

Motor Sport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAI ABT XGT
Une R8 GT2 homologuée !



SUPERTEST

ESSAIS Editions
Ogier/Rovanperä

FILIACTION

Phase 1 VS phase 2

GR YARIS 2024

DOSSIER SPÉCIAL 18 PAGES

YOUNGTIMERS

Rencontre
avec les
Lancer EVO VIII
et Impreza STi



ESSAIS MAZDA MX-5 Fidèle au poste, 35 ans après / **MCLAREN ARTURA SPIDER** 700 ch et de l'oxygène

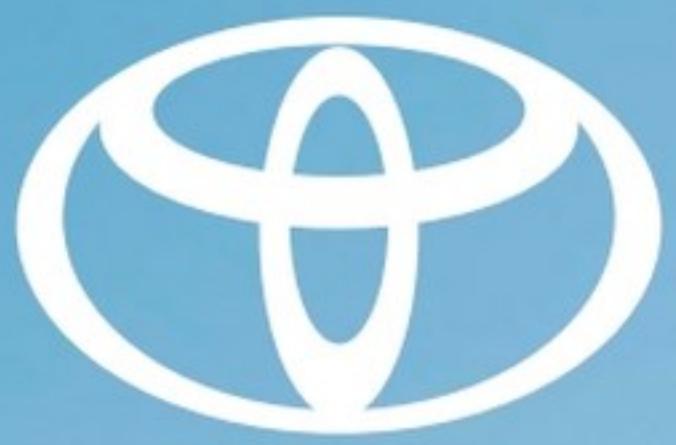


ESSAI LAMBORGHINI REVUELTO Electrochoc de 1015 ch !



911 GTS
Au volant de l'icône
électrifiée





TOYOTA GR SUPRA, LA LÉGENDE

Il y a des légendes qui perdurent.
La Toyota GR Supra perpétue l'héritage automobile,
offrant un équipement haut de gamme pour les plus exigeants,
tout en restant fidèle à son ADN sportif.



Pushing the limits for Better*

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. Pensez à covoiturer.



Gamme GR Supra : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : de 7,1 à 8,8 et de 161 à 198.

*Repousser les limites pour le meilleur.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

8 PREMIÈRE LIGNE

Bugatti Tourbillon
Alpine A290
Aston Martin Valiant

16 CÔTÉ COURSE

Le Mans GT3

56



74



ESSAIS

DOSSIER GR YARIS 2024

- 64 Supertest
+ filiation phase 2 vs phase 1
72 Essais Editions Ogier/
Rovanperä

ESSAIS

- 20 Lamborghini Revuelto
28 Porsche 911 GTS T-Hybrid
34 McLaren Artura Spider
40 AMG GT 63 S E Performance
46 Lotus Emeya R
50 Mazda MX-5 1.5 et 2.0
56 ABT XGT

88 NOS CHRONOS À MAGNY-COURS



28



20



YOUNGTIMERS

- 74 Dossier GR Yaris 2024 :
Rencontre avec les Mitsubishi
Lancer EVO VIII et
Subaru Impreza STi

- 82 Collection Audi S1
86 Tendances du marché

EN PISTE

- 92 Pistard : Pierre et sa M4



50

PRATIQUE

- 15 ABONNEZ-VOUS
18 SHOPPING
62 COMPLÉTEZ
VOTRE COLLECTION
94 LE PRIX DES SPORTIVES



BMW ALPINA D3 S TOURING UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

La pierre angulaire, posée par Burkard Bovensiepen dans les années 1960 avec une BMW 1500 à la puissance accrue, est devenue au cours de ces cinq dernières décennies une valeur incontournable de l'automobile sportive de luxe. Les automobiles BMW ALPINA, de leur naissance dans les meilleures conditions grâce aux qualités des voitures BMW, représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Le nouveau modèle D3 S Touring marie ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

- 261 kW (355 ch) • 730 Nm • Vitesse maximum 273 km/h • 0 -100 km/ h 4,6 s
- Consommation cycle mixte : 6,9 l / 100 km
- Emissions de CO2 en cycle mixte: 182 g / km

GRIM

BMW Valence Montélimar

08 05 02 14 14 | www.groupe-grim.com | www.alpina-configurateur.com/fr

MACHINE ARRIÈRE ?



La baisse des ventes de véhicules électriques en Europe suscite l'inquiétude des constructeurs, voire pour certains une réduction de leur budget de développement. Après Volkswagen, Kia et General Motors qui ont revu à la baisse leurs objectifs sur ce créneau, Mercedes, Porsche et Ford ont abandonné l'idée d'être totalement électrifiés en 2030. Porsche justifie sa décision par un marché (100 % électrique) représentant environ 13 % des livraisons en 2024. Son Directeur Général, Oliver Blume, a par ailleurs déclaré que la marque va ralentir ses investissements dans la recherche et le développement de moteurs hybrides et électriques. Concrètement, Porsche a spécifié que la prochaine génération de son best-seller Cayenne ne serait pas exclusivement électrique, mais hybride et 100 % thermique au-delà de 2030. En parallèle, Ursula von der Leyen, la Présidente de la Commission Européenne fraîchement réélue, a donné son feu vert à l'utilisation de carburants de synthèse - donc des moteurs thermiques - au-delà de 2035 pour atteindre la neutralité carbone. L'industrie automobile devrait ainsi arrêter de foncer tête baissée dans une seule voie et investir dans d'autres alternatives en attendant d'y voir plus clair. Enfin! Au beau milieu de cette année 2024, vous allez constater que près de la moitié des sportives essayées sont électrifiées... Dans le but d'accroître les performances en proposant d'ingénieuses solutions mais lourdes de conséquences.

“L’INDUSTRIE DEVRAIT INVESTIR DANS D’AUTRES ALTERNATIVES EN ATTENDANT D’Y VOIR PLUS CLAIR”

JULIEN DIEZ

RÉDACTEUR EN CHEF

jdiez@motorsport-magazine.fr



Deux mois sans se revoir, l'attente est insoutenable!

Retrouvez-nous sur le site Carfans.fr. N'hésitez pas à réagir à l'actualité et à nous interroger sur les réseaux sociaux.

CARFANS

@MagazineMotorsport



@MagazineMag



@juliendiez



MotorSport NG PRESSE

67 chemin de Crépieux - Bâtiment B
69300 Caluire-et-Cuire
courrier@motorsport-magazine.fr

RÉDACTION

Directeur de la publication:

Nicolas GOURDOL

Rédacteur en chef:

Julien DIEZ

Journalistes : Patrick GARCIA,

Cédric PINATEL

Photographes :

Clément CHOULOT, Joris CLERC,

Arnaud DEMASIER

Directeur artistique :

Jean GRODY

Graphiste (artiste auteur) :

José VILELA

Chef de fabrication :

José VILELA

ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par la Société NG Presse.
SARL au capital de 347700 €.

Siège social :
67 chemin de Crépieux - Bâtiment B
69300 Caluire-et-Cuire
RCS Lyon 494501430
Gérant: Nicolas GOURDOL

PUBLICITÉ

Motorsport est régi par NG Presse
Nicolas Gourdol: regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

MLP
legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE

Imprimé en Espagne
chez Rotimpress
Pla de l'Estany
17181 Aiguaviva (Girona)

Commission paritaire : 0627 K87345
Diffusion MLP/I.S.S.N : 1778-0799.
Dépôt légal: à parution
Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus.



NOS ESSAIS EN VIDÉO



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélérations, tours chrono...) sur notre chaîne YouTube, forte de 137000 abonnés et cumulant plus de 118 millions de vues! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.





PRIVATE SUPERCARS AND FRIENDS

*accessible à partir de 18 ans ! **accessible dès 16 ans ! ***à discrédition des constructeurs sur place.

ROULEZ avec votre voiture moderne, classique ou de course

CHOISISSEZ à la carte : le nombre, l'horaire et le niveau de vos sessions de roulage
Sessions spéciales «supercars only» plus de 600cv

PERFECTIONNEZ votre conduite avec nos moniteurs

PILOTEZ des voitures d'exceptions en stage de pilotage*

VIVEZ des sensations exceptionnelles en baptême avec un pilote de course**

PROFITEZ des test drives et animations***, du village, de l'accès aux paddocks,
aux stands et à la pitlane

► **Inscrivez-vous :**

www.exclusivedrive.fr - info@exclusivedrive.fr

Bugatti Tourbillon

Manifeste mécanique

La remplaçante de la Chiron s'électrifie de la plus belle des manières, en associant 3 électromoteurs à un V16 atmosphérique grimpant à 9000 tr/mn.

Du travail d'orfèvre.



Le château de Molsheim est en effervescence. Il accueille 350 convives en cette fin du mois de juin, dont les futurs propriétaires, pour dévoiler la première hypercar sous l'ère Rimac. Toute la famille s'est réunie pour saluer son arrivée : Type 41 Royale et 57SC Atalante d'un côté, Type 45 et 32 Tank de course de l'autre, EB110 et Centodieci cachées dans une annexe, La Voiture Noire et Profilée trônant devant le château, sans oublier toutes les versions de Veyron et Chiron... Plus une vingtaine de Bugatti de l'ère moderne réunies pour une balade à faire frémir un assureur. Les invités ne savent plus où donner de la tête et ont de quoi patienter jusqu'à la révélation de la Tourbillon, diffusée en direct dans le monde entier. Ce n'est pas temps la plastique tout en carbone qui interpelle puisqu'elle s'inscrit dans la lignée familiale en accentuant l'effet museau délimitant la calandre en fer à cheval et l'arrière en forme de vague. Ce sont ses dessous ! On relève tout de même de spectaculaires portes en élytre,

un diffuseur gigantesque étendu sur la moitié de l'auto (incluant les quatre sorties d'échappement) et un habitacle digne de la joaillerie entre un compteur fixé sur le moyeu du volant (fabriqué par un horloger suisse) et une console en verre/alu. Ne cherchez pas, le seul écran est amovible pour ne pas gâcher cette œuvre d'art dans les futurs concours d'élégance. Les baquets, eux, sont moulés à même la coque et ce sont les volant/compteur/pédalier qui s'ajustent.

Carbone à volonté

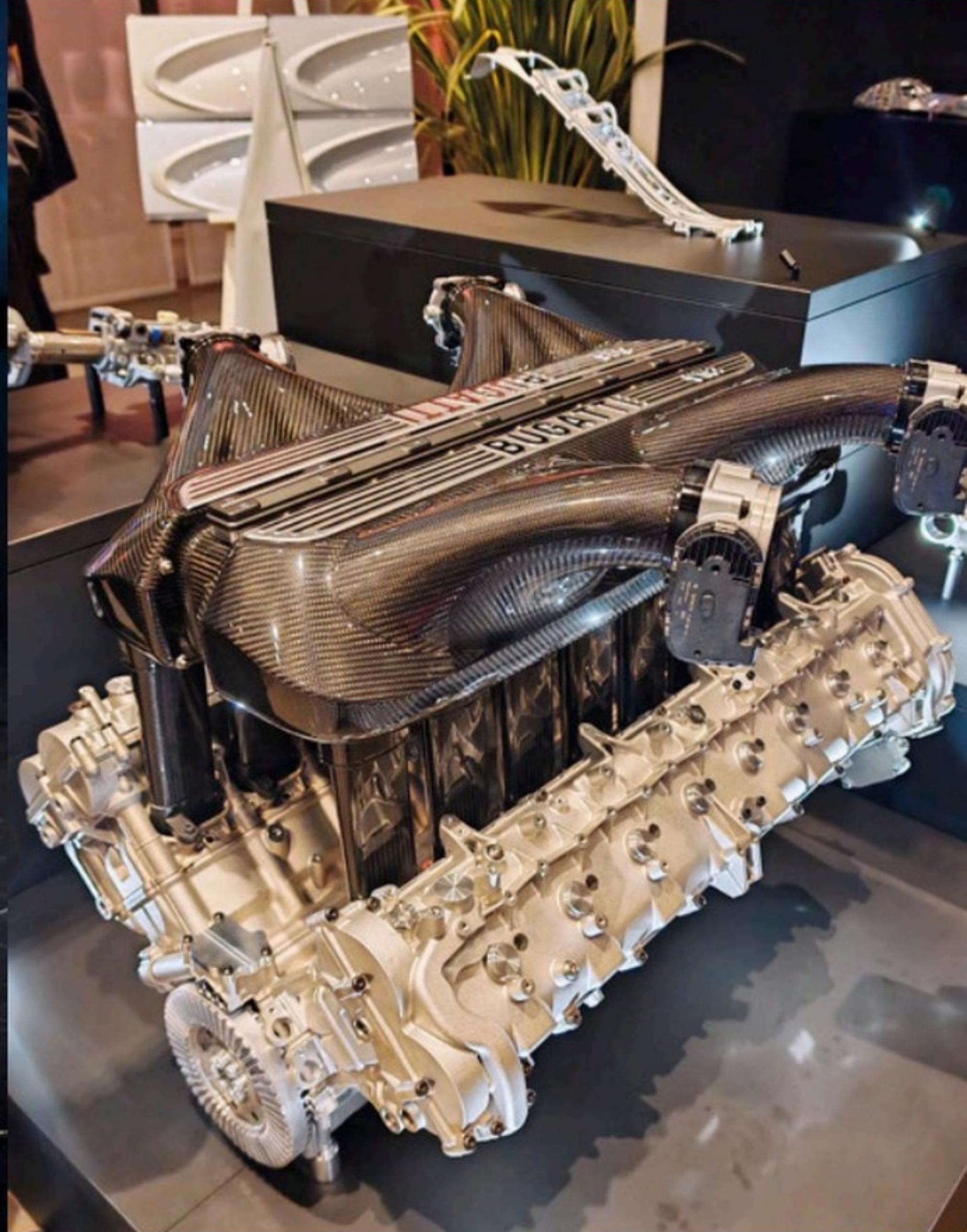
Le temps de reprendre son souffle, on découvre au sein du château les dessous de cette Tourbillon qui marque la fin d'une ère : celle du W16 quadriturbos. Bugatti est parti d'une feuille blanche et plus de 300 ingénieurs partagés entre la Croatie, l'Allemagne et l'Italie ont travaillé sur ce projet dévoilé aux dirigeants du groupe Volkswagen en 2020, en pleine pandémie. La cellule centrale composée d'un nouveau type de carbone T800 a été imaginée pour intégrer la batterie



Fin juin, Bugatti a dévoilé à Molsheim son dernier opus.



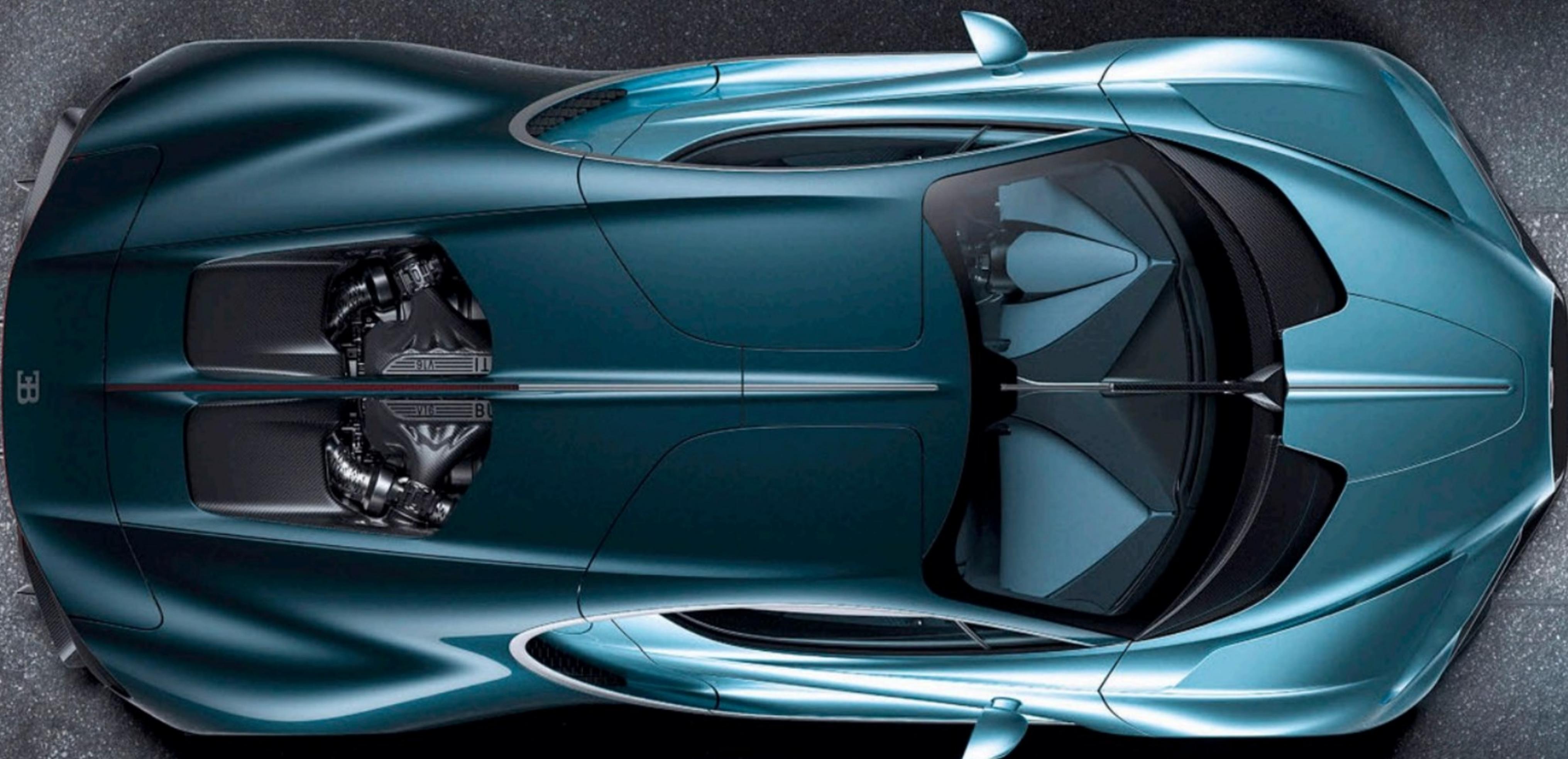
Une œuvre d'art ! Ce V16 développe à lui seul 1 000 ch.



dans le tunnel central. D'une capacité de 25 kWh, elle est refroidie par huile, alimentée par un réseau de 800V et autorise une autonomie de 60 km. Elle alimente trois électromoteurs de 340 ch grimpant à 24 000 tr/mn : deux à l'avant et un à l'arrière gérés indépendamment. La supercar n'échappera pas au malus français, mais divisera en deux ses émissions par rapport à la Chiron (506 g/km CO2!). La cellule centrale en carbone est complétée par des faux châssis avant et arrière en alu intégrant des renforts imprimés en 3D. Nous retrouvons ce procédé de fabrication pour la suspension multibras en alu forgé qui remplace la double triangulation de la Chiron : gain de poids de 45 %, bras arrière profilés. Cette suspension est complétée par des amortisseurs à deux valves gérant indépendamment les compressions et détentes. Le constructeur névoque pas de chiffre concernant l'appui aéro (aileron actif) mais précise que le but premier est de stabiliser la Tourbillon à plus de 400 km/h plutôt que la plaquer au sol en courbe. Il s'étend plus sur le poids en annonçant entre 0 et 50 kg de moins que la Chiron

EN BREF

Moteur » V16 8 litres + 3 électriques, 1800 ch
Transmission » intégrale, 8 à double embrayage
Poids » entre 1950 et 1995 kg
Perfs » 0 à 100 km/h en 2"0, 445 km/h
Prix » 4560000 € (250 exemplaires)



(1995 kg) alors qu'e la remplaçante embarque 300 kg d'hybridation. Il ajoute que les essieux avant/arrière ne sont pas reliés mécaniquement. L'avant dispose d'un système torque vectoring alors que l'arrière embarque un différentiel piloté, comme auparavant. Les freins, eux, n'ont également pas de liaison mécanique (by wire) et il n'existe qu'une loi définissant le répondant, à l'image de l'assistance de direction (électrique). Le mode Sport agit seulement sur les amortisseurs, la position de l'aileron et la gestion de la nouvelle boîte à double embrayage située à l'arrière du moteur.

Stratosphérique

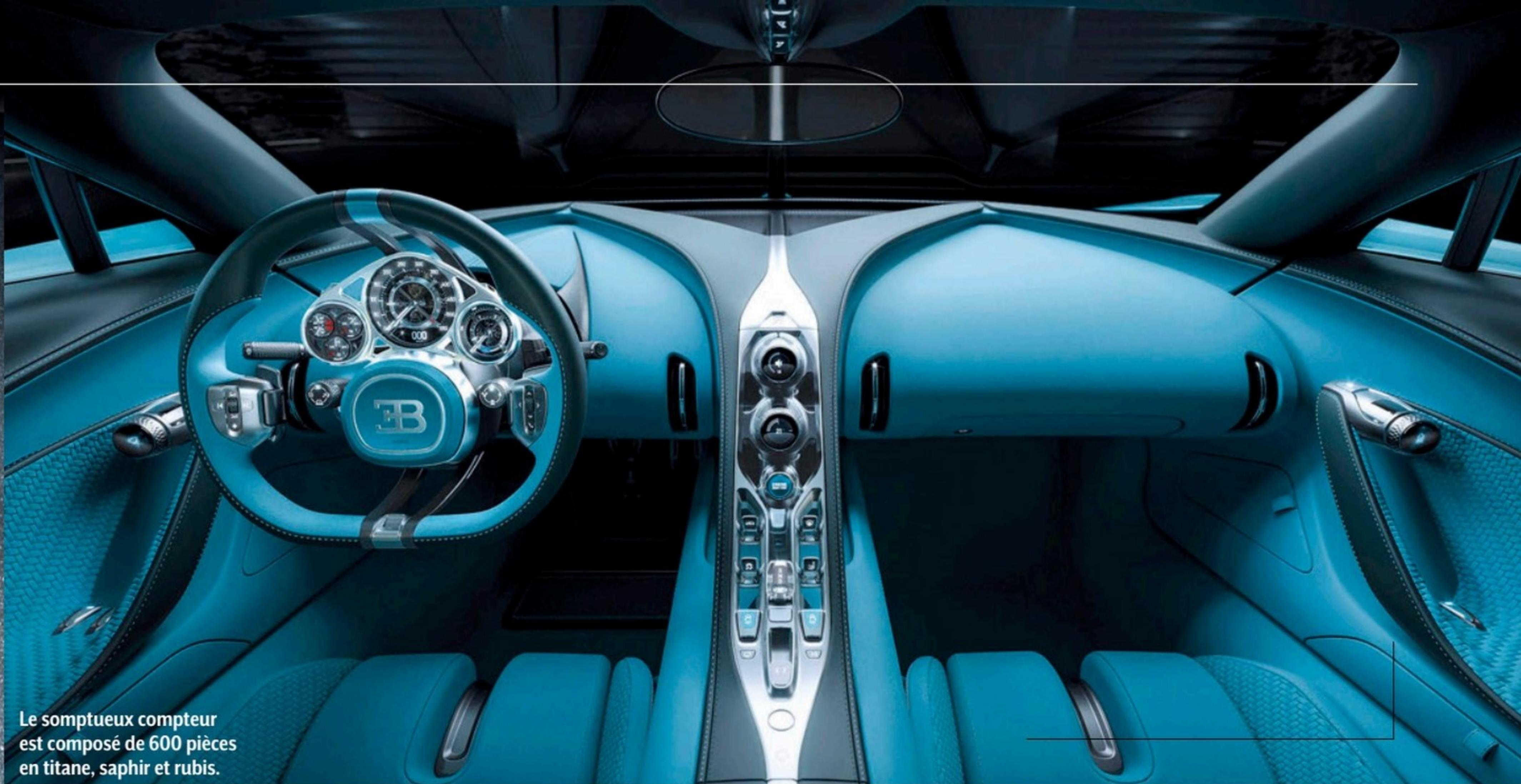
Venons-en cœur de la bête, ce joyau trônant à l'arrière, à l'air libre. Bugatti s'associe à Cosworth pour produire un gigantesque V16 possédant un vilebrequin de 1 m de long! Il ne résulterait pas de l'assemblage de deux V8 Lamborghini (suralimentés, eux) et pèserait seulement 252 kg. Il écarte l'injection directe car il n'a pas besoin de réduire les émissions à faible charge grâce à l'électrification et recherche les hauts régimes. Comme vous avez pu le constater sur les vidéos de lancement, ce 8,3 litres (8 litres pour la Chiron!) hurle jusqu'à 9 000 tr/mn avec un timbre très métallique et atypique généré par l'ordre d'allumage et l'admission située non loin de l'oreille du conducteur. Il délivre à lui seul 1 000 ch, à ajouter aux 800 ch électriques pour des accélérations qui devraient s'inscrire dans les annales de l'automobile. Accrochez-vous, la Tourbillon de 2 tonnes se contenterait de 2"0 de 0 à 100 km/h, de moins de 5" de 0 à 200 km/h, de moins de 10" de 0 à 300 km/h... Et de moins de 25" de 0 à 400 km/h! Elle terminerait sa course à

445 km/h en utilisant une clé spéciale et en devant remplacer juste après les Michelin Pilot Sport Cup 2 sur mesure (et non les jantes). Des Cup 2R sont en cours de développement. Bref, la nouvelle supercar promet des sensations aéronautiques d'un nouveau genre. Les 250 exemplaires ont d'ores et déjà trouvé preneur et commenceront à être assemblés en 2026 sur la ligne située à deux pas du château : trentaine de salariés, 5 postes, 5 autos créées en même temps. Le pilote et emblématique essayeur Pierre-Henri Raphanel se souvient qu'en 2005, il n'y avait que 22 intéressés

pour la Veyron qui a nécessité d'énormes coûts de développement, 22 prototypes et 5 préséries. Il a fallu mettre au volant les clients potentiels pour les convaincre. « *Aujourd'hui, tout est plus simple, nous avons une solide base de clients.* » La Tourbillon succède ainsi à la Veyron produite entre 2005 et 2016 à 450 exemplaires, puis la Chiron introduite en 2017 (500 exemplaires + 51 éditions spéciales). Cet été, Bugatti attaque l'assemblage des 40 Bolide, puis s'occupera des 99 Mistral l'année prochaine pendant que la petite nouvelle achèvera sa mise au point. ■



Contrairement à la Nevera, l'autre œuvre de Mate Rimac, la Tourbillon est hybride... Et sold out !



Le somptueux compteur est composé de 600 pièces en titane, saphir et rubis.



**BUGATTI S'ASSOCIE À COSWORTH POUR PRODUIRE
UN GIGANTESQUE V16 ATMOSPHÉRIQUE POSSÉDANT
UN VILEBREQUIN DE 1 M DE LONG !**



Alpine A290

Attendue au tournant

La GTi 2.0 arrive en fin d'année! Extrapolée de la R5, la citadine électrique délivre jusqu'à 220 ch et promet un comportement fun.



EN BREF

Moteur » 1 électrique, 180 ou 220 ch, 285 ou 300 Nm
Transmission » traction, 1 auto
Poids » 1479 kg **Perfs** » 0 à 100 km/h en 7"4 ou 6"4, 160 ou 170 km/h
Prix » à partir de 38000 €



Les commandes au volant ajustent la régénération, le mode de conduite et l'overboost.

Juste avant le départ des 24h du Mans, catastrophique pour l'Hypercar A424 (2 abandons sur casse moteur), Alpine a levé le voile sur son premier modèle électrique. L'A290 tape dans l'œil avec ses phares en croix et son look rétro, mais paraît haute sur pattes et haute tout court avec 1,52 m. Cette traction repose sur la plateforme AmpR Small partagée avec la R5 incluant un train arrière multibras et un empattement long (2,53 m). Elle se distingue par son berceau avant en aluminium, ses amortisseurs à butée hydraulique, ses voies élargies de 6 cm et ses barres antiroulis. Pour

l'electromoteur (100 kg, retravaillé), elle se tourne vers la Mégane électrique et propose deux niveaux de puissance à la sonorité remixée via les haut-parleurs: 180 et 220 ch répartis en 4 finitions GT, GT Premium, GT Performance et GTS. La batterie reste identique et possède une capacité de 52 kWh offrant une autonomie maxi de 380 km (180 ch) et une puissance de recharge limitée à 100 kW. La version 220 ch promet un 0 à 100 km/h en 6"4 garanti jusqu'à 70 % de charge. Ensuite, il régresse pour atteindre 6"7 à 20 % de charge. Le 1 000 m, lui s'effectuerait en 27"7, contre 27"1 pour une Clio 4 R.S. Logique, elle pèse beaucoup plus lourd: 1479 kg annoncés et

répartis à 57/43 %. La vitesse maxi, elle, est bridée à 170 km/h, voire 160 km/h sur la 180 ch. Alpine s'est attelé à lisser la courbe de couple pour éviter les patinages intempestifs et mise sur un système de torque vectoring via les freins pour accroître l'agilité et permettre de resserrer la trajectoire au lever de pied. Les étriers de freins avant Brembo proviennent de l'A110 et le grip est confié à des pneus Michelin dédiés (A29): Pilot Sport EV (180 ch) et Pilot Sport S5 (220 ch). Les tarifs débutent à 38 000 € (hors bonus de 4 000 €) et la Première Edition limitée à 1 955 exemplaires devrait dépasser les 45 000 €. Nous prendrons le volant seulement en fin d'année.

Pirelli P Zero Trofeo RS

Le manufacturier a décidé de développer sa gamme semi-slicks et rétorque enfin au Michelin Pilot Sport Cup 2R avec le P Zero Trofeo RS.

Selon Pirelli, ce pneu homologué route aux composants proches de la compétition n'a pas pour vocation à seulement jouer les gommes de « qualifications », en livrant tout son potentiel sur un ou deux tours. Par rapport aux Trofeo R, cette gomme tendre visant à maximiser les perfs sur piste sèche offre une plage de fonctionnement élargie et une longévité accrue. La mise en température serait rapide. Le RS conserve un profil ultra-bas et une bande de roulement asymétrique, tout en soignant son design avec des flancs plus contrastés. En plus du Corsa, Pirelli a développé une monte RS dédiée aux 992 GT3 et GT3 RS (N0) et peut aussi équiper le Taycan Turbo GT ou la RS4 (Ferrari 296 dès 2025). La guerre fait rage avec Michelin et d'après un comparatif réalisé par nos confrères d'Autobild avec une 992 GT3 RS, les Trofeo RS devanceraient de justesse les Cup 2R sur un temps au tour, tout en étant plus constant dans la performance. Nous avons hâte de vérifier cela !



Assurances CHABOUD

L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

- Assurance kilométrique
- Assistance haut de gamme
- Garantie sur circuit en sortie club*

*voir conditions en agence

NOUVEAU SITE
INTERNET

www.assurances-chaboud.com

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

Tel: 04 76 54 29 80 / Mobile: 06 23 43 06 96 / E-mail: chaboud.grenoble@allianz.fr

N°orias:07025534

Aston Martin Valiant

Merci Fernando !



EN BREF

Moteur » V12 biturbo, 745 ch, 753 Nm
Transmission » propulsion, boîte 6 manuelle
Poids » NC **Perfs** » NC
Prix de base » 2 000 000 £ HT, soit environ 2 800 000 €

Le pilote espagnol serait à l'origine de cette version Clubsport de la Valour cachant un V12 de 745 ch et une boîte manuelle à tringlerie apparente. Appétissant.

Le V12 Aston n'est pas mort. Le constructeur avait annoncé son retour sous forme d'éditions limitées et il tient ses promesses : V12 Vantage (700 ch, 249 exemplaires), V12 Speedster (700 ch, 88 ex.) et Valour (715 ch, 110 ex.). Cette année, le département de personnalisation Q transcende la spectaculaire Valour. Au menu, une carrosserie entièrement en carbone s'inspirant une nouvelle fois de la Rham/1 «Muncher» engagée aux 24h du Mans 1977 et bardée d'appendices : aileron, flaps, ailes aérées, hayon à persienne. La « vaillante » pousse le bouchon jusqu'à adopter des roues flasquées et gagnerait un peu de poids en faisant appel à l'impression 3D pour une traverse, en adoptant un tube de transmission et des jantes en magnésium, ainsi qu'une batterie lithium-ion. Il faut surtout retenir qu'elle abrite le 5,2 litres biturbo en configuration 745 ch (770 ch dans la DBS Ultimate) associé à une boîte manuelle à tringlerie apparente. Unique. Elle s'appuie sur des amortisseurs Multimatic pilotés électriquement (ASV) et sur des semi-slicks Michelin. On s'en lèche les babines, mais nous ne pourrons probablement jamais l'approcher. ■

EN BREF

**Red Bull RB17**

Après avoir participé au projet Valkyrie, Adrien Newey lance sa propre hypercar non homologuée route/course. La RB17 définitive sera dévoilée l'année prochaine et produite à 50 exemplaires (5 000 000 £). Pesant moins de 900 kg, elle embarque un V10 Cosworth hurlant jusqu'à 15 000 tr/mn et délivre 1200 ch. Red Bull annonce un temps au tour équivalent à celui d'une F1 !

**Audi RS4 Avant Edition 25 Years**

Avant de partir à la retraite, le break achève sa longue carrière par une édition limitée à 250 exemplaires (10 pour la France). En dehors du jaune Imola (non imposé), elle voit sa puissance portée à 470 ch et s'équipe d'une suspension spécifique réglable manuellement, ainsi que d'un second jeu de roues équipées de Trofeo RS.

**BMW 135i/M5**

Cet été, BMW fait sa révolution ! Cela démarre par la nouvelle Série 1 F70 : une grosse évolution de la F40. La 135 (oubliez le « i ») cache un châssis rigidifié et un 2 l turbo bi-injection de 300 ch associé à une boîte double embrayage. La M5 de 727 ch, elle, sort l'artillerie lourde (2 435 kg) : V8 biturbo +1 électromoteur, voies élargies, xDrive, châssis rigidifié... Mais elle esquive le malus.

**BMW M2/M3**

Le feu d'artifice BMW se poursuit avec la M2 qui profite d'une mise à jour électronique pour gagner 20 ch (480 ch) poussant à la retraite la M4 propulsion de cette puissance (non vendue en France). Les M3 berline et Touring, elles, grimpent à leur tour à 530 ch et ne sont disponibles qu'en transmission intégrale.

ABONNEZ-VOUS

ET PROFITEZ DE MOTOSPORT AU FORMAT NUMÉRIQUE

Motorsport au format
100% numérique

22 € **NOUVEAU**

6 numéros + Hors-série

Profitez de chaque numéro sur
tous les supports numériques
une semaine avant la mise en vente
de la version papier



Motorsport au format
papier + numérique (offert)

Economisez 24 % par rapport au prix en kiosque
et bénéficiez gratuitement de l'accès à la version
numérique du magazine

44 €
6 numéros
+ Hors-série

Abonnez-vous pour deux ans et recevez
une casquette Fernand Bachmann*
d'une valeur de **55€**



* Offre valable
uniquement en France



Service direct par mail : abonnements@motosportmagazine.fr
Abonnez-vous en ligne sur le site boutique.ngpresse.fr
(Inscription en ligne obligatoire pour avoir accès à la version numérique)

Oui, je m'abonne à *Motor Sport*

- Abonnement France** pour un an **44€**
 Abonnement France pour deux ans **88€***

*Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

MODE DE PAIEMENT Par chèque à l'ordre de NG PRESSE

NOM

ADRESSE

VILLE

PAYS

Ce bulletin est à découper ou à recopier, et à envoyer à l'adresse suivante:
67 chemin de Crépieux - Bâtiment B - 69300 Caluire et Cuire - France

- Abonnement étranger** pour un an **54€**
 Abonnement étranger pour deux ans **99€**

Par CB via PAYPAL, vous recevez la demande de paiement par e-mail

PRÉNOM

CODE POSTAL

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.



LMGT3 Mixité sociale

Le championnat du monde d'endurance, dont les 24 Heures du Mans, roule désormais pour le GT3 avec un système mêlant pilotes d'usine et gentlemen drivers. L'esprit n'est donc pas le même qu'en GT World Challenge ou même aux 24 Heures du Nürburgring.

La saison 2024 du championnat du monde d'endurance (WEC) marque comme prévu une grosse rupture dans sa catégorie GT par rapport aux précédentes saisons. Jusqu'en 2022, le GTE Pro permettait aux constructeurs tels Chevrolet, Aston Martin, Porsche ou Ferrari (à des niveaux de soutien différents) de s'engager directement aux 24 Heures du Mans pour y viser la victoire. En 2023, cette catégorie GTE a été réservée pour la première fois aux gentlemen drivers et a marqué une année de transition avant la suppression de la catégorie GTE au profit des GT3. Moins coûteuses et quasiment aussi compétitives, ces GT3 courent désormais aux 24 Heures du Mans et dans le reste du championnat WEC avec une définition technique légèrement adaptée par rapport aux

championnats SRO ou IMSA américain. Mais les écuries d'usine ne sont jamais revenues. Elles sont tout simplement interdites, de la même façon que les équipages de pilotes entièrement professionnels.

Réservée aux écuries privées

Eh oui, les instances réglementaires ont décidé de réserver cette catégorie GT3 du championnat WEC aux structures privées et surtout, aux équipages semi-professionnels, à l'image des prototypes de la catégorie LMP2. Le règlement impose à chaque équipe engagée dans la classique mancelle de posséder au moins un pilote de la catégorie « Bronze » - amateurs ayant obtenu leur première licence après l'âge de 30 ans - et un pilote de la catégorie « Silver » : amateurs légèrement plus expérimentés et

talentueux. Seul le troisième pilote est libre, c'est-à-dire qu'il peut faire partie des meilleurs professionnels qu'on retrouve habituellement dans les grandes courses d'endurance au monde : 24 Heures du Nürburgring, Spa-Francorchamps...

Cette catégorie LMGT3 rassemble des écuries talentueuses et des machines extrêmement compétitives, comme l'ont prouvé les premières heures de l'édition 2024 où l'on a assisté à de superbes batailles entre les meilleures Ferrari 296 GTB, Porsche 911 GT3 R, Ford Mustang, Aston Martin Vantage, BMW M4 et autres McLaren 720S. Lors du premier relais, les équipes ont logiquement envoyé en priorité leurs meilleurs pilotes en course. Puis, à la faveur des faits de course et des écarts de niveau, ce sont surtout les pilotes des catégories Bronze et Silver



BMW et le team WRT
ont franchi la ligne
d'arrivée du Mans en 2^{de}
position du LMGT3.

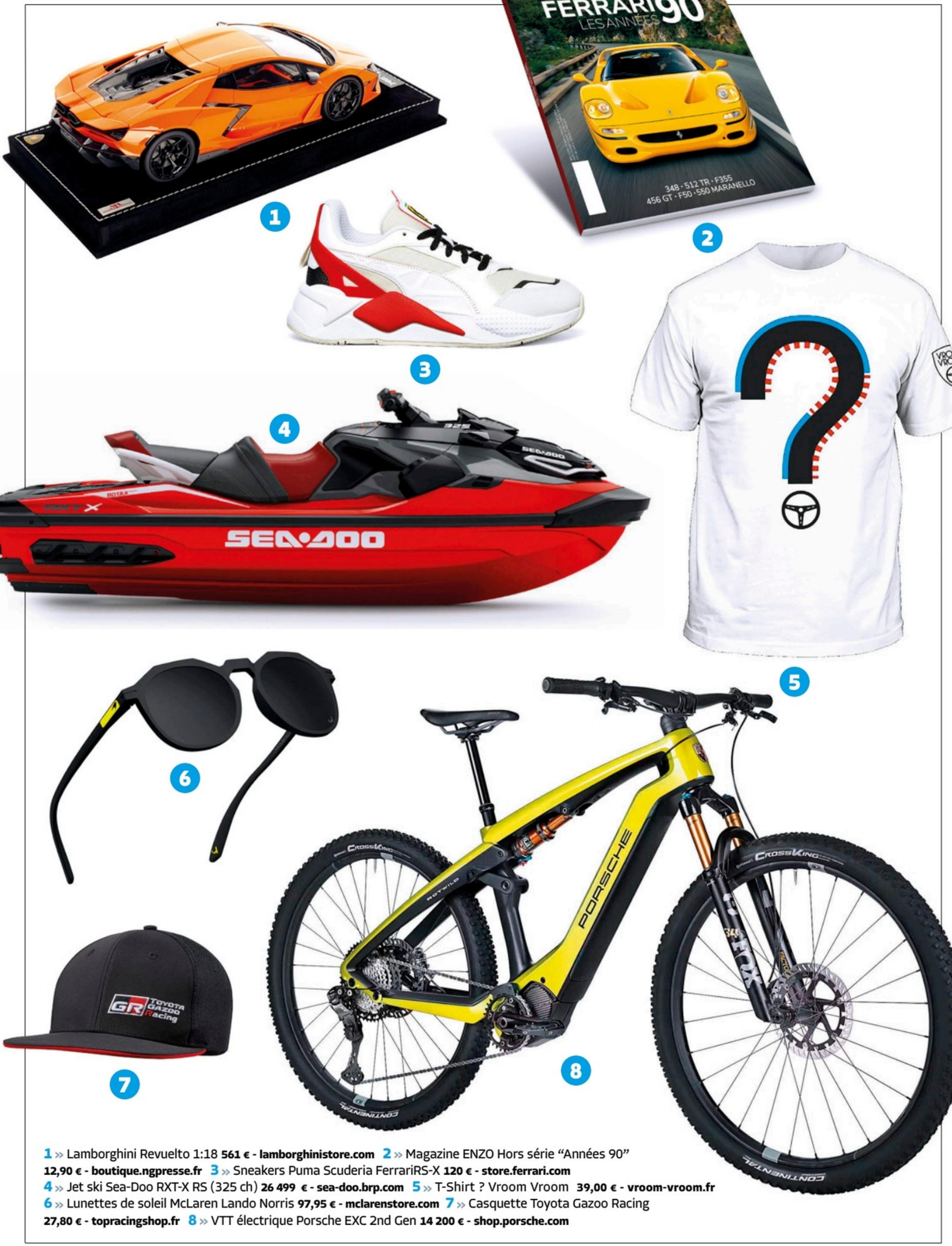


Le Team Manthey
domine la catégorie
LMGT3 en WEC.



Comme
d'habitude, la nuit
a été très agitée
aux 24h du Mans.

qui ont fait la différence entre eux: les moins lents et ceux qui évitaient les accidents. L'histoire retiendra que la première GT3 victorieuse aux 24 Heures du Mans est une Porsche 911 GT3 R, celle de l'équipe Manthey Racing EMA soutenue indirectement par le constructeur allemand avec son pilote d'exception Richard Lietz, aux côtés des gentlemen drivers Yasser Shahin et Morris Schuring. Pour assister à des affrontements entre des armadas de GT pilotées exclusivement par des surdoués, comme à la belle époque du GTE Pro ou du GT1 avant cela, il faut désormais se tourner vers les 24 Heures du Nürburgring, les 24 Heures de Spa, le DTM ou les manches du GT World Challenge. Dans ces compétitions-là, les gentlemen drivers n'ont strictement aucune chance de viser le podium. ■



1 » Lamborghini Revuelto 1:18 561 € - lamborghinistore.com 2 » Magazine ENZO Hors série "Années 90"

12,90 € - boutique.ngpresse.fr 3 » Sneakers Puma Scuderia Ferrari RS-X 120 € - store.ferrari.com

4 » Jet ski Sea-Doo RXT-X RS (325 ch) 26 499 € - sea-doo.brp.com 5 » T-Shirt ? Vroom Vroom 39,00 € - vroom-vroom.fr

6 » Lunettes de soleil McLaren Lando Norris 97,95 € - mclarenstore.com 7 » Casquette Toyota Gazoo Racing

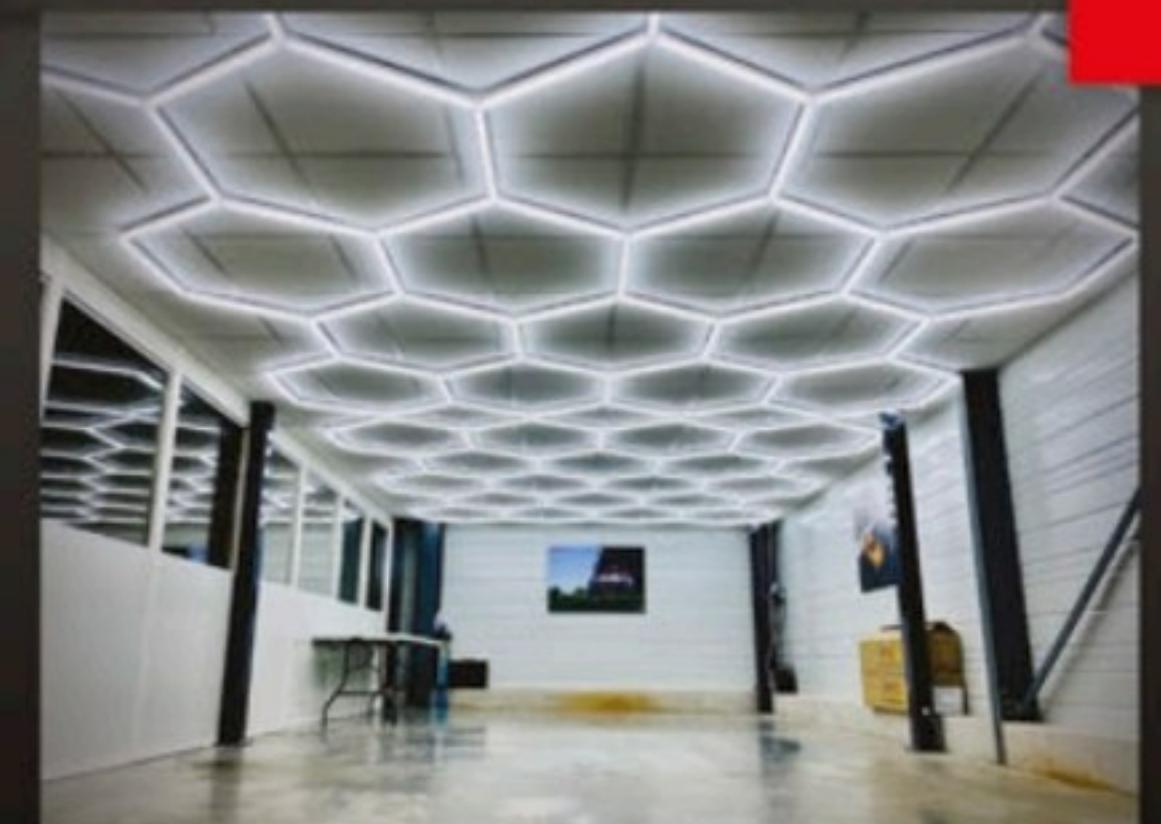
27,80 € - topracingshop.fr 8 » VTT électrique Porsche EXC 2nd Gen 14 200 € - shop.porsche.com

LUMINO GARAGE

BY MAGNY-COURS AUTO
RACING



Eclairage LED
en forme de nid d'abeilles



SUIVEZ-NOUS



@LUMINO_GARAGE

📞 03 86 90 00 15

✉ MAGNYCOURSAUTORACING@GMAIL.COM

📍 ZA ROUTE DU CIRCUIT, 58490 ST-PARIZE-LE-CHATEL

CASTELVETRO
3
VIA CIALDINI



MONUMENT ÉLECTRISÉ

Le joyau V12 a la dent dure et pour survivre en ce bas monde,
il est prêt à s'électrocuter. La Revuelto devient la
première Lambo' hybride rechargeable et totalise 1 015 ch
que nous allons tenter de dompter sur ses terres.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS JORIS CLERC





S

i vous voyez le verre à moitié vide, vous regretterez la prise de poids liée à l'électrification (environ 220 kg par rapport à une Aventador Ultimae) alors qu'elle écope du supermalus en France, la course folle à la puissance ou le tarif dépassant le demi-million d'euros. Si vous voyez le verre à moitié plein, comme nous, vous pouvez bénir Lamborghini de produire un V12 aussi bestial et d'homologuer en 2024 un monstre à coque carbone dépassant les 1000 ch. Voir naître le taureau à Sant'Agata - son nom renvoie à un mammifère ayant combattu à Barcelone en 1880 - provoque toujours son lot d'émotion. Le V12 est assemblé sur place, comme le châssis composé d'une cellule centrale en carbone forgé (breveté par Lamborghini et utilisé depuis 2008) associé à des berceaux arrière en alu et avant en carbone forgé à l'aspect marbré. On

retrouve également du plastique renforcé de fibres de carbone à des endroits stratégiques comme la paroi centrale et sur la carrosserie à l'exception des portes (en aluminium) et des boucliers (plastique). Au sein du bâtiment originel, copieusement agrandi, la Revuelto profite de la fin de vie de la Huracán pour prendre ses aises sur les lignes d'assemblage où se côtoient les robots et les petites mains expertes. La production a seulement démarré au printemps et la supersportive vit ses balbutiements. Nous allons pouvoir la dompter dans la vraie vie, sur un parcours varié traversant les montagnes d'Emilie-Romagne où l'on croise toutes sortes de mulets de développement.

Choc moins violent

Les locaux ne sont pas blasés pour autant et ouvrent l'œil, voire les oreilles en réclamant des coups de gaz à la place du chuchotement électrique. Pas de souci, la Revuelto sait tout faire! S'ils identifient la marque, ils ont toutefois du mal à mettre un nom sur cette nouvelle espèce hybride qui provoque un choc moins violent dans la rue par rapport à ses prestigieuses aînées: Miura,

Countach, Murcielago, Aventador... Elle s'assimile à une grosse Huracán: 4,95 m de long, 2,03 m de large sans les rétros... Un sacré bestiau très agressif qui continue d'exploiter le thème du Y: optiques, découpe des ailes arrière. Il fascine par ses portes en élytres (lourdes à manipuler) et interpelle par ses arches surplombant les ailes arrière, par la taille de son diffuseur (carbone apparent) ou de ses (fausses) canules d'échappement jouxtant le V12 à l'air libre. Le capot plongeant nervuré, lui, abrite toujours un coffre qui contient désormais une prise et peut se verrouiller en position entrebâillée pour laisser passer le câble.

Rassurez-vous, son utilisation est futile puisque la petite batterie de 3,8 kWh (environ 10 km d'autonomie) se recharge facilement en roulant, comme une SF90 ou une Artura. Elle s'avère tout de même volumineuse puisqu'elle occupe la place du tunnel de transmission: 1,55 m de long! Les occupants disposent d'un espace de rangement derrière les sièges et peuvent admirer la console suspendue reprenant le thème du Y, ainsi que la variété d'écrans: compteur avec compte-tours



LA REVUELTO PROPOSE 13 MODES DE CONDUITE FAISANT VARIER LA PUISSANCE DE 180 À 1015 CH !

gradué jusqu'à 10 000 tr/mn, affichage passager et multimédia tactile au centre un peu lent permettant par exemple d'ouvrir le coffre ou de choisir les fonctions des écrans annexes. Le conducteur, lui, est plutôt intrigué par le volant multifonction qui intègre quatre petites molettes et 13 modes ! La plus importante se situe en haut à gauche et détermine la puissance maxi disponible via les modes de conduite : Città électrique (imposé au démarrage et en marche arrière, 180 ch), Strada (886 ch), Sport (907 ch), Corsa (1 015 ch) et ESC Off. Au centre, le bouton dessinant un drapeau permet de déclencher le launch control. En tournant la molette en haut à droite gérant l'hybridation, il est possible d'obtenir la pleine puissance en Sport, en optant pour le réglage Performance privilégiant les watts contrairement aux Recharge et Hybrid. Vous suivez toujours ? En bas, la molette de gauche sert à soulever le museau et à assouplir les amortisseurs pilotés dans les modes sportifs. Indispensable sur les routes bosselées locales ! En face, la molette de droite ajuste la position de l'aileron actif et Lambo' annonce un appui en

Non loin de Bologne, le fief de Lamborghini produit la Revuelto depuis le printemps.





Le volant multifonction gagne quatre molettes de réglages.



Le V12 peut grimper jusqu'à 9 500 tr/mn !



Le monument V12 répond toujours présent et délivre à lui seul 825 ch.





AUSSI FOLLE QUE LA POUSSÉE, LA SONORITÉ BESTIALE PEUT EFFRAYER LES PASSANTS EN DONNANT DES COUPS DE GAZ

hausse de 33 % à l'avant et 74 % à l'arrière par rapport à l'Aventador Ultimae. Si traverser les villes en silence peut être relaxant et drôle cinq minutes en observant la tête des passants, le réveil ronchonnant du V12 donne la chair de poule... Et annonce la couleur.

Nirvana préservé

L'hybridation a toutefois le mérite d'apporter une souplesse d'utilisation inédite. Il ne faut pas s'attendre à l'effet catapulte des pures électriques débordant de watts. L'apport se traduit par une élasticité hors-norme qui peut bouleverser la stratégie de changement de rapports. Si l'envie vous prend de rester en 4e dans un virage lent, pas de souci, la Revuelto dégouline sans soubresaut grâce à la fée électricité. Déroulant. En 100 % électrique Città, elle reste suffisamment énergique et peut atteindre 150 km/h. En ajoutant le V12, les cervicales séchauffent en Strada avant d'enclencher la pleine puissance en Sport ou Corsa. Mieux vaut alors avoir de l'espace, viser l'horizon... Et garder un œil sur le compteur car, comme la plupart des sportives modernes, l'effet de vitesse a tendance à être minimisé: facilité de conduite, direction légère, grip. La poussée saisit dès les bas régimes puis s'intensifie à 5 000 tr/mn, lorsque le 6,5 litres change de ton, et devient physique au-delà de

7 000 tr/mn avec en fond des hurlements tirant vers les aigus jusqu'à 9 500 tr/mn ! Le timbre s'avère être plus rageur et typé course que celui d'une Daytona SP3. C'est dire ! La bande-son est aussi folle que la force produite et s'avère épaulée par un résonateur amplifiant le son à bord, via les haut-parleurs. Elle peut se mettre en sourdine en Strada en privilégiant le velouté de l'admission et libère l'échappement dès le mode Sport. La Revuelto se prend alors pour une moto supersportive à bas régime et gronde, pétarade au lever de pied. Elle devient bestiale en Corsa et peut effrayer les passants en donnant des coups de gaz. Dément. Merci Lamborghini d'avoir conservé un tel joyau !

Le constructeur a retravaillé en profondeur ce 6,5 litres pour améliorer le rendement (127 ch/l!), réduire les émissions et l'adapter à la boîte transversale arrière. Le V12 à carter sec opère ainsi une rotation à 180° et se convertit à l'injection directe. Il évolue aux niveaux de l'admission, de la combustion en régulant l'ionisation, du taux de compression (relevé de 11,8 à 12,6) et de la réduction des contre-pressions à l'échappement. Ce « L545 » ouvert à 60° s'allège au passage de 17 kg (218 kg) et délivre à lui seul 825 ch et 725 Nm. Il est épaulé par trois électromoteurs de 150 ch et 18,5 kg (chacun): deux à l'avant s'occupant indépendamment de cet essieu et un arrière situé au-dessus de la boîte.

La bonne nouvelle? Cette dernière pesant 193 kg possède enfin un double embrayage, avec la douceur et la rapidité que cela sous-entend. Il s'agit d'une nouvelle transmission à 8 rapports et 3 arbres très fluide en Strada. Elle sait montrer les crocs et rétrograde à temps en Drive Sport mais tardivement, ce qui pousse à utiliser les grandes palettes en carbone. Les ruptures de charge sont sensibles dès le mode Sport et redoublent d'intensité en Corsa. Si la gestion n'atteint pas le côté télépathique d'une boîte Ferrari, elle donne entière satisfaction dans toutes les situations. On ne peut pas en dire autant de celle de l'hybridation qui manque de fluidité par rapport à Ferrari et génère quelques ratés (phases de ralentissement ou pleine charge) semblant venir de l'essieu avant. Sans doute des défauts de jeunesse ! La nouvelle boîte possède bien évidemment un launch control autorisant un démarrage à 4 500 tr/mn avec un soupçon de patinage. L'effet catapulte est certes spectaculaire, mais pas plus qu'à abord d'une 750S, d'une 296 GTB ou d'une SF90. Un brin optimiste, le 0 à 100 km/h annoncé en 2'5 égalerait celui de la SF90, alors que 200 kg les séparent. Il faudra patienter jusqu'à l'année prochaine pour vérifier cela. Voyons maintenant comment Lamborghini gère ce surpoids en courbe. La supersportive au gabarit XL repose sur une suspension à double triangulation et fait



V12 bestial
Gestion de la masse
Poussée phénoménale



Ratés électroniques
Complexité des modes
Feeling freinage et direction

LA MASSE S'ÉVAPORE COMME PAR MAGIE! LE GRIP ÉPATE SUR LE SEC, COMME LA GESTION DES MOUVEMENTS PARASITES

une croix sur les magnifiques combinés inboard en raison de l'hybridation. Elle s'équipe tout de même d'amortisseurs pilotés électromagnétiquement, de roues arrière directrices, d'un blocage de différentiel arrière et d'un système vectoriel à l'avant qui a pour objectif de projeter le museau sur la corde... Et ça marche, même si cela manque de fluidité parfois et de naturel au placement en combinaison avec les roues arrière directrices. La masse s'évapore comme par magie!

Baguette magique

Le châssis se révèle très rigide et stable. Le grip épate sur le sec avec les Bridgestone Potenza Sport (sur mesure), comme la gestion des mouvements parasites. Les départementales locales obligent à assouplir la suspension, plutôt raide en temps normal (sans excès pour un tel monstre), pour éviter d'être secoué comme un prunier. Même en insistant, le sous-virage reste infime. Et le survirage ? Il faut le provoquer aux gaz, sinon l'arrière se contente d'enrouler sageusement. Cela demande de l'espace et de bons réflexes. Les réactions demeurent toutefois moins brutales que celles d'une SF90 (en semi-slicks). Au final, les vitesses de passage en courbe bluffent pour un tel gabarit et les aides interviennent peu en Corsa. Si le tranchant de la direction est bien accordé à celui du train avant,

l'assistance s'avère légère et un brin avare en remontée d'informations, à l'image de celle Ferrari. Plus gênant, les freins carbone/céramique déçoivent par leur mordant et obligent à taper dedans. L'efficacité est au rendez-vous, comme la résistance, mais la confiance a du mal à s'établir. En clair, ce monstre de technologie est bien né, mais mérite quelques ajustements pour figurer au Panthéon des supersportives. ■

VERDICT

LAMBORGHINI REVUELTO

>>18

Cette centrale atomique conserve l'essentiel : un V12 atmo' bestial à souhait grimpant jusqu'à 9 500 tr/mn ! L'électricité ajoute une souplesse inédite et surnaturelle, de nombreux modes de conduite et permet symboliquement à Lamborghini de dépasser les 1000 ch. Malgré la hausse de poids induite, ce gros coupé fait oublier sa masse au prix d'un déhanché un brin artificiel et de quelques bugs électroniques. Ces défauts de jeunesse seront vite effacés pour que l'on ne retienne que l'essentiel : le V12 d'anthologie et un châssis solide comme un roc.

TECHNIQUE

Moteurs	V12 + 3 élec.
Cylindrée (cm ³)	6498
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	825 à 9250 (1015 cumulée)
Couple maxi (Nm à tr/mn)	725 à 6 750 (NC cumulé)
Régime maxi (tr/mn)	9500
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	Av vectoriel / Ar
Pneumatiques	Bridgestone Potenza Sport
avant/arrière	265/30 ZR 21 & 355/25 ZR 22
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés percés (410/390) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (10/4)
Poids annoncé (kg)	1 772 à sec
Poids/puissance (kg/ch)	1,75 à sec
Long.-larg.-haut. (mm)	4 947 - 2033 - 1 160
Empattement (mm)	2779
Voies Av/Ar (mm)	1720 / 1701

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	350
De 0 à 100 km/h	2"5
Conso. moyenne (l/100 km)	11,9
Émissions CO ₂ (g/km)	276

BUDGET

Prix de base (€)	506 808
Modèle essayé (€)	565 708
Malus 2024 (€)	60 000



Revuelto From Now On *



Consommation de carburant en cycle mixte: 11,86 l/100km; Consommation d'énergie combinée: 10,1 kWh/100 Km; Émissions de CO₂ en cycle mixte: 276 g/km; Classe d'efficacité CO2 combinée: G; Consommation de carburant avec batterie déchargée combinée: 17,8 l/100km; Classe d'efficacité CO2 avec batterie déchargée: G; Valeurs WLTP

La première Super Sportive V12 hybride plug-in HPEV (High Performance Electrified Vehicle). Revuelto définit un nouveau paradigme en termes de performances, de sportivité et de plaisir de conduite grâce à sa nouvelle architecture sans précédent, son design innovant, son aérodynamisme à efficacité maximale et son nouveau concept de châssis en carbone. Une puissance de 1015 CV est fournie par la combinaison d'un tout nouveau moteur à combustion, de trois moteurs électriques et d'une boîte de vitesses à double embrayage qui fait ses débuts pour la première fois sur une Lamborghini 12 cylindres.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

362 Avenue du Campon
06110 Le Cannet
Tel : +33 4 22 78 78 78
Mobile : +33 6 30 906 344
emeric.neve@passionautomobiles.fr
lamborghini-cannes.com

LYON

2 Chemin des Cuers
69570 Dardilly
Tel : +33 4 72 29 12 21
Mobile : +33 6 43 55 85 39
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
lamborghini-lyon.com

MULHOUSE

Avenue P.Pfleimlin
68390 Sausheim
Tel : +33 3 89 314 312
Mobile : +33 6 80 45 40 41
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
lamborghini-mulhouse.com

*From now on : A partir de maintenant.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



JU(S)DICIIEUX

Constraint par les réglementations à venir, Porsche électrifie son icône 911, à commencer par la GTS qui atteint 541 ch. Mais ils l'ont fait à leur façon. Nous l'avons testée sur route et piste en Espagne.

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.





LA NOUVELLE GTS T-HYBRID ADOpte UN

Oui, la 911 passe à l'hybride. Effroi chez les fans qu'on entend déjà dire : « *Déjà énorme depuis la 991, elle va maintenant devenir une enclume. Mais bon, si ça permet de réduire le malus, ce sera un mal pour un bien* ». Raté, sur tous les plans. Si Porsche électrifie sa GTS à l'occasion du restylage de la type 992, il a refusé d'en faire une hybride rechargeable qui aurait permis de réduire les rejets de CO₂. Dans les faits, cette 911 GTS T-Hybrid (pour Turbo-Hybrid) écope donc en France du malus maximal car l'objectif (et la vérité) était ailleurs pour Porsche. Selon eux - nous n'avions jamais entendu parler de cette règle avant -, les futures normes vont imposer de respecter un mélange air-essence parfait (Lambda-1) sur toute la plage de régime quand les moteurs des sportives recevaient un surplus d'essence à haut régime afin d'être refroidis. Étant donné que le traditionnel cahier des charges pour une Phase 2 impose de relever le niveau de performance du précédent

modèle et que, dans le même temps, ils se sont fixés de ne pas dépasser les 1 600 kg (1 545 kg pour la GTS phase 1), ils n'ont pas eu d'autres choix que de concevoir un nouveau groupe motopropulseur et d'inaugurer de nouvelles technologies.

Révolution technologique

Pour obtenir le résultat escompté, le flat-6 se devait de gagner en cylindrée et l'hybridation devenait incontournable. Elle se présente sous la forme d'un moteur électrique situé entre la boîte PDK et le moteur, capable de fournir jusqu'à 65 ch en pic (56 ch constants). Sachant que cette hybridation devait entrer dans la baie moteur existante (déjà bien remplie), il fallait également faire de la place. Le moteur est donc passé à un simple turbo tandis qu'une bonne partie des accessoires (pompes et courroies) a été déplacée ou supprimée. Le silencieux d'échappement a muté vers la gauche du moteur à la place du turbo tandis que les 11 cm dégagés au-dessus du bloc ont permis d'installer les boîtiers et câbles de la gestion électrique. Pour compenser le temps de réponse d'un moteur à simple turbo, Porsche a inauguré un

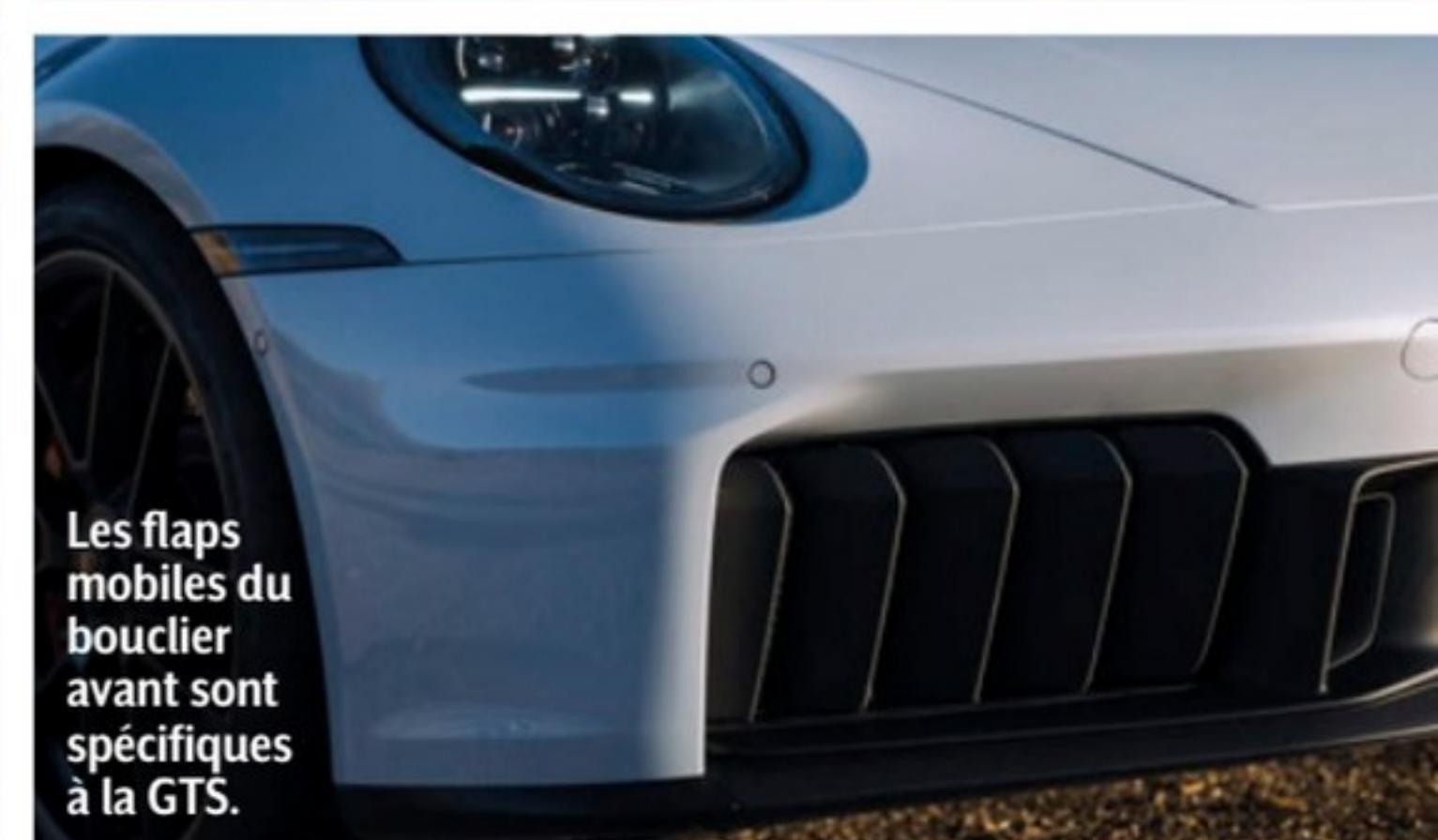
turbo électrique - sans wastegate - capable de récupérer jusqu'à 15 kW d'énergie (20 ch) notamment à haut régime, là où la réglementation évoquée plus haut faisait chuter la courbe de puissance. Au final, le nouveau flat-6 passe de 3 à 3,6 litres et développe à lui seul 485 ch et 570 Nm. Il atteint avec l'aide du moteur et du turbo électriques 541 ch en pic à 6 500 tr/mn et 610 Nm dès 1 950 tr/mn, soit 61 ch et 40 Nm de plus qu'avant. Un sacré bond pour un simple restylage. Sachant que la nouvelle GTS reçoit de série les roues arrière directrices en plus d'une batterie de 1,9 kWh de 27 kg située à l'avant, Porsche a réussi son challenge de maintenir le poids du coupé deux roues motrices à 1 595 kg. Toutefois, pour y parvenir, il faut préciser que l'auto est homologuée sans places arrière (même si elles sont toujours disponibles en option gratuite) et que les autres variantes dépassent allègrement la barrière des 1 600 kg avec des Carrera 4 GTS et GTS Cabriolet pesant 1 645 et 1 675 kg tandis que la Targa GTS uniquement proposée en intégrale grimpe à 1 745 kg. Selon Porsche, la répartition des masses n'évolue que marginalement.



Pour profiter plus du son du flat-6, il faut composer avec un poids de 1675 kg.



Le cabriolet se révèle plus confortable que le Coupé.



Les flaps mobiles du bouclier avant sont spécifiques à la GTS.

FLAT-6 3,6L TURBO ENTIÈREMENT NOUVEAU

911 Carrera

Les quelques kilomètres effectués sur le circuit Ascari à bord de la Carrera de base permettent de retrouver la 911 telle qu'on la connaît. Cette dernière exclut l'hybridation et conserve le flat-6 3 litres biturbo emprunté à l'ancienne GTS. Elle développe désormais 394 ch et 450 Nm et n'est disponible qu'en boîte PDK. Le moteur ne semble jamais manquer de puissance et grimpe comme la GTS à 7 500 tr/mn. Mais comme l'auto pèse 75 kg de moins et qu'elle roule sur une suspension nettement plus confortable et des pneus plus classiques, cela rend son pilotage beaucoup plus ludique car on peut jouer avec les transferts de masse à des vitesses moins élevées. La pédale de frein est également beaucoup moins sensible et au bout du compte, même si l'on va certainement moins vite, on a beaucoup plus de travail au volant de la 911 Carrera que de la GTS, ce qui est forcément plus plaisant et engageant.





Les performances sur circuit atteignent un niveau jamais vu.

EN HAUSSANT LE RYTHME SUR CIRCUIT, ON RETROUVE

Face à cette nouvelle GTS, on apprécie le style épuré grâce au transfert des clignotants et des feux de jour dans les optiques principales. Cela met d'autant plus en lumière le bouclier avant spécifique à la GTS doté de flaps mobiles qui illustrent le travail aérodynamique soigné des ingénieurs. Cela permet, avec l'aide d'autres ouvertures mobiles sous le plancher, d'assurer le refroidissement du moteur et des freins tout en équilibrant la balance aéro. L'aileron arrière reste mobile mais un pack Aerokit avec aileron fixe est proposé en option. Le second bandeau lumineux arrière qui englobe l'inscription PORSCHE au-dessus de la large partie noire comprenant les deux sorties d'échappement n'allège pas son popotin posé sur des pneus arrière eux aussi élargis (315/30 R21). Au moment de s'installer à bord pour partir sur les belles routes andalouses, la déception gagne en découvrant que la clé de démarrage a laissé place à un vulgaire bouton et que les compteurs à aiguilles ont été sacrifiés au profit d'un banal affichage numérique. Dommage. Pour le reste, c'est de très bonne facture comme d'habitude chez Porsche mais on n'est pas dans l'univers plus typé racing des GT3.

Dès le départ, à bord de la Carrera 2 GTS qui est clairement la meilleure version, la suspension réglée sur le mode Normal apparaît extrêmement ferme. L'auto roule 10 mm plus bas qu'une Carrera

de base et un passage sur les modes Sport ou Sport+ ne se fera que sur un bitume accueillant. Mais c'est à ce moment que le flat-6 devient beaucoup plus présent et que vous pouvez apprécier ses aboiements au rétrogradage. Quel bonheur de découvrir que la sonorité de cette GTS hybride n'est en rien étouffée ! Précisons que la PDK est désormais la seule option possible et que si elle n'a pas la rapidité de celle des GT3 au rétrogradage, ce n'est qu'à un extrême niveau d'attaque qu'elle pourra parfois paraître un peu lente.

Invisible hybridation

Une fois que la route se dégage, la première accélération jusqu'au limiteur fixé à 7 500 tr/mn illustre parfaitement le caractère de ce tout nouveau moteur. Si la poussée est progressive et linéaire, elle est cependant copieuse ! Porsche annonce une amélioration de 0"4 sur le 0 à 100 km/h (3"0) et de 1"1 sur le 0 à 200 km/h (10"5) avec une réponse moteur et turbo nettement plus vive lors des reprises. La pression maxi du turbo est atteinte en 0"8 contre 4"0 pour l'ancien 3 litres biturbo. Cette énergie supplémentaire ne déborde toutefois pas le châssis à l'accélération, l'auto restant imperturbable grâce à un accélérateur à longue course et à une arrivée de la puissance facile à doser. On se croirait vraiment au volant d'une atmosphérique ! En fait, le seul souci

que l'on rencontre, c'est l'inadéquation du gabarit de la 911 avec les petites routes autour du circuit Ascari que nous devons rejoindre. La 992 est devenue une grosse voiture et il est rare de pouvoir la pousser à la limite sur route. On ose à peine imaginer ce que cela va être avec les futures Turbo qui recevront sans doute une hybridation elles aussi. Autre petite déconvenue, le train avant manque de mordant à l'inscription et sur les freinages. Notre GTS T-Hybrid est pourtant équipée de Goodyear Eagle F1 Supersport R spécifiques (NA2), de freins carbone/céramique (10 620 €) et du Torque Vectoring Plus. Mais la confiance a du mal à s'établir à l'inscription. On sent le grip léger, même en chargeant généreusement le train avant, et l'apport des roues arrière directrices paraît un brin caricatural avec une accentuation du braquage seulement en fin de virage. Cela manque de naturel. Mais peut-être que cette sensation s'explique par le bitume espagnol glissant même sur le sec ? Ou est-ce parce que l'on roule très vite à des vitesses insensées sans s'en rendre compte ? Reste que la combinaison grosse voiture/petites routes/ train avant léger oblige à la retenue. Notez que les versions Carrera 4 et Cabriolet semblent offrir une suspension plus souple, mais leur surpoids se ressent. Globalement, la 911 GTS T-Hybrid commence à paraître lourde et imposante, non par rapport à la concurrence mais aux précédentes 992 ou à une

La clé de démarrage disparaît au profit d'un banal bouton.

Notre modèle d'essai s'équipe de freins carbone/céramique à 10 620 €.



Perfs en nette hausse
Caractère préservé
Style épuré



Elle commence à être lourde
Prix en hausse, malus maxi
Fermeté de suspension

LA FINESSE DE COMPORTEMENT TYPIQUE DE LA 992

simple Carrera, voire une GT3 RS qui pèse 145 kg de moins. Cependant, sur les quelques portions larges où il est possible de déstabiliser la poupe en entrée de courbe, nous retrouvons la mobilité joueuse qui caractérise la 992. Ouf. Voyons ce qu'il en est sur le rapide et vallonné circuit Ascari.

En la poussant dans ses retranchements, on retrouve la finesse de comportement typique de la 992 et son étonnante capacité à drifter sans effort. La motricité reste excellente mais pour rouler vite, il faut rester assez fin avec le volant pour ne pas la déséquilibrer. Par contre, si vous voulez vous amuser, c'est aussi très facile. Comme toutes les 992, elle ne se conduit pas d'une seule façon et c'est ce qui fait son charme. Mieux, elle semble encore plus facile à faire décrocher sans que l'on sache si c'est à cause des pneus, du réglage des roues arrière directrices, du centre de gravité qui doit être légèrement plus haut qu'avant ou parce qu'on roule beaucoup plus vite ou simplement parce que son poids plus élevé fait surchauffer plus vite ses pneus. L'amortissement ferme sur route prend tout son sens en piste avec très peu de mouvements de caisse grâce notamment au PDCC désormais couplé au système électrique à fort voltage qui rend l'antiroulis encore plus rapide et précis. On retrouve aussi par moments cette sensation de train avant manquant de tranchant mais comme on appuie beaucoup plus ses freinages sur circuit, c'est moins gênant.

Cette génération n'a plus rien d'aérien dans ses réactions et cette sensation de lourdeur s'accentue indéniablement avec la GTS T-Hybrid. Dès qu'elle commence à glisser, son poids l'embarque, ce qui la rend beaucoup moins efficace (mais franchement marrant). Étrangement, le freinage qui est couplé à la récupération d'énergie s'est montré très sensible et le fait de taper constamment dans l'ABS était un peu gênant mais c'est sans doute une question d'habitude. ■

VERDICT

PORSCHE 911 GTS T-HYBRID

>>18

L'inquiétude était grande après l'annonce de l'hybridation de la 911. Même si l'icône prend encore du poids (et cela se sent), elle conserve son caractère particulier grâce à une masse contenue et à un groupe motopropulseur progressif distillant une sonorité puissante tout en haussant grandement le niveau de perfs. Ce faisant, elle devient aussi de moins en moins utilisable sur route où son gabarit et sa suspension ferme obligent souvent à la réserve. Malheureusement pour les clients français, cette hybridation n'a aucun impact sur le malus écologique maximal dont elle écope..

TECHNIQUE

Moteurs	flat-6 + 1 élec. 55 ch
Cylindrée (cm ³)	3591
Suralimentation	1 turbo élec. (20 ch)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	541 à 6 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	650 de 1950 à 6000
Régime maxi (tr/mn)	7500
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté PTV Plus
Pneumatiques	Goodyear Eagle F1 Sup. R
Dimensions avant/arrière	245/35 ZR20-315/30 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (408/380)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes(6/4)
Poids annoncé (kg)	1 595
Long.-larg.-haut. (mm)	4 553- 2 033 - 1 296
Empattement (mm)	2 450
Voies av/ar (mm)	1 602 / 1 555

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	312
De 0 à 100/200 km/h	3"0 / 10"5
Conso. moyenne (l/100 km)	11,0
Émissions CO2 (g/km)	249

BUDGET

Prix de base/modèle testé (€)	174 900 / 207 024
Malus 2024 (€)	60 000

DOUBLE BONUS



Non seulement l'Artura continue d'échapper au malus écologique français, mais elle profite de l'arrivée de la découvrable pour se bonifier. De quoi vous faire passer l'envie de regarder chez Ferrari ?

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.





Le début de carrière de l'Artura ne ressemble pas à un long fleuve tranquille. Retardée d'un an à cause de problèmes de logiciel, la supersportive hybride souffrait de soucis de jeunesse lors de notre première prise en mains sur le circuit Ascari à l'été 2022. Problèmes qui avaient été réglés lorsque nous en reprenions le volant sur les routes de l'arrière-pays niçois à l'automne dernier, histoire de la confronter à la 296 GTB. McLaren a beau dire que cette Artura ne concurrence pas l'Italienne, on a du mal à imaginer que les clients de ce genre de machine n'hésitent pas entre les deux. Coïncidence, les essais presse internationaux de cette Spider se déroulent sur les routes de notre précédent comparatif entre le coupé et la Ferrari. McLaren profite de l'arrivée de cette découvrable pour donner un coup de boost supplémentaire, en plus de nombreuses améliorations dynamiques. Pour qu'elle puisse mieux se battre contre la 296, également disponible en version cabriolet ? L'étendue des modifications rappelle celle que les constructeurs apportent lors des restylages de mi-carrière. L'Artura coupé et Spider voient la puissance du V6 biturbo 3 litres passer de 585 à 605 ch, portant la puissance cumulée à 700 ch tout rond et augmentant les performances à partir

de 4 000 jusqu'à 8 500 tr/mn. Le moteur électrique de 95 ch, situé entre le vilebrequin et la boîte, ne change pas mais le E-Mode revoit sa cartographie pour augmenter l'autonomie électrique maximale à 33 km et s'en tenir à 108 g/km CO₂... Histoire de rester à l'abri du malus écologique français. Le cru 2024 bénéficie de nouveaux supports moteur, mais aussi d'amortisseurs dotés de valves différentes et des liaisons avec les bras de suspensions revues. La gestion électronique de l'amortissement, toujours opérée par le Proactive Damping Control n'utilisant pas le système hydraulique interconnecté de la 750S, permettrait d'avoir une réactivité jusqu'à 90 % supérieure selon les situations de conduite par rapport à l'ancien modèle !

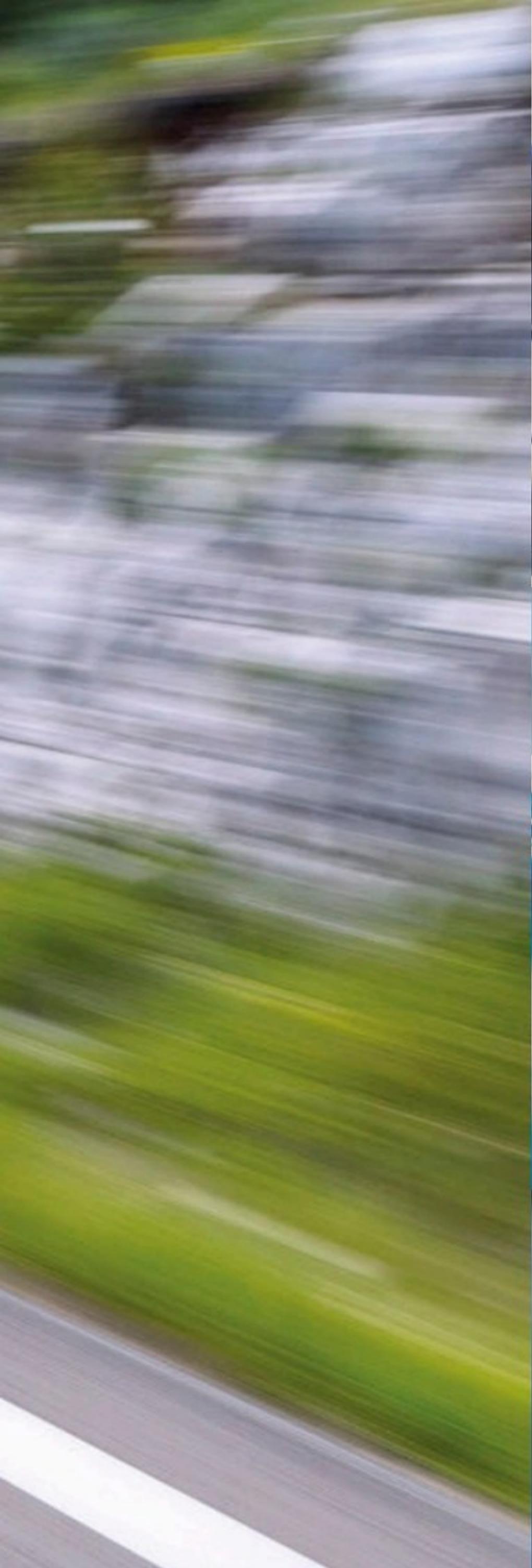
Ajoutez à cela une boîte plus rapide de 25 % grâce à un circuit d'huile interne modifié ainsi qu'un échappement redessiné et vous obtenez sur le papier une Artura bien meilleure techniquement. Tant mieux car la bande-son était un brin timide. Concernant le toit rétractable, le Spider reprend la formule habituelle avec un mécanisme piloté électriquement en 11" jusqu'à 50 km/h. Il ne revendique que 62 kg de plus que le coupé (soit 1 457 kg à sec et 1 560 kg avec les pleins) grâce à sa coque en fibres de carbone n'imposant pas une rigidification supplémentaire. Les kilos en plus correspondent donc aux panneaux de toit et au mécanisme électrique.

On se sent toujours déstabilisé en démarrant sans bruit une McLaren, l'Artura optant pour le

mode 100 % électrique (E-Mode) en pressant le bouton Start. Sans aller jusqu'à l'extrême douceur d'une R8, elle conserve un bon filtrage de suspension. Dans ce cocon de carbone, de feutrine et de cuir, on se délecte de la position de conduite et du toucher de direction sans filtre, comme celui de la pédale de freins qui oblige à taper dedans. En décapotant, le petit déflecteur creusé sur le haut du montant de pare-brise a peu d'effet sur la gestion des courants d'air. En 100 % électrique (jusqu'à 125 km/h), l'évolution silencieuse est juste perturbée par quelques à-coups de boîte.

Toujours aussi pure

Allez, réveillons le V6 pour voir ce que cette Artura 2024 a dans le ventre ! Une fois sorti des zones périurbaines, on actionne naturellement le mode Track du groupe motopropulseur (molette à droite du compteur) et la position Sport de l'amortissement suffit compte tenu du revêtement parfois bosselé. Là, on retrouve tout ce qui fait le sel des McLaren avec cette direction à assistance hydraulique qui donne l'impression d'avoir les mains directement reliées aux roues avant. Le timbre du V6 reste guttural et nettement moins théâtral que celui de la 296, mais il livre une partition plus prenante tout en envoyant davantage de décibels dans l'habitacle, amplifiés via les haut-parleurs. Avec le toit ouvert et l'échappement sport optionnel (4 440 €), on se prend même de gros shoots d'adrénaline à pleine charge, avec des bruits d'admission marqués et



ENTRE LES BRUITS D'ADMISSION MARQUÉS ET LES DÉFLAGRATIONS, ÇA DÉCOIFFE !



Toucher de route
Motricité
Facilité sur le sec



Mécanique
manquant de folie



COMME TOUTES LES MCLAREN, L'ARTURA FAIT FONDRE PAR SON TOUCHER DE ROUTE

de belles déflagrations lors des changements de rapport. Ça décoiffe ! Avec des mises en vitesse vertigineuses, bien que moins étourdissantes que chez l'Italienne, et un châssis aussi bien tenu, on n'est plus très loin des sensations d'une 600LT Spider poussée dans ses retranchements.

Expérience mémorable

Sur ces routes alternant épingle et portions rapides, le Spider paraît parfaitement réglé pour une attaque maximale. Les PZero Corsa de série permettent d'obtenir une motricité quasi invincible sur le sec, incitant d'ailleurs à écarter les aides (il existe aussi un mode Sport intermédiaire). Le supercab' donne l'impression de pouvoir encaisser de grosses décélérations éternellement et le grip est tel que les limites d'adhérence déboulent tardivement dans le serré. Le système électrique ne nuit jamais au pilotage - rappelons que l'auto fait l'impasse sur le freinage régénératif - et même si le petit moteur à flux axial aide toujours dans les relances à bas régimes, on continue de sentir un temps de réponse sous les 4000 tr/mn qui demande un peu d'anticipation dans les épingle. Une fois la moitié du compte-tour dépassée, le bloc prend des tours presque comme un atmosphérique. Les performances, l'endurance, la facilité de pilotage et la pureté des sensations rendent l'expérience ultra-prenante et

mémorable. L'Artura Spider ne dispose pas de la mécanique la plus frissonnante du marché mais fait toujours figure de puriste par son toucher de route typique McLaren. En fait, on regrette seulement cette explosivité mécanique extraordinaire des grosses McLaren V8 qui ajoutent à ces sensations de pilotage des performances débordantes. Comme la 570S et ses dérivés les plus extrêmes avant elle, l'Artura donne plutôt l'impression de pouvoir exploiter en totalité son potentiel mécanique. Une autre idée du plaisir en McLaren. ■

VERDICT

MCLAREN ARTURA SPIDER

>>18

Contrairement à une MC20 Cielo, l'ablation du toit profite au plaisir de conduite à bord de l'Artura Spider. Pas aussi impressionnante qu'une 296 GTS en performances pures, elle se montre délicieuse à malmener et donne l'impression de pouvoir exploiter en permanence ses capacités (sur le sec). Son hybridation ne nuit en rien à l'expérience et est proposée à un tarif moins élevé que celui de la concurrence. Un double bonus !

TECHNIQUE

Moteurs	V6 biturbo + 1 élec.
Cylindrée (cm ³)	2993
Surralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	700 à 7500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	720 à 2250
Régime maxi (tr/mn)	8500
Transmission	propulsion
Boîte	8, automatique
Différentiel autobloquant	piloté Ar
Pneumatiques	Pirelli P Zero Corsa
avant/arrière	235/35/R19 & 295/35/R20
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés percés (390/380) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 560
Poids/puissance (kg/ch)	2,2
Long.-larg.-haut. (mm)	4539 - 1976 - 1193
Empattement (mm)	2 640
Voies Av/Ar (mm)	1650/1613

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	330
De 0 à 100 km/h	3"0
Conso. moyenne (l/100 km)	4,8
Émissions CO2 (g/km)	108

BUDGET

Prix de base (€)	272 250
Malus 2024 (€)	0



ARTURA SPIDER



PERFORMANCE
AMPLIFIED

THE NEXT GENERATION
SUPERCAR

McLaren
MONACO

7 av Princesse Grace
+377 93 25 69 99 - contact@monaco.mclaren.com

WLTP Fuel consumption combined: 4.8l/100km | WLTP CO₂ emissions combined: 108g/km

HARDER. BETTERFASTER STRONGER

AMG a électrifié sa GT 63 pour en faire un engin encore plus puissant, rapide et ... lourd. L'idée est de mener la charge contre les Porsche 911 Turbo et Turbo S, mais est-ce bien nécessaire ?

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.



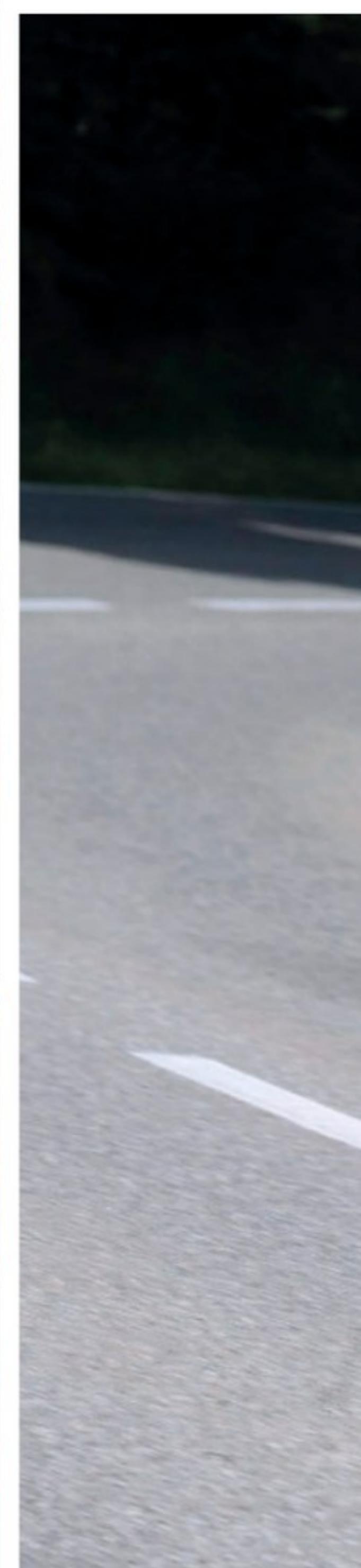
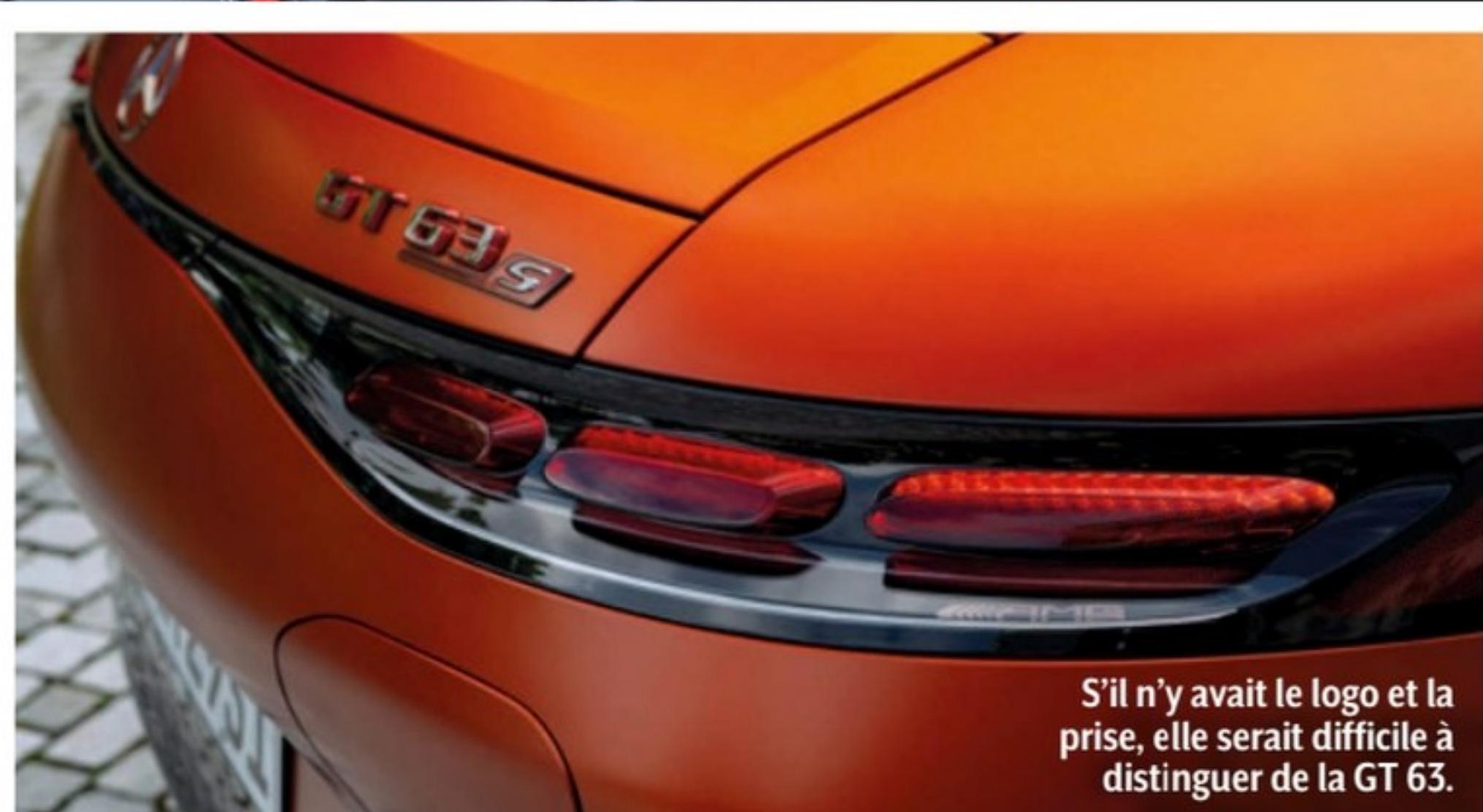


L

e journaliste avec qui je partage le volant aime bien les 'launch control'. Pour ma part, j'ai tendance à oublier cette fonction que j'estime être un gadget pour piliers de comptoir. Mais j'ai tort. Assis à droite, les 816 ch et surtout les 1170 Nm (AMG annonce 1420 Nm mais ils sont théoriques) subitement libérés me broient les intestins avant de me picoter le bas-ventre tout en contractant douloureusement mes tempes et mon champ de vision. Mes sens sont tellement déboussolés que j'en viens même à trouver que le V8 4 litres biturbo chante beaucoup plus fort que dans la version standard de 585 ch que je trouvais bien trop silencieuse. Les responsables AMG soutiennent pourtant qu'il s'agit du même échappement et si je doute toujours, je préfère oublier et me délecter des pétares et du grognement du V8. C'est quand même sympa une augmentation de 231 ch ! Pour mieux concurrencer la 911 et mieux se vendre, l'AMG GT de deuxième génération a pris du volume pour abriter deux demi-places arrière et pas mal de poids tout en perdant beaucoup de sa sportivité puisqu'elle abandonne le carter sec et sa boîte rejetée à l'arrière. La raison de ce choix se comprend aujourd'hui avec la E Performance qui installe toute son hybridation sur cet essieu arrière. Ce qui, accessoirement, grève la moitié du coffre. La mécanique est en fait intégralement reprise de la GT 63 S E Performance Coupé 4 Portes. Seul le V8, plus récent, diffère en ne délivrant « que » 612 contre 639 ch sur la berline. On retrouve sur l'essieu arrière le fameux EDU (Electric Drive Unit) comportant un électromoteur fournissant 204 ch (95 ch en constant) et 320 Nm en pic, une boîte à deux rapports ainsi qu'un différentiel piloté. Au-dessus de cet EDU, on trouve la batterie lithium-ion fonctionnant en 400V sur laquelle chacune des 560 cellules est refroidie par un liquide non inflammable. Elle dispose d'une capacité de 6,1 kWh (4,8 kWh utiles) et autorise une autonomie électrique de 13 km. Sachant que la batterie pèse environ 90 kg et l'EDU 96 kg, auxquels il faut ajouter le câblage et tout le reste, cela emmène la bête à 2 195 kg. Soit un embonpoint de 225 kg par rapport à la version V8 de 585 ch et même de 405 kg par rapport à l'AMG GT 43 4 cylindres de 435 ch. Les plus sportifs, inquiets de cette prise de poids, se consoleront peut-être en apprenant que la répartition des masses passe de 54/46 à 51/49.

Menu patate à volonté

Lorsqu'on analyse le résultat du match du dernier numéro entre l'AMG GT et la 911 Turbo, on se demande comment une AMG encore plus lourde pourrait se revendiquer sportive ? Même avec 816 ch sous le capot... Notre essai ne comprenant pas de circuit et comme les routes particulièrement roulantes (et souvent embouteillées) autour du Lac de Constance n'étaient pas non plus de nature à mettre en difficulté notre voiture, on peut penser que la sportivité n'est pas l'objectif d'AMG. S'ils visent la 911 Turbo S, c'est en termes d'accélération. Et pour le coup, c'est réussi. On tape encore plus vite dans le rupteur à 7 000 tr/mn alors que les accélérations dépotent sévèrement. La batterie, inspirée de la F1, ne se décharge jamais complètement et recharge extrêmement vite en roulant. Sur l'autobahn, vous ne comprenez pas pourquoi tout le monde roule si lentement jusqu'au moment où vous constatez que votre compteur indique plus de 300 km/h. Même en courbe à cette vitesse, elle reste imperturbable. Comme nous sommes facétieux, nous avons abandonné le road book pour trouver une route sympa, obligeant à taper fort dans les freins et à prendre de gros appuis en virage pour tenter de déstabiliser l'auto.



LA SUSPENSION PILOTÉE ET L'ANTIROULIS ACTIF PARVIENNENT À FAIRE OUBLIER SES 2,2 TONNES





Nous avons fini par trouver notre Graal et envoyer notre GT en enfer...

Pas une fumeuse

Le mode Comfort est toujours aussi surprenant de... confort. Objectivement, on peut même rouler en Race sans claquer des dents. On se sent toujours petit au volant de l'AMG GT. Par rapport à la version standard, malgré l'embonpoint et la puissance en nette hausse, la motricité reste impressionnante bien qu'elle conserve des Michelin PS S5 de taille identique. Je m'attendais à une AMG fumeuse, c'est loin d'être le cas... Même avec l'ESP déconnecté. Pour ceux qui aiment rouler sans bâquilles électroniques, il faut préciser que cette E Performance dispose d'un antipatinage réglable sur 9 niveaux et que lorsque vous désactivez l'ESP, il se cale par défaut sur un niveau médian qui empêche quasiment tout patinage à l'accélération. C'est la même chose avec le mode Drift activé. Pour s'amuser, il ne faut donc pas oublier de tourner la molette droite du volant sur Off. Même ainsi paramétrée, cette AMG GT refuse la gaudriole alors que sa petite sœur, lorsqu'on la secoue vraiment, peut devenir joueuse. Est-ce la masse? Sa répartition modifiée? Sans doute les deux. L'arrivée du couple copieux n'est jamais tétonnant, sauf lors du launch control! Rien à voir avec la première génération. Sur notre route alternative, la GT électrifiée affiche une belle rigueur. Les roues arrière directrices au fonctionnement naturel et quasi imperceptible (pas comme sur la 911 GTS T-Hybrid) maintiennent la poupe sous contrôle en

Copilote de la GT 63 Pro

Le grip, l'équilibre, le freinage et la rapidité de cet engin de deux tonnes sur la superbe piste Mercedes d'Immendingen sont surprenants. Cette GT 63 Pro récupère le V8 de 612 ch et 850 Nm de la E-Performance mais sans hybridation, ce qui lui permet d'accélérer bien plus fort sur le 0 à 200 km/h que la version standard de 585 ch (-5 dixièmes en 10"9). Conçue pour ne pas s'évanouir en utilisation piste, le refroidissement du moteur, des freins (carbone/céramique de série) et de la transmission est amélioré. Elle est équipée de série du kit Aérodynamique et du pack Carbone Extérieur mais peut surtout recevoir des

Cup 2 R qui font la différence sur circuit. Luca Stolz, pilote de DTM, ne s'économise pas et les entrées en courbe sont franchement violentes. On note une pointe de sous-virage vite annihilée, quelques refus de rétrogradages de la boîte auto mais les réactions à la perte de grip sont extrêmement progressives et courtes, donc gérables. Sur deux fois trois tours avec des pneus sollicités comme jamais et des vitesses dépassant largement les 220 km/h avant de gros freinages, on a du mal à croire que le bestiau virevoltant dépasse les 2 tonnes avec ses occupants. Selon le pilote, les pneus tiennent plus de 20 tours à ce rythme. Vraiment étonnant.

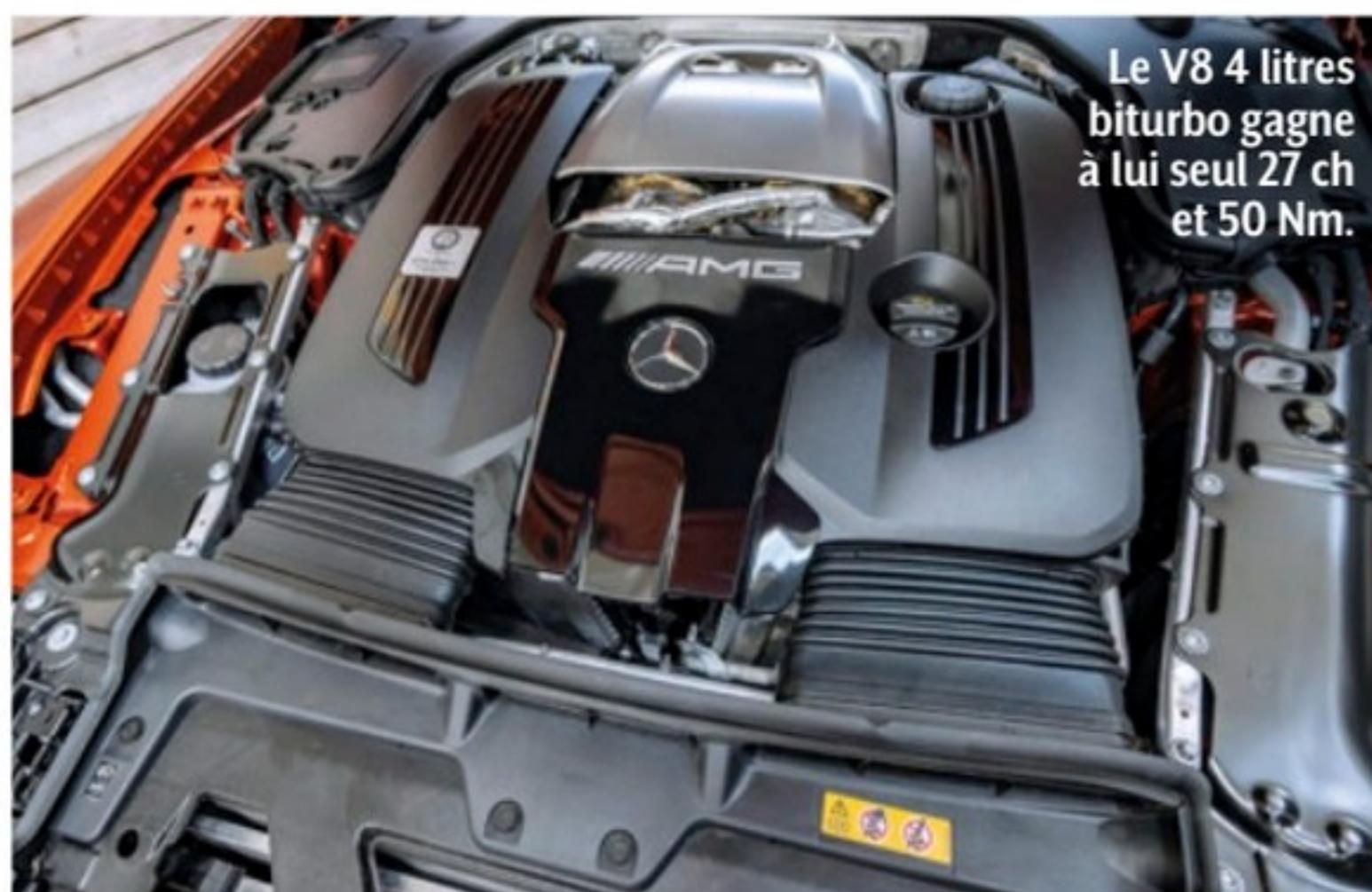




Performances en hausse
Efficacité malgré le poids
Confort



Très lourde, imposante
Fiscalement pas intéressante
Manque de ressenti



permanence. Même sur de gros freinages, ce popotin qu'elle a pourtant généreux n'accompagne jamais le mouvement. Cela ne l'empêche pas d'être étonnamment agile et seul son gabarit devient limitant sur ces routes étroites. Sur une portion plus large, même en la jetant dans un droit à 90°, l'Allemande reste équilibrée et perd l'adhérence progressive : d'abord l'avant puis l'arrière, sans trop élargir. De ce point de vue, elle est extrêmement rassurante. La suspension pilotée et son antiroulis actif sont réellement bluffants d'efficacité. En fait, c'est lors d'enchaînements de virages moyens et lents qu'on perçoit ses limites. La direction perturbe par son manque de ressenti et le freinage par son côté changeant (récupération d'énergie?). Surtout, on sent qu'elle n'est pas conçue pour ce type d'attaque. Sa masse se fait sentir dans les commandes et dans l'inertie qu'elle génère. À la vitesse à laquelle elle est capable de rouler et avec la place qu'elle occupe sur la route, on s'inquiète des conséquences que pourrait avoir une perte de grip, même minime, en plein appui. Même si ses prestations sont miraculeuses étant donné le poids, ce n'est pas une auto qui incite à la malmener. Bref, sur ce plan, ce n'est pas une Porsche.

En matière de boîte, la Speedshift 9 rapports n'est pas non plus une PDK. Si elle fait le job à la montée, elle peine parfois à tomber les rapports. Petite incongruité, lorsque vous roulez sur un filet de gaz et que vous voulez rétrograder sans lever le pied pour

doubler, la boîte en mode Manuel refuse mais pas en mode Drive ! Cette GT 63 S E Performance, encore plus GT et moins sportive, propose une multitude de réglages et de configurations, tant en suspension qu'en moteur, qui la rendent pertinente dans bien des utilisations. Il n'y a vraiment que les rares désaxés à la recherche des limites qui seront déçus. Mais cela représente combien de personnes ? ■

VERDICT

AMG GT COUPÉ 63 S E

>>16

Spectaculaire de rapidité, d'équilibre et impressionnante dans sa capacité à masquer son poids, cette GT hybride n'est guère différente en caractère de la version standard. Cette capacité accrue à rouler vite très facilement n'a plus guère de sens dès que l'on veut s'amuser sur une petite route car les vitesses atteintes deviennent insensées tandis que son agilité régresse. Elle n'offre pas le dynamisme et la vivacité d'une 911 Turbo S. À ce compte-là, on se demande s'il n'est pas plus pertinent de préférer la SL 63 E Performance équipée du même moteur afin de profiter davantage du V8, de plus de confort et d'une auto moins efficace mais plus joueuse, même si elle ne dispose pas du mode Drift.

TECHNIQUE

Moteur	V8 + 1 élec. 204 ch
Cylindrée (cm ³)	3 982
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	816 ch (612 + 204) à 6500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1170 (850+320) dès 2500
Régime maxi (tr/mn)	7000
Transmission	intégrale
Boîte	9, automatique
Différentiel autobloquant	arrière piloté
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 55
Dimensions avant	295/30 ZR 21
Arrière	305/30 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (Ø en mm)	disques ventilés percés (420/380) carb./ceram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Poids annoncé (kg)	2195
Long.-larg.-haut. (mm)	4728 - 1984-1354
Empattement (mm)	2700
Voies avant/arrière (mm)	1683/1686

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	320
De 0 à 100 km/h	2"8
Conso. moyenne (l/100 km)	12,3
Émissions CO ₂ (g/km)	188

BUDGET

Prix de base (€)	229 050
Malus éco./poids 2024 (€)	40468 + 7900

AVIA
PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ
DE MOTORSPORT



VOTRE PASSION EST AUSSI LA NÔTRE

Thevenin & Ducrot, entreprise familiale, indépendante & française depuis plus de 90 ans

**Prenez soin de votre véhicule
avec nos technologies dernière génération.**

**Nos stations sont équipées de portiques
de lavage haute pression dernière génération.**

C'est la garantie d'un nettoyage de haute qualité et d'une protection durable pour votre véhicule. Les eaux usées sont retraitées avant d'être restituées dans le cycle naturel. Ainsi, nous contribuons à la protection de l'environnement.



thevenin-ducrot.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !





NOUVELLE IMPULSION

Refaire le tableau de la Lotus ni légère, ni propulsion, ni thermique n'a pas vraiment de sens depuis que le SUV survolté Eletre fait office de cash machine dans la gamme. Mais que se passe-t-il lorsque cette plateforme reçoit une liaison au sol revue et une carrosserie de berline façon Taycan ?

PAR ADRIEN RASETA PHOTOS D.R.



Depuis 2017, Lotus évolue sous le giron de son actionnaire majoritaire Geely. Une entité chinoise bien décidée à remettre la firme britannique sur le chemin des volumes avec entre autres des modèles de luxe compatibles avec un public plus large. Le SUV Eletre présenté en 2022 a confirmé le mouvement de ce grand virage ayant aussi pour objectif de structurer une gamme 100 % électrique. Un terrain exploré par la supercar Evija qui peine à trouver preneur. Aujourd'hui, la nouvelle venue s'appelle Emeya. C'est une grande berline aux dimensions supérieures à celles d'une Taycan avec 5,14 m de long

(+18 cm) pour 2,01 m de large (+4 cm) et un empattement de 3,07 m (+17 cm). La fiche technique revendique des puissances allant de 612 ch (deux moteurs, versions standard et S) à 918 ch pour la R équipée d'un moteur arrière plus puissant. L'ensemble repose sur la plateforme de Zeekr Technology baptisée Electric Premium Architecture. Un système modulaire mêlant acier et aluminium employé ici avec une architecture haute tension 800V. Et côté poids ? La répartition des masses de 50/50 % est alléchante, mais le total effraie avec 2,49 tonnes annoncées sur la balance (voire 2,59 en R). Un chiffre impressionnant sur le papier qui n'a finalement rien d'exceptionnel compte tenu du calibre de cette électrique. Elle embarque néanmoins 220 kg de plus qu'une Taycan. Enfin, pour

conclure les présentations face à l'Allemande, l'Emeya se place systématiquement à puissance équivalente avec un tarif plus attractif de plusieurs dizaines de milliers d'euros.

L'art délicat du sport confort

Ces prix agressifs n'empêchent pas l'Emeya de disposer d'une finition de haut vol, d'assemblages réussis, de sièges confortables et d'écrans distribués devant et derrière livrant les informations nécessaires à la position de chaque occupant. Le conducteur et le passager disposent chacun d'un écran horizontal de 12,6 pouces pour l'instrumentation et l'infodivertissement. La dalle centrale de 15,1 pouces déploie via le système d'exploitation Lotus Hyper OS tout ce qui concerne la navigation, le multimédia, la conduite et les

LA CAVALERIE SE PRÉCIPITE À LA FAVEUR DE SENSATIONS SEMBLABLES À CELLES D'UNE VRAIE GT BRITANNIQUE TROP RUDOYÉE

TECHNIQUE

Moteur >> 2 électriques
Puissance maxi >> 918 ch
Couple maxi >> 985 Nm
Transmission >> automatique, deux rapports
Pneus >> Pirelli P Zero
Poids annoncé >> 2 590 kg
Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 2"8, 256 km/h
Prix de base >> 154 090 €



- + Confort
- + Performances
- + Charge rapide

- Position de conduite
- Arrivée de la puissance (version R)
- Poids

équipements de confort tandis qu'un écran arrière au centre à proximité de la banquette rend les passagers plus autonomes pour un voyage apaisé. Notez que la berline est disponible en cinq ou - pour un effet exclusif maximal - quatre places. Les trajets sont rythmés par une installation audio au son cristallin signée KEF. Cela dit, l'Emeya est surtout attendue au tournant, dans le sens premier du terme. Nous optons donc pour une version R pour affronter l'autobahn entre Munich et la frontière autrichienne puis les lacets du Tyrol.

On claque la porte à fermeture douce pour libérer 918 ch particulièrement sauvages. Peut-être trop ? L'Emeya R dispose d'un mode exclusif « Track » garantissant un 0 à 100 km/h en 2"8 via un launch control. Une accélération fulgurante - qui prend aux tripes - semblable à celles qu'offrent les électriques les plus performantes du moment. Passée la surprise de l'effet catapulte, place au long ruban dont le panneau blanc à lignes grises annonce qu'il est temps d'adopter le comportement le moins écologique qui puisse exister sur la voie publique pour une électrique : écraser la pédale de droite jusqu'à la vitesse maximale. Le tachymètre se bloque à 256 km/h tandis que l'autonomie (485 km annoncés) fond comme neige au soleil à cette allure, sans surprise. Un silence d'église règne dans cet habitacle dénué de

tout système de sonorité artificielle. Un silence en opposition totale avec le spectacle auquel assistent les automobilistes rangés sur la voie de droite : une grande berline jaune au regard tranchant qui déboule en ne laissant derrière elle qu'un souffle poussiéreux, sourd et consistant. L'Emeya R réussit avec brio l'exercice du long trajet musclé. Nul doute que le voyage sera apaisant aux allures légales françaises. La mise en route du régulateur de vitesse provoque un petit bruit de volet. Il s'agit du déploiement du système Lidar escamotable dans les ailes avant, le toit et l'aileron arrière rendant l'Anglaise - lorsque cela sera légal - compatible avec la conduite autonome de niveau 4. La calandre, la lame inférieure, le diffuseur et l'aileron sont eux aussi actifs pour améliorer tantôt le refroidissement, tantôt l'autonomie ou les performances.

Séduisante alternative

Une borne de recharge nous attend à proximité immédiate de la sortie d'autoroute. L'Emeya dispose d'une impressionnante puissance de charge capable d'atteindre plus de 400 kW en pic. Sa batterie NMC au refroidissement amélioré par rapport à celle de l'Eletre peut ainsi passer de 10 à 80 % en 14 minutes seulement. L'installation électrique de notre station ne distribue hélas que 250 kW maximum, alors il faudra patienter un peu plus et viser les 100 % pour affronter le Tyrol. On découvre avec

le rythme plus coulé des routes secondaires une position de conduite plutôt dominante même lorsque le siège est réglé au plus bas. L'Emeya s'inscrit avec assurance dans les courbes bien aidée par l'antiroulis actif, les roues arrière directrices et le freinage carbone/céramique optionnel doté d'éliers à 10 pistons (6 de série sur S et R, 4 pour le modèle de base). En sortie, les relances brutales méritent un peu de « fine tuning » comme aiment le dire les ingénieurs. La cavalerie se précipite à la faveur de sensations semblables à celles d'une vraie GT britannique trop rudoyée. L'Emeya se veut moins rigoureuse et incisive qu'une Taycan Turbo S mais sa puissance brute, son confort et son originalité matérialisent une alternative tout aussi séduisante. ■

VERDICT

LOTUS EMEYA R

>>15

Lotus prend le pari risqué de lancer une sportive qui se démarque positivement là où on ne l'attend pas instinctivement. Par ailleurs, les quelques kilomètres parcourus lors du même événement avec la version S de 612 ch (dès 129 890 €) nous ont révélé qu'il s'agit sans doute d'un choix plus éclairé face à la R affichée pour sa part à 154 090 €.



PIOÛRE DE RAPPEL

Au titre de vaccin anti-SUV, la conduite d'un tel roadster devrait être imposée tous les 5 ans pour se remémorer les fondements de l'automobile plaisir : légèreté, simplicité, propulsion... Et faibles consommation/taxes ! La MX-5 évolue en douceur et perd cette année la motorisation 2 litres.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.





L' excellente boîte 6 manuelle reste fidèle au poste.



L'ensemble des optiques utilisent des LED.

Le cru 2024 inaugure un ESP « Track » plus permisif.





MAZDA MX-5 1.5

Moteur ➤ 4 en ligne, 1496 cm³, 132 ch à 7000 tr/h, 152 Nm à 4500 tr/mn

Transmission ➤ propulsion, 6 manuelle

Poids annoncé ➤ 1003 kg

Perfs annoncées ➤ 0 à 100 km/h en 8"3, 204 km/h

Prix de base ➤ 33 000 €



La 1.5 continue de proposer un excellent rapport prix/plaisir.



Mazda démocratise le roadster et les joies du light depuis 35 ans. La communauté atteint désormais 1,25 million de fans, ce qui représente une moyenne de 35 000 exemplaires écoulés chaque année. Quel succès ! Dès la première génération, la « Miata » a acquis son statut d'icône et trois générations plus tard, elle fait office de dernier des Mohicans avec un poids avoisinant la tonne, des motorisations modestes et aucune électrification. Elle pousse même le vice jusqu'à conserver des compteurs analogiques et une bonne vieille

antenne vissée sur le coffre. Merci ! Le cru 2024 évolue dans le détail et c'est tant mieux. Les experts auront remarqué les phares à LED, de nouvelles jantes de 17 pouces et la teinte Aero Grey inédite. Les autres s'amuseront au jeu des sept erreurs pour dégoter un écran plus grand (non tactile), un rétro central sans cadre et un nouveau graphisme des compteurs. Tout le monde se rendra vite compte de la présence d'insupportables assistances à la conduite, rendues obligatoires par l'entrée en vigueur du General Safety Regulation 2 en Europe depuis le mois de juillet. Heureusement, l'alerte de dépassement de vitesse se désactive à gauche du volant et celle du changement de ligne réclame de se plonger dans le menu de l'écran central. Quelle belle époque ! Plus intéressant, Mazda a concocté un mode

« Track » repoussant les aides à la conduite et un autobloquant asymétrique dissociant l'accélération (taux de 1,7) de la décélération (2,3) afin d'améliorer la stabilité au freinage. Nous allons mesurer ces changements sur les routes de l'ouest de la Croatie, au volant des deux motorisations 1.5 et 2.0.

Poids plume

Les chiffres de puissance inchangés peuvent faire sourire, avec 132 et 184 ch. Mais jetez un œil à la masse, elle semble surréaliste en 2024 : 1 003 kg annoncés avec les pleins pour la 1.5 et 1 041 kg pour la 2.0. Vous ne rêvez pas ! Même l'A110 n'arrive pas à un tel niveau et les sportives neuves plus légères - dûment homologuées pour la route en France - se comptent sur les doigts



En 35 ans de carrière et quatre générations, le roadster japonais a fait craquer 1,25 million de personnes.



MAZDA MX-5 2.0

Moteur ➤ 4 en ligne, 1998 cm³, 184 ch à 7000 tr/mn, 205 Nm à 4000 tr/mn

Transmission ➤ propulsion, 6 manuelle

Poids annoncé ➤ 1041 kg

Perfs annoncées ➤ 0 à 100 km/h en 6"5, 219 km/h

Prix de base ➤ 39 500 €

LA MX-5 FAIT OFFICE DE DERNIER DES MOHICANS AVEC UN POIDS AVOISINANT LA TONNE!



de la main. En contrepartie, les mécaniques comptent seulement quatre cylindres et font l'impassé sur la suralimentation. Et alors ? Les sensations sont décuplées la tête à l'air, assis au ras du sol. Le seul moment où vous trouvez le 1,5 litre faiblard, c'est lors d'un dépassement ambitieux étant donné les couple et puissance modestes. Il faut dire que nous sommes habitués au dopage intensif et que la boîte tire plutôt long, sauf pour la 6e qui pourrait être rallongée afin d'abaisser le niveau sonore sur autoroute. Bon, la mécanique est dans ce cas couverte par les bruits aéros mais qu'importe, le plaisir de rouler cheveux au vent prend le pas sur le reste et les remous demeurent maîtrisés avec le saute vent (amovible). Les deux motorisations, revues en 2018, se rejoignent sur leur caractère linéaire et leur implantation centrale

avant (longitudinale). Le 2 litres se réveille à 3 500 tr/mn et fait preuve de souplesse avant de s'émporter à 7 500 tr/mn sans conviction. Le 1,5 litre réclame d'être cravaché et s'emballe seulement à 5 000 tr/mn, mais le changement de ton s'avère plus gratifiant et la rage un peu plus marquée dans les tours (7 600 tr/mn maxi). Dans tous les cas, l'échappement Sport optionnel reste le bienvenu même s'il chatouille à peine les tympans. Ces derniers restent sur leur faim, malgré la présence d'un nouveau résonateur amplifiant les bruits d'admission. Un timbre plus métallique et un échappement plus entreprenant permettraient de les rassasier. Couplés à l'excellente boîte manuelle à 6 rapports facilitant le talon pointe, ces quatre pattes génèrent des performances suffisantes et permettent de franchir le cap des

200 km/h. En démarrant quasi à fond, le 1,5 litre serait propulsé à 100 km/h en 8"3 alors que le 2 litres se contenterait de 6"5. Même si la MX-5 se moque du chrono, elle ne traîne pas et les sensations étant décuplées, vous avez l'impression de rouler fort alors que vous respectez – presque – les limitations. C'est sûr, ce roadster n'est pas taillé pour la piste, à moins de réaliser une « petite » préparation : suspension, freins, pneus et moteur. Son truc, c'est de dessiner un large sourire sur le visage dès que la route serpente.

Deux écoles

Quelle que soit la motorisation, les occupants font corps avec leur monture et les éléments. Le feeling de direction pur, la commande de boîte délicieuse et le répondant des freins contribuent

LES RÉACTIONS PROGRESSIVES DE CETTE PLUME INCITENT À LA DÉBAUCHE

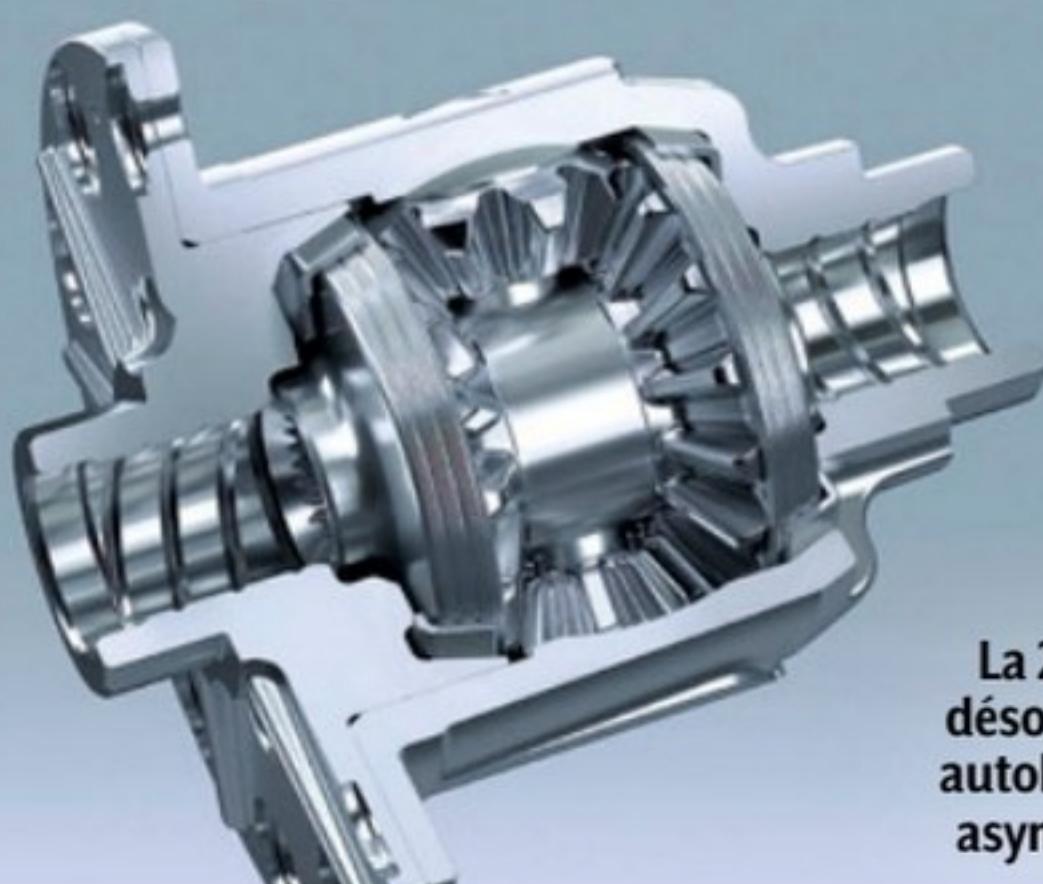


Légereté
Feeling pur
Progressivité

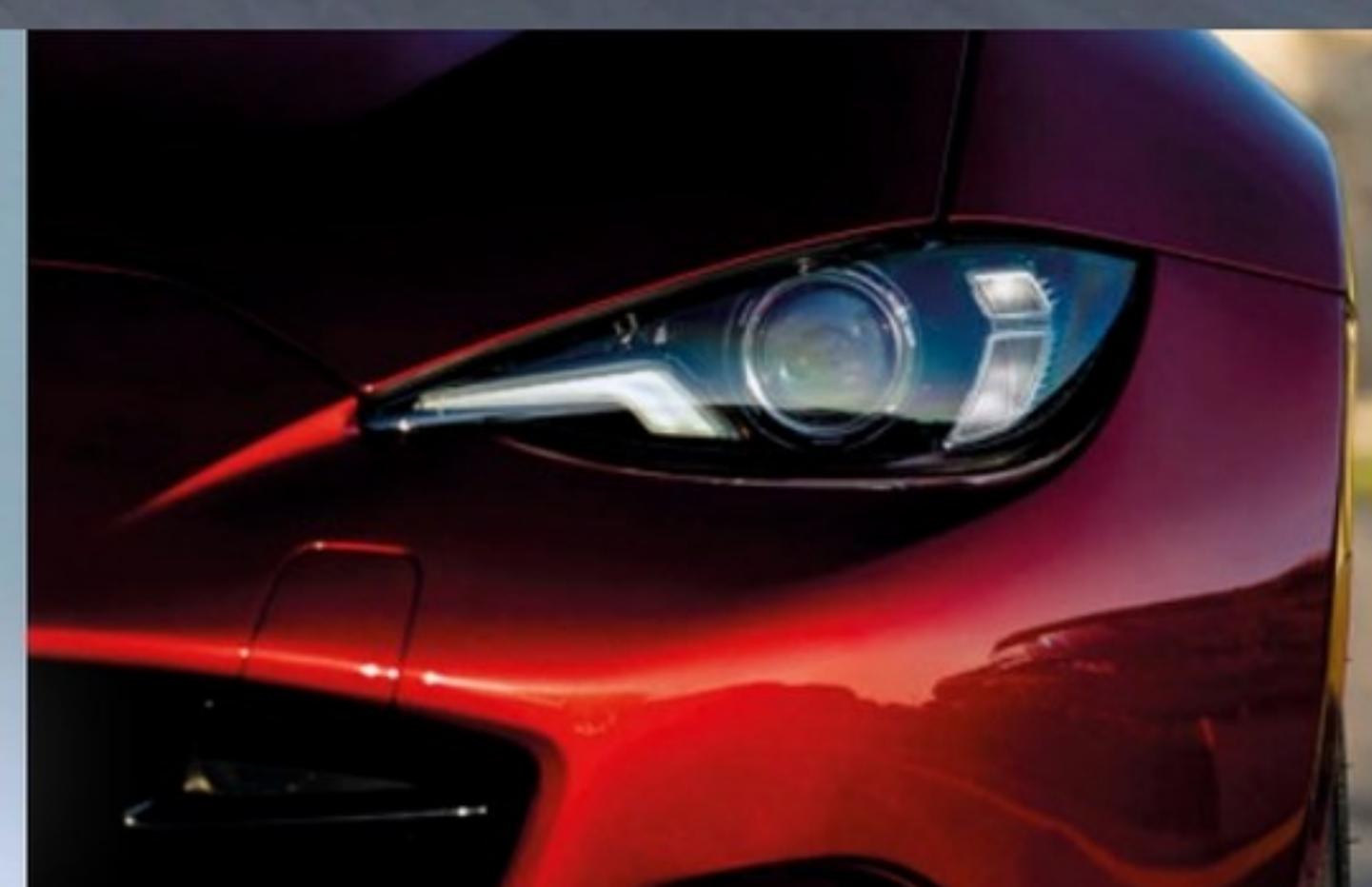


Tarifs en hausse
Assistances à déconnecter

Le graphisme évolue,
mais les aiguilles
répondent présent !



La 2.0 reçoit
désormais un
autobloquant
asymétrique.



à cette osmose. L'adrénaline coule à flots et vous devez choisir entre deux types de conduite: cool avec les réglages souples de la 1.5 et plus virile avec la 2 litres disposant de combinés Bilstein/Eibach raffermis et d'une barre anti-rapprochement seulement en finition Homura hors de prix: 43 500 € ! Cette finition ajoute des jantes en alu forgé BBS, d'excellents Recaro et une hi-fi Bose intégrant des enceintes dans les appuie-tête. Le ticket d'entrée « 1.5 », dont le prix est passé de 24 800 € en 2015 (131 ch) à 33 000 €, reste équilibré mais préfère se déhancher en générant de copieux mouvements de caisse. Il incite à la balade, à enrouler plutôt qu'à le brutaliser. Si vous voulez plus de maintien et de précision, il faut accepter d'être secoué davantage. Mazda affirme ne pas avoir touché aux réglages du châssis Sport, mais nous n'avons pas retrouvé l'homogénéité des anciennes versions. Ici, les compressions fermes à basse fréquence se prolongent jusqu'à 100 km/h et cette raideur dessert le travail du châssis sur le bosselé. Étrange, comme le côté entreprenant du

train arrière en maintenant les freins à bord des deux versions alors qu'il est censé gagner en stabilité, surtout avec le différentiel asymétrique du 2 litres. Cela vient-il des bâquilles électroniques (ABS, ESC) ? Non, puisque cela se produit en les écartant. Le mode Track permet d'ailleurs de conserver ce côté survireur, dans une moindre mesure. La monte pneumatique diffère entre les motorisations et les Bridgestone génèrent plus de grip par rapport aux Yokohama. Mais les deux glissent tout autant en recourant au freinage dégressif. La seule explication plausible vient du côté glissant de la chaussée, pourtant loin d'être aussi marqué que celui de routes espagnoles. Dans tous les cas, les réactions progressives incitent à la débauche et à profiter à fond de cette propulsion light.

Le couperet des taxes françaises ne vient même pas gâcher la fête au moment de signer le chèque puisqu'il s'en tient à 1 172 et 2 726 €. Ce qui pousse à se demander pourquoi Mazda décide de supprimer le 2 litres en Europe (hors UK) ? Il

serait question de respect des normes UE, puisque ce moteur répond seulement à l'Euro 6. La MX-5 2.0 continue d'être vendue dans le reste du monde et le stock permettra de satisfaire les clients français jusqu'en fin d'année. ■

VERDICT

MAZDA MX-5 2024

>>20

Le cru 2 024 évolue peu et c'est tant mieux ! Quelle que soit la motorisation, la MX-5 offre des performances suffisantes et un maximum de plaisir dans le sinueux. La 1.5 préfère la souplesse, la zénitude quand la 2.0 ajoute un brin de virilité. Dans tous les cas, vous faites le bon choix et vous auriez tort de vous priver d'une telle propulsion light. Il est dommage que le châssis Sport soit associé uniquement à une finition haut de gamme. Bien que son tarif soit à la hausse, la 1.5 continue de proposer un rapport prix/plaisir imbattable.

CARFANS.FR

Trouvez la voiture de sport de vos rêves grâce à une sélection de plus d'une centaine d'annonces



Lamborghini Aventador LP 750-4 SV

3100 km / 489 000 €



Ferrari 812 GTS

5 697 km / 539900€



BMW M5 (E60)

89 000 km / 44900€



Porsche 718 Spyder

15 987 km / 122900€



Lotus EXIGE Cup 430

13 200 km / 144 900€



McLaren Elva

20 km / 1650 000€



Alpine A110 R

760 km / 134 900€



Bentley Bentayga

12 000 km / 222 900€



Lamborghini Huracan EVO

2900 km / 309 000 €

Si vous êtes un professionnel et souhaitez être référencé dans les annonces de **Carfans.fr** merci d'envoyer un mail à **annonces@carfans.fr**





HORS-PISTE

Le slogan d'ABT Sportsline est “*De la piste à la route*”.
Comme d'autres fabricants de sportives, me diriez-vous et vous auriez raison.
Sauf que ABT a pris cela au pied de la lettre. Démonstration.

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS MORGAN MATHURIN/AUDI FRANCE





L'ABT XGT SERA SANS AUCUN DOUTE UNE

ntre nous, on se moque souvent des communiqués de presse qui essaient de nous faire croire qu'une sportive est une « *voiture de course homologuée pour la route* », qu'elle « *est née sur la piste* », qu'elle offre les « *sensations d'une vraie voiture de course* », qu'elle a un « *comportement de kart* » ou qu'elle fait vivre « *l'expérience de conduite vécu par les pilotes* ». Certes, lorsque la dernière 911 GT3 RS a été lancée, les moqueries ont baissé d'un ton mais il faut bien admettre que ces slogans marketing sont souvent éloignés de la réalité. Il suffit pour cela de grimper une fois à bord d'une réelle auto de compétition pour comprendre qu'une auto de route, aussi extrême soit-elle, n'a rien à voir avec une 'Compé-Client' conçue expressément pour aller le plus vite possible sur circuit. Avec la ABT XGT, personne ne va se moquer du slogan.

De loin, cela paraît être une Audi R8 sauvagement tunée pour ressembler à une GT3 mais ce n'est rien de tout ça. Non, il s'agit en fait d'une véritable Audi R8 GT2 LMS vendue par le service compétition client Audi Sport pour s'aligner dans le Fanatec GT2 European Series. Ses proportions sont juste parfaites et vous imaginez bien que les ingénieurs qui ont conçu et construit cette GT2 LMS n'avaient pas pour objectif de la faire rouler sur route. Elle marie donc un châssis et un équipement de GT3 avec un moteur non bridé, proche de la série, en l'occurrence le V10

5,2 litres de 640 ch de la Lamborghini Huracán STO. Cette catégorie GT2 pour gentlemen drivers lancée par Stéphane Ratel réunit ainsi des Maserati MC20, des KTM X-Bow GT-XR, des Ginetta G56 GTX, des AMG GT2 et des Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO2. ABT, qui a une longue histoire en compétition et en préparation automobile (voir encadré p59), s'est dit un jour que l'homologuer pour la route et en fabriquer 99 exemplaires serait un bon moyen de coller pour de bon à leur slogan habituel : « *de la piste à la route* ».

Une bête en liberté

Le modèle de base n'est pas transformé puisque les modifications ne comprennent que quelques réglages visant à l'adapter pour un usage sur des routes qui n'ont rien du billard des circuits. Les ressorts ont été changés. Toute la géométrie et les réglages des combinés filetés Öhlins ont été revus. La garde au sol est relevée d'une dizaine de millimètres. L'échappement a été modifié. Un verrouillage centralisé, une caméra de recul, un frein à main électrique et un système antidémarrage sont installés. Des tests approfondis de collision latérale et frontale ont été réalisés. Le toit a été revu pour la gestion thermique de l'habitacle. Le logiciel de gestion moteur/boîte a été reprogrammé et la climatisation modifiée. Le réservoir a également été remplacé mais l'engin garde ses vitres en polycarbonate avec des meurtrières racing. Notez que pour l'homologation, l'auto qui pèse 1 350 kg à la base n'a pris que 50 kg dans l'opération. Déjà que cette GT2 LMS est sacrément élargie par rapport à une R8 et

que l'habitacle est celui de la voiture de course avec des baquets fixes ultra-enveloppants et des harnais 4 points, je me dis qu'il sera préférable d'éviter les péages tout comme les Drive des fast-foods sauf à ne choisir qu'un donut... Pas sûr qu'un Big Mac passe à travers l'ouverture découpée dans le polycarbonate. Et de toutes façons, vu le diamètre de braquage aussi ridicule que la hauteur de caisse, vous risqueriez de rester coincé sur un ralentisseur ou dans un angle du fast-food avant d'atteindre la caisse. En fait, oubliiez toute notion de confort, cette XGT n'est pas faite pour les précieux et les douillets car elle est dépourvue de tout espace de rangement. On trouve deux gros radiateurs sous le capot avant et pas un brin d'espace pour ranger ne serait-ce qu'une brosse à dents. Je me demande même s'il ne serait pas plus utile de remplacer le siège passager par un coffre à casques et affaires car il est fort possible que votre passager n'apprécie pas la balade, sauf à être un brin maso. Ou aussi dingue que vous. Notre essai sera bref et ne comporte aucun McDo, ni péage, donc cela devrait aller.

Une pression sur le bouton « Main » sur la console centrale, on attend quelques secondes que l'écran affiche les données puis un coup de pouce sur Start/Stop sur le volant lance le V10 qui se cale à 1 300 tr/mn dans un vacarme encore supportable malgré l'habitacle qui fait caisse de résonance. On trouve sur ce volant papillon de course plusieurs boutons dont les réglages de l'ESC, l'antipatinage et l'ABS sur 3 ou 4 niveaux. Petite mention pour le klaxon et le bouton « Flash » qui envoie des appels de phare



Les passages au
péage vont être
une aventure..



L'aileon est
réglable comme
tout le reste
du châssis



ARME DE DESTRUCTION MASSIVE SUR LES TRACKDAYS

aux concurrents que vous rattrapez... Ah pardon, on me dit dans l'oreillette que les usagers de la route ne sont pas des concurrents.

Si le son au ralenti est acceptable, dès que vous dépassiez 4000 tr/mn, la violence des stimuli sensoriels donne le ton du reste de la balade. Le V10 de 640 ch et 550 Nm se met à gronder comme un animal en panique. La montée jusqu'à 8 500 tr/mn vous dilate les tympans car contrairement aux pilotes de course, vous ne portez pas de casque! À cela s'ajoute le couinement dément des plaquettes qui fait frémir vos trompes d'Eustache. Cette auto n'aime pas les faibles. Pour juste ralentir, il faut appliquer une pression à la pédale qui, sur une auto classique, représenterait un freinage d'urgence pour éviter un accident. La XGT garde les freins acier de la GT2 de course, cela signifie que pour arrêter l'auto, il faut y aller franco, d'une part pour chauffer les plaquettes mais aussi les Pirelli Trofeo R. Le carrossage avant rend la direction lourde à basse vitesse et si vous pensiez vous reposer en ligne droite, c'est raté car la XGT est sensible à la courbure du tracé. Elle lit la route de façon spectaculaire et il faut tenir fermement le volant. Et si vous n'êtes pas encore assez effrayé, les cailloux qui frappent dans les arches de roues et les énormes cognements (et rebonds) que l'on subit sur les bosses avec ces trains et cette suspension montés rigides finissent par vous tétaniser.

Une douceur dans ce monde de brute

Par chance, si le châssis est d'une rigidité folle et d'une violence inouïe pour le conducteur lambda, le V10 reste un monstre de progressivité à l'élasticité

De la piste à la route

1 28 ans. Oui, la société Abt créée en avril 1896 à Kempten est plus ancienne qu'Audi. Le créateur Johann Baptist Abt est forgeron et son petit-fils Johann est amateur de sport automobile. Il gagne sa première course de côte en 1950 et crée ABT Tuning en 1967 afin de préparer les Abarth pour courir. À la sortie de la Golf dans les années 70, ABT prépare et fait gagner la compacte sur circuit. C'est le début d'une longue coopération. En 1980, ABT sort la première puce moteur. Les enfants Christian

et Hans-Jürgen Abt reprennent l'entreprise et fondent en 1991 ABT Sportsline. Christian suit en parallèle une carrière de pilote, en monoplace puis en Supertourisme et en DTM où l'écurie ABT, qui fait courir des Audi, gagne devant des équipes d'usine. Daniel Abt, fils de Hans-Jürgen, perpétue la lignée des pilotes familiaux jusqu'en Formula E tandis que l'activité de préparation et de tuning touche toutes les marques du groupe VW. ABT, c'est 70 ans de compétition, 55 ans de préparation et 200 employés.





Ils ont osé!
Sans compromis
Expérience folle



Inconfort total
Sans compromis
Logistique entretien



ON TROUVE DEUX GROS RADIATEURS SOUS LE CAPOT AVANT,

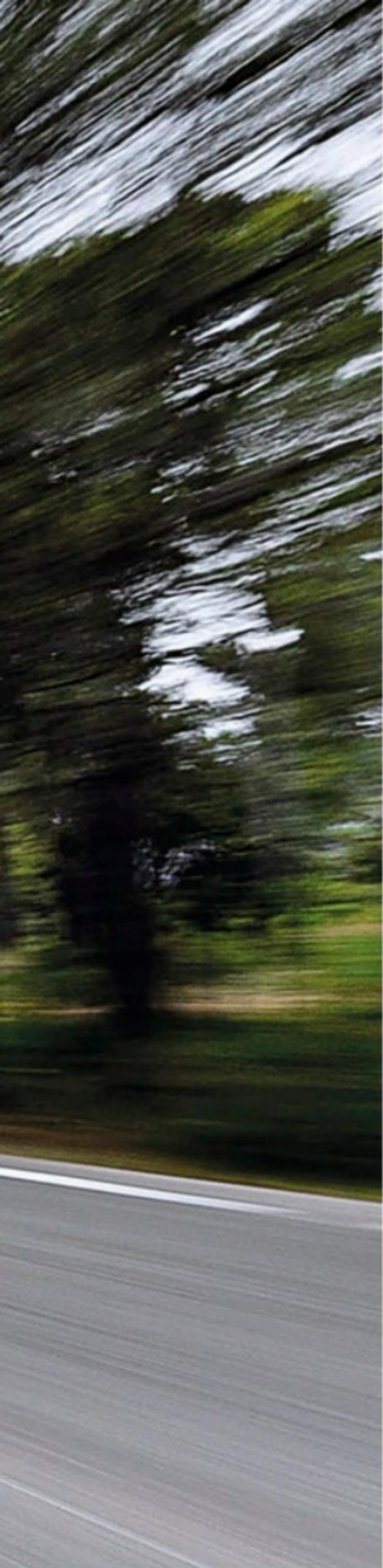
ABT RS7-LE 1000

Avec cette RS7 totalement revue par ABT, on touche ce que la firme de Kempten fait de mieux dans son activité de préparation moteur et châssis. Le prototype de développement essayé affiche près de 62 000 km, ce qui semble valider la fiabilité du bestiau (la garantie est de deux ans). L'idée est de produire 200 exemplaires de cette RS7 équipée du kit Legacy Edition avec la préparation moteur ultime. De base, la RS7-LE sort 820 ch et 980 Nm. Pour cela, ABT remplace ou installe turbos, intercoolers, radiateur d'huile, admission carbone ainsi que pistons forgés, bielles et axes de pistons ainsi qu'un échappement spécifique. Mais pour parvenir aux 1000 ch et 1150 Nm promis (avec un indice d'octane de 102 car en SP98, on plafonne à 940 ch !), ABT ajoute un réservoir eau/éthanol dans le coffre et un calculateur spécifique qu'il faut activer via une application myABT sur son smartphone connecté à la voiture tout en sélectionnant le mode Race. Au démarrage et à des vitesses usuelles, on ne perçoit pas de grandes différences avec la RS7 de base de 600 ch. Le confort est préservé par la suspension revue par ABT (combinés filetés réglables) et dès que l'on hausse le ton, on



retrouve le caractère joueur de l'auto de base. En fait, l'augmentation de puissance est très progressive car la boîte n'est pas modifiée et ce n'est qu'au-delà de 100/130 km/h que vous en prenez plein la poire. Jugez plutôt : si le 0 à 100 km/h en 3"0 n'est amélioré que de 0"5 et le 0 à 200 de 3"2 (12"0), la RS7 1000 améliore le 0 à 300 km/h de la RS7 de base de... plus de 28" (21"2) ! Vive L'autobahn. Comptez quand même 210 000 € de

préparation, en plus du prix d'une RS7 de moins de 15 000 km. En France et à Monaco, ABT est importé par la société RS Line (www.abt-sportsline.fr) qui s'appuie sur un réseau d'une vingtaine de concessions et de préparateurs. L'ensemble des préparations ABT reçoit une certification TÜV européenne permettant une homologation dans de nombreux pays de l'union... Sauf la France !



ET PLUS AUCUNE PLACE POUR RANGER VOTRE BROSSE À DENTS

hallucinante, ce qui rend sa gestion extrêmement aisée. C'est rassurant puisque la XGT est une pure propulsion. Si l'on met de côté la sonorité dingue, ce V10 fait figure de gentil nounours dans une équipe de psychopathes. La XGT possède un châssis hyper-nerveux et un moteur délicat, c'est plutôt inhabituel dans le segment des supersportives. Avec un peu de pratique, les craintes s'estompent et si vous trouvez une route adéquate, vous découvrez une vivacité extrême à chaque inscription qui vous scotte dans la paroi latérale du baquet. La boîte double embrayage à 7 rapports aboie à chaque clic de rétrogradage. L'ambiance est juste irréelle. Il faut parvenir à être fluide et à garder du gaz dans les virages alors que cet engin vous paraît sauvage et rétif. C'est le challenge habituel que doivent relever les pilotes de course et c'est clairement cela qui rend la XGT si attirante. La conduite et le défi qu'elle vous lance sont totalement absorbants. Les râleur qui aiment se plaindre des supercars actuelles trop faciles à conduire devraient adorer.

Nous n'avons pas eu l'occasion de l'essayer sur circuit, mais étant donné qu'elle est entièrement réglable (comme la GT2 LMS), la XGT sera sans doute une arme de destruction massive en track-days. Certes, il faudra souffrir sur le chemin du circuit mais une fois sur la pitlane, le regard apeuré de vos collègues pourrait suffire à vous faire oublier votre mal de dos et vos oreilles sifflantes. Cependant,

ils ne devraient pas en croiser beaucoup car cette ABT n'est pas donnée. Elle est facturée autour de 600 000 € contre environ 350 000 € HT pour une R8 GT2 LMS de course, ce qui est là aussi vraiment déraisonnable. Il faudra évidemment y rajouter le malus maximal tandis que l'entretien annuel ne peut se faire qu'en Allemagne chez Scherer Sport à Mayence. Mais, une certitude, l'expérience que vous vivrez sera unique. ■

VERDICT

ABT XGT

>>20

Cette XGT est un engin hors catégorie. Il ne devrait même pas être noté. Être à ce point sans compromis sera perçu pour beaucoup comme un défaut rédhibitoire pour une utilisation routière et ils auront raison. Mais pour ceux qui ont souvent l'œil qui frise et un grand éclat de rire dans le cerveau - en plus d'avoir les moyens et d'autres voitures dans leur garage -, cette audace démentielle les fascinera et sera désirable comme aucune autre auto. La XGT est unique. Elle pervertit l'homme raisonnable qui est en vous. Elle mérite donc un score à la hauteur de sa folie.

TECHNIQUE

Moteur	V10 à carter sec
Cylindrée (cm ³)	5 204
Suralimentation	-
Puissance maxi (ch à tr/mn)	640 à 8 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	>540 à 6 250
Régime maxi (tr/mn)	8 500
Transmission	propulsion
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	mécanique
Pneumatiques	Pirelli PZero Trofeo R
Dimensions avant/arrière	305/30ZR19-315/30ZR20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (Ø en mm)	disques ventilés percés (380/355) acier
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1400 kg
Long.-larg.-haut. (mm)	4568 - 1995 - 1280
Empattement (mm)	2649
Voies av/ar (mm)	1645 / 1599

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	310
De 0 à 100 km/h	3"2
Conso. moyenne (l/100 km)	17,5
Émissions CO ₂ (g/km)	394

BUDGET

Prix de base (€)	599 200
Malus 2024 (€)	60 000

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

ABARTH		RSQ3		M3 E90 Berline		CUPRA		Mustang Shel. GT500		LFA	
500	N°23	TT 3.2 quattro	N°6	M3 E92 GTS	N°35	Born V	N°103	Mustang Shel. GT2007	N°19	RC F	N°62/64
500 esse esse	N°28	TT Roadster 2.0 TFSi	N°9	M3 F80 / M4 F82	N°58/60	Leon e-Hybrid	N°96	Mustang GT500 2010	N°35	LC 500 Cabriolet	N°116
500e	N°112	TT Road. 3.2 V6 quat.	N°9	M3 F80 Pack Comp.	N°73	Leon VZ 300	N°100/101/102	Mustang Boss LS	N°44	LOTUS	
Grande Punto	N°14	TTS	N°20	M3 CS F80	N°83	Formentor VZ 2.0	N°96	Mustang "2015"	N°64/67	Exige S	N°5
Punto Evo	N°38	TTS "2014"	N°60	M340i xDrive	N°94	Formentor VZ 5	N°100	Mustang "2018"	N°81	Exige S V6	N°50
124 Spider	N°71/80	TT RS	N°29/30	M3 Compet. G80	N°99/102	Ateca	N°86/95	Mustang Bullitt 2018	N°86/89	Exige RGB	N°40
ALFA ROMEO		TT RS Mk2	N°72/74/79	M3 CS G80	N°112/113/114	Stradale	N°91	Mustang Sh. GT500	N°93	Exige S V6 roadster	N°46
MiTo	N°22	A4 V6 3.2 FSI quattro	N°14	M3 Touring	N°111/115	DODGE		Mustang Mach-E GT	N°104	Exige Sport 380	N°78
MiTo QV	N°34	RS4	N°1	M4 Cab	N°60	Challenger Hellcat	N°86	GINETTA		Exige Cup 430	N°85
Giulietta QV	N°38	S4 Cabriolet	N°2	M4 F82 GTS	N°72	Viper SRT-10	N°7	HONDA		Elise S1	N°77
Giulia Quadrifoglio	N°70/75	S4 V6 compresseur	N°25	M4 F82 CS	N°78/79	Viper ACR	N°18	Civic 1.8 i-VTEC Sport	N°2	Elise S	N°6
Giulia Quadrifoglio 2023	N°116	S4 V6 turbo "2016"	N°74	M440i xDrive 2020	N°96	Viper Hennessey	N°18	Civic Type R EP3	N°52/77	Elise S "2012"	N°48
Giulia GTA/GTAm	N°100/102	RS4 Cabriolet	N°6	M4 G82 Comp.	N°98	Viper 2 GTS	N°86	Civic Type R FN2	N°10	Elise "2010"	N°34
Brera 3.2 V6	N°2	RS4 Avant	N°13	M4 G82 CSL	N°107/108	Viper 4 ACR Extreme	N°86	Type-R Champ. FN2	N°29/77	Elise Club Racer	N°42
Spider 3.2 V6 Q4	N°6	RS4 "B8"	N°47/49	M5 F10	N°45	DONKERVOORT		Civic Type R FK2	N°64/67	Elise SC	N°17/22
8C Competizione	N°13	RS4 "B9"	N°79/85/115	M5 F90	N°83/85	D8 GT	N°26	Civic Type R FK8	N°77/79	Elise Cup 250	N°70/78
8C Spider	N°30	RS4 Comp. Plus	N°111	M5 F90 Competition	N°83	D8 GTO	N°53/66	Civic Ty. R FK8 Ltd E.	N°96/97	Elise Sport 240 F.Ed.	N°100
4C	N°55/57	A5 Sportback	N°30	M5 F90 CS	N°103	D8 GTO RS	N°76/90	Civic Type R FL5	N°109/114	Europa S	N°7
4C Spider	N°64	S5	N°11/18	3.0 CSL	N°107	DS		Accord	N°21	Europa SE	N°23
Stelvio Quadrifoglio	N°83	RS5	N°34	M6	N°7	DS3 Racing	N°38	CR-Z	N°34/38	2-Eleven	N°13
ALPINA		RS5 "2017"	N°77	M6 Biturbo	N°47	DS3 Performance	N°75	S2000	N°46	3-Eleven	N°78
B3 S Biturbo	N°36	RS5 Sportback	N°91	M6 Gran Coupé	N°52	FERRARI		NSX "2016"	N°72	Evora	N°28/33
B3 Biturbo	N°58	S6	N°5	M850i Coupé/cab'	N°85/94	348 TB	80'S	HYUNDAI		Evora S	N°37/40
B5 Biturbo	N°41	RS6 Avant	N°17	M8 Gran Coupé	N°94	F430	N°7	i20N	N°101/102	Evora GT430	N°79
B5 GT Biturbo G30/31	N°112	RS6 "2013"	N°52/53	M8 Coupé	N°90/94	F430 Scuderia	N°14	Veloster	N°42	Emira 2.0	N°117
ALPINE		RS6 Avant "2020"	N°97	650i cab.	N°40	458 Italia	N°31/42	i30N	N°79/87	Emira V6	N°105/111
A110	N°79/82/85	RS6 Avant Perf.	N°115	850i xDrive	N°7	458 Spider	N°43	Ioniq 5N	N°116	Eletre S et R	N°112
A110 2022	N°100	RS7 "2020"	N°90	X6	N°21	458 Speciale	N°55/59	MARCOS		MASERATI	
A110 S	N°91/92/96/97	S8	N°3	X6 M	N°33	488 GTB	N°64	G37S coupé	N°27	Coupé GranSport	N°4
A110 S 2022	N°104/105/111	RS e-tron GT	N°98/102	XM	N°111	488 Spider	N°67	JAGUAR		Granturismo	N°12
A110 R	N°109/111/114	RSQ8	N°92	iX M60	N°106	488 Pista	N°85	XK	N°5	Granturismo S	N°21
A110 Pikes Peak	N°115	R8 V8	N°12/100	i8	N°59	488 Pista Spider	N°89	XKR Coupé	N°8	Granturismo Trofeo/Fol.	N°110
ARIEL		R8 V12 TDI Le Mans	N°20	BRP		F8 Tributo	N°90/95	XKR-S	N°41	MC Stradale	N°41
Atom 300	N°6	R8 V10	N°27	Can-Am Spyder Road.	N°13	296 GTB	N°104/108/113	California	N°25/31	Ghibli SQ4	N°87
Atom 500	N°37	R8 V10 Plus	N°49/51	BUGATTI		296 GTS	N°109/113	California T	N°59	Quattroporte Sport GT-S	N°15
ARTEGA		R8 Spyder	N°34	Veyron Super Sport.	N°37/59	Portofino	N°88	XF SV8	N°18	Quattroporte GT-S	N°27
GT	N°37	R8 Spyder "2016"	N°73	Chiron	N°75	Portofino M	N°101	F-Type	N°52	Levante Trofeo	N°91
ASTON MARTIN		R8 GT	N°37	Chiron Super Sport	N°106	Roma	N°95/99	F-Type R Coupé	N°59	MC20	N°99
V8 Vantage	N°4	R8 II V10 Plus	N°65/67	CADILLAC		Roma Spider	N°113	F-Type SVR	N°71/73	MC20 Cielo	N°117
V8 Vantage 2008	N°21/116	R8 II RWS	N°81	BLS 2.8 V6 Turbo	N°5	599 GTB Fiorano	N°5	INFINITI		MAZDA	
V8 Vantage Roadster	N°10	R8 II Mk2 Perfor.	N°85	ATS-V	N°75	599 GTB HGTE	N°29	488	N°103	3 MPS	N°8
V8 Vantage S	N°44	R8 II RWD	N°95/97	CTS 3.6 V6 AWD	N°15	599 XX	N°33	XE SV Project 8	N°82/90	MX-5 2.0 Perform.	N°3
Vantage	N°81/85	R8 II RWD GT	N°108/114	CTS-V Coupé	N°37	599 GTO	N°34	F-Pace SVR	N°89	6 MPS	N°4
Vantage AMR	N°91	Seal 3.8S	N°115	CTS-V	N°67/73	FF	N°40/61	JEEP		MX-5 Roads. Coupé	N°7
Vantage F1 Edition	N°101	BAC		STS-V	N°15	GTC4Lusso	N°71	Grand Chero. Track.	N°92	MX-5 2009	N°27/46
Vantage 2024 665 ch	N°117	BENTLEY		XLR-V	N°15	GTC4Lusso T	N°75	KTM		MX-5 ND	N°66
DB9	N°7	Continental GT Speed	N°16	CARVER		Purosangue	N°110	X-Bow	N°22/29	MX-5 ND Mk2	N°84/89
DBS	N°14	Continental GT 2 V8 S	N°61	Carver One	N°7	F12berlinetta	N°48	X-Bow R	N°41	MX-5 RF	N°75
DB11	N°75	Conti.2 GTC Speed	N°64	CATERHAM		F12tdf	N°68	MCLAREN		MAZDA	
DB11 V8	N°80	Conti. GT 3 W12	N°87	Seven 165	N°55	812 Superfast	N°77	570S	N°67	3 MPS	N°8
DBS Superleggera	N°83	Conti. GT 3 Speed	N°103	Seven Superlight 120	N°42	812 Competizione	N°102	570S Track Pack	N°79	MX-5 2.0 Perform.	N°3
DBS Superleggera Vol.	N°89	Conti. GT 3 GTC V8	N°113	Seven Superlight R300	N°46	LaFerrari	N°58	570 GT	N°71/72	6 MPS	N°4
DB12 V8 2023	N°112	Conti. GT 3 GTC W12	N°117	Seven 485R	N°53	SF90 Stradale	N°94	600LT	N°84/87	MX-5 Roads. Coupé	N°7
DB12 Volante V8 2024	N°117	Conti. GT 4 GT Speed Hyb.	N°117	Seven 275R	N°65	SF90 Stradale As.Fi.	N°100	Countach	N°11/103/106	MX-5 2009	N°27/46
V12 Vantage	N°29	Flying Spur Speed	N°22	Seven 340R	N°108	SF90 Spider	N°106	Diablo	N°11/106	MX-5 ND	N°66
V12 Vantage S	N°60	BMW		Seven 170R	N°116	SF90 XX Stradale	N°114	Gallardo Superleg.	N°12	MX-5 ND Mk2	N°84/89
GT12	N°66	M1	N°107	CHEVROLET		Daytona SP3	N°106	Gallardo Nera	N°13	MX-5 RF	N°75
Vanquish "2012"	N°49	130i	N°1	Corvette C6 Z06	N°4/10	FIAT		Gallardo Spyder	N°13	MCLAREN	
Rapide	N°33	135i Coupé	N°15	Corvette C6 2008	N°18	Panda 100 HP	N°9	MP4-12C	N°39/55	570S	N°67
Rapide AMR et E	N°88	M 135i	N°49	Corvette C6 Z06 Perf	N°45	FORD		MP4-12C Spider	N°53	570 GT	N°71/72
DBX	N°95	123d Coupé	N°18	Corvette C6 ZR1	N°42	Sportka	N°12	650S	N°59	600LT	N°84/87
DBX 707	N°105	125i Cabriolet	N°20	Corvette C7	N°56/60/116	Fiesta S	N°24	Huracán	N°58	600LT Spider	N°87/91
AUDI		1 M coupé	N°40/100	Corvette C7 Z06	N°68/73	Fiesta ST Mk2	N°51	Lamborghini LP 640	N°6	620R	N°95/101
A1 TFSI 185 ch	N°40	M235i	N°57/59	Corvette C7 ZR1	N°86	Fiesta ST200	N°71	Miura	N°11	Artura	N°106
A1 quattro	N°45/50/87	M240i xDrive									

NOUVEAU

Les anciens numéros disponibles au format numérique

Pour commander un ancien numéro au format papier (7,90 €) ou numérique (4,50€), rendez-vous sur boutique.ngpresse.fr



CLK 63 AMG Black Ser.	N°11	NISSAN	
SLK 350	N°18	350Z	N°6
SLC 43 AMG	N°70	370Z	N°30
C 63 AMG	N°14	370Z Nismo	N°54
C 63 AMG coupé	N°43	GT-R	N°28
C 63 AMG BS	N°44	GT-R "2011"	N°40
C 63 S AMG	N°63/67	GT-R "2012"	N°45
C 63 S AMG Coupé	N°63/67	GT-R "2013"	N°55
C 63 S AMG E-Perf.	N°109/115	GT-R Track Pack	N°47
E 63 AMG	N°6	GT-R 2017 Track ed.	N°79
E 63 AMG "2010"	N°30	GT-R Nismo	N°69
E 63 AMG biturbo	N°42	Juke Nismo	N°51
E 63 AMG "2013"	N°51/57	Juke Nismo RS	N°70
E 63 S AMG	N°74/83	Juke R	N°47
CLS 63 AMG biturbo	N°45	Juke R 2.0	N°66
CL 63 AMG	N°8	OPEL	
CL 63 AMG "2010"	N°36	Corsa GSi	N°16
CL 65 AMG	N°11	Corsa OPC	N°10
S 63 AMG Coupé	N°61	Corsa OPC Nürburg.	N°45
SL 63 AMG	N°19	Corsa OPC "2015"	N°64/65
SL 65 AMG BS	N°28	Astra OPC	N°2
AMG SL 63	N°107	Astra OPC Mk2	N°47/48
SLR Roadster	N°12	Vectra Break OPC	N°2
SLS AMG	N°30	Vectra OPC	N°2
SLS AMG roadster	N°43	Insignia OPC	N°30
SLS AMG Black S.	N°51	Zafira OPC	N°2
AMG GT 63 S 4 p.	N°86/91	Meriva OPC	N°4
AMG GT 63 S E-Perf	N°106	GT	N°10
AMG GT S	N°61/63	GTC Concept	N°11
AMG GT	N°71	PAGANI	
AMG GT R	N°74/79/95	Huayra	N°48
AMG GT R Pro	N°87	Huayra R	N°107
AMG GT 63 4Matic+	N°114/117	PEUGEOT	
MG		205 rallye	80'S
MG4 XPower	N°113	205 GTi 1.9	N°52
MINI		306 S16	N°50
Cooper S	N°8	407 Coupé V6	N°2
Cooper S JCW GP	N°8	207 1.6 THP	N°8
Cooper S JCW	N°23	207 RC	N°10
Cooper S Coupé JCW	N°45	207 SW RC	N°16
JCW GP II	N°51	208 GTi	N°52
Cooper S "2014"	N°57	208 GTi BPS	N°61/62/100
JCW "2015"	N°64/65	308 THP 175	N°20
Clubman JCW	N°92	308 GTi	N°66/67
JCW GP III	N°94/97	308 R Hybrid Proto	N°67
MITSUBISHI		508 PSE	N°98
Colt Ralliart	N°26	RCZ	N°34
Lancer Ralliart	N°22	RCZ R	N°55/56
Lancer Evo IX	N°4/100	PORSCHE	
Lancer Evo X	N°14	Boxster S	N°11
Lancer Evo X MR	N°20	Boxster S Mk2	N°27
Lancer Evo X GSR	N°27	Boxster RS 60 Spyder	N°20
MORGAN		Boxster Spyder 987	N°116
Aero 8	N°11	Boxster S (981)	N°45/48
Aeromax	N°21	Boxster GTS (981)	N°58/62
PEUGEOT		Boxster Spyder (981)	N°26
205 Boxster S	N°70/71	911 (992) 4S	N°88
718 Boxster GTS	N°88	911 (992) GTS	N°102/103/105
718 Boxster GTS 4.0	N°105	911 (992) Dakar	N°112
718 Boxster 25 ans	N°107	911 (992) Sport Classic	N°108
718 Spyder	N°89	911 (992) Turbo	N°117
718 Spyder RS	N°113	911 (992) Turbo S	N°95/99
Cayman 2.7	N°7	911 (992) GT3	N°99/102
Cayman S	N°1	911 (992) GT3 Touring	N°107
Cayman S Mk2	N°26	911 (992) GT3 RS	N°110/114
Cayman R	N°40	911 (992) S/T	N°113
Cayman (981)	N°54	Macan GTS 2022	N°105
Cayman (981) S	N°51	Cayenne GTS	N°15
Cayman (981) GTS	N°60	Cayenne GTS 2022	N°105
Cayman GT4	N°63/64/67	Cayenne Hybrid 2024	N°115
718 Cayman S	N°72/67/74	Panamera Turbo	N°29
718 Cayman GTS 4.0	N°105	Panamera Turbo S	N°42
718 Cay. GT4	N°89/91/96	Panamera GTS	N°47
718 Cay. GT4 RS	N°104/105	Panamera II GTS	N°86
911 (964) C2	80'S	Panamera hybrid	N°53
911 (996/2) GT3.	N°40	Pan. Turbo S E-Hybrid	N°84
911 (997) 4S Cab.	N°1	Panamera 2021	N°97
911 (997) 4S	N°4	Panamera GTS 2022	N°105
911 (997) Car. 4S kit	N°12	Taycan (propulsion)	N°99
911 (997) Turbo	N°5	Taycan GTS	N°105
911 (997) Turbo Cab	N°12	Taycan Turbo S	N°90/94/97
911 (997) GT3	N°5/29	Taycan Sport Turismo	N°107
911 (997) GT3 RS	N°8	959	N°3
911 (997) GT2	N°14	Carrera GT	N°3
911 (997) GT2 RS	N°36	918 SPYDER	N°56/61
911 (997/2) S	N°22	RADICAL	
911 (997/2) 4S	N°23	SR3 SL	N°43
911 (997/2) GTS	N°40	RXC Turbo 500	N°65
911 (997/2) SC	N°31	RENAULT	
911 (997/2) Turbo	N°31	Twingo GT	N°12
911 (997/2) Turbo S	N°35	Twingo R.S.	N°24/117
911 (997/2) GT3 RS	N°54	Twingo R.S. 2012	N°46
911 (997/2) GT3 4.0	N°42	Clio Williams	N°51/115
911 (991) S	N°44/116	Clio 1 R.S.	N°51
911 (991) S X51	N°51	Clio 2 V6 Ph. 1	N°115
911 (991) Car. Cab	N°48	Clio 2 R.S. Ph. 2	N°51
911 (991) Carrera 4	N°49	Clio 2 R.S. Ph. 3	N°51
911 (991) C4 GTS	N°63	Clio R.S. Team (182 ch)	N°1
911 (991) Targa	N°58	Clio R.S. R27	N°11
911 (991) GT3	N°54/56	Clio IV R.S.	N°51
911 (991) GT3 RS	N°67	Clio IV R.S. Trophy	N°65
911 (991) R	N°72	Mégane R.S.	N°8
911 (991) Turbo S	N°54/55	Mégane GT 2.0 T	N°9
911 (991/2) S	N°67/73	Mégane R.S. F1 T. R 26	N°9
911 (991/2) C4S	N°71	Mégane R.S. R26R	N°23/27/87
911 (991/2) GTS	N°78	Mégane R.S. DCi	N°11
911 (991/2) GT3	N°76/79/81	Mégane III R.S.	N°31
911 (991/2) GT3 RS	82/84/85	Mégane III R.S. 275	N°59
911 (991/2) GT2 RS	N°82/87	Mégane III Trophy-R	N°60
911 (991/2) Speedster	N°90	Mégane IV R.S.	N°80
911 (992) Carrera PDK	N°98	Mégane IV R.S. Cup	N°84/85
911 (992) Carrera T	N°112	Mégane IV Trophy	N°85/87
911 (992) S	N°86/88/91	Mégane IV Trophy-R	N°90/91
RENAULT		SUBARU	
Impreza WRX	N°2	Impreza WRX	N°2
Impr. WRX 2.0 R 2008	N°13	Impreza STi	N°3
Impreza WRX STi 2008	N°15	WRX STi-S	N°36
BRZ	N°46	SUZUKI	
Swift Sport	N°11	Swift Sport	N°11
Swift Sport 2012	N°46	Swift Sport Hybrid	N°101
SEAT		SMART	
Ibiza Cupra	N°29	Fortwo Brab. Ultim. 101	N°2
Leon FR 2.0 TFSI	N°6	Fortwo Brabus	N°13
Leon Cupra	N°9	SKODA	
Leon Cupra R	N°31	Fabia RS	N°36
Leon Cupra "2014"	N°57/60	Octavia RS	N°1
SECMA		Octavia RS 2015	N°62
Roadster F-16	N°24/44	Octavia RS 2021	N°99
SIN		SMART	
R1 550	N°82	Fortwo Brab. Ultim. 101	N°2
SKODA		Fortwo Brabus	N°13
Fabia RS	N°36	SUBARU	
Octavia RS	N°1	Impreza WRX	N°2
Octavia RS 2015	N°62	Impreza STi	N°3
Octavia RS 2021	N°99	WRX STi-S	N°36
VOLVO		BRZ	N°46
C70 T5	N°4	SUZUKI	
C30 T5	N°8	Swift Sport	N°11
S60 Polestar	N°74	Swift Sport 2012	N°46
WESTFIELD		Swift Sport Hybrid	N°101
FW 300	N°32	TECHART	
FW 300 ST3	N°46	Cayman GT Sport	N°9
TESLA		TOYOTA	
Roadster Sport	N°38	Yaris GRMN	N°80
Model S	N°57	GR Yaris	N°97/100/101/109
Model S Plaid	N°109	GR Yaris phase 2	N°116
ZENOS		GT86	N°46
E10 R	N°68		
TOYOTA			
Yaris GRMN	N°80		
GR Yaris	N°97/100/101/109		
GR Yaris phase 2	N°116		
GT86	N°46		

Stage 2

Notre Sportive 2020 rempile pour un second round, forte de 280 ch et de dessous peaufinés.

Avant de la confronter à ses mentors rallyeuses, nous lui réservons un accueil tumultueux: essai dans les Alpes, chronos sur nos terres avec la nouvelle boîte auto, tests des séries spéciales, rencontre avec son aînée... La totale.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS CLÉMENT CHOULOT, DENIS MEUNIER/TOYOTA FRANCE ET D.R.





LE TROIS CYLINDRES GAGNE EN SOUPLESSE À BAS RÉGIME, MAIS IL NE PERMET PAS À LA PHASE 2 D'AMÉLIORER LE 1000 M



Vous le savez, nous adorons ce concentré de muscles à quatre roues motrices brillant dans toutes les situations, surtout les plus difficiles. Nous avons retenu notre souffle lorsque Gazoo Racing a évoqué une évolution 2024, avec la crainte de ne pas en bénéficier en Europe. Ouf, elle arrive dès cet été mais au compte-goutte vu que la facture dépasse les 100 000 € en décrochant (finalement) le malus maximal cher à notre beau pays. Toyota France prend tout de même le risque d'importer 300 exemplaires cette année (il en reste une centaine à pourvoir). Ce quota inclus d'ailleurs Andorre et Monaco qui esquivent les surtaxes. Oui, la GR Yaris ne s'adresse plus à la même clientèle et il est certain que son succès français va chuter: 1 026 exemplaires depuis 2020, contre 18 000 en Europe et 42 000 dans le monde. En écartant le malus, la puce prend tout de même le melon en démarrant à 46 300 €, contre moins de 40 000 € pour l'ex-version Track comparable. Le cru 2024 inclut en effet les autobloquants Torsen avant/arrière (avec pont arrière plus long), en plus de l'embrayage multidisque central répartissant le couple entre les essieux selon trois lois: Normal (60/40 %), Gravel

(53/47 %) et Track variant entre 60/40 % et 30/70 %. En revanche, les jantes en alu forgées de 18 pouces deviennent optionnelles (2 500 €). Il existe désormais des modes de conduite (Eco, Normal et Sport) agissant sur l'assistance de direction, la réponse à l'accélérateur, la climatisation, l'affichage du compteur et la gestion de la boîte auto. Eh oui, la rallyeuse cède à l'appel des palettes, mais en option (2 500 €). C'est avec cette boîte que Toyota annonce un gain de 0"2 par virage sur le circuit de Fuji Speedway (sec). Après avoir brisé la glace en Laponie en février dernier, nous allons la passer au crible en la testant en deux temps: lors des essais presse européens menant du circuit du Laquais à la Savoie, puis sur nos terres nivernaises/bourbonnaises en boîte auto. En bonus, nous avons essayé les rares éditions spéciales Ogier/Rovanperä (200 exemplaires chacune) et l'ancienne génération en Track. Vous saurez tout sur cette phase 2!

Sur la route

Vous aurez un peu de mal à reconnaître le cru 2024, surtout de face où il faut se concentrer sur l'appellation « GR Four » apposée désormais sur l'échangeur. Le bouclier scindé en trois parties pour diminuer les coûts de réparation reste difficile à déceler. Si vous suivez la puce, c'est plus simple grâce au nouveau bandeau lumineux intégrant le 3e feu stop et les feux

de recul. À bord, les propriétaires de l'ancienne génération vont être dépaysés en se retrouvant assis plus bas face à une véritable « planche » de bord volumineuse se détachant des Yaris classiques. La visibilité vers l'avant s'améliore, mais celle arrière s'avère réduite à cause de la minuscule lunette. L'accès aux deux petites places arrière reste difficile en raison de l'absence de système de basculement des sièges. Quant au coffre, abritant la batterie et le réservoir d'eau pour l'échangeur, il offre toujours un volume limité (174 l). Les matériaux sont peu valorisants et le graphisme du nouveau compteur numérique laisse sur sa faim. Il faut pourtant se perdre dans ses menus pour couper les insupportables assistances à la conduite à chaque démarrage: alerte de dépassement de vitesse, maintien entre les lignes. Au centre, l'écran tactile a le mérite de disposer d'un GPS clair et oblige à se plonger dans ses entrailles pour moduler l'amplification du son via les haut-parleurs selon quatre niveaux: Personnalisation/Utilitaire/Contrôle actif du son.

Au démarrage, la sonorité paraît plus timide que par le passé. D'un côté, cela permet de ne plus hausser le ton sur autoroute en muselant le trois cylindres. De l'autre, le volume maximal est tel qu'il fait vibrer la console, comme à l'époque où l'on « tunait » nos autos avec de grosses enceintes. Précision de taille, ce choix n'est offert qu'avec la boîte manuelle en raison



d'une incompatibilité électronique (ECU) pour l'automatique entre l'atténuation du bruit et la modulation du son. Du coup, Toyota opte pour un seul réglage, équivalent à celui intermédiaire de la manuelle. Dans tous les cas, l'environnement s'avère bruyant sur le long ruban (y compris avec la BVA8) mais tout à fait acceptable de la part d'une GTi de ce calibre.

Le filtrage de suspension se révèle aussi d'un bon niveau. Gazoo Racing s'est d'abord attelé à rigidifier le châssis en revoyant les soudures/collages puis à raffermir la suspension : ancrages, ressorts (surtout à l'avant) et barre antiroulis arrière. Le set-up des amortisseurs passifs KW est évidemment adapté en conséquence et le filtrage se montre ferme à basse fréquence puis s'améliore au-delà. La GR Yaris conserve un débattement conséquent et incite toujours à relever le rythme sur la route la plus sinuuse et défoncee possible. Quelle masochiste ! On se délecte alors de jouer du levier, rapide, précis et offrant un talon pointe automatique (fonction IMT) qui pousse à la fainéantise. La direction, elle, réclame moins d'effort qu'avant au braquage en mode Normal et s'alourdit en Sport, au détriment de la qualité du ressenti. Pas de quoi gâcher la fête. On sait ce qu'il se passe sous les roues et on continue à prendre son pied dans les cols, tenté par l'utilisation du frein à main à câble (désaccouplant la transmis-

Prototype H2: La piste de l'hydrogène

Toyota a mis en l'alternative de l'hydrogène, non seulement pour alimenter une pile à combustible comme à bord de la Mirai, mais aussi un moteur à combustion. Il travaille sur ce projet depuis 2017 et dispose d'un prototype équipé du moteur de la GR Yaris.

Vidée, arceautée, cette « groupe N » du futur embarque deux réservoirs de Mirai à l'arrière séparés de l'habitacle par une cloison en carbone. Elle roule et chante plutôt bien, comme a pu le constater l'acteur Rowan Atkinson, alias Mr Bean, à son volant lors du Festival Of Speed 2024.



Filiation: GR Yaris phase 1

Notre parcours d'essai empruntant d'anciennes spéciales du Monte-Carlo autour du Col du Granier en Savoie, nous avons convié un des plus grands fans locaux de GR Yaris à venir découvrir la phase 2: Nicolas Richel, parrain du magazine et organisateur du Motor Sportive Day (fin juin, abonnez-vous à la page Facebook!). Il a reçu sa Track en 2021 et en profite depuis sur les exigeantes routes de sa région. D'emblée, il ressent davantage de couple à bas régimes. « *Il y a un creux dans la mienne, je n'avais pas ce turbo lag sur mon ancienne SI. Puis ça prend vite des tours.* » Il compare ensuite la sonorité, plus feutrée à bord de la nouvelle: « *l'échappement est encore plus discret que sur la mienne.* » C'est en parlant de ce constat avec un ingénieur Gazoo Racing que ce dernier explique que la sonorité est réglable à bord de la boîte manuelle, via le menu de l'écran central. Eurêka ! Nous évoquons ensuite le point fort de la

rallyeuse: son châssis. « *Je trouve la direction plus douce et facile sur la nouvelle, je sens plus de choses sur la mienne.* » Désormais réglable, l'assistance s'alourdit en mode Sport et filtre davantage les remontées... Tout en maintenant le contact. Nicolas trouve la phase 2 plus efficace, plus facile à inscrire et dotée d'un set-up de suspension proche. Mais l'arrière a plus de mal à pivoter. Dommage que l'on ne dispose plus de la répartition avant/arrière Sport (30/70 %) facilitant les placements, voire menant au survirage. Nous évoquons ensuite la position de conduite qu'il apprécie davantage sur la nouvelle grâce au siège conducteur abaissé et au rétro central rehaussé. Globalement, la visibilité vers l'avant s'améliore et le réglage du volant possède une plus grande amplitude. « *La nouvelle console est plus ergonomique, on trouve plus facilement ses repères. Je possède aussi des assistances de conduite comme le maintien en ligne, mais ça se coupe facilement en une*

touche... » Alors que la phase 2 réclame plusieurs manipulations pour avoir la paix. En continuant le tour du propriétaire, Nicolas constate que les pneus, les jantes et les freins sont identiques à la sienne. « *Maintenant, les jantes en alu forgées sont optionnelles, à 2500 €. Je les ai changées pour ne pas les abîmer parce qu'une jante vaut 4500 € ! Les disques de freins avant sont également hors de prix et reviennent à 2000 €.* » L'entretien courant, lui, reste raisonnable dans les centres dédiés Gazoo Racing avec une révision classique à 300 € et une vidange de boîte/ponts à 600 €. Il ne relève aucun souci de fiabilité et précise que les pistards ajoutent un radiateur d'huile supplémentaire sur la phase 1, désormais standard sur la phase 2. « *S'il n'y avait pas le malus, j'aurais vendu la mienne et j'aurais acheté la nouvelle. Mais pour l'actuel prix de base sans malus, j'ai eu la mienne avec le malus !* » conclut Nicolas qui va profiter encore longtemps de son outil montagnard.



SA CAPACITÉ À EFFACER TOUTES LES DIFFICULTÉS ET SON GRIP LAISSENT PANTOIS. UN RÉGAL!



sion intégrale). Sa capacité à effacer toutes les difficultés et son grip laissent pantois. Un régal. Les montagnards vont continuer de la bénir.

Moteur/boîte

Nous retrouvons le petit trois pattes posé sur l'essieu avant, en position transversale. Ce 1,6 litres bi-injection version 2024, reconnaissable à son manchon à air bicolore, n'est pas transfiguré, mais se bonifie avec le temps en relevant les pressions d'injection et de turbo (1,6 à 1,8 bar), et en renforçant certaines pièces: soupapes d'échappement, pistons (allégés), segments. Gazoo Racing améliore en parallèle le refroidissement, sous forme d'un pack standard en Europe: ajout d'une entrée d'air, d'un radiateur d'huile moteur, voire de boîte avec le convertisseur. Clou du spectacle, l'échangeur du turbo estampillé « GR Four » peut se rafraîchir les idées (bouton I/C water spray) via trois petits injecteurs brumisant de l'eau déminéralisée, comme à la grande époque des Lancer EVO et Impreza. Au final, le couple passe de 360 à 390 Nm disponibles à un régime légèrement relevé (+250 tr/mn), tandis que la puissance grimpe de 261 à 280 ch. Sans filtre à particules, le trois cylindres bondit à 304 ch au Japon. Il possède toujours un bel effet turbo autour de 3 000 tr/mn, gagne en souplesse à bas régime - ce qui aide dans les virages lents - et devient un peu plus rageur dans les tours. Il ne faut pas s'attendre à une ambiance WRC. Les bruits de suralimentation restent discrets et se cantonnent à un léger siffllement au lever de pied (soupape de décharge). Le saccadé atypique remonte moins aux oreilles, comme le souffle à l'échappement (réagencé). Il est toutefois possible d'ajuster le volume de ce mélange via les haut-parleurs, à condition d'opter pour la boîte manuelle...

Ce qui n'est pas le cas de la majorité des clients français qui ont craqué pour le convertisseur (65 %), sans doute car l'onéreuse GR Yaris 2024 s'adresse plutôt à des possesseurs de GT habitués aux palettes. Ont-ils

fait le bon choix? Cette boîte auto à 8 rapports signée Aisin et utilisée par la Lexus NX ajouterait seulement 20 kg et peut verrouiller son convertisseur selon les modes pour réduire le temps de passage à 300 ms tout compris (appel du rapport 150 ms et changement mécanique 150 ms). Après vérification auprès de notre partenaire W-Autosport, l'écart s'élève à 27 kg avec la phase 1 « Track » à boîte manuelle et la masse s'en tient à 1 312 kg (1 300 kg annoncés). Au niveau de la démultiplication, tous les rapports de la 1re à la 6e sont raccourcis par rapport à manuelle, l'écart oscillant entre 5 et plus de 15 %! Tant mieux car ils sont bien longs à la base. Quant aux 7e et 8e rapports, ils servent uniquement à faire baisser la consommation et le niveau sonore sur autoroute puisque la vitesse maxi est atteinte en 6e. Cela n'empêche pas cette boîte d'écoper du malus maximal. En plus de palettes solidaires du volant, elle dispose d'un levier à l'endroit (+ vers le bas), voulu par le Président/pilote Akio Toyoda, alias « Morizo ». Même si elle rétrograde à temps en Drive, elle s'exécute tardivement et pousse à prendre les commandes. Il est alors possible de rétrograder au-dessus de 5 000 tr/mn, voire de cogner le limiteur à 7 200 tr/mn, ce qui génère une longue coupure des gaz. Le mode Sport réduit les temps de passage mais, dans tous les cas, cette BVA8 n'offre pas le répondant ni la douceur ni la rapidité d'une double embrayage. Lors de relances à bas régimes, elle peut générer du patinage sous 3 000 tr/mn. Bref, sans hésitation, vive la boîte manuelle qui va comme un gant à cette rallyeuse! Elle régale par sa précision, sa rapidité et exécute parfaitement le double débrayage automatique. Alors oui, elle ne possède pas de launch control, mais celui du convertisseur n'a rien de transcendant.

Performances

Assez complexe, la procédure oblige à rester en Drive, à opter pour le mode Sport et à repousser les aides à la conduite en « Expert » (intermédiaire). Puis il faut maintenir les deux palettes jusqu'à ce que

« Launch ready » s'affiche sur le compteur. En maintenant les freins, il faut accélérer à fond pour activer la procédure qui relève le régime à seulement 2 500 tr/mn. Vous disposez alors de 3"0, décomptée au tableau de bord sous forme de graphique, pour relâcher les freins et être catapulté à 100 km/h en 5"2 sans une once de patinage grâce à la magie de la transmission intégrale. Il s'agit exactement du temps annoncé par Toyota, qui serait identique à celui de la boîte manuelle. Nous avions relevé 5"6 avec l'ancienne Track manuelle (5"5 annoncés). L'écart se réduit par la suite et la phase 2 n'a qu'un dixième d'avance au bout de 400 m: 13"4. Puis cette dernière accuse jusqu'à 0"4 de retard à 200 km/h avant de rattraper son retard. En fin de mesure, elles franchissent la borne kilométrique en même temps en signant un excellent 24"8 ! Précisons qu'elles disposent de pneumatiques identiques, à savoir d'excellents Michelin Pilot Sport 4S, et que le thermomètre ne surchauffe pas à Lurcy-Lévis en plein mois de juillet (25°). La puce accélère donc aussi fort que les dernières Mégane 4 R.S. produites ou qu'une Civic Type R actuelle. Elle ne peut toutefois pas lutter contre des ennemis compactes d'environ 300 ch: A35 AMG, M135, Golf GTI Clubsport.

En reprises, la boule de nerfs se contente de 7"4 pour passer de 80 km/h à 150 km/h en Drive. Quant à la vitesse maxi, pénalisée par l'aéro, elle continue d'être bridée à 230 km/h. Malgré son petit gabarit, la petite GR surprend par sa stabilité à haute vitesse, supérieure à celle de l'ancien modèle. Rappelons que son empattement s'étire sur 2,56 m. Il est supérieur à celui d'une 911 ou d'une Supra! En résumé, sans parler de déception, la phase 2 se contente d'égaler l'excellent niveau de performances de son aînée alors qu'elle dispose de plus de force... En théorie.

Sur la piste

En pratique, notre virée à Magny-Cours va confirmer la moyenne forme de notre modèle d'es-

TECHNIQUE

Moteur	3 en ligne, bi-injection
Disposition	avant, transversale
Cylindrée (cm ³)	1618
Alésage x course (mm)	87,5 x 89,7
Rapport volumétrique	10,5 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (calage variable à l'admi. et à l'échap.)
Suralimentation	1 turbo + échangeur air/air
Pression maxi (bar)	1,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	280 à 6 500
Puissance au litre (ch)	173
Couple maxi (Nm à tr/mn)	390 à 3250
Couple au litre (Nm)	241
Régime maxi (tr/mn)	7200

TRANSMISSION

Type	intégrale
Boîte de vitesses	8, automatique
Commande	séquentielle
1 ^{re}	4,43 / 7,9 / 57
2 ^e	2,81 / 12,5 / 90
3 ^e	1,93 / 18,2 / 131
4 ^e	1,50 / 23,4 / 168
5 ^e	1,27 / 27,6 / 199
6 ^e	1,00 / 35,0 / 230
7 ^e	0,79 / 44,4 / 230
8 ^e	0,65 / 44,4 / 230
Rapport de pont	3,33
Blocage de différentiel	central piloté Av/Ar : Torsen
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4S
Dimensions avant	225/40 ZR 18
Arrière	225/40 ZR 18

CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 4 places
SCx - Cx	NC - 0,35
Suspensions avant	McPherson (triangles, combinés ressort/amortisseur, barre antiroulis)
Arrière	triangles superposés, combinés ressort/amort. barre antiroulis
Amortissement	passif KW
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés rainurés (356/297)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (4/2)
Poids annoncé/mesuré (kg)	1300 / 1312
Répartition AV/AR (%)	801/510 (41/39)
Poids/puissance (kg/ch)	4,7
Réservoir (litres)	50
Long. - larg. - haut. (mm)	3995 - 1805 - 1 455
Empattement (mm)	2560
Voies avant/arrière (mm)	1 536 / 1 572

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	230 (bridée)
Rapport	6e (6 600 tr/mn)
De 0 à 100 km/h	5"2
à 120 km/h	7"2
à 140 km/h	9"7
à 160 km/h	12"6
à 180 km/h	16"4
à 200 km/h	21"5
400 m départ arrêté	13"4 (164 km/h)
1000 m	24"8 (210 km/h)
De 80 à 150 km/h en Drive	7"4
De 140 à 200 km/h en Drive	15"4
Conso. moy. (l/100 km)	9,0
Émissions CO2 (g/km)	215

TARIF

Prix (€)	46 300
Prix du modèle essayé (€)	53 300
Malus écologique 2024 (€)	60 000
Puissance fiscale (CV)	17



BASES DE MESURES

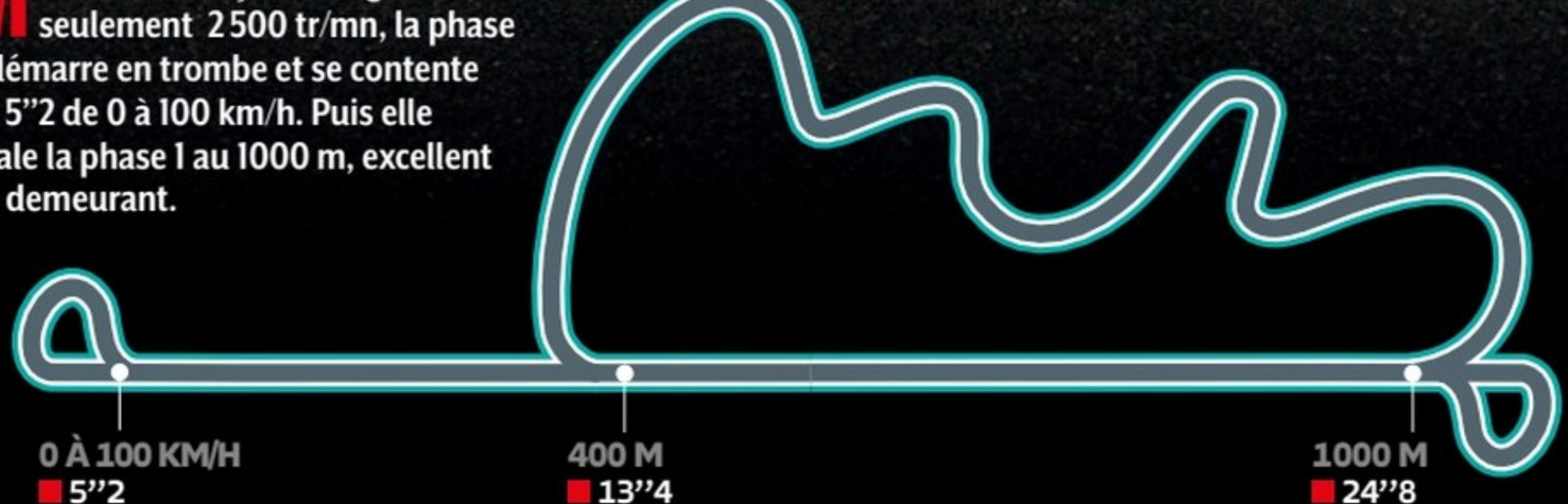
MAGNY-COURS CLUB

Notre modèle d'essai semble guère en forme du côté de la transmission et du moteur. Il signe une contreperformance à plus de 2"0 de l'ancienne Track. Décevant, ce chrono relègue la phase 2 au niveau d'une Golf 8 GTi.

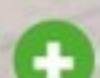


LURCY-LÉVIS

Même si le launch control de la boîte auto déçoit en régulant à seulement 2 500 tr/mn, la phase 2 démarre en trombe et se contente de 5"2 de 0 à 100 km/h. Puis elle égale la phase 1 au 1000 m, excellent au demeurant.



ALORS QU'ELLE JOUE LES ACROBATES SUR GLACE, ELLE PIVOTE MOINS FACILEMENT QU'AVANT SUR LE SEC



Efficacité toutes conditions
Gabarit
Gardienne du temple
des rallyeuses !



Prix/malus
Plus neutre
Contreperformance piste
Petit réservoir

sai. Avant d'en découdre dans la Nièvre, nous avons bousculé le cru 2024 en boîte manuelle en Isère, en écartant les aides, sur le tracé alléchant du Laquais jalonné de chicanes aux endroits stratégiques (virages en aveugle, fin de lignes droites). La chaleur est étouffante en cette fin du mois de juin et la pression des Michelin grimpe au fil des sessions, accentuant le sous-virage. Avant d'en arriver là, on se rend vite compte que la phase 2 privilégie l'efficacité. Alors qu'elle joue les acrobates sur la glace, elle devient indéboulonnable sur le sec et pivote beaucoup moins facilement qu'avant, quel que soit le mode de transmission. Sans aller jusqu'au frein à main, utilisé par certains confrères en désespoir de cause, il faut en rajouter énormément aux freins et au volant pour que l'arrière digne se remuer et aider le train avant qui manque de hargne. Elle garde dans ces conditions un équilibre de traction obligeant à souffrir en entrée. À ce jeu, il faut oublier le mode Normal privilégiant l'avant et le Track variable n'apporte pas grand-chose. Le plus efficace reste le Gravel, se rapprochant de l'ancien Track (50/50 %). Mais l'ancien Sport envoyant jusqu'à 70 % du couple sur l'arrière nous manque ! Il existe tout de même un moyen de remuer facilement le popotin, en recourant à l'une des séries spéciales (voir p73).

Après avoir testé les deux variantes de boîte, le bilan de cette évolution 2024 reste mitigé en termes de feeling sportif et de fun. La rigueur prime. Les mouvements de caisse diminuent un peu, mais restent conséquents dans le but de garder un esprit rallye tous terrains. Les freins, eux, n'évoluent pas par rapport à l'ancien modèle, résistent sans problème et mettent en confiance. Seul le déclenchement des warnings agace en tapant dedans et en

déclenchant l'ABS. Quoi qu'il en soit, on n'a pas le sentiment d'avoir gagné 0"2 par virage par rapport à l'ancienne. Par conséquent, nous avons hâte de clarifier la situation à Magny-Cours au volant de la version annoncée comme la plus rapide : la boîte auto.

En ce début de matinée du 15 juillet, les conditions sont idéales : 20°, pas de vent, pneus en parfait état avec pression nominale (2 bars), totaliseur kilométrique avoisinant les 3 000 km. Nous retrouvons un comportement relativement neutre et efficace, avec un train avant insuffisamment mordant et épaulé par l'arrière. Sur le sec, cette phase 2 reste stoïque et il faut se démener pour inverser la tendance. Même si le mode Expert laisse de la marge de manœuvre, les aides s'écartent sans arrière-pensée tant les réactions sont téléphonées. Encore une fois, l'objectif est de minimiser le sous-virage en vue de réaccélérer le plus tôt possible. Ces sensations vont à l'encontre d'un chrono en progrès... Mais de-là à imaginer la contreperformance à venir !

Après avoir essayé le mode Normal (1'28"30) et le Track variable (1'28"40), Nicolas signe le « meilleur » temps en Gravel. Les guillemets s'imposent avec 1'28"06, contre 1'25"98 pour l'ancienne Track ! Le cru 2024 confirme d'une part la poigne stagnante de sa mécanique en pointant à quasi la même vitesse en bout de ligne droite (- 1 km/h). Puis il perd d'autre part de la vitesse à chaque courbe, notamment les plus longues, comme si la transmission intégrale n'était pas au meilleur de sa forme : transferts vers l'arrière, blocage des différentiels avant/arrière. « C'est à des années-lumière de ce qu'elle devrait faire. On doit gérer du sous-virage. Jamais elle n'a voulu enrouler. On ne peut pas la placer en s'aidant de la boîte. On a l'impression que le conver-

tisseur patine à chaque sortie de virage et ce glissement lisse un peu le comportement en sortie. Elle n'a pas le peps de l'ancienne. Elle fait moins petite sportive » conclut Nicolas. Cette contreperformance la positionne entre une S1, une I20 N et une Golf 8 GTI... Soit loin de la concurrence citée par le constructeur : A110 252 ch (1'24"60), Civic Type R (1'24"30) et même Focus ST (1'27"10, modèle non restylé). Nous n'allons pas en rester là puisque ce temps au tour ne reflète pas le potentiel hallucinant de cette teigne intégrale, sans doute victime d'un souci de transmission. Dans l'absolue, elle reste une excellente et atypique petite sportive qui mérite sa place en phase finale de notre élection Sportive 2024, en boîte manuelle. ■

VERDICT

TOYOTA GR YARIS PHASE 2

>> 16

Si l'on établit un bilan uniquement par rapport à l'ancienne génération, la note serait inférieure en raison de la contreperformance sur circuit et des accélérations du niveau de l'ancien modèle (moins puissant)... Sans oublier la boîte auto décevante et les taxes françaises ubuesques faisant exploser la note. En prenant du recul, cette phase 2 conserve un état d'esprit de rallyeuse que l'on adore, une capacité hors-norme à déjouer les pièges et ceci quelles que soient les conditions. Elle mise juste davantage sur l'efficacité et la stabilité au détriment du fun... Sauf avec le mode Morizo que l'on rêve de retrouver rapidement sur le modèle de série.

Botte secrète

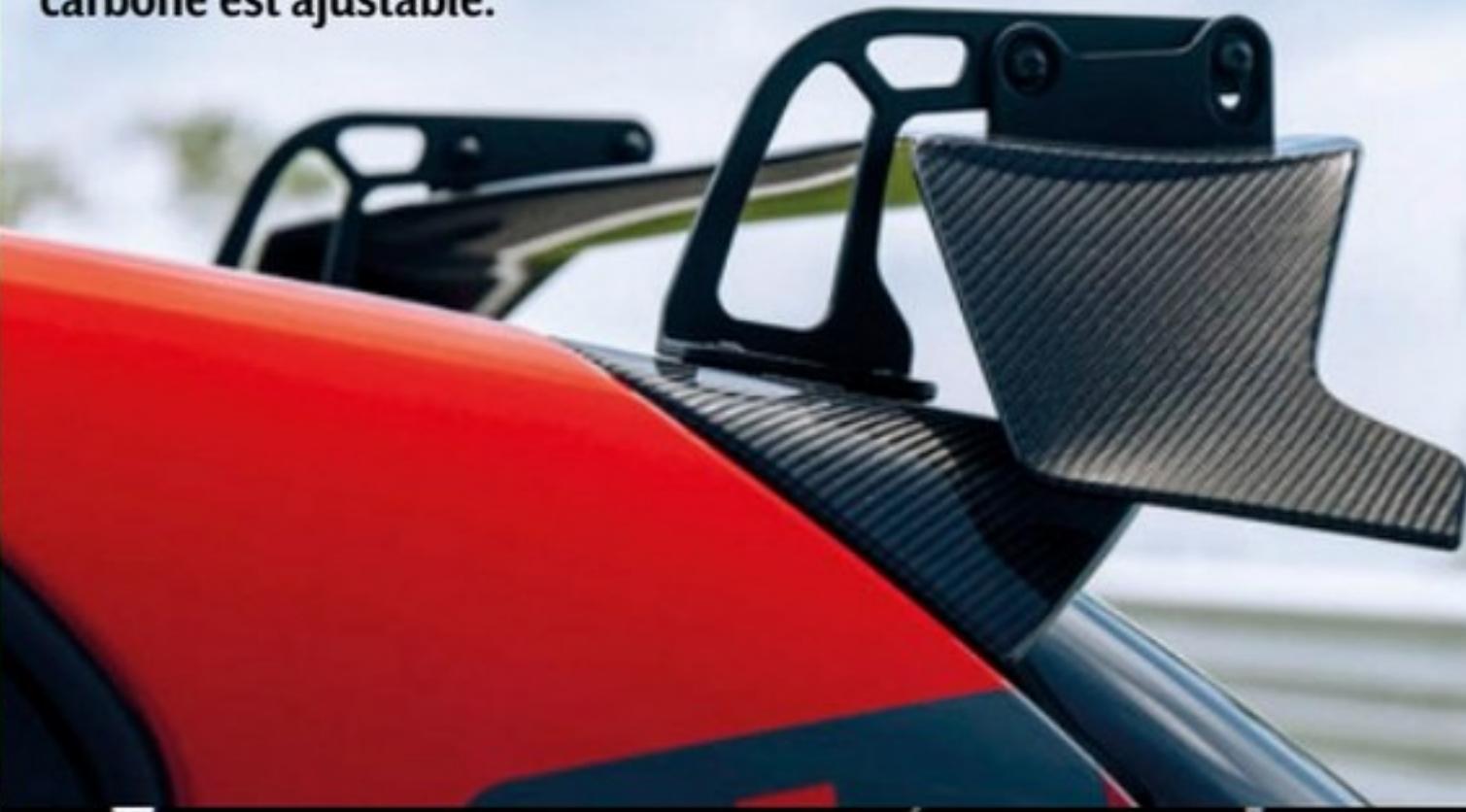
PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.



Toyota Gazoo Racing fête ses champions au travers de deux séries ultra-limitées cachant d'intéressants modes de transmission. Nous avons eu le privilège d'en prendre le volant sur le circuit du Laquais.



Cet imposant aileron en carbone est ajustable.



Cette édition possède deux modes spécifiques: Kalle et Donut.



Disponibles uniquement en boîte manuelle, ces collectors produits à 400 exemplaires (200 de chaque) se caractérisent par un look et des modes de transmission intégrale dictés par les désirs des pilotes. Nous savons depuis le mois de février que l'Europe et le Japon se partagent équitablement ces hommages aux champions du monde. Toyota France a précisé depuis le tarif établi à 69 000 € hors malus, le quota pour l'Hexagone (3 exemplaires) et les modalités d'attribution. Le constructeur a opté pour un tirage au sort sous contrôle d'huissier pour allouer une Rovanperä et deux Ogier. Malgré le prix élevé et le supermalus de 60 000 €, il a reçu 90 demandes sérieuses pour l'Hexagone! Les heureux élus ont été informés au mois de juin et les pilotes ont reçu leur exemplaire à l'occasion du Festival Of Speed de Goodwood. À notre grande surprise, nous avons pu tester les deux versions sur l'exigeant tracé isérois.

Fan de glisse

La Rovanperä illustre à merveille l'état d'esprit du jeune champion: le fun, le fun et encore le fun. Même si la déco semble issue d'un covering, Toyota assure qu'il s'agit d'une peinture multicouche créée par l'artiste dessinant le casque du pilote et reprenant les couleurs Gazoo Racing. Le résultat pique les yeux et est complété par des jantes forgées et un énorme aileron réglable en carbone. L'habitacle reste beaucoup plus sobre puisqu'il se contente de surpiquûres aux couleurs de la Finlande



TECHNIQUE

Moteur ➤ 3 en ligne turbo, 1,6 litre, 280 ch, 390 Nm

Transmission intégrale ➤ BVM6

Poids annoncé ➤ 1280 kg

Perfs annoncées ➤ 0 à 100 km/h en 5''2, 230 km/h

Prix de base ➤ 69 000 €

Production ➤ 200 Ogier et 200 Rovanperä

En cliquant sur la droite,
vous découvrez le Graal :
le mode Morizo.



Cet aileron spécifique
est en carbone.



et de modes de transmission spécifiques: Push Kalle au centre et Donut vers la droite. Nous prenons le volant d'un exemplaire à conduite à droite, qui nécessite donc un léger temps d'adaptation pour manier le levier. L'ensemble moteur/boîte n'évolue pas et la sonorité, qui aurait mérité un échappement spécifique, reste ajustable depuis l'écran central. Nous démarrons par le mode Kalle, qui répartit équitablement le couple entre les essieux (50/50 %), d'autant plus que le double champion du monde a souhaité les mêmes ponts avant/arrière. Le constructeur évoque un ressenti 40/60 % mais en la bousculant, cette Rovanperä met en avant un comportement ultra-efficace et un arrière stoïque. Le mode Donut devrait changer la donne! Contre toute attente, il ne reprend pas le réglage de l'ancien Sport (30/70 %). Pour aller plus loin? Pas du tout, puisque les ponts sont identiques. Le pilote a opté pour un verrouillage à 50/50 % dans le but de faciliter l'entretien de la dérive... À déclencher au frein à main! Rappelons que cette procédure radicale ouvre l'embrayage central. Bref, la méthode finlandaise doit être efficace mais risque de faire surchauffer la transmission.

Merci Morizo !

Morizo est le surnom du président du groupe Toyota, Akio Toyoda, pilote et fan de glisse qui n'avait pas le droit de courir sous son propre nom vis-à-vis des assurances. Pourquoi nous le remercions? Un peu de patience. Contrairement à Kalle Rovanperä, Sébastien Ogier aime la discrétion, d'où cette livrée sobre

couverte d'un gris mat exclusif agrémenté d'un drapeau français à l'avant, d'étriers bleus (contrastant avec les jantes forgées) et de stickers sur les côtés. Il a tout de même accepté l'ajout d'un aileron en carbone, à condition qu'il soit bien profilé et qu'il ajoute un peu d'appui (en théorie). En pratique, la GR Yaris 2024 est extrêmement stable à haute vitesse et l'écart n'est pas palpable sur ce tracé jalonné de chicanes. À bord, le volant se trouve cette fois du bon côté et l'on relève uniquement des surpiqures tricolores en plus des modes spécifiques. La mécanique et les rapports de boîte sont identiques aux autres modèles. Dommage, ces éditions auraient pu dépasser les 300 ch comme au Japon, séquiper de rapports courts et gagner du poids (insonorisants, banquette arrière). L'octuple champion du monde a préféré conserver le pont arrière plus long et le mode Seb opte pour une répartition à 40/60 % qui s'avère très efficace et équivalente au mode Kalle. La révélation de cette phase 2 va avoir lieu un tour plus tard, en basculant la molette sur « Morizo ». Ce mode applique une répartition à 50/50 % mais recèle une botte secrète: l'ouverture de l'embrayage multidisque en phase de décélération. Alors qu'il reste en prise sur la GR classique (en dehors de l'usage du frein à main) pour asseoir la puce en courbe, il s'ouvre ici pour la déstabiliser. Et ça marche! L'arrière pivote généreusement (freins ou lever de pied) et facilite le placement. Alléluia. Sachant qu'il s'agit d'un set-up électrique, il n'y a plus qu'à espérer que le modèle classique en bénéficie dès le millésime 2025. Il serait dommage d'en venir à pirater ce mode sur le web. ■





Test ADN

Nous évoquons l'ADN rallyistique voire radotons depuis le lancement de la GR Yaris car les Lancer Evo et Impreza STi hantent encore nos esprits. Il serait temps de les confronter pour effectuer un test ADN et vérifier que la Toyota est aussi captivante.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS CLÉMENT CHOULOT

Dès les premiers mètres, un élément dissocie la GR Yaris de ses aînées : le toucher de route, désormais plus filtré



Les jeunes générations doivent avoir du mal à mesurer cet ADN que les aïeules japonaises ont bâti dès 1992 dans le but de se hisser au sommet du rallye international à la fin des années 90. À l'époque, l'homologation en Groupe A nécessitait la production d'au minimum 2500 exemplaires. Juste avant elles, les Delta HF Integrale, Escort RS Cosworth et Celica 4WD ont marqué les esprits et les chronos. Nous aurions pu convier cette ancêtre Toyota qui, avant d'être bannie du championnat pour tricherie (suralimentation), a existé en

GT-Four routière. Pourtant auréolé de 4 titres mondiaux pilote et 2 constructeur, le coupé Celica ne bénéficie pas de la même aura que celle de drôles de berlines tricorps ornées d'un gigantesque aileron: apparitions sur grand écran, préparations, image rebelle, utilisation par la maréchaussée (Subaru). Angeline a craqué en 2017 pour ce « modèle bleu à jantes dorées » dont elle rêvait depuis toute petite: une STi 9 de 2006 marquée par l'adoption du 2,5 litres, d'une calandre divisée en trois et d'un pont piloté DCCD (inauguré par l'édition Solberg en 2003). Est-ce qu'elle a été attirée par les 3 titres pilote et 3 constructeur décrochés par l'Impreza? « J'aime bien le sport auto en général, mais pas particulièrement le rallye puisque j'ai fait pas mal de karting. » Elle avoue

tout de même un faible pour Peter Solberg, mais l'édition spéciale (500 exemplaires) était hors budget. Pour sa première sportive, Angeline s'est donc tournée vers la 9e évolution de STi proposée sur la seconde génération d'Impreza (sur 6 au total jusqu'à nos jours, dont 3 importées en Europe). Vous suivez toujours? En clair, nous n'avons eu droit qu'aux trois premières générations en France et les versions sportives ont cessé d'exister à partir de la 5e génération (2016). Elle continue d'être commercialisée au Japon et en Amérique du Nord sous l'appellation WRX (275 ch tout de même!) mais en bannissant l'esprit rallye/sportif. Quel dommage. Mitsubishi, de son côté, a carrément tourné la page de la Lancer en 2018, après huit générations et dix Evolution.

Les succès en Groupe A de la fin des années 90 (4 titres pilote, 1 constructeur) ne sont qu'un bon et lointain souvenir. Plus rares que les Impreza, les Lancer EVO n'ont été importées officiellement en Europe qu'à partir de 2004 (VIII) et jusqu'en 2014 (X édulcorée). L'EVO VIII débarque avec ses fameux différentiels, mais en se contentant d'une boîte à 5 rapports et d'une puissance ramenée de 280 à 265 ch (catalyseur supplémentaire). Cela n'a pas refroidi Julien, collectionneur de sportives de tous âges (205 GTi, M3 E36, Caterham, 106 Rallye): « Je cherchais une auto qui sortait de l'ordinaire, j'étais aussi intéressé par une Impreza GT Turbo. J'ai craqué parce qu'elle était plus rare et pas chère en raison du fort kilométrage » (155000 km). Achetée

en 2017, cette rallyeuse avait pour mission de lui faire oublier sa Mégane III R.S. Nos deux propriétaires auvergnats découvrent la GR Yaris avec attention et Angeline n'en revient pas de son côté compact face à son immense STi: 47 cm les séparent en effet en longueur! L'écart grimpe carrément à un demi-mètre face à la Mitsu'. Eh oui, fini le temps des berlines tricorps, à l'image du WRC. Mais l'empattement est plus long que celui de la STi (+ 2 cm), sans atteindre celui géant de l'EVO VIII (2,65 m). La puce est aussi plus baraquée en atteignant 1,80 m de large et elle les toise en culminant à 1,46 m bien que son toit en carbone ait été raboté pour une homologation en rallye... À l'origine du projet, qui n'a finalement pas servi à cause de la bascule vers l'hybride. Sur le fond, la GR Yaris a donc très peu d'éléments en commun avec la Rally 1 hybride (emplacement montant A, poignées et toit carbone), alors que la Rally2 partage le même châssis acier (renforcé). Les aînées tricorps, elles, revendiquaient plus de liens avec les Groupe A puisqu'elles servaient leur homologation.

Puissances voisines

Voyons le bon côté des choses, étant donné l'avancée du projet GR Yaris, nous avons échappé à une lourde hybridation! La boule de nerfs perd certes un cylindre face à ses mentors, mais elle affiche désormais une puissance équivalente à la norme japonaise de l'époque: 280 ch. Ce 1,6 litre a de la ressource et renvoie à bord un peu de souffle



SUBARU IMPREZA STI

Moteur ➤ flat-4 turbo, 2,5 litres, 280 ch à 5600 tr/mn, 390 Nm à 4000 tr/mn

Transmission ➤ intégrale, BVM6

I/L/h ➤ 4,46/1,47/1,44 m

Poids annoncé ➤ 1505 kg

Perfs mesurées ➤ 0 à 100/200 km/h en 5"8/24"3, 400/1000 m en 14"0/25"7, 255 km/h

Prix en 2006/ cote actuelle ➤ 41500 / 40 000 €



Bien qu'elle soit abaissée sur la phase 2, la position reste plus haute que celle des rivales.



Les baquets bicolores ajoutent une pointe de gaieté... Bienvenue.



Le flat-4 à la sonorité si singulière cube ici 2,5 litres et délivre 280 ch.



Un aileron de toit accompagne cette pelle à tarte.





GR YARIS 2024

Moteur >> 3 en ligne turbo, 1,6 litre, 280 ch à 6500 tr/mn, 390 Nm à 3250 tr/mn
Transmission >> intégrale, BVA8 (optionnelle)
I/L/h >> 3,99 / 1,80 / 1,46 m
Poids mesuré >> 1312 kg
Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 5''2, 21''5400/1000 m en 13''4/24''8, 230 km/h (bridée)
Prix de base >> 46 300 €



La Yaris refroidit également son échangeur par pulvérisation d'eau (réservoir ci-dessous).



De série, le toit est en carbone.



En perfs, la descendante de 280 ch leur met une petite claque en affichant une masse inférieure d'environ 200 kg !



MITSUBISHI LANCER EVO VIII

Moteur ➤ 4 en ligne turbo, 2 litres, 265 ch à 6500 tr/mn, 355 Nm à 3500 tr/mn

Transmission ➤ intégrale, BVM5

I/L/h ➤ 4,49/1,77/1,45 m

Poids annoncé ➤ 1470 kg

Perfs annoncées ➤ 0 à 100 km/h en 6"1, 245 km/h

Prix en 2004/ cote actuelle ➤ 38990 / 35000 €



Position, visibilité, l'EVO invite à attaquer !



En Europe, l'ajout d'un catalyseur ramenait la puissance à 265 ch.



La lame supérieure est en carbone.

à l'échappement, un peu de siffllements (soupape de décharge). Si vous voulez plus de décibels, il faut se plonger dans les menus électroniques et compter sur les haut-parleurs. Les normes de bruit et de pollution sont passées par là!

Les quatre cylindres de l'époque sont naturellement plus vivants et bavards. À bord de la Lancer, il ne faut pas s'attendre à sursauter face au chuintement du turbo. Elle reste plus feutrée que la STi, s'emporte à 3000 tr/mn et prend 7000 tr/mn avec moins d'allant. Rappelons que l'éprouvé 2 litres turbo 4G63 s'en tient ici à 265 ch et qu'il avait eu droit à des changements notoires pour l'EVO VIII: bielles/pistons renforcés, échappement allégé, couple en hausse, meilleur écoulement à l'admission. Il est associé à une boîte à 5 rapports (6 au Japon) plutôt rapide et agréable, mais ce modèle a souffert... À l'image de la mécanique, qui n'est pas au sommet de sa forme mais qui a le mérite d'être entièrement d'origine. Malgré tout, Julien préfère son EVO à la Yaris. « La mienne est plus brute. Et il y a trop de boutons au volant de la Toyota, trop de modes de conduite. » Entièrement d'ac-

cord! Le trois branches Momo est une pure merveille. Les aides se résument à l'ABS (pas d'ESP) et le conducteur bénéficie d'une excellente visibilité, installé confortablement dans les baquets enveloppants. Bon, comme pour ses voisines, il ne faut pas être regardant sur la qualité des matériaux ni le design.

Oui, la Toyota possède un timbre atypique avec son 3 cylindres, mais beaucoup moins flatteur que celui du flat-4. Il faut dire que cet exemplaire pète la forme, entre l'échappement/silencieux Madac, le catalyseur Prodrive et la soupape de décharge externe Forge. Sa propriétaire ne souhaite pas une lourde préparation, juste un peu plus de bruit. L'ambiance fleure bon le rallye et régale les tympans: saccadé de machine à coudre amplifié, chuintement de la dump-valve. Le 2,5 litres turbo explose à 3000 tr/mn et reste rageur dans les tours. Pour cette génération, Subaru a rehaussé la cylindrée (alésage et course), a plafonné la pression du turbo à 1,05 bar et a envoyé de l'air frais dans la tubulure d'échappement pour diminuer les rejets. Au ressenti, ce bloc délivre plus de 300 ch !

Il respire. Il s'exprime sans filtre. Le conducteur en prend plein les oreilles et la vue, avec au premier plan la grosse entrée d'air de l'échangeur. Il est aussi bien installé qu'à bord de la Lancer, plus bas que dans les baquets de la Yaris, tout aussi confortables mais accentuant le maintien. Pour Angeline, il n'y a pas photo face à la Yaris: « Ma Sub' est on/off, à l'ancienne. Le souffle à l'échappement de la Yaris me rappelle celui de la Mégane 3 R.S. » Il y a de quoi être ensorcelé, d'autant que la boîte 6 régale par son maniement... Au point de supplanter celui de la GR Yaris phase 2 (ici photographiée en BVA8 optionnelle)? Non, le levier rehaussé tombe plus naturellement sous la main et possède une fonction IMT automatisant le talon pointe avec brio. En termes d'accélérations, malgré la différence de couple et de puissance, les Sub' et Mitsu' seraient au coude à coude jusqu'à 1000 m. Nous avions mesuré la STi en 5"8 de 0 à 100 km/h et 25"7 au 1 000 m. Sans surprise, la descendante leur met une claque en affichant une masse inférieure d'environ 200 kg! Elle s'approche ainsi des 5"0 de 0 à 100 km/h et reste sous les

À leurs côtés, la GR Yaris paraît rikiki mais elle s'avère plus large et plus haute !



La transmission intégrale des aînées réclame une vidange tous les 5 ans.

25'0 au 1 000 m. Quelle santé. En revanche, elle laisse ses glorieuses aînées se chamailler sur autoroute puisqu'elle est bridée à 230 km/h. La Mitsu' grimperait à 245 km/h, contre 255 km/h pour la Sub'.... Malgré la traînée aéro! En clair, la GR montre les crocs en performances, mais n'offre pas autant de sensations brutes sur le plan mécanique. Elle n'a pas abattu toutes ses cartes et pourrait surprendre ses ennemis par son attirail dynamique dernier cri.

Armement intégral

Dès les premiers mètres, un élément dissocie la Yaris de ses aînées: le toucher de route, entre une assistance électrique s'alourdisant en mode Sport et une hydraulique très naturelle chez les anciennes. La légèreté et la franchise surprennent dans le camp Mitsu'. Ces réglages sont bien harmonisés avec le train avant mordant, épaulé gentiment par l'arrière, et la transmission intégrale obsédée par l'efficacité: Torsen avant, différentiel piloté central (ACD à trois modes Tarmac, Gravel et Snow) établissant la répartition à 50/50 % en conditions normales et le fameux différentiel vectoriel arrière (AYC). Sur le sec, l'EVO VIII ne plaît pas - à moins d'utiliser l'appel contre-appel ou le frein à mains - et se focalise sur le chrono. La motricité est folle, l'agilité étonnante au regard du gabarit et de la masse avoisinant la 1,5 tonne. La suspension, elle, épate par sa capacité d'absorption et offre ici un filtrage plus doux que celui de la STi, en canalisant moins les mouve-

ments de caisse. Bon, nos deux berlines ont perdu leur set-up d'origine et Julien a rabaissé l'avant de 25 mm et l'arrière de 15 mm pour s'amuser en trackdays, en montant des jantes de 18 pouces contre 17 pouces d'origine (testées ici). Angeline a quant à elle installé des cales pour élargir les voies et des barres anti-rapprochement supérieures et inférieures.

Le résultat tutoie la perfection et la STi perd son côté nonchalant. L'avant gagne en pugnacité. L'arrière vient naturellement aux freins ou au lever de pied, sans se soucier de l'ESP puisqu'il n'y en a pas. Le grip des Bridgestone Potenza RE070 (semi-slicks de série) sidère et la transmission intégrale donne des ailes! Cette dernière se compose de quatre différentiels: avant hélicoïdal, arrière à disques (ZF), central épicycloïdal - répartition avant/arrière fixée à 41/59 % - épaulé par un embrayage multidisque (DCCD) faisant varier cette répartition jusqu'à 50/50 % de manière automatique ou selon 6 niveaux (molette sur tunnel). Comme à l'accoutumée, les amortisseurs inversés se révèlent assez raides à basse vitesse puis excellent à haute fréquence. Ce filtrage rappelle celui de la GR Yaris phase 2, alors que le déhanché très efficace de la compacte renvoie vers celui de l'EVO VIII, en étant moins réactif et précis. La transmission intégrale s'avère tout aussi diabolique (Torsen avant/arrière, pont arrière plus long, embrayage multidisque piloté central) mais les réglages restent moins incisifs malgré leur multitude (sauf le Morizo de l'édition Ogier!). La phase

1, plus joueuse en Sport (30/70 %) et moins filtrée niveau direction, se rapproche plus de l'esprit STi d'origine qui possède un côté indolent de prime abord avant de révéler tout son potentiel face à l'adversité (spéciales corsées). À l'heure du bilan, est-ce que cette Gazoo Racing pourrait faire craquer nos Auvergnats? Angeline se montre plus réservée et cette phase 2 ne pourrait pas remplacer sa Subaru, plus virile et joueuse. « La Yaris incarne une Mégane 3 R.S. à quatre roues motrices. Elle est hyper efficace. Elle viendrait peut-être en plus de la STi, mais elle reste trop chère. Si je la remplaçais, ce serait pour une GT-R Nismo. » Carrément, Godzilla! Quant à Julien, il trouve que cette phase 2 communique bien, reste stable et saine. « À l'époque, la Mitsu' était beaucoup plus proche d'une groupe N. Je serais capable de craquer pour cette Yaris, mais en boîte manuelle car le convertisseur bride les capacités. » Pour le moment, ces passionnés ne rencontrent pas de problème pour trouver des pièces auprès de spécialistes ou de préparateurs.

La cote de ces rallyeuses avoisine celle de la GR Yaris phase 1, à savoir entre 35000 et 40000 €. Lors de cette rencontre, nous avons totalement craqué pour cette configuration de STi réglée aux petits oignons, joueuse et communicative. Il faut toutefois garder à l'esprit que celle d'origine n'allait pas jusque-là et n'offrait pas l'agilité d'une EVO VIII. La GR Yaris phase 2 possède certes moins l'esprit rebelle et le côté viril de ses aînées, mais les gènes de rallyeuse composent bien son ADN et ne demandent qu'à être sublimés. ■

MP-R

mp-rezeau

L'EXCELLENCE EN MOUVEMENT

Chez MP-Rezeau, notre objectif d'offrir aux passionnés d'Alpine A110 un accès privilégié à l'innovation et à l'excellence technologique.

Que vous soyez un amateur de courses sur circuit, de balades en montagne, un collectionneur de voitures de sport ou simplement un conducteur exigeant, nous sommes là pour vous accompagner dans votre quête de performance. Notre équipe met en œuvre les dernières avancées technologiques pour que chaque kilomètre parcouru soit une expérience de conduite inoubliable.

Rejoignez-nous dans cette aventure où la passion rencontre la technologie. Ensemble, nous repousserons les frontières de l'automobile.



contact@mp-rezeau.fr

06 58 13 56 49

06 38 53 51 68

mp-rezeau.fr

8 le canadien 18410

Argent sur Sauldre

AUDI S1

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT ET D.R.

La cote de nos chères sportives flambe et nous vous aidons à réaliser des rêves raisonnables.

Pour ce numéro consacré aux rallyeuses, nous souhaitons mettre en avant une bombinette intégrale née sous la forme de l'A1 Quattro : la S1 qui avoisine les 20 000 €.



N'en déplaise aux collectionneurs ayant eu la chance de mettre la main sur un des 333 exemplaires d'A1 Quattro, Audi s'est servi de cette coûteuse vitrine pour préparer l'arrivée de la S1 en 2014. Logique, étant donné le succès de cette édition spéciale et la nécessité de rentabiliser ce projet ayant entraîné la modification de 600 composants pour intégrer une transmission intégrale sur la citadine : un embrayage multidisque Haldex de 5e génération envoyant du couple sur l'arrière seulement en cas de débordement de l'avant. Les changements les plus spectaculaires concernent la greffe d'un train arrière multibras de TTS (au lieu de bras tirés) et la migration du réservoir de 45 l. Contrairement à l'A1 Quattro, la descendance gagne en polyvalence en s'équipant d'un amortissement piloté proposant deux lois. Déclinée en 3 et 5 portes, la S1 abandonne les appendices, le bandeau noir à l'arrière et les jantes « turbine look », mais conserve un de beaux baquets dont la coque peut égayer un habitacle très sobre (pack quattro). Elle allège le tarif d'environ 20 000 € par rapport au collector et ramène la puissance du 2 litres turbo à 231 ch pour ne pas le froisser. Autre bonne nouvelle, elle reste fidèle à la boîte manuelle et écarte la double embrayage probablement pour des raisons de coût de développement et d'espace. Tant mieux,

cette commande lui va comme un gant et la masse égale déjà celle d'une GTi du segment supérieur en atteignant les 1300 kg. Il faut dire que la puce n'a rien de radical et conserve le raffinement et les équipements de la citadine huppée. Elle dépasse certes les 30 000 € à sa sortie, mais ce tarif se justifie par le mélange des genres audacieux et les prestations dynamiques. Elle va conquérir le cœur des GTistes par son tempérament, son efficacité et ses performances.

Petite bombe

Quand les concurrentes plafonnent à 1,6 litre, la S1 débarque avec un gros 2 litres turbo EA888 qui équipait entre autres les Golf GTi, R, S3 ou TT à l'époque. Outre une distribution variable sophistiquée, ce quatre cylindres allégé à la particularité d'être alimenté par une double injection (directe et indirecte) permettant un remplissage optimal à tous les régimes et une baisse de consommation. Si le couple maxi impressionne avec 370 Nm dès 1 600 tr/mn, la puissance est bridée à 231 ch alors qu'elle grimpait jusqu'à 310 ch à bord d'un TTS. Résultat, la mécanique séduit davantage par sa souplesse que sa rage ou sa voix (feutrée). Elle mérite un échappement plus loquace! Pourtant, celui-ci est actif et épaulé par un résonateur à l'admission. Au moins, la S1 n'impose pas de jouer sans cesse du levier pour profiter de sa force, ce qui n'aurait posé aucun problème

tant le maniement du levier est un régal. Même si elle pèse un bon quintal de plus que la moyenne du segment, la S1 affole le chrono en reprises avec 10"2 pour passer de 80 à 150 km/h en 5e et en accélérations en se hissant quasiment au niveau

L'ORIGINELLE AI QUATTRO

La branche sportive d'Audi a d'abord lancé une édition limitée à 333 exemplaires (trentaine pour la France) à partir de 2012 pour tâter le terrain. Elle se singularise par son regard sombre, ses jantes à faux écrou central en hommage à la Sport Quattro, son aileron et son bandeau noir arrière. Mais elle n'est pas radicalisée pour autant... Le 2 litres TFSI EA113 provient du TTS avec une puissance ramenée de 272 à 256 ch. Nous n'avions pas pu la mesurer sur la piste Club, mais nous avions relevé 25"6 au 1 000 m. Vendu 51 190 €, cet oiseau rare voit sa cote flamber et oscille entre 60 et 70 000 €.





TECHNIQUE

Moteur	4 en ligne, bi-injection
Disposition	Av, transversale
Cylindrée (cm ³)	1 984
Alésage x course (mm)	82,5 x 92,8
Rapport volumétrique	9,3: 1
Soupapes par cylindre	4 (levée variable)
Arbre(s) à cames	double (calage variable à l'admi. et à l'échap.)
Suralimentation	turbo (1,4 bar maxi)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	231 à 6 000
Puissance au litre (ch/l)	116
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 4400
Couple au litre (Nm/l)	186
Régime maxi (tr/mn)	6 900

TRANSMISSION

Type	intégrale												
Boîte de vitesses	6, manuelle												
Commande	grille en H												
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	<table border="1"> <tr><td>1^e</td><td>3,36 - 8,2 - 57</td></tr> <tr><td>2^e</td><td>2,09 - 13,2 - 91</td></tr> <tr><td>3^e</td><td>1,48 - 18,7 - 129</td></tr> <tr><td>4^e</td><td>1,09 - 25,4 - 175</td></tr> <tr><td>5^e</td><td>1,10 - 32,5 - 224</td></tr> <tr><td>6^e</td><td>0,91 - 39,3 - 250</td></tr> </table>	1 ^e	3,36 - 8,2 - 57	2 ^e	2,09 - 13,2 - 91	3 ^e	1,48 - 18,7 - 129	4 ^e	1,09 - 25,4 - 175	5 ^e	1,10 - 32,5 - 224	6 ^e	0,91 - 39,3 - 250
1 ^e	3,36 - 8,2 - 57												
2 ^e	2,09 - 13,2 - 91												
3 ^e	1,48 - 18,7 - 129												
4 ^e	1,09 - 25,4 - 175												
5 ^e	1,10 - 32,5 - 224												
6 ^e	0,91 - 39,3 - 250												
Rapport de pont	3,99/3,09												
Blocage de différentiel	central piloté Haldex												
Antipatinage	déconnectable												
Pneumatiques	Bridgestone S001												
Dimensions av/ar	225/35 R 18												

CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 4 places
SCx - Cx	0,69 - 0,34
Suspension avant	McPherson (triangles), + barre antiroulis
Arrière	essieu multibras, ressort/amortisseur séparés, barre antiroulis
Amortissement	piloté (de série)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (310/272)
Étriers AV/AR (pistons)	flottants (1/1)
Poids annoncé (kg)	1 315
Poids/puissance (kg/ch)	5,7
Réservoir (litres)	45
Long. - larg. - haut. (mm)	3975 - 1740 - 1417
Empattement (mm)	2469
Voies avant/arrière (mm)	1474 / 1452

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	250
Rapport	6 ^e à 6400 tr/mn
De 0 à 100 km/h	6"0
à 120 km/h	7"8
à 140 km/h	10"5
à 160 km/h	14"1
à 180 km/h	18"2
à 200 km/h	23"8
400 m départ arrêté	14"0 (159 km/h)
1000 m départ arrêté	25"8 (205 km/h)
De 80 à 150 km/h en 5e/6e	10"2 / 12"0
De 140 à 200 km/h en 5e/6e	13"3 / 15"0
Conso. moyenne (l/100 km)	13,2
Émissions CO ₂ (g/km)	162

TARIF

Prix 2014 (€)	33 900
Côte moyenne (€)	22 000
Puissance fiscale (CV)	14

SÉRIE

Baquets avec coque peinte, 3 modes de conduite	
GPS avec écran amovible, phares Xénon	

OPTIONS

Pack Quattro ext/int., audio Bose	
Etrier rouge, cuir Nappa	



Sobre, raffiné, l'intérieur possède un écran amovible. Géniale invention!

de l'A1 Quattro : + 0"2 au 1 000 m. Imaginez, la petite Allemande se contente de 6"0 de 0 à 100 km/h et de moins de 26"0 pour couvrir un kilomètre. C'est du niveau d'un Cayman (type 981). À l'époque, toutes les concurrentes de son segment étaient larguées. On prend donc un malin plaisir à secouer cette GTi qui n'a rien d'une A1 radicalisée comme en témoigne la qualité de l'amortissement piloté, y compris en mode Sport. La motricité est exemplaire dans toutes les conditions, sans pénaliser le plaisir. La puce se révèle suffisamment stable dans les courbes rapides, tout en étonnant par sa vivacité dans le serré. Même la direction séduit par la qualité des remontées d'informations. Bref, la S1 étincelle par son caractère pétillant et sa polyvalence.

À se procurer d'urgence

Cette polyvalence lui ouvre-t-elle les portes du circuit ? Oui, la citadine encaisse le choc. Sans égaler le mordant d'une Mégane 3 R.S., elle fait preuve d'un panache et d'une précision tout à fait dignes des meilleures GTi. Le train avant engage sans sourciller et l'arrière enroule pour permettre de ressortir comme une balle. Le chrono n'en revient pas (voir encadré) ! On peut seulement lui reprocher d'être avare en sensations et un peu limitée du côté du freinage en cas d'usage piste. En résumé, Audi a produit une GTi surdouée dans tous les domaines: performances, confort, agilité. Son prix, élevé au lancement mais justifié, n'est

désormais plus un problème puisqu'elle démarre à moins de 20000 € avec un kilométrage élevé. Le plus dur reste de trouver un exemplaire avec moins de 100000 km... Bonne recherche ! ■

À L'ÉPREUVE DE MAGNY-COURS CLUB

Nicolas Gourdon garde un excellent souvenir de ce supertest réalisé fin 2014: « *elle brise les idées reçues et chatouille les zygomatiques dans toutes les situations.* » Il lui reprochait seulement d'être avare en sensations et d'avoir des freins insuffisamment endurants sur piste. Grâce à son châssis épata et à ses perfs canon, la S1 boucle le Club en 1'27"88 en prenant jusqu'à 1g en latéral. Elle s'élève ainsi au niveau de prestigieuses rallyeuses telles la Lancer Evo IX ou la STI 2008. À l'époque, elle se situait loin devant toutes les GTi de sa catégorie et s'élève de nos jours au niveau d'une i20 N.



FICHES DÉJÀ PARUES

La Collection *Motorsport* est un recueil d'essais des meilleures sportives d'hier et d'aujourd'hui. Des textes synthétiques, des descriptifs techniques complets ainsi que les performances détaillées vous permettront de comparer de façon simple et rapide des autos de taille, de puissance ou d'époques différentes.

Pour tout savoir sur vos sportives préférées, cultivez votre passion avec la Collection *Motorsport* !

ABARTH	
124 SPIDER	N°113
GRANDE PUNTO	N° 40
ALFA ROMEO	
147 GTA	N° 4
156 GTA	N° 18
75 TURBO	N° 10
4C	N°100
8C COMPETIZIONE	N° 45
BRERA 3.2 V6	N° 33
ALPINA	
B9 3.5	N° 21
ALPINE	
A 310 V6	N° 18
A 610 TURBO	N° 3
ASTON MARTIN	
DB9	N° 7
DB7 GT	N° 17
DBS	N° 28
V8 VANTAGE	N° 30
V12 VANTAGE	N° 53
VANQUISH	N° 13
VANTAGE GT12	N° 90
AUDI	
A1 QUATTRO	N° 87
R8 5.2 FSI QUATTRO	N° 69
R8 GT	N° 80
R8 MK1 V8	N° 95
RS2	N° 2
RS3	N° 78
RS4	N° 4
RS4 V8	N° 33
RS6	N° 24
S2	N° 26
S3	N° 14
S3 "2006"	N° 35
S8	N° 39
SPORT QUATTRO	N° 55
TT 3.2 V6	N° 1
TT RS MK1	N° 91
TTS	N° 40
UR-QUATTRO	N° 49
BENTLEY	
CONTINENTAL GT SPEED	N° 40
BMW	
1M	N° 67
130i	N° 32
135i	N° 41
3.0 CSL	N° 22
325 Ti COMPACT	N° 24
M2 F87	N°107
M2 CS F87	N°112
M3 "1986"	N° 3
M3 3.0 E36	N° 13
M3 COUPÉ (E92)	N° 70
M3 CSL	N° 1
M3 "E46"	N° 31
M3 GTS	N° 77
M4 F82 CS	N° 98
M4 F82 GTS	N° 94
M5 "E39"	N° 34
M5 "E60"	N° 6
M6	N° 28
M635 CSi	N° 20
M COUPÉ	N° 48
ROADSTER M	N° 2
Z8	N° 7
Z1	N° 10
Z4M COUPÉ	N° 27

BUGATTI	
EB 110 S	N° 3
VEYRON 16.4	N° 71
CATERHAM	
R300 SUPERLIGHT	N°108
CHEVROLET	
CORVETTE C5	N° 22
CORVETTE C5 ZR-1	N° 26
CORVETTE C6	N° 57
CORVETTE C6 Z06	N° 12
CORVETTE C6 ZR-1	N° 76
C7 STINGRAY	N° 93
C7 Z06	N°103
CHRYSLER	
300C SRT-8	N° 38
CROSSFIRE SRT-6	N° 25
VIPER GTS	N° 2
VIPER RT/10	N° 15
CITROËN	
AX SPORT	N° 21
C2 1.6i 16V VTS	N° 6
C4 VTS	N° 18
DS3 RACING	N° 68
SAXO 1.6i 16V VTS	N° 4
CIZETA	
V16T	N° 32
DE LA CHAPELLE	
TYPE 55	N° 28
DE TOMASO	
PANTERA SI	N° 31
DODGE	
VIPER SRT-10	N° 33
DONKERVOORT	
D8 210	N° 6
FERRARI	
2 TR	N° 23
348 TB	N° 19
360 MODENA	N° 42
456 GT	N° 27
458 SPECIALE	N° 86
575 M	N° 4
599 GTB FIORANO	N° 74
612 SCAGLIETTI	N° 40
CHALLENGE STRADALE	N° 8
ENZO	N° 5
F355	N° 12
F40	N° 1
F430	N° 3
F430 SCUDERIA	N° 34
F50	N° 26
FIAT	
CINQUECENTO SPORTING	N° 10
PANDA 100 HP	N° 29
UNO TURBO I.E.	N° 6
FORD	
ESCORT RS COSWORTH	N° 12
FIESTA ST	N° 23
FOCUS ST	N° 33
FOCUS RS	N° 7
FOCUS RS Mk II	N° 62
PUMA 1.7	N° 38
SIERRA RS COSWORTH	N° 5
SPORTKA	N° 27
HOMMELL	
BERLINETTE RS2	N° 11

HONDA	
CIVIC TYPE-R	N° 1
CIVIC TYPE R (FK2)	N° 64
CIVIC TYPE R (FK8)	N°109
INTEGRA TYPE-R	N° 4
NSX	N° 14
S2000	N° 7
MG	
ZR 160	N° 21
ZT 260	N° 16
MINI	
COOPER S JCW	N° 5
JCW GP	N° 59
JCW GP 2	N°102
MITSUBISHI	
EVOLUTION IX	N° 35
LANCER EVO VIII	N° 3
LANCER EVOLUTION	N° 61
MVS	
VENTURI	N° 4
NISSAN	
350Z	N° 2
370Z	N° 41
SKYLINE GT-R R34	N° 56
OPEL	
ASTRA OPC	N° 20
CORSA OPC	N° 36
GT	N° 34
LOTUS OMEGA	N° 7
SPEEDSTER TURBO	N° 16
PAGANI	
ZONDA C12 S 7.3	N° 75
PEUGEOT	
106 RALLYE	N° 11
205 GTi 1.9	N° 1
205 RALLYE	N° 5
206 RC	N° 3
207 RC	N° 38
208 GTi BY P.S.	N°101
306 S16	N° 14
308 GTi BY P.S.	N° 96
309 GTi16	N° 8
405 Mi16	N° 6
RCZ R	N°85/116
PORSCHE	
911 (964) CARRERA 4	N° 21
911 (964) TURBO 3.3	N° 43
911 (991.1) R	N° 110
911 (993) CARRERA	N° 30
911 (996) GT3	N° 13
911 (996) GT2	N° 16
911 (996) TURBO	N° 6
911 (996.2) GT3	N° 63
911 (997) CARRERA S	N° 2
911 (997) GT2 RS	N° 81
911 (997) GT3 RS	N° 79
911 (997) TURBO	N° 39
928 S4	N° 9
944 TURBO	N° 7
959	N° 47
BOXSTER S 3.2	N° 4
BOXSTER SPYDER	N° 51
CARRERA GT	N° 1
CAYMAN GT4 "981"	N° 89
CAYMAN S "987"	N° 26
RENAULT	
19 16S	N° 16
21 TURBO	N° 22
5 GT TURBO	N° 3
VOLVO	
C30 T5	N° 36
S60 R	N° 25



Commandez les numéros déjà parus directement sur www.ngpresse.fr

« L'image des Sub'et Mitsu' reste forte mais il est compliqué d'en trouver d'origine »

Pour mieux appréhender notre marché bouleversé par les taxes, nous vous proposons un point sur les occasions récentes et les Youngtimers en compagnie de Silvère Imbert et Pierre-Hervé Ponceau de Moteur&Sens et Forever Automobiles.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS LAURENT VILLARON / MOTEUR&SENS



Pierre-Hervé et Silvère préparent des évolutions pour la rentrée.

MOTORSPORT

Question rituelle, comment évoluent le marché de l'occasion récente et celui des Youngtimers?

MOTEUR&SENS

En règle générale, les tendances évoluent lentement dans l'automobile. Aujourd'hui, on reste sur une légère érosion des prix sur les anciennes et une relative stabilité sur les sportives modernes. Après, c'est au cas par cas. Il y a des autos qui ont beaucoup décoté comme une SF90 qui a perdu autour de 100 000 €. La 296 est beaucoup produite et revendu rapidement. Malgré ses qualités, les prix chutent aussi. Par exemple, un exemplaire vert configuré à 430 000 € neuf est en vente chez nous à 339 000 €. La décote est faramineuse ! Ces deux hybrides ne rencontrent pas le même succès que le reste de la gamme atmo' ou turbo. Il y a par exemple une forte demande en ce moment pour le Purosangue, mais nous avons du mal à la satisfaire car les marques verrouillent le marché en obligeant les propriétaires à conserver leur auto un certain temps par contrat sous peine de ne plus leur louer de modèle. Les clients ne sont pas libres ! Par exemple, chez Porsche, un client de Spyder RS qui a trop longtemps attendu a voulu s'en séparer sans gagner d'argent auprès de nous. Mais il a reçu plusieurs appels de Porsche lui disant qu'il n'aurait plus accès à la marque. Et s'il passe par le réseau officiel, il perd de l'argent. En plus, les constructeurs obligent parfois à souscrire à un crédit chez eux... Les clients se retrouvent coincés. Le risque de décote le plus élevé se produit durant les deux premières années. L'idéal est de se tourner vers des autos qui ont 4 à 5 ans.

MS Est-ce que des modèles ont attiré votre attention pour leur excellent rapport prix/sensations ?

M&S On va nous traiter d'aficionados de la marque, mais on pousse souvent McLaren. Par exemple, une 675LT Spider se négociait neuve entre 350 000 et 420 000 € et tourne aujourd'hui autour de 300 000 € quand une 765 LT Spider réclame 200 000 € de plus. En règle générale, les Aston subissent une forte décote et la DB11 a pris une belle tarte. On en a une à 160 000 €. Les DBS Superleggera et Vanquish battent de l'aile aussi. Il y a moins de demande. Il n'y a pas la même image que Porsche ou Ferrari. Aston subit sa politique de marque. La DBS Ultimate et la V12 Vantage étaient censées être les derniers modèles V12 de la firme. Et au final, elle ressort le V12 biturbo sur d'autres modèles... Au détriment de ces séries spéciales. On essaie de rester au prix du marché. On remarque que les Ferrari d'il y a 4 à 5 ans stagnent. Le marché est moins dynamique en raison de la conjoncture. Il y a moins de transactions. Il n'y a pourtant pas de risque particulier.

MS Nous essayons la Revuelto dans ce numéro, avez-vous beaucoup de demandes la concernant ou pour ses ainées à moteur V12 ?

M&S On a eu des demandes sur ce modèle au lancement auprès de clients qui ne s'aventuraient pas sur l'Aventador en raison de sa conception à l'ancienne. Inversement, la clientèle traditionnelle de l'Aventador ne se retrouve pas dans la Revuelto. J'ai des retours de clients aimant le sale caractère traditionnel,



L'offre est pléthorique, au point d'agacer les constructeurs.

qui ont testé la nouveauté et qui ont été déçus par le côté policé, la sonorité moins viscérale. L'ultra-modernité permet de gagner en polyvalence, mais ils estiment perdre en émotion. On a de la demande sur les anciennes. On vient de vendre une Diablo orange à un Norvégien qui a adoré la couleur. Aujourd'hui, on en trouve entre 200 000 € pour une Diablo en mauvais état à 600 000 € pour une Aventador SVJ. La Revuelto, qui n'est pas une série limitée, revient à près de 700 000 € en incluant les options et le malus d'après les acheteurs que nous connaissons. C'est très cher ! Ça va marcher la première année en occasion parce qu'il y a beaucoup d'attente, mais on verra par la suite. On va observer de près les problèmes et les coûts liés à l'hybridation parce que cette technologie complexe est plus contraignante. Dans 10 ans, quand il va falloir changer les batteries, ça va être une catastrophe en termes de coût. On a déjà ces infos concernant les précurseurs 918, P1 et LaFerrari. Les clients refusent d'acheter s'il n'y a pas eu un contrôle officiel de la batterie ou si elle n'a pas été remplacée ou si elle n'est plus sous garantie. Le remplacement peut s'élever à 100 000 € ! Elles risquent de devenir invendables, comme une 991.1 GT3 au fort risque de casse moteur. Si elle sort du Porsche Approved, ça devient une galère.

MS Est-ce que vous avez des demandes concernant les intégrales à l'esprit rallye ?

M&S Il y a de la demande, mais ce n'est pas aussi fort que ce que l'on aimerait. Ça s'adresse à un public de niche. On a par exemple une GR Yaris à moins de 40 000 € chez Forever qui a du mal à partir. Elle a été propulsée sur le devant de la scène pendant un an et demi, puis l'intérêt a baissé. On a zéro demande sur la phase 2... L'image des Subaru STi et Mitsubishi Lancer EVO reste très forte. Le souci avec ces autos est d'en trouver une d'origine. Elles ont été énormément modifiées. Si elles sont d'origine avec peu de kilomètres, elles deviennent très chères et personne n'en veut. Quand elles sont modifiées et ont beaucoup roulé, les gens n'en veulent pas non plus. Ça devient un marché compliqué. Mitsubishi a plus une image chimérique, mythique parce qu'il y a eu peu de versions importées officiellement. La Lancer s'adresse plus à des initiés. Avec la Subaru, c'est plus simple parce qu'il y en a plus et qu'elle a longtemps été distribuée officiellement. Dans les deux cas, il faut casser le portefeuille pour avoir une auto d'origine et garder à l'esprit que trouver des pièces reste difficile, comme dégoter un spécialiste réputé. Pour quelqu'un qui cherche une rallyeuse, on conseille la GR Yaris même si on n'a plus affaire à un tricorps à la forte identité.

Si on veut une auto suffisamment moderne, fun et ne rencontrer aucun souci de pièces, c'est l'outil idéal. ■



Les premières Aventador s'échangent à moins de 300 000 €.



Forever Automobile propose cette GR Yaris phase 1 Track pack à 39 900 €.

NOS CHRONOS À MAGNY-COURS



LE CIRCUIT

La piste Club de Nevers Magny-Cours est notre base de référence depuis 2008. Nous l'avons choisie pour sa variété et son développement assez faible. Ce tracé permet de synthétiser les qualités d'une voiture de sport, quelle que soit sa puissance. La piste de 2,53 km dispose d'une ligne droite de 700 m que nous tronquons en prenant la chicane. Le circuit peut être loué. Contact: 03 86 21 80 85.

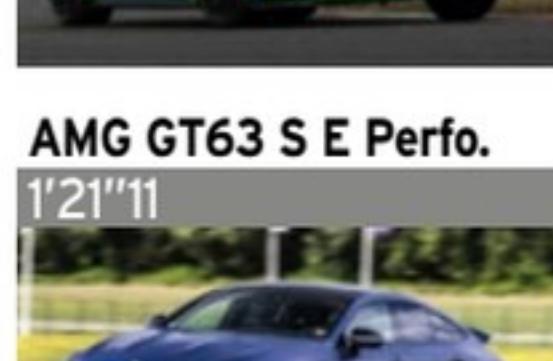
Chronos du mois

- (1) Pneus usés/inadéquats
- (2) T° > 30 °C
- (3) T° < 0 °C
- (4) Voiture fatiguée
- (5) Michelin Pilot Supersport
- (6) Voiture modifiée
- (7) Pneus ContiSportContact 5p
- (8) Freins fatigués
- (9) Pneus slicks
- (10) Piste humide

TOP 3 GT

McLaren Senna	1'14"93	
Corvette C8 Z06 (Cup R)	1'15"23	
296 GTS AF (Cup 2 R)	1'15"47	

TOP 3 BERLINES

AMG GT 4 p 63 S (Cup 2)	1'20"49	
AMG GT63 S E Perfo.	1'20"78	
AMG GT63 S E Perfo.	1'21"11	

TOP 3 TRACIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R	1'22"84	
Mégane 4 R.S. Trophy 2019	1'23"87	
Honda Civic Type-R (FL5)	1'24"30	

TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo	1'15"62	
Dallara Stradale	1'16"32	
Donkervoort GTO	1'16"88	



376
voitures chronométrées

243
km/h: en bout de ligne droite avec la Senna

6200
kilomètres environ
parcourus sur ce tracé

49
marques représentées
dans le classement

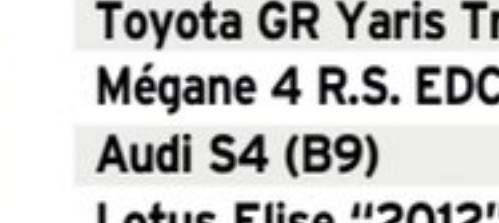
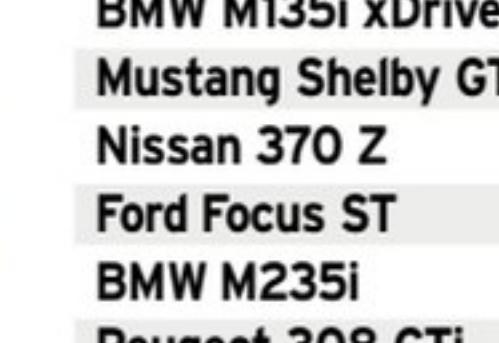
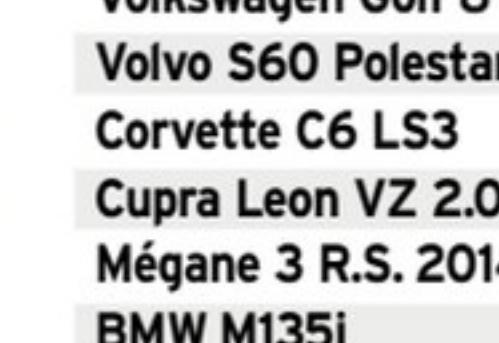
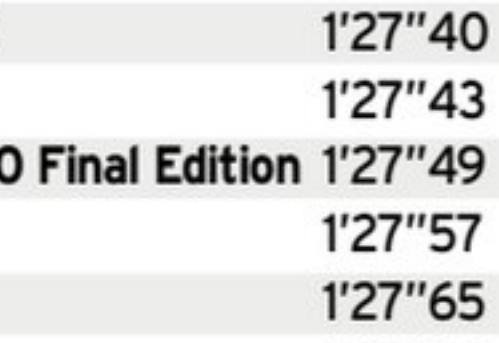
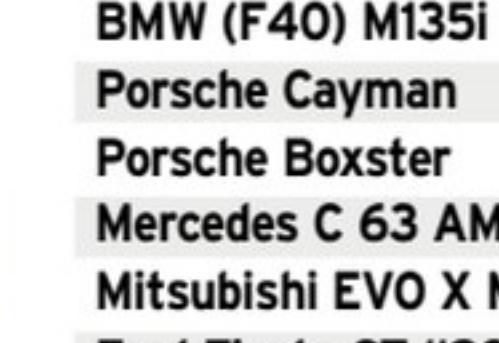
LE CLASSEMENT

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 (992) 1'14"44	McLaren Senna 1'14"93	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02
Corvette C8 Z06 (Cup 2R) 1'15"23	296 GTS AF (Cup 2 R) 1'15"47	Radical RXC Turbo 1'15"62	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91	992 GT3 RS (Cup 2 R) 1'15"96	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06	Dallara Stradale 1'16"32
Radical SR3 SL 1'16"40	McLaren 765LT Spider 1'16"51	Lamera GT 1'16"54	Huracán Evo 1'16"69	McLaren 720S 1'16"80	Donkervoort GTO 1'16"88	Huracán STO 1'16"89
Ligier JS2R 1'16"95	Huracán Performante 1'17"17	Aventador SVJ 1'17"17	992 GT3 (Cup 2R) 1'17"18	Lamera Cup (slicks) 1'17"19	Huracan Tecnica 1'17"35	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36
McLaren 675LT 1'17"48	McLaren 620R 1'17"60	992 GT3 RS (Cup 2) 1'17"66	991/2 GT3 RS (Cup 2R) 1'17"68	Alpine NM Engineering 1'17"72 ⁽⁶⁾⁽⁹⁾	308 Racing Cup 1'17"75	McLaren 600LT 1'17"84
911 (992) Turbo S 1'18"31	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	992 GT3 Touring (Cup 2 NO) 1'18"73	KTM X-Bow RX-GT 1'18"77	991/2 GT3 (Cup 2 N1) 1'18"85	992 GT3 (Cup 2 NO) 1'18"87	Lotus Exige S1 Duratec ⁽⁶⁾ 1'18"87
AMG GT R "2020" 1'18"92	911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport 1'19"00	911 (992) Turbo 1'19"07	911 R (991) 1'19"10	718 Cayman GT4 RS 1'19"13	Lotus 3 Eleven 1'19"20
911 (991) GT3 RS 1'19"22	570S Track Pack 1'19"32	Corvette C6 ZR1 1'19"33	Lamborghini LP700-4 1'19"40	GT-R Track Edition 1'19"45	McLaren 12C Coupé 1'19"51	KTM X-Bow R 1'19"51
Mercedes AMG GT R 1'19"55	Alpine A110 Cup 1'19"55	Ginetta G55 Cup 1'19"66	MP4-12C Spider 1'19"80	Lotus Exige MS460 ⁽⁵⁾ 1'19"81	911 (992) GTS 1'19"90	M3 E92 4.4 DM ⁽⁶⁾ 1'19"98
M4 CSL G82 (Cup 2 R) 1'20"10	Porsche 718 GT4 1'20"11	Ferrari 458 Italia 1'20"16	Ariel Atom II 300 1'20"18	Porsche Cayman GT4 1'20"28	Porsche 911 GT3 RS 4.0 1'20"30	Audi R8 GT 1'20"35
911 (992) Carrera 2S 1'20"36	AMG GT 63 4Matic+ 1'20"37	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) GTS 1'20"42	Alpine A110 R 1'20"45	AMG GT 4 portes 63 S 1'20"49	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	Corvette C8 Stingray 1'20"66	911 (991) Turbo S 1'20"70
Mitjet 2.0 litres 1'20"70	BMW M4 CS (Cup 2) 1'20"72	BMW M3 CS G80 (Cup 2) 1'20"78	A110 S Pack Aéro (Cup 2) 1'20"79	Lamborghini Urus Perf. 1'20"88	Audi R8 RWS ⁽⁶⁾ 1'20"89	Evora Exigence Racing 1'20"93

LE CLASSEMENT

GT-R Track Pack ⁽²⁾ 1'20"94	Nissan GT-R 2011 1'21"05	Mégane "500" Dijon Auto ⁽⁶⁾ 1'21"10	Peugeot RCZ Cup 1'21"10	AMG GT63 S E Perfo. 1'21"11	KTM X-Bow 1'21"20	Mercedes-AMG SL 63 1'21"23
Porsche Taycan Turbo S 1'21"28	Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28	Boxster 718 GTS 1'21"58	911 (991) C4 GTS 1'21"61	BMW M3 G80 (Cup 2) 1'21"63	Mustang Shelby GT350R 1'21"64	BMW M2 G87 (Cup 2 R) 1'21"68
Lotus Exige Cup 430 1'21"68	718 Cayman S 1'21"70	Caterham R300 Superlight 1'21"70	Corvette C7 Stingray 1'21"72	Nissan GT-R 1'21"75	718 Boxster Ed. 25 ans 1'21"77	997 GT3 RS 3.8 ⁽⁵⁾ 1'21"78
Mercedes AMG GT S 1'21"79	Audi RS3 8Y (PZERO Trofeo R) 1'21"83	BMW M3 (G80) Touring 1'21"94 ⁽²⁾	911 (991/2) C2S 1'22"00	Jaguar F-Type R "2020" 1'22"02	Caterham 485R 1'22"10	Alfa Giulia GTAm 1'22"13
Audi R8 RWD 1'22"15	Lamborghini LP570-4 1'22"16	BMW M8 Competition 1'22"18	BMW M8 Comp. GC 1'22"20	Porsche 911 GT3 997 1'22"20	Aston Martin Vantage 1'22"25	BMW M5 F90 1'22"29
Caterham Seven 340R 1'22"46	Porsche 718 Boxster S 1'22"52	Audi R8 V10 Plus 1'22"58	Audi TT RS Mk2 1'22"60	RS3 8Y berline (Trofeo R) 1'22"63	Panamera Turbo S E-Hybrid 1'22"78	Mercedes AMG GT 1'22"80
BMW M5 CS F90 1'22"72	Leon Cupra R 450-R ⁽⁶⁾ 1'22"82	BMW M2 Competition 1'22"82	Mégane R.S. 4 Trophy-R 1'22"84	Audi R8 V10 1'22"86	911 (991) C2S X51 1'22"89	BMW M4 F82 CS 1'22"90
BMW M3 F80 Pack Comp. 1'22"90	911 (997) Turbo S 1'22"90	Alpine A110S 1'22"96	Toyota GR Supra 1'22"96	911 (991) Carrera S 1'22"98	Aston V12 Vantage S 1'22"98	Clio IV Cup (course) 1'23"00
BMW Z4 M40i 1'23"06	Lotus Exige S 1'23"22	E 63 S AMG "2018" 1'23"26	Lamborghini Urus 1'23"26	Golf VI GTI APR ⁽⁶⁾ 1'23"28	AMG C63 (W206) 1'23"32	Alfa Romeo Giulia QV 1'23"35
Mercedes A 45 S AMG 1'23"38	Mercedes SLS AMG 1'23"50	BMW M2 1'23"50	Jaguar F-Type SVR 1'23"60	Ferrari California 1'23"65	BMW 850i xDrive 1'23"68	BMW M4 DKG 1'23"72
Toyota GT 86 Monstaka 1'23"75 ⁽⁶⁾	Cadillac ATS-V 1'23"77	Audi RS e-tron GT 1'23"78	Mégane R.S. 4 Trophy 1'23"87	Alfa Giulia QV (2023) 1'24"18 ⁽²⁾	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	AMG CLA 45 S SB 1'24"26	BMW M240i B55 1'24"29	Audi RS4 B9 1'24"29	Honda Civic Type-R FL5 1'24"30	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	Alpine A110 1'24"60

LE CLASSEMENT

Ford Mustang Bullitt	VW Golf R 20 ans	AMG C 63 S Coupé	Porsche (997/2) C4S	Honda S2000
1'24"63	1'24"65	1'24"70	1'25"94	1'29"15
				
BMW 1 M Dijon Auto ⁽⁶⁾	Audi R8 R Tronic	Lotus Elise Cup 250	Ginetta G40R	Clio 4 R.S. Trophy
1'24"71	1'24"77	1'24"78	1'25"96	1'29"18
				
Panamera Turbo	Westfield FW300 ST3	Jaguar F-Type R	Toyota GR Yaris Track	Toyota GR 86
1'24"78	1'24"80	1'24"84	1'25"98	1'29"23
				
Audi RS5 B9 Sportback	Aston V8 Vantage S	BMW M5 (F10)	Mégane 4 R.S. EDC	VW Golf VI GTI Ed. 35
1'24"85	1'24"85	1'24"89	1'25"99	1'29"29 ⁽³⁾
				
BMW M3 E92 Compet.	Alfa Romeo 4C	Fun Cup 2020	Audi S4 (B9)	VW Golf VII GTI Perf
1'24"90	1'24"91	1'24"95	Lotus Elise "2012"	Toyota Yaris GRMN
				
Artega GT	Audi RS3 8Y (PZERO)	Mégane 4 Trophy 2020	Porsche Cayman S 987/2	VW Golf VI R
1'24"95	1'24"97	1'25"02	Mustang Laguna Seca	Jeep Trackhawk
				
Lexus RC F	Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks)	Alpine Légende GT	Mercedes CLS 63 Perfo	Opel Corsa OPC
1'25"04	1'25"07	1'25"09	Jaguar XKR "2009"	Renault Mégane 3 R.S. Sport
				
Seat Leon Cupra "Perfo"	Boxster S (981)	Focus RS Pack Perf.	VW Golf VIII GTI Clubsport 45	Ford Focus ST 2012
1'25"10	1'25"11	1'25"15	Cayman 981	Ford Fiesta ST mk7 5 portes
				
Mercedes C 63 S AMG	Honda Civic Type R FK8	Lotus Evora	Audi RS5	Lotus Elise Club Racer
1'25"20	1'25"39	1'25"40	Audi RS3 2015	BMW 135i
				
Mégane R.S. Trophy-R	911 (997/2) GTS	Audi RS6 (C7)	Audi RS6 2009	Hyundai Genesis 3.8
1'25"41	1'25"52	1'25"52	Golf GTI Clubsport (Cup2)	Toyota GR 86
				
Ford Focus RS (Mk3)	Mercedes A 45 Mk2	Caterham Superlight	911 (997/2) C4S kit moteur	Renault Mégane R26
1'25"60	1'25"62	1'25"70	BMW Série 1 M coupé	Opel Insignia OPC
				
Honda Civic Type R FK2	Caterham 275R	Cayman S Sport	Jaguar XKR "2009"	Renault Focus ST
1'25"70	1'25"72	1'25"80	VW Golf VI GTI	1'29"40
				
Mercedes A 45 AMG	Audi RS4 Comp. (B9)	Mercedes E 63 AMG	Porsche Cayman S 987/2	1'29"42
1'25"82	1'25"87 ⁽²⁾	1'25"90	Mustang Laguna Seca	Jeep Trackhawk
				



Nous avons rencontré Pierre lors d'un trackday Motorsport à Magny-Cours. Le prochain a lieu le 30 septembre sur le tracé GP. Réservations: www.motorsport-trackdays.fr.



Au-delà de la DKG à double embrayage, la M4 pouvait recevoir une boîte manuelle.

Le 6 cylindres en ligne 3 litres biturbo délivre ici 431 ch.

MADE IN MORNAY

Nous avions rencontré Pierre avec sa M2 F87 lors de la sortie de la dernière génération. Mais ce fan de BMW M qui a grandi sur le circuit de Mornay sous l'œil de Pierre Petit possède aussi une M4 F82 et envisage l'achat d'un proto Norma pour courir en TTE.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS PHOTOS: ARNAUD DEMASIER ET D.R.

MOTORSPORT

Comment a débuté votre passion pour l'automobile ?

PIERRE BESNARD *J'ai des parents qui aiment les voitures et mon père roulait beaucoup, il avait toutes les dernières BMW. Il y avait vraiment une ambiance tournée vers l'automobile à la maison et mon père collectionnait les magazines et les Ferrari... miniatures. À 8 ans, j'ai découvert le circuit grâce à Pierre Petit et, à partir de là, ça a été compliqué de s'en défaire ! J'étais dans la même école que son fils Paul (N.D.L.R. : pilote en LMP3, LMP2 et GT, désormais commentateur pour l'Équipe). On roulait tout le temps ensemble. J'aurais aimé aller aussi loin en compétition, mais cela aurait été compliqué financièrement. J'ai préféré faire mes études, devenir commercial dans l'automobile et en faire ma passion. Maintenant, je suis à mon compte dans les assurances.*

Comment en êtes-vous venu à la piste ?

PB *Je n'avais que 8 ans quand j'ai mis en 1998 pour la première fois les pieds sur le circuit de Mornay qui venait d'être créé en 1997. Ensuite, j'ai découvert la monoplace et la Formule Renault vers 14 ans et c'est Pierre Petit qui m'a suivie depuis le début. J'ai démarré sur le tracé du haut après l'école, puis j'ai continué sur le grand. Grâce à cela, mon père s'est intéressé au circuit et désormais on roule ensemble sur les trackdays.*

Comment s'est passée votre première expérience en trackday ?

PB *Par rapport à mon passé en kart et en monoplace, on n'est plus tout seul en piste ! Il faut apprendre à rouler avec les autres. On passe plus de temps à regarder dans le rétro que devant. Je n'ai pas eu peur de la conduite rapide et de la vitesse, mais plutôt du comportement des autres, de la gestion du trafic. Après, on prend de bonnes habitudes. Si on revient sur quelqu'un, on observe comment il roule. Si quelqu'un rattrape derrière, on observe aussi ses trajectoires et tout se passe bien. Pour le reste, je maîtrise les techniques de pilotage, donc je n'avais pas d'appréhension. D'ailleurs, j'utilise tout le temps ces techniques, même dans la vie de tous les jours, comme le freinage dégressif cher à Pierre Petit...*

Comment vous êtes-vous orienté vers votre sportive actuelle ?

PB *J'ai démarré avec une Mini Cooper S de 184 ch, à la renaissance de la marque. Puis j'ai eu un coupé RCZ de 200 ch et une R de 270 ch. C'étaient des tractions, mais avec un super train avant. La puissance était suffisante sur la R et j'étais ravi, surtout quand on a 21 ans ! J'ai fait un peu de piste, mais ça reste une traction... Après, je suis passé à la propulsion avec un Boxster S en boîte manuelle. Comme je travaillais chez BMW, j'avais une voiture de fonction et j'ai pu réaliser un beau coup en reprenant une M2 en 2018. Mais j'ai eu une M4 juste avant, en 2016. Ce sont deux autos complètement différentes et j'ai voulu garder les deux. Mes parents avaient une 911 Carrera S type 997 aussi, mais j'ai quitté Porsche pour BMW M parce que je travaillais pour eux et que ces autos sont réputées sur piste. Je ne regrette rien. J'aime la propulsion et le côté fun. Je suis entré au Club M de France en 2022 grâce à ma copine qui m'a offert la carte de membre à l'occasion de la Saint-Valentin. La première sortie était au Mas du Clos et j'ai adoré l'organisation, l'ambiance.*

Et si vous deviez la changer ?

PB *Pour moi, une voiture de série adaptée à la piste ne doit pas être hyper puissante. Il faut qu'elle soit légère et joueuse, qu'on puisse la faire pivoter. Il faut être à l'aise pour bien s'en servir et ensuite on recherche plus de puissance. Si je partais sur une voiture de série, je retournerais chez Porsche avec une 991 plus abordable et une GT3. En pure pistarde, j'ai un projet de proto Norma et j'aimerais courir en Trophée Tourisme Endurance. L'idée vient de Pierre. J'ai déjà eu deux Legends Cars entre 2020 et 2022 qui font 150 ch pour 500 kg. Ça manque de fiabilité parce qu'elles sont poussées à bout. À Mornay, je roule plus vite qu'avec une M4 Competition. C'est très rigolo, il faut rentrer dedans à fond et la mettre en travers, il faut oublier les techniques de pilotage traditionnelles. Pour la Norma, c'est un moteur de Civic Type R et l'entretien est correct. Dans ce cas, je ferai beaucoup moins de trackdays et j'envisage de faire des baptêmes en créant une boîte d'événementiel puisqu'on peut mettre un second siège.*

SPEED DATING

Première fois en piste ➤ 1998 en karting, 2008 en trackday

Nombre de sorties annuelles ➤ entre 15 et 20

Première pistarde ➤ Porsche Boxster S



Pistarde rêvée ➤ Porsche 911 type 992 GT3 RS

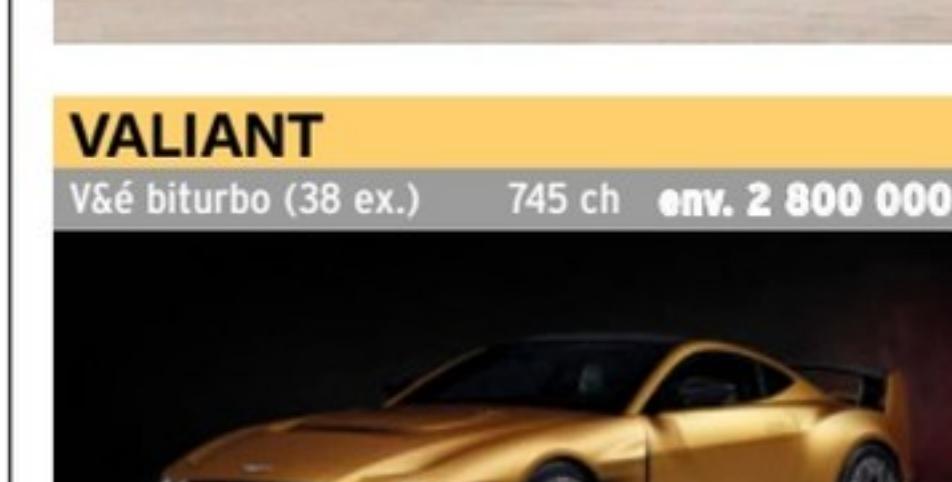
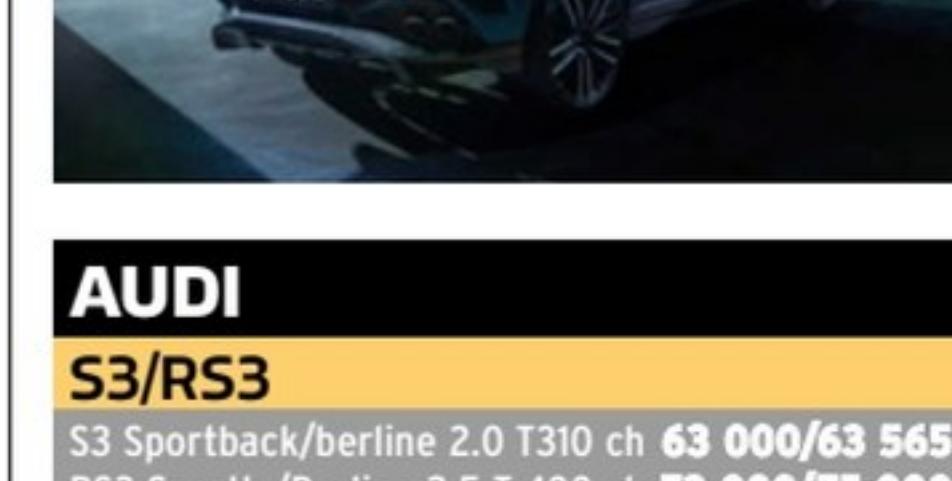
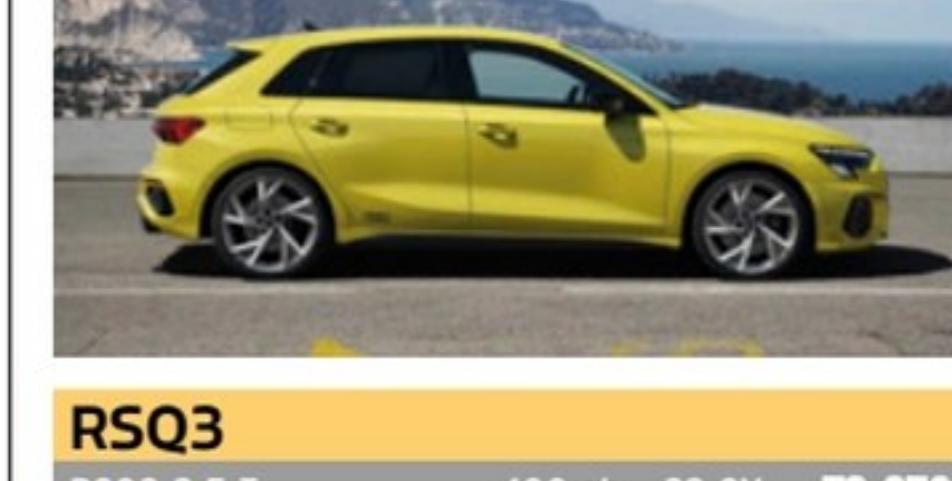
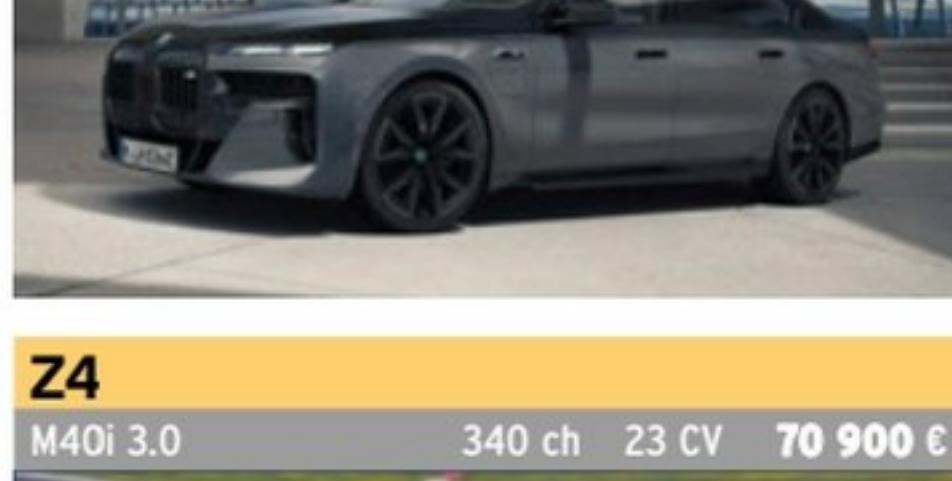
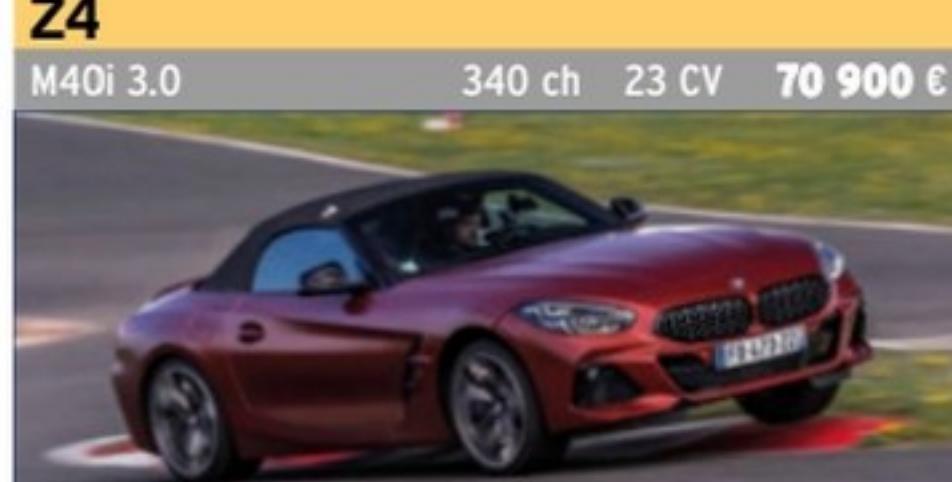
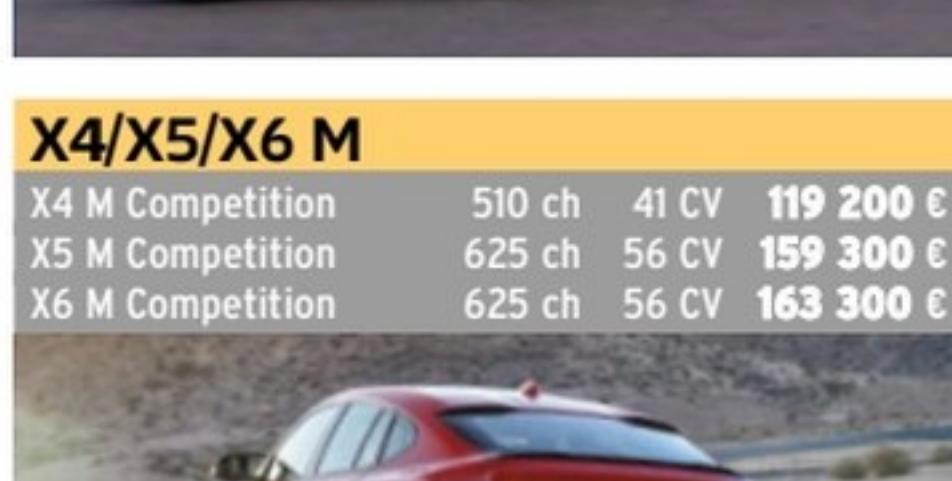


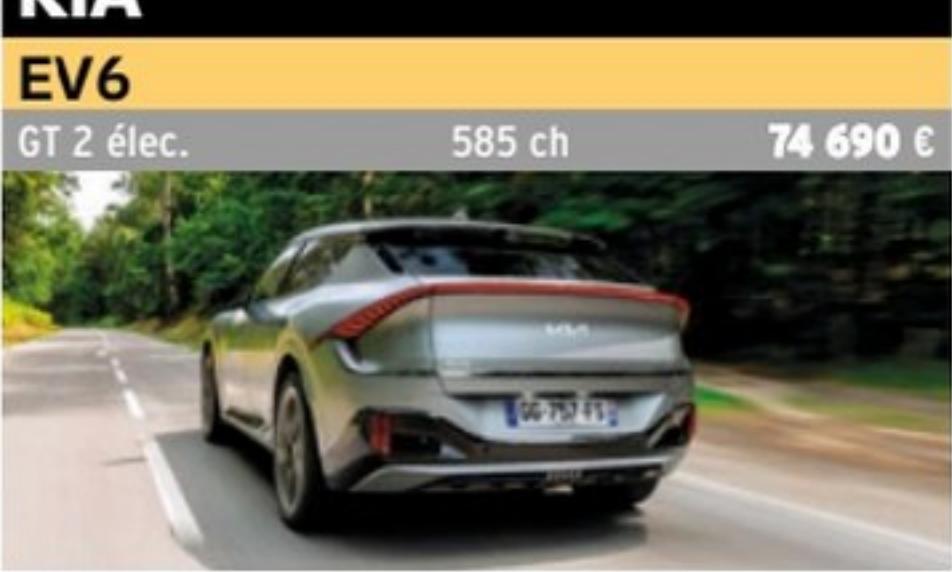
Circuit préféré ➤ Mornay



“À 8 ANS, J'AI DÉCOUVERT LE CIRCUIT GRÂCE À PIERRE PETIT ET, À PARTIR DE LÀ, ÇA A ÉTÉ COMPLIQUÉ DE S'EN DÉFAIRE !”



ABARTH	ASTON MARTIN	RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK	SÉRIE 3/4
500 500e 1 électrique 154 ch NC 36 900 € 	VANTAGE V8 biturbo 665 ch 199 665 € 	RS6 Performance 630 ch 58 CV 148 000 € RS6 GT (660 ex.) 630 ch 58 CV 230 000 € RS7 Performance 630 ch 58 CV 154 400 € 	M340i xDrive 374 ch 26 CV 72 500 € M440i xDrive 374 ch 26 CV 76 000 € M440i xDrive Gran Cpe 374 ch 26 CV 76 000 € M440i xDrive Cabriolet 374 ch 26 CV 83 500 € 
ALFA ROMEO	DB12 Coupé V8 biturbo 680 ch 227 000 € Volante V8 biturbo 680 ch 245 000 € 	S8 V8 biturbo 571 ch 167 600 € 	M3/M4 M3 Competition 3.0 4WD 530 ch 120 000 € M3 Touring Comp. 4WD 530 ch 122 200 € M4 Competition 4WD 530 ch 121 400 € M4 CS 4WD (1000 ex.) 550 ch 162 000 € M4 Competition Cab. 4WD 530 ch 127 700 € 
STELVIO QV V6 biturbo 520 ch 41 CV 104 000 € 	VALIANT V8 biturbo (38 ex.) 745 ch env. 2 800 000 € 	E-TRON GT S 2 élec. 679 ch 128 250 € RS 2 élec. 856 ch 164 400 € RS Performance 2 élec. 925 ch 177 350 € 	I4 M50 Gran Coupe 2 élec. 544 ch 78 600 € 
ALPINA	DBX 707 V8 biturbo 707 ch 252 100 € 	Q8 S08 V8 biturbo 507 ch 135 000 € RSQ8 V8 biturbo 600 ch env. 150 000 € RSQ8 V8 biturbo 640 ch env. 165 000 € 	M5/15 M5 4WD V8 biturbo + 1 élec. 727ch 159 000 € i5 M60 2 élec. 601 ch 107 500 € 
B4 GRAN COUPÉ 6 en ligne biturbo 529 ch 107 400 € 	AUDI	BENTLEY CONTINENTAL GT Speed/GTC 4.0 + 1 élec. 782 ch 300 000/325 000 € 	SÉRIE 7 M760e xDrive 3.0 et 1 élec. 571 ch 158 200 € i7 M70 xDrive 2 élec. 659 ch 191 700 € 
B8 GRAN COUPÉ B8 GranCoupé V8 biturbo 621 ch 174 700 € 	S3/RS3 S3 Sportback/berline 2.0 T310 ch 63 000/63 565 € RS3 Sportb./Berline 2.5 T 400 ch 73 000/75 000 € 	BMW SÉRIE 1 / 2 M135 xDrive 2.0 turbo 300 ch 56 500 € M235i Gran Coupé 2.0 306 ch 19 CV 57 200 € 	Z4 M40i 3.0 340 ch 23 CV 70 900 € 
ALPINE	RSQ3 RSQ3 2.5 T 400 ch 29 CV 73 870 € RSQ3 Sportback 2.5 T 400 ch 29 CV 73 870 € 	SÉRIE 2 COUPÉ M240i 3.0 xDrive 374 ch 26 CV 66 600 € 	X4/X5/X6 M X4 M Competition 510 ch 41 CV 119 200 € X5 M Competition 625 ch 56 CV 159 300 € X6 M Competition 625 ch 56 CV 163 300 € 
A290 GT/Premium 1 élec. 180 ch 38 000 € GT Perf./GTS 1 élec. 220 ch env. 45 000 € 	RS4 AVANT V6 biturbo 450 ch 34 CV 103 000 € V6 biturbo 470 ch NC 158 000 € 	M2 3.0 biturbo 480 ch 87 500 € 	XM V8 biturbo + 1 élec. 653 ch 179 500 € Label V8 biturbo + 1 élec. 748 ch 205 000 € 
A110 A110 1.8 turbo 252 ch 15 CV 65 000 € GT 300 ch 18 CV 76 000 € S 300 ch 18 CV 77 500 € R Turini 300 ch 18 CV 106 000 € 	RS5 Sportback V6 biturbo 450 ch 34 CV 104 500 € 		

BUGATTI TOURBILLON V16 + 3 élec. (250 ex.) 1800 ch 4 560 000 € 	LEON VZ 1.5 turbo + 1 élec. 272 ch 50 400 € VZ break 1.5 turbo + 1 élec. 272 ch 52 650 € VZ 2.0 turbo 300 ch NC 	12CILINDRI Coupé 6.5 830 ch NC 395 000 € Spider 6.5 830 ch NC 435 000 € 	MUSTANG MACH-E GT 2 électriques 487 ch 81 990 € E-Rally 2 électriques 487 ch 84 990 € 
BYD SEAL 3.8S 2 élec. 530 ch 49 990 € 	FORMENTOR VZ 4Drive 333 ch NC 	PUROSANGUE V12 6.5 725 ch NC 384 229 € 	HONDA CIVIC TYPE R 2.0 turbo 329 ch 18 CV 57 220 € 
CATERHAM SUPER SEVEN 600 86 ch 44 874 € 2000 172 ch 62 514 € 170 S/R 86 ch 41 154/42 954 € 340 S/R 172 ch 57 354/59 034 € 	DALLARA STRADALE/EXP 2.3 turbo 400 ch 29 CV 191 520 € EXP 2.3 turbo (piste) 500 ch NC 312 000 € 	SF90 XX Stradale V8 biturbo+3 élec. 1 030 ch 758 000 € XX Spider V8 biturbo+3 élec. 1 030 ch 836 689 € 	HYUNDAI IONIQ 5N 2 élec. 650 ch 78 000 € 
CHEVROLET CORVETTE STINGRAY Coupé V8 6.2 pack Z51 482 ch 110 915 € Cab. V8 6.2 pack Z51 482 ch 117 959 € E-Ray V8 6.2 + 1 élec. 664 ch env. 175 000 € 	DONKERVOORT F22 5 en ligne turbo (100 ex) 500 ch 294 000 € 	FORD PUMA ST 1.0 turbo 170 ch NC 38 290 € 	JAGUAR F-TYPE (SUR STOCK) R-Dynamic 2.0 turbo 300 ch 69 400 € 75 V8 à compresseur 450 ch 106 200 € R75 V8 à comp. 575 ch 135 300 € 
CORVETTE Z06 Coupé V8 5.5 645 ch 191 586 € Cabriolet V8 5.5 645 ch 198 647 € 	FERRARI ROMA / SPIDER Coupé V8 biturbo 620 ch 216 102 € Spider V8 biturbo 620 ch 246 524 € 	FOCUS ST 2.3 turbo 280 ch 18 CV 40 200 € 	KIA EV6 GT 2 élec. 585 ch 74 690 € 
CUPRA BORN VZ 325 ch 46 490 € 	296 GTB/GTS Coupé V6 biturbo + 1 élec. 830 ch NC 287 737 € GTS V6 biturbo + 1 élec. 830 ch NC 315 377 € 	MUSTANG GT V8 5.0 (cab'+4500€) 446 ch 59 300 € Dark Horse V8 5.0 453 ch 71 300 € GTD V8 5.2 à comp. 811 ch env. 300 000 € 	KTM X-BOW GT-XR 2.5 500 ch NC 358 980 € 

LE CHOIX DE MOTOSPORT**CITADINE » GR Yaris**

Sous couvert initialement d'une homologation en WRC, Toyota Gazoo Racing

a embrasé une catégorie sur le déclin en 2020. Il en remet une couche en 2024 avec la phase 2 portée à 280 ch en Europe ! L'intérieur évolue, comme la suspension et la transmission intégrale. Une boîte auto (rapide et obéissante) est désormais disponible. L'intégrale poids plume s'arme d'office des autobloquants avant/arrière et devient une rallyeuse encore plus efficace et redoutable.

COMPACTE » Focus ST

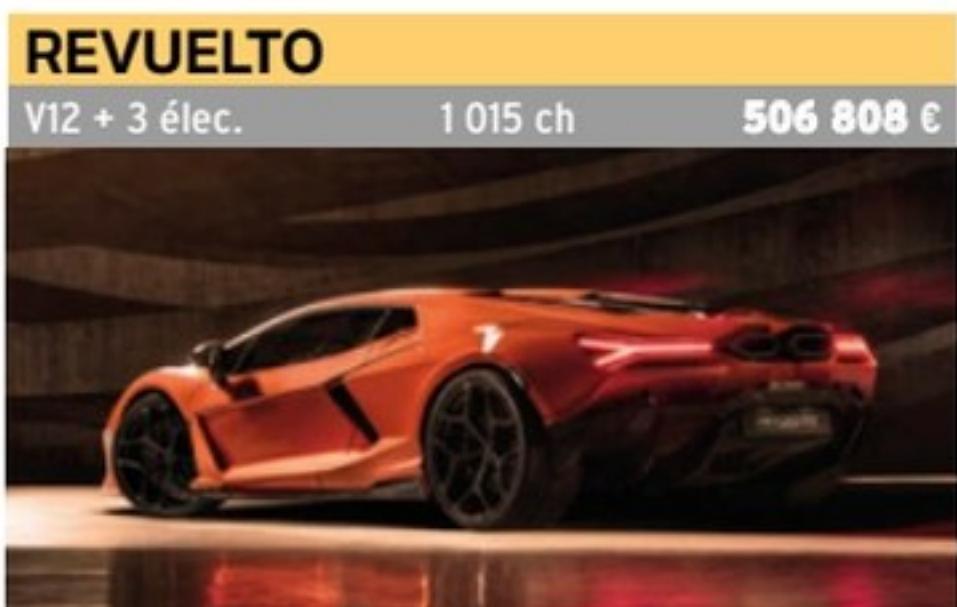
Difficile de choisir entre la Mégane R.S. Trophy et cette Focus ! Le cœur

penche pour la Ford, qui a le mérite de défendre haut et fort les couleurs des GTI : caractère ludique, prix moins déraisonnable. Performante, rigoureuse, elle ne possède certes pas le tranchant de son adversaire, mais fait craquer par son arrière mobile aux placements et son excellent grip. Merci aux Michelin P4S et au différentiel piloté. Surprenante, joueuse, elle sent bon l'authentique GTI !



LAMBORGHINI HURACÁN (FIN DE VIE)

STJ RWD (10 ex.) V10 640 ch NC
Sterrato 4WD V10 (1499 ex.) 610 ch 264 765 €



URUS

SE V8 biturbo + 1 élec. 800 ch 263 698 €



LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT SV

V8 biturbo 4.4 635 ch 228 970 €



LEXUS

LC

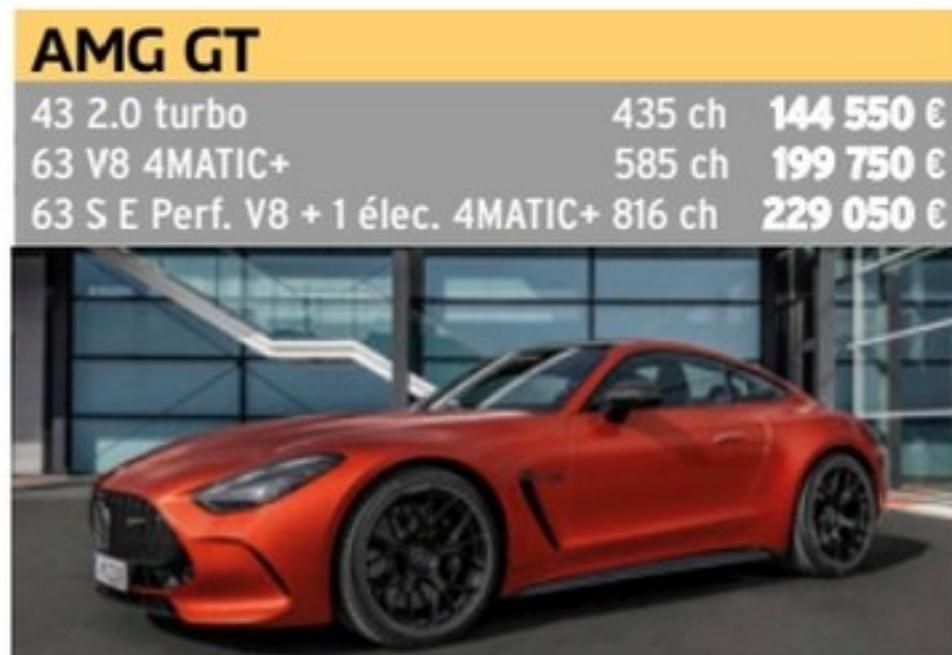
500 Coupé 464 ch 35 CV 137 700 €
500 Cabriolet 464 ch 35 CV 143 700 €



LOTUS

EMIRA

2.0 turbo 360 ch 96 815 €
V6 3.5 comp. (sur stock) 400 ch 99 470 €



LE CHOIX DE MOTORSPORT

BERLINE » AMG GT 63 S E-Perf



En devenant hybride, cette AMG tord la balance (2366 kg vérifiés) mais fait

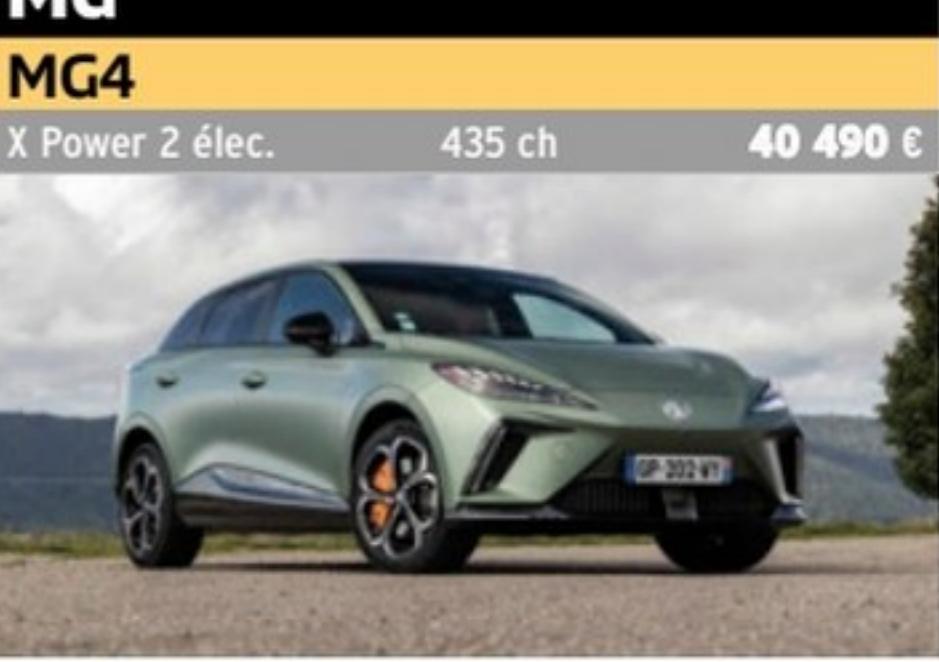
flamber le chrono : 19"6 au 1 000 m (comme une McLaren F1) et 1'21"11 sur le Club! L'armement dynamique laisse sans voix et génère une agilité frisant le surnaturel pour une telle masse. Malgré la transmission intégrale (débrayable, mode Drift) et les Michelin Pilot Sport Cup 2 optionnels, cette berline à la force herculéenne adore brûler la gomme. Elle évite le supermalus écologique.

GT » Porsche 911 Carrera



Elle dépasse certes les 130 000 €, mais cette simple 992.2 Carrera

est quasi aussi puissante qu'une 993 Turbo! Elle évite pour le moment l'hybridation et reste LA référence du Grand Tourisme. Avec son swing inimitable, cette 911 d'entrée de gamme sait tout bien faire: voyager, claquer des temps, glisser... Avec une telle motricité, inutile de recourir à la transmission intégrale! Le cabriolet accroît encore la polyvalence. Indémodable.

CLASSE S 63 E Performance 802 ch 224 200 € 	COUNTRYMAN JCW 300 ch 57 000 € SE élec. 313 ch 49 500 € 	911 GT3 RS/ST S/T 4.0 (1963 ex.) 525 ch 308 976 € GT3 RS 4.0 525 ch 253 455 € 	TESLA MODEL 3 Performance 2 élec. 460 ch 55 990 € 
GLC 63 S AMG E PERFORMANCE GLC/coupé 2.0 + 1 élec. 680 ch 138 900/141 300 € 	MORGAN SUPER 3/ PLUS 4/ PLUS 6 Super 3 1.5 turbo 118 ch NC 58 790 € Plus 4 2.0 turbo 255 ch 17 CV 94 105 € Plus 6 3.0 turbo 335 ch 24 CV 115 180 € 	TAYCAN/SP. TURISMO 1 électrique 408 ch 105 011/106 027 € Turbo 2 électriques 884 ch 179 560/180 550 € Turbo S 2 électriques 952 ch 215 207/216 197 € Turbo GT 2 électriques 1 034 ch 246 538 € 	MODEL S Plaid 3 élec. 1 020 ch 107 990 € 
GLE 63 AMG GLE/coupé V8 + 1 élec. 634 ch 158 700/171 700 € 	PAGANI UTOPIA V12 biturbo (99 ex.) 864 ch 2 604 000 € 	PANAMERA Turbo E-Hybrid V8 + 1 élec. 680 ch 200 434 € 	TOYOTA GR YARIS (PHASE 2) 3 cyl. turbo (BVA8 +2500€) 280 ch 46 300 € 
MG MG4 X Power 2 élec. 435 ch 40 490 € 	PEUGEOT 508 PSE 2.0 turbo et 2 élect. (SW+1280 €) 360 ch 69 240 € 	MACAN Turbo 2 élec. 639 ch 118 910 € 	GR SUPRA 2.0 turbo 258 ch 15 CV 58 600 € 6 en ligne turbo BVM6 340 ch 23 CV 69 300 € 
MINI 3P/5P Cooper C 156 ch 29 500/30 500 € Cooper S 204 ch 33 500/34 500 € Cooper SE élec. 218 ch 38 000 € 	PORSCHE 718 CAYMAN GT4 / SPYDER RS GT4 RS 4.0 500 ch NC 162 500 € Spyder RS 4.0 500 ch NC 162 500 € 	CAYENNE/COUPÉ GTS V8 biturbo 500 ch 144 700/148 100 € Turbo E-Hybrid V8 + 1 élec. 739 ch 188 400/192 000 € Turbo E-Hybrid GT V8 + 1 élec. 739 ch -/218 900 € 	VOLKSWAGEN POLO GTI 2.0 turbo 207 ch 11 CV 34 940 € 
ACEMAN SE 1 élec. 218 ch 40 000 € 	911 CARRERA 992.2 Carrera (cab'+14 200 €) 394 ch 131 700 € Carrera GTS T-Hybrid 3.6 + élec 571 ch 174 900 € Targa 4 GTS T-Hybrid 571 ch 197 400 € 	SKODA OCTAVIA RS 2.0 turbo/Combi +2000 € 265 ch env.50 000 € 	GOLF GTI 2.0 turbo 265 ch 48 180 € GTI Clubsport 2.0 turbo 300 ch env. 53 000 € R 2.0 turbo 333 ch env. 56 000 € 

LE CHOIX DE MOTORSPORT**DÉCOUVREABLE » MX-5**

La MX-5 incarne le roadster light par excellence ! L'icône trentenaire

n'est pas taillée pour la piste ni le chrono, mais ses performances suffisent amplement. La magie opère, y compris en respectant les limitations : légèreté, simplicité, équilibre de propulsion, réactions progressives et survireuses, ensembles moteur/boîte alléchants. À déguster sans modération avec le pack Sport. Le rapport prix/plaisir continue d'être intéressant.

PISTARDE » A110S

Alpine prétend ne pas avoir concocté une pistarde, mais la S incite à prendre

un abonnement aux trackdays en illimité ! Comparée à l'A110, le regain d'efficacité et de performances permet d'aller chercher d'excellents chronos... Qui plus est avec les semi-slicks optionnels ! Rassurez-vous, elle garde un côté fun, à condition d'être plus autoritaire au volant. Le meilleur des deux mondes, qui devient vite très attachant et pousse à se surpasser.



CERTAINES IDÔLES MÉRITENT QU'ON LES RENCONTRE

Le temps qui passe est souvent impitoyable mais peut parfois résERVER de bien belles surprises, à l'image de cette rencontre avec une légende italienne pour laquelle mes fantasmes de gosse s'étaient envolés... À tort.

Décrocher les posters du mur des fantasmes d'adolescent pour les coller dans la réalité des décennies plus tard est un jeu dangereux. Moins, sans doute, en matière d'automobile que de sex-symbols mais la déception peut être cruelle. Dieu merci, la F40 réussit l'exploit d'être à la hauteur de mes folles attentes lorsque j'eus le privilège d'en prendre le volant presque par hasard en 2021. J'étais alors soulagé mais pas réellement surpris de voir l'hypercar iconique des 80'S à la hauteur du mythe qu'elle incarne. En revanche, je confesse avoir depuis longtemps abandonné l'idée de prendre mon pied au volant d'un membre de la lignée des Testarossa. Enfin ça, c'était avant qu'un ami collectionneur ne me tende les clés d'une splendide 512 TR au sommet d'un col savoyard pour les besoins d'un hors-série du magazine ENZO consacré aux Ferrari des années 90 (actuellement en kiosque). Un autre poster majeur de ma chambre de gosse s'est alors animé avec l'élégance, la fougue, le caractère et la bande-son que le passage à l'âge adulte m'avait fait cesser d'espérer. « Ne jamais perdre sa candeur, jamais ! » me dis-je en faisant claquer le levier de vitesse dans la grille avant de taper dans les freins qui freinent, d'aller renifler la corde sans effort puis de sentir l'immense et majestueux derrière suivre sagement le mouvement. La noblesse, la souplesse et



la voix suave du 12 cylindres à plat s'occupent du reste. Cette légende roulante n'est pas juste épataLE pour son âge ou par rapport à l'idée peu glorieuse que l'on pourrait s'en faire, elle est épataLE tout court. Je la pensais bardée de défauts, furent-ils pourvoyeurs de frissons, je la découvre quasi parfaite dans le rôle de GT romantique avec laquelle on s'imagine traverser la France, que dis-je, l'Europe ! Rien de camionnesque, scabreux ou fatigant ne se dégage de la TR. Les connaisseurs me soufflent à l'oreille que mon avis serait beaucoup plus mitigé au sujet de la Testarossa originelle. Peut-être, peut-être pas. En attendant, merci de ne pas écorner mes posters.

JE LA PENSES BARDÉE DE DÉFAUTS, JE LA DÉCOUVRE QUASI PARFAITE DANS LE RÔLE DE GT ROMANTIQUE

Moteur & SENS®



AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE & SERVICES SUR MESURE

moteuretsens.com

Suivez-nous !



10 Rue de L'Orme Saint-Germain
91 160 Champlan, Fr.
Tél. : 01 69 30 98 40
contact@moteuretsens.com





P ZERO™
TROFEO RS

NEW GENERATION*

TYRE

PNEUMATIQUE PERFORMANT
HAUT DE GAMME POUR LES
JOURNÉES SUR CIRCUIT

CONSTANCE ET
LONGÉVITÉ ACCRUES
SUR PISTE

AMÉLIORATION DE
LA TRACTION ET DU
FREINAGE SUR SOL SEC

CONÇU POUR LES
VÉHICULES SPORTIFS
PRESTIGE/PREMIUM

P ZERO™ TROFEO RS. LE NOUVEAU PNEUMATIQUE
TRACKDAYS CONÇU POUR LES HYPERCARS ET
SUPERCARS AFIN DE MAXIMISER LEURS
PERFORMANCES SUR PISTE SÈCHE.

*Pneumatique nouvelle génération
**Sans maîtrise la puissance n'est rien



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL**