/h	4"8/4"5/4"7*	4"5/4"7*/4"2**	3"5
» Conso. mixte (l/100 km)	10,5 / 10,9*	14,2 / 14,5**	15,7
» Emissions CO2 (g/km)	246	330/333*/338**	358
» Prix (€)	182 700 197 500 (S) + 18 000*	202 200 222 300* 225 400**	273 900 299 900*
» Puissance fiscale (CV)	41	52 / 59**	NC

\*GTC / \*\*Speed



## BENTAYGA



## EN BREF

» Moteur	W12
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	5 998
» Puissance (ch à tr/mn)	608 à 5 250
» Couple (mkg à tr/mn)	91,8 à 1 250
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	2 440
» L/l/h (m)	5,14/1,99/1,74
» Empattement (m)	2,99
» Vitesse maxi (km/h)	301
» 0 à 100 km/h	4"1
» Conso. mixte (l/100 km)	13,1
» Emissions CO2 (g/km)	296
» Prix (€)	217 300
» Puissance fiscale (CV)	54

## Péché de luxe

Avec son W12 biturbo de nouvelle génération développant 608 ch, le Bentley Bentayga se place confortablement tout en haut de la hiérarchie des SUV de luxe. Reprenant la plate-forme inaugurée par l'Audi Q7, il se pare d'un arsenal technologique impressionnant et d'une finition intérieure remarquable. Officiellement devenu le SUV le plus rapide

du monde avec une pointe à 301 km/h, il revendique des performances du niveau d'un Porsche Cayenne Turbo S malgré un gabarit particulièrement statutaire et ses 2 440 kg à vide. Si vous recherchez absolument le SUV le plus raffiné de la planète, ce Bentayga bat le Range Rover à plates coutures, y compris au moment de payer l'addition,

avec un prix d'entrée à 217 000 €. Il faudra cependant se contenter d'un comportement dynamique redoutable mais ennuyeux, et assumer son style ostentatoire. Notez l'arrivée d'une version diesel reprenant le groupe motopropulseur de l'Audi SQ7, avec son V8 TDI de 435 ch et sa consommation presque raisonnable.

Au pays des SUV aussi puissants que futiles, le Bentayga est roi.



BMW

NATIONALITÉ  
ALLEMAGNE

ANNÉE DE CRÉATION  
1928

PRODUCTION 2016  
2 003 359

www.bmw.fr

## M140i / M240i



## EN BREF

» Moteur	6 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	2 979
» Puissance (ch à tr/mn)	340 à 5 500
» Couple (mkg à tr/mn)	51,0 à 1 520
» Transmission	propulsion (intégrale)
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques avant	225/40 R 18
» Arrière	245/35 R 18
» Poids (kg)	1 445 / (1 515) 1 470*/1615**
» L/l/h (m)	4,34/1,76/1,41
» Empattement (m)	2,69
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"8 à 4"9**
» Conso. mixte (l/100 km)	7,8
» Emissions CO2 (g/km)	179 à 189**
» Prix estimé (€)	45 600 à 57 400
» Puissance fiscale (CV)	21

\*M240i/\*\*Cabriolet/ (xDrive)

## Un M minuscule

La précédente mouture de la M135i, animée par un 6 en ligne 3,0 litres turbo de 326 ch et 45,9 mkg, nous avait enchantés par sa polyvalence, son homogénéité et ses performances de premier rang chez les compactes (24"0 sur le mille mètres départ arrêté). Devenue M140i, son six cylindres suralimenté offre cette fois 340 ch comme dans le coupé M240i. Les

performances flattent puisque le 0 à 100 km/h est désormais annoncé en 4"4 avec la transmission intégrale xDrive, associée à la boîte automatique à 8 rapports. Une M2 ne la bat que d'un petit dixième sur cet exercice ! Les amateurs de coupés et de cabriolets se tourneront vers la M240i. Elle affiche la même philosophie que la version berline. La M235i nous avait déçus lors de notre

essai, avec un tour à près de 3" des meilleures tractions sur la piste Club de Magny-Cours. La faute principalement à une motricité moyenne. Pas sûr que la M240i propulsion s'en sorte beaucoup mieux, même si elle représente toujours une alternative polyvalente (et intéressante) à l'intransigeante et bestiale M2.

La M240i Performance Edition (ci-dessus) est une série limitée reprenant des accessoires M Performance.





## M2



Le physique musclé de la M2 est à l'image de son caractère.

## Une vraie petite M4

Succédant à une Série 1 M aussi marquante qu'enthousiasmante, la M2 rappelle aux Audi RS3 Sportback et autres Mercedes A 45 AMG ce qu'est le véritable sport dans la catégorie des compactes. Son architecture respecte la pure tradition BMW M, avec un 6 cylindres en ligne de 3,0 l suralimenté par deux turbocompresseurs (circuit à étage). Avec 370 ch, elle domine ses rivales en valeur de couple maximum (51,0 mkg avec overboost), et peut coller aux basques d'une A 45 AMG sur le 0 à 100 km/h grâce au launch control de sa boîte DKG à double embrayage (4"3). Elle laisse aussi le choix d'une transmission

manuelle à 6 rapports, contrairement à Mercedes et Audi. Au volant, on retrouve avec plaisir l'esprit de la 1 M dans une variante un peu plus civilisée au niveau de l'amortissement et de la réponse moteur. Certes, on pourra se plaindre d'un ressenti de direction encore perfectible, d'une suspension parfois dépassée sur route bosselée, d'un tempérament de boute-en-train qui peut devenir fatigant et d'une boîte double embrayage étonnamment lente en utilisation sportive. Ou encore d'une attaque de pédale déroutante au freinage, même si les plaquettes Racing (optionnelles) offrent une efficacité suffisante. Mais tout cela reste très

relatif lorsqu'on la compare à ses concurrentes. Car en sensations de pilotage, la M2 évolue sur une autre planète par rapport aux RS3 et AMG A 45. Sur notre circuit de référence à Magny-Cours, l'Allemande se montre plus agile et précise que la M4 de base avec à la clé un chrono équivalent. La sonorité de l'échappement M Performance (option) ne manque pas d'ajouter une dose d'émotion. Un 718 Cayman S reste supérieure en efficacité pure, mais face à la concurrence, le coupé BMW affiche assurément le positionnement le plus sportif. Un pack compétition dans l'esprit de celui proposé sur les M3/M4 ne serait toutefois pas superflu.

### EN BREF

» Moteur	6 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 979
» Puissance (ch à tr/mn)	370 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	47,4 à 1 400 51,0 (overboost)
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 495
» L/l/h (m)	4,47/1,85/1,41
» Empattement (m)	2,69
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"6
» 1 000 m DA	23"0
» Conso. mixte (l/100 km)	8,5
» Emissions CO2 (g/km)	199
» Prix (€)	63 950
» Puissance fiscale (CV)	26

MESURES **MotorSport**

L'ensemble manque un peu de rigueur, mais pas de panache.





## M3 / M4



## Refuge pour puristes

Depuis 2014, il faut dire "M3" pour la berline et "M4" pour le coupé (ou le cabriolet). L'autre évolution de taille se passe sous le capot où l'on trouve un 6 en ligne assisté de deux turbos délivrant 431 ch et surtout 51,6 mkg. Les envolées lyriques des blocs atmosphériques conçus autrefois par Motorsport sont à oublier. Le 3,0 litres produit un son rauque manquant de noblesse, et la musique artificielle créée par un résonateur peine à donner le frisson. Son couple généreux rend la poupe chatouilleuse, mais dispense de bonnes performances. (0 à 100 km/h en 4"1 et un 1 000 m D.A. en 21"9 avec la boîte à double embrayage). Nous avons mesuré la M4 en 4"7 sur le

0 à 100 km/h (la faute au patinage difficile à éviter au départ) et en 22"5 sur le 1 000 m D.A. Sa suspension se montre inconfortable et la tenue de caisse est perfectible. Heureusement, la version dotée du pack Competition permet de gommer quasiment tous les défauts. Avec son bloc poussé à 450 ch, son châssis mieux tenu et son comportement permet de moins d'une seconde à une 911 Carrera S restylée sur la piste Club de Magny-Cours et domine toutes ses concurrentes berlines. Elle procure un immense plaisir de pilotage, mais impose un minimum de maîtrise à son dompteur pour débrancher toutes les aides à la conduite et tirer parti de l'équilibre

exceptionnel de l'auto. Notez que l'onéreux freinage céramique (7 400 euros) est recommandable. La très radicale M4 GTS disparaît, mais une inédite variante M4 CS fait son entrée. Celle-ci se place entre la Pack Competition et la GTS avec un moteur poussé à 460 ch, un châssis affûté, des Michelin Cup 2 et la boîte à double embrayage en série. En revanche pas d'allègement au programme. Cette version est même 30 kg plus lourde qu'une M4 ordinaire en boîte robotisée. Le 0 à 100 km/h serait tout de même expédié en 3"9. Proposée à 117 900 € et limitée à 2 500 exemplaires, elle ne rend que 10" à la GTS sur la Nordschleife.

## EN BREF

» Moteur	6 en ligne
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 979
» Puissance (ch à tr/mn)	431 à 5 500 450 <sup>(1)</sup> / 460 <sup>(2)</sup>
» Couple (mkg à tr/mn)	56,1 à 1 850
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique 7, double embrayage <sup>(2)</sup>
» Poids (kg)	1 497 / 1 520* 1 580 <sup>(2)</sup> / 1 750**
» L/l/h (m)	4,67/1,87/1,38 4,67/1,87/1,42*
» Empattement (m)	2,81
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"0 <sup>(2)</sup> à 4"6** 3"9 <sup>(2)</sup>
» Conso. mixte (l/100 km)	8,8
» Emissions CO2 (g/km)	204 / 197 <sup>(2)</sup>
» Prix (€)	85 800 84 500* 92 100** 117 900 <sup>(2)</sup> + 6800 <sup>(1)</sup>
» Puissance fiscale (cv)	32

\*M3/\*\*M4 Cabriolet/Pack Competition <sup>(1)</sup>/M4 CS <sup>(2)</sup>

Ci-dessus, la CS est beaucoup plus proche de la Pack Competition que de la GTS mais devrait ravir les amateurs de trackdays.



Ci-contre, la M3 dotée du Pack Competition demeure l'étalon incontestable de la catégorie sur un plan purement sportif.





## i8



## EN BREF

» Moteur	3 cyl. + électrique
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 499
» Puissance (ch à tr/mn)	362 (cumulée)
» Couple (mkg à tr/mn)	58,1 (cumulée)
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	6, auto
» Poids (kg)	1 485
» L/l/h (m)	4,69/1,94/1,29
» Empattement (m)	2,80
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"4
» 1 000 m DA	22"8
» Conso. mixte (l/100 km)	2,1
» Emissions CO2 (g/km)	49
» Prix (€)	139 586
» Puissance fiscale (cv)	11

## À contre-courant

Outre son statut de sportive hybride rechargeable, la i8 possède la particularité de n'avoir été conçue par aucun ingénieur de la branche M. Cet engin au look intrigant embarque des technologies de pointe (structure mêlant carbone, magnésium et aluminium, moteur électrique de 131 ch, 3 cylindres 1,5 turbo de 231 ch) pour plaire aux

sportifs écolos. D'après la marque, la i8 peut rouler jusqu'à 120 km/h en tout électrique, tandis que l'autonomie dans ce même mode serait de 35 km. En mode combiné, avec une puissance totale cumulée de 362 ch et un couple pouvant atteindre 57,1 mkg, ce coupé peut abattre le 0 à 100 km/h en 4"4. Grâce à une bonne répartition des masses, l'auto se montre plaisante

à conduire. Seul véritable problème, le niveau de grip du train avant n'impressionne pas vraiment lorsque vous haussez le rythme sur une portion sinueuse. La faute sans doute à une monte pneumatique très particulière. Qu'importe, cette sportive atypique ne demande qu'à trouver son public. Et ce malgré une addition salée de 138 950 €.

Rien de neuf pour la i8 qui mériterait une déclinaison plus méchante.



## M6



La production de la M6 a cessé. Sa remplaçante, la M8 arrivera fin 2017.

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	4 395
» Puissance (ch à tr/mn)	560 à 6 000 600*
» Couple (mkg à tr/mn)	69,3 à 1 500 71,4*
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, dble embr.
» Poids (kg)	1 850/1 980*** 1 875***
» L/l/h (m)	4,90/1,90/1,37 5,01/1,90/1,39***
» Empattement (m)	2,85 / 2,96***
» Vitesse maxi (km/h)	250 / 305*
» 0 à 100 km/h	4"2 / 4"3**
» Conso. mixte (l/100 km)	9,9 / 10,3**
» Emissions CO2 (g/km)	231
» Prix (€)	139 200 + 9900* 146 750** 144 000***
» Puissance fiscale (cv)	47

\*Pack Competition/\*\*Cabriolet/\*\*Gran Coupé

## Sur la fin

En attendant la commercialisation de la nouvelle M5, la M6 reste au catalogue. Les coupé et cabriolet M6 profitent d'un empattement 11 cm plus court, et de suspensions 10 % plus fermes par rapport à feu la M5 F30. Leur V8 4,4 litres biturbo délivre 560 ch, il transmet sa puissance aux seules roues arrière via une très efficace boîte double embrayage à 7 rapports munie d'un launch control. Pour ceux qui en veulent toujours plus, le pack Competition fait grimper la puissance à 600 ch. Quel que soit le modèle choisi, le

client bénéficie d'une voiture confortable et très luxueuse qui ne renie pas son blason M. On retrouve ainsi une certaine agilité dans le tortueux, un important pouvoir d'accélération malgré un poids flirtant avec les deux tonnes, et un penchant très prononcé pour le dessin de virgules sur le bitume. Cette famille M6 vit cependant ses derniers mois de commercialisation. On ignore si BMW prévoit de les remplacer, sachant que la future grande M8 jouera le rôle du luxueux coupé sportif 2+2 comme la M6 Coupé actuelle.





## X5 / X6 M



Ces mastodontes affichent des qualités dynamiques insoupçonnables.



## Les SUV de Motorsport

Fin 2014, Les versions Motorsport des SUV X5 et X6 ont fait peau neuve. Le design se fait encore plus agressif qu'auparavant, avec un bouclier avant très largement ajouré, ne laissant planer aucun doute sur les intentions de ces deux mastodontes. Les trains roulants sont spécifiques aux deux modèles, de même que le système de freinage comprenant désormais des étriers fixes 6 pistons à l'avant. Le V8 4,4 litres biturbo offre dorénavant 575 ch et 76,5 mkg de couple, transmis aux 4 roues

via une boîte automatique à 8 rapports. Avec un 0 à 100 km/h annoncé en 4"2, les X5 et X6 M s'acquittent de cet exercice dans le même temps que les Mercedes-AMG GLE et GLE Coupé 63 S forts de 585 ch. Le meilleur chrono de la catégorie est toujours à mettre au compte du Porsche Cayenne Turbo S qui, avec "seulement" 570 ch, abat le 0 à 100 km/h en 4"1 (comme le luxueux Bentley Bentayga W12). À noter que les X5 et X6 devraient passer à une toute nouvelle génération l'année prochaine.

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	4 395
» Puissance (ch à tr/mn)	575 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	76,5 à 2 200
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	2200/2190*
» L/l/h (m)	4,9/1,99/1,70
» Empattement (m)	2,93
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"2
» Conso. mixte (l/100 km)	11,1
» Emissions CO2 (g/km)	258
» Prix (€)	129 800 137 700*
» Puissance fiscale (CV)	49

\*X6 M



## L'assureur haut de gamme

ASSURANCE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

Assurez votre sportive, de la GTi à la GT

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

- Assurance kilométrique
- Assurance des équipements hors série
- Garantie sur circuit en sortie club y compris en tous risques ! \*

\*voir conditions en agence

NOUVELLE  
ADRESSE

[www.assurances-chaboud.com](http://www.assurances-chaboud.com)

N°oriar: 07025534

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

Tel : 04 76 54 29 80 / Fax : 04 76 42 66 19 / Mobile: 06 23 43 06 96 / E-mail : [chaboud.grenoble@allianz.fr](mailto:chaboud.grenoble@allianz.fr)



BUGATTI



BUGATTI

NATIONALITÉ  
FRANCEANNÉE DE CRÉATION  
1909PRODUCTION 2016  
0

GROUPE VOLKSWAGEN

www.bugatti.com

## CHIRON

## Le monde parallèle de Bugatti

Comme la Veyron au début de la précédente décennie, la Bugatti Chiron gravite dans un monde parallèle par rapport aux autres supercars. Un univers où le luxe et le confort comptent autant que les performances pures. Mais, toutes proportions gardées, sa fiche technique se montre moins sidérante qu'à l'époque de la Veyron. Dans un marché désormais riche en monstres exotiques développant largement plus de 1 000 ch, elle se contente grosso modo de mettre à jour les pièces de la Veyron. Comme une Koenigsegg Regera ou une Hennessey Venom GT, la Chiron développe 1 500 ch, soit 300 de plus que la Veyron Super Sport. Son W16 quadriturbo de 8,0 litres profite d'une profonde évolution, avec de nouvelles pièces mobiles et des turbos fonctionnant désormais de façon séquentielle (les deux petits tournent au-dessous de 3 800 tr/min, puis les deux gros prennent le relais). Chiffre remarquable, le couple maximum grimpe à 1 63,15 mkg entre 2 000 et 6 000 tr/min. Côté châssis, la Chiron dispose d'une nouvelle monocoque carbone dont les standards de rigidité seraient similaires à ceux des protos LMP1 des 24 Heures du Mans. À peine moins pachydermique que

la Veyron, la Chiron revendique un poids à vide de 1 995 kg. Sans surprise, les performances progressent encore par rapport à la Veyron Super Sport. Les 0 à 100, 0 à 200 et 0 à 300 km/h s'expédient en respectivement 2"5, 6"5 et 13"6. Suffocante sur le papier, cette capacité d'accélération n'empêche pas la Chiron de développer une surprenante linéarité dans sa réponse moteur. En totale maîtrise. Bugatti limite officiellement la vitesse de pointe à 420 km/h en configuration "faible appui", mais le constructeur se réserve une tentative de record en 2018 sur sa piste d'Éhra Lessien avec le pilote maison Pierre-Henri Raphanel. Les experts tablent sur un chiffre aux alentours de 450 km/h.

Le confort de roulage demeure plus que raisonnable même si la suspension apparaît plus ferme qu'auparavant et la tenue de caisse irréprochable ferait presque oublier les 2 tonnes de l'engin.

Certes, la Chiron n'est pas la plus passionnante des supercars à piloter mais peut-être la plus fascinante à vivre. Pour commander l'un des 450 exemplaires de la Chiron, il faut signer un chèque de 2,4 millions d'euros. Hors taxes.



Une clé est toujours nécessaire pour atteindre le mode ultime permettant de faire sauter la bride à 380 km/h et de rouler à 420 km/h.

## EN BREF

» Moteur	W16
» Suralimentation	4 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	7 993
» Puissance (ch à tr/mn)	1500 à 6 700
» Couple (mkg à tr/mn)	163,2 à 2 000
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Pneumatiques avant	285/30 ZR 20
» Arrière	355/25 ZR 21
» Poids (kg)	1 995
» L/l/h (m)	4,54/2,04/1,21
» Empattement (m)	2,71
» Vitesse maxi (km/h)	420
» 0 à 100 km/h	2"5
» Conso. mixte (l/100 km)	22,5
» Emissions CO2 (g/km)	516
» Prix (€)	2 880 000
» Puissance fiscale (CV)	NC







Comparée à la Veyron, la Chiron a beaucoup gagné en dynamisme.




**CADILLAC**

**NATIONALITÉ  
ÉTATS-UNIS**
**ANNÉE DE CRÉATION  
1903**
**PRODUCTION 2016  
308 700**
**GROUPE  
GENERAL MOTORS  
www.cadillac.com  
www.chassay.fr**
**ATS-V**


**Aussi efficace que plaisante à piloter, cette Américaine au juste prix est une concurrente très sérieuse aux références européennes.**



## Presque un hold-up

Qui pourrait battre la BMW M3 dans sa catégorie ? Si l'arrivée récente de l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio a bien failli permettre au constructeur italien de destituer enfin la BMW, toujours considérée comme LA référence absolue, une autre nouvelle arrivante a surpris la rédaction de *Motorsport* au moment de la comparer avec la M3. La Cadillac ATS-V dispose d'un V6 biturbo de 3,6 litres développant 470 ch pour 61,5 mkg de couple. Quasiment inconnue chez nous, cette propulsion avoue tout de même

1 700 kg sur la balance et possède une boîte automatique à 8 rapports. La suspension adaptative Magnetic Ride ou un différentiel piloté électroniquement font partie de sa dotation de série, et elle revendique un 0 à 100 km/h abattu en 3"9, soit le même temps que la Giulia, la C 63 AMG S et la M3 Competition. Mais ces bonnes performances ne se vérifient pas que sur le papier. Si la Quadrifoglio et la M3 Competition conservent un avantage en termes de raffinements intérieurs et en performances pures, l'ATS-V se paye le luxe d'offrir un meilleur

toucher de route que ces deux références lorsque vous la cravachez sur une portion sinueuse. Sur la piste club de Magny-Cours, elle ne rend que sept dixièmes à la BMW et talonne même l'Alfa Romeo au chronomètre. Elle se montre d'ailleurs plus franche que l'Italienne dans ces conditions, mais aussi plus amusante à pousser dans ses derniers retranchements. Ajoutez à cela une addition 20 000 euros moins chère que celle de la M3 Competition (ou 10 000 euros en dessous de la Giulia), et vous frisez un véritable hold-up dans la catégorie.



**Le coupé et la berline sont disponibles sur le marché français.**



## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 564
» Puissance (ch à tr/mn)	470 à 8 580
» Couple (mkg à tr/mn)	61,5 à 3 850
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Pneumatiques avant	255/35 ZR 18
» Arrière	275/35 ZR 18
» Poids (kg)	1 700
» L/l/h (m)	4,69/1,83/1,42 4,69/1,86/1,40*
» Empattement (m)	2,77
» Vitesse maxi (km/h)	304
» 0 à 100 km/h	3"9
» Conso. mixte (l/100 km)	11,4 / 11,6*
» Emissions CO2 (g/km)	265
» Prix (€)	71 465 71 465*
» Puissance fiscale (CV)	37

\* Coupé



## CTS-V



Cadillac a voulu concevoir la limousine la plus apte à claquer des temps sur circuit : mission accomplie ! La CTS-V offre une expérience de pilotage unique et époustouflante à la limite.



## Limousine pistarde

Si l'ATS-V s'attaque aux BMW M3 et autres Mercedes-AMG C 63 S, sa grande sœur la CTS-V vise plutôt les berlines sportives de la catégorie d'au-dessus. De plus en plus puissantes, ses rivales optent désormais pour des transmissions intégrales intelligentes : la Mercedes-AMG E 63 S de 612 ch possède au choix 2 ou 4 roues motrices, et l'imminente BMW M5 F90 pourra elle aussi se configurer en propulsion et en 4x4, avec plus de 600 ch à répartir. La Cadillac, elle, se contente d'une bonne vieille propulsion aidée d'un différentiel à glissement limité

électronique. Son V8 compressé de 6,2 litres, extrapolé de celui de la Corvette Z06 et à peine dégonflé, sort 649 ch et 87,2 mkg de couple. Seule la dernière Porsche Panamera Turbo S e-Hybrid revendique une puissance encore supérieure, dans la catégorie.

Comme on peut s'y attendre, attaquer avec une propulsion de ce calibre sur une petite route grasse et sinueuse peut procurer de belles sueurs froides. En revanche, la CTS-V se révèle incroyablement saine, efficace et plus passionnante à piloter sur circuit que la dernière AMG E 63 S. Sur le grand circuit de Magny-

Cours, elle fait jeu égal avec la M3 Pack Competition et surclasse une Jaguar F-Type SVR ou encore une Mercedes C 63 S AMG coupé. L'équilibre exceptionnel du châssis permet en outre de transformer cette berline de 5 m de long en reine de la glisse. Sur la route, l'amortissement magnétique fait des merveilles mais, comme l'essentiel de ses rivales, la Cadillac est victime de son gabarit et du compromis confort/efficacité qui prévaut dans la catégorie. Certes, la finition n'est pas au top niveau mais le prix est inférieur de 30 % à la moyenne de la concurrence. Un des coups de coeur de 2017.

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm³)	6 162
» Puissance (ch à tr/mn)	648 à 6 400
» Couple (mkg à tr/mn)	87,2 à 3 600
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Pneumatiques avant	265/35 ZR 19
» Arrière	295/30 ZR 19
» Poids (kg)	1 880
» L/l/h (m)	5,02/1,83/145
» Empattement (m)	2,91
» Vitesse maxi (km/h)	320
» 0 à 100 km/h	3"7
» Conso. mixte (l/100 km)	13,6
» Emissions CO2 (g/km)	298
» Prix (€)	100 330
» Puissance fiscale (CV)	60





CATERHAM

NATIONALITÉ  
GRANDE-BRETAGNEANNÉE DE CRÉATION  
1959PRODUCTION 2016  
env. 600www.marca-sport.com  
www.caterham.co.uk

## SEVEN 165 / 275 / 485



La 485R ci-dessous est une usine à sensations mais les 135 ch de la 275 ci-dessus suffisent déjà amplement pour se régaler de la voiture de sport la plus authentique du marché.



La 165 Sprint ci-dessous est une série limitée à 60 exemplaires célébrant les 60 ans de la Seven en adoptant un look au plus près du modèle originel.



## Puriste éternelle

Le catalogue Caterham comprend désormais quatre déclinaisons de la mythique Seven. La 165 représente l'entrée de gamme avec son minuscule trois cylindres de 660 cm<sup>3</sup> délivrant 80 ch. Une puissance respectable rapportée au poids de seulement 490 kg, qui lui permet de procurer des sensations inconnues sur la plupart des sportives modernes bien plus puissantes. À l'opposé de cette gamme on trouve la méchante 485 dont le 4 cylindres 2,0 litres atmosphérique d'origine Ford offre 240 ch, des sensations dantesques et des performances au niveau d'une 911 Carrera S sur la piste Club de Magny-Cours. Pour combler le fossé entre ces deux modèles, l'artisan britannique a lancé courant 2015 la Seven 275 animée par un 1.6 atmo de 135 ch. La Britannique est proposée en une déclinaison R particulièrement intéressante. Équipée du

pack Trackday (jantes en 13 pouces avec semi-slicks Avon CR500), disposant de série d'un autobloquant mécanique et dotée de la boîte 6 optionnelle, cette 275R affiche alors les qualités de pistarde de l'ancienne Superlight 1.6 de 120 ch. Elle boucle ainsi un tour du circuit Club de Magny-Cours en 1'25"72, seulement deux dixièmes derrière sa devancière malgré un poids en hausse de 25 kg (pas de baquets en fibre et présence d'un pare-brise). Elle y ajoute une suspension irréprochable et un comportement particulièrement sain et prévenant qui en font une auto parfaite pour flâner sur le réseau secondaire et profiter de plaisirs simples. Depuis 2017, Caterham propose également une 355 équipée d'une version dégonflée à 175 ch du bloc 2,0 litres de la 485. Comptez alors sur un 0 à 100 km/h en 4"8, et un tarif de base à 43 420 euros.

EN BREF	165*	275	355*/485
» Moteur	3 en ligne	4 en ligne	4 en ligne
» Suralimentation	turbo	-	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	658	1 596	1 999
» Puissance (ch à tr/mn)	80 à 7 000	135 à 6 800	175 à 7 300 / 240 à 8 500
» Couple (mkg à tr/mn)	10,9 à 3 400	16,8 à 4 100	19,7 à 6 100 / 19,2 à 6 000
» Transmission	propulsion	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	mécanique	mécanique	mécanique
» Nombre de rapports	5	6 (courte)	6 (courte)
» Poids (kg)	490	540	525
» L/l/h (m)	3,38/1,47/1,09	3,10/1,57/1,09	3,10/1,57/1,09
» Empattement (m)	2,22	2,22	2,22
» Vitesse maxi (km/h)	161	169	222 / 225
» 0 à 100 km/h	6"9	5"7	4"8* / 4"4
» 1 000 m DA	NC	26"7	23"2
» Conso. mixte (l/100 km)	4,1	7,2	NC
» Emissions CO2 (g/km)	114	144	NC
» Prix (€)	29 994	35 495	43 420 / 56 994 (S) / 62 874 (R)
» Puissance fiscale (CV)	NC	8	11

\*Performances usine

MESURES Motorsport



MARCASSUS *Sport*



**Caterham Seven 275 à partir de 204 €/mois\***

Prix de vente 38.000€ TTC - 30% de 1er loyer soit 11.400€ - VR 65% soit 24.700€

**Caterham Seven 275 à partir de 113 €/mois\***

Prix de vente 38.000€ TTC - 50% en 1er loyer soit 19.000€ - VR 50% soit 19.000€

\* Conditions générales disponibles sur simple demande. Sous réserve d'acceptation du dossier.

## DISTRIBUTEUR OFFICIEL



**Offre estivale : des financements sur mesure, sur simple demande !**

Ou remplissez notre formulaire de simulation sur : [goo.gl/Mtftmb](http://goo.gl/Mtftmb)

*Retrouvez toutes nos offres et notre stock sur [marcassus-sport.com](http://marcassus-sport.com)*

**Sport & *Passion***

T : +33 (0) 562 122 900

MARCASSUS *Sport*

**NOUVELLE ADRESSE A BORDEAUX**

40, impasse des Forgerons  
33127 SAINT-JEAN-D'ILLAC

**SHOW-ROOM et ATELIER A TOULOUSE**

26, avenue du Louron  
31770 COLOMIERS

*Pièces et accessoires de nos marques : [www.marcassus-shop.com](http://www.marcassus-shop.com)*





CHEVROLET

NATIONALITÉ  
ÉTATS-UNISANNÉE DE CRÉATION  
1911PRODUCTION 2016  
4 170 000GROUPE  
GENERAL MOTORS  
www.chevrolet.com

## CAMARO



La Camaro présente des aptitudes surprenantes sur circuit où elle ridiculise la Mustang GT et se révèle plus efficace qu'une Mercedes-AMG C 63.

## Proposition indécente

Alors que sa pire ennemie baptisée Mustang est officiellement importée, la Camaro souffre d'un réseau squelettique en France. Suffisant pour la bouder ? Bien au contraire ! Derrière un style proche de sa devancière, cette sixième génération, disponible en coupé ou cabriolet s'allège de 90 kg et s'offre une toute nouvelle plate-forme étrennée par sa cousine Cadillac ATS. Comme chez Ford, la Chevrolet n'importe pas tous ses moteurs. Elle laisse au vestiaire le V6 3.6 de 335 ch et les 659 ch du monstrueux V8 compresseur de la ZL1. Il nous reste donc le 4 cylindres 2.0 turbo de 275 ch et surtout le gros V8 de 453 ch pour nous consoler. Sa cylindrée généreuse de 6,2 litres fait courir les Mustang loin derrière lui et offre des performances de BMW M3/M4. Avec l'agrément

incomparable d'un gros atmosphérique et une sonorité addictive, surtout avec l'indispensable option échappement bimode couplé à la suspension pilotée (2 020 €). Seule la boîte automatique à 8 rapports agace, mais comme c'est une option à 2 020 €... Ensuite, son étonnant châssis renvoie sa rivale de l'ovale bleu à ses chères études. Derrière une nonchalance typiquement américaine, la Camaro s'offre une étonnante rigueur et se montre mieux amortie sur route que le gratin allemand. Sur notre circuit fétiche, elle signe un temps tout à fait honorable de 1'24"50, tout en offrant un plaisir incomparable et un équilibre fabuleux pour qui veut glisser. À moins de 50 000 €, c'est l'Amérique, même si ce satané malus de 10 000 € fait mal. Très mal...

## EN BREF

» Moteur	4 cylindres	V6	V8 à 90°
» Suralimentation	turbo	-	-
» Cylindrée (cm³)	1 998	3 640	6 162
» Puissance (ch à tr/mn)	279 à 5 600	340 à 6 800	461 à 6 000 659 à 6 400*
» Couple (mkp à tr/mn)	40,8 à 3 000	39,2 à 5 300	62,9 à 4 400 88,5 à 3 600*
» Transmission	propulsion	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique	6, mécanique	8, automatique 6, mécanique*
» Pneumatiques avant	245/40 ZR 20	245/40 R 20	245/40 R 20 305/30 ZR 19*
» Arrière	275/35 ZR 20	275/35 R 20	275/35 R 20 325/30 ZR 19*
» Poids (kg)	1 539	1 558	1 659 / 1733*
» L/l/h (m)	4,78/1,88/1,35	4,78/1,88/1,35	4,78/1,88/1,35
» Empattement (m)	2,81	2,81	2,81
» Vitesse maxi (km/h)	240	NC	290 / env. 320*
» 0 à 100 km/h	5"5	5"3	4"4 / 3"7*
» Conso. mixte (l/100 km)	8,0	NC	12,8
» Emissions CO2 (g/km)	181	NC	292
» Prix (€)	41 470	non importée	48 580
» Puissance fiscale (CV)	17	-	36

\*ZL1

La monstrueuse ZL1 a tourné en 7"16" au Nürburgring, à seulement 4 secondes de la dernière 911 GT3. L'importation en Europe est à l'étude.





# CHASSAY

---

## TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT<sup>®</sup>  
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



### Corvette GRAND SPORT

DISPONIBLE



*Coupé ou cabriolet. Quantité limitée.*

**18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES**  
A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT<sup>®</sup>

**CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER**

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR



## CORVETTE STINGRAY

Nouveauté



La Grand Sport (ci-dessus) combine le châssis et l'aéro de la Z06 et le V8 atmo de la Stingray. Le résultat est épataant, tant en matière de frissons que d'efficacité.

## Mythique et fantastique

La Corvette a plus de 60 ans et n'a toujours pas la reconnaissance qu'elle mérite. Ses qualités routières, son efficacité et l'agrément unique de son gros V8 en font une sportive différente de la reine 911, mais tout aussi désirable. La septième génération baptisée Stingray continue le subtil mélange de conservatisme et de technologie. Toujours doté d'un arbre à cames central et de 16 soupapes, son gros V8 LT1 de 466 ch peut désactiver la moitié de ses cylindres, s'offre l'injection directe et une distribution variable.

Même son de cloche côté châssis où les ressorts à lame contrastent avec le carbone (toit et capot) et l'aluminium (châssis). Montée d'office chez nous avec le Pack Z51, (kit aéro, différentiel électronique et carter sec), la Stingray est un sacré outil. Malgré un feeling de direction moins limpide, elle devance une 911 Carrera S sur la piste Club de Magny-Cours (1'21"72 contre 1'22"00). La Grand Sport s'attaque à la GT3. Conservant la mécanique de la Stingray, elle reprend le châssis de la Z06 : voies larges,

suspension pilotée raffermit, et freins revus. Le pack Z07 radicalise encore l'amortissement, comprend un système de freinage (encore) plus gros, un kit aéro et quatre Michelin Pilot Sport Cup 2. Résultat des courses ? Un temps de 1'19" sur notre circuit école, juste devant la précédente 991 GT3 RS. Moins performante avec un 1 000 mètres départ arrêté expédié en 23 secondes, elle rattrape son retard en courbes et fait preuve d'un confort et d'une efficacité routière épataants. Le tout pour le prix d'une 911 de base.

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Cylindrée (cm³)	6 162
» Puissance (ch à tr/mn)	466 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	64,2 à 4 600
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, mécanique
» Pneumatiques avant	245/40 R 18 285/30 ZR 19*
» Arrière	285/35 R 18 335/25 ZR 20*
» Poids (kg)	1 539 / 1 588* +50**
» L/l/h (m)	4,49/1,88/1,24 4,51/1,96/1,23
» Empattement (m)	2,71
» Vitesse maxi (km/h)	292 / 280*
» 0 à 100 km/h	4"7 / 4"9*
» 1 000 m DA	22"7 / 23"2*
» Conso. mixte (l/100 km)	12,0 / NC*
» Emissions CO2 (g/km)	279 / 282*
» Prix (€)	82 010/97 710* 87 110**
» Puissance fiscale (CV)	35 / 37*

\*Grand Sport/\*\*Cabriolet

MESURES MotorSport



La Stingray offre un rapport prix/plaisir exceptionnel.



## CORVETTE Z06



La Z06 joue dans la cour des meilleures en efficacité pure à un tarif très raisonnable, avec en prime un plaisir de pilotage sensationnel et authentique.



## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm³)	6 162
» Puissance (ch à tr/mn)	659 à 6 400
» Couple (mkg à tr/mn)	89,8 à 3 600
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, mécanique
» Pneumatiques avant	285/30 R 19
» Arrière	335/25 R 20
» Poids (kg)	1 598 / 1 625*
» L/l/h (m)	4,49/1,96/1,23
» Empattement (m)	2,71
» Vitesse maxi (km/h)	330
» 0 à 100 km/h	3"4
» Conso. mixte (l/100 km)	12,4
» Emissions CO2 (g/km)	292
» Prix estimé (€)	121 750
» Puissance fiscale (CV)	126 750*
» Puissance fiscale (CV)	61

\*Cabriolet

## Le grand huit

Par rapport à la Stingray, la Corvette Z06 repose sur des voies élargies (+ 33 mm à l'avant et + 44 mm à l'arrière) et s'offre des éléments aérodynamiques imposants. Chevrolet troque le V8 7,0 litres atmosphérique de la précédente mouture pour un inédit V8 6,2 litres compressé. Toujours équipé d'un unique arbre à cames central mais doté de l'injection directe, d'une distribution à calage variable ainsi que d'un système de désactivation de la moitié des cylindres, ce moteur délivre pas

moins de 659 ch et 89,8 mkg de couple. Le punch mécanique incroyable distille des sensations inédites dans une sonorité à vous glacer le sang. Un différentiel à glissement limité et des Michelin Pilot Sport Cup 2 tentent de digérer la déferlante. Les trains roulants adoptent des réglages spécifiques, la suspension adaptative Magnetic Ride fait partie de la dotation de série, et le freinage est particulièrement costaud. Le pack Z07 apporte des freins carbone-céramique, des Michelin Pilot Sport Cup 2, une lame avant

plus marquée et un imposant aileron réglable. La marque américaine annonce des performances exceptionnelles, avec notamment un 0 à 100 km/h expédié en 3"4 avec la boîte automatique à 8 rapports, et 3"8 avec la boîte 7 mécanique. Sur la piste Club de Magny-Cours, seule la McLaren 675LT lui résiste mais elle coûte trois fois plus cher. À 118 920 €, aucune sportive n'en offre autant. Le cabriolet facturé 5 000 € de plus compense une efficacité sans doute moindre par des sensations encore plus décoiffantes !





DODGE

NATIONALITÉ  
ÉTATS-UNISANNÉE DE CRÉATION  
1914PRODUCTION 2016  
590 000GROUPE FIAT CHRYSLER  
www.dodge.com

## CHARGER SRT



## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	compresseur*
» Cylindrée (cm³)	6 424
» Puissance (ch)	477 à 6 000 717 à 6 000*
» Couple (mkg à tr/mn)	64,9 à 4 300 89,7 à 4 000*
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	5, auto
» Poids (kg)	1 979 / 2063*
» L/l/h (m)	5,09/1,88/1,48
» Empattement (m)	3,05
» Vitesse maxi (km/h)	281 / 328*
» 0 à 100 km/h	5"0 / 3"9*
» Conso. mixte (l/100 km)	14,0 / NC*
» Emissions CO2 (g/km)	NC
» Prix (€)	46 000 61 000*
» Puissance fiscale (CV)	non importée

\*Hellcat

La berline la plus puissante de monde est américaine mais malheureusement pas importée en Europe.



## La plus puissante des berlines

Oubliez le célèbre coupé des frères Duke ! La Dodge Charger actuelle prend les traits d'une berline 4 portes au style décalé. Dans sa variante SRT, elle dispose déjà d'un V8 6,4 litres délivrant 492 ch et 65,7 mkg de couple. La méchante version Hellcat, elle, fond littéralement les plombs. Son V8 HEMI 6.2 compressé développe pas

moins de 717 ch et 89,7 mkg de couple, histoire d'en faire la berline la plus puissante du marché ! La déferlante est transmise aux roues arrière par le biais d'une boîte automatique à 8 rapports spécifique et la mécanique offre des performances hors norme. Le constructeur américain assure que le quart de mile (env. 400 m) est expédié en 11"0 et que la vitesse

maximale culmine à 328 km/h...

Une suspension adaptative, des gros freins Brembo 6 pistons ou encore une sono Harman Kardon à 18 haut-parleurs font partie de la dotation de série. Complètement décalée, débordant de puissance, cet engin fou est malheureusement réservée au seul marché nord-américain.

## CHALLENGER SRT

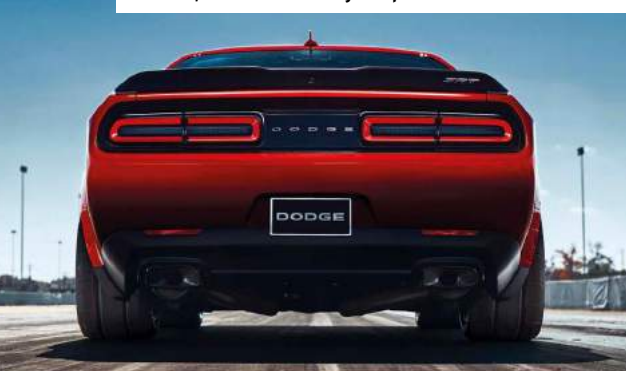


## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	compresseur*
» Cylindrée (cm³)	6 424
» Puissance (ch)	492 à 6 000 717 à 6 000* 852 à 6 300**
» Couple (mkg à tr/mn)	64,9 à 4 300 89,7 à 4 000* 106,5 à 4 500**
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique 8, automatique
» Poids (kg)	1 927 / 2032* 1 941**
» L/l/h (m)	5,02/1,92/1,45
» Empattement (m)	2,95
» Vitesse maxi (km/h)	250 / 325*
» 0 à 100 km/h	4"9 / 3"7* 2"3 (96 km/h)
» Prix (€)	45 000 58 000* 76 300**
» Puissance fiscale (CV)	non importée

\*Hellcat/\*\*Demon

Le panache américain n'a pas de limite, à l'image de la Demon, un véritable dragster posé sur la route.



## Reine de la drag

Avec son V8 HEMI 6.4 de 492 ch, la Dodge Challenger SRT reste bien armée face aux Mustang et autres Camaro. Mais en ligne droite, ces rivales ne peuvent rien face à sa terrible version Hellcat. Forte d'un V8 6,2 litres compressé délivrant 717 ch et 89,7 mkg, elle abat le quart de mile en 10"8, et peut filer jusqu'à 320 km/h. Depuis cette année, la cerise sur le gâteau se nomme Demon. Comme si

la Hellcat ne suffisait pas, Dodge vient de lancer cette série spéciale dont le V8 de 6,2 litres se coiffe d'un compresseur volumétrique de 2,7 litres. Sa puissance grimpe à 840 hp, soit 851 ch DIN ! Le couple atteint désormais 106,46 mkg, et la Demon gagne 91 kg par rapport à la Hellcat (elle accuse tout de même plus de 1 900 kg sur la balance). Conçue dans un esprit "drag race" avec des

pneus spéciaux et une essence avec un indice d'octane 100+, la Challenger Demon passe de 0 à 60 mph (96 km/h) en 2"3 et expédie l'épreuve du quart de mile (environ 400 m) en 9"65, mieux qu'une Ferrari LaFerrari, avec une accélération longitudinale de 1,8 g ! Elle sera construite à 3 300 exemplaires et sera limitée, comme les autres versions de la Challenger, au marché américain.





DS

NATIONALITÉ  
**FRANCE**ANNÉE DE CRÉATION  
**2014**PRODUCTION 2016  
**1 140 000**GROUPE PSA  
[www.dsautomobiles.fr](http://www.dsautomobiles.fr)

## DS3 PERFORMANCE



### Amélioration sensible

Comme la Fiat 500, la DS3 (anciennement Citroën DS3) vient de recevoir un second restylage dans une carrière déjà bien longue. Mais vous auriez tort de ne pas vous intéresser à sa dotation mécanique : son petit quatre cylindres 1,6 litre turbocompressé se retrouve dans une configuration identique à celle du bloc de la Peugeot 208 GTi (avec 208 ch et 30,59 mkg de couple). Même chose pour son nouveau différentiel autobloquant Torsen. Mieux, son châssis adopte des réglages largement modifiés par

rapport à l'ancienne DS3 Racing. Décevante à conduire, cette DS3 Racing ne pouvait rien face à ses concurrentes de l'époque. Mais la nouvelle venue améliore grandement son comportement dynamique. Sans atteindre le niveau d'excellence de la Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport, elle progresse en suspension, en direction et en caractère moteur. Sur ce dernier plan, la Mini JCW conserve cependant une petite longueur d'avance avec son bloc plus généreux en sonorité et en performances pures. Ce qui n'empêche pas la Française de

démolir l'Anglaise sur la piste club de Magny-Cours, avec un superbe chrono de 1'27''79, un dixième devant l'Audi S1 et deux secondes et demie devant la Mini JCW. La Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport reste en tête des citadines sportives, mais la DS3 Performance offre désormais un compromis crédible pour ceux qui recherchent une citadine raffinée et raisonnablement sportive. À 27 950 €, elle coûte est bien plus abordable que la Mini JCW et 1 800 € moins chère que la 208 GTi BPS.

### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 598
» Puissance (ch à tr/mn)	208 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	30,6 à 3 000
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	205/40 R 18
» Poids (kg)	1 175
» L/l/h (m)	3,95/1,72/1,46
» Empattement (m)	2,46
» Vitesse maxi (km/h)	230
» 0 à 100 km/h	6''5
» Conso. mixte (l/100 km)	5,4
» Emissions CO2 (g/km)	125
» Prix (€)	27 950
» Puissance fiscale (cv)	11

Nettement plus réussie que la DS3 Racing, la version Performance est une des GTI les plus efficaces et sympathiques du moment.







FERRARI

NATIONALITÉ  
ITALIEANNÉE DE CRÉATION  
1947PRODUCTION 2016  
8 000

www.ferrari.com

## CALIFORNIA T



Le pack Handling Speciale est très recommandable pour profiter pleinement des atouts de la California.

## Tourisme et arsouilles routières

En 2014, la Ferrari California T troquait le V8 4,3 litres atmosphérique de la California "tout court" contre un V8 3,9 litres biturbo. Une architecture moteur vue pour la dernière fois chez Ferrari sur la F40, plus de vingt-cinq ans plus tôt. Ce nouveau moteur est né pour réduire drastiquement les émissions polluantes et répondre aux dernières normes. Plus "propre" que son prédécesseur, il est surtout plus puissant de 70 ch (560 ch) et plus coupleux de 27,5 mkg (77 mkg) ! Le 0 à 100 km/h est expédié en

3"6, les 200 km/h sont atteints en 11"2, et la vitesse maximale culmine à 316 km/h. Le tout pour une consommation moyenne annoncée de seulement 10,5 l/100 km. Ferrari boxe désormais sans problème avec la Porsche 911 Turbo S Cabriolet (légèrement plus véloce grâce à ses 4 roues motrices). Malgré le passage à la suralimentation, le moteur reste musical. Les réglages châssis revus améliorent le comportement, la T se montre plus amusante et un peu plus incisive que sa devancière, tout en offrant une

excellente qualité d'amortissement, ce qui permet sans problème d'envisager une conduite rapide sur les routes de campagne. Surtout si vous optez pour le pack "Handling Speciale" (6 960 €), offrant à la California T un gros surplus d'efficacité dynamique grâce à des suspensions aux réglages plus agressifs, une gestion de boîte modifiée et un échappement à la sonorité plus intense. Dans cette configuration, elle laissera sur place les Bentley Continental GT Speed et Aston Martin Vanquish Volante...

### EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 855
» Puissance (ch à tr/mn)	560 à 7 500
» Couple (mkg à tr/mn)	77,0 à 4 750
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double embrayage
» Pneumatiques avant	245/40 ZR 19
» Arrière	285/40 ZR 19
» Poids (kg)	1 730
» L/l/h (m)	4,57/1,91/1,32
» Empattement (m)	2,67
» Vitesse maxi (km/h)	316
» 0 à 100 km/h	3"6
» Emissions CO2 (g/km)	250
» Conso. mixte (l/100 km)	10,5
» Prix (€)	188 353
» Puissance fiscale (cv)	47



# Votre future Salle de Cinéma Privée ...



**VOTRE CINÉMA**

- Prestation Clés en main - France et International
- Bureau d'études, design & 3D
- Isolation et traitement acoustique
- Brevets et techniques du cinéma professionnel



[www.votrecinema.fr](http://www.votrecinema.fr)

800 PHOTOS, REPORTAGES VIDÉO, EXPLICATIONS

Tél : +33(0)9 62 03 31 24 - [contact@votrecinema.fr](mailto:contact@votrecinema.fr)



# 488 GTB / SPIDER



La 488 est désormais surclassée par la McLaren 720S et la 911 GT2 RS en poids comme en puissance. Une version plus musclée devrait très bientôt remettre la berlinette italienne à niveau.

Le confort de roulage est impressionnant, l'ergonomie du cockpit remarquable.



## Totale maîtrise

Profonde évolution de la 458 Italia, la 488 GTB reprend à son compte le V8 3,9 litres biturbo de la California T. Fortement retravaillé, ce bloc délivre 670 ch pour un couple de 77,5 mkg. Le V8 4,5 litres atmosphérique de la 458 se contentait de 570 ch et 55,1 mkg de couple, il atteignait 605 ch sur la 458 Speciale. Disponible dès les plus bas régimes et capable de prendre 8 000 tr/mn sans que l'on s'en rende compte, le nouveau V8 suralimenté est une force de la nature. Il catapulte la

488 de 0 à 100 km/h en 3"0, à 200 km/h en 8"3, et autorise un 1 000 m D.A. en 8"7. Seule la nouvelle McLaren 720S se montre plus véloce (2"9 de 0 à 100 km/h et 7"8 de 0 à 200 km/h). La boîte de vitesses à double embrayage profite de temps de passages réduits par rapport à la 458 (30 % à la montée, 40 % à la descente) et l'importante réserve de couple a permis d'allonger les rapports. Les multiples aides à la conduite (ESP, ABS, différentiel piloté...) ainsi que la suspension pilotée bénéficient de logiciels

plus rapides. Le but est d'accroître leur réactivité pour offrir plus d'efficacité et de plaisir en donnant un coup de main éclairé au conducteur. La charge aéro à 200 km/h passe de 137 kg sur la 458 à 250 kg. Malgré un caractère bien trempé, la 488 GTB se montre plus facile que sa devancière sans pour autant calmer le jeu. Ainsi, sur la piste de Fiorano, elle devance la 458 Italia de 2 secondes, et la Speciale de 5 dixièmes. La déclinaison Spider, à peine moins performante, permet de profiter un peu plus du chant du V8.

### EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 902
» Puissance (ch à tr/mn)	670 à 8 000
» Couple (mkg à tr/mn)	77,5 à 3 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Pneumatiques avant	245/35 ZR 20
» Arrière	305/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 475 / 1 525*
» L/I/h (m)	4,57/1,95/1,21
» Empattement (m)	2,65
» Vitesse maxi (km/h)	330 / >325*
» 0 à 100 km/h	3"0
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	11,4
» Emissions CO2 (g/km)	260
» Prix (€)	219 607
	243 907*
» Puissance fiscale (CV)	62

\*Spider



## GTC4LUSSO/LUSSO T

Nouveauté



## Sport et luxe

Après cinq ans de carrière, la FF changeait de nom l'année dernière. Devenue GTC4Lusso elle affine son style, modernise son intérieur et reçoit quelques améliorations techniques bienvenues. Sous le capot, son grand V12 atmosphérique de 6,3 litres atmosphérique adopte des chambres de combustion redessinées à la façon de celles de la F12, et la puissance grimpe à 690 ch (contre 660 sur la FF). L'étonnant système à 4 roues motrices, équipé d'une boîte 7 vitesses à double embrayage connectée au train arrière, en plus d'une boîte de vitesses 2 rapports permettant d'entraîner le train avant, reste en place sur cette GTC4Lusso qui reprend par ailleurs les roues arrière directrices de la F12tdf. En ligne droite, la Lusso accélère comme une authentique supercar :

elle passe de 0 à 100 km/h en 3"4 et peut filer jusqu'à 335 km/h. Nissan GT-R et 911 Turbo S mises à part, la GTC4 s'impose comme la GT 4 places la plus performante du monde mais elle coûte aussi cher qu'un coupé Rolls-Royce Wraith, avec un prix d'entrée de 266 196 euros. Pour rouler dans une "familiale" à la mécanique et au comportement aussi raffinés, il n'existe malheureusement aucune alternative sur le marché. Ou plutôt si : la nouvelle version Lusso T, qui troque le V12 atmosphérique contre le V8 biturbo de la marque "dégonflé" à 610 ch. Simple propulsion, elle revendique un 0 à 100 km/h en 3"5 et une vitesse de pointe de 320 km/h. Tout cela pour un prix descendu à "seulement" 230 260 €, toujours plus qu'une Aston DB11 ou une Bentley Continental W12.

## EN BREF

	GTC4Lusso T	GTC4Lusso
» Moteur	V8	V12
» Suralimentation	2 turbos	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 855	6 262
» Puissance (ch à tr/mn)	610 à 7 500	690 à 8 000
» Couple (mkg à tr/mn)	77,5 à 3 000	71,0 à 5 750
» Transmission	propulsion	intégrale
» Boîte de vitesses	7, dble embray.	7, double embr.
» Pneumatiques avant	245/35 ZR 20	245/35 ZR 20
» Arrière	295/35 ZR 20	295/35 ZR 20
» Poids (kg)	1 865	1 920
» L/l/h (m)	4,92/1,98/1,38	4,92/1,98/1,38
» Empattement (m)	2,99	2,99
» Vitesse maxi (km/h)	320	335
» 0 à 100 km/h	3"5	3"4
» Conso. mixte (l/100 km)	11,6	15,0
» Emissions CO2 (g/km)	265	350
» Prix (€)	230 260	266 196
» Puissance fiscale (CV)	54	66



Nouveauté de la gamme, la Lusso T (photos ci-contre) dispose d'un V8 biturbo et de deux roues motrices.





## 812 SUPERFAST

## Le V12 ultime

Lorsque Ferrari lançait la F12 Berlinetta en 2012, nous pensions que le constructeur italien avait atteint les limites du concept de la GT à 2 places et moteur avant. Avec son V12 de 740 ch, la F12 se montrait en effet plus puissante que la plupart des supercars à moteur central arrière. Sa terrible variante TdF poussait même le vice jusqu'à développer 780 ch, alléger son châssis et s'équiper de roues arrière directrices. Mais finalement, Ferrari en gardait encore un peu sous le pied. La toute nouvelle 812 Superfast remplace en effet la F12 avec une fiche technique plus violente que jamais. Elle reçoit une nouvelle évolution du V12 atmosphérique de la marque, avec une cylindrée portée à 6,5 litres (comme chez

Lamborghini), un circuit d'admission extrêmement sophistiqué dérivé de la Formule 1 et une injection directe dernier cri passant de 200 à 350 bars. La 812 Superfast revendique ainsi 800 ch, 73,2 mkg de couple, et un régime maxi étourdissant de 8 900 tr/mn, du jamais vu sur un V12 de série. Les rapports de boîte ont été raccourcis en moyenne de 6 % pour mieux coller à la nouvelle courbe de puissance tandis que les passages de rapports déjà éclair sur la F12 sont encore 30 % plus rapides ! Le poids demeure inchangé, soit 1 630 kg en ordre de marche. C'est 211 kg de plus qu'une McLaren 720S mais raisonnable pour une GT de ce gabarit à moteur V12. Avec à peine de plus de 2 kg/ch, la 812 abatrait le 0 à 100 km/h en

seulement 2"9, et le 0 à 200 km/h en 7"9 (8"8 pour la F12). On retrouve les roues arrière directrices de la F12TDF ainsi que la monte pneumatique comprenant des pneus élargis à l'avant. Ce dispositif, conjugué à une gestion électronique plus raffinée que jamais et une mise au point frisant la perfection, permet de profiter pleinement de la puissance démentielle du V12 enchanteur. Même sur des petites routes bosselées et sinueuses, la 812 étonne par son agilité, sa précision, et semble beaucoup plus légère qu'elle ne l'est en réalité. Ferrari fait appel pour la première fois à une assistance électrique de direction qui donne entière satisfaction en matière de ressenti. En choisissant le mode de conduite le plus agressif et en

débranchant les béquilles électroniques, la docilité peut virer à la bestialité mais jamais l'auto ne donne la sensation d'être surmotorisée. Elle offre en revanche plus d'émotions à tous les niveaux que la 720S, même si l'italienne ne peut prétendre à la même efficacité sur piste. D'importants progrès ont toutefois été accomplis dans ce domaine, en partie grâce à une aérodynamique très élaborée permettant de générer 210 kg d'appui à 200 km/h, soit une augmentation de 30 % ! Plus sensuelle qu'une 720S, plus rapide et polyvalente qu'une Aventador S et infiniment plus sportive qu'une Aston DB11, la dernière GT Ferrari marquera assurément son époque avec son V12 atmo d'anthologie.

## Nouveauté





## EN BREF

» Moteur	V12
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	6 496
» Puissance (ch à tr/mn)	800 à 8 500
» Couple (mkg à tr/mn)	73,2 à 7 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Pneumatiques avant	275/35 ZR 20
» Arrière	315/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 630
» L/l/h (m)	4,66/1,97/1,28
» Empattement (m)	2,72
» Vitesse maxi (km/h)	340
» 0 à 100 km/h	2"9
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	14,9
» Emissions CO2 (g/km)	340
» Prix (€)	287 424
» Puissance fiscale (CV)	NC



Cette authentique GT offre un confort princier pour une auto capable de digérer 800 ch avec brio.

75 % des pièces du V12 sont nouvelles par rapport à la F12. Ce bloc atmosphérique passé à 6,5 litres est le plus puissant chez les GT et surtout le plus émouvant avec un rupteur placé à 8 900 tr/mn !





FIAT

FORD



FIAT

NATIONALITÉ  
ITALIEANNÉE DE CRÉATION  
1899PRODUCTION 2016  
1 182 700GROUPE FIAT CHRYSLER  
www.fiat.fr

## 124 SPIDER



## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 368
» Puissance (ch à tr/mn)	140 à 5 000
» Couple (mkg à tr/mn)	24,5 à 2 250
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	205/45 R 17
» Poids (kg)	1 050
» L/l/h (m)	4,05/1,74/1,23
» Empattement (m)	2,31
» Vitesse maxi (km/h)	215
» 0 à 100 km/h	7"5
» Conso. mixte (l/100 km)	6,4
» Emissions CO2 (g/km)	148
» Prix (€)	26 290
» Puissance fiscale (CV)	8

La 124 cache des dessous de MX-5 mais se distingue par son moteur turbo.



## L'Italienne métissée

Si son patronyme renvoie à l'âge d'or de Fiat, son châssis provient de la dernière Mazda MX-5 grâce à un accord passé avec le groupe japonais pour réduire les coûts de développement. Mais les Italiens ont pris le soin de modifier tout le reste. Exit les motorisations atmosphériques de la Mazda, le roadster embarque le 4 cylindres

turbo 1,4 litre des 595 Abarth dans une version boostée à 140 ch sur la Fiat. Et, surprise, l'Italienne s'offre le luxe d'approcher de très près les performances d'une MX-5 2,0 litres 160 ch malgré un déficit de puissance. Le couple supérieur aidant probablement, la 124 requiert 7"5 pour passer de 0 à 100 km/h, contre 7"3 pour la Japonaise. Et

à 25 990 € en premier prix, elle coûte à peine plus cher que la MX-5 130 ch (24 800 €) et se montre beaucoup plus abordable que la variante 160 ch (32 700 €), cette dernière disposant certes d'un équipement de série plus généreux. Niveau rapport prix/prestations, la Fiat 124 s'en tire clairement mieux que sa cousine de chez Abarth.



FORD

NATIONALITÉ  
ÉTATS-UNISANNÉE DE CRÉATION  
1903PRODUCTION 2016  
6 500 000

www.ford.fr

## FIESTA ST

Nouveauté



## EN BREF

» Moteur	3 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	env. 1 500
» Puissance (ch à tr/mn)	200 à NC
» Couple (mkg à tr/mn)	29,6 à NC
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	NC
» Poids (kg)	NC
» L/l/h (m)	4,05/1,72/NC
» Empattement (m)	2,53
» Vitesse maxi (km/h)	223 / 230*
» 0 à 100 km/h	6"7
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO2 (g/km)	114
» Prix (€)	env. 27 000
» Puissance fiscale (CV)	NC

## Un cylindre en moins

La citadine de Ford vient de passer à une toute nouvelle génération et le constructeur américain n'oublie pas la version sportive ST après une précédente mouture particulièrement savoureuse à conduire. Si le style assez discret de la nouvelle mouture n'impressionne pas grand monde, la fiche technique est plus originale : la

nouvelle Fiesta ST délaisse en effet le 4 cylindres de 1,6 litre pour un nouveau 3 cylindres turbo de 1,5 litre, développant 200 ch pour 29,6 mkg de couple. Via un système d'overboost, le bloc peut même grimper ponctuellement à 215 ch et 32,63 mkg, contre 29,6 mkg sur l'ancien modèle. À noter que le moteur possède un mode économique qui désactive

un cylindre en conduite tranquille, et que les performances annoncées ne progressent pas par rapport à celles de l'ancienne Fiesta ST 200 : la nouvelle ST revendique un 0 à 100 km/h en 6"7. Peu d'informations ont filtré pour l'instant sur les liaisons au sol hormis l'empattement allongé de 3 cm. La voiture arrivera en concession au début de l'année prochaine.

La nouvelle ST n'arrivera pas en concession avant début 2018.





## MUSTANG



Restylée en 2017, la Mustang offre toujours l'un des meilleurs rapports prix/plaisir du marché.



## Domestiquée en Europe

Le traditionnel pont arrière rigide des précédentes Mustang est enfin remplacé par un essieu multibras plus moderne sur la dernière mouture. Un 4 cylindres 2,3 litres EcoBoost de 317 ch et 44 mkg représente l'entrée de gamme. Bien qu'il autorise un 0 à 100 km/h en 5"8, il se montre trop fade et la bande-son ne colle pas à l'image de l'Américaine. Le V8 de 5 litres correspond plus à l'esprit de la pony car. Avec 421 ch et 54 mkg de couple, il permet de signer le 0 à 100 km/h en 4"8. La boîte mécanique à 6 rapports fait preuve d'une grande fermeté, de même que l'embrayage. Relativement bien équilibrée, la Mustang se montre vite rassurante. La suspension est parfaite, les mouvements de caisse n'étant pas toujours bien maîtrisés, en particulier sur revêtement

dégradé. L'auto se montre plutôt efficace, à condition d'oublier les tracés trop sinueux. Sur la piste GP de Magny-Cours, la Mustang fait presque jeu égal avec l'Audi RS3. Mais sur la piste Club, elle se fait humilier par la nouvelle Chevrolet Camaro. En revanche, les Shelby GT350 et GT350 R à la philosophie radicale (poids réduit, kit aéro, réglages châssis plus typés et V8 5,2 litres de 536 ch et

59,3 mkg de couple) transforment la Mustang en véritable GT à hautes performances. La GT350R bat l'AMG GTS sur notre piste Club de Magny-Cours, et colle 2"5 à une BMW M4 ! Son V8 atmo pouvant prendre 8 250 tr/mn délivre une sonorité frissonnante, et son bel équilibre autorise une efficacité remarquable. Elle reste malheureusement réservée au marché américain.



EN BREF	2.3	GT
» Moteur	4 en ligne	V8 à 90°
» Suralimentation	turbo	-
» Cylindrée (cm³)	2 300	4 951 / 5 163**
» Puissance (ch à tr/mn)	317 à 5 500	421 à 6 500 536 à 7 500
» Couple (mkg à tr/mn)	44,0 à 2 500	54,0 à 4 250 59,3 à 4 750**
» Transmission	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique	6, mécanique
» Pneumatiques avant	255/40 R 19	255/40 R 19
» Arrière	255/40 R 19	275/40 R 19
» Poids (kg)	1 655 / 1 792*	1 720 / 1 857* 1 658** (R)
» L/l/h (m)	4,78/1,96/1,38	4,78/1,96/1,38
» Empattement (m)	2,72	2,72
» Vitesse maxi (km/h)	233	250 / 275**
» 0 à 100 km/h	5"8	4"8 / 3"9**
» Conso. mixte (l/100 km)	8,0	12,0
» Emissions CO2 (g/km)	179	306
» Prix (€)	38 900 / 42 900*	43 900 / 47 900* 50 000**
» Puissance fiscale (CV)	21	33 / non importée**

\*Cabriolet\*\*Shelby GT350

Non importée en Europe, les Shelby GT350 et GT350R (ci-contre) disposent d'un fantastique V8 atmo capable de prendre 8 250 tours et affichent des prestations dynamiques de très haut niveau.



# FOCUS ST/RS



Le nouveau Pack Performance devrait permettre à la RS d'enfoncer le clou face à la concurrence.

## Plaisir intégral

La Focus ST a reçu un léger restylage en 2015. Ces retouches s'accompagnent de quelques évolutions touchant la direction à démultiplication et assistance électriques et la suspension. Elle reste très ferme en amortissement, et sa direction souffre encore de quelques petites réactions parasites sur routes bosselées. Le moteur délivre toujours 250 ch et 36,7 mkg. Cette Focus ST est vendue à un tarif imbattable dans la catégorie (29 200 €). De son côté, la Focus RS fait sa révolution. Après une deuxième

génération devenue la traction la plus puissante de l'histoire (305 ch puis 350 ch pour la série limitée RS500), la troisième mouture passe à la transmission intégrale via un système à vecteur de couple privilégiant la propulsion. Elle adopte un 4 cylindres 2,3 litres fort de 350 ch et 44,9 mkg. Avec une telle panoplie, la Focus RS ne se bat plus contre la Renault Mégane R.S. mais contre les Audi RS3 et Mercedes A 45 AMG. Si la Ford est la moins puissante de la catégorie et affiche des performances

inférieures en ligne droite (4"7 contre 4"1 pour la nouvelle RS3 de 400 ch et 4"2 pour l'A 45 de 381 ch sur le 0 à 100 km/h), elle les domine sur la piste avec un chrono de 1'24"58 à Magny-Cours (Club), respectivement une et deux secondes plus rapide que celui des A 45 et (ancienne) RS3. Elle se montre surtout infiniment plus attrayante à piloter sur circuit. Notez que pour 2017, elle adopte un "pack performance" optionnel rajoutant un différentiel à glissement limité Quaife sur le train avant.

### EN BREF

	ST	RS
» Moteur	4 en ligne	4 en ligne
» Suralimentation	turbo	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 998	2 261
» Puissance (ch à tr/mn)	250 à 6 400	350 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	36,7 à 2 000	44,9 à 2 000
» Transmission	traction	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	235/40 R 18	235/35 R 19
» Poids (kg)	1 362 / 1 386*	1 524
» L/l/h (m)	4,36/1,82/1,48	4,39/1,86/1,47
» Empattement (m)	2,65	2,65
» Vitesse maxi (km/h)	248	266
» 0 à 100 km/h	6"8	5"5
» 1 000 m DA	26"8	24"3
» Conso. mixte (l/100 km)	6,8	7,7
» Emissions CO2 (g/km)	159	175
» Prix (€)	29 200 29 800*	39 600
» Puissance fiscale (CV)	15	24

\*Break

MESURES MotorSport



Grâce à sa transmission intégrale orientée propulsion, la RS demeure la sportive compacte la plus joueuse du moment.



La ST ne boxe pas du tout dans la même catégorie que la RS mais offre un intéressant compromis.





GT



La GT n'est pas une supercar comme les autres, c'est une véritable voiture de course à peine civilisée. C'est aussi la voiture de route la plus basse qui soit.



## Supercar marginale

Entre la présentation de la nouvelle GT et le moment où nous avons enfin tout appris au sujet de sa fiche technique, il se sera écoulé plus de deux ans. Cette supercar au style époustoufflant s'éloigne assez nettement de la précédente GT à moteur V8 qui rendait hommage à la GT40 originelle avec un dessin purement rétro. La nouvelle ressemble quasiment à un proto de course et dispose d'un V6 biturbo de 3,5 litres installé en position centrale arrière. Avec 656 ch et 75,97 mkg, elle ne mise pas spécialement sur sa mécanique pour impressionner à l'heure où

une "simple" Ferrari 488 se montre plus puissante. Non, elle préfère en mettre plein la vue avec sa philosophie de mise au point unique au monde. Basée sur la version GTE de course qui a notamment remporté les 24 Heures du Mans, elle ressemble vraiment à une voiture de course homologuée route avec tout ce que cela implique en termes d'inconfort et de brutalité. La direction est lourde, le moteur extrêmement bruyant et les réactions à la limite délicates à appréhender. Malgré un châssis mêlant fibre de carbone et aluminium, la supercar américaine revendique

1 385 kg à sec contre 1 283, par exemple, pour une McLaren 720S. Le poids en ordre de marche de la GT avoisine ainsi 1,5 tonne, ce qui demeure assez médiocre mais ne l'empêche pas d'abattre le 0 à 100 km/h en 3" et de filer jusqu'à 348 km/h. Sur circuit, elle délivre une expérience de pilotage très particulière avec son haut niveau d'appui aérodynamique, l'absence d'inertie et une précision impressionnante. Elle coûte en revanche deux fois plus cher qu'une McLaren 720S (500 000 €), et se limitera à 1 000 exemplaires au total.

### EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 496
» Puissance (ch à tr/mn)	656 à 6 250
» Couple (mkg à tr/mn)	76,0 à 5 900
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Pneumatiques AV	245/35 ZR 20
» Arrière	325/30 ZR 20
» Poids à sec (kg)	1 385
» L/l/h (m)	4,78/2,00/1,11
» Empattement (m)	2,71
» Vitesse maxi (km/h)	347
» 0 à 100 km/h	3"0
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO2 (g/km)	NC
» Prix (€)	env. 500 000
» Puissance fiscale (CV)	NC



HONDA



HONDA

NATIONALITÉ  
**JAPON**ANNÉE DE CRÉATION  
**1948**PRODUCTION 2016  
**4 700 000**

www.honda.fr

## CIVIC TYPE R

**Nouveauté**

## La reine du Ring, sur le papier

Le lancement de la dixième génération de Civic est l'occasion pour Honda de proposer une toute nouvelle Type R. Celle-ci, contrairement aux précédentes générations, a été développée en parallèle aux modèles standards afin de disposer de la base la plus appropriée à l'élaboration d'une sportive pure race. Esthétiquement, Honda assume le sévère manque de finesse par la volonté de proposer la compacte la plus aérodynamique du marché. La Type R demeure en effet la seule voiture de sa catégorie à générer de la déportance. Plus imposante, la nouvelle Civic repose sur empattement rallongé de 95 mm. Le train avant reprend le principe

du pivot découplé tandis qu'à l'arrière l'essieu déformable laisse avantageusement la place à un multibras permettant d'obtenir une poupe plus active et par là même un sous-virage moins prononcé à la limite. Le différentiel autobloquant est reconduit tandis que l'amortissement piloté a été largement revu. D'énormes progrès ont été réalisés en matière de tenue de caisse et surtout de confort sur le mode +R. Côté mécanique, le 4 cylindres 2,0 litres gagne 10 ch. Avec un poids quasiment inchangé (+ 2 kg), les performances ne font pas un bond en avant même si l'adoption d'un pont plus court de 7 % donne artificiellement plus de pepes.

La monte pneumatique passe de 235 à 245 de large et de 19 à 20 pouces. Ainsi remaniée, la Type R n'est toujours pas la plus fun de sa catégorie, mais elle progresse dans tous les domaines avec un train avant plus mordant et une poupe qui travaille mieux sur les gros appuis. Honda annonce un nouveau record chez les tractions au Nürburgring avec un chrono de 7'43" contre 7'50" pour l'ancienne génération. Il est important de noter que ce chrono a été établi avec des Michelin Pilot Sport Cup 2 qui ne sont pas proposés en première monte. Le constructeur réfléchirait cependant à l'ajout au catalogue d'un pack circuit comprenant des semi-slicks.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 996
» Puissance (ch à tr/mn)	320 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	40,8 à 2 500
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneus AV/AR	245/40 R 20
» Poids (kg)	1 380
» L/I/h (m)	4,55/1,88/1,43
» Empattement (m)	2,70
» Vitesse maxi (km/h)	272
» 0 à 100 km/h	5"8
» 0 à 1 000 m	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	7,7
» Emissions CO2 (g/km)	176
» Prix (€)	38 910
» Puissance fiscale (cv)	20



La nouvelle Type R reste la sportive compacte la plus racée du marché.



## NSX



## EN BREF

» Moteur	V6 + 3 élec.
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 500
» Puissance (ch à tr/mn)	580 à 7 500
» Couple (mkg à tr/mn)	65,7 à 2 000
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	9, double emb.
» Pneumatiques avant	245/35 R 19
» Arrière	295/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 725
» L/l/h (m)	4,47/1,94/1,22
» Empattement (m)	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	307
» 0 à 100 km/h	3"1
» Conso. mixte (l/100 km)	10,0
» Emissions CO2 (g/km)	228
» Prix (€)	192 500
» Puissance fiscale (CV)	41

## La mini-918 Spyder

Le successeur de la première NSX devient hybride en s'équipant d'un V6 biturbo de 3,5 litres, angulé à 75° et muni d'un carter sec. Le bloc occupe une position très abaissée et peut compter sur trois moteurs électriques. Le premier se situe entre le 6 cylindres et l'inédite boîte double embrayage à 9 rapports, les deux autres entraînent les roues avant.

Honda annonce une puissance cumulée de 580 ch et un couple maximum de 65,77 mkg. L'auto avoue malheureusement 1 725 kg à vide sur la balance, en raison de son lourd système hybride. La NSX fait pourtant la part belle aux matériaux légers, avec un spaceframe mariant aluminium et acier, tandis que le plancher est en carbone. Sophistiquée, la

nouvelle NSX s'apparente à une petite Porsche 918 Spyder, ou à une BMW i8 plus radicale. Plusieurs modes sont proposés, dont un 100 % électrique. Côté performances, l'auto revendique un 0 à 100 km/h en 3"1 mais marque le pas en ligne droite face aux meilleures supersportives. Elle est aussi 6 000 € plus chère qu'une McLaren 570S.

Avec son système hybride, la NSX est pour l'instant un spécimen unique sur le marché des supersportives.



INFINITI



NATIONALITÉ  
JAPON  
ANNÉE DE CRÉATION  
1989

PRODUCTION 2016  
230 000

GROUPE NISSAN  
www.infiniti.eu/fr

## Q60 S

Nouveauté



## EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 997
» Puissance (ch à tr/mn)	405 à 6 400
» Couple (mkg à tr/mn)	48,4 à 1 600
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	7, auto
» Pneumatiques avant	255/40 R 19
» Arrière	255/40 R 19
» Poids (kg)	1 799
» L/l/h (m)	4,69/1,85/1,39
» Empattement (m)	2,85
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	5"0
» Conso. mixte (l/100 km)	9,1
» Emissions CO2 (g/km)	210
» Prix (€)	56 950
» Puissance fiscale (CV)	29

## Premiers pas sportifs

Division de luxe créée en 1989 par Nissan pour s'attaquer à Cadillac et Lexus aux États-Unis, Infiniti veut pénétrer le marché européen essentiellement avec des modèles compacts. La nouvelle Q60, elle, prend les traits d'un coupé 4 places positionné face à la BMW Série 4, l'Audi A5 ou la Mercedes Classe C Coupé. Et pour la première fois dans

l'histoire de la (jeune) marque, on note des velléités sportives avec l'apparition d'une version "S" forte d'un V6 biturbo de 3,0 litres. La Q60S développe 405 ch, soit plus qu'une Audi S5 Coupé ou une Mercedes-AMG C 43 Coupé. Elle impose, en France, le recours à une transmission intégrale et à une boîte automatique

à 7 vitesses, mais souffre d'une masse généreuse (1 799 kg). Voilà pourquoi son 0 à 100 km/h demande tout de même 5", et que l'engin ne se montre pas aussi efficace que ses meilleures rivales européennes. Mais avec un premier prix à 56 950 €, elle se montre infiniment plus accessible que ces dernières.





JEEP

JAGUAR

Jeep

JEEP

NATIONALITÉ  
ÉTATS-UNISANNÉE DE CRÉATION  
1 941PRODUCTION 2016  
1 400 000GROUPE FIAT CHRYSLER  
www.jeep.fr

## GRAND CHEROKEE SRT



## SUV radicalisé

Le Grand Cherokee SRT se veut à peine plus édulcoré qu'un Mercedes-AMG GLE 63 ou un BMW X5 M. Les freins Brembo stoppent dignement cette locomotive, et des trains roulants performants lui permettent de conserver toute sa dignité sur un parcours sinueux. Surtout, il y a ce V8 HEMI au caractère et à la sonorité "pur bison des States". Au point qu'une puissance inférieure à celle disponible aux USA (468 ch contre 481 ch) ne parvient même pas à nous contrarier. La bête est vendue 84 700 €. Notez qu'aux États-Unis l'engin dispose désormais d'une terrible version Trackhawk équipée du moteur des Dodge Hellcat fort de 717 ch. Il devient le SUV le plus rapide du monde en ligne droite, mais ne franchira malheureusement pas l'Atlantique.



JAGUAR

NATIONALITÉ  
GRANDE-BRETAGNEANNÉE DE CRÉATION  
1922PRODUCTION 2016  
148 730GROUPE TATA  
www.jaguar.com/fr

## F-TYPE



Faute d'être la plus efficace, la F-Type SVR est l'une des GT les plus vibrantes du moment.

## Grand écart sous le capot

Avec la F-Type, Jaguar propose une alternative intéressante à la Porsche 911. Elle offre un style fort, et une généreuse gamme de motorisations allant du petit 4 cylindres turbo 2,0 l 300 ch jusqu'au V8 compressé de 5 l et 575 ch. Savoureuse à piloter en version V6, elle devient brutale en version V8, même si cette dernière n'offre désormais plus qu'une transmission

intégrale et abandonne la propulsion (contrairement au 6 cylindres). Pas vraiment une reine de l'efficacité pure, la F-Type observe quelle que soit la version une rigueur correcte, propose un comportement dynamique plaisant et une tendance naturelle à la prise d'angle à l'accélération en sortie de courbe. Elle souffre surtout de son embonpoint. L'ancienne V8 R propulsion rendait

quelques centièmes à la Mercedes-AMG C 63 Coupé sur la piste Club de Magny-Cours, et la version SVR haut de gamme (575 ch pour 69,3 mkg, transmission intégrale, allègement de 50 kg) fait un peu mieux qu'une BMW M4 de base. Quelle que soit la version, la Jaguar F-Type reste raisonnable en matière de prix au regard de la concurrence et des sensations offertes.

La F-Type est disponible depuis cette année avec un quatre cylindres 2,0 litres.



EN BREF	2.0	V6	V8
» Moteur	4 en ligne	V6	V8
» Suralimentation	turbo	compresseur	compresseur
» Cylindrée (cm³)	1 997	2 995	5 000
» Puissance (ch à tr/mn)	300 à 5 500	340 à 5 500 380 à 5 000*	550 à 6 500 575 à 6 500**
» Couple (mkg à tr/mn)	40,8 à 1 500	45,9 à 3 500 46,9 à 3 500*	69,3 à 3 500 71,4 à 3 500
» Transmission	propulsion	prop. / int.	prop. / int.
» Boîte de vitesses	8, auto.	8, auto.	8, auto.
» Poids (kg)	1 545	1 597 / 1 614* + 60 (AWD)	1 730 / 1 705**
» L/l/h (m)	4,48/1,88/1,31	4,48/1,88/1,30	4,48/1,88/1,32
» Empattement (m)	2,62	2,62	2,62
» Vitesse maxi (km/h)	249	260 / 275*	300
» 0 à 100 km/h	5"7	5"3 / 4"9*	4"2 / 3"7**
» Conso. mixte (l/100 km)	7,2	9,0 / 9,1*	11,1 / 11,3**
» Emissions CO2 (g/km)	163	205 / 213*	259 / 269**
» Prix (€)	57 680	66 770 81 080* + 7050 (cab.) + 8550 (AWD)	117 190 140 580** + 7050 (cab.)
» Puissance fiscale (CV)	19	23 / 27	40

\*S / \*\*SVR





## XE-S/SV PROJECT 8



### EN BREF

	S	SV Project 8
» Moteur	V6	V8
» Suralimentation	compresseur	compresseur
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 995	5 000
» Puissance (ch à tr/mn)	380 à 6 500	600 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	45,9 à 4 500	71,4 à 3 500
» Transmission	propulsion	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.	8, auto.
» Poids (kg)	1 655	1 745
» L/l/h (m)	4,67/1,95/1,42	4,71/1,95/1,44
» Empattement (m)	2,84	2,84
» Vitesse maxi (km/h)	250	322
» 0 à 100 km/h	5"0	3"7
» Conso. mixte (l/100 km)	8,1	11,0
» Emissions CO2 (g/km)	194	254
» Prix (€)	64 550	181 600
» Puissance fiscale (CV)	15	NC

### Future tueuse de M3 ?

L'élégante berline XE étrennait la nouvelle plate-forme modulaire du groupe britannique composée à 75 % d'aluminium. Le V6 3,0 litres compressé de 380 ch, emprunté à la F-Type V6, s'équipe d'une boîte de vitesses automatique à 8 rapports. L'auto se montre réactive et agile grâce à la rigidité de la structure et aux trains

roulants spécifiques. Ainsi parée, la XE S se positionne notamment face à la nouvelle Audi S4 (V6 turbo de 354 ch). L'Allemande se montre légèrement plus performante grâce à sa transmission intégrale. Celle-ci peut en revanche compter sur une belle sonorité pour se démarquer, et sur un tarif à peine inférieur (64 550 €, contre 71 930 € pour la S4). Notez que Jaguar vient de

lancer une version SV Project 8 beaucoup plus méchante, pourvue d'un V8 compressé et poussé à 600 ch. Modèle le plus puissant de l'histoire de la marque, il se limitera à 300 exemplaires mais devrait être suivi prochainement d'une version SVR à peine moins vélocité et exclusive. En ligne de mire, les Mercedes-AMG C 63 et autres BMW M3.

Jaguar lance une sérieuse offensive contre les M3 et autres Giulia QV avec la XE Project 8 ci-dessus dotée d'un V8 compressé de 600 ch.



## XF-S



### EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 995
» Puissance (ch à tr/mn)	380 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	45,9 à 4 500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto
» Poids (kg)	1 710
» L/l/h (m)	4,95/1,87/1,46
» Empattement (m)	2,96
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	5"3
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	8,3
» Emissions CO2 (g/km)	198
» Prix (€)	84 840
» Puissance fiscale (CV)	27

En attendant une R concurrente des M5 et AMG E 63, la XF de pointe se contente de 380 ch.



### En attendant mieux

Récemment passée à une toute nouvelle génération de modèles, la berline de taille moyenne Jaguar s'attaque aux BMW Série 5, Audi A6 et autres Mercedes Classe E. Des concurrentes allemandes disposant de variantes ultra-sportives de plus en plus puissantes chaque année, pas encore inquiétées par la valeureuse

Anglaise. La nouvelle XF se contente en effet pour l'instant d'une version "S" comme haut de gamme sportif, pourvue d'un V6 compressé de 380 ch lui permettant d'abattre le 0 à 100 km/h en 5"3 (et disponible en option avec une transmission intégrale). Encore trop tendre pour rivaliser avec une S6 ou une M550i xDrive, donc.

Mais que les amateurs de la marque au félin se rassurent, l'ancienne XF-R/RS devrait être remplacée par une nouvelle mouture portée à environ 600 ch, utilisant un V8 extrapolé de celui de la très exclusive XE SV Project 8. Les Mercedes-AMG E 63 S, BMW M5 et autres Audi RS6 doivent-elles trembler ? C'est probable.



## F-PACE

Nouveauté



## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm³)	2 995
» Puissance (ch à tr/mn)	380 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	45,9 à 4 500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto
» Poids (kg)	1 861
» L/l/h (m)	4,74/1,94/1,69
» Empattement (m)	2,96
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	5"5
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	8,9
» Emissions CO2 (g/km)	209
» Prix (€)	83 508
» Puissance fiscale (CV)	27

Le F-Pace se positionne face aux Porsche Macan et Mercedes GLC, entre autres.



## Presque dans le mille

• Avec le premier SUV de son histoire, Jaguar voulait battre le Porsche Macan sur le terrain du dynamisme. Si le F-Pace peut se targuer d'offrir une silhouette particulièrement sportive, il manque cet objectif initial et ne peut égaler la maîtrise hallucinante du SUV de la marque de Zuffenhausen en termes de comportement routier. Cela ne l'empêche pas

de développer une belle efficacité et d'offrir une conduite plaisante, avec un équilibre remarquable malgré des mouvements de caisse trop prononcés. Si les motorisations diesel remplissent leur office et que la boîte automatique ZF se montre suffisamment rapide, le F-Pace manque toujours d'un bloc essence de pointe. Le V6 compressé génère

certes une jolie sonorité, mais ses performances déçoivent. Comme les berlines XE et XF, le SUV Jaguar devrait cependant profiter d'une version SVR V8 à l'avenir. Dès lors, il pourra donc s'attaquer en théorie aux Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, et autres Mercedes-AMG GLC 63 à un tarif au moins aussi élevé puisque le F-Pace S dépasse déjà les 80 000 €.



KIA



NATIONALITÉ  
**CORÉE**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1944**

PRODUCTION 2016  
**3 007 976**

[www.kia.com/fr](http://www.kia.com/fr)

## PRO\_CEE'D GT



## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 591
» Puissance (ch à tr/mn)	204 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	27,0 à 1 750
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 359
» L/l/h (m)	4,31/1,78/1,43
» Empattement (m)	2,65
» Vitesse maxi (km/h)	230
» 0 à 100 km/h	7"7
» Conso. mixte (l/100 km)	7,4
» Emissions CO2 (g/km)	177
» Prix (€)	29 290
» Puissance fiscale (CV)	12

## Premiers pas

• Animée par un 4 cylindres 1,6 litre GDI turbo, la Pro\_cee'd GT se verrait bien en sportive. Ses 204 ch font correctement le job mais ne génèrent pas de grosses sensations et n'affolent pas le chrono, avec un 0 à 100 km/h signé en 7"7, bien loin des reines de la catégorie et tout juste au niveau des propositions "GT" du

segment des compactes. Le comportement est homogène et ne provoque aucune mauvaise surprise, mais il n'a rien de vraiment transcendant. Le sous-virage domine et les assistances électroniques n'aident pas à prendre du plaisir. Vendue au tarif raisonnable de 29 290 €, la Coréenne s'adresse à ceux qui veulent rouler différent, dans une auto

plutôt élégante, dotée d'un équipement particulièrement riche et offrant un confort certain. Comme les Ford Focus ST et autres Peugeot 308 GT qu'elle vise à concurrencer, la Kia se décline en version 5 portes pour les amateurs de polyvalence. Reste à franchir le niveau supérieur, celui des Seat Leon Cupra et autres Peugeot 308 GTI.

Une nouvelle génération sera dévoilée fin 2017, espérons avec un modèle de pointe plus sportif que l'actuelle GT.





## STINGER GT



Nouveauté

## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 342
» Puissance (ch à tr/mn)	370 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	52,0 à 1 300
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	env. 1 900
» L/l/h (m)	4,83/1,87/1,40
» Empattement (m)	2,90
» Vitesse maxi (km/h)	270
» 0 à 100 km/h	5"1
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO2 (g/km)	NC
» Prix (€)	env. 55 000
» Puissance fiscale (CV)	NC

## Nouvelle étape

Une Kia équipée d'un V6 biturbo de 370 ch, voilà quelque chose de totalement inédit chez le constructeur coréen, autrefois connu pour ses productions fiables et low cost. Avec la Stinger GT, la marque veut faire évoluer son image et s'aventurer plus sérieusement sur le terrain du sport routier. Cette berline au style agressif et au profil dynamique vise des références comme l'Audi S4 ou

la Mercedes-AMG C 43. Son moteur suralimenté, qui développe 52,01 mkg de couple, lui permet d'abattre le 0 à 100 km/h en 4"9. Elle ne rend que deux dixièmes sur cet exercice à l'Allemande, et s'équipe en France d'une transmission intégrale au lancement (une propulsion existe aussi sur certains marchés). Pourvue d'une boîte automatique à 8 rapports et

capable de filer à 270 km/h en pointe, cette Kia d'un nouveau genre coûtera bien moins cher qu'une Audi S4 : on parle d'un prix bien au-dessous des 60 000 €. Précisons enfin qu'un ancien chef de BMW M était responsable du développement qui s'est déroulé en grande partie sur la boucle nord du Nürburgring. De quoi nourrir l'espoir de voir Kia à un niveau sportif inédit.

Avec la Stinger GT, Kia entend entrer dans la cour des grands.



TOUS  
LES  
2 MOIS  
EN  
KIOSQUE







LAMBORGHINI

NATIONALITÉ  
**ITALIE**ANNÉE DE CRÉATION  
**1963**PRODUCTION 2016  
**3 457**

GROUPE VOLKSWAGEN

[www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com)

# HURACÁN



La Performante ne revendique qu'un allègement de 40 kg.

## Le V10 se rebiffe

La "petite" Lamborghini organise sa gamme comme l'ancienne Gallardo. Si le cœur de gamme LP610-4 possède 4 roues motrices, un châssis et un groupe motopropulseur très proches de ceux de sa cousine Audi R8 V10 Plus, la Huracán peut également se savourer en pure propulsion via sa variante LP580-2. Le V10 atmosphérique perd alors 30 ch (580 ch) tandis que le couple descend de 57 à 55 mkg. Critiquée pour son comportement un peu trop sous-vireur en version LP610-4, la Huracán même deux roues motrices n'égale malheureusement pas l'agilité et la finesse d'une

McLaren 570S, ni la précision inouïe de sa direction. Le caractère unique au monde de son V10 sans turbo permet heureusement à la belle Italienne de se rattraper, de même que son efficacité indéniable. Notez que la LP580-2 et la LP610-4 possèdent des variantes Spyder, fortement recommandées pour profiter au mieux des vocalises du 10 cylindres. Le poids grimpe fatalement (1 542 kg à vide en version LP610-4 Spyder), mais les performances n'y perdent pas beaucoup. Et depuis 2017, la Huracán possède une variante extrême. Ne l'appellez plus

Superleggera comme à l'époque de la Gallardo, et oubliez le matricule LP640 déjà utilisé par l'ancienne Murciélago. La nouvelle Huracán Performante pousse son V10 à 640 ch et 61,2 mkg, tout en perdant 40 kg sur la balance, soit 1 490 kg en ordre de marche. C'est 15 kg de plus qu'une 488 GTB de 670 ch et 71 kg de plus que la McLaren 720S qui dispose d'un avantage de 80 ch. La Lamborghini ne mise heureusement pas tout sur le rapport poids/puissance. Outre les atouts sonores d'un moteur atmosphérique devenu si rare dans le segment, la dernière créature de

Sant'Agata revendique des performances étonnantes sur circuit grâce à une meilleure motricité que ses concurrentes deux roues motrices, et surtout à un système aérodynamique mobile très ingénieux. Via des circuits modulables en temps réel des deux côtés de la voiture, la Performante répartit son appui aérodynamique pour mieux pivoter dans les virages tout en améliorant sa stabilité. Son 0 à 200 km/h expédié en 8"9 impressionne beaucoup moins que son chrono officiel sur la Nordschleife : 6'52. La 918 Spyder revendiquait 6'57 et la nouvelle 911 GT3 7'12.





L'aileton en carbone forgé est la partie la plus visible d'un énorme travail sur l'aérodynamique.



La LP580 à 2 roues motrices (ci-dessous) est la moins chère mais pas la moins plaisante Huracán à piloter.



#### EN BREF

	LP580/610	Performante
» Moteur	V10	V10
» Suralimentation	-	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	5 204	5 204
» Puissance (ch à tr/mn)	610 à 8 250 580 à 8 000**	640 à 8 000
» Couple (mkg à tr/mn)	36,7 à 2 000 55,0 à 6 500**	61,2 à 6 500
» Transmission	intégrale propulsion**	intégrale
» Boîte de vitesses	7, double emb.	7, double emb.
» Pneumatiques avant	245/30 R 20	245/30 R 20
» Arrière	305/30 R 20	305/30 R 20
» Poids (kg)	1 530 / 1 497**	1 490
» L/l/h (m)	4,46/1,92/1,16	4,51/1,92/1,16
» Empattement (m)	2,62	2,62
» Vitesse maxi (km/h)	325 / 320**	325
» 0 à 100 km/h	3"2 / 3"4**	2"9
» Conso. mixte (l/100 km)	12,5	13,7
» Emissions CO <sub>2</sub> (g/km)	290 / 278**	314
» Prix (€)	203 520 186 000**	234 048
» Puissance fiscale (CV)	54	59

\*Spyder/\*\*LP580-2



## AVENTADOR S



L'Aventador S progresse dans tous les secteurs mais aura du mal à tenir la comparaison face à la Ferrari 812 Superfast et son V12 atmo de 800 ch.

## Un vaisseau amiral plus agile que jamais

Après six ans de carrière, la grosse Lamborghini V12 passe au restylage et devient Aventador S. Son superbe V12 atmosphérique de 6,5 litres gagne 40 ch et développe désormais 740 ch à 8 400 tr/mn, soit seulement 10 de moins que l'ancienne Aventador Super Veloce en série limitée. Le couple reste à 70,36 mkg, et permet d'abattre le 0 à 100 km/h en 2"9 avant d'atteindre 200 km/h en 8"8 puis de filer à 350 km/h. Le style époustouffant de cette berlinette à la largeur indécente évolue un peu, mais conserve la flamboyance de l'Aventador LP-700-4 originelle.

L'appui aérodynamique augmente de 130 % à l'avant et de 50 % à l'arrière. L'habitacle offre une console centrale modernisée, et permet enfin de régler de manière indépendante les suspensions, la réponse moteur ou la direction. Mais la nouveauté technique la plus intéressante se situe au niveau des roues arrière : elles deviennent directrices, comme celles de la très exclusive Centenario vendue à seulement 20 exemplaires en coupé et 20 exemplaires en roadster. Et cela change tout : si l'ancienne Aventador offrait déjà une agilité correcte, le système permet

à l'auto de raccourcir virtuellement son empattement et de gagner assez nettement en efficacité sur circuit. Globalement, la voiture progresse dans tous les domaines dynamiques, sur route comme sur piste. Il faut malheureusement toujours composer avec une boîte robotisée à simple embrayage souvent brutale et parfois un peu trop lente, et un gabarit compliqué à gérer dans la vie de tous les jours. Reste une machine hors du commun qui étoffe avec authenticité la prestigieuse lignée des Lamborghini à V12 central arrière.

## EN BREF

» Moteur	V12
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	6 498
» Puissance (ch à tr/mn)	740 à 8 400
» Couple (mkg à tr/mn)	70,3 à 5 500
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	7, robotisée
» Pneumatiques avant	255/30 ZR 20
» Arrière	355/25 ZR 21
» Poids à sec (kg)	1 575
» L/l/h (m)	4,80/2,03/1,14
» Empattement (m)	2,70
» Vitesse maxi (km/h)	350
» 0 à 100 km/h	2"9
» Conso. mixte (l/100 km)	16,9
» Emissions CO2 (g/km)	394
» Prix (€)	337 866
» Puissance fiscale (CV)	68



La qualité progresse encore, de même que le niveau de sophistication de l'électronique embarquée.





**LAND ROVER**



NATIONALITÉ  
**GRANDE-BRETAGNE**

ANNÉE DE CRÉATION  
**1948**

PRODUCTION 2016  
**434 500**

GRUPE TATA  
[www.landrover.fr](http://www.landrover.fr)

## RANGE ROVER SPORT SVR



### EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm³)	5 000
» Puissance (ch à tr/mn)	550 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	69,3 à 3 500
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, automatique
» Poids (kg)	2 333
» L/l/h (m)	4,87/2,02/1,78
» Empattement (m)	2,92
» Vitesse maxi (km/h)	260
» 0 à 100 km/h	4"7
» Conso. mixte (l/100 km)	12,8
» Emissions CO2 (g/km)	298
» Prix estimé (€)	131 400
» Puissance fiscale (CV)	47

**Pas le plus sportif mais le plus classe des SUV surpuissants.**

### Franchisseur de vibreurs ?

Le Range Rover Sport SVR bénéficie de trains roulants revus pour offrir plus de dynamisme que le Range Rover Sport "tout court". Pour animer ce mastodonte de 2,3 tonnes, la firme britannique utilise un V8 5,0 litres compressé de 550 ch associé à une boîte automatique à 8 vitesses. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 4"7, ce qui

fait de cet engin le plus rapide jamais créé par la marque, capable de boucler un tour de l'ancien tracé du Nürburgring en 8"14". En performances pures, le Range Rover Sport SVR ne se hisse toutefois pas au niveau des ténors de la catégorie que sont les BMW X5 M, Mercedes-AMG GLE 63 S autres et Porsche Cayenne Turbo S. Ce SUV musclé se

démarque en revanche de ses concurrents par des aptitudes de baroudeur bien supérieures grâce à d'immenses débats, un réducteur de vitesse, et les modes de conduite ad hoc. Confortable comme un vrai Range Rover, il fait trop de compromis pour s'imposer face aux meilleurs SUV à hautes performances en conduite sportive.



**LEXUS**



NATIONALITÉ  
**JAPON**

ANNÉE DE CRÉATION  
**1989**

PRODUCTION 2016  
**677 600**

GRUPE TOYOTA  
[www.lexus.fr](http://www.lexus.fr)

## RC F



### EN BREF

» Moteur	V8
» Cylindrée (cm³)	4 969
» Puissance (ch à tr/mn)	477 à 7 100
» Couple (mkg à tr/mn)	54,0 à 4 800
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids (kg)	1 765
» L/l/h (m)	4,70/1,84/1,39
» Empattement (m)	2,73
» Vitesse maxi (km/h)	270
» 0 à 100 km/h	4"8
» 1 000 m DA	23"2
» Conso. mixte (l/100 km)	10,8
» Emissions CO2 (g/km)	251
» Prix (€)	79 790
» Puissance fiscale (CV)	38

MESURES **MotorSport**

### Survivante atmosphérique

La RC F reprend le V8 5,0 litres atmo de l'ancienne IS-F, revu en profondeur pour délivrer 477 ch. Réactive dans l'absolu, sa boîte automatique à 8 vitesses reste un cran en dessous d'une boîte à double embrayage comme la DKG de BMW. Plus puissante que la BMW M4 (431 ch), la Lexus lui rend toutefois sept dixièmes sur le 1 000 m D.A. (23"2) en raison d'un surpoids de 270 kg. La RC F

se révèle malgré tout assez rigoureuse, précise et équilibrée. Le toucher de route est excellent et le compromis confort/tenue de caisse remarquable, malgré l'absence de suspension pilotée. Un différentiel à vecteur de couple est proposé en option (4 500 €), il permet à l'auto d'enrouler plus facilement et de faire oublier la masse importante. Sur circuit, la RC F ne démérite pas mais ne joue pas dans la

même catégorie que la M4 chrono en main. La RC F n'en reste pas moins le coupé le plus homogène de sa catégorie, à défaut d'être le plus performant. C'est également l'un des moins onéreux. Son prix reste sous la barre des 80 000 € contre 85 000 pour une M4 et 95 000 pour la nouvelle Audi RS5. La qualité perçue japonaise reste toutefois un cran en dessous des standards allemands.

**Le coupé manque de caractère et de légèreté pour lutter face à une M4.**





## GS F



## Trop gentille ?

Son V8 5,0 litres atmosphérique ne diffère en rien de celui de la RC F ou de la LC 500, mais la GS F se positionne sur le segment des berlines ultra-sportives de taille intermédiaire. Et voilà précisément pourquoi ses 477 ch tirent un peu court dans une catégorie forte de modèles développant plus de 600 ch (Mercedes-AMG E 63 S, Audi RS6 Performance, BMW M5...). Mais à défaut de performances étourdissantes ou de transmission ultra-sophistiquée, la GS F vous fait profiter d'un moteur atmosphérique fort en caractère et d'une propulsion bien réglée. Vendue 99 900 €, elle coûte aussi 30 000 € de moins que ses concurrentes surpuissantes. Bref, voilà une proposition pas dénuée de d'intérêt dans le genre berline polyvalente, confortable et originale.

## LC 500



Le somptueux coupé est une rivale directe de la BMW Série 6.

## Du luxe sportif

En découvrant cette nouvelle LC 500, on pense tout de suite à une sœur radicale de la RC F. Le style extrêmement agressif évoque en effet une véritable sportive du genre de la Porsche 911, de la Jaguar F-Type ou de l'AMG GT. D'autant plus que l'auto peut compter sur une toute nouvelle plateforme, la plus rigide jamais sortie par le Groupe Toyota. Mais la

LC 500 vise plutôt des références luxueuses comme la BMW Série 6 ou la Maserati Gran Turismo. Il faut en effet compter sur un poids à vide de 1 960 kg, expliqué par la présence de deux places arrière dans un habitacle au traitement très luxueux. Le groupe motopropulseur emploie une boîte automatique à 10 rapports, et le V8 revendique 477 ch. Le 0 à 100 km/h lui

demande tout de même 4"7, et la vitesse de pointe se limite à 270 km/h. À noter que la LC offrira prochainement une version hybride V6 développant 359 ch, proposant deux boîtes de vitesses (une CVT et une automatique 4 rapports). La LC 500 V8, elle, coûte 109 000 €, un prix qui n'a rien de très agressif vis-à-vis de la concurrence.

## EN BREF

» Moteur	V8
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	4 969
» Puissance (ch à tr/mn)	477 à 7 100
» Couple (mkg à tr/mn)	55,0 à 4 800
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	10, auto.
» Poids (kg)	1 960
» L/l/h (m)	4,77/1,92/1,34
» Empattement (m)	2,87
» Vitesse maxi (km/h)	270
» 0 à 100 km/h	4"7
» 1 000 m DA	-
» Conso. mixte (l/100 km)	11,5
» Emissions CO2 (g/km)	263
» Prix (€)	109 000
» Puissance fiscale (CV)	39

Le LC 500 existe aussi en hybride mais le V8 atmo demeure l'offre la plus sportive.







**LOTUS**



NATIONALITÉ  
**GRANDE-BRETAGNE**

ANNÉE DE CRÉATION  
**1955**

PRODUCTION 2016  
**874**

[www.lotuscars.com](http://www.lotuscars.com)

**EXIGE**



Dernière née de la gamme, la 380 Cup est la plus méchante Exige jamais commercialisée.

## Crise d'indépendance

N'ayant pas les moyens de réaliser un modèle inédit pour aller se frotter avec le gratin des sportives radicales, Lotus fait avec les moyens du bord. Lancée en 2012, l'Exige Sport est donc une grosse Elise dotée d'une partie arrière inédite et animée par un V6 compressé d'origine Toyota de 350 ch. De quoi signer un 1 000 m départ arrêté en 22"2 seulement. Sur la piste Club de Magny-Cours son temps de 1'23"22 semble presque décevant. La faute à des réglages châssis un peu trop souples pour le circuit et à l'absence d'autobloquant. Depuis cette

année, l'Exige propose une version Sport 380 plus en accord avec son positionnement. Derrière un V6 qui gagne 30 ch et une pointe de rage supplémentaire au-dessus de 4 500 tr/mn, la berlinette maison se met encore au régime. Les éléments de carrosserie en carbone, la batterie lithium-ion, les sièges en carbone, disques de freins en deux parties et autres jantes forgées permettent de grappiller une quinzaine de kilos et de s'en tenir à un peu plus de 1,2 tonne en ordre de marche quand un 718 Cayman S flirte avec les 1 400 kg. Fermement accrochée

à ses Michelin Pilot Sport Cup 2 et à un pack aérodynamique spécifique qui offre 140 kg d'appui, l'Exige est plus efficace. Sa commande de boîte revue et dotée d'une tringlerie apparente la rend aussi plus agréable, mais il lui manque toujours un différentiel autobloquant. Un point aussi pénalisant pour la motricité que pour réaliser des figures, même si la glisse ne figure clairement pas dans l'ADN maison. La Cup dotée de 380 ch se contente également aussi d'un tel artefact électronique mais bénéficie d'un kit aérodynamique et d'un châssis spécifiques.

### EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 456
» Puissance (ch à tr/mn)	350 à 7 000 380 à 6 700*
» Couple (mkg à tr/mn)	41,8 à 4 700
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques avant	215/45 R 18
» Arrière	285/30 R 18
» Poids (kg)	1 125 / 1 110**
» L/l/h (m)	4,08/1,80/1,13
» Empattement (m)	2,37
» Vitesse maxi (km/h)	274 / 282*
» 0 à 100 km/h	3"8 / 3"7*
» Conso. mixte (l/100 km)	10,1
» Emissions CO2 (g/km)	236 / 242*
» Prix (€)	75 840 91 470* env. 110 000**
» Puissance fiscale (CV)	25

\*Sport 380/\*\*Cup 380



Le pack aéro de la Cup génère 200 kg d'appui, soit 43 % de plus qu'une Sport 380.





## ELISE



## Jeunesse éternelle

La nouvelle Elise n'arrivera pas avant 2020. En attendant, le cru 2017 nous offre quelques nouveautés qui nous font vite oublier qu'elle a plus de 20 ans ! Les 4 cylindres d'origine Toyota sont inchangés. Le petit 1.6 de 136 ch compense son manque de couple par un caractère rageur qui le rend toujours aussi attachant. Le 1.8

à compresseur de 220 ch se montre aussi plein qu'efficace mais manque un peu de caractère malgré un échappement revu. L'apparition d'une nouvelle tringlerie de boîte apparente rend les passages de rapports plus rapides et plus agréables. Tant mieux ! Désormais allégée de 10 kg grâce à sa nouvelle carrosserie et à une poupe simplifiée,

l'Elise propose aux côtés de la version Sport une finition Sprint qui en gagne 26 supplémentaires : batterie lithium-ion, capot et sièges en carbone et jantes alliage forgées. Vivante et dotée d'un feeling incroyable, l'Elise ne donne toujours le meilleur d'elle-même qu'en impliquant son pilote. La Cup forte de 250 ch reste la modèle pointe.

La gamme continue d'évoluer par petites touches à l'image de la Cup 250 ci-dessous récemment mise à jour.



## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	compresseur*
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 598 / 1 798*
» Puissance (ch à tr/mn)	136 à 6 800 220 à 6 800* 246 à 7 200**
» Couple (mkg à tr/mn)	16,3 à 4 400 25,5 à 3 500* 25,5 à 3 500**
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	876 / 914* 932**
» L/l/h (m)	3,78/1,72/1,18
» Empattement (m)	2,30
» Vitesse maxi (km/h)	204/234*/248**
» 0 à 100 km/h	6"5 / 4"6* 4"3**
» Conso. mixte (l/100 km)	6,3 / 7,5*
» Emissions CO2 (g/km)	149 / 175*
» Prix (€)	41 150/50220* 63 130**
» Puissance fiscale (CV)	9 / 13*

\*Sport 220/\*\*Cup 250

## EVORA



## EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Suralimentation	compresseur*
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 456
» Puissance (ch à tr/mn)	406 à 6 400 416 à 7 000*
» Couple (mkg à tr/mn)	41,8 à 4 700
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 395 / 1 325*
» L/l/h (m)	4,38/1,84/1,23
» Empattement (m)	2,57
» Vitesse maxi (km/h)	300
» 0 à 100 km/h	4"2
» Conso. mixte (l/100 km)	9,7
» Emissions CO2 (g/km)	225
» Prix (€)	96 810 109 500*
» Puissance fiscale (CV)	25

\*Sport 410

Le rapport poids/puissance de l'Evora 410 Sport se rapproche de celui d'une 911 Turbo.



## GT au pain sec

C'est la plus bourgeoise des Lotus ! Dans sa version de base Evora 400 sortie en 2015, le V6 délivre 406 ch pour 41,8 mkg de couple. Il expédie l'auto à 100 km/h en 4"2 et autorise 300 km/h en pointe. Seule la boîte manuelle est assortie d'un autobloquant mécanique (Lotus propose également une transmission automatique). L'Evora 400

bénéficie d'un châssis en alu revisité pour offrir plus de rigidité mais aussi plus d'espace dans l'habitacle. La Britannique perd au passage 22 kg et pèse 1 395 kg. Si le résultat esthétique de la transformation est assez contestable, l'Evora 400 se montre bien plus performante sur circuit grâce à toutes ces évolutions. Avec un chrono de

1'32" sur la piste d'essai de Hethel, elle améliore de 6" le temps de sa devancière, moins puissante de 50 ch et surtout bien moins affûtée. Mieux, Lotus propose également une version Sport 410 qui porte la puissance à 416 ch et gagne 70 kg par rapport à l'Evora 400. Encore plus performante, elle sale davantage la note : 109 500 € contre 96 810 €.



# CHASSAY

## TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT<sup>®</sup>  
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

### NOUVELLE GAMME LOTUS

EXIGE S 350    EVORA 400    ELISE S 220



350 ch 0-100 3.9 sec



406 ch 0-100 4.2 sec



220 ch 0-100 4.6 sec

**18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES**  
A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT<sup>®</sup>

**CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER**

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR



## 3-ELEVEN



## Barquette d'absolu

La 3-Eleven prend le relais de la 2-Eleven dans le rôle de la Lotus extrême. Conçue plus précisément par Lotus Motorsport, la dernière création de Hethel adopte la plateforme de l'Exige. La carrosserie fait appel à des composites améliorés, tandis que les roues et les suspensions sont allégées. La 3-Eleven ne pèse ainsi que 900 kg dans sa version course, contre 925 à la version routière. Le V6 3,5 litres est emprunté à l'Evora 400. Légèrement retouché, il produit 416 ch ou 456 ch et 45,9 mkg de couple dans la version course, ce qui fait

de la 3-Eleven la Lotus la plus puissante de la gamme. Sur la version routière, le moteur est associé à une boîte mécanique à 6 rapports rapprochés. La piste bénéficie d'une boîte séquentielle à crabots. Un différentiel autobloquant Torsen est monté de série sur les deux variantes. Taillé pour la piste, le châssis se dote d'une barre antiroulis avant et d'amortisseurs réglables signés Öhlins. Les freins proviennent du catalogue AP Racing (étriers 4 pistons et disques de 332 mm). Michelin fournit les pneus, des Pilot Super Sport pour la 3-Eleven de route

ou des Pilot Sport Cup 2 en option (de série sur la version course). Le travail accompli sur l'aérodynamique permet de générer jusqu'à 215 kg d'appui à 240 km/h. Lotus annonce un 0 à 100 km/h en 3''4 et une vitesse maximale de 280 km/h (290 km/h pour la version course). Sur la piste d'essai de la marque, la barquette a signé le meilleur chrono absolu, avec un tour bouclé en 1'22'' (10'' de mieux que l'Evora 400). Cet outil imparable en track day n'est produit qu'à 311 exemplaires. La fabrication a déjà cessé sur les versions route.

## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 456
» Puissance (ch à tr/mn)	416 à 7 000
» Couple (mkg à tr/mn)	41,2 à 3 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques avant	225/40 R 18
» Arrière	275/35 R 19
» Poids à sec (kg)	925
» L/I/h (m)	NC
» Empattement (m)	2,37
» Vitesse maxi (km/h)	280
» 0 à 100 km/h	3''4
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO2 (g/km)	NC
» Prix (€)	116 221
» Puissance fiscale (CV)	NC

La 3-Eleven est avec la Donkervoort GTO la voiture la plus extrême homologuée sur nos routes. Les 311 exemplaires de la 3-Eleven ont tous été attribués.



Il existe un modèle course encore plus radical et développant 40 ch de plus.





**McLAREN**



NATIONALITÉ  
**GRANDE-BRETAGNE**

ANNÉE DE CRÉATION  
**1989**

PRODUCTION 2016  
**3 286**

[www.cars.mclaren.com](http://www.cars.mclaren.com)

**540C / 570S / 570GT**



Pour encore mieux assommer la concurrence, l'excellente 570S peut désormais recevoir un pack circuit moyennant 20 950 euros.



**Nouveauté**

Le tout nouveau Spider pèse 48 kg de plus que le coupé.

## Sublime mise en bouche

La famille McLaren Sports Series, composée des 540C et 570S et 570GT, fait office d'entrée de gamme (164 500 € pour la "petite" 540C). Cette délicate mise en bouche conserve une cellule centrale en carbone, retravaillée pour offrir une meilleure accessibilité. Ce raffinement unique dans la catégorie permet d'afficher un poids en ordre de marche de 1 400 kg, soit entre 100 et 200 kg de moins que les concurrentes Porsche 911, Mercedes-AMG GT ou encore Jaguar F-Type. D'un gabarit à peine supérieur à celui de son ancienne grande sœur 650S, elle

en reprend le V8 3,8 litres biturbo, dégonflé à 540 ch et 570 ch. Avec un 0 à 100 km/h annoncé en 3"2 et une vitesse maximale de 328 km/h, la 570S ne doit pas rougir face à ses concurrentes. La 911 Turbo S reste la plus bondissante (3"1) et l'Audi R8 V10 la plus rapide en pointe (330 km/h). Côté comportement, l'Anglaise marque des points. Sa légèreté, sa direction et la vitesse de pointe tutoient les sommets. En outre le système anti-roulis classique (la 650S bénéficie, elle, d'une interconnexion en X des amortisseurs) offre un toucher de route plus franc et

naturel. Une nouvelle variante a vu le jour en 2016, baptisée GT. Moins radicale, celle-ci bénéficie d'amortisseurs assouplis en mode normal, d'un coffre additionnel au-dessus du moteur, d'un habitacle à la finition raffinée et d'un superbe toit vitré. Ne vous laissez surtout pas endormir par sa ligne plus sobre de 3/4 arrière. À l'attaque d'une belle route de montagne, elle réagit comme une sportive pur jus et ne se relâche absolument pas à côté d'une 570S. Elle coûte seulement un peu plus cher (196 950 €). La gamme vient de s'enrichir du Spider 570S doté d'un toit rigide rétractable.

### EN BREF

» Moteur	V8
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 799
» Puissance (ch à tr/mn)	540 à 7 500 570 à 7 400*
» Couple (mkg à tr/mn)	55,1 à 3 500 61,2 à 5 000*
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Poids (kg)	1 440*/1 495** 1 488***
» L/l/h (m)	4,53/2,09/1,20
» Empattement (m)	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	320/328*
» 0 à 100 km/h	3"5/3"2*/3"4**
» Conso. mixte (l/100 km)	10,7
» Emissions CO2 (g/km)	249
» Prix (€)	164 500 186 950* 196 950** 210 725***
» Puissance fiscale (CV)	49

\*570S / \*\*570GT / \*\*\*570S Spider



McLAREN

GUIDE D'ACHAT

720S





Nouveauté



## La surdouée

McLaren renouvelle la gamme Super Series avec le lancement de la 720S qui prend la place de la 650S au catalogue. Même si le concept reste le même, tout ou presque a été revu, à commencer par la coque carbone baptisée Monocage II qui bénéficie désormais d'une partie supérieure permettant d'accroître encore une rigidité déjà exceptionnelle auparavant. Le V8 biturbo, toujours installé en position centrale arrière, voit sa cylindrée portée de 3,8 à 4,0 litres par augmentation de la course. 41 % des pièces sont spécifiques. Abaissé de 300 tours, le régime maxi atteint 8 200 tours, une valeur qui reste exceptionnelle pour un bloc

suralimenté. Le couple augmente de 10 % et la puissance passe de 650 à 720 ch ! L'Anglaise affiche ainsi 50 ch de plus que la 488 GTB, sa grande rivale, et 60 kg en moins. La 720S est l'auto la plus légère de la catégorie avec un peu plus de 1,4 tonne en ordre de marche. Le rapport poids/puissance sans égal chez les supersportives est ainsi meilleur que celui d'une Bugatti Veyron. Les performances obtenues sont délirantes, notamment le 0 à 200 km/h annoncé en 7"8, soit un dixième de mieux que le temps annoncé pour la Ferrari 812Superfast. Esthétiquement, la 720S gagne en sensualité mais sa plastique trahit surtout des progrès colossaux en

aérodynamiques. La déportance (appui) augmente ainsi de 30 %. La suspension active a également fait l'objet d'une grosse mise à jour permettant à McLaren d'annoncer un confort digne d'une 570GT et des performances sur circuit équivalentes voire supérieures à celles de la 675LT. La polyvalence obtenue est belle et bien sans égale sur le marché. Certes, on peut reprocher à la 720S une sonorité sans grande noblesse, un peu artificielle à la limite procurée par une électronique plus savante que jamais, mais la légèreté, la puissance de feu et la finesse de mise au point en font objectivement la nouvelle référence de la catégorie.

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 994
» Puissance (ch à tr/mn)	720 à 7 500
» Couple (mkg à tr/mn)	78,5 à 5 500
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double embrayage
» Pneumatiques avant	245/35 R 19
» Arrière	305/30 R 20
» Poids (kg)	1 419
» L/l/h (m)	4,54/1,93/1,20
» Empattement (m)	2,67
» Vitesse maxi (km/h)	341
» 0 à 100 km/h	2"9
» Conso. mixte (l/100 km)	10,7
» Emissions CO2 (g/km)	249
» Prix (€)	249 275
» Puissance fiscale (CV)	68



L'aileton escamotable qui fait également office d'aérodynamisme prend toute la largeur de la voiture, comme sur la 675LT.



La coque carbone largement repensée est la clé d'une légèreté record dans le segment.



Le cockpit a été entièrement repensé. L'ergonomie et la finition progressent encore. Le compteur peut s'escamoter pour dégager la vue et ne donner que la vitesse et le régime moteur, comme sur la photo ci-contre.





MASERATI

NATIONALITÉ  
ITALIEANNÉE DE CRÉATION  
1926PRODUCTION 2016  
42 100GROUPE FIAT CHRYSLER  
www.maserati.com

## GRANTURISMO



La GranTurismo vient de faire l'objet d'un léger restylage. Le tout nouveau modèle n'arrivera pas avant 2020 !

## La voix de son maître

Avec dix ans d'existence dans les jantes la GranTurismo n'a rien du perdu de l'année ! L'amateur de GT qui opte pour ce modèle ou la découvrable GranCabrio ne recherche pas l'efficacité à tout prix. L'empattement géant n'est pas synonyme d'agilité, le train avant ne se

montre pas très incisif, et la suspension pilotée ne parvient pas à masquer le poids important. Les performances du V8 de 405 ch animant la GranTurismo de base ne sont pas exceptionnelles non plus. Ce bloc profite toutefois d'une sonorité incroyable. La Sport est

plus fermement suspendue et dotée d'une boîte robotisée. Son très musical V8 4,6 litres de 460 ch pour 53 mkg progresse en performances : 0 à 100 km/h en 4"7 pour 300 km/h. Elle accepte surtout d'être secouée bien plus vigoureusement, ce qui enlève de l'intérêt à la MC Stradale, qui possède le même moteur mais joue la radicalité en abandonnant les sièges arrière et en durcissant les suspensions. Cette version "hardcore" existe aussi en GranCabrio MC. Mais son timbre envoûtant rend l'expérience de conduite unique...



## EN BREF

	GranTurismo	Sport	MC
» Moteur	V8 à 90°	V8 à 90°	V8 à 90°
» Cylindrée (cm³)	4 244	4 691	5 204
» Puissance (ch à tr/mn)	405 à 7 100 450 à 7 100*	460 à 7 500	460 à 7 100 460 à 7 100*
» Couple (mkg à tr/mn)	46,9 à 4 750 52,0 à 4 750*	53,0 à 4 750	53,0 à 6 500 52,0 à 6 500*
» Transmission	propulsion	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	6, auto	6, mécanique robotisée ou auto	6, mécanique robotisée
» Poids (kg)	1 805 / 1 980*	1 880 / 1 980*	1 670 / 1 770*
» L/l/h (m)	4,88/1,91/1,35	4,88/1,91/1,35	4,93/1,91/1,34
» Empattement (m)	2,94	2,94	2,94
» Vitesse maxi (km/h)	285	300 / 285*	301 / 289*
» 0 à 100 km/h	5"2 / 5"2*	4"7 / 5"0*	4"5 (4"9*)
» Conso. mixte (l/100 km)	14,3 (14,9)	15,5	14,4 / 14,5*
» Emissions CO2 (g/km)	330	331	360
» Prix (€)	115 100 135 700*	126 500 142 900*	155 430 154 200*
» Puissance fiscale (CV)	32	37	37

\*GranCabrio

## GHIBLI S



## Désir d'expansion

Sortie en 2013, la Ghibli doit participer à faire grandir Maserati dans un créneau occupé par les Audi A6, BMW Série 5, Mercedes Classe E et autres Jaguar XF. Depuis l'été dernier, elle propose une légère remise à jour intérieure et technique. Son V6 3.0 biturbo passe de 330 à 350 ch dans sa version de base essence. Il cohabite toujours avec un diesel de 275 ch et une version poussée à 410 ch dans sa déclinaison S qui peut recevoir la transmission intégrale Q4. Bien suspendue, assez vive et produisant de belles vocalises, la Ghibli a tout ce qu'il faut pour remplir les objectifs qui lui sont fixés. Il lui manque encore un soupçon de rigueur et une pointe de technologie pour inquiéter les sempiternelles rivales d'outre-Rhin. La Ghibli S est affichée à 83 950 €, un tarif élevé comparé aux 79 790 € réclamés pour une Giulia Quadrifoglio.



## QUATTROPORTE GTS



### EN BREF

» Moteur	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 799
» Puissance (ch)	530 à 6 800
» Couple (mkg à tr/mn)	72,4 à 2 250
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	8, auto
» Pneumatiques avant	245/40 R 20
» Arrière	285/35 R 20
» Poids (kg)	1 900
» L/l/h (m)	5,26/1,95/1,48
» Empattement (m)	3,17
» Vitesse maxi (km/h)	310
» 0 à 100 km/h	4"7
» Conso. mixte (l/100 km)	10,7
» Emissions CO2 (g/km)	250
» Prix (€)	159 200
» Puissance fiscale (CV)	44

### Son et lumière

Une nouvelle calandre dans l'esprit du dernier SUV Levante et deux nouvelles finitions GranLusso et GranSport : la grande berline Maserati s'offre un léger restylage. C'est un peu juste face à des poids lourds comme la Porsche Panamera. Pour lui faire face, cette longue berline de 5,26 m cultive son charme et son exotisme. Entre une carrosserie un peu torturée

et un V6 diesel de 275 ch, l'Italienne cache deux moteurs concoctés par Ferrari. Le V8 3,8 litres biturbo de la version haut de gamme GTS offre 530 ch et 66,3 mkg de couple (jusqu'à 72,4 mkg lorsque l'overboost entre en action). Le 0 à 100 km/h est alors réalisé en 4"7. Facturée près de 160 000 €, la Quattroporte de pointe affiche un rapport

prix/prestation médiocre. Plus raisonnable, la S reçoit un V6 3,0 litres biturbo de 410 ch. Les accélérations sont quasiment aussi franches, avec un 0 à 100 km/h en 5"1, voire 4"9 avec la transmission intégrale Q4. Dans tous les cas, hormis de belles vocalises, la grande berline italienne manque cruellement d'arguments pour faire de l'ombre au gratin de la concurrence allemande.

Hormis une petite part de romantisme, rien ne justifie un tarif 20 % supérieur à celui d'une Mercedes-AMG E 63.



## LEVANTE S



### EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 979
» Puissance (ch à tr/mn)	430 à 5 750
» Couple (mkg à tr/mn)	59,1 à 4 500
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Poids à sec (kg)	2 109
» L/l/h (m)	5,00/1,97/1,68
» Empattement (m)	3,00
» Vitesse maxi (km/h)	264
» 0 à 100 km/h	5"2
» Conso. mixte (l/100 km)	10,9
» Emissions CO2 (g/km)	253
» Prix (€)	90 500
» Puissance fiscale (CV)	33

L'un des SUV les plus racés esthétiquement mais, pour l'heure, il manque une version vraiment méchante pour inquiéter les Cayenne Turbo S et autres X6 M.

### Chemins de traverse

À l'instar de Jaguar, Maserati ne peut rester insensible au phénomène SUV. Objet de conquête, le Levante reprend les canons du genre avec son gabarit XXL et sa garde au sol relevée. Il y ajoute la patte maison : calandre imposante, ouïes d'aération latérales typiques et vitres arrière latérales rappelant celles des Ghibli et autres

Quattroporte. En reprenant la plateforme technique de ces deux berlines, la Levante s'offre une double triangulation à l'avant et un multibras à l'arrière. De quoi garantir un comportement rigoureux, surtout avec une répartition des masses 50/50 et un centre de gravité que Maserati annonce comme le plus bas de la catégorie. Reste à savoir comment il

parviendra à s'accommoder de ses plus de 2,1 tonnes (à sec). Son V6 biturbo de 3 litres lui offre un tempérament volubile à la hauteur de son blason, le tout dans une ambiance luxueuse et un exotisme dont la concurrence, essentiellement allemande, ne peut se prévaloir. Attention tout de même au Jaguar F Pace qui propose les mêmes arguments...





MAZDA

MERCEDES



MAZDA

NATIONALITÉ  
JAPONANNÉE DE CRÉATION  
1920PRODUCTION 2016  
1 530 000

www.mazda.fr

## MX-5 2.0



Les puristes préféreront le roadster à la version targa baptisée RF (photo ci-dessus).

## Bol d'air frais

Plus d'un million de Mazda MX-5 a été produit depuis sa sortie en 1989. Pour un roadster c'est un vrai record. Sortie en 2015, la quatrième génération conserve l'esprit d'origine derrière des lignes plus agressives. Cette version ND perd pas moins de 100 kg et s'offre des dimensions encore plus compactes. La technologie Skyactiv utilise des matériaux spéciaux sur l'ensemble moteur-boîte-châssis, afin de traquer le moindre kilo superflu. Le modèle d'entrée de gamme est animé par un 4 cylindres 1,5 litre offrant 131 ch. Un petit bloc vivant qui

prend plus de 7 000 tr/mn et oblige le conducteur à tricoter avec une commande de boîte toujours aussi sympa. Sans être un foudre de guerre, le 2.0 de 160 ch apporte un peu plus de coffre et s'offre les bienfaits d'un différentiel autobloquant. Les amortisseurs Bilstein et les baquets Recaro sont désormais en option (1 800 €) depuis le millésime 2017. La conduite fait vite oublier cette mesquinerie. La MX-5, c'est la bonne copine que l'on retrouve avec toujours autant de plaisir. Les commandes communicatives, le châssis vivant et sa faculté de glisser d'un simple

étternement donnent tout de suite la banane, cheveux au vent. Son efficacité vraiment décevante (1'34"65) sur notre piste fétiche devient vite anecdotique au volant de cette propulsion école. Le roadster capote en toile ST cohabite désormais avec une déclinaison targa baptisée RF. Malgré son embourgeoisement, ses 40 kg de plus sur la balance et ses réglages d'amortissement spécifiques, les sensations de conduite sont finalement assez proches. Les puristes préféreront l'originelle, mais qu'importe puisque Mazda nous laisse le choix...

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 998
» Puissance (ch à tr/mn)	160 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	20,4 à 4 600
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	205/45 R 17
» Poids (kg)	1 015 / 1 055*
» L/l/h (m)	3,91/1,73/1,22
» Empattement (m)	2,31
» Vitesse maxi (km/h)	214
» 0 à 100 km/h	7"3 / 7"4*
» Conso. mixte (l/100 km)	6,6
» Emissions CO2 (g/km)	154
» Prix (€)	31 650 33 250*
*RF » Puissance fiscale (CV)	10



La MX-5 offre un rapport prix/performances médiocre mais reste une auto extrêmement récréative.






**MERCEDES**

 NATIONALITÉ  
**ALLEMAGNE**  
 ANNÉE DE CRÉATION  
**1901**

 PRODUCTION 2016  
**2 083 888**
[www.mercedes-benz.fr](http://www.mercedes-benz.fr)

## A 45 / CLA 45



Les performances de cette compacte sont étourdissantes mais le plaisir au volant est assez limité.

### Du vent dans les voiles

L'escalade de puissance n'en finit pas chez les compactes. Sortie en 2013, l'A 45 (et ses dérivés CLA et GLA apparus plus tard) frappe fort avec un 2.0 litres turbo de 360 ch. Puis, l'arrivée d'une Audi RS3 forte d'un superbe 5 cylindres en ligne de 367 ch pique au vif les gens de chez Mercedes. En s'offrant un lifting fin 2015, (boucliers et optiques redessinés), la famille A 45 récupère son bien, gagnant au passage 21 ch avant de se faire déposséder du titre début 2017 par une RS3 restylée de 400 ch. Une histoire sans fin. En attendant, le

2,0 litres de 381 ch, conserve le record de puissance spécifique soit 190 ch/l ! La boîte de vitesses à double embrayage bénéficie d'un nouvel étagement (rapports 3 à 7 plus rapprochés). Si le 0 à 100 km/h mesuré n'évolue pas (4"6), le 1 000 m départ arrêté progresse d'une demi-seconde (23" contre 23"5). C'est bien, mais l'ancien RS3 Sportback reste encore devant, tant en performances (0 à 100 km/h en 4"1 et 1 000 m DA en 22"7) qu'en agrément ou en sonorité. L'A 45 se montre en revanche un peu plus enjouée sur la route. Désormais aidé par un vrai différentiel

autobloquant optionnel, le train avant gagne un peu de mordant et la poupe accompagne (très) raisonnablement le mouvement. Les Focus RS et les propulsions apparaissent en revanche autrement plus joueuses que cette A 45 encore très typée traction. Toutefois, l'amortissement piloté la rend bien plus efficace sur le bosselé. Sur notre piste fétiche, elle signe un meilleur chrono (1'25"62), malgré des pneumatiques peu adaptés. Suffisant pour distancer le RS3, même si le pilotage se limite le plus souvent à une gestion du sous-virage.

#### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 991
» Puissance (ch)	381 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	48,4 à 2 250
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	7, double embrayage
» Pneumatiques AV/AR	235/35 ZR 19
» Poids (kg)	1 480 / 1 510* 1 510**
» L/I/h (m)	4,36/1,78/1,42 4,69/1,78/1,42* 4,45/1,80/1,47**
» Empattement (m)	2,70
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"6 / 4"4**
» 1 000 m DA	23"0
» Conso. mixte (l/100 km)	7,3
» Emissions CO2 (g/km)	162
» Prix (€)	55 350 62 900* 63 050**
» Puissance fiscale (CV)	24

\*CLA / \*\*GLA (perfs usine)

**MESURES MotorSport**


La petite Mercedes se décline aussi en SUV (GLA) berline (CLA) et même shooting brake.





# AMG C 63



## Signaux de fumée

Break, berline ou coupé, le C 63 AMG s'adapte à tous les goûts. Tout ce petit monde reste fidèle à un V8 4,0 litres biturbo très proche de celui de la GT (la lubrification en particulier diffère, assurée par carter sec sur la GT), avec deux puissances au choix : 476 ch pour la C 63 et 510 ch pour la C 63 S. La boîte automatique Speedshift MCT à 7 rapports, seule transmission proposée, a gagné en réactivité. Le modèle S offre un mode Race et dispose d'un launch control, activable dès le mode Sport. La dotation de série comprend par ailleurs un différentiel autobloquant

(mécanique sur la C 63, piloté sur la C 63 S) et un amortissement piloté. Que les nostalgiques de l'ancien V8 6,2 litres atmosphérique se rassurent, le nouveau bloc suralimenté a presque autant de voix grâce à une sonorité naturelle sans trucage. Il a aussi beaucoup de souffle et pousse à tous les étages. Côté liaisons au sol, l'amortissement plus conciliant que celui d'une M3 la rend plus agréable au quotidien. La Mercedes a soigné ses manières par rapport à sa devancière. Sur la piste, elle profite d'une rigueur et d'une motricité bien supérieures à celles de sa devancière. Moins

Les C 63 berline ou coupé offrent beaucoup de plaisir mais ne tiennent pas objectivement la comparaison face aux références du segment en efficacité pure.

tranchant que la paire M3/M4, le coupé n'est qu'une demi-seconde devant la berline (1'24"7 contre 1'25"20) sur notre piste de référence. Reste un immense plaisir, surtout quand le pilote décide de s'adonner aux joies de la glisse. Grâce à un équilibre parfait, une progressivité étonnante et une facilité enfantine, la famille C 63 devient un des meilleurs instruments pour dessiner de longues virgules. Plus raisonnable avec son V6 biturbo de 367 ch et sa transmission intégrale 4Matic, la nouvelle version d'entrée de gamme C 43 AMG n'autorise pas de telles facéties !

### EN BREF

» Moteur	V8
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 982
» Puissance (ch à tr/mn)	476 à 5 500 510 à 5 500*
» Couple (mkg à tr/mn)	66,3 à 1 750 71,4 à 1 750*
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double embrayage
» Poids (kg)	1 640 / 1 655* + 70**
» L/I/h (m)	4,76/1,84/1,43 4,75/1,88/1,40**
» Empattement (m)	2,84
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	4"1 / 4"0* 4"0 / 3"9**
» Conso. mixte (l/100 km)	9,3 / 9,4*
» Emissions CO2 (g/km)	192 / 200**
» Prix estimé (€)	88 800/97 150* 93 250/ 101 600**
» Puissance fiscale (CV)	40

\* S / \*\* Coupé



## AMG GLC 43



### Pour papas hyperactifs

Comme tous les SUV familiaux, le tout dernier GLC se montre plus pantouflard que sportif. Sa version 43 AMG se contente d'apporter un peu plus de dynamisme. Le V6 3,0 litres biturbo de 367 ch accouplé à une boîte auto à 9 rapports s'apprécie quand papa veut doubler ou se détendre le pied droit, histoire de passer de 0 à 100 km/h en 4"9. Pas mal pour un beau bébé qui profite d'une transmission intégrale typée propulsion (31/69). Ceux qui en veulent plus préféreront le GLC 63 AMG 4Matic + doté du V8 biturbo de 476 ou 510 ch. Avec sa transmission intégrale plus sportive encore et ses performances étonnantes (0 à 100 km/h en 3"8 ou 4"), il vient tailler des croupières à l'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio. Les prix s'échelonnent de 66 750 (AMG 43) à 106 150 euros (AMG 63).

## AMG E 43/63



La nouvelle E 63 bénéficie d'une transmission intégrale capable d'offrir un tempérament assez récréatif. La E 43 (ci-dessous) est beaucoup plus sage.



### Tour de force

Pourvue d'un V6 biturbo de 3,0 l de 401 ch, la E 43 reprend le blason AMG, sans cette fougue fascinante qui allait de pair avec les trois lettres magiques sur une Classe E. Normal, puisque cette variante ne vise qu'à concurrencer les sportives intermédiaires de son segment comme l'Audi S6 ou la BMW M550i xDrive. Elle possède comme ces dernières une transmission intégrale, abat le 0 à 100 km/h en 4"6 et offre un comportement dynamique rigoureux à défaut de se montrer particulièrement frissonnante à piloter. La nouvelle E 63 AMG, elle, navigue très largement au-dessus en

version "S". Équipée de la variante la plus puissante à ce jour du V8 4,0 l biturbo AMG (612 ch et 86,68 mkg), elle se replace officiellement comme la berline la plus efficace du monde en ligne droite avec son 0 à 100 km/h en 3"4. Capable de combiner des performances de supercar avec une facilité de conduite remarquable, elle réalise le tour de force de se montrer intéressante à piloter malgré sa transmission intégrale. Encore mieux, elle peut se transformer en simple propulsion dans la plus pure tradition AMG. La future BMW M5 pourra-t-elle faire encore mieux ?

EN BREF	E 43	E 63
» Moteur	V6 à 60°	V8 à 90°
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 996	3 982
» Puissance (ch à tr/mn)	401 à 6 100	571 à 5 750 612 à 5 750*
» Couple (mkg à tr/mn)	53,0 à 2 500	76,5 à 2 250 86,6 à 2 500*
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	9, automatique	9, automatique
» Poids (kg)	1 765	1 865 / 1880*
» L/l/h (m)	4,92/1,85/1,47	4,99/1,91/1,46
» Empattement (m)	2,94	2,94
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"6	4"2 / 3"4*
» Conso. mixte (l/100 km)	8,4	9,1
» Emissions CO2 (g/km)	192	231 / 207*
» Prix (€)	82 000	119 300/131 200*
» Puissance fiscale (cv)	29	NC

\*S 4Matic



MERCEDES

## AMG GT / GT R



La R (ci-dessus) est à la GT ce que la GT3 est à la 911. La GT C (ci-dessous) est une version découvrable et dégonflée de la R.







Les versions GT et GT S sont respectivement passées de 462 et 510 à 476 et 522 ch.

## Gamme anti-911

Bien des constructeurs se sont cassé les dents en tentant de détrôner la reine 911. L'AMG GT, désormais disponible en coupé ou en roadster est l'une des rares à s'en donner vraiment les moyens. Pour y parvenir, elle accueille le tout dernier V8 4,0 litres biturbo maison, doté d'un carter sec. De quoi rabaisser encore un peu plus un moteur déjà bien reculé en position centrale avant pour favoriser la répartition des masses. Accouplé à une boîte à double embrayage réussie, le cru 2017 évolue et propose quatre niveaux de puissance : 476 (GT), 510 (GT S), 557 (GT C) et 585 ch (GT R). Le roadster se contente des deux versions intermédiaires. À l'usage, la version d'entrée de gamme suffit amplement : punch meurtrier dès les plus bas régimes, temps de réponse inexistant et allonge étonnante à l'approche de la zone rouge. Des qualités qui, assorties d'une sonorité dantesque, nous feraient presque oublier le mythique 6,2 litres atmosphérique. Le châssis ultrarigide est équilibré, incisif et remuant sur la route avec un amortissement sautillant. Sur la piste, le train avant aussi costaud que vissé sur la trajectoire ignore le mot sous-virage. Au point de devoir surveiller l'arrière comme le lait sur le feu. La GT S de 510 ch signe un temps de 1'21"79 sur la piste Club et l'ancienne version de base de 462 ch pointe une seconde derrière (1'22"80). L'AMG GT qui vient de s'offrir la calandre coupe-frites sur tous les modèles devrait encore hausser le ton dans sa version GT C avec ses 4 roues directrices. La GT R qui a déjà conquis le Nürburgring les propose en série et s'offre de quoi mettre le feu à notre piste d'essai : V8 porté à 585 ch, appuis

aérodynamiques, pneus semi-slicks (Michelin Cup 2), châssis encore plus affûté, trains roulants montés sur rotules Unibal, combinés filetés, électronique revue, effort d'allègement. Le résultat est épatant avec un grip incomparable, une agilité époustouflante et une bestialité hyper communicative. Un peu moins affûté, le GT C est aussi bluffant à plus d'un titre.

EN BREF	GT / GT S	GT C / GT R
» Moteur	V8	V8
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 982	3 982
» Puissance (ch à tr/mn)	476 à 6 000 / 522 à 6 250	557 à 5 750 / 585 à 6 250*
» Couple (mkg à tr/mn)	64,2 à 1 700 / 68,3 à 1 800	69,3 à 1 900 / 71,4 à 1 900
» Transmission	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb.	7, double emb.
» Poids (kg)	1 540 / 1 570 / 1 595*	1 660 / 1 555
» L/l/h (m)	4,55/1,94/1,29	4,55/1,94/1,28
» Empattement (m)	2,63	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	304 / 310	316 / 318
» 0 à 100 km/h	4"0 / 3"8	3"7 / 3"6
» Conso. mixte (l/100 km)	9,3 / 9,4	11,4 / 11,4
» Emissions CO2 (g/km)	216 / 219	259 / 259
» Prix (€)	127 200 / 146 300 / + 12 200*	171 800 / 174 800
» Puissance fiscale (CV)	37 / 41	47 / 50

\*Roadster





# AMG S 63/65 COUPÉ/CABRIOLET

**Nouveauté**



La nouvelle Classe S prétend avoir gagné en dynamisme.



Le confort de ce cocon supersonique dépasse l'entendement.

## Schizophrénie latente

En passant par la case restylage, la berline Classe S accentue encore son côté mère poule. Elle se gare au moyen d'un smartphone, change de voie d'une simple impulsion sur le clignotant ou adapte sa vitesse dans les virages au moyen des données récoltées au GPS. Son confort exceptionnel grâce à sa suspension capable de lire le relief de la route au moyen d'une caméra isole son conducteur des agressions extérieures. Ses sièges moelleux et son silence de cathédrale également. Dans ses

versions AMG, la sage berline tombe la cravate et réveille le pilote enfoui dans ce luxe. Si la version de base 63 conserve un V8 biturbo, elle délaisse l'ancien 5,5 litres au profit du tout dernier 4,0 litres, désormais accouplé à la toute dernière boîte automatique à 9 rapports. Aussi riche en couple que son prédécesseur (91,7 mkg désormais disponibles à 2 750 tr/min), ce bloc avoue désormais 612 ch. Bien aidée par une nouvelle transmission 4Matic+, permettant de répartir la puissance selon les situations,

elle expédie le 0 à 100 km/h en 3"5 ! La version 65 AMG n'a pas évolué. Face à sa petite sœur plus performante, il lui reste cette exclusivité et ses seules roues arrière motrices qui ne demandent qu'à fumer sous les 101,9 mkg délivrés par son gros V12 biturbo de 630 ch. Les coupés et cabriolets, qui conservent encore les anciennes mécaniques et une transmission intégrale bien moins enthousiasmante, devraient bientôt bénéficier d'une mise à jour.

### EN BREF

» Moteur	V8 à 90° V12 à 65°*
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 982 / 5 980*
» Puissance (ch)	612 à 5 750 630 à 4 800*
» Couple (mkg à tr/mn)	91,7 à 2 500 101,9 à 2 300*
» Transmission	intégrale propulsion*
» Boîte de vitesses	9, auto. / 7*
» Poids (kg)	1 995/2 175*
» L/l/h (m)	5,11/1,87/1,43
» Empattement (m)	2,95
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	3"5 / 4"3*
» Conso. mixte (l/100 km)	8,9 / 11,9*
» Emissions CO2 (g/km)	203 / 279*
» Prix (€)	183 300 env. 253 800*
» Puissance fiscale (CV)	NC

\*65/berline/cabriolet<sup>23</sup>



## AMG SLC 43



### EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	2 996
» Puissance (ch à tr/mn)	367 à 5 500
» Couple (mkg à tr/mn)	53,0 à 2 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	9, auto.
» Poids (kg)	1 520
» L/l/h (m)	4,14/1,81/1,30
» Empattement (m)	2,43
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	4"7
» Conso. mixte (l/100 km)	7,8
» Emissions CO2 (g/km)	178
» Prix (€)	66 350
» Puissance fiscale (CV)	25

On peut regretter l'absence d'un vrai SLC AMG plus rock'n'roll.



### La preuve par six

❖ Pas vraiment saluée pour sa rigueur dynamique, la précédente SLK 55 AMG vous séduisait immédiatement avec son V8 atmosphérique de 5,5 litres au caractère redoutable. Mais à l'occasion du restylage effectué en 2016, la marque à l'étoile sacrifie malheureusement le V8 sur l'autel des économies de carburant. Devenue SLC, l'Allemande se contente

désormais d'un V6 biturbo de 3,0 litres en version AMG 43. Revendiquant 367 ch et 53 mkg, il rend 55 ch et 2 mkg au V8 mais compense par une meilleure disponibilité à bas et moyen régimes. Au volant, le SLC 43 développe effectivement d'excellentes performances et une rigueur de comportement supérieure à celle de son prédécesseur, mais sa

conduite procure aussi beaucoup moins de frissons. En fin de compte, il se démarque essentiellement de ses principaux concurrents par un confort clairement à son avantage par rapport à un TT RS ou un 718 Boxster situés dans la même zone tarifaire mais pas dans le même monde en matière d'efficacité et de frissons.

## AMG SL 63/65



### EN BREF

» Moteur	V8 à 90° V12 à 65°*
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	5 461/ 5 980*
» Puissance (ch)	585 à 5 500 630 à 4 800*
» Couple (mkg à tr/mn)	91,7 à 2 250 101,9 à 2 300*
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, automatique
» Poids (kg)	1 770 / 1 875*
» L/l/h (m)	4,63/1,88/1,30
» Empattement (m)	2,58
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	4"2 / 4"0*
» Conso. mixte (l/100 km)	9,9 / 11,6*
» Emissions CO2 (g/km)	231 / 270*
» Prix (€)	181 400 256 900*
» Puissance fiscale (CV)	45 / 56*

### Concurrence déloyale

❖ Malgré un léger coup de bistouri début 2016, le SL attend avec impatience son remplacement. Le nouveau GT roadster autrement plus moderne et sportif devient un petit frère bien encombrant pour un modèle vieillissant qui n'a que son toit articulé à lui opposer. Au sommet de la gamme, le 65 AMG propose toujours l'antique V12 biturbo de

6 litres. Côté pile, 630 ch, 101 mkg de couple et des performances ébouriffantes avec un 0 à 100 km/h en 4" tout rond et une vitesse maxi que l'on peut relever à 300 km/h. Côté face, une enclume sur le train avant qui le fait sous-virer et fait fumer les gommes arrière malgré la présence d'un autobloquant. Bien plus homogène et à peine

moins performant (4"2 pour atteindre les 100 km/h), le SL 63 reprend le V8 5,5 litres biturbo de 585 ch, la réactive boîte automatique AMG Speedshift MCT 7 et un autobloquant mécanique. De quoi le rendre plus agile et plus musical, une fois le toit replié. Sans ce satané GT roadster qui lui fait de la concurrence déloyale, tout serait parfait...

Le SL 65 et son V12 biturbo sont toujours au catalogue.

91 SL\*





## AMG G 63-65/GLS 63



Les visions classique et moderne du Classe G cohabitent au catalogue.

## Étoiles décalées

● Rabaisser un franchisseur comme le classe G et lui chauffer des jantes de supersportives, en voilà un mariage contre nature ! Et pourquoi pas rehausser un AMG GT et lui monter des pneus de 4x4, tant qu'on y est... Une fois revu par AMG, ce bon vieux G devient aussi inutile qu'indispensable. Depuis 2015, il gagne une pincée de vitamines. Le V8 5,5 litres biturbo du G 63 passe à 571 ch quand le V12

6,0 litres biturbo du G 65 atteint désormais 630 ch. C'en est trop pour le châssis qui n'a pas été conçu à la base pour encaisser de telles puissances. Pourtant, ces deux versions de G deviennent absolument uniques dans leur genre et finalement tellement attachantes qu'on leur pardonne tout. La bande-son d'offshore donne à elle seule envie de craquer... Alors tant pis si les trois blocages de différentiels ne servent plus à grand-chose depuis

que les ingénieurs d'AMG lui ont raboté angles de franchissement et débattements de suspension. Autre engin décalé, l'imposant GLS a également droit à sa version 63 AMG de 585 ch. Il est donc désormais possible de profiter des plaisirs du V8 5,5 litres biturbo à sept, même si sa faculté de passer de 0 à 100 km/h en 4"6 impressionne plus que ses vitesses de passage en courbe. Normal, avec 2 580 kg sur la balance...

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90° <sup>(1/3)</sup> V12 à 65° <sup>(2)</sup>
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	5 461 / 5 980 <sup>(2)</sup>
» Puissance (ch)	571 à 5 500 <sup>(1)</sup> 630 à 4 800 <sup>(2)</sup> 585 à 5 500 <sup>(3)</sup>
» Couple (mkg à tr/mn)	81,6 à 2 000 <sup>(1/3)</sup> 101,9 à 2 300 <sup>(2)</sup>
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	9, automatique
» Poids (kg)	2 550 <sup>(1)</sup> / 2 580 <sup>(2/3)</sup>
» L/l/h (m)	4,67/1,87/1,95 <sup>(1/2)</sup> 5,13/1,93/1,85 <sup>(3)</sup>
» Empattement (m)	2,85
» Vitesse maxi (km/h)	210 / 230*
» 0 à 100 km/h	5"4 / 5"3*
» Conso. mixte (l/100 km)	10,3 / 11,9*
» Emissions CO2 (g/km)	242 / 279*
» Prix (€)	144 400 <sup>(1)</sup> 271 800 <sup>(2)</sup> 146 750 <sup>(3)</sup>
» Puissance fiscale (CV)	45 / 56 <sup>(2)</sup>

G 63 (1)/G 65 (2)/GLS 63 (3)



## AMG GLE 63



■ Le GLE coupé est le concurrent direct du BMW X6 M qu'il surclasse de 10 ch.

## EN BREF

» Moteur	V8
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	5 461
» Puissance (ch à tr/mn)	557 à 5 750 585 à 5 500*
» Couple (mkg à tr/mn)	71,4 à 1 750 81,6 à 2 000*
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	7, automatique
» Poids (kg)	2 345 / 2 350**
» L/l/h (m)	4,85/1,97/1,76 4,91/2,00/1,71*
» Empattement (m)	2,91
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	4"2 à 4"3*
» Conso. mixte (l/100 km)	11,8 à 11,9*
» Emissions CO2 (g/km)	276 à 278*
» Prix (€)	131 350 à 143 600**
» Puissance fiscale (CV)	48 à 51

\*\*S Coupé / \*\*\*Coupé S

## La coupé pleine !

● Ne l'appellez plus ML mais GLE ! Depuis son lifting de 2015 le 4x4 familial change de nom et propose un dérivé baptisé GLE Coupé. Un peu plus imposant (4,91 m de long et 2 m de large au lieu de 4,85 m et 1,97 m), ce modèle au pavillon très fuyant ressemble fortement au BMW X6 qu'il concurrence. Dans leur déclinaison AMG, les GLE et

GLE Coupé reçoivent le V8 5,5 litres biturbo associé à une boîte automatique à 7 rapports et à la transmission intégrale 4Matic. Deux niveaux de puissance sont disponibles : 557 ch pour le GLE 63 AMG, et 585 ch pour le GLE 63 AMG S. De quoi expédier ces mastodontes de 2,3 tonnes de 0 à 100 km/h en 4"3 (4"2 pour la variante S). Sur cet

exercice, les BMW X5/X6 M (575 ch) réclament 4"2 et le Porsche Cayenne Turbo S (570 ch) 4"1. La dotation de série comprend une suspension sport pneumatique aux réglages spécifiques et un antiroulis actif. Ces systèmes doivent permettre une bonne tenue de caisse tout en offrant un gain de confort. Reste ensuite à choisir parmi les quatre versions disponibles.





MINI

NATIONALITÉ  
GRANDE-BRETAGNEANNÉE DE (RE)CRÉATION  
1997PRODUCTION 2016  
360 233

GROUPE BMW

www.mini.fr

## COOPER S/JCW



Autrefois véritable trublion de la catégorie, la Mini JCW est devenue plus rigoureuse mais aussi moins attachante.

## En quête de Mojo

À la manière des poupées russes, la troisième génération de Mini se dédouble. Après la 3 portes, la 5 portes (une première) et le cabriolet, le nouveau Clubman change de style. Il devient un vrai break à 6 portes puisque son coffre de 1 250 litres hérite de deux ouvertures à battants. Tout ce petit monde peut compter sur la version Cooper S animée par le 2,0 litres turbo de 192 ch. Cette mécanique est un modèle de souplesse, mais ses montées en régime sont moins alertes que sur l'ancien 1.6 THP. Malgré cela, la

Cooper S est amusante à conduire grâce à un châssis rigoureux. En 2015, la version sportive John Cooper Works commence par animer la Hatch trois portes, avant de se décliner sur le Clubman. Elle reçoit un 2,0 litres turbo de 231 ch et 32,6 mkg de couple que l'on peut associer au choix à une boîte manuelle ou automatique, toutes deux à 6 rapports. Équipé de la boîte auto, ce moteur nous a bluffés par sa santé. Avec un 1 000 m D.A. abattu en 25"6, la JCW trois portes se hisse au sommet de sa catégorie, coiffant de deux

dixièmes l'Audi S1, de puissance identique et possédant 4 roues motrices. La troisième génération de JCW a gagné en confort et permet de rouler vite en toute décontraction. Elle perd en revanche les manières rebelles et la vivacité que l'on attend d'une Mini. Elle louvoie et perd sa stabilité sur les gros freinages appuyés, et élargit souvent en sortie de courbe. Agréable et plus confortable sur route, elle se désunit complètement sur notre piste fétiche et signe un temps décevant de 1'30"28. La Mini a perdu son Mojo...

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 998
» Puissance (ch à tr/mn)	192 à 4 700 231 à 5 200*
» Couple (mkg à tr/mn)	30,6 à 1 250 32,6 à 1 250*
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 160 / 1 205*
» L/l/h (m)	3,85/1,73/1,41
» Empattement (m)	2,49
» Vitesse maxi (km/h)	235 / 246*
» 0 à 100 km/h	7"0 / 6"4*
» 1 000 m DA	27"1 / 25"6*
» Conso. mixte (l/100 km)	5,7 / 6,7*
» Emissions CO2 (g/km)	133 / 155*
» Prix (€)	26 000 33 100*
» Puissance fiscale (CV)	10 / 12*

\*JCW

MESURES Motorsport





## COUNTRYMAN JCW

Nouveauté



4,30 m, 1 540 kg et plus de 40 000 euros, peut-on encore appeler ça une Mini ?

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 598
» Puissance (ch à tr/mn)	231 à 5 000
» Couple (mkg à tr/mn)	35,8 à 1 250
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	225/50 R 18
» Poids (kg)	1 540
» L/l/h (m)	4,30/1,82/1,56
» Empattement (m)	2,67
» Vitesse maxi (km/h)	234
» 0 à 100 km/h	6"5
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	7,4
» Emissions CO2 (g/km)	169
» Prix (€)	40 300
» Puissance fiscale (CV)	NC

## Maxi Mini

Version tous chemins de la Mini, la seconde génération de Countryman s'étire désormais sur 4,30 m et atteint 1,82 m de large. Pour une Mini, c'est un beau bébé. Fidèle à la tendance, ce gros SUV urbain (ou petit SUV compact si vous préférez) en profite donc pour s'embourgeoiser. À l'instar des autres modèles plus compacts de la marque, sa version Cooper S reprend le 2.0 turbo de 192 ch. Un moteur ultramoderne souple comme un élastique qui permet d'économiser de nombreux changements de rapports.

À défaut de donner envie d'aller chercher les derniers tours d'une zone rouge à peine plus haute que celle d'un diesel, il reste suffisamment vaillant pour emmener ce petit monde à 100 km/h en 7"5. En optant pour la transmission intégrale facturée 2 000 € de plus, la manœuvre ne prend que 7"3. La version sportive JCW l'intègre en série, histoire de mieux digérer les 35,7 mkg de couple, disponibles à partir de 1 450 tr/mn de ce 2.0 turbo porté à 231 ch. Les accélérations s'annoncent évidemment plus

toniques (0 à 100 km/h en 6"5), mais les sensations de conduite ne devraient pas être aussi épicées que sur les Mini d'antan. Normal quand on a 1 540 kg à traîner. Sa rigueur devrait tout de même être supérieure à celle du Nissan Juke Nismo RS qui n'a que les roues avant motrices pour canaliser sa cavalerie. Le Paceman, basé sur l'ancienne version du Countryman n'est désormais plus disponible au catalogue. Cette version coupé tous chemins ne devrait pas connaître de descendance. Pour le moment tout du moins.





NISSAN

NATIONALITÉ  
JAPONANNÉE DE CRÉATION  
1933PRODUCTION 2016  
5 560 000

www.nissan.fr

Ce SUV au demeurant sympathique n'a de Nismo que le nom.

## JUKE NISMO RS



### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 618
» Puissance (ch à tr/mn)	218 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	28,5 à 3 600
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	225/45 R 18
» Poids (kg)	1 340
» L/l/h (m)	4,16/1,77/1,56
» Empattement (m)	2,53
» Vitesse maxi (km/h)	220
» 0 à 100 km/h	7"0
» Conso. mixte (l/100 km)	7,2
» Emissions CO2 (g/km)	168
» Prix (€)	28 200
» Puissance fiscale (CV)	13



## Usurpation d'identité

Si le badge "Nismo" fait rêver les puristes, il faut tout de même constater que Nissan s'en sert souvent plus comme outil marketing que comme une garantie de performances extrêmes. Ainsi, le petit crossover Juke arbore ce badge comme une GT-R ou une 370Z. Dans son unique version RS, il pousse la puissance de son 1,6 turbo

jusqu'à 218 ch en traction. Mais ne comptez pas sur lui pour suivre le rythme d'une 208 GTI by Peugeot Sport ou d'une Clio R.S. Trophy. Ce petit engin haut sur pattes se révèle brouillon en conduite sportive. Sur notre piste de référence, il joue dans la cour d'une Suzuki Swift Sport de 136 ch et signe un temps de 1'33"40. Le train avant peine

à passer la puissance au sol, la direction manque cruellement de tranchant, le freinage de mordant, et les mouvements de caisse demeurent trop prononcés. Aussi affûté soit-il, un SUV urbain n'a pas grand-chose à faire sur circuit. La version à transmission intégrale de 214 ch et accouplée à une boîte CVT ne devrait pas y être plus à l'aise.

## 370Z/NISMO



### EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Cylindrée (cm³)	3 696
» Puissance (ch à tr/mn)	328 à 7 000 344 à 7 400*
» Couple (mkg à tr/mn)	37,3 à 5 200 37,8 à 7 200*
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 496 / 1 535*
» L/l/h (m)	4,25/1,84/1,31
» Empattement (m)	2,55
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	5"8 / 6"3*
» 1 000 m DA	25"4 / 25"9*
» Conso. mixte (l/100 km)	13,1
» Emissions CO2 (g/km)	248
» Prix (€)	32 900 45 300* 39 300**
» Puissance fiscale (CV)	23 / 25*

\*Nismo/\*\*Roadster

MESURES MotorSport

## Nippon ni mauvais...

Dans le genre, la 370Z est une proposition difficile à refuser. Un coupé ou roadster propulsion de plus de 300 ch pour le prix d'une grosse GTI, cela fait envie. Animée par un V6 3,7 litres de 328 ch, dotée d'un bon équilibre et d'un différentiel autobloquant, cette Nippone se montre amusante sur piste et permet d'accéder facilement aux joies de la glisse. Mais à ce

prix, le V6 manque un peu de noblesse et le châssis de finesse par rapport aux références du genre. Sans oublier une commande de boîte lente, même si ce côté "old school" et rustique fait partie de son charme. La Nismo, arrivée en 2013 et disponible uniquement en coupé, gagne 16 ch et un châssis aux réglages spécifiques. Alléchante sur le papier, elle l'est moins dans

la réalité en raison d'un amortissement ultra-ferme caricatural et de performances en retrait par rapport à la version de base (!). Depuis 2015, les évolutions portant sur l'amortissement (tarage revu pour plus de confort) et l'aérodynamique sont censées avoir rectifié le tir. Reste maintenant à améliorer une mécanique au tempérament décevant.

Le 370Z Nismo est très loin d'offrir l'efficacité d'un 718 Cayman S, mais il est 20 000 euros moins cher.





## GT-R



La toute nouvelle génération n'est pas prévue avant 2020. D'ici là, la vieillissante GT-R R35 aura bien du mal à faire trembler de nouveau la concurrence.

## Fin de règne

Celle que l'on appelle Godzilla continue de faire parler d'elle tout en restant une énigme. Comment une auto aussi lourde peut-elle se montrer aussi efficace ? Grâce à son arsenal technique : transmission intégrale ultra-sophistiquée, V6 biturbo gavé aux hormones, boîte à double embrayage rapide comme l'éclair et châssis rigide comme un roc. Ses temps canon sur la Boucle Nord du Nürburgring alimentent la légende. Aujourd'hui pourtant, le temps passe et la concurrence qui n'est pas restée les bras

croisés va souvent plus vite, aussi bien sur l'enfer vert que dans la vraie vie. Les Porsche 991 Turbo S, Ferrari 488 GTB, McLaren 720S et autres Lamborghini sont aujourd'hui plus affûtées. Depuis 2016, celle qui évolue constamment par (toutes) petites touches s'offre un restylage un peu plus marqué. Sous une aérodynamique revue et une face avant redessinée, le V6 passe à 570 ch pour 65 mkg. Le châssis reçoit une suspension recalibrée et une coque plus rigide encore. On note aussi une pointe de luxe dans l'habitacle et

son interface. Suffisant pour dominer ses rivales les plus aiguisées ? Pas certain, même dans sa version Nismo qui profite de 600 ch, d'un châssis plus aiguisé et de quelques kilos en moins sur la balance. La précédente version du monstre blanc nous avait quelque peu déçus sur notre piste favorite. En signant un chrono de 1'20''61, elle pointe 9 centièmes derrière la GT-R cru 2013 et la toute dernière Porsche Carrera 4 S pourtant moins puissante de 180 ch. La faute à un sous-virage endémique à la limite.

Beaucoup plus onéreuse qu'auparavant, la Nismo est 30 000 euros plus chère que la dernière 911 GT3. Difficile à justifier.

## EN BREF

» Moteur	V6 à 60°
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 799
» Puissance (ch à tr/mn)	570 à 6 800 600 à 6 800*
» Couple (mkg à tr/mn)	64,9 à 3 300 66,5 à 3 600*
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	6, double embrayage
» Pneumatiques avant	255/40 ZRF 20
» Arrière	285/35 ZRF 20
» Poids (kg)	1 752 / 1 725*
» L/I/h (m)	4,71/1,89/1,37
» Empattement (m)	2,78
» Vitesse maxi (km/h)	315
» 0 à 100 km/h	2''8 / 2''8*
» Conso. mixte (l/100 km)	11,8 / 11,8*
» Emissions CO2 (g/km)	275
» Prix (€)	99 911 184 950*
» Puissance fiscale (CV)	51 / 53*

\*Nismo







# Ligne de Soins pour véhicules

## AUTO, MOTO & CYCLE

### GS27 ADDITIFS

**NOUVEAU**

- > Traitement préventifs et curatifs
- > Compatible toutes motorisations



### GS27 DÉOCAR

- > Désodorisants automobiles haute qualité
- > Parfums Français



**RÉSULTAT PRO**



### GS27 CLASSICS

- > Entretien complet
- > Lustrage et protection haute technologie



### GS27 TECHNICS

- > Elimination des rayures
- > Rénovation des optiques



Retrouvez toutes nos gammes auto, moto & cycle sur [GS27.com](http://GS27.com)







OPEL



NATIONALITÉ  
**ALLEMAGNE**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1898**

PRODUCTION 2016  
**1 160 000**

GROUPE PSA  
[www.opel.fr](http://www.opel.fr)

## ADAM S/ROCKS S



### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 398
» Puissance (ch à tr/mn)	150 à 5 000
» Couple (mkg à tr/mn)	22,4 à 3 000
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	5, mécanique
» Poids (kg)	1 163
» L/l/h (m)	3,70/1,72/1,48
» Empattement (m)	2,31
» Vitesse maxi (km/h)	210
» 0 à 100 km/h	8"5
» Conso. mixte (l/100 km)	5,9
» Emissions CO2 (g/km)	139
» Prix estimé (€)	19 250 21 050*
» Puissance fiscale (cv)	8

\*Rock S

Les Adam S et Rocks S (ci-dessous) sont des citadines sympathiques et dynamiques mais pas des sportives.

### L'Adam de fer

L'Abarth 595 est clairement dans le viseur de l'Adam S. Pratiquement aussi *fashionista* que sa rivale italienne, la petite Opel enfile sa tenue de sport spécifique (boucliers, bas de caisse, ailerons, jantes de 18 pouces) et propose une foule d'options permettant de la rendre unique. Le 4 cylindres 1,4 litre turbo de 150 ch et 22,4 mkg ne lui autorise pas de meilleures

performances que la 595 en raison d'une surcharge pondérale de 70 kg. En revanche, elle fait preuve d'un comportement bien plus rigoureux, notamment en entrée de courbe. Le traitement S se décline sur l'Adam Rocks. Ce modèle se distingue de l'Adam "tout court" par une garde au sol surélevée, un look de baroudeuse et un toit en toile rétractable façon

Abarth 595 Cabriolet. Opel annonce des performances identiques : 0 à 100 km/h en 8"5 et 210 km/h en pointe. Vendue 19 250 € l'Opel est plus proche d'une Abarth 595 (145 ch, 18 800 €) que de la 595 Turismo (160 ch, 22 600 €), tant en termes de puissance que de prix. Il ne manque plus qu'une version OPC, hélas pas prévue au programme.



## CORSA OPC



### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 598
» Puissance (ch à tr/mn)	207 à 5 800
» Couple (mkg à tr/mn)	28,5 à 1 900
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 243
» L/l/h (m)	4,02/1,75/1,48
» Empattement (m)	2,51
» Vitesse maxi (km/h)	230
» 0 à 100 km/h	6"8
» 1 000 m DA	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	7,5
» Emissions CO2 (g/km)	174
» Prix (€)	24 420
» Puissance fiscale (cv)	12

\*Pack Performance

### Retour en arrière

Qui aurait cru la dernière Opel Corsa OPC capable d'aller malmener les autres petites GTI ? L'Allemande était même capable de jouer devant grâce à son Pack Performance facturé 1 650 € et comprenant notamment des gros freins (étriers fixes 4 pistons à l'avant) et un différentiel autobloquant Drexler. Cet attirail qui faisait

de la Corsa la sportive la plus authentique et l'une des plus efficaces du segment a malheureusement disparu du catalogue. Reste une bombinette séduisante, vivante mais peu rigoureuse et dotée d'un moteur turbo plus explosif que la moyenne de la catégorie mais offrant des performances somme toute moyennes. La petite OPC repose sur une

suspension Koni très typée et dispose en série de beaux baquets Recaro qui aident à mettre dans l'ambiance. Le tableau n'est pas idéal, mais à 24 420 € et même 20 000 € annoncés sur le site commercial après remise, cette Opel reste la sportive compacte la plus abordable de sa catégorie quand une Clio R.S. plus terne est affichée à 26 600 €.

Espérons que le rachat d'Opel par PSA redonne des couleurs à la gamme OPC.







PEUGEOT

NATIONALITÉ  
FRANCEANNÉE DE CRÉATION  
1896PRODUCTION 2016  
1 910 000

GROUPE PSA

www.peugeot.fr

## 208 GTi



La 208 GTi By Peugeot Sport est LA véritable héritière des bouillantes GTi d'antan.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 598
» Puissance (ch à tr/mn)	208 à 5 500
» Couple (mkg à tr/mn)	30,6 à 1 700
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 160 / 1 185*
» L/l/h (m)	3,96/1,74/1,46
» Empattement (m)	2,54
» Vitesse maxi (km/h)	230
» 0 à 100 km/h	NC / 6"5*
» 1 000 m DA	NC / 26"7*
» Conso. mixte (l/100 km)	5,9 / 5,4*
» Emissions CO2 (g/km)	125
» Prix (€)	26 350 29 750*
» Puissance fiscale (CV)	11 / 12*

\*by Peugeot Sport

MESURES MotorSport

## L'appel de la piste

En ressortant l'appellation GTi sur sa 208, Peugeot joue avec son passé. Dans l'air du temps, sa puce se montre rigoureuse, efficace et d'une étonnante facilité. Mais il lui manque la manière. Si le train avant se montre plutôt costaud, son homologage arrière reste systématiquement figé sur sa trajectoire et l'ennui guette. Il se dit que les metteurs au point de chez Peugeot auraient été priés de rendre la poupe aussi stoïque qu'un garde royal. De la part d'un constructeur autrefois réputé pour ses châssis vivants, cela étonne. Peugeot a tout

de même fini par écouter les plus sportifs début 2015. Dans sa version by Peugeot Sport ("30th" avant le restylage), la 208 GTi hausse le ton : freinage Brembo voies AV et AR élargies, châssis rabaissé de 10 mm, suspensions et antiroulis plus raides surtout à l'arrière, carrossage AV accru, pince AR diminuée et différentiel autobloquant Torsen. Le moteur passe à 208 ch et s'offre un couple majoré. Il sera monté ensuite en série sur la 208 GTi après le restylage du printemps 2015. Sur route, la version BPS devient bien plus aiguisée avec une poupe plus

mobile et un amortissement plus costaud. Pourtant la différence est encore plus nette sur notre piste fétiche. Le train arrière se gère sur un fil dans les passages rapides, le nez se jette à la corde, l'avant encaisse les pires appuis et la motricité incroyable permet de réaccélérer très tôt. De quoi donner le grand frisson et laisser la concurrence loin derrière avec un temps de l'27"30. Ses rivales ne verront que le rouge ou le bleu de sa livrée "coupe franche" optionnelle désormais disponible en deux coloris.



## 308 GT/GTi



On peut regretter que Peugeot n'ait pas profité du restylage pour offrir plus de puissance à une 308 GTi trop timorée et pas franchement bon marché.

## Sportive à tout faire

Le restylage de la 308 rappelle la version R-Hybrid. Avec son bouclier ajouré, sa calandre légèrement redessinée et son capot moteur subtilement revu, elle devient plus agressive, surtout avec sa livrée "coupe franche" comprenant désormais une couleur bleue. Pour le reste, la gamme sportive ne profite d'aucune remise à niveau technique. Comme toujours, la GT joue le compromis. Son 1.6 THP de 205 ch autorise un 0 à 100 km/h en 7"5. La hauteur de caisse est abaissée, les suspensions sont affermies, et des disques plus gros font leur apparition. Plus axée grand tourisme que sport, la 308 GT est une grande routière performante, polyvalente, bien

amortie et capable de signer un temps de 1'32"50 sur notre piste Club. Les vrais amateurs de sensations se tourneront eux vers la 308 GTi by Peugeot Sport : 1.6 THP porté à 270 ch, rapports de boîte rapprochés, autobloquant mécanique Torsen, freins Brembo 4 pistons, trains roulants et direction électrique à assistance variable totalement revus. Moins typée que les reines de la catégorie qui ne jurent que par la Nordschleife, la 308 GTi dispose d'un amortissement conjugué à merveille fermeté et confort. La motricité est hors-norme, le feeling de direction excellent, le train avant incisif et précis et l'équilibre parfait. La poupe joueuse vient au lever de pied ou

sur les freins, mais toujours avec progressivité. Le plaisir de pilotage est instantané et le moindre tracé sinueux devient un agréable terrain de jeu. Mais étonnamment, le poids contenu à seulement 1 205 kg (entre 115 et près de 300 kg de moins que ses concurrentes) ne compense pas une puissance inférieure. La Sochaliennne signe tout de même un 0 à 100 km/h en 6"2 et 25"7 sur le 1 000 m départ arrêté. Sur piste, la 308 GTi by Peugeot Sport réalise sur notre base de référence un chrono de 1'27"12. Une performance honnête vu sa polyvalence, même si le gratin des tractions la devance d'une bonne seconde.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 598
» Puissance (ch à tr/mn)	205 à 6 000 270 à 6 000*
» Couple (mkg à tr/mn)	29,1 à 1 750 32,4 à 1 900*
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	225/40 R 18 235/35 R 19*
» Poids (kg)	1 200 / 1 205*
» L/I/h (m)	4,25/1,86/1,45
» Empattement (m)	2,62
» Vitesse maxi (km/h)	235 / 250*
» 0 à 100 km/h	7"5**/ 6"5*
» 1000 m DA	NC / 25"7*
» Conso. mixte (l/100 km)	5,6 / 6,0*
» Emissions CO2 (g/km)	130 / 139*
» Prix (€)	31 050 38 700*
» Puissance fiscale (cv)	11 / 16*

\*GT/\*\*Perfs USine

MESURES MotorSport



L'habitacle évolue aussi par petites touches. La qualité perçue est remarquable.



# VONE RACING

## OPTIMISATION ET REPROGRAMMATION MOTEUR SUR VÉHICULES SÉRIE ET COMPÉTITION

Notre métier :

- Reprogrammation sur mesure sur banc Rotronic 4 roues motrices
- Fourniture et pose de nombreuses pièces performance : kits compresseur, turbos hybride, lignes d'échappement, échangeurs, suspensions, freinage etc...

Nos extras :

- Interventions possibles en Rhône Alpes, Ile de France et Sud Ouest
- Satisfait ou remboursé pendant 15 jours
- Retour à l'origine gratuit
- Garantie 5 ans et mises à jour gratuites
- Facilités de paiement en 3 fois



## DU SUR MESURE À UN TARIF TRÈS COMPÉTITIF



Contrairement à 90% des prestations proposées par nos concurrents, il s'agit d'une reprogrammation sur mesure, réalisée à partir du fichier origine de votre véhicule et non de fichiers standard prédéfinis insérés par un simple copié-collé.

Nous disposons de tout le matériel nécessaire pour développer nos propres gestions moteur sur banc de puissance 4x4 1200 cv. L'utilisation de la télémétrie embarquée et des dernières technologies d'acquisition et de diagnostic nous permet d'adapter le comportement moteur en fonction des besoins de l'utilisateur et de la configuration véhicule.

Contact : Sylvain CATARD

Adresse : Impasse Charles Garnier - Zone d'Activités de la Grue - 26120 CHABEUIL

Téléphone : 06 88 45 23 37

Mail : [vone.racing@gmail.com](mailto:vone.racing@gmail.com)

Site web : <http://www.vone-racing.fr>







**PORSCHE**



NATIONALITÉ  
**ALLEMAGNE**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1948**

PRODUCTION 2016  
**237 778**

GRUPE VOLKSWAGEN  
[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

## 718 CAYMAN/BOXSTER



L'agrément moteur est presque aussi décevant que le châssis est fantastique.

### La preuve par quatre

Ne les appelez plus Boxster ou Cayman, mais 718 Boxster ou 718 Cayman. Derrière cette nouvelle appellation de gamme apparue en 2016 se cachent de profondes évolutions. Cela commence par une gémellité plus prononcée entre les deux carrosseries. Autrefois plus puissant de 10 ch et plus léger de 20 kg, le Cayman perd son droit d'aïnesse par rapport à un Boxster désormais affiché 2 040 € de plus. À l'exception de tarages de ressorts un peu plus fermes grâce à la rigidité supérieure procurée par son toit, rien ne le distingue techniquement. Derrière le pilote et son passager, plus de mélodieux flat-6 niché en position centrale, mais deux versions

d'un 4 cylindres à plat suralimenté. L'entrée de gamme est confiée à un 2 litres de 300 ch quand la version S porte sa cylindrée à 2,5 litres et profite d'un turbo à géométrie variable pour afficher 350 ch. Sur le papier, ces deux blocs font oublier ses prédécesseurs, aussi bien par leur couple plus généreux que par leur consommation officielle en baisse. Côté performances aussi : en signant un 1 000 m départ arrêté en 22"2, le Boxster S accouplé ici à une boîte PDK rapide comme l'éclair arrête le chrono. Difficile pourtant de faire oublier ces si soyeux flat-6 dans la vie de tous les jours. Le manque de caractère déçoit et la sonorité amusante au début devient vite

envahissante au quotidien. Avouez tout de même qu'une architecture moteur de Coccinelle sous le capot d'une Porsche facturée à prix d'or a de quoi alimenter les esprits méditants, non ? Heureusement, le châssis profondément revu fait taire les pires mauvaises langues. La qualité de mise au point exceptionnelle offre une efficacité incroyable sur route où l'amortissement parfait fait merveille. La surprise est encore plus forte sur une piste Club enflammée par leurs exploits respectifs. En signant un temps exceptionnel de 1'21"70, le Cayman S prend une légère avance sur le Boxster S (1'22"52). Cela promet pour les versions radicales à venir...

#### EN BREF

	Cayman/Boxster	Cayman/Boxster S
» Moteur	4 à plat	4 à plat
» Suralimentation	turbo	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 998	2 497
» Puissance (ch à tr/mn)	300 à 6 500	350 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	38,7 à 1 950	42,8 à 1 900
» Transmission	propulsion	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique	6, mécanique
» Pneumatiques avant	235/45 ZR 18	235/40 ZR 19
» Arrière	265/45 ZR 18	265/40 ZR 19
» Poids (kg)	1 335 / 1 335	1355 / 1355
» L/I/h (m)	4,38/1,80/1,28	4,38/1,80/1,28
» Empattement (m)	2,47	2,47
» Vitesse maxi (km/h)	275	285
» 0 à 100 km/h	5"1	4"6
» Conso. mixte (l/100 km)	7,4	8,1
» Emissions CO2 (g/km)	168	184
» Prix (€)	55 040 / 57 080	67 790/69 830
» Puissance fiscale (CV)	19	24





## 911 CARRERA/TARGA



La Carrera demeure LA référence chez les GT en matière de polyvalence.

## Un souffle nouveau

Derrière des boucliers légèrement redessinés, la 991 Type 2, sortie tout début 2016 cache sa vraie nouveauté sous le capot arrière. Le flat-6 qui descend sa cylindrée à 3 litres et avale deux turbos suscite des inquiétudes comme à chaque révolution technique. Malgré un timbre moins métallique et un caractère moins rageur, il conserve une sonorité typique et prend encore 7 500 tr/min. Et puis le coffre supplémentaire à mi-régimes facilite le quotidien. En gagnant 20 ch et un gros surplus de couple (370 ch et 45,9 mkg sur la Carrera et 420 ch et 51 mkg sur la Carrera S), ces nouveaux blocs affolent le chrono

à défaut d'envoûter les sens. Sur la ligne droite de Lurcy-Lévis, la Carrera 4S équipée d'une incroyable boîte PDK optionnelle fait parler la poudre : 0 à 100 km/h en 3"5 et 1 000 m DA expédié 21"2. Pourtant, le plus impressionnant reste les progrès du châssis. En proposant désormais les 4 roues directrices de sa grande sœur Turbo (et des GT3) en supplément (2 268 €), la 911 devient redoutable. Surtout avec les options qui vont bien : châssis sport PASM abaissé de 10 mm avec antiroulis actif PDCC (4 068 €), Pack Sport Chrono (2 100 €) et échappement sport (2 628 €). Ainsi équipée, la 911 se joue de toutes les routes avec aisance : train

avant chirurgical, amortissement piloté étonnant, freinage et feeling de direction parfaits. Sur la piste, cette 4S signe un temps de Nissan GTR : 1'20"52. Débarrassée de la transmission intégrale et plus étroite de 44 mm, la Carrera S aussi bien pourvue n'a pu curieusement faire mieux que 1'22"00. Une énigme qui s'explique en partie par une motricité plus délicate et une propension à dégrader ses pneus arrière rapidement. On attend désormais la GTS de pied ferme sur notre tracé de référence. Arrivée au printemps, elle compte sur ses voies larges, son châssis abaissé de 10 mm et son flat-6 porté à 450 ch pour faire parler la poudre !

## EN BREF

	Carrera	Carrera S	GTS
» Moteur	flat 6	flat 6	flat 6
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 981	2 981	2 981
» Puissance (ch à tr/mn)	370 à 6 500	420 à 6 500	450 à 6 500
» Couple (mkg à tr/mn)	45,9 à 1 700	51,0 à 1 700	56,1 à 2 150
» Transmission	propulsion intégrale*	propulsion intégrale*	propulsion intégrale*
» Boîte de vitesses	7, mécanique	7, mécanique	7, mécanique
» Poids (kg)	1 430 / 1 480*	1 440 / 1 490*	1 450 / 1 495*
	1500**/1570***	1510**/1580***	1565**/1585***
» L/l/h (cm)	4,50/1,81/1,30	4,50/1,81/1,30	4,53/1,85/1,28
	4,50/1,85/1,30*	4,50/1,85/1,30*	
» Empattement (m)	2,45	2,45	2,45
» Vitesse maxi (km/h)	295 / 292*	308 / 305*	312 / 310*
	287**/289***	303**	308**/308***
» 0 à 100 km/h	4"6 / 4"1*	4"3 / 4"2*	4"1 / 4"0*
	4"8**/4"7***	4"4**	4"1**/4"1***
» Conso. mixte (l/100 km)	8,5 / 8,7*	8,7 / 8,9*	9,4 / 9,5*
	8,5**	9,0**	9,7***
» Emissions CO2 (g/km)	190/201*/195**	199 / 204*	212 / 220**
» Prix (€)	100 295	114 575	128 375
	107 735*	122 015*	135 815*
	113 495**	127 775**	149 015**
	120 935***	135 215***	149 015***
» Puissance fiscale (CV)	24	31	33 / 34*

\*4/4\*\*Cabriolet/\*\*Targa

Nouveauté 2017, la GTS profite d'un bonus de 30 ch. Elle est disponible en 2 ou 4 roues motrices, coupé, cabriolet ou Targa (photo).





# 911 GT3



**Nouveauté**

## Authentique

Aucune révolution, aucune compromission, juste une évolution allant toujours vers plus de performances et même d'authenticité pour la GT3. Pas de turbos comme sur la Carrera, la 911 des pistards reprend le bloc atmosphérique de la R remis au goût du jour mais développant toujours 500 ch contre 475 pour l'ancienne GT3. Alors que le régime de rotation plafonnait à 8 500 tours, il atteint de nouveau la barre symbolique des 9 000 tours. 50 % des pièces de ce moteur de course proviennent des 911 Cup et RSR ! Outre le

frisson mécanique, les puristes apprécieront le retour de la boîte manuelle (option gratuite sur demande) qui avait disparu sur la précédente génération. La PDK à sept rapports demeure plus efficace en performances pures. Porsche annonce un 0 à 100 km/h en seulement 3"2, un temps exceptionnel pour une auto de "seulement" 500 ch. Il faut dire que la GT3 demeure plus légère que la moyenne et affiche une motricité hors du commun. Côté aéro, les évolutions se font dans le détail mais le nouvel aileron en carbone permet tout de

même d'augmenter de plus de 20 % la déportance à 300 km/h, soit 155 kg d'appui. Le châssis bénéficie quant à lui d'une mise à jour mais reprend la même recette comprenant notamment les roues arrière directrices, lesquelles conditionnent une agilité exceptionnelle dans le lent et davantage de stabilité dans le rapide. Porsche a annoncé un chrono canon de 7'12" au Nürburgring. Le prix de la GT3 a augmenté de 15 000 € mais le rapport prix/prestations et le plaisir pris au volant justifient les 155 255 € réclamés.

## EN BREF

» Moteur	6 à plat
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm³)	3 996
» Puissance (ch à tr/mn)	500 à 8 250
» Couple (mkg à tr/mn)	46,9 à 6 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb. 6 mécanique*
» Pneumatiques avant	245/35 ZR 20
» Arrière	305/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 430 / 1 413*
» L/l/h (m)	4,56/1,85/1,27
» Empattement (m)	2,46
» Vitesse maxi (km/h)	318 / 320*
» 0 à 100 km/h	3"2 / 3"8*
» Conso. mixte (l/100 km)	12,7 / 12,9*
» Emissions CO2 (g/km)	288 / 290*
» Prix (€)	155 255
» Puissance fiscale (CV)	41

\*Boîte manuelle sur demande

La boîte manuelle est de retour sur la GT3, plus que jamais la 911 des puristes.





## 911 TURBO



La Turbo S fait toujours partie des meilleures catapultes du marché.



Limitée à 500 exemplaires, la Turbo S Exclusive Series dispose de 607 ch, d'un kit aéro et d'un intérieur très spécifique, le tout pour 266 735 euros.



## Biréacteur

À l'heure où les 911 classiques succombent aux sirènes de la respiration artificielle, que reste-t-il à la 911 Turbo ? Tout le reste, tant les deux modèles n'ont absolument rien à voir. La famille Carrera classique utilise la suralimentation à des fins d'efficacité et tente par tous les moyens de la masquer par un caractère moteur lissé et une sonorité discrète. La gamme Turbo, elle, met comme toujours l'accent sur les performances sans cacher les sifflements de ses deux tornades. Depuis le restylage, le flat-6 3,8 litres aux conduits d'admission

retouchés, à la pression d'injection majorée et aux deux turbos à géométrie variable plus gros, gagne 20 ch, portant le cheptel à 540 unités sur la Turbo et 580 sur la Turbo S. La réactivité grimpe encore d'un cran grâce au système Dynamic Boost, en laissant le papillon de gaz ouvert un court instant quand on lève le pied de l'accélérateur. Le système Sports Response déjà disponible sur la 911 classique y participe aussi, en offrant une cartographie plus agressive à l'ensemble moteur/boîte pendant 20 secondes. De quoi se

relancer et accélérer comme une fusée. Les Turbo et Turbo S passent de 0 à 100 km/h en 3" et 2"9 avant de respectivement filer à 200 km/h en 10"4 ou 9"9. À l'exception d'une suspension PASM reparamétrée, le châssis demeure pratiquement inchangé. Aérodynamique active, différentiel PTV, roues arrière directrices et système de stabilisation active PDCC équipaient déjà l'ancien modèle. Suffisant pour faire de cette 911 Turbo une des plus efficaces GT de la planète, avec une polyvalence inconnue chez la concurrence.

## EN BREF

	Turbo	Turbo S
» Moteur	6 à plat	6 à plat
» Suralimentation	2 turbos	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 800	3 800
» Puissance (ch à tr/mn)	540 à 6 000	580 à 6 750
» Couple (mkg à tr/mn)	72,4 à 2 250	76,5 à 2 200
» Transmission	intégrale	intégrale
» Boîte de vitesses	7, double embrayage	7, double embrayage
» Pneumatiques avant	245/35 ZR 20	245/35 ZR 20
» Arrière	305/30 ZR 20	305/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 595 / 1 665*	1 600 / 1 670*
» L/l/h (m)	4,51/1,88/1,30	4,51/1,88/1,30
» Empattement (m)	2,45	2,45
» Vitesse maxi (km/h)	320	330
» 0 à 100 km/h	3"0/3"1*	2"9 / 3"0*
» Conso. mixte (l/100 km)	9,1 / 9,3	9,1 / 9,3
» Emissions CO2 (g/km)	212 / 216	212 / 216*
» Prix (€)	177 695 190 895*	206 135 219 335*
» Puissance fiscale (CV)	44	49

\* Cabriolet



# 911 GT2 RS



La production de la GT2 RS serait limitée à un millier d'exemplaires qui sont sans nul doute déjà attribués à l'heure où vous lisez ces lignes.



## KO made in Porsche

La GT3 ferait le bonheur de la plupart des pistards mais pas de ceux qui recherchent l'arme ultime pour humilier les petits camarades lors des trackdays. La course à la puissance observée chez la concurrence avait fini par laisser la 911 aux arrière-postes, jusqu'à ce 30 juin 2017 au Festival Of Speed de Goodwood où Porsche a présenté la nouvelle GT2 RS.

Le concept n'est pas nouveau. Pour schématiser, il s'agit du mariage entre une GT3 RS et une 911 Turbo. Sur la 997, cela nous avait valu un monstre armé de 620 ch transmis aux seules roues arrière. Cette fois, la GT2 RS atteint la barre des 700 ch pour un couple colossal de 76,5 mkg ! Issu du flat-6 biturbo de la Turbo S, le bloc gagne 120 ch grâce à de plus gros turbos ainsi qu'un important travail sur le refroidissement de l'air d'admission allant jusqu'à la pulvérisation d'eau sur les échangeurs de suralimentation.

Le gain de puissance s'accompagne d'un gain de poids tout aussi substantiel. La RS pèse 130 kg de moins qu'une Turbo S du fait de la suppression de la transmission intégrale, des places arrière, mais aussi d'un échappement sur mesure en titane (-7 kg) ainsi que de l'emploi très large de fibre de carbone, notamment pour le capot, et de magnésium pour le toit. Le poids annoncé est de 1 470 kg. Il existe comme sur la 918 Spyder un pack Weissach permettant de gagner 30 kg en proposant davantage de carbone au niveau du toit, des barres antiroulis ou encore des bielles d'accouplement sur les deux essieux, mais aussi de magnésium pour les jantes. Les modèles dotés de ce pack sont reconnaissables à la bande centrale qui parcourt le capot avant et le toit en carbone apparent.

Comparée à la concurrence, la GT2 reste 50 kg plus lourde et 20 ch moins

puissante que la McLaren 720, référence du segment, mais cela n'empêche pas Porsche d'annoncer un 0 à 100 km/h en 2"8 (1 dixième de mieux que la 720), du jamais vu sur une propulsion de série. La 911 la plus rapide de l'histoire est en revanche mieux armée sur le papier que la Huracán Performante, moins puissante et un peu plus lourde.

Dans le plus pur esprit RS, le châssis réglable s'inspire de la course et, pour la première fois, il est monté sur rotules. Les roues arrière directrices font également partie de la dotation de série. La monte pneumatique de la GT3 RS est reconduite et l'aérodynamique encore optimisée avec un aileron arrière plus imposant que jamais. En attendant la future version de la Ferrari 488, la GT2 a des chances de s'imposer comme la pistarde à abattre, pour 130 000 € de plus qu'une GT3, tout de même...

## Nouveauté

### EN BREF

» Moteur	flat 6
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	3 800
» Puissance (ch à tr/mn)	700 à 7 000
» Couple (mkg à tr/mn)	76,5 à NC
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Pneumatiques avant	265/35 ZR 20
» Arrière	325/30 ZR 21
» Poids (kg)	1 470
» L/l/h (m)	4,55/1,88/1,30
» Empattement (m)	2,45
» Vitesse maxi (km/h)	340
» 0 à 100 km/h	2"8
» Conso. mixte (l/100 km)	11,8
» Emissions CO2 (g/km)	269
» Prix (€)	289 175
» Puissance fiscale (CV)	NC



La GT2 est proche visuellement de la GT3 RS mais pousse encore plus loin la chasse aux kilos et gagne surtout 200 ch et 30 mkg !



## MACAN GTS/TURBO



## EN BREF

» Moteur	V6
» Suralimentation	biturbo
» Cylindrée (cm³)	2 997/3 604*
» Puissance (ch à tr/mn)	360 à 6 000 400 à 6 000*
» Couple (mkg à tr/mn)	51,0 à 1 650 56,1 à 1 350*
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Poids (kg)	1 895 / 1 925*
» L/l/h (m)	4,69/1,93/1,61
» Empattement (m)	2,81
» Vitesse maxi (km/h)	256
» 0 à 100 km/h	5"2 / 4"8*
» Conso. mixte (l/100 km)	9,2
» Emissions CO2 (g/km)	215 / 216*
» Prix (€)	77 555 87 350*
» Puissance fiscale (cv)	25 / 29*

\*Turbo

## Petit piment de Cayenne

La firme de Zuffenhausen ne pouvait pas laisser longtemps Audi, BMW et Mercedes s'enrichir seuls sur le segment des SUV familiaux. Malgré des dessous partagés avec l'ancien Q5, le Macan est autrement plus sportif. Fidèle à l'esprit Porsche, il s'offre une transmission intégrale inédite privilégiant la propulsion, et un typage châssis bien

plus dynamique. D'une étonnante agilité, le Macan se place et s'autorise même quelques survirages interdits aux SUV. Le 4 cylindres essence 2.0 turbo n'a que son prix d'appel (à partir de 58 835 €) pour lui et le V6 diesel de 258 ch manque de sportivité. Les V6 turbo essence sont plus parlants dans leurs versions S (3.0 340 ch), Turbo (3.6 400 ch) ou le

tout dernier Turbo Pack Performance (440 ch). C'est pourtant la GTS, forte de 360 ch, qui décroche la palme de la sportivité. Son châssis sport rabaisé de 15 mm transforme la moindre départementale en cour de récréation. Et tant pis si ses capacités de franchissement en sont un peu affectées. De toute façon, jantes de 20 pouces et bains de boue font rarement bon ménage...

Le Macan est à présent menacé par l'Alfa Stelvio fort de 510 ch.



## CAYENNE GTS/TURBO



L'intérêt de tels engins demeure discutable mais leur efficacité reste bluffante.

## EN BREF

» Moteur	V6 V8*
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 604/4 806*
» Puissance (ch à tr/mn)	440 à 6 000 520 à 6 000* 570 à 6 000**
» Couple (mkg à tr/mn)	61,2 à 1 600 76,4 à 2 250* 81,5 à 2 500**
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8 auto
» Poids (kg)	2 085/2 185* 2 235**
» L/l/h (m)	4,85/1,94/1,70
» Empattement (m)	2,89
» Vitesse maxi (km/h)	262 à 284**
» 0 à 100 km/h	5"2/4"5*
» Conso. mixte (l/100 km)	10,0 / 11,5*
» Emissions CO2 (g/km)	234 / 267*
» Prix (€)	105 770 136 250* 174 290**
» Puissance fiscale (cv)	31 / 46*

\*Turbo/\*\*Turbo S

## La Porsche des pistes

Incontournable de la gamme Porsche, l'imposant SUV Cayenne connaît un franc succès. La seconde génération, restylée en 2014 pour coller aux nouveaux codes esthétiques de la marque, se décline désormais en quatre variantes sportives, en plus des versions diesel (262 ou 385 ch) et hybride (333 ch). Premier modèle, le Cayenne S offre déjà 420 ch. Le GTS, arrivé

début 2015, reçoit le même V6 3,6 litres biturbo mais sa puissance est portée à 440 ch. Il permet un 0 à 100 km/h en 5"1 (avec le pack Sport Chrono), soit 4 dixièmes de mieux que le S. Les Cayenne Turbo et Turbo S partagent le même V8 4,8 litres biturbo, offrant respectivement 520 ch (pour 76,4 mkg) et 570 ch (81,6 mkg). Les performances deviennent alors phénoménales.

Le Turbo s'acquitte du 0 à 100 km/h en 4"5 et le Turbo S en 4"1. Ce dernier est le plus performant de sa catégorie alors que la concurrence est plus lourdement armée (575 ch pour le X5 M et 585 ch pour le GLE 63 S AMG). Capable de signer un temps de 7"59"74 sur le Nürburgring, il reste le plus polyvalent des gros SUV sportifs.





## PANAMERA TURBO / SPORT TURISMO

Nouveauté



La Panamera existe désormais en break de chasse, baptisé Sport Turismo et reprenant les dessous de la berline.

## Techno parade

Se faire souffler le titre officiel de berline la plus rapide sur le Nürburgring par l'Alfa Romeo Giulia n'empêche pas la Panamera de dormir. Surtout quand les coups de bluff sont légion dans l'enfer vert. Derrière une silhouette sensiblement comparable à celle de sa devancière, cette seconde génération se donne les moyens de ses ambitions. Basée sur la dernière plateforme du Groupe VW, utilisée pour le moment par les Audi Q7 et Bentley Bentayga, elle s'enrichit de nombreuses options : suspension pneumatique adaptative à trois chambres,

système dynamique de contrôle de roulis PDCC Sport, roues arrière directrices et différentiel vectoriel PTV Plus. L'ensemble des paramètres est ensuite géré par le Porsche 4D Control, afin de proposer une conduite à la carte. Tous accouplés à une inédite boîte PDK à 8 rapports, les moteurs poursuivent la démonstration de force, aussi bien en essence (V6 3.0 biturbo de 330 ch ou 2.9 biturbo de 440 ch), qu'en diesel (V8 biturbo de 422 ch) ou en hybride rechargeable (V6 2.9 biturbo de 330 ch + électrique de 136 ch pour 462 ch cumulés). La Turbo forte d'un V8 4.0 doublement

suralimenté avoue 550 ch. Dans sa version Turbo S E-Hybrid, ce bloc est assisté d'un moteur électrique de 136 ch pour un total de 680 ch ! Un ensemble qui n'est pour le moment pas proposé sur la nouvelle carrosserie Sport Turismo aux faux airs de break de chasse. Toujours disponible en berline et en version longue, la Panamera fait vite oublier son gabarit sur route. Sa transmission intégrale qui privilégie la propulsion et les 4 roues directrices apportent une étonnante agilité. Il faudra pousser le bouchon loin sur circuit pour ressentir les effets de son poids élevé.

## EN BREF

» Moteur	V8 à 90° + électrique**
» Suralimentation	2 turbos
» Cylindrée (cm³)	3 996
» Puissance (ch à tr/mn)	550 à 5 750 680 à 5 750**
» Couple (mkg à tr/mn)	78,5 à 1 960 86,6 à 1 400**
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Pneumatiques avant	245/35 ZR 20
» Arrière	305/30 ZR 20
» Poids (kg)	1 995 / 2 035* 2 310**
» L/l/h (m)	5,05/1,94/1,42
» Empattement (m)	2,95
» Vitesse maxi (km/h)	306 / 310**
» 0 à 100 km/h	3"8 / 3"4**
» Conso. mixte (l/100 km)	9,4 / 2,9**
» Emissions CO2 (g/km)	214 / 66**
» Prix (€)	159 047 161 927* 189 062**
» Puissance fiscale (CV)	46 / 43**

\*Sport Turismo / \*\*E-Hybrid

La Turbo E-Hybrid (ci-dessous) développe 680 ch !







RENAULT

NATIONALITÉ  
FRANCEANNÉE DE CRÉATION  
1898PRODUCTION 2016  
2 090 000

www.renault.fr

## CLIO R.S.



Nous attendons toujours une version vraiment épicée de la Clio IV R.S. capable de rassasier les sportifs et les amateurs de trackdays.

## Formule intermédiaire

Une boîte robotisée, 4 portes et un moteur turbo : la Clio 4 R.S. a accompli sa révolution culturelle et technique. Plus bourgeoise, la R.S. forte de 200 ch a autant intrigué qu'étonné les habitués de la marque. Ses temps pratiquement identiques à ceux de sa devancière sur la piste Club ont délié les langues et agacé les puristes. Depuis l'été 2015, la Trophy cohabite avec la version de base et hausse son niveau de jeu pour 3 000 € de plus. Le 1.6 turbo passe de 200 à 220 ch et la controversée boîte EDC s'offre des passages de rapports 30 % plus rapides. Chaussé de Michelin Pilot

Super Sport, le châssis est rabaissé de 20 mm à l'avant et 10 mm à l'arrière alors que les amortisseurs qui conservent leurs butées hydrauliques sont raffermis. Cette rigueur supplémentaire s'apprécie en utilisation routière ou en piste. Plus efficace, et surtout plus mobile sur notre tracé fétiche, elle profite aussi de ses meilleures performances (26"5 au 1 000 m DA) pour signer un temps de 1'29"18. C'est mieux, mais une certaine 208 GTi by Peugeot Sport pointe encore loin devant (1'27"30)... L'arrivée d'une nouvelle signature lumineuse revue lors du restylage estival de 2016 ne

change rien. Le nouvel échappement Akrapovic disponible sur la Trophy non plus. C'est pourtant à cette période que la Clio R.S. rate le coche. Le prototype R.S.16 avait tout pour devenir LA référence avec son train avant à pivot découplé, son autobloquant, ses combinés filetés et son 2.0 Turbo de 275 ch. Rappelant les sensations de pilotage d'une Mégane R.S. Trophy R en plus agile encore, ce modèle semblait trop abouti pour ne demeurer qu'à l'état de concept. Fort affairé avec le lancement l'Alpine A110, Renault en a hélas décidé autrement.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 618/1998 <sup>(2)</sup>
» Puissance (ch à tr/mn)	200 à 6000 220 à 6 050 <sup>(1)</sup>
» Couple (mkg à tr/mn)	24,5 à 1 750 28,5 à 2 000 <sup>(1)</sup>
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, double emb. 6, mécanique <sup>(2)</sup>
» Poids (kg)	1 204
» L/I/h (m)	4,09/1,73/1,43
» Empattement (m)	2,59
» Vitesse maxi (km/h)	230 / 235 <sup>(1)</sup>
» 0 à 100 km/h	6"8 / 6"8 <sup>(1)</sup>
» 1 000 m DA	27"1 / 26"5 <sup>(1)</sup>
» Conso. mixte (l/100 km)	6,2 / 5,9 <sup>(1)</sup>
» Emissions CO2 (g/km)	144 / 135 <sup>(1)</sup>
» Prix estimé (€)	26 600/+600* 29 600 <sup>(1)</sup>
» Puissance fiscale (CV)	11

\*Pack Cup/Trophy<sup>(1)</sup>

MESURES MotorSport



Le fait d'avoir imposé la boîte à double embrayage est une erreur que Renault ne va pas reproduire avec la nouvelle Mégane R.S.



## TWINGO GT



### EN BREF

» Moteur	3 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	898
» Puissance (ch à tr/mn)	109 à 5 750
» Couple (mkg à tr/mn)	17,3 à 2 000
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	5, mécanique
» Poids (kg)	1 001
» L/l/h (m)	3,59/1,65/1,55
» Empattement (m)	2,49
» Vitesse maxi (km/h)	182
» 0 à 100 km/h	9"6
» Conso. mixte (l/100 km)	5,2
» Emissions CO2 (g/km)	115
» Prix (€)	17 200
» Puissance fiscale (CV)	6

Quel dommage que cette petite propulsion ne devienne jamais R.S..



### Tentative avortée

» Avec son architecture de R8, l'actuelle Twingo nous met l'eau à la bouche. Avant de nous décevoir avec un châssis entièrement muselé. Pour une citadine appelée à être conduite par une clientèle peu sensible au pilotage, cela peut se comprendre. La version GT donne des raisons d'espérer davantage, surtout qu'elle est développée chez

Renault Sport. Respirant désormais un peu mieux grâce à une écope installée dans l'aile arrière gauche, le petit 3 cylindres 0.9 turbo passe de 90 à 110 ch. Le châssis rabaisé de 20 mm et une direction revue mettent l'eau à la bouche. Et là, déception ! Le moindre déhanché de la poupe lors d'un placement énergétique ou en sortie est immédiatement muselé par un

ESP pourtant censé être plus permissif. La tenue de cap floue à haute vitesse et une direction imprécise n'arrangent rien. Reste un amortissement réussi et un joli tonus sur les trois premiers rapports. Trop engoncé dans son compartiment arrière, le petit trois pattes est au bout de son développement. Il n'y aura donc pas de Twingo R.S..

## MÉGANE GT



### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 618
» Puissance (ch à tr/mn)	205 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	28,5 à 2 400
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	7, double emb.
» Poids (kg)	1 392
» L/l/h (m)	4,36/1,81/1,45
» Empattement (m)	2,67
» Vitesse maxi (km/h)	230
» 0 à 100 km/h	7"1
» Conso. mixte (l/100 km)	6,0
» Emissions CO2 (g/km)	134
» Prix (€)	32 400
» Puissance fiscale (CV)	11

### En attendant la R.S.

» Dans les starting-blocks, Mégane 4 R.S. arrivera début 2018 en concession. Une version GT assure donc la transition sportive sur la toute dernière compacte Renault. En attendant quelque chose de plus radical, cette version sportswear propose un diesel de 165 ch pour les gros rouleurs. En essence, elle reprend l'ensemble moteur

boîte de la Clio R.S., avec ici 205 ch. L'ensemble manque un peu de relief pour une utilisation sportive et doit composer avec près de 1 400 kg sur la balance. Malgré un 0 à 100 km/h (7"1) correct grâce à l'artifice "launch control", les performances sont juste moyennes. En revanche, le châssis montre un bon potentiel. Les 4 roues directrices de série

(les roues AR braquent dans le sens contraire des roues AV en dessous de 80 km/h) garantissent une agilité diabolique. De bon augure pour la prochaine Mégane R.S. En espérant que les tarifs de la prochaine bombe de chez Renault Sport n'enflent pas trop, puisqu'à 32 400 € le bout, la GT essence s'affiche pratiquement au prix des grosses GTI !

La R.S. sortira début 2018 avec environ 300 ch, des roues arrière directrices et deux châssis (Sport ou Cup).







SEAT

NATIONALITÉ  
ESPAGNEANNÉE DE CRÉATION  
1950PRODUCTION 2016  
410 200

www.seat.fr

## LEON CUPRA 300

Nouveauté



Avec 300 ch, la Leon marche aussi fort en ligne droite qu'une Focus RS développant 50 ch de plus.

## Seat enfonce le clou

• Dès son lancement en 2014, la Seat Leon Cupra surprenait tout le monde en claquant un record chronométrique sur la Nordschleife chez les sportives tractions. Depuis, l'Espagnole ne cesse d'augmenter sa puissance mais demeure remarquablement discrète et polyvalente. Son 4 cylindres 2,0 l turbo fait clairement partie des meilleurs moteurs de la catégorie, et il développe désormais 300 ch pour un couple généreux de 38,75 mkg. Même si ses aptitudes dynamiques n'évoluent pas au-delà des 10 ch

de bonus et du couple augmenté, on a hâte de voir si cette version 300 peut faire encore mieux que la précédente mouture de la Leon Cupra, reine des tractions sur la piste Club de Magny-Cours avec son temps de 1'25"10. Une demi-seconde devant dans notre feuille des temps, la Focus RS 4x4 serait-elle atteignable ? Notez cependant que pour libérer le plein potentiel de la bête, il faut absolument cocher le pack Cupra Line Black incluant les Michelin Pilot Sport Cup et les gros freins Brembo (3 470 €). Sans les semi-slicks, la

précédente mouture perdait 2"5 au tour à Magny-Cours (Club). La différence se joue évidemment au niveau du grip et de la motricité, fabuleux avec les gommes plus radicales. Notez que désormais la version Cupra ST (break) propose l'option d'une transmission intégrale avec boîte DSG. Elle reprend alors le système de la cousine Golf R avec 10 ch de moins. Moins explosive que la traction, elle lisse ses performances et développe des reprises moins impressionnantes. Préférez la traction pour un maximum de sensations.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1984
» Puissance (ch à tr/mn)	300 à 5 000
» Couple (mkg à tr/mn)	38,7 à 1 750
» Transmission	traction intégrale***
» Boîte de vitesses	6, mécanique DSG***
» Poids (kg)	1 375 / 1 440** 1 545***
» L/l/h (m)	4,24/1,81/1,42 4,53/1,82/1,45**
» Empattement (m)	2,60 / 2,62**
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	5"7 / 4"9***
» Conso. mixte (l/100 km)	6,9 / 7,2***
» Emissions CO2 (g/km)	158 / 164***
» Prix (€)	35 160/+3470* 36 660** 40 210***
» Puissance fiscale (CV)	17

\*Pack Cupra Line/\*\*ST (break)/\*\*ST 4Drive

MESURES MotorSport







**SKODA**

NATIONALITÉ  
**RÉP. TCHÈQUE**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1895**

PRODUCTION 2016  
**1 127 700**  
GROUPE VOLKSWAGEN

www.skoda.fr

## OCTAVIA RS



L'Octavia RS offre un compromis intéressant.

### Tchèque cadeau

Acheter une Octavia berlina ou break à bord à un prix record. Sa version sportive séduit les papas pressés. En adoptant quatre phares lors de son restylage, la RS avale aussi quelques hormones. Le 2.0 TSI de base propose désormais 230 ou 245 ch (pour 3 000 € de plus). Absolument identique à celui de la toute nouvelle

Golf GTI Performance restylée, celui du RS 245 profite d'un couple généreux (37,7 mkg) et d'un joli punch dès le régime de ralenti. Sans être rageur, il progresse à hauts régimes, permet de passer de 0 à 100 km/h en 6"6 et profite toujours des bienfaits d'un pont autobloquant piloté électroniquement, histoire de garder le nez à la corde en accélérant. La

précédente version RS 230 qui disposait du même accastillage avait signé un temps de 1'30"25 sur la piste Club. Il n'y a donc aucune raison que la nouvelle RS 245 fasse moins bien et perde cette étonnante agilité. De quoi satisfaire les pères de famille parfois tentés par un petit quart d'heure colonial, avant de prendre la route en famille avec armes et bagages !

#### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 984
» Puissance (ch à tr/mn)	230 à 4 700 245*
» Couple (mkg à tr/mn)	35,7 à 1 500 37,7 à 1 500*
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 370
» L/l/h (m)	4,68/1,81/1,45
» Empattement (m)	2,67
» Vitesse maxi (km/h)	245 / 250*
» 0 à 100 km/h	6"7 / 6"6*
» Conso. mixte (l/100 km)	6,2
» Emissions CO2 (g/km)	146 / 150*
» Prix (€)	31 790 34 790*
» Puissance fiscale (CV)	13

\*RS 245



**SUBARU**

NATIONALITÉ  
**JAPON**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1919**

PRODUCTION 2016  
**1 012 000**

www.subaru.com

## BRZ



#### EN BREF

» Moteur	4 à plat
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm³)	1 998
» Puissance (ch à tr/mn)	200 à 7 000
» Couple (mkg à tr/mn)	20,9 à 6 400
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	215/45 R 17
» Poids (kg)	env. 1230
» L/l/h (m)	4,24/1,77/1,28
» Empattement (m)	2,57
» Vitesse maxi (km/h)	226
» 0 à 100 km/h	7"6
» Conso. mixte (l/100 km)	7,8
» Emissions CO2 (g/km)	180
» Prix (€)	32 990
» Puissance fiscale (CV)	12

Faute d'être très efficace, le BRZ est une formidable auto-école.

### Coupé bio

Un restylage, où ça ? Les boucliers légèrement redessinés, les nouveaux projecteurs avant et l'apparition de quelques LED ne transfigurent pas le style du BRZ. Seul le nouvel aileron arrière apporte une vraie nouveauté esthétique. Ce clone de GT86 défend toujours bec et ongles une recherche d'authenticité rafraîchissante. Il faut toutefois

une sacrée finesse d'analyse pour ressentir les différences de réglages châssis entre les deux autos. L'adoption d'une barre antiroulis plus large à l'arrière et d'un amortissement légèrement revu tient de l'anecdote. Jusqu'ici censée être un peu moins joueuse que sa cousine, la Subaru continue tout de même de tracer de jolies virgules. Pourtant, le

4 cylindres 2,0 litres boxer atmosphérique reste toujours aussi creux pour entretenir de vraies glisses, malgré les pneumatiques de Toyota Prius... Plus encore que son réseau squelettique, c'est son malus de 7 073 € qui condamne ses chances de succès. Sur une auto disponible à partir de 32 990 €, cela pique vraiment...





## WRX STI



La nouvelle Impreza sera présentée en septembre. Espérons qu'une STI plus ambitieuse que l'actuelle verra le jour.

## EN BREF

» Moteur	4 à plat
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	2 457
» Puissance (ch à tr/mn)	300 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	41,5 à 4 000
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	245/40 R 18
» Poids (kg)	1 535
» L/l/h (m)	4,59/1,79/1,47
» Empattement (m)	2,65
» Vitesse maxi (km/h)	255
» 0 à 100 km/h	5"8
» 1 000 m DA	25"5
» Conso. mixte (l/100 km)	10,4
» Emissions CO2 (g/km)	242
» Prix (€)	44 490 49 490*
» Puissance fiscale (CV)	21

\*STI Club

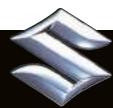
MESURES MotorSport

## Les cols des fans

Une familiale sportive doit aujourd'hui faire preuve d'un minimum de polyvalence, à moins de s'appeler Subaru. Aujourd'hui, la dernière génération de WRX STi reste la seule berline à conserver un tel esprit rallye. Sa transmission intégrale pilotée particulièrement élaborée et son amortissement capable d'encaisser les pires traitements transforment le moindre itinéraire en spéciale.

Plus le revêtement ressemble à un champ de mines et plus la WRX s'en donne à cœur joie. Impossible alors de résister à la tentation d'arsoiller quelles que soient les conditions. Malgré une orientation davantage track day due à une direction infiniment plus tranchante et à un roulis mieux maîtrisé, cette berline reste fidèle à ses origines. Elle laisse la discrétion et la finition soignée

aux autres berlines pour privilégier la radicalité. Le 4 cylindres à plat de 300 ch n'a pas changé d'un iota, du coup les performances stagnent quand celles de la concurrence s'envolent. La WRX a en effet trouvé une rivale de poids avec la sortie de la nouvelle Focus RS qui adopte le même esprit rallye avec plus de fun et de modernité, et un tarif moins élevé.



SUZUKI

NATIONALITÉ  
JAPONANNÉE DE CRÉATION  
1909PRODUCTION 2016  
2 900 000

www.suzuki.fr

## SWIFT SPORT



## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Cylindrée (cm³)	1 586
» Puissance (ch à tr/mn)	136 à 6 900
» Couple (mkg à tr/mn)	16,3 à 4 400
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	1 040
» L/l/h (m)	3,89/1,69/1,51
» Empattement (m)	2,43
» Vitesse maxi (km/h)	195
» 0 à 100 km/h	8"7
» Conso. mixte (l/100 km)	6,4
» Emissions CO2 (g/km)	147
» Prix (€)	17 480
» Puissance fiscale (CV)	8

MESURES MotorSport

## Dernière démarque

Difficile aujourd'hui de trouver une sportive abordable. Disponible sous la barre des 17 500 € (17 480 très exactement), la Swift Sport reste la seule représentante d'une race en voie d'extinction. Evidemment, les 136 ch de son petit 1,6 litre font aujourd'hui sourire mais ils parviennent à faire bonne figure, malgré une

boîte manuelle 6 rapports à l'étagement un peu long. Rigoureuse, plutôt agile et stable à haute vitesse, elle n'est pas ridicule sur piste avec un chrono de 1'33"3 réalisé sur notre base de référence, avec une certaine facilité. C'est toutefois sur route qu'elle s'apprécie le plus, ses suspensions un peu trop souples pour la piste offrant ici un

confort appréciable sur chaussées défoncées. Très polyvalente, on souhaiterait toutefois une version un peu plus radicale, moins équipée et donc moins chère, pour ravir les apprentis pilotes peu fortunés. Encore faut-il se dépêcher pour en profiter puisque sa remplaçante dotée d'un moteur turbo est dans les starting-blocks.

Le rapport prix/plaisir offert par la Swift reste intéressant.






**TOYOTA**

 NATIONALITÉ  
**JAPON**

 ANNÉE DE CRÉATION  
**1937**

 PRODUCTION 2016  
**10 200 000**
[www.toyota.fr](http://www.toyota.fr)

## YARIS GRMN

**Nouveauté**


Un look sympa, 210 ch, une boîte manuelle, un châssis développé au Nürburgring et un différentiel Torsen : la GRMN fait très envie !



### Prometteuse

GRMN, ce n'est pas un nom facile à porter pour une petite GTI. Cela n'empêche pas cette Toyota Yaris sportive présentée au dernier Salon de Genève de nous promettre des lendemains qui chantent. Derrière ce nom à coucher dehors se cachent le département compétition Toyota Gazoo Racing et l'appellation Master of Nürburgring. Quand on connaît l'importance de l'enfer vert dans le développement d'une sportive, cela promet. Surtout depuis l'arrivée d'une certaine Yaris WRC en Championnat du Monde des Rallyes qui apporte encore plus de caution

à ce projet. Ainsi revue, la sage citadine nipponne enlève le masque et se donne les moyens d'aller secouer le cocotier d'une catégorie pour le moment dominée par la Peugeot 208 GTI BPS. Pour y parvenir, elle s'offre un 1.8 à compresseur d'au moins 210 ch qui rappelle celui d'une certaine Elise dont Toyota est le fournisseur moteur. De quoi s'offrir selon le constructeur le meilleur 0 à 100 km/h de la catégorie. Tablez donc autour d'un peu plus de six secondes. Mêmes motif, même punition sur les reprises de 80 à 120 km/h en 4<sup>e</sup> qui s'annoncent les plus expéditives du

genre. Cerise sur le gâteau, l'ensemble accouplé à une boîte manuelle profite des bienfaits d'un différentiel autobloquant Torsen. Particulièrement attendue au tournant, cette GRMN devrait en outre reposer sur un châssis particulièrement peaufiné. Outre les suspensions retravaillées, des gros disques de freins rainurés à l'avant devraient permettre des sorties circuit et autres descentes de cols endiablées. Alors vivement que l'on se glisse à bord de ses baquets en daim pour vérifier ces belles promesses. Rendez-vous avant sa commercialisation prévue début 2018.

### EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	compresseur
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 798
» Puissance (ch à tr/mn)	210 à NC
» Couple (mkg à tr/mn)	NC
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Poids (kg)	NC
» L/l/h (m)	NC
» Empattement (m)	NC
» Vitesse maxi (km/h)	NC
» 0 à 100 km/h	NC
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO <sub>2</sub> (g/km)	NC
» Prix estimé (€)	env. 27 000
» Puissance fiscale (CV)	NC



## GT86



## EN BREF

» Moteur	4 à plat
» Suralimentation	-
» Cylindrée (cm³)	1 998
» Puissance (ch à tr/mn)	200 à 7 000
» Couple (mkg à tr/mn)	21,4 à 6 400
» Transmission	propulsion
» Boîte de vitesses	6, mécanique
» Pneumatiques AV/AR	215/45 R 17
» Poids (kg)	1222
» L/l/h (m)	4,24/1,77/1,28
» Empattement (m)	2,57
» Vitesse maxi (km/h)	226
» 0 à 100 km/h	7"6
» Conso. mixte (l/100 km)	7,8
» Emissions CO2 (g/km)	180
» Prix (€)	32 490
» Puissance fiscale (CV)	12

## Patinage artistique

Comment éprouver du plaisir avec un coupé modestement motorisé ? En lui offrant un comportement amusant ! Réalisé en collaboration avec Subaru, le Toyota GT86 revient à l'essentiel : moteur 2,0 litres atmo, propulsion, différentiel autobloquant, grip pneumatique limité et châssis aussi joueur qu'équilibré. La recette fonctionne parfaitement,

tant ce petit coupé s'adonne aux plaisirs de la glisse avec une insolente facilité et constitue la meilleure propulsion école possible. Alors tant pis si son flat-4 2,0 litres à la fois creux et guère envoûtant dans les tours n'affole pas le chrono. À l'heure où les sportives ne jurent que par l'efficacité, cette démarche centrée sur le plaisir apporte de la

fraîcheur. Le restylage de fin 2016 (amortissement plus ferme, barre anti-roulis AR plus épaisses et points de suspensions rigidifiés) ne change pas la donne. Surtout que Toyota n'a pas souhaité homologuer l'évolution moteur de 205 ch aux normes Euro 6. Toujours forte de 200 ch, la GT86 reste donc elle-même, et c'est tant mieux !

Ce coupé exclusivement tourné vers le plaisir de conduite a tout pour plaire, sauf la puissance clairement frustrante.



VOLKSWAGEN



NATIONALITÉ  
**ALLEMAGNE**  
ANNÉE DE CRÉATION  
**1936**

PRODUCTION 2016  
**5 987 800**

[www.volkswagen.fr](http://www.volkswagen.fr)

## POLO GTI

Nouveauté



## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 984
» Puissance (ch à tr/mn)	200 à NC
» Couple (mkg à tr/mn)	NC
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	7, double embrayage
» Poids (kg)	env. 1 300
» L/l/h (m)	4,05/1,75/1,45
» Empattement (m)	2,56
» Vitesse maxi (km/h)	env. 240
» 0 à 100 km/h	env. 6"5
» Conso. mixte (l/100 km)	NC
» Emissions CO2 (g/km)	NC
» Prix (€)	env. 27 000
» Puissance fiscale (CV)	NC

La Polo grossit et sa version de pointe gagne 10 ch.



## Parfaite continuité

Fraîchement dévoilée, la toute nouvelle génération de Polo est d'ores et déjà déclinée en version GTI. Cette dernière hérite du dernier 2,0 TSI développant 200 ch, contre 192 auparavant. Le couple n'est pas encore connu mais devrait avoisiner les 30 mkg. L'auto repose sur la plateforme MQB AO étrennée par la Seat

Ibiza. La Polo passe à la taille supérieure : elle gagne 81 mm en longueur, 69 en largeur et affiche un empattement accru de 94 mm ! Aucune surprise en ce qui concerne le traitement réservé à la GTI, que ce soit au niveau du look, de l'habitacle ou du châssis. On note ainsi la présence de jantes de 18 pouces,

un discret kit aérodynamique et un bouclier avant spécifique. Le freinage ne fait toujours pas appel à des étriers fixes et un différentiel à glissement limité n'est pas au programme. Comme sa devancière, la nouvelle Polo GTI brillera sans doute moins par sa sportivité que par son homogénéité et ses performances.



## GOLF GTI



Seule la version Performance reste au catalogue et sa puissance passe de 230 à 245 ch.

## Marque repère

En passant par la case restylage, la Golf ne pouvait évidemment laisser sa version sportive sur le bord de la route. Suffisant pour tout révolutionner ? Évidemment que non ! Quand on est la créatrice du mouvement des GTI, on ne bouscule pas ses habitudes. Les entrées d'air latérales, boucliers redessinés et les nouveaux projecteurs à LED tiennent donc du détail. Les adeptes du changement s'offriront une sellerie "Honeycomb" spécifique qui cohabite toujours avec le traditionnel motif "Clark". Rien de changé non plus côté

châssis où les trains roulants sont repris tels quels. Le plus gros changement tient dans la refonte de la gamme. L'ancienne version de 220 ch qui passe désormais à 230 ch n'est pas reconduite faute de succès commercial chez nous. Reste le modèle Performance qui atteint 245 ch et gagne donc 15 ch grâce à une électronique revue et un nouveau turbo. Si la boîte 6 manuelle demeure inchangée, la DSG passe désormais de 6 à 7 rapports grâce à une dernière vitesse allongée pour abaisser consommation et émissions. Encore plus souple

grâce à un couple qui hérite de 2 bons mkg supplémentaires par rapport à précédemment, ce bloc gagne un peu d'allonge à hauts régimes, même si son caractère n'a toujours rien de rageur. La GTI Performance manque toujours de panache à l'inscription. La seule solution consiste donc à sacrifier l'entrée puis de réaccélérer très tôt en sortie. Le différentiel piloté électroniquement conserve alors le nez à la corde et permet à l'auto de tourner au pied droit. On attend la suite et d'éventuelles versions plus radicales avec impatience.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 984
» Puissance (ch à tr/mn)	245 à 4 700
» Couple (mkg à tr/mn)	37,7 à 1 600
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	6, mécanique 7, double emb.
» Poids (kg)	1 387 / 1 415*
» L/l/h (m)	4,36/1,79/1,48
» Empattement (m)	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	6"4 / 6"2*
» Conso. mixte (l/100 km)	6,5 / 6,3*
» Emissions CO2 (g/km)	148 / 144*
» Prix (€)	36 300 37 910*
*DSG » Puissance fiscale (CV)	14

Volkswagen laisse la Golf en retrait par rapport à la concurrence dont les puissances oscillent entre 270 et 350 ch.





## GOLF R



La Golf R gagne 10 ch mais ne change pas de philosophie.

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 984
» Puissance (ch à tr/mn)	310 à 5 500
» Couple (mkg à tr/mn)	40,1 à 2 000
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	6, mécanique 7, double emb.*
» Poids (kg)	1 408 / 1 430*
» L/l/h (m)	4,28/1,79/1,44
» Empattement (m)	2,63
» Vitesse maxi (km/h)	250 (limitée)
» 0 à 100 km/h	5"1 / 4"6*
» Conso. mixte (l/100 km)	7,1
» Emissions CO2 (g/km)	180 / 160*
» Prix (€)	41 380 44 380*
» Puissance fiscale (CV)	20

\*DSG



## Reprogrammation

La plus performante des Golf ne repart pas les mains vides après son restylage. Derrière des modifications esthétiques anecdotiques, son 2.0 turbo souffle plus fort et passe à 310 ch (+ 10 ch). La cousine Audi S3 perd son droit d'aînesse, même si les sensations mécaniques ne changent pas grand-chose. Encore plus coupleux qu'avant en DSG (40,8 mkg),

il marche toujours très fort de 2 000 à 6 700 tr/mn et permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 4"6 ou 5"1 avec la commande de boîte manuelle. La sonorité devient en revanche plus évocatrice avec la nouvelle sortie d'échappement Akrapovic en titane (3 560 € tout de même). Toujours sérieuse à défaut d'être vraiment joueuse, la Golf R gagne en efficacité

avec les nombreuses options du Pack Performance (freins allégés, vitesse maxi portée à 267 km/h, kit aéro et pneus Michelin Pilot Sport Cup 2) prévu en fin d'année. De quoi s'offrir des velléités de pistarde, même s'il est dommage que Volkswagen n'en ait pas profité pour installer un système de freinage aussi costaud que sur la cousine Seat Cupra.



VOLVO

NATIONALITÉ  
SUÈDEANNÉE DE CRÉATION  
1927PRODUCTION 2016  
534 000GROUPE FORD  
www.volvocars.fr

## V40 T5



## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm³)	1 969
» Puissance (ch à tr/mn)	245 à 5 500
» Couple (mkg à tr/mn)	35,7 à 1 500
» Transmission	traction
» Boîte de vitesses	8, auto
» Poids (kg)	1 385
» L/l/h (m)	4,37/1,78/1,42
» Empattement (m)	2,65
» Vitesse maxi (km/h)	230
» 0 à 100 km/h	6"3
» Conso. mixte (l/100 km)	5,9
» Emissions CO2 (g/km)	137
» Prix (€)	39 350
» Puissance fiscale (CV)	13

## Formule intermédiaire

Depuis son restylage, la V40 devient plus aguichante encore : nouveaux projecteurs qui adoptent la dernière signature visuelle en T, pare-chocs et calandre redessinés. Pour une compacte atypique que l'on achète avant tout pour le style c'est plutôt bien vu. Dans sa version T5, elle ajoute une dose de dynamisme tout en retenue. Si les amateurs de sorties

circuit sont priés d'aller voir ailleurs, les performances se rapprochent de ce que propose la concurrence. Inchangé depuis le restylage, le 4 cylindres 2,0 litres turbo permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 6"3, avant de filer à 230 km/h. La boîte automatique Geartronic à 8 rapports s'accorde parfaitement à l'esprit maison. Plus confort que

vraiment sport, la V40 ne peut suivre une grosse GTI sur une départementale sinueuse, même avec l'option châssis sport facturée 445 €. Pourtant, son art du compromis et son allure singulière rendent cette compacte attachante à défaut d'offrir de vraies sensations sportives. Ce sera peut-être le rôle d'une hypothétique version Polestar...

La timide V40 T5 coûte plus cher qu'une 308 GTI et presque autant qu'une Focus RS. Injustifiable !





## S60/V60 POLESTAR



Montée sur des amortisseurs réglables Öhlins et préparée dans un esprit trackday, la Polestar est efficace mais absolument pas amusante.

## Entrée en matière

Le département Polestar est à Volvo ce qu'AMG est à Mercedes. Autrefois simple préparateur, cette entité désormais tombée dans le giron du constructeur suédois depuis l'été 2015 endiable la famille S60/V60 et débarque chez nous depuis début 2017. Sous le capot, point de 6 cylindres comme sur les Audi S4 ou autres BMW 340i M Performance qu'elle concurrence, mais un 4 pattes de 2 litres. Un 4 cylindres certes, mais pas n'importe lequel ! Un compresseur couplé à un turbo souffle 2 bars supplémentaires dans les cylindres, histoire d'attendre 367 ch.

La puissance spécifique devient affolante, même si le 2,0 litres de 381 ch de l'A 45 conserve le record. Capables selon Volvo de franchir la barre des 200 km/h en respectivement 17"2 ou 17"4, ces S60/V60 ensorcelées sont suffisamment performantes pour répliquer à leurs rivales allemandes. Le petit bloc suédois pousse franchement et profite d'une belle allonge. Il n'offre pourtant pas le velouté des 6 cylindres d'outre-Rhin ni une sonorité aussi plaisante. Quant à sa boîte automatique à 8 rapports, elle marque le pas face aux références du genre. Le châssis s'offre les moyens de ses

ambitions : amortisseurs Öhlins réglables, ressorts plus rigides, jantes de 20 pouces avec Michelin Pilot Super Sport... Bien qu'efficace sur le papier, cette version Polestar reste derrière une Audi S4 sur notre piste fétiche (1'27"15 contre 1'26"09) et sur la route. La base vieillissante de la S60/V60, la direction trop légère, la transmission intégrale de type Haldex trop typée traction l'empêchent de suivre la crème du genre malgré un toucher de route franc. Cette S60 Polestar reste la première pierre à l'édifice d'une gamme en pleine expansion. *Wait and see !*

## EN BREF

» Moteur	4 en ligne
» Suralimentation	turbo
» Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 969
» Puissance (ch à tr/mn)	367 à 6 000
» Couple (mkg à tr/mn)	47,9 à 3 100
» Transmission	intégrale
» Boîte de vitesses	8, auto.
» Pneumatiques	245/35 R 20
» Poids (kg)	1 751 / 1 796*
» L/l/h (m)	4,63/1,90/1,48
» Empattement (m)	2,78
» Vitesse maxi (km/h)	250
» 0 à 100 km/h	4"7 / 4"8*
» Conso. mixte (l/100 km)	7,8 / 8,1*
» Emissions CO2 (g/km)	179 / 186*
» Prix estimé (€)	65 200 66 700*
» Puissance fiscale (CV)	NC

\*V60



Sortie en 2010, l'actuelle S60 accuse le poids des ans.





## ET DEMAIN...



### Aston Martin V8 Vantage

Après la DB11, Aston Martin va poursuivre sa révolution technologique en remplaçant sa V8 Vantage en poste depuis 12 ans. Elle troquera son vieux V8 atmosphérique pour le nouveau V8 AMG biturbo de 4,0 litres, et reprendra une version raccourcie de la plateforme de la DB11. Elle visera à battre des références comme la Porsche 911 ou l'AMG GT, et proposera la même boîte à double embrayage que cette dernière. Les puristes pourront toujours lui préférer une boîte manuelle, et la variante V12 Vantage s'équipera vraisemblablement du bloc de la DB11. **» fin 2017**



### Renault Mégane R.S.

Entrevue au Grand Prix de Monaco, la future Mégane R.S. nous en dira certainement plus au Salon de Francfort. Les caractéristiques de son 1.8 turbo que l'on annonce entre 280 et 300 ch selon les versions seront dévoilées. Deux boîtes (manuelles ou EDC) et les quatre roues directrices seront normalement proposées sur cette traction qui va certainement tout faire pour malmener la toute dernière Honda Civic Type R. **» fin 2017**



### BMW M5 et M8

Présentée au Salon de Francfort, la grosse berline déjantée de Munich conserve un V8 biturbo dont la puissance devrait dépasser de peu les 600 ch. Il s'accouple désormais à une boîte automatique ZF à 8 rapports et une transmission intégrale inédite qui peut désaccoupler son pont avant, histoire de goûter aux joies de la propulsion. La future M8 devrait peu ou prou reprendre la même base technique. Sauf qu'elle s'habille d'une carrosserie de coupé positionné très haut de gamme. **» début 2018**



### Projet McLaren hypercar

Répondant au nom de code BP23, cette future hypercar (ré)utilise l'architecture trois places de la mythique McLaren F1. Limitée à 106 exemplaires, elle sera plus puissante et plus rapide que toutes les autres McLaren grâce à une propulsion que l'on annonce hybride. Avec son positionnement de GT ultra-performante, ce ne sera en revanche pas la plus radicale ni la plus efficace, mais certainement la plus exclusive. **» 2019**

### AMG Project One

Prévue pour le Salon de Francfort, l'AMG Project One s'offre des passerelles techniques très étroites avec la Formule 1. À commencer par son V6 1.6 turbo d'environ 500 ch adapté à un usage routier et associé à quatre moteurs électriques. Les deux premiers sont accouplés au bloc thermique (un dans le turbo et le second en sortie de vilebrequin). Les deux autres animent les roues avant. Cumulant 1 000 ch environ pour 1 300 km, cette hypercar au châssis tout en carbone et aux amortisseurs "in board" devrait offrir des performances incroyables. **» 2020**

### Future Performance







## Bentley Continental GT

Reine du luxe pur, la Continental GT a toujours été pénalisée par sa masse pachydermique. Mais la marque de Crewe compte bien y remédier pour la prochaine génération de son gros coupé 2+2. Elle continuera d'offrir un niveau de confort impressionnant mais gagnera plus de 150 kg sur la balance grâce à une toute nouvelle plateforme. Elle reprendra le dernier W12 biturbo apparu sur le SUV Bentayga, mais aussi le V8 4,0 litres découvert sur la récente Porsche Panamera. Espérons enfin un comportement dynamique intéressant. »2018

## Corvette ZR1

Avant la prochaine génération de Corvette que l'on annonce avec un moteur central (et des turbos), la C7 ZR1 livre un joli baroud d'honneur. Son V8 compresseur sûrement basé sur celui de l'actuelle Z06 devrait porter sa puissance à un peu plus de 700 ch, avec une boîte manuelle ou automatique. Le châssis également retouché s'annonce plus efficace encore, surtout avec une parure aérodynamique censée offrir encore plus d'appui. Voilà la Porsche GT2 RS prévenue ! »2018



## Hennessey Venom F5

Après la Venom GT de 1 471 ch, le préparateur américain Hennessey met actuellement les dernières touches à sa nouvelle supercar, la Venom F5. Comme sa devancière, elle veut voler le record de vitesse de Bugatti et vise carrément la barre des 300 mph, soit environ 483 km/h. Pour cela, elle développera plus de 1 500 ch et devra compter sur une aéro plus fine que jamais. »2018



## AMG GT berline

La version berline de l'AMG GT n'ira pas jusqu'à reprendre le châssis de la belle GT allemande. Elle lui préférera en effet la plateforme de la prochaine CLS, pour des questions de polyvalence. Comme la récente E 63 S, elle développera jusqu'à 612 ch via le V8 4,0 litres biturbo AMG accouplé à une transmission intégrale. Le patron d'AMG Tobias Moers promet par ailleurs une version hybride EQ Power+, encore plus puissante que la Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid. Rappelons que cette dernière revendique déjà 680 ch. »2018



## Aston Martin Valkyrie

Ses livraisons ne débuteront qu'en 2019 mais l'Aston Martin Valkyrie ressemble déjà à une vraie voiture. Après la maquette de l'été dernier, la supercar conçue par Red Bull et le constructeur anglais possède désormais un habitacle fonctionnel et un châssis roulant. Son V12 atmosphérique préparé par Cosworth développera environ 900 ch et bénéficiera d'un renfort d'énergie électrique. Elle ne pèsera qu'une tonne, et ne laissera pas beaucoup d'espace à ses deux passagers. La faute notamment à un aérodynamisme radical, proche de celui de la première maquette. »2019





Official BILSTEIN Technical Center France

**IMPORTATEUR DES PLUS GRANDES MARQUES DU SPORT AUTOMOBILE**  
**LE PLUS GRAND CENTRE TECHNIQUE DE L' EST PARISIEN**

Route

Sport

Track Day

Motorsport

VHC

Rallye

Laboratoire

Suspension

Freinage



**WWW.EUROFAC.FR - 01 60 72 40 60**

**01.64.72.40.66 - atelier@eurofac.fr - contact boutique & atelier**

**Contact@eurofac.fr - vente à distance & distribution**



**mintex**  
racing

**FERODO**  
RACING



**BBS**

**H&R**

**Eibach**  
FEDERN

**GROUND CONTROL**

**SACHS**

**RECARO**

**21-23 rue Henri Becquerel - Z.A.E de la tuilerie-77500 Chelles**



# LES GT DANS LA COURSE

Les branches compétition client des constructeurs demeurent plus que jamais actives avec le succès de la catégorie GT3 et l'avènement du GT4. Voici un tour d'horizon de ces spectaculaires voitures de course plus ou moins proches des modèles de série.





# ASTON MARTIN

## VANTAGE V8 GTE



GRANDE-BRETAGNE  
www.astonmartin.com/racing

La V8 Vantage GTE vient de remporter sa première victoire aux 24 Heures du Mans face aux Corvette. Une belle récompense au terme d'une longue carrière, juste un peu moins flamboyante que celle de l'ancienne DBR9 GT1.

**Moteur :** V8 4,5 l bridé  
**Puissance :** 480 ch  
**Couple :** 50 mkg  
**Boîte :** 6 rapports séquentielle  
**Poids :** 1 245 kg  
**Prix :** environ 500 000 € HT

## VANTAGE V12 GT3

La Vantage GT3 possède quatre cylindres de plus que sa sœur GTE, mais un palmarès moins étoffé. Si elle participe à de nombreux championnats dans le monde, elle n'a pas encore réussi à remporter les 24 Heures de Spa ou du Nürburgring.

**Moteur :** V12 5 935 cm<sup>3</sup> bridé  
**Puissance :** 600 ch  
**Couple :** 71,3 mkg  
**Boîte :** séquentielle 6 rapports  
**Poids :** 1 250 kg avant brides  
**Prix :** environ 350 000 € HT



## VANTAGE GT4



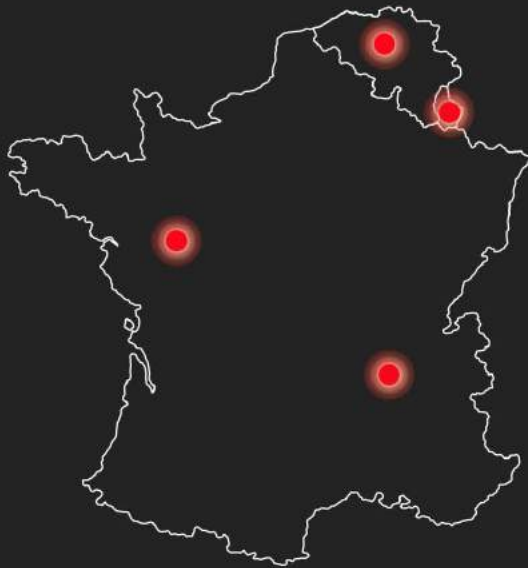
La Vantage GT4 fait partie des pionnières de la catégorie FIA GT4 aujourd'hui très en vue. Elle existe depuis 2009 et a été adaptée en 2016 à la nouvelle réglementation, rejointe par d'autres constructeurs comme Mercedes, BMW, McLaren ou Audi.

**Moteur :** V8 4 735 cm<sup>3</sup>  
**Puissance :** 440 ch  
**Couple :** environ 50 mkg  
**Boîte :** manuelle 6 rapports  
**Poids :** environ 1 300 kg  
**Prix :** environ 120 000 € HT





AUGMENTEZ LES PERFORMANCES DE VOTRE VOITURE  
GRÂCE À NOTRE REPROGRAMMATION MOTEUR SUR MESURE



BELGIQUE  
info@shiftech.be  
+32(0)10 45 46 51

LUXEMBOURG  
info-lux@shiftech.lu  
+352(0)20 33 32 70

TOURS  
info-tours@shiftech.fr  
+33(0)2 46 65 00 90

LYON  
info-lyon@shiftech.fr  
+33(0)9 75 18 09 80



Banc de puissance 4x4 1200ch

REVENDEUR  
OFFICIEL :





## AUDI

### R8 LMS GT3



Petite sœur de la LMS GT3, la R8 LMS GT4 prend pour base la R8 V10 de route et non pas la R8 V10 Plus. Comme la McLaren 570S GT4, elle s'inscrit dans la catégorie GT4 malgré son physique tendant vers la vraie supercar. À l'image de la LMS GT3, elle perd ses roues avant motrices, réglementation oblige.

**Moteur :** V10 5 200 cm<sup>3</sup> bridé  
**Puissance :** jusqu'à 495 ch selon brides  
**Couple :** 56 mkg environ  
**Boîte :** double embrayage à 7 rapports  
**Poids :** 1 460 kg  
**Prix :** NC

### R8 LMS GT4



## ARRINERA

Cette petite marque polonaise a présenté des versions GT3 et GT4 de sa supersportive Hussarya mais pour l'instant, elles ont surtout visité des devantures de stands. La GT4 termine actuellement son développement en participant à quelques manches du modeste championnat allemand DMV GTC.

**Moteur :** V8 Chevrolet 6,2 litres suralimenté  
**Puissance :** 650 ch sans les brides  
**Couple :** 83,6 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 250 kg  
**Prix :** environ 140 000 € HT

### HUSSARYA GT4



## BENTLEY

### CONTINENTAL GT3



128 MOTORSPORT / GUIDE 2017

 ALLEMAGNE  
[www.audi-motorsport.com](http://www.audi-motorsport.com)

La version GT3 de l'Audi R8 a tout gagné en course. Passée en 2016 à une nouvelle mouture, elle a déjà remporté les 24 Heures de Spa et celles du Nürburgring, en plus de plusieurs championnats. En raison d'une BOP (balance de performances) plus pénalisante en 2017, elle semble moins à l'aise cette saison en Blancpain GT Series.

**Moteur :** V10 5 200 cm<sup>3</sup> bridé  
**Puissance :** jusqu'à 585 ch selon brides  
**Couple :** plus de 55 mkg  
**Boîte :** 6 rapports séquentielle  
**Poids :** 1 225 kg  
**Prix :** 359 000 € HT

 POLOGNE  
[www.arrinera.com](http://www.arrinera.com)

 GRANDE-BRETAGNE  
[www.bentleymotorsport.com](http://www.bentleymotorsport.com)

La grosse Bentley fait figure de géante dans les pelotons du GT3 européen. Elle court toujours après sa première victoire dans une course prestigieuse, mais peut se targuer d'avoir remporté le titre dans le très disputé championnat Blancpain GT Sprint Series en 2015. A souvent joué de malchance sur les courses longues.

**Moteur :** V8 4,0 litres biturbo bridé  
**Puissance :** jusqu'à 600 ch selon brides  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** environ 1 250 kg  
**Prix :** environ 400 000 € HT



# BMW

## M4 GT4



 ALLEMAGNE

[www.bmw-motorsport.com](http://www.bmw-motorsport.com)

En attendant de revenir au Mans avec une M8 GTE, BMW propose aux clients une M4 GT4 officiellement préparée par sa division sportive Motorsport. Basée sur la M4 Coupé de série, elle reprend certains éléments de la M4 GTS comme le capot en carbone.

**Moteur :** 6 cyl. en ligne 2 979 cm<sup>3</sup> biturbo

**Puissance :** 431 ch

**Couple :** 56 mkg

**Boîte :** double embrayage à 7 rapports

**Poids :** 1 497 kg

**Prix :** 169 000 € HT

# CHEVROLET

 ÉTATS-UNIS

[www.corvetteracing.com](http://www.corvetteracing.com)

[www.callaway-competition.de](http://www.callaway-competition.de)

## CORVETTE C7.R GTE

Comme la précédente C6.R, la Corvette C7.R a laissé son nom au palmarès des 24 Heures du Mans, des 12 Heures de Sebring, des 24 Heures de Daytona et du championnat américain IMSA. En 2017, elle est passée à deux doigts de remporter une seconde victoire aux 24 Heures du Mans, avant de tout perdre dans le dernier tour.

**Moteur :** V8 5 487 cm<sup>3</sup> bridé

**Puissance :** environ 500 ch

**Couple :** NC

**Boîte :** séquentielle à 6 rapports

**Poids :** 1 245 kg

**Prix :** location seulement



## CORVETTE GT3 R CALLAWAY



Développée par ce grand nom de la préparation sur base de Corvette, la version GT3 de la Corvette C7 n'est actuellement visible en Europe que dans le championnat allemand ADAC GT Master. Dommage, car elle aurait sans doute le niveau pour disputer les coupes Blancpain Endurance et Sprint.

**Moteur :** V8 6,2 litres bridé

**Puissance :** 530 ch

**Couple :** NC

**Boîte :** séquentielle à 6 rapports

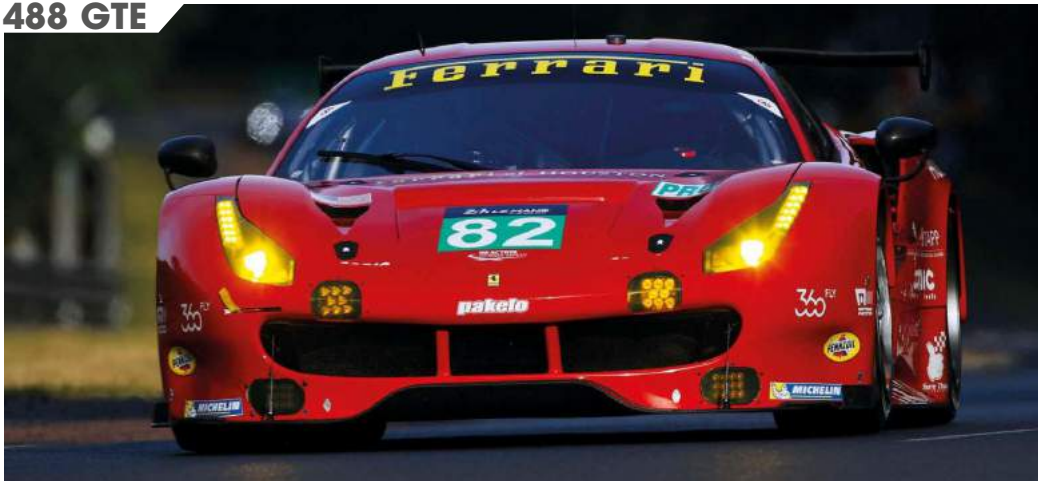
**Poids :** environ 1 250 kg

**Prix :** environ 300 000 € HT



# FERRARI

## 488 GTE



ITALIE

<http://races.ferrari.com>

La version GTE de la Ferrari 488 est passée tout près de remporter les 24 Heures du Mans en 2016, dans sa première année de course. Malchanceuse sur l'édition 2017, elle fait cependant partie des GTE les plus performantes au Mans, en WEC et dans le championnat IMSA américain.

**Moteur :** V8 3 996 cm<sup>3</sup> biturbo bridé  
**Puissance :** 485 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 250 kg (avant lest)  
**Prix :** environ 630 000 €

## 488 GT3

Comme son nom l'indique, la 488 GT3 répond à la réglementation FIA GT3. Toute aussi compétitive que la précédente 458 GT3, elle a notamment remporté les 12 Heures de Bathurst en Australie au mois de février dernier. En revanche, elle court toujours derrière une victoire aux 24 Heures du Nürburgring ou aux 24 Heures de Spa.



**Moteur :** V8 3 902 cm<sup>3</sup> biturbo bridé  
**Puissance :** 600 ch  
**Couple :** 71,5 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 250 kg  
**Prix :** environ 500 000 € HT

## 488 CHALLENGE



La 488 Challenge est à Ferrari ce que la GT3 Cup est à Porsche : une version conçue originellement pour participer à la coupe monomarque de Ferrari, qui devient d'ailleurs la plus puissante du monde juste devant le Lamborghini Super Trofeo.

**Moteur :** V8 3 902 cm<sup>3</sup> biturbo  
**Puissance :** 670 ch  
**Couple :** 77,5 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 7 rapports  
**Poids :** 1 340 kg  
**Prix :** plus de 300 000 €

# FORD

Comme la Maserati MC12 à l'époque du GT1, la Ford GT fait figure d'extraterrestre en catégorie GTE. Au milieu des GT transformées en voitures de course, cette supercar à l'aérodynamisme de proto et au châssis carbone dénote totalement. Elle a remporté les 24 Heures du Mans l'année dernière, mais subit de plus fortes pénalités réglementaires en 2017.

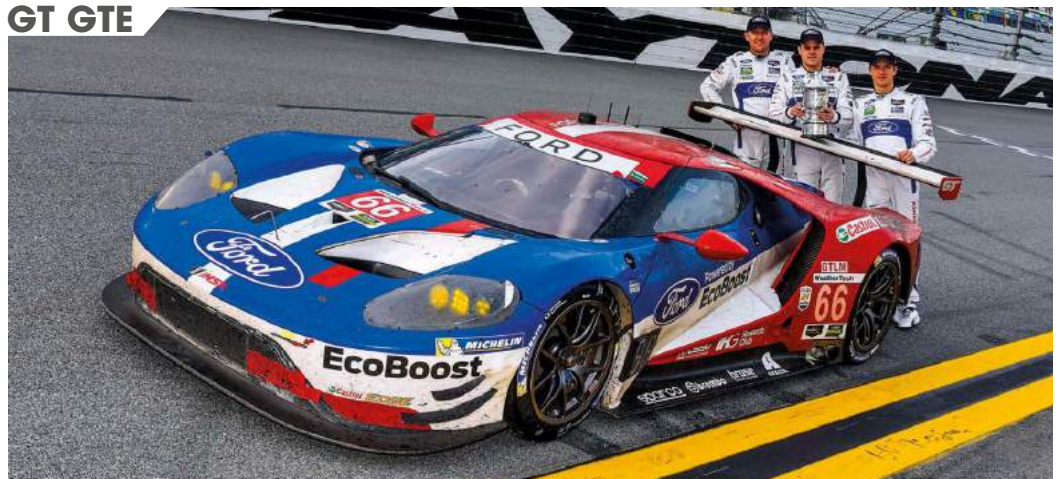
**Moteur :** V6 3,5 litres biturbo bridé  
**Puissance :** moins de 500 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 268 kg (avec lest)  
**Prix :** non commercialisée



ÉTATS-UNIS

[www.racing.ford.com](http://www.racing.ford.com)

## GT GTE





# GINETTA

 GRANDE-BRETAGNE  
www.ginetta.com

Connue pour ses sportives ultralégères avides de roulage sur circuit, la petite marque anglaise Ginetta embrasse naturellement la catégorie GT4 avec son V6 3,5 litres d'origine Ford développant près de 400 ch. Elle se fait régulièrement remarquer par ses performances en GT FFSA, surtout sur les circuits sinueux.

**Moteur :** V6 3,7 litres Ford  
**Puissance :** environ 360 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 085 kg  
**Prix :** 96 500 € HT

## G55 GT4



# HONDA

 JAPON  
<http://hpd.honda.com>

## ACURA NSX GT3



Version course de la NSX hybride, la NSX-GT oublie les moteurs électriques et se contente d'un V6 3,5 litres biturbo poussé à environ 600 ch. Éligible dans la catégorie FIA GT3, elle ne court pour l'instant qu'aux États-Unis. Espérons la retrouver vite dans les pelotons des Blancpain Series européennes.

**Moteur :** V6 3,5 litres biturbo  
**Puissance :** environ 600 ch sans les brides  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 225 kg  
**Prix :** NC

# KTM

 AUTRICHE ALLEMAGNE  
www.reiter-engineering.com

Il ressemble presque à un vrai proto de course, mais le X-Bow de course répond à la réglementation FIA GT4. Équipé d'une cellule entièrement fermée contrairement aux X-Bow de route, il ne pèse que 1 000 kg et développe environ 320 ch.

**Moteur :** 4 cyl. 2 litres turbo  
**Puissance :** 320 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 000 kg  
**Prix :** 139 000 € HT

## X-BOW GT4





# LAMBORGHINI

## HURACÁN GT3

 ITALIE  
<http://squadracorse.lamborghini.com>



Voilà peut-être la plus impressionnante des GT3 de course. Avec son kit aérodynamique extrêmement large, la Huracán fait largement oublier l'ancienne Gallardo GT3. Elle a clairement le vent en poupe en 2017 dans les championnats Blancpain Series, notamment grâce à une balance de performance plus favorable.

**Moteur :** V10 5 200 cm<sup>3</sup> bridé  
**Puissance :** 560 ch  
**Couple :** 50 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 230 kg  
**Prix :** 379 000 € HT

## HURACÁN SUPER TROFEO

Avant l'arrivée du nouveau Challenge 488, le Super Trofeo se targuait de détenir le titre de la coupe monarque la plus puissante du monde avec ses Huracán propulsion de 620 ch. Notez que la Huracán Super Trofeo coûte sensiblement moins cher que la version GT3.

**Moteur :** V10 5 200 cm<sup>3</sup>  
**Puissance :** 620 ch  
**Couple :** 58 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 270 kg  
**Prix :** environ 230 000 € HT



# LEXUS

## RC F GT3

 JAPON  
[www.toyota-motorsport.com](http://www.toyota-motorsport.com)



La version GT3 de la Lexus RC F se montre pour l'instant très sélective dans ses sorties. Si l'équipe officielle Gazoo Racing se concentre sur le championnat VLN allemand et les 24 Heures du Nürburgring, elle participe aussi à la coupe GTD du championnat américain IMSA. Mais elle boude toujours les Blancpain Series.

**Moteur :** V8 5,3 litres bridé  
**Puissance :** environ 540 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 250 kg  
**Prix :** NC



# LOTUS

## ELISE RACE 250



 GRANDE-BRETAGNE  
www.lotuscars.com/gb/racing

Prenez une Lotus Elise et débarrassez-la de tous ses éléments d'homologation routière. Voilà le concept basique de l'Elise Race 250, développant 246 ch pour 900 kg (en fonction de la configuration de course). Idéale pour les track-days, elle peut également participer à la Lotus Cup Europe.

**Moteur :** 4 cyl. en ligne 1,8 litre turbo  
**Puissance :** 246 ch  
**Couple :** 25,4 mkg  
**Boîte :** manuelle à 6 rapports  
**Poids :** 900 kg  
**Prix :** environ 53 000 € HT

## EXIGE RACE 380

Si l'Elise Race 250 ne suffit pas, vous pourrez vous rabattre sur l'Exige Race 380. Forte d'un V6 Toyota compressé développant 380 ch, elle n'avoue que 998 kg sur la balance. Comme pistarde pure et dure on fait difficilement mieux, même s'il faut prévoir un camion pour la sortir du circuit.

**Moteur :** V6 3,5 litres compressé  
**Puissance :** 380 ch  
**Couple :** 42 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 998 kg  
**Prix :** environ 114 000 € HT



## 3-ELEVEN



Modèle réservé à la piste le plus extrême de Lotus, la 3-Eleven Race, interdite de route, dispose d'une vraie boîte séquentielle et d'un V6 porté à 466 ch. Son poids descend à 890 kg et l'auto dispose de Michelin Pilot Sport Cup 2 semi-slicks. Pas besoin de vous faire un dessin sur les performances de la bête.

**Moteur :** V6 3,5 litres compressé  
**Puissance :** 466 ch  
**Couple :** 54 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 890 kg  
**Prix :** 168 800 €

# MASERATI

Depuis la disparition du Trofeo Maserati, dont la dernière édition a été remportée par "notre" pilote Romain Monti, la Gran Turismo de course a été convertie au règlement GT4 par AF Corse. Elle se retrouve notamment dans les joutes du nouveau championnat GT FFSA.

**Moteur :** V8 4,7 litres  
**Puissance :** 430 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** robotisée à 6 rapports  
**Poids :** 1 410 kg  
**Prix :** NC

## GRAN TURISMO GT4



 ITALIE  
www.maseraticorse.com



## McLAREN

### 570S GT4



 GRANDE-BRETAGNE  
<http://cars.mclaren.com>

La 570S GT4, comme la R8 LMS GT4, fait partie de ces nouvelles autos au physique de supercar descendues dans la petite catégorie FIA GT4. Elle subit évidemment un sérieux bridage de ses performances pour la laisser au niveau des autos les moins chères et les moins puissantes du championnat.

**Moteur :** V8 3,8 litres biturbo  
**Puissance :** 570 ch avant bridage  
**Couple :** 61 mkg  
**Boîte :** double embrayage à 7 rapports  
**Poids :** 1 300 kg  
**Prix :** 207 000 € HT

## MERCEDES

La Mercedes-AMG GT3 a écrasé la plupart des compétitions GT3 en 2016. Cette seule année, ni les 24 Heures du Nürburgring ni celles de Spa ne lui ont résisté. Mais si elle a véritablement dominé ses concurrentes en 2016, le nouvel équilibrage des performances rebat un peu les cartes en 2017.

**Moteur :** V8 6 208 cm<sup>3</sup> bridé  
**Puissance :** 550 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 350 kg  
**Prix :** 372 000 € HT

 ALLEMAGNE  
[www.mercedes-amg.com](http://www.mercedes-amg.com)

### AMG GT3



### AMG GT4



Une version GT4 de l'AMG GT viendra se frotter aux R8 LMS GT4, M4 GT4 et autres nouvelles arrivantes d'usine dans les coupes au label FIA GT4 dès la fin de la saison 2017. Comme ces dernières, elle coûte sensiblement plus cher que les modèles les moins puissants de la catégorie.

**Moteur :** V8 4,0 litres biturbo  
**Puissance :** NC  
**Couple :** NC  
**Boîte :** double embrayage à 7 rapports  
**Poids :** NC  
**Prix :** environ 190 000 € HT

## NISSAN

Il manque encore les courses les plus prestigieuses au palmarès de la Nissan GT-R GT3, mais elle réalise régulièrement de jolis résultats en course. Son fait d'armes le plus marquant reste la victoire aux 12 Heures de Bathurst 2015, au nez et à la barbe d'une Bentley qui semblait pourtant bien partie pour l'emporter.

**Moteur :** V6 biturbo 3,5 litres bridé  
**Puissance :** 550 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 300 kg  
**Prix :** environ 380 000 € HT

 JAPON  
[www.nismo.co.jp/en/](http://www.nismo.co.jp/en/)

### GT-R GT3





# PORSCHE

## 911 RSR



 ALLEMAGNE  
<http://newsroom.porsche.com>

La version 2017 de la 911 RSR, qui court en catégorie LM GTE Pro des 24 Heures du Mans, du WEC et du championnat IMSA, s'autorise quelques libertés avec les traditions de la 911. Son flat-six se rapproche dangereusement de la position centrale arrière, il dérive désormais du bloc de la 991 et non plus du "vieux" bloc Mezger.

**Moteur :** flat-six 4,0 litres bridé  
**Puissance :** 510 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 243 kg  
**Prix :** 778 000 € HT

## 911 GT3 R

Chez les GT3, l'évolution 2017 de la 911 GT3 R s'est illustrée en remportant les 24 Heures de Dubaï en début d'année, grâce à un impressionnant quatuor de pilotes de pointe alignés par Porsche. On attend des résultats de la nouvelle mouture dans d'autres courses d'endurance majeures.



**Moteur :** flat-six 4,0 litres bridé  
**Puissance :** 500 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 220 kg  
**Prix :** environ 500 000 € HT

## 911 GT3 CUP



La voiture de course la plus vendue de tous les temps évolue à nouveau pour la saison 2017. Le flat-six "Mezger" disparaît au profit d'un bloc de 4,0 litres dérivé de la 991 GT3 RS "phase 1" de route. Comptez 485 ch pour 1 200 kg sur cette reine des track-days et des coupes monarques.

**Moteur :** flat-six 3 996 cm<sup>3</sup>  
**Puissance :** 485 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 200 kg  
**Prix :** 189 000 € HT

## CAYMAN GT4 CLUBSPORT

Adapté pour la course par Manthey Racing, le Cayman GT4 Clubsport doit résister aux récentes McLaren 570S GT4 et autres Audi R8 LMS GT4 avec son petit flat-six atmosphérique de 385 ch. Heureusement, la balance de performances lui permet de rester dans le coup.



**Moteur :** flat-six 3,8 litres  
**Puissance :** 385 ch  
**Couple :** 43 mkg  
**Boîte :** PDK à 6 rapports  
**Poids :** 1 300 kg  
**Prix :** 111 000 € HT



## RADICAL

### RXC GT3



 GRANDE-BRETAGNE  
www.radicalsportscars.com

Si la RXC profite d'une homologation en catégorie FIA GT3, sa fiche technique ressemble davantage à celle d'un prototype. Elle ne court pas encore dans un championnat majeur, mais son rapport poids/puissance et son châssis ultraléger promettent de sacrées performances face aux vraies GT.

**Moteur :** V6 Ford 3,5 litres biturbo  
**Puissance :** 500 ch  
**Couple :** NC  
**Boîte :** Quaife à 7 rapports  
**Poids :** 1100 kg  
**Prix :** 215 000 € HT

## RENAULT

 FRANCE  
www.renaultsport.com

Dans sa configuration normale, la Renault RS01 tourne autour des meilleures GT de course grâce à son aéro et sa répartition des masses dignes d'un sport-protos. Équipée d'un V6 biturbo dérivé de la Nissan GT-R, elle dispose d'un kit d'adaptation pour la mettre au niveau des GT3. Ce kit limite notamment sa charge aérodynamique maximale, tout en augmentant son poids.

**Moteur :** V6 biturbo 3,5 litres  
**Puissance :** 550 ch avant bridage  
**Couple :** NC  
**Boîte :** séquentielle à 7 rapports  
**Poids :** 1100 kg avant lest  
**Prix :** 305 000 € HT (version GT3)

### RS01



## SIN

### R1 GT4

 GRANDE-BRETAGNE  
<http://motorsport.sincars.co.uk/>



Connue en Angleterre pour sa R1 homologuée route, Sin propose une version de course répondant à la réglementation FIA GT4. Motorisée par un V8 Chevrolet de 6,2 litres de cylindrée, elle développe 380 ch et ne pèse que 1 205 kg sur la balance.

**Moteur :** V8 Chevrolet 6,2 litres  
**Puissance :** 380 ch  
**Couple :** 58 mkg  
**Boîte :** séquentielle à 6 rapports  
**Poids :** 1 205 kg (avant lest)  
**Prix :** 165 000 € HT



# Supersprint®

SPORT EXHAUST SYSTEMS SINCE 1955

Spécialistes, préparateurs ou accessoiristes, vous êtes de plus en plus nombreux à mettre en avant nos produits et à rejoindre le réseau des revendeurs agréés Supersprint. **Merci de votre confiance !**



Sonorité



Performance



Qualité  
100% INOX

Configurez  
votre véhicule  
et trouvez votre  
ligne d'échappement  
directement en ligne sur  
[www.supersprint.com](http://www.supersprint.com)



Audi TT

### Vous êtes professionnels de l'automobile ?

Vous êtes en mesure d'assurer l'installation d'une ligne d'échappement ?  
Ne tardez pas et rejoignez le réseau SUPERSPRINT !

09.74.71.85.40 / [supersprint@rcsport-alcar.fr](mailto:supersprint@rcsport-alcar.fr)

### Vous êtes un particulier ?

Vous souhaitez plus d'informations ?  
N'hésitez pas à contacter l'un de nos revendeurs agréés !



RC SPORT ALCAR FRANCE - 11 avenue de chantereine 38300 Bourgoin-Jallieu  
09.74.71.85.40 / [Supersprint@rcsport-alcar.fr](mailto:Supersprint@rcsport-alcar.fr)

- 05 - DIGISERVICES GAP
- 13 - CAR AUDIO TUNING
- 15 - DIGISERVICES AURILLAC
- 17 - DIGISERVICES LA ROCHELLE
- 18 - DIGISERVICES BOURGES
- 24 - PITO ENGINEERING
- 27 - DIGISERVICES ROUEN
- 30 - TUB'AUTO
- 31 - EVO-TECH PERFORMANCE
- 37 - SHIFTECH TOURS
- 38 - BANET SPORT Sarl
- 38 - BR-PERFORMANCE
- 42 - ZR CAR
- 44 - NANTES EQUIP AUTO
- 44 - EQUIP'AUTO PERFORMANCE
- 45 - GARAGE DU LOIRET NORD
- 47 - EXPRESS AUTO DELAGE SPORT
- 51 - SECRETAUTO
- 51 - DIGISERVICES REIMS
- 54 - SPORT AUTO 54
- 57 - MARCHAL SPORT GARAGE
- 57 - V CENTER
- 59 - BR PERFORMANCE LILLE
- 63 - CRACKERS PERFORMANCES
- 65 - EUROMASTER (61E) IBOS
- 67 - MC CONCEPT
- 67 - DIGITRONIC PERFORMANCE
- 69 - SPORTECH PERFORMANCE
- 71 - DIGISERVICES MACON
- 72 - LE MANS AUTO RACING
- 74 - GARAGE DE LESCHAUX
- 74 - ACTUEL AUTO
- 76 - PSR PERFORMANCE
- 76 - CARS AND PRESTIGE
- 77 - DIGISERVICES
- 77 - EUROFAC
- 77 - EUROPE BM SHOP
- 78 - DM PERFORMANCE
- 80 - NAS TUNING ET COMPETITION
- 83 - MOTORTECH PERFORMANCE
- 83 - AUTO CUSTOM
- 83 - 2B PERFORMANCE
- 91 - DIGISERVICES PARIS SUD
- 91 - KSF MOTORSPORT
- 95 - JS PERFORMANCE
- 97 - VERSION RACING 974



# ABONNEZ-VOUS



# 30% DE RÉDUCTION

## 1 ANNÉE, 6 NUMÉROS

### + HORS-SÉRIE TOUTES LES SPORTIVES DU MONDE

# 30€ AU LIEU DE 43€

Bénéficiez de tous les avantages réservés à nos abonnés...

- ❖ Des économies.
- ❖ La livraison à domicile dans les meilleurs délais.
- ❖ Un prix garanti.
- ❖ Le service direct par téléphone : 04 78 89 68 51 ou par mail :

[courrier@motorsport-magazine.fr](mailto:courrier@motorsport-magazine.fr)

## ABONNEMENT 1 AN

## + MA TROUSSE DE SOINS ProTech®

MONTE-CARLO  
www.protech.mc



❖ **Nettoyant plastiques**

100 ml + microfibre professionnelle

❖ **Nettoyant vitres/écrans**

100 ml + microfibre professionnelle

❖ **Détachant tissus, moquettes**

100 ml + microfibre professionnelle

Prix public : 24,95 €

# 45€ AU LIEU DE 54,95€



**INTERNET** Abonnez-vous directement sur [motorsport-magazine.fr](http://motorsport-magazine.fr)

Oui, je m'abonne à

**Motor Sport**

Ce bulletin est à découper ou à recopier, et à envoyer à l'adresse suivante :  
NG Presse - 3 avenue du Maréchal Foch - 69006 Lyon FRANCE

- Abonnement France pour un an 30 €
- Abonnement France pour deux ans 55 €
- Offre (Kit ProTech) France pour un an 45 €

- Abonnement étranger pour un an 45 €
- Abonnement étranger pour deux ans 85 €

MODE DE PAIEMENT

Par chèque à l'ordre de NG PRESSE  Par CB via PAYPAL, vous recevez la demande de paiement par e-mail

NOM ..... PRÉNOM .....

ADRESSE ..... CODE POSTAL .....

VILLE ..... PAYS ..... TÉL. .... E-MAIL .....

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.





# ARTISTES ARTISANS



Brillants ou malhabiles,  
ils apportent une touche de rêve,  
de variété et de fantaisie  
dans un monde automobile  
de plus en plus encadré.



# AC AUTOMOTIVE

## COBRA MK VI GT



 ALLEMAGNE  
www.ac-automotive.com

La marque britannique est restée célèbre pour sa collaboration avec Carroll Shelby qui a donné lieu à la mythique Cobra. Elle n'est désormais qu'un simple label contrôlé par un montage de holdings et de licences. Un constructeur allemand de répliques l'exploite depuis un certain temps en proposant des V8 d'origine GM allant de 437 à 780 ch...

**Châssis** : tubulaire acier  
**Moteur** : V8 Chevrolet 6,2 litres  
**Poids** : 995 kg  
**Puissance** : 437 ch  
**Couple** : 59,6 mkg à 4 600 tr/min  
**0 à 100 km/h** : 3"7  
**Vitesse maxi** : 278 km/h  
**Prix** : à partir de 159 000 euros

# APOLLO

Célèbre par son implication dans le programme Audi quattro en rallye, l'ingénieur Roland Gumpert lance sa première sportive sous la marque Apollo. Véritable voiture de course, la Gumpert Apollo est ensuite rattrapée par la crise en 2012. En 2016, la marque renaît de ses cendres bien aidée par des investisseurs chinois et lance au Salon de Genève 2016 la nouvelle Arrow. En espérant qu'elle passe le cap de la petite série.

**Châssis** : tubulaire acier  
**Moteur** : V8 Audi 4 litres biturbo  
**Poids** : <1300 kg  
**Puissance** : 1 000 ch  
**Couple** : 102 mkg  
**0 à 100 km/h** : 2"9  
**Vitesse maxi** : 360 km/h  
**Prix** : NC

## ARROW



 ALLEMAGNE  
www.apollo-automobil.com

# ARIEL

## ATOM 3.5



 GRANDE-BRETAGNE  
www.arielmotor.co.uk

L'entreprise que dirige Simon Saunders a été initiée par des universitaires au milieu des années 90. Nick Smart a imaginé cet engin ultraléger, portant le nom d'une marque de moto disparue. Aux côtés de l'Atom 3.5, le fabricant anglais propose un modèle off-road Nomad et une moto baptisée Ace. Un 4 cylindres Honda dont le partenariat est prolongé anime l'Atom. Il reçoit un compresseur en option.

**Châssis** : tubulaire acier  
**Moteur** : 4 cyl. Honda VTEC 2.0  
**Poids** : 550 kg  
**Puissance** : 245 ch à 8 200 tr/mn  
**Couple** : 24,5 mkg à 7 200 tr/min  
**0 à 100 km/h** : 3"12  
**Vitesse maxi** : 233 km/h  
**Prix** : env. 40 000 euros



## ARTEGA

Fondée en 2007, la marque a été reprise par son créateur Klaus Dieter. La nouvelle création maison est une profonde évolution de la Scalo. Désormais plus imposante et capable d'accueillir trois passagers comme la McLaren F1, la Scalo Superelletra, dessinée par le carrossier italien Touring Superleggera, comprend 4 moteurs électriques.

**Châssis :** structure alu  
**Moteur :** 4 unités électriques  
**Poids :** 1 585 kg  
**Puissance :** 1 020 ch (nominal) et 1 278 (en pic)  
**Couple :** 165,1 mkg  
**0 à 100 km/h :** 2"7  
**Vitesse maxi :** 300 km/h  
**Prix :** env. 1 000 000 euros (50 exemplaires)

## SCALO SUPERELLETRA



 ALLEMAGNE  
[www.artega.de](http://www.artega.de)

## BAC MONO



 GRANDE-BRETAGNE  
[www.bac-mono.com](http://www.bac-mono.com)

La Briggs Automotive Company a été fondée par Neill et Ian Briggs. Le premier, ingénieur, a travaillé sur la Focus RS. Le second, designer, a eu l'idée d'une vraie monoplace. Réalisé entièrement en carbone, ce modèle sème à peu près tout ce qui roule sur piste et peut aussi rouler sur route. La police de l'île de Man a pris possession de l'une d'entre elles !

**Châssis :** carbone  
**Moteur :** 4 cyl. Ford Cosworth  
**Poids à sec :** 580 kg  
**Puissance :** 310 ch  
**Couple :** 31,4 mkg  
**0 à 100 km/h :** 2"8  
**Vitesse maxi :** 272 km/h  
**Prix :** env. 140 000 euros

## DENDROBIUM

Spécialisée dans la technologie électrique, cette firme singapourienne propose des petits véhicules de travail. Le concept Dendrobium dont la commercialisation ultérieure est envisagée démontre le savoir-faire de la société. Elle s'associe avec Williams Engineering qui fournit les batteries du championnat de Formule E et dispose donc du même matériel pour alimenter les moteurs électriques de cet étonnant engin.

**Châssis :** carbone  
**Moteur :** 4 moteurs électriques  
**Poids :** environ 1 750 kg  
**Puissance :** plus de 1 000 ch  
**Couple :** NC  
**0 à 100 km/h :** 4"  
**Vitesse maxi :** 320 km/h env.  
**Prix :** NC

## VANDA ELECTRICS



 SINGAPOUR  
[www.dendrobiummotors.com](http://www.dendrobiummotors.com)



# DONKERVOORT

## GTO RS



 PAYS-BAS  
www.donkervoort.com/fr/

Admirateur de Colin Chapman, Joop Donkervoort produit depuis 1978 une interprétation moderne de la Seven qui est devenue au fil du temps une création originale. Profitant d'un partenariat avec Audi, ses modèles offrent des performances et une efficacité incroyables sur route comme sur piste. La gamme 2017 propose deux versions, D8 GTO S et D8 GTO RS.

**Châssis :** tubulaire acier  
**Moteur :** 5 cyl. Audi turbo 2 480 cm<sup>3</sup>  
**Poids :** 685 kg  
**Puissance :** 386 ch  
**Couple :** 51,0 mkg  
**0 à 100 km/h :** 2"7  
**Vitesse maxi :** 280 km/h  
**Prix :** 186 600 euros

# GTA

L'Espagne a sa supercar. Domingo Ochoa s'est appuyé sur sa solide expérience de la compétition pour créer, à partir de son atelier spécialisé, une auto dont le design est signé Sento Pallardo. Ce modèle dont la production est limitée à 99 exemplaires est en cours de commercialisation et évolue par petites touches. Il est animé par le moteur de la première Dodge Viper alimenté par deux turbos.

**Châssis :** coque carbone  
**Moteur :** V10 biturbo 7 990 cm<sup>3</sup>  
**Poids :** 1 400 kg  
**Puissance :** 925 ch à 6 300 tr/mn  
**Couple :** 124 mkg  
**0 à 100 km/h :** 2"9  
**Vitesse maxi :** 350 km/h  
**Prix :** env. 600 000 euros

 ESPAGNE  
www.spaniagta.com

## SPANO



# ITAL DESIGN

## ZEROUNO



 ITALIE  
www.italdesign.it/project/zerouno/

Appartenant à Volkswagen, ce bureau de design turinois lance une nouvelle marque baptisée Ital Design Automobili Speciali. Limité à 5 exemplaires seulement, son premier modèle s'appelle Zerouno. Il repose sur une base de Lamborghini Huracán et s'habille d'une carrosserie en carbone. L'ensemble de la production sera achevé en cette fin d'année 2017.

**Châssis :** aluminium et carbone  
**Moteur :** V10 Lamborghini 5 204 cm<sup>3</sup>  
**Poids :** 1 400 kg  
**Puissance :** 610 ch à 8 250 tr/min  
**Couple :** 57,1 mkg à 6 500 tr/min  
**0 à 100 km/h :** 3"2  
**Vitesse maxi :** 330 km/h  
**Prix :** env. 1 500 000 euros



# KOENIGSEGG

Christian Koenigsegg a débuté son aventure en 1994 et sorti sa première CC en 1998. Depuis, il décline à l'infini le même modèle tout en l'améliorant. La Regera qui a été présentée au Salon de Genève 2015 se veut plus luxueuse, plus confortable et surtout plus puissante avec sa mécanique hybride. Les premières livraisons ont commencé début 2017.

**Châssis :** carbone  
**Moteur :** V8 5 litres biturbo + 3 électriques  
**Poids :** 1 628 kg  
**Puissance combinée :** 1 500 ch  
**Couple combiné :** 205 mkg  
**0 à 100 km/h :** 2"8  
**Vitesse maxi :** + 435 km/h  
**Prix :** 2 100 000 euros

## REGERA



SUÈDE  
[www.koenigsegg.com](http://www.koenigsegg.com)

# KTM

## X-BOW R



AUTRICHE  
[www.ktm.com](http://www.ktm.com)

Cette firme autrichienne spécialisée dans la moto lance en 2007 sa première auto baptisée X-Bow. Profitant de partenariats prestigieux comme Dallara pour la partie châssis et Audi pour la partie moteur, elle s'offre une carrosserie en carbone. Après un passage à vide en 2009, la X-Bow propose aussi depuis 2013, une version à pare-brise baptisée GT. La radicale R s'offre un léger restylage depuis fin 2016.

**Châssis :** carbone  
**Moteur :** 4 cyl. VW-Audi 1 984 cm<sup>3</sup>  
**Puissance combinée :** 300 ch 6 300 tr/min  
**Poids :** 790 kg  
**Couple :** 40,8 mkg à 3 300 tr/min  
**0 à 100 km/h :** 3"9  
**Vitesse maxi :** 231 km/h  
**Prix :** 89 900 euros (R), et 95 900 euros (GT 285 ch)

# JANNARELLY

La Design-1 est assemblée à Dubaï mais ce séduisant roadster porte le nom et le coup de crayon d'un Français. Le designer Anthony Jannarely à qui l'on doit la supercar Lykan a créé sa propre marque en 2015 en s'associant à Frédéric Juillot, un expert en composite. L'auto de 3,86 m de long ne pèse que 710 kg. Elle est propulsée par un V6 3,5 litres Nissan développant 304 ch. La distribution en France a été confiée à Marcassus Sport.

**Châssis :** tubulaire  
**Moteur :** V6 Nissan 3,5 litres  
**Poids :** 710 kg  
**Puissance :** 304 ch  
**Couple :** 37,8 mkg  
**0 à 100 km/h :** 4"0  
**Vitesse maxi :** 220 km/h  
**Prix :** 79 800 euros (launch edition)

## DESIGN-1



DUBAÏ  
[www.jannarely.fr](http://www.jannarely.fr)



# MORGAN

## AERO 8



GRANDE-BRETAGNE  
www.morgan-motor.co.uk

Née en 1910, l'entreprise est connue pour la production de roadsters selon un mode de fabrication ancestral et une esthétique remontant à 1936. Sur décision des actionnaires, Charles Morgan a été écarté de la direction de la marque fondée par son grand-père. La finance a eu raison de l'establishment et, à l'exception de l'Aero 8, la gamme a été recentrée sur un design plus traditionnel.

**Châssis** : structure alu  
**Moteur** : V8 BMW 4,8 litres  
**Poids à sec** : 1 180 kg  
**Puissance** : 377 ch 6 300 tr/mn  
**Couple** : 50 mkg à 3 600 tr/mn  
**0 à 100 km/h** : 4"5  
**Vitesse maxi** : 273 km/h  
**Prix** : 118 000 euros

# NIO

Fondée par William Li, NextEV est une start up chinoise souhaitant se spécialiser dans le véhicule électrique. Fin novembre 2016, elle lance sa marque dédiée NIO et réalise une supercar EP9 aux performances et caractéristiques étourdissantes. Pour bien marquer les esprits, ce modèle limité à 6 exemplaires a tourné en 6'45"9 au Nürburgring. Le constructeur annonce notamment 2,4 tonnes d'appuis aéro et 2,53 g en courbe.

**Châssis** : carbone  
**Moteur** : 4 moteurs électriques  
**Poids** : 1 735 kg  
**Puissance** : 1 360 ch  
**Couple** : 645,6 mkg  
**0 à 100 km/h** : NC (0 à 200 km/h en 7"1)  
**Vitesse maxi** : 313 km/h  
**Prix** : 1 320 000 euros

## EP9



CHINE  
www.nio.io

# NOBLE

## M600



GRANDE-BRETAGNE  
www.noblecars.com

Créateur de sportives anglaises renommées Lee Noble a établi sa marque en 1999. Technicien débrouillard et gestionnaire avisé, il quitte la maison en 2008, dans un parfum de scandale, après l'avoir vendue en 2006 à l'Américain Peter Dyson. Lancée en 2009, la production annuelle de la M600 se limite à une douzaine d'exemplaires, en version fermée ou découvrable.

**Châssis** : tubulaire acier  
**Moteur** : V8 Yamaha Judd 4,4 l biturbo  
**Poids** : 1 198 kg  
**Puissance** : 671 ch  
**Couple** : 83,5 mkg  
**0 à 100 km/h** : 3"1  
**Vitesse maxi** : 360 km/h  
**Prix** : env. 240 000 euros



# PAGANI

 ITALIE  
www.pagani.com

Argentin d'origine italienne, Horacio s'est établi dans la région de Modène au milieu des années 80 pour réaliser son rêve : construire une supercar. Cet autodidacte est parvenu à faire de son nom un mythe autorisant toutes les folies. Après la Zonda, c'est au tour de la Huayra de connaître plusieurs déclinaisons, dont la dernière en date est le roadster, plus léger que le coupé et aussi cher qu'une Chiron.

**Châssis** : carbone  
**Moteur** : V12 Mercedes biturbo 6 litres  
**Poids** : 1 280 kg  
**Puissance** : 764 ch  
**Couple** : 102,0 mkg  
**0 à 100 km/h** : 2,6''  
**Vitesse maxi** : 370 km/h  
**Prix** : 2 700 000 euros

## HUAYRA ROADSTER



# RADICAL

 GRANDE-BRETAGNE  
www.radicalsportscars.com

## RADICAL RXC SPYDER



Nick Hyde et Phil Abbott ont fondé la marque en 1997 pour commercialiser une barquette de course facilement adaptable à un usage routier. La RXC Turbo est l'engin immatriculé le plus extrême et le plus efficace pouvant être immatriculé en France, deux secondes plus rapide qu'une McLaren 675LT sur notre piste de référence dans sa version 550 ch. Depuis, la puissance est passée à 650 ch et une version Spyder est apparue.

**Châssis** : tubulaire acier  
**Moteur** : V6 Ford biturbo 3,5 litres  
**Poids** : 1 010 kg  
**Puissance** : 659 ch  
**Couple** : env. 70 mkg  
**0 à 100 km/h** : 2''7'  
**Vitesse maxi** : 290 km/h  
**Prix** : à partir de 171 200 euros

# RIMAC

 CROATIE  
www.rimac-automobili.com

Mate Rimac est un jeune passionné qui a fondé sa marque en 2009 et entrepris en 2011 de réaliser une supercar vertueuse. Rimac emploie à présent 100 personnes et travaille pour d'autres constructeurs. La Concept One arrive en phase de production et commence à apparaître roulante sur des événements. Le spectaculaire accident de Richard Hammond (ex-Top Gear) lors d'une course de côte a fini de rendre la marque mondialement célèbre.

**Châssis** : tubulaire acier + alu et carbone  
**Moteur** : 2 unités électriques  
**Poids** : 1 850 kg  
**Puissance** : 1 224 ch  
**Couple** : 1 630 mkg  
**0 à 100 km/h** : 2''5  
**Vitesse maxi** : 355 km/h  
**Prix** : 1 200 000 euros

## CONCEPT ONE





## SCG

003S



 ETATS-UNIS  
www.scg003project.com

James Glickenhaus, riche producteur américain et grand collectionneur de voitures a d'abord conçu une voiture de course avec laquelle il s'est notamment engagé aux 24H du Nürburgring. Une version routière a été présentée au Salon de Genève. La supercar aurait déjà tourné en 6'42" au Nürburgring et serait capable de descendre à 6'30" selon son concepteur, ce qui serait le record absolu.

**Châssis :** coque carbone  
**Moteur :** V8 4,4 litres biturbo  
**Poids :** < 1300 kg  
**Puissance :** 750 ch  
**Couple :** 86,6 mkg  
**0 à 100 km/h :** < 3"0  
**Vitesse maxi :** 350 km/h  
**Prix :** env. 1 800 000 euros

## SECMA

Daniel Renard est une exception française. Pionnier de la voiturette, il a fondé la Société d'Étude et de Construction Mécanique Automobile en 1995 pour produire des véhicules de loisirs originaux. Sa gamme est coiffée par une sportive minimaliste aux accents de buggy. La F16 n'est pas un premier prix de design mais elle a ses inconditionnels et va de plus en plus vite.

**Châssis :** cadre acier  
**Moteur :** 4 cyl. Peugeot 1 598 cm<sup>3</sup> turbo  
**Poids :** 657 kg  
**Puissance :** 205 ch à 5 750 tr/mn  
**Couple :** 29 mkg à 1 750 tr/mn  
**0 à 100 km/h :** 4"8  
**Vitesse maxi :** 240 km/h  
**Prix :** à partir de 31 250 euros

## F16 TURBO



 FRANCE  
www.secma.fr

## SIN

R1



 GRANDE-BRETAGNE  
www.sincars.co.uk

Dévoilée sous la forme d'un concept en 2013, la R1 est l'œuvre de Rosen Daskalov, un Bulgare champion de karting qui s'est d'abord fait connaître par la préparation d'une BMW transformée en silhouette à moteur central pour la course de côte. Homologuée et vendue en France, cette berlinette peut être équipée au choix du V8 Chevrolet LS3, LS7 ou LS9. Une version GT4 évolue en course depuis 2015.

**Châssis :** tubulaire acier  
**Moteur :** V8 Chevrolet 7,0 litres atmo (LS7)  
**Poids à sec :** 1 250 kg  
**Puissance :** 530 ch  
**Couple :** 66,3 mkg  
**0 à 100 km/h :** 3"5  
**Vitesse maxi :** > 300 km/h  
**Prix :** 227 880 euros



# SPYKER

 PAYS-BAS

[www.spykercars.com](http://www.spykercars.com)

L'origine de la marque remonte à 1880 et sa renaissance à l'année 2000. L'initiative en revient à l'homme d'affaires Victor Muller qui s'est associé dans un premier temps à Maarten de Bruijn, pour la conception de son premier modèle. Ces dernières années, Spyker a plusieurs fois été donné pour mort. Après le coupé en 2016, la marque a présenté la version découvrable de la Preliator à Genève et annoncé un partenariat avec Koenigsegg pour le moteur.

**Châssis** : structure alu

**Moteur** : V8 5,0 litres atmosphérique

**Poids** : 1 390 kg

**Puissance** : 600 ch à 7 100 tr/mn

**Couple** : 61,2 mkg à 5 700 tr/mn

**0 à 100 km/h** : 3"6

**Vitesse maxi** : 322 km/h

## C8 PRELIATOR SPYDER



# TATA

 INDE

[www.tatamotors.com](http://www.tatamotors.com)

## TAMO RACEMO



Le géant indien n'est pas vraiment un artisan mais son premier petit coupé sportif rappelle fortement l'esprit anglais. La Tamoracemo est une deux places reposant sur un châssis ultraléger et propulsée par un petit 3 cylindres développant 190 ch. Pour l'heure, l'auto sera produite en petite série (250) dès 2018 uniquement pour le marché indien.

**Châssis** : coupé 2 places, construction en sandwich Moflex

**Moteur** : 3 cyl. 1,2 litre en position centrale

**Poids** : env. 800 kg

**Puissance** : 190 ch

**Couple** : 21,4 mkg

**0 à 100 km/h** : 6"0

**Vitesse maxi** 240 km/h

**Prix** : environ 35 500 euros (Inde)

# TECHRULES

 CHINE

[www.techrules-news.com](http://www.techrules-news.com)

Cette nouvelle hypercar chinoise dessinée par Giorgetto et Fabrizio Giugiaro se démarque par ses trois places frontales mais surtout son groupe motopropulseur.

Aux six moteurs électriques (deux par roue à l'arrière, un par roue à l'avant) s'ajoute une turbine au gazole en guise de prolongateur d'autonomie, une solution technique explorée en 2010 par Jaguar sur le concept C-X75.

**Châssis** : fibre de carbone

**Moteur** : 6 électriques + turbine au gazole

**Poids** : 1 630 kg

**Puissance** : 1 305 ch

**Couple** : 238,5 mkg

**0 à 100 km/h** : 2"5

**Vitesse maxi** : 320 km/h

**Prix** : en cours de développement

## REN





## ULTIMA EVOLUTION



 GRANDE-BRETAGNE  
[www.ultimasports.co.uk](http://www.ultimasports.co.uk)

Créée par Lee Noble au début des années 80, l'Ultima est devenue une légende et une marque. Née pour la course, elle a été développée et orientée vers un usage routier par Ted Marlow, un client de la première heure, qui a transmis le virus à son fils Richard. Cela fait maintenant plus de 25 ans que ça dure. La récente Evolution atteint de nouveaux sommets avec un rapport poids/puissance proche de 1 kg/ch !

**Châssis :** tubulaire acier  
**Moteur :** V8 Chevrolet 6,8 litres compresseur  
**Poids :** 950 kg  
**Puissance :** 1 020 ch  
**Couple :** 130 mkg  
**0 à 100 km/h :** 2"4  
**Vitesse maxi :** 320 km/h  
**Prix :** 125 000 euros

## WESTFIELD

Fan de courses historiques, Chris Smith a construit en 1982 une belle réplique de Lotus XI qu'il a ensuite commercialisée en kit sous la marque Westfield. L'entreprise a depuis grandi avec un réplique Lotus Seven qui se vend en kit ou monté. La maison a été reprise en 2006 par le groupe familial britannique Potenza. Dernière nouveauté en date, la Sport 250 animée par le 2,0 litres turbo de la Focus ST.

**Châssis :** tubulaire acier  
**Moteur :** 4 cyl. Ford 1 998 cm<sup>3</sup> turbo  
**Poids :** 655 kg  
**Puissance :** 255 ch à 5 500 tr/mn  
**Couple :** 37,3 mkg à 2 500 tr/mn  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix :** NC

### SPORT 250



 GRANDE-BRETAGNE  
[www.westfield-sportcars.co.uk](http://www.westfield-sportcars.co.uk)

## ZENVO



 DANEMARK  
<http://zenvoautomotive.com>

Initiée en 2004, cette épopée danoise a été marquée en 2008 par la présentation de la ST1. Après de longues années de développement et la signature de nouveaux partenariats techniques, Zenvo a dévoilé en mars dernier la TS1 GT armée d'un nouveau moteur V8 5,8 litres biturbo permettant toujours de passer la barre des 1 000 ch.

**Châssis :** structure acier et alu  
**Moteur :** V8 5,0 litres biturbo  
**Poids :** 1 710 kg  
**Puissance :** 1 180 ch à 7 700 tr/mn  
**Couple :** 145 mkg à 4 500 tr/mn  
**0 à 100 km/h :** 2"8  
**Vitesse maxi :** 375 km/h  
**Prix :** environ 1 200 000 euros



# PAINT SHIELD France

## FILM DE PROTECTION\* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.



\*Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

## CONTACT

01 69 41 88 92

MAIL: [info@paintshieldfrance.fr](mailto:info@paintshieldfrance.fr)



PAINTSHIELD FRANCE FETE SES 10 ANS

ADRESSE:

75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE





# 243

voitures  
chronométrées

# 225

km/h : en bout de ligne  
droite avec la 675LT

# 3900

kilomètres environ parcourus  
sur ce tracé

# 44

marques sont représentées  
dans le classement

## LE CIRCUIT

La piste Club de Nevers Magny-Cours est notre base de référence depuis quatre ans. Nous l'avons choisie pour sa variété et son développement assez faible. Ce tracé ni trop lent ni trop rapide permet de synthétiser les qualités d'une voiture de sport, quelle que soit sa puissance. La piste affiche un développement de 2,53 km, avec une ligne droite de 700 m que nous tronquons en prenant la chicane. Le circuit peut être loué. Il accueille des stages de pilotage et de nombreux clubs autos mais surtout motos. Contact : 03 86 21 80 85.

## LA MÉTHODE

Les chronos sont effectués par le même pilote. Afin de préserver les voitures et d'assurer une certaine homogénéité, la séance comprend trois à quatre tours au maximum. Le chrono peut donc être considéré comme "naturel", l'idée n'étant pas d'aller chercher le temps absolu. À l'instar de toute mesure de performance, cet exercice est influencé par la météo, mais nous avons pu constater que ce facteur aléatoire joue, sauf très gros écarts de température, dans des proportions assez faibles.

## Piste humide

- (1) Pneus usés
- (2) T° > 30° C
- (3) T° < 0° C
- (4) Voiture fatiguée
- (5) Michelin Pilot Supersport
- (6) Voiture modifiée
- (7) Pneus ContiSportContact 5p

## TOP 3 GT

McLaren 675LT  
1'17"48



Corvette C7 Z06 "Z07"  
1'18"48



Porsche 911 (991) GT3  
1'18"95



## TOP 3 BERLINES

BMW M3 Pack Comp.  
1'22"90



Alfa Romeo Giulia QV  
1'23"35



Cadillac ATS-V  
1'23"77



## TOP 3 TRACTIONS

Seat Leon Cupra "Perfo."  
1'25"10



Mégane R.S. 275 Trophy-R  
1'25"41



Honda Civic Type R  
1'25"70



## TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo  
1'15"62



Donkervoort GTO  
1'16"88



KTM X-Bow R  
1'19"51



## LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0  
1'11"50



Radical SR8 RX  
1'12"05



Radical SR3 RS  
1'13"81



Mitjet Supertourisme  
1'14"30



Porsche 911 Cup (991)  
1'15"02



Radical RXC Turbo  
1'15"62



Radical SR3 SL  
1'16"40



Donkervoort GTO  
1'16"88



McLaren 675LT  
1'17"48



308 Racing Cup  
1'17"75



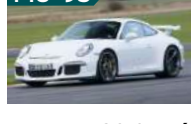
Corvette C7 Z06 "Z07"  
1'18"48



Lotus Exige S1 Duratec<sup>(6)</sup>  
1'18"87



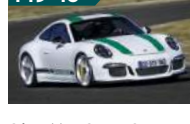
Porsche 911 (991) GT3  
1'18"95



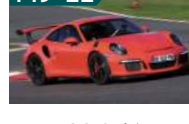
Corvette Grand Sport  
1'19"00



911 R (991)  
1'19"10



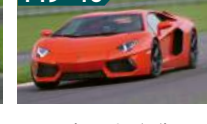
911 (991) GT3 RS  
1'19"22



Corvette C6 ZR1  
1'19"33



Lamborghini LP700-4  
1'19"40



McLaren 12C Coupé  
1'19"51



KTM X-Bow R  
1'19"51



Ginetta G55 Cup  
1'19"66



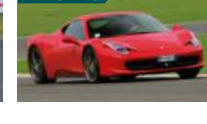
MP4-12C Spider  
1'19"80



M3 E92 4.4 DM<sup>(6)</sup>  
1'19"98



Ferrari 458 Italia  
1'20"16





# LE CLASSEMENT

Ariel Atom II 300 1'20"18	Porsche Cayman GT4 1'20"28	Porsche 911 GT3 RS 4.0 1'20"30	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) C4S 1'20"52	Nissan GT-R 2013 1'20"52	Nissan GT-R 2012 1'20"55
Corvette Z06 Pack Perfo 1'20"58	Nissan GT-R Nismo 1'20"61	Lexus LFA 1'20"64	911 (991) Turbo S 1'20"70	Mitjet 2.0 litres 1'20"70	GT-R Track Pack <sup>(2)</sup> 1'20"94	Nissan GT-R 2011 1'21"05
Mégane "500" Dijon Auto 1'21"10	Peugeot RCZ Cup 1'21"10	KTM X-Bow 1'21"20	Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28	911 (991) C4 GTS 1'21"61	718 Cayman S 1'21"70	Caterham R300 Superlight 1'21"70
Corvette C7 Stingray 1'21"72	Nissan GT-R 1'21"75	997 GT3 RS 3.8 <sup>(5)</sup> 1'21"78	Mercedes AMG GT S 1'21"79	911 (991/2) C2S 1'22"00	Caterham 485R 1'22"10	Lambo LP570-4 1'22"16
Porsche 911 GT3 997 1'22"20	Porsche 718 Boxster S 1'22"52	Audi R8 V10 Plus 1'22"58	Audi TT RS Mk2 1'22"60	Mercedes AMG GT 1'22"80	Audi R8 V10 1'22"86	911 (991) C2S X51 1'22"89
BMW M3 Pack Comp. 1'22"90	911 (997) Turbo S 1'22"90	911 (991) Carrera S 1'22"98	Aston V12 Vantage S 1'22"98	Clio IV Cup (course) 1'23"00	Lotus Exige S 1'23"22	Golf VI GTI APR <sup>(6)</sup> 1'23"28
Alfa Romeo Giulia QV 1'23"35	Mercedes SLS AMG 1'23"50	BMW M2 1'23"50	Jaguar F-Type SVR 1'23"60	Ferrari California 1'23"65	BMW M4 DKG 1'23"72	Toyota GT 86 Monstaka 1'23"75 <sup>(6)</sup>
Cadillac ATS-V 1'23"77	911 (991) Carrera Cab 1'24"18	Cadillac CTS-V 1'24"20	Cayman 981 GTS 1'24"21	Audi R8 (boîte méca) 1'24"22	Venturi 400 Trophy "route" 1'24"44	Camaro V8 "2016" 1'24"50
Maserati MC Stradale 1'24"54	Boxster Spyder 1'24"55	Panamera Turbo S 1'24"55	911 (997/2) C2S 1'24"57	Focus RS mk3 (Cup) 1'24"58	AMG C 63 S Coupé 1'24"70	BMW 1 M Dijon Auto <sup>(6)</sup> 1'24"71
Audi R8 R Tronic 1'24"77	Panamera Turbo 1'24"78	Westfield FW300 ST3 1'24"80	Jaguar F-Type R 1'24"84	Aston V8 Vantage S 1'24"85	BMW M5 (F10) 1'24"89	BMW M3 E92 Compet. 1'24"90
Alfa Romeo 4C 1'24"91	Artega GT 1'24"95	Lexus RC F 1'25"04	Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10	Boxster S (981) 1'25"11	Mercedes C 63 S AMG 1'25"20	Lotus Evora 1'25"40
Mégane R.S. Tophy-R 1'25"41	911 (997/2) GTS 1'25"52	Audi RS6 "2013" 1'25"52	Focus RS Mk3 1'25"60	Mercedes A 45 Mk2 1'25"62	Panamera GTS 1'25"70	Caterham Superlight 1'25"70
Honda Civic Type R 1'25"70	Caterham 275R 1'25"72	Cayman S Sport 1'25"80	Mercedes A 45 AMG 1'25"82	Mercedes E 63 AMG 1'25"90	911 (997/2) C4S 1'25"94	Ginetta G40R 1'25"96



<b>Audi S4 "2016"</b> 1'26"09	<b>Lotus Elise S "2012"</b> 1'26"11	<b>Cayman S 987 II</b> 1'26"19*	<b>Mustang Laguna Seca</b> 1'26"22	<b>Mercedes CLS 63 Perfo</b> 1'26"30	<b>Jaguar XKR "2009"</b> 1'26"38	<b>Cayman 981</b> 1'26"40
<b>Audi RS5</b> 1'26"40	<b>Audi RS3 2015</b> 1'26"40	<b>Audi RS6 2009</b> 1'26"48	<b>Golf GTI Clubsport (cup2)</b> 1'26"48	<b>911 (997) C4S kit moteur</b> 1'26"50	<b>BMW Série 1 M coupé</b> 1'26"50	<b>BMW M3 E90</b> 1'26"51
<b>Audi TT RS BVM</b> 1'26"57	<b>Mégane R.S. 275 Trophy</b> 1'26"58	<b>Peugeot RCZ R</b> 1'26"60	<b>Chevrolet Camaro</b> 1'26"61	<b>Audi TTS Coupé</b> 1'26"63	<b>BMW 340i Pack Perf.</b> 1'26"78	<b>BMW M135i xDrive</b> 1'26"86
<b>Mustang Shelby GT 500</b> 1'27"01	<b>Nissan 370 Z</b> 1'27"04	<b>BMW M235i</b> 1'27"10	<b>Peugeot 308 GTI</b> 1'27"12	<b>Volvo S60 Polestar</b> 1'27"15	<b>Corvette C6 LS3</b> 1'27"16	<b>Mégane III R.S. 2014</b> 1'27"27
<b>BMW M135i</b> 1'27"28	<b>208 GTI 30th</b> 1'27"30	<b>Mégane III R.S. Trophy</b> 1'27"30 <sup>(3)</sup>	<b>Mégane R26.R "Toyo"</b> 1'27"34	<b>Subaru WRX STi S</b> 1'27"40	<b>BMW X6 M</b> 1'27"40	<b>BMW M3 E92 Coupé</b> 1'27"40
<b>Leon Cupra Sub8 (7)</b> 1'27"57	<b>Audi S4</b> 1'27"65	<b>BMW Z4 35i</b> 1'27"68	<b>Opel Astra OPC</b> 1'27"70	<b>C 63 AMG coupé Pack</b> 1'27"70	<b>DS3 Performance</b> 1'27"79	<b>Ford Mustang 2.3</b> 1'27"80
<b>Mini GP11</b> 1'27"80	<b>Mitsubishi Evo X GSR</b> 1'27"81	<b>BMW Z4 35is</b> 1'27"85	<b>Mégane III R.S. Cup</b> 1'27"87	<b>Audi S1</b> 1'27"88	<b>Mitsubishi Evo IX</b> 1'27"99	<b>Ford Mustang GT 5.0</b> 1'28"00
<b>Jaguar XFR</b> 1'28"00	<b>Subaru STi "2008"</b> 1'28"04	<b>Ford Focus RS</b> 1'28"06	<b>Lexus IS-F</b> 1'28"10	<b>Ford Focus RS 500</b> 1'28"22 <sup>(2)</sup>	<b>Porsche Cayman S</b> 1'28"35	<b>VW Scirocco R</b> 1'28"40
<b>Seat Leon Cupra R</b> 1'28"49	<b>Mégane R26.R "Michelin"</b> 1'28"57	<b>Porsche Cayman</b> 1'28"63	<b>Porsche Boxster</b> 1'28"65	<b>Mercedes C 63 AMG</b> 1'28"80 <sup>(1)</sup>	<b>Mitsubishi Evo X MR</b> 1'28"88	<b>Honda S2000</b> 1'29"15
<b>Clio IV R.S. Trophy</b> 1'29"18	<b>Golf VI GTI Ed. 35</b> 1'29"29 <sup>(3)</sup>	<b>Golf VII GTI Perf.</b> 1'29"40	<b>VW Golf VI R</b> 1'29"42	<b>Opel Corsa OPC</b> 1'29"55	<b>Mégane R.S. Sport</b> 1'29"58	<b>Ford Focus ST 2012</b> 1'29"60
<b>Lotus Elise Club Racer</b> 1'29"71	<b>BMW 135i</b> 1'29"75	<b>Hyundai Genesis 3.8</b> 1'29"90	<b>Renault Mégane R26</b> 1'30"00	<b>Opel Insignia OPC</b> 1'30"01	<b>Skoda Octavia RS</b> 1'30"25	<b>Mini JCW "2015"</b> 1'30"28
<b>Mazda 3 MPS Phase 2</b> 1'30"30	<b>Audi S3</b> 1'30"31	<b>Ford Fiesta ST</b> 1'30"32	<b>Audi RS3</b> 1'30"60 <sup>(3)</sup>	<b>VW Scirocco TSI</b> 1'30"63	<b>Abarth 695 Biposto</b> 1'30"76	<b>208 Racing Cup</b> 1'30"80
<b>Lotus Elise 2010</b> 1'30"90	<b>Clio IV R.S. Cup</b> 1'30"91	<b>Clio R.S. WSR</b> 1'30"93	<b>Peugeot RCZ 1.6 THP</b> 1'31"00	<b>Mini Cooper S JCW (08)</b> 1'31"01	<b>Clio III R.S./ 2 Cup</b> 1'31"04	<b>Infiniti G37-S coupé</b> 1'31"16



# LE CLASSEMENT

Peugeot 208 GTi 1'31"20	Tovota GT86 1'31"20	Subaru BRZ 1'31"30	Alfa Giulietta QV 1'31"40	Volkswagen Polo GTI 1'31"50	Mini Cooper S 5P F56 1'31"70	Peugeot 308 GTI 1'31"80
Abarth Punto SS 1'32"25	Renault Twingo R.S. II 1'32"50	Peugeot 308 GT 1'32"50	Skoda Fabia RS 1'32"60	Volkswagen Golf VI GTI 1'32"74	Clio II R.S. 1'32"74	Civic Type R Champ. Ed. 1'32"80
Honda Civic Type R 1'32"90	Secma F16 1'32"92	Clio II R.S. 2 1'32"92	Suzuki Swift Sport II 1'33"21	Mazda MX-5 2.0 MZR 1'33"25	Audi A1 185 ch 1'33"32	Juke Nismo RS 1'33"40
Punto Supersport 1'33"52	Peugeot 205 GTi 1.9 1'33"72	Alfa Mito QV 1'33"82	Renault Twingo R.S. 1'33"86	Renault Laguna Coupé V6 1'34"53	Mazda MX-5 ND 2.0 1'34"65	Abarth 500 1'35"03
Clio Williams**** 1'35"18	Citroën C2 VTS 1'35"26	Abarth 500 kit SS 1'35"55	Suzuki Swift Sport 1'35"59	Mégane R.S. dCi 1'36"01	Ford Sportka 1'39"62	Renault Twingo GT 1'40"80
Fiat Panda 100 HP 1'42"05						

**MICHELIN PILOT SPORT 4 S,  
DE LA PASSION AUTHENTIQUE  
NAÎT L'EXCEPTIONNEL.**



Avec des résultats remarquables sur sols mouillés et classé N°1 en freinage sur sol sec, le nouveau pneu MICHELIN Pilot Sport 4 S a été développé pour plus de performances et de sécurité. Grâce à sa technologie «Dynamic Response» et sa sculpture ultra réactive, il offre une excellente précision de conduite et une réactivité instantanée. Reconnu parmi des constructeurs automobiles les plus emblématiques, le pneu MICHELIN Pilot Sport 4 S est destiné aux passionnés d'automobile.

Plus d'informations sur [www.michelin.fr](http://www.michelin.fr)



FIND  
MORE  
FREE  
MAGAZINES

**FREEMAGS.CC**





ZI ACTIPOLE PARIS EST - 4/6 boulevard de Beaubourg  
77183 CROISSY BEAUBOURG - Tél : 01 60 08 09 22  
www.digiservices.fr - contact@digiservices.fr

# **Spécialiste de la Reprogrammation Moteur en France depuis 2003**

## **HYPERSPORTIVES**

*Hausse des Performances pour plus d'Exclusivité*



## **SPORTIVES / GTI**

*Amélioration des Reprises et des Accélérations*



## **ROUTIERES / FAMILIALES**

*Meilleur Agrément de Conduite et plus grande Souplesse Moteur*



## **CITADINES**

*Sécurité renforcée lors des Dépassements*



## **CAMPING CAR**

*Baisse de la Consommation*



## **UTILITAIRES**

*Conduite Facilitée malgré de lourdes charges et Consommation Réduite*

**Plus grand Réseau de France avec 30 Centres  
et 10 Bancs de Puissance, mais aussi en Europe**

**VOUS SOUHAITEZ NOUS REJOINDRE? CONTACTEZ-NOUS!**

facebook

[www.facebook.com/digiservices](http://www.facebook.com/digiservices)

[www.youtube.com/user/digiservicesTV](http://www.youtube.com/user/digiservicesTV)

YouTube







# LES SORCIERS

Meilleurs alliés des insatiables clients en quête d'adrénaline et d'exclusivité, ces mercenaires de la performance sont pour la plupart allemands, mais de nombreuses enseignes se sont développées en France. Petit tour d'horizon du monde de la préparation où les excès sont la norme.



## ABT

### R8



 ALLEMAGNE  
www.abt-rsline.fr

Basé à Kempten, ABT est une institution en matière de préparation des autos du groupe Volkswagen. Un programme complet de personnalisation est disponible pour la nouvelle R8. Le V10 atmo gagne 20 ch, soit 630 au total, tandis que le poids est réduit de 50 kg grâce à l'usage étendu de fibre de carbone. On note également un kit aéro, des jantes forgées de 20 pouces maison et des combinés ainsi que de barres antiroulis réglables, le tout pour un prix avoisinant celui d'une 812Supefast...

**Moteur :** V10 atmo

**Puissance :** 630 ch

**Couple :** NC

**0 à 100 km/h :** NC

**Vitesse maxi :** NC

**Prix :** 288 900 €

## AC SCHNITZER

 ALLEMAGNE  
www.ac-schnitzer.de

On ne présente plus AC Schnitzer qui ensorcelle les BMW depuis 1987. Toute la gamme y passe avec des niveaux de préparations moteur ou de personnalisation à la carte. Dernière nouveauté en date, la ACL2S sur base de M240i. La puissance passe de 340 à 400 ch pour un couple dépassant 60 mkg. L'aéro n'est pas en reste avec notamment un aileron arrière imposant. Le préparateur propose également d'offrir 420 ch à la M2 ou encore 510 à la M3.

**Moteur :** 6 en ligne turbo

**Puissance :** 400 ch

**Couple :** 61,2 mkg

**0 à 100 km/h :** 4"0

**Vitesse maxi :** 280 km/h

**Prix préparation :** NC

### ACL2S



## BRABUS

### 850 XL



 ALLEMAGNE  
www.brabus.com

Brabus reste le plus important tuner d'outre-Rhin et donc de la planète. Toute la gamme Mercedes y passe, dont les gros SUV, à l'image de ce GLS 63 démoniaque. Le V8 biturbo voit sa cylindrée passer de 5,5 litres à 6,0 litres et sa puissance portée de 585 à 850 ch, tandis que le couple maxi approche les 150 mkg ! De quoi emmener les 2,5 tonnes de l'engin à 100 km/h en 4"2 et accrocher les 300 km/h en pointe.

**Moteur :** V8 biturbo

**Puissance :** 850 ch

**Couple :** 147,8 mkg

**0 à 100 km/h :** 4"2

**Vitesse maxi :** 300 km/h

**Prix :** env. 400 000 €



## GEMBALLA

 ALLEMAGNE  
www.gemballa.com

### AVALANCHE



Plus de 30 ans après la première Avalanche sur base de 930 Turbo, Gemballa renaît de ses cendres et revient avec une Avalanche 2017 aussi extrême que ses ancêtres. Basée sur une 991 Turbo, la bête est élargie de 62 mm à l'avant et 100 mm à l'arrière et revendique 820 ch pour un couple frisant les 100 mkg, Sans doute la plus bestiale des 911.

**Moteur :** flat-six biturbo  
**Puissance :** 820 ch  
**Couple :** 96,8 mkg  
**0 à 100 km/h :** <2"9  
**Vitesse maxi :** >330 km/h  
**Prix :** 389 600 €

## G-POWER

 ALLEMAGNE  
www.g-power.de

### M3 GT2 S HURRICANE



Le spécialiste du compresseur et des BMW propose sans doute la M3 E92 (ancienne génération) la plus extrême qui soit. Outre un kit extra-large, une aéro digne du DTM, un châssis digne de la course et un allègement d'environ 150 kg, le cœur de la préparation repose sur un V8 gavé par un compresseur développant 720 chevaux !

**Moteur :** V8 compresseur  
**Puissance :** 720 ch  
**Couple :** 66,3 mkg  
**0 à 200 km/h :** 9"8  
**Vitesse maxi :** 330 km/h  
**Prix :** 292 883 euros

## HENNESSEY

 ÉTATS-UNIS

www.hennesseyperformance.com

Le préparateur texan à qui l'on doit la Venom et son record de vitesse (435 km/h) maîtrise à merveille les coups de com'. Ainsi, pour répondre à la Dodge Demon de 840 ch, Hennessey sort l'Exorcist sur base de Chevrolet Camaro ZL1. Compresseur, circuit de refroidissement, admission, échappement, tout y est passé pour faire grimper la puissance du V8 de 659 à 1 014 ch !

**Moteur :** V8 compresseur  
**Puissance :** 1 014 ch  
**Couple :** 131 mkg  
**0 à 100 km/h :** env. 3"0  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix de la préparation :** NC

### CAMARO EXORCIST



## LIGHTWEIGHT

 ALLEMAGNE

www.lightweight-titanauspuffanlagen.de/



Créée en 2010, l'enseigne allemande encore peu connue du grand public a frappé fort cette année avec la présentation de l'une des préparations les plus extrêmes proposées sur base de BMW M2. Le sorcier a ni plus ni moins greffé le 6 en ligne biturbo de la M4 GTS profondément remanié pour développer encore 100 ch supplémentaires, soit 600 au total ! Un impressionnant kit aéro est également au programme, ainsi qu'un allègement de 195 kg par rapport à une M2 standard.

**Moteur :** 6 en ligne biturbo  
**Puissance :** 598 ch  
**Couple :** 75,1 mkg  
**0 à 100 km/h :** 3"0  
**Vitesse maxi :** 328 km/h  
**Prix :** NC



**OETTINGER**
 ALLEMAGNE  
www.oettinger.de
**GOLF GTI**

Le plus célèbre préparateur de Volkswagen reste fidèle au poste et propose de sérieux gains de puissance sur la Golf GTI et la Golf R. La première peut passer de 245 à 380 ch, la seconde de 310 à 500 ch pour plus de 60 mkg de couple ! Kits aéro, jantes de grand diamètre, gros freins font également partie du catalogue.

**Moteur :** 4 en ligne turbo.  
**Puissance :** 380 ch  
**Couple :** NC  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix :** NC

**POGEA**
 ALLEMAGNE  
www.pogea-racing.com
**ARES 500**

Ce spécialiste des Fiat et Alfa Romeo propose la 500 Abarth la plus folle jamais imaginée. Le 1,4 turbo, revu de fond en comble, développe 405 ch, puissance toujours transmise aux roues avant. Pogea propose aussi 415 sur l'Alfa 4C, sans doute plus utile et plus raisonnable.

**Moteur :** 4 en ligne turbo  
**Puissance :** 405 ch  
**Couple :** 45,3 mkg  
**0 à 100 km/h :** 4"7  
**Vitesse maxi :** 288 km/h  
**Prix prépa. :** 58 950 €

**NOVITEC****HURACÁN SPYDER N-LARGO**
 ALLEMAGNE  
www.novitecgroup.com


Le plus italien des préparateurs allemands, réputé pour ses réalisations sur Ferrari, s'est attaqué à la Lamborghini Huracán Spyder. Le résultat est spectaculaire avec un kit extra-large, une hauteur de caisse abaissée de plus de 3 cm, des jantes de 21 pouces, un gros aileron et surtout un compresseur greffé au V10 permettant de porter la puissance de 610 à 860 ch !

**Moteur :** V10 compresseur  
**Puissance :** 860 ch  
**Couple :** 97,9 mkg  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix de la préparation :** NC

**RUF**
 ALLEMAGNE  
www.ruf-automobile.de

Fidèle à sa réputation, Alois Ruf a présenté au Salon de Genève 2017 l'un des engins à quatre roues les plus désirables qui soient. Digne héritière de la mythique Yellow Bird qui fête ses 30 ans, la CTR 2017 cache sous ses traits de vieille 911 un châssis tout carbone faisant appel à des suspensions à triangles superposés, poussoirs et basculeurs. L'ensemble pesant seulement 1 200 kg est propulsé par un flat-six biturbo développant 710 ch !

**Moteur :** 6 à plat biturbo  
**Puissance :** 710 ch  
**Couple :** 89,7 mkg  
**0 à 100 km/h :** 3"5  
**Vitesse maxi :** 360 km/h  
**Prix :** 750 000 €



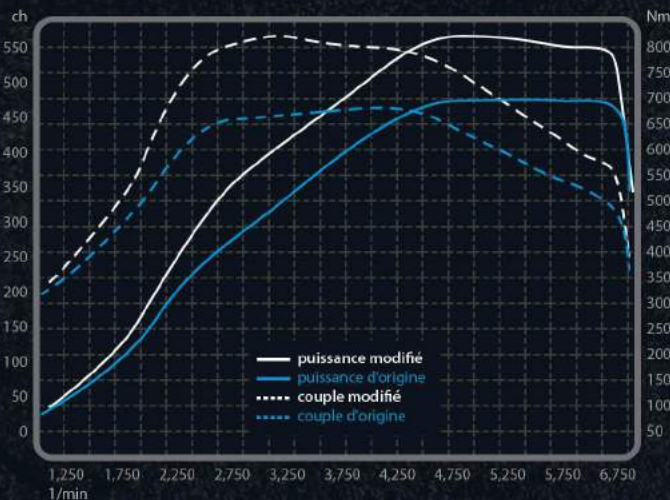




Photo : Mercedes C63 AMG 4.0 V8

Promotion  
-10% / Stage 1

## Optimisation et préparation moteur individuelle sur banc de puissance 4 roues motrices



### Exemple d'une préparation sur mesure Mercedes C63 AMG 4.0 V8

stage 1

	origine	modifié	différence
puissance	476 ch	570 ch	+ 94 ch
couple	700 Nm	820 Nm	+ 120 Nm

La plus grande communauté facebook! +50.000 fans!

[www.br-performance.eu](http://www.br-performance.eu)



Lyon - Marseille - Paris - Bordeaux - Bayonne - Lille - Belgique - Hollande - Luxembourg - Caraïbes - Réunion - Guyane - Madrid



BR-Performance



br\_performance



BRPerformances



BRPerf



BR-Performance



MADE IN FRANCE

## DIAPASON MOTORSPORT

[www.diapason-motorsport.com](http://www.diapason-motorsport.com)

### ALFA 4C



Ce spécialiste de la reprogrammation très prolifique s'est attaqué à l'Alfa Romeo 4C pour combler son déficit de puissance. Résultat : le 4 cylindres turbo passe à 260 ch en stage 1 et 270 ch en stage 2 grâce à une admission spécifique, une ligne complète INOX. Le châssis et le freinage peuvent aussi être optimisés pour la piste.

**Moteur :** 4 en ligne turbo  
**Puissance :** 260 à 270 ch  
**Couple :** 40,8 à 42,8 mkg  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix :** 850 à 5 500 €

## DIGISERVICES

[www.digiservices.fr](http://www.digiservices.fr)

### BMW X6 M



Installé en région parisienne, Digiservices propose depuis bientôt 15 ans une très large gamme de reprogrammations maison mises au point sur banc de puissance, à l'image de ce BMW X6 M dont le V8 biturbo gagne 90 ch et plus de 10 mkg de couple.

**Moteur :** V8 biturbo  
**Puissance :** 665 ch  
**Couple :** 86,5 mkg  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix prépa. :** NC

## BR PERFORMANCE

[www.br-performance.fr](http://www.br-performance.fr)

### C 63 AMG



Le numéro 1 français de la reprogrammation électronique dispose d'un très épais catalogue. Dans la catégorie des sportives, BR Performance propose un stage 1 sur la nouvelle Mercedes C 63 faisant grimper la puissance du V8 biturbo de 476 à 570 ch. La M4 Competition peut quant à elle gagner 50 ch pour un coût de 1 500 euros. Une préparation de l'Alpine A110 est d'ores et déjà en développement.

**Moteur :** V8 biturbo  
**Puissance :** 570 ch  
**Couple :** 71,4 mkg  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix préparation :** 1 600 €

## DM PERFORMANCE

[www.dmpower.fr](http://www.dmpower.fr)

Quand se mélangent la passion du Nürburgring, un bon coup de volant et une connaissance parfaite des créations de chez BMW Motorsport, cela donne cette M4 extrême imaginée par David Moreau. Le boss de DM Performance n'en est pas à son coup d'essai. Après des préparations ultimes sur toutes les M3, c'est donc au tour de la M4 de passer sur le grill avec un bonus de 90 ch, des trains montés sur rotules, une suspension KW et un demi-arceau.

**Moteur :** 6 en ligne biturbo  
**Puissance :** 510 ch  
**Couple :** 73,4 mkg  
**0 à 100 km/h :** NC  
**Vitesse maxi :** NC  
**Prix préparation :** environ 35 000 €





# DIAPASON motorsport

depuis 1997



*retrouvez-nous  
près de chez vous !*

REPROGRAMMATION  
MOTEUR SUR BANC  
DE PUISSANCE

**PRIX ATTRACTIF !**

MOINS DE  
CONSOMMATION (-10 à -20%)  
+ DE PUISSANCE  
+ DE COUPLE

DÉVELOPPEMENT SUR-MESURE  
EN INTERNE

Retrouvez toutes nos pièces performances sur notre boutique en ligne :  
[www.diapason-motorsport.com](http://www.diapason-motorsport.com)

Capristo  
Exhaust

AKRAPOVIC

MILLTEK  
SPORT

GREEN

SCART

eisenmann

BMC  
Air Filter

Eibach  
SPRINGS

*Vous êtes professionnel et vous souhaitez rejoindre notre réseau ?*

**CONTACTEZ-NOUS !**

3 Boulevard Jean Mermoz, 93380, Pierrefitte - **Tél : 01 49 71 21 21**

[www.diapason-motorsport.com](http://www.diapason-motorsport.com) - Email : [info@diapason-motorsport.com](mailto:info@diapason-motorsport.com)



Scannez le code pour  
télécharger notre appli  
et bénéficiez d'offres  
exclusives !





MADE IN FRANCE

## SHIFTECH

997 TURBO



www.shiftech.eu/fr

Shiftech dispose de plusieurs franchises dans l'Hexagone et s'attaque à une large palette de voitures parmi lesquelles la Porsche 997 Turbo Phase 1. Grâce à un important travail visant à réduire la température de l'air d'admission, avec notamment l'utilisation d'échangeurs de GT2 RS, le flat-six biturbo voit sa puissance grimper de 480 à 600 ch pour un couple colossal dépassant 80 mkg.

**Moteur** : 6 à plat biturbo**Puissance** : 600 ch**Couple** : 81,6 mkg**0 à 100 km/h** : NC**Vitesse maxi** : NC**Prix prépa.** : NC

## MOTORTECH

McLAREN 540C



www.motortech.fr

Ce sorcier varois disposant d'ingénieurs motoristes fait partie des rares dans la profession à développer eux-mêmes même leurs cartographies. Nous avons pu attester du sérieux de la maison en mesurant à Lurcy-Lévis les performances exceptionnelles de la McLaren 540C Motortech. Donnée pour environ 650 ch, la bête passe la barre du 1 000 m DA en 19"2 à près de 290 km/h. Du jamais vu dans l'histoire du magazine.

**Moteur** : V8 biturbo**Puissance** : environ 650 ch**Couple** : NC**0 à 200 km/h** : 8"7 (mesure Motorsport)**Vitesse maxi** : NC**Prix de la préparation** : 2 990 €

## MONSTAKA

NISSAN GT-R

www.monstaka.com



Basé dans le sud de la France Monstaka est l'un des plus grands spécialistes français de la Nissan GT-R. Ici, le V6 biturbo passé de 3,8 à 4,1 litres peut atteindre 1 200 ch (plus de 2 fois la puissance d'origine) pour un couple de 153 mkg égalant celui d'une Bugatti Veyron Super Sport.

**Moteur** : V6 biturbo**Puissance** : 1 200 ch**Couple** : 153 mkg**0 à 100 km/h** : NC**Vitesse maxi** : 360 km/h**Prix prépa.** : 180 000 €

## VONE RACING

C 63 AMG

www.vone-racing.fr



Créé par un ingénieur motoriste, le préparateur drômois touche à de nombreuses marques et s'est notamment penché sur les modèles AMG. Sur l'ancienne C 63, le V8 6,2 litres grimpe jusqu'à 600 ch et 76,5 mkg de couple tandis que le V8 biturbo de l'AMG GT S peut être poussé à 650 ch et près de 100 mkg de couple !

**Moteur** : V8 6,2 litres atmo**Puissance** : 600 ch**Couple** : 76,5 mkg**0 à 100 km/h** : NC**Vitesse maxi** : NC**Prix prépa.** : NC



# CHASSAY

## TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT<sup>®</sup>  
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

**DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF**

**CADILLAC CORVETTE CAMARO**



**Nouvelle Cadillac ATS-V**  
470 ch 0-100 km/h 3.9 sec\*



**Nouvelle Corvette Z06**  
659 ch 0-100 km/h 3.4 sec\*\*



**Nouvelle Camaro V8**  
453 ch 0-100 km/h 4.4 sec\*\*\*

**18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES**

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT<sup>®</sup>

**CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER**

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR



COMME LES PILOTES DES 24 HEURES DU MANS

# MAÎTRISEZ VOS TRAJECTOIRES PILOTEZ VOTRE BUDGET PNEUS

ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES  
LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES\*

6000 CENTRES PARTENAIRES  
& MONTAGE À DOMICILE



\*À partir de 2 pneus. RCS Aix 327 125 878 00105

0 892 460 900

Service 0,40 € / min  
+ prix d'appel

**allopneus.com**  
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS