

# Motor Sport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE



**ESSAI** VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR  
BAROUD D'HONNEUR À 290 CH !

**EXCLUSIF**

**CORVETTE ZRI**  
AU VOLANT DU  
MONSTRE  
DE 765 CH



**CHRONOS**

UNE A110 POUR PISTARD  
UNE BERLINE AMG AU TOP

# L'ARMÉE US EN FORCE

BEL : 6,90 € / LUX : 6,90 € / CH : 10 FS / ESP : 7,20 € / PORT. CONT : 7,20 € / DOM : 8,00 €



**CHALLENGER HELLCAT** HORS NORME



**DYNASTIE VIPER** DE LA PREMIÈRE GTS À L'ULTIME ACR

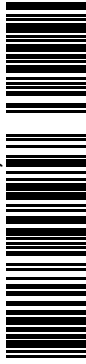


**MUSTANG BULLITT** FACE AU CHRONO

**ESSAI**  
**911 CARRERA S**  
UN CAUCHEMAR POUR  
LA CONCURRENCE !



L 12744 - 86 - F : 5,95 € - RD







# La 8<sup>ème</sup> dimension ne s'imagine elle se vit.

Avec les phares Matrix LED,  
laissez la lumière guider votre vision.  
Nouvelle Audi Q8. Bienvenue dans la 8<sup>ème</sup> dimension.





sion  
gine pas,

dimension.

BIENVENUE  
DANS LA

8

D  
I  
M  
E  
N  
S  
I  
O  
N  
È  
M  
E

NOUVELLE  
AUDI Q8.



## ACTU

- 10 PREMIÈRE LIGNE**  
McLaren 600LT/720S Spider
- 14 LE FIL**
- 18 ENTREVUE**  
August Achleitner:  
Le papa de la 992
- 20 ACTU COURSE**

## ESSAIS

- NOUVEAUTÉS**
- 24** Volkswagen Golf GTI TCR
- 30** Cupra Ateca
- 58** Porsche 911 Carrera S
- DOSSIER SPÉCIAL USA**
- 32** Nouveauté : Shelby GT 500
- 34** Essai : Corvette ZR1
- 42** Essai : Challenger Hellcat
- 46** Essai chrono : Mustang Bullitt
- 52** flash-back : Viper GTS & ACR
- CHRONO**
- 66** Porsche 991 C2S Monstaka
- 82** Mercedes-AMG GT 63 4 portes
- ROAD TRIP**
- 68** L'Islande en Lamborghini Urus
- 88 NOS CHRONOS À MAGNY-COURS**  
280 voitures testées

## EN PISTE

- ESSAI**
- 92** Alpine A110 NM Engineering
- PISTARD**
- 102** Philippe et sa 106 EVO
- MAGAZINE**
- 96** Stage 4Move en Laponie
- 104** Pirelli et la course de côte

## VINTAGE

- ESSAI**
- 76** Lamborghini LM002
- 110 LA COLLECTION MOTORSPORT**  
Ferrari 458 Speciale

## PRATIQUE

- 22 SHOPPING**
- 67 ABONNEZ-VOUS**
- 80 COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION**
- 106 LE PRIX DES SPORTIVES**



REJOIGNEZ LA COMMUNAUTÉ MOTORSPORT SUR  
[www.facebook.com/MagazineMotorSport](https://www.facebook.com/MagazineMotorSport)



**Distributeur officiel**

MARCASSUS *Sport*

**25 ans d'expérience**

**Quand le Sport devient *Passion***

**[www.marcassus-sport.com](http://www.marcassus-sport.com) - 05-62-12-29-00**



Marcassus Sport devient représentant officiel Cadillac, Chevrolet et Corvette ! Fort d'un travail de plus de 20 ans sur les marques de voiture de sport en France, Marcassus Sport leader sur les marchés de niche relève un nouveau challenge en devenant partenaire des marques Cadillac, Chevrolet et Corvette.

**PERFORMANCE : La Stingray, La Grand Sport et la Z06**



CHEVROLET



**RADICAL FRANCE**  
WITH MARCASSUS SPORT





# LE MUR DE L'ATLANTIQUE



**À** l'heure de la mondialisation à tout-va, de l'achat impulsif par simple clic à l'autre bout du monde, l'accès très fermé aux joyaux US paraît suranné. La réalisation d'un tel numéro le prouve. Il ne faut pas compter sur les branches européennes des géants américains pour accéder à des monstres sacrés. Pourquoi les tiennent-elles à l'écart ? Une question de rentabilité, l'investissement réclamé pour l'homologation UE serait disproportionné par rapport au faible volume écoulé. Ford Europe communique toutefois volontiers et propose régulièrement des Shelby à l'essai. On piaffe donc d'impatience de découvrir le dernier bébé de plus de 700 ch. Les autres constructeurs ? C'est l'omerta. General Motors (Chevrolet, Cadillac) songerait d'ailleurs à quitter le Vieux Continent et, mauvais présage, il renonce au Salon de Genève. Du coup, il faut toquer à la porte des importateurs non officiels, qui grincent des dents lorsqu'il s'agit de faire rouler leurs coûteux joujoux. Compréhensible. Heureusement, de véritables amoureux de la culture US nous ont tendu leurs clés. Mille mercis ! Même eux réfléchissent à deux fois avant de se charger du rapatriement, attirés par les prix pratiqués. Le chemin est long, très coûteux et semé d'embûches : achat avec taxe de 7 % pour l'export, immatriculation aux USA, transport, frais de douanes (22 %), TVA (20 %) et, le pompon, décrocher l'homologation à titre isolé. Malgré ce mur de l'Atlantique, *Motorsport* a pu goûter à des fruits défendus débordant de vitamines et d'exotisme. Et quelques variétés mériteraient d'être cueillies à Magny-Cours : Corvette ZR1, Viper ACR Extreme...

Au lieu d'être frustré et de crier à l'injustice, mieux vaut se consoler avec un bel échantillon US, importé lui : la Mustang Bullitt, qui met des étoiles plein les yeux.

“ QUELQUES FRUITS DÉFENDUS MÉRITERAIENT D'ÊTRE CUEILLIS À MAGNY-COURS : CORVETTE ZR1, VIPER ACR EXTREME ”

**JULIEN DIEZ**  
RÉDACTEUR EN CHEF



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

N'hésitez pas à nous interpellier sur les réseaux sociaux et à suivre l'actualité des sportives sur notre site [motorsport-magazine.fr](http://motorsport-magazine.fr).



@MagazineMotorsport



@motorsportmag



@msportmag

## MOTORSPORT

NG Presse  
3 avenue du Maréchal Foch  
69006 Lyon  
[courrier@motorsport-magazine.fr](mailto:courrier@motorsport-magazine.fr)  
[www.motorsport-magazine.fr](http://www.motorsport-magazine.fr)

## RÉDACTION

Directeur de la publication :  
Nicolas GOURDOL

Rédacteur en chef :

Julien Diez

Journalistes : Cédric PINATEL,  
Jacques WARNERY,  
Patrick GARCIA,  
Aurélien GOURGEON

Photographe :

Yannick PAROT

Directeur artistique :

Jean GRODY

Rédacteur graphiste :

José VILELA

Secrétaire de rédaction :

Eric COWEZ

Chef de fabrication : José VILELA

## ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par la  
Société NG Presse.

SARL au capital de 130 000 euros.

Siège social :

3 avenue du Maréchal Foch  
69006 Lyon

RCS Lyon 494 501 430.

Gérant :

Nicolas GOURDOL

## PUBLICITÉ

Motorsport est régi par

NG Presse

Nicolas Gourdol

04 78 89 68 51

[regie@ngpresse.fr](mailto:regie@ngpresse.fr)

## SERVICE DES VENTES

MLP

[legendre.Agnes@mlp.fr](mailto:legendre.Agnes@mlp.fr)

## IMPRIMERIE

Imprimé en Belgique (offset) par  
Corelio Printing, Keerstraat 10, 9420  
Erpe-Mere, Belgique.

Commission paritaire : 0612 K  
877345

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 VIDEO



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélération, tour chrono...) sur notre chaîne Youtube, la chaîne française numéro 1 dans l'automobile avec 127 000 abonnés et plus de 100 millions de vues cumulées. Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-contre.







## BMW ALPINA XD3 ET XD4

TRANSMISSION INTÉGRALE

### UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1965*

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. Ce qui était déjà, à cette époque, un produit de haute qualité technique de la manufacture ALPINA, à savoir le moteur à quatre cylindres de la BMW « Nouvelle Classe » équipé d'un système sophistiqué de carburateurs Weber, fait désormais partie intégrante de la philosophie ALPINA dans une forme évoluée. 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. Les nouveaux modèles BMW ALPINA XD3 et XD4 marient ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

- 285 kW (388 ch) • 770 Nm • V<sub>max</sub> 267 - 268 km/h • 0 - 100 km/h 4,6 s
- Consommation urbain/extra-urbain/mixte: 7,3 / 6,0 / 6,4 l/100 km\*
- Emissions de CO<sub>2</sub>-mixte: 183 g/km, Catégorie d'efficacité énergétique (Allemagne): C



# CUPRA ATECA



NE SUIVEZ QU'UNE SEULE ROUTE,  
LA VÔTRE.

**CUPRA ATECA. CREATE YOUR OWN PATH.\***

Concevoir un SUV 300 ch avec une boîte de vitesses automatique DSG et 4 roues motrices, ne se fait pas en suivant les autres. Modéliser chaque détail, à l'intérieur comme à l'extérieur, n'est pas le chemin le plus simple. Choisir des finitions en fibre de carbone, et jantes alliage 19 pouces cuivre, ça n'est pas non plus céder à la facilité. Qu'importe les difficultés, notre seul objectif : créer la voiture faite pour ceux qui suivent leur propre route.

Cupra Ateca : consommations mixtes (l/100 km) : 7,4.  
Émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) : 155. RCS Soissons 832 277 370.

[CUPRAOFFICIAL.FR](http://CUPRAOFFICIAL.FR)

\* Ne suivez qu'une seule route, la vôtre.







# McLaren 720S Spider & 600LT Spider

Les deux Anglaises se dénudent en plein hiver mais n'en sont pas moins torrides, avec un poids et des performances proches de ceux des coupés.



## McLAREN 720S SPIDER

**Moteur** >> V8 biturbo  
**Cylindrée** >> 3994 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** >> 720 ch  
**Couple** >> 78,5 mkg  
**Transmission** >> propulsion, BVR 7  
**Poids à sec** >> 1332 kg  
**Performances** >> 0 à 100 km/h en 2"9, 341 km/h  
**Prix** >> 282 500 euros

**M**claren se porte bien, entre des ventes en nette hausse en 2018 (+ 43,9 %) qui frôlent les 5 000 exemplaires et un planning de lancements chargé. Il entame 2019 sur les chapeaux de roues en décapsulant deux supersportives, dévoilées à seulement un mois d'intervalle. Toutes deux optent pour un toit rigide rétractable qui ne dénature pas le coup de crayon. La 720S Spider inaugure un système inédit chez McLaren. En option, le toit devient vitré et électrochromatique: soit opaque, soit transparent selon l'humeur. Celui de la 600LT se passe de fioritures et s'appuie sur le mécanisme de la 570S Spider,

rétractable jusqu'à 40 km/h. En prime, la pistarde conserve l'un de ses atouts de charme: les échappements courts montés à la verticale, histoire de se réchauffer la nuque!

## Faible surpoids

Le point fort de ces nouveaux super cabs' réside en leur poids. Avec 1 332 kg à sec pour la 720S Spider et 1 297 kg pour la 600LT Spider, seulement une cinquantaine de kilos s'ajoute à la masse des coupés. McLaren fait figure de référence sur ce point. À titre de comparaison, la 488 Pista Spider forcit de 100 kg par rapport au coupé. Ce faible écart sur la balance se traduit par des performances quasi similaires. Avec 7"9

annoncées sur le 0 à 200 km/h, la 720S Spider ne rend qu'un dixième au coupé. La 600LT, accuse seulement 0"2 de retard sur cet exercice (8"4) par rapport à sa sœur totalement rigide. Ces quelques dixièmes perdus devraient être largement compensés par le surcroît de sensations mécaniques, une fois le toit replié. Et on peut en profiter sans retenue puisque, dans cette configuration, ces deux modèles attendraient respectivement 325 et 315 km/h! Craquer pour ce concept 2 en 1, renforçant la polyvalence d'utilisation, réclame un surcoût par rapport aux coupés d'environ 30 000 euros pour la 720S et 20 000 euros pour la 600LT, dont la production est limitée à une année. ■



## McLAREN 600LT SPIDER

**Moteur** >> V8 biturbo  
**Cylindrée** >> 3799 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** >> 600 ch  
**Couple** >> 63,2 mkg  
**Transmission** >> propulsion, BVR 7  
**Poids à sec** >> 1297 kg  
**Performances** >> 0 à 100 km/h en 2"9, 324 km/h  
**Prix** >> 252 000 euros



# Toyota GR Supra

Pour son grand retour, l'icône japonaise mise sur des gènes allemands. La Supra n'en est pas moins attrayante, mais ce manque d'exclusivité peut décevoir.



**L'**attente a été longue. Cinq ans après l'annonce du projet, Toyota a enfin levé le voile sur la cinquième génération, dont les traits originaux ne font pas l'unanimité. Celle-ci adopte au passage l'appellation Gazoo Racing du département sportif. À l'arrivée, la Supra sonne un peu plus allemande que prévu.

Outre le partage annoncé de la plateforme du BMW Z4, le coupé nippon s'accapare le 6 cylindres en ligne turbo de 340 ch et la boîte auto ZF à 8 rapports. Quid d'une boîte manuelle ? N'y comptez pas pour l'instant, à l'instar d'un amortissement passif pourtant annoncé. Facturée 65 900 euros contre 67 650 euros pour le roadster BMW, la Supra se dote de

série d'un différentiel actif et d'une suspension pilotée. Espérons que les freins Brembo à quatre pistons aient gagné en efficacité depuis l'essai du prototype à l'automne dernier (*Motorsport 84*). Les fans inconditionnels doivent encore prendre leur mal en patience: la livraison des 900 premiers exemplaires européens n'est prévue qu'à partir de fin 2019! ■

# Lexus RC F "Track Edition"

Le restylage discret du coupé entraîne dans son sillage la naissance d'une version plus délurée.



**U**n coup de crayon subtil. Un V8 atmo 5 litres ramené à 464 ch (-10 ch) en raison des normes antipollution... Pour le restylage de la RC F, Lexus s'est contenté du minimum syndical. Mais il s'accompagne d'une intrigante version, affublée d'un imposant aileron. Voilà la vraie nouveauté: la

Track Edition, dont l'aéro s'inspire de la RC F GT3. Bon, malgré l'accoutrement, elle génère seulement 26 kg d'appui supplémentaires. Mais elle en profiterait pour mincir de 80 kg (1 680 kg annoncés), grâce à des éléments en carbone (aileron, capot, toit) et un travail sur les masses non suspendues. Pour faire durer le plaisir, les freins en acier sont remplacés

par des disques en carbone/céramique signés Brembo. Malheureusement, le V8 ronflant n'évolue pas, alors qu'il aurait pu atteindre la barre symbolique des 500 ch. On se consolera en profitant de ses vocalises, amplifiées par le nouvel échappement en titane. D'après Lexus, cette édition limitée devrait être commercialisée en France. ■



# Lamborghini Huracán EVO



L'évolution la plus frappante touche l'arrière. À bord, un écran tactile fait son apparition.

**Moteur** >> V10 bi-injection, 5,2 l, 640 ch  
**Transmission** >> intégrale, boîte 7 à double embrayage  
**Poids annoncé** >> 1422 kg à sec  
**Perfs annoncées** >> 0 à 100 km/h en 2"9,  
 0 à 200 km/h en 9"0, 325 km/h  
**Prix** >> 220 841 euros

**L**a Huracán n'allait pas laisser la sœur R8 évoluer dans son coin... Cinq ans après sa sortie, elle passe sur le billard, en profite pour recevoir une belle mise à jour technologique et adopte l'appellation EVO comme en compétition (GT3). De prime abord, le lifting n'est pas flagrant, entre les entrées d'air élargies (avant, côtés), le museau plus agressif et le becquet discrètement sculpté. Mais focalisez-vous sur l'arrière, il se dénote et intègre deux grosses sorties d'échappement centrales. Ça ne vous rappelle rien ? L'EVO hérite en effet de l'échappement spectaculaire de la Performante, mais aussi de son V10 atmo délivrant 640 ch ! Du coup,

les performances se hissent à son niveau et prennent une longueur d'avance sur la R8 Performance (620 ch). L'honneur est sauf. L'EVO ne s'arrête pas en si bon chemin et intègre désormais des roues arrière directrices, comme l'Aventador. De plus, elle s'équipe de série de l'amortissement piloté, de la direction à démultiplication variable LDS (décrite à ses débuts) et de freins carbone/céramique. Le nouveau cru mise aussi sur une électronique embarquée de pointe. La plateforme "Inerziale" comprenant une multitude de capteurs dynamiques est commandée cette fois par une unité de contrôle (Dinamica Veicolo Integrata) agissant si finement qu'elle permettrait à la supersportive d'avoir une logique prédictive...

Tout un programme. Il faut surtout retenir qu'elle chausse des Pirelli P Zero dédiés et peut recevoir en option uniquement des Corsa (et non des Trofeo R). Les amateurs de circuit peuvent se jeter sur un nouvel outil de télémétrie comprenant deux caméras (4800 euros) et relié à l'ensemble multimédia, marqué par la venue d'un écran tactile géant placé sur la console. La bonne nouvelle est que le coupé à transmission intégrale sera vite rejoint par le Spyder (242 924 euros, probablement dévoilé à Genève) et une version propulsion. Cette EVO n'a certes pas l'aéro active de la Performante, ni ses Trofeo R, mais elle a toutes les chances de faire flamber le chrono. ■

## JOURNÉES ESSAIS LIBRES POUR GT + MONOPLACES & STAGE DE PILOTAGE EN FORMULE RENAULT 2.0 | CALENDRIER 2019

**Sports-Promotion**

[www.sports-promotion.ch](http://www.sports-promotion.ch)

Sports-Promotion Sàrl | Christophe Hurni  
 CH-2019 Chambrelieu | Tél. +41 (0)32 8422649

mars **18-19** | **Barcelone** (Esp)  
 GT, protos et Formules

avril **21-22** | **Red Bull Ring** (Aut)  
 GT, protos et Formules

mai **18** | **Magny-Cours Club** (F)  
 Stage pilotage Formule Renault

mai **28-29** | **Dijon** (F)  
 GT et Formules

juillet **6-7** | **Paul Ricard Le Castellet** (F)  
 GT, Formules et Pro Race

juillet **9-10** | **Dijon** (F)  
 GT et protos

août **26-27** | **Magny-Cours** (F)  
 GT et Formules

septembre **9** | **Magny-Cours Club** (F)  
 Stage pilotage Formule Renault

octobre **7-8** | **Most** (Tchéquie)  
 GT, protos et Formules





# TOUS LES 3 MOIS EN KIOSQUE



SCANNEZ LE QR CODE POUR  
COMMANDER ET VOUS ABONNER

[www.facebook.com/pg/enzomagazinefrance/shop](http://www.facebook.com/pg/enzomagazinefrance/shop)



2 mois d'automobile sportive

1er DEC

**Puritalia de retour à Genève**

Le petit constructeur napolitain connu pour le Roadster 427 était muet depuis plusieurs années. Il réapparaîtra en Suisse avec la Berlinetta, une sportive hybride.



3 JANV

**Pininfarina Battista**

Jusqu'alors connue sous le nom de code PFO, la supercar électrique de 1926 ch a été nommée Battista. Pininfarina la dévoilera en grande pompe au Salon de Genève (7 au 17 mars).

7 JANV

**Brabham de route**

Le constructeur australien avait évoqué une version routière de la BT62. Il ne lance finalement pas un nouveau modèle, mais plutôt un kit d'homologation optionnel... facturé 167 000 euros!



# 2,1 millions

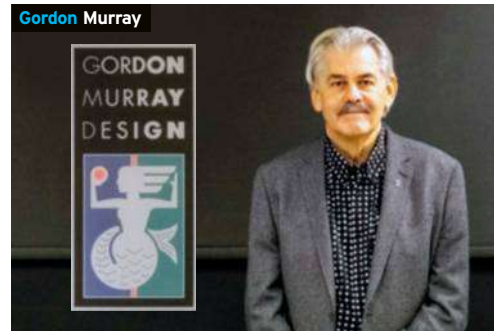
En dollars, le prix ahurissant atteint aux enchères par le premier exemplaire de la Supra. Quand on aime...



28 DEC

**Gordon Murray à l'honneur**

À l'origine (entre autres voitures) de la McLaren F1, le célèbre ingénieur, designer et metteur au point a reçu le titre honorifique de Commandant de l'Empire Britannique pour l'ensemble de son œuvre dans l'automobile.



6 DEC

**Accessoires R.S. Performance**

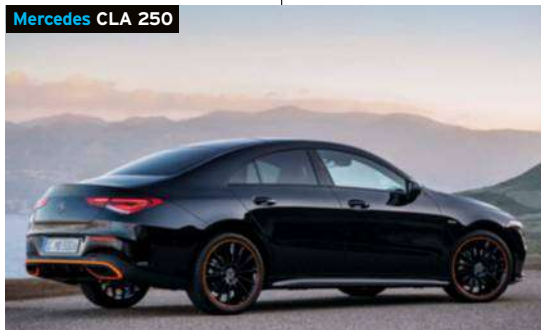
Renault Sport s'adresse aux pistards avec une boutique en ligne. Celle-ci propose des pièces et accessoires destinés aux Mégane R.S. (III et IV) et en grande partie à la Clio IV R.S.: kit carrosserie, freins, suspensions, jantes ou échappement inox... Attention, tout n'est pas homologué pour la route.

21 DEC

**P1 GTR "Beco"**

Un propriétaire bien inspiré a décoré sa McLaren P1 GTR aux couleurs de la MP4/4 de Senna (1988). En prime, la supercar gagne de nouveaux appendices aérodynamiques. Splendide.

Mercedes CLA 250



8 JANV

**Mercedes CLA 250**

La seconde génération de berline au profil élancé est une nouvelle fois extrapolée de la Classe A. Au passage, le 2 litres turbo grimpe de 211 à 225 ch. De quoi patienter avant les versions 35 AMG.

19 DEC

**Porsche 718 T**

Après la 911, les 718 Cayman et Boxster brandissent à leur tour un badge "Touring", associé au flat-4 2 litres (300 ch). Ils s'orientent vers la sportivité pure, en s'équipant du châssis sport abaissé de 20 mm, de l'autobloquant mécanique et de la boîte manuelle. Comptez 65 210 euros pour le Cayman T et 67 650 euros pour le Boxster T.





# VONE RACING

REPROGRAMMATION - PREPARATION MOTEUR



**REPROGRAMMATION  
MOTEUR SUR MESURE  
SUR BANC DE PUISSANCE  
4 ROUES MOTRICES**

**VENTE ET MONTAGE  
DE PIECES PERFORMANCE**

- FREINAGE
- SUSPENSIONS
- ECHAPPEMENT



[www.vone-racing.fr](http://www.vone-racing.fr)

UTILITAIRE



CITADINE



SPORTIVE



CROSSOVER



SUV



GT



SUPERCAR



**VALENCE (26)**

infos@vone-racing.fr  
06.88.45.23.37

**MONTPELLIER (34)**

montpellier@vone-racing.fr  
04.67.42.22.04

**PARIS (93)**

paris@vone-racing.fr  
01.80.62.33.11

**CHALON (71)**

chalon@vone-racing.fr  
06.08.06.86.51

**AGEN (47)**

agen@vone-racing.fr  
06.82.66.70.00



**Supersprint**



**Forge**  
MOTORSPORT

**MILLTEK**  
SPORT



**WAGNERTUNING**

**AKRAPOVIČ**

**BMC**  
Air Filter

2 mois d'automobile sportive

9

JANV

**992 Cabriolet**

Peu de temps après le coupé, Porsche lance le cabriolet 911 en versions Carrera S et 4S. L'arrière très bombé cache une capote en toile maniable en 12". L'ensemble moteur-boîte ne change pas: flat-6 3 litres biturbo de 450 ch et boîte 8 PDK. Un grand classique, alourdi de 70 kg par rapport au coupé et dont les prix s'envolent: 136 655 euros pour la S et 144 575 euros pour la 4S.

VUHL 05RR



22

JANV

**VUHL 05RR**

Le constructeur mexicain présente une évolution de la déjà radicale 05. Avec 660 kg et un 4 cylindres turbo Ford gonflé à 400 ch, la 05RR affiche un rapport poids/puissance sensationnel! La biplace homologuée pour la route devrait faire des ravages lors des track days. Bonne nouvelle, elle est vendue en France via WG British Racing, mais à un tarif très salé: 155 000 euros!

Porsche 911 Carrera S cabriolet



BMW Série 7 2019



11

JANV

**Lexus LC Convertible**

Ce concept à la finition soignée n'a rien d'utopiste. Il préfigure un modèle de série extrapolé du coupé LC, histoire de profiter des vocalises du V8 5 litres à l'air libre! Un sérieux concurrent de la future Série 8 Cabriolet.

16

JANV

**La Série 7 conserve le V12**

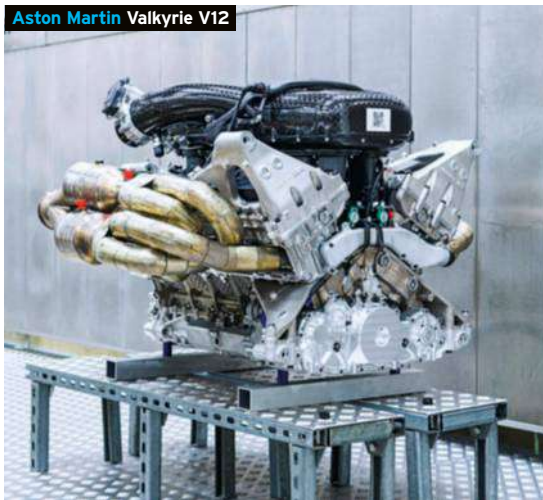
La limousine a droit à un petit lifting. Derrière la

gigantesque calandre, le V8 biturbo (750i) est toujours disponible en version 530 ch (750i), tout comme le V12 biturbo en configuration 585 ch (760Li).

Lexus LC Convertible Concept



Aston Martin Valkyrie V12



15

JANV

**Subaru WRX STi S209**

Si les normes européennes ont eu raison d'elle, l'icône japonaise continue d'évoluer sous la forme de séries limitées. En retouchant l'admission, le turbo et la pompe à essence, le flat-4 2,5 litres développe 346 ch! La S209 devient la plus puissante des WRX STi jamais conçues. Seulement 200 exemplaires sont prévus, à destination des États-Unis uniquement.

Subaru WRX STi S209



23

JANV

**Aston Martin Valkyrie**

Les dessous de la supercar se précisent. Gaydon a dévoilé le monstrueux V12 Cosworth atmo de 1 000 ch, capable d'envolées lyriques jusqu'à 11 100 tr/mn! Il a également confirmé l'existence d'un kit AMR à usage piste, sous la forme d'une option focalisée sur une évolution châssis. La version définitive devrait être présentée à Genève.



**51%**

La hausse spectaculaire des ventes de Lamborghini en 2018 (5750 unités). Mais elles restent en deçà des prévisions du constructeur (7000 ex.), suite à l'arrivée tant attendue du SUV Urus.

**24**  
JANV

**Anniversaire Bentley**

Le constructeur anglais célèbre son 100<sup>e</sup> anniversaire cette année. Pour l'occasion, il prépare une surprise pour le Salon de Genève, qui a plus de chances d'être une série limitée qu'un nouveau modèle.

**26**  
JANV

**Ford lutte contre la spéculation**

Pour éviter que les prix de sa supersportive ne

s'envolent, Ford a passé un accord avec la grande maison de ventes aux enchères Mecum Auction. Aucune GT de moins de 2 ans ne pourra être vendue.

**29**  
JANV

**Lotus et Williams s'associent**

Les deux entreprises britanniques vont unir leurs forces pour le développement de nouvelles technologies... Ce partenariat cache sans doute une future Lotus électrique.

Chevrolet Corvette Final Edition



**31**  
JANV

**L'ultime C7!**

La Corvette C7 fait ses adieux avec une "Final Edition" sur base des Grand Sport et Z06. L'équipement de série est alléchant: châssis calibré pour la piste, freins carbone-céramique, semi-slicks Michelin et boîte auto à 8 rapports ou manuelle à 7 rapports (avec pack Z07). Les prix en France sont de 118 470 euros pour la Grand Sport et 141 663 euros pour la Z06.

Ginetta Concept



**30**  
JANV

**Une supercar Ginetta**

Ginetta s'illustre surtout en compétition et confirme la production d'une supercar homologuée. Au-delà de la silhouette, un V8 atmo de plus de 600 ch et une boîte séquentielle ont été annoncés. Ça promet!



L'assureur haut de gamme

ASSURANCE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

Assurez votre sportive, de la GTi à la GT

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

\*voir conditions en agence



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

N°orias: 07025534

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

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

© ALLIANZ FR



# AUGUST ACHLEITNER

VICE-PRÉSIDENT DÉVELOPPEMENT 911 ET 718

Le papa de la 911, depuis la 993, prend sa retraite cette année. À l'occasion du lancement de son dernier bébé 992, nous avons fait un point sur sa carrière et sa vision des sportives.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS PORSCHE/D.R.



**MOTORSPORT** Quelle est votre définition de la sportive idéale ?  
**AUGUST ACHLEITNER** La voiture parfaite doit être une auto qui réagit comme le veut le conducteur. Il doit avoir un excellent ressenti en provenance de la direction, comme des freins. Il faut éviter les mauvaises surprises. Le conducteur d'une sportive doit se sentir à l'aise, avoir le meilleur feed-back possible.

**MS** Pour votre dernier opus, la 992, quel a été l'objectif ultime ?  
**AA** Chaque génération doit progresser sur tous les points de vue, tout en ajoutant sa spécificité. Pour la 992, on ne s'est pas focalisé sur un usage extrême, sur circuit, mais sur le plaisir au quotidien. Par exemple, on a voulu faciliter la conduite sur chaussée glissante. On est très fier d'avoir réussi ce point important. Mais il y a quand même une amélioration pour un usage circuit...

**MS** Au cours de votre longue carrière chez Porsche, quelle est l'innovation technologique dont vous êtes le plus fier ?  
**AA** Question difficile car il y a de nombreuses innovations dont je suis fier. L'une des plus importantes pour moi remonte à 10 ans en arrière. Il s'agit de la boîte à double embrayage PDK qui est arrivée sur la 997/2 mais qui a sérieusement été améliorée pour la 991 et est même devenue amusante sur les versions GT. Cela a bouleversé le choix des utilisateurs entre boîte manuelle et automatique. Et je suis également très fier du mode Wet de la 992, qui n'a pas été simple à mettre au point.

**MS** À propos du lien entre les modèles de production et le sport automobile, pensez-vous qu'il soit assez fort ?

**AA** Chez Porsche, ce lien est très fort. En particulier pour les modèles de série bénéficiant d'un développement de notre département Motorsport, comme les GT. Pour renforcer ce lien, la branche GT a été intégrée à la ligne de production des 911 et 718 depuis le début de l'année.

**MS** Quelle est votre vision personnelle de la voiture du futur ?  
**AA** Je n'ai aucune crainte. À l'heure actuelle, cette vision n'est pas claire et dépend énormément de l'évolution des normes de pollution. J'espère qu'il y aura un débat rationnel dans nos institutions et pas uniquement influencé par des élections à venir. Personnellement, je ne souhaite pas la mort du moteur à combustion. Il peut y avoir en parallèle une offre pour les autos conventionnelles et les électriques. Il suffit d'adapter la bonne technologie à son usage. Eh oui, nous allons conserver le moteur atmosphérique le plus longtemps possible ! Mais cela réclame beaucoup de développement... ■

“ NOUS ALLONS CONSERVER LE MOTEUR ATMOSPHÉRIQUE LE PLUS LONGTEMPS POSSIBLE ! MAIS CELA RÉCLAME BEAUCOUP DE DÉVELOPPEMENT ”



## SPEED DATING

**Différentes expériences**  
**1983 à 1988** >> Porsche, conception châssis.  
**1989** >> Porsche, Développement produit.  
**1990 à 2001** >> Porsche, Responsable développement (993, Boxster, 996, Carrera GT).  
**2001 à 2017** >> Porsche, Responsable développement 911 et 718  
**2017** >> Porsche, Responsable développement 911 et 718  
**Depuis 2018** >> Porsche, Responsable développement 911, 718 et gamme GT.

**Voiture préférée** >> 911 991 GTS



**Première voiture** >> Volkswagen Coccinelle



**Voiture actuelle** >> Cayenne (de fonction)

**Moto rêvée** >> Ducati Panigale

**Hobbies** >> moto, ski, VTT

**Sport automobile préféré** >> Endurance, pour la diversité des autos







## THE LUXURY TRACK CAR RENTING & DRIVING ACADEMY COMPANY\*

AGENDA **2019** DISPONIBLE  
Consultez nos dates pour la saison hivernale

Barcelone  
Circuit Paul Ricard  
Jerez  
Portimao

Rendez – vous sur  
**WWW.D2P.LU**

**STOP DRIVING FAST, BE FAST!**



# Fiat 500X R4 l'invitée surprise!

Conçue pour offrir un niveau de performances proche de celui des R5 à moindre coût, la nouvelle catégorie de rallye R4 devra compter sur une auto à la silhouette peu banale.



**A**près les divas intouchables du WRC et les R5 légèrement moins performantes, la FIA lance une nouvelle catégorie. L'idée ? Se rapprocher au maximum des chronos d'une R5 tout en réduisant les coûts. Pour cela, Orea et la FIA ont mis au point un kit universel R4, permettant de transformer n'importe quel modèle routier en bête de course. Ce kit comprend les trains roulants,

les suspensions, le moteur (1,6 litre turbo de RCZ R d'environ 265 ch), la transmission intégrale ainsi qu'une boîte séquentielle. En théorie, une R4 roule entre 0''5 et 1'' moins vite au kilomètre qu'une R5, mais elle coûte 198 000 euros HT contre plus de 250 000 euros pour une R5. Surtout, elle revient 40 % moins cher à l'utilisation. Milano Racing a réussi à greffer ce kit R4 sous la peau du crossover trapu Fiat 500X. Avec la

bénédictio de Fiat France, cet engin hors norme va faire ses débuts en championnat de France Terre. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il attire du beau monde. Lors de sa présentation, les pilotes venus le tester ne se limitaient pas au microcosme du rallye. Outre Stéphane Sarrazin, Romain Dumas et Benoît Treluyer ont passé du temps à son volant. Et ils avaient l'air de beaucoup s'amuser! ■

## Brabham au Mans

**Q**uelques mois après la présentation de la BT62, Brabham confirme sa venue aux 24 Heures du Mans dès 2021. On imaginait le petit constructeur australien rejoindre la future catégorie reine, qui remplacera dès 2020 les LMP1 hybrides par des protos inspirés de supercars. McLaren et Aston Martin sont sur les rangs... Mais il se contentera finalement du GTE pro. La rivale des 911 RSR, Corvette C7.R, M8 et autres Ford GT se basera sur une version routière, extrapolée de l'actuelle BT62. Elle devrait conserver le V8 atmosphérique maison et réjouir les tympans des spectateurs! ■







## Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport

**A** lors que le FIA GT4 rassemble un plateau très alléchant et performant (Alpine A110, McLaren 570S, Audi R8 LMS, BMW M4...), Porsche améliore son croco de course. L'ancienne monture préparée par Manthey Racing laisse la place au 718 Cayman GT4, disposant d'un flat-6 atmo 3,8 litres poussé à 425 ch, d'une boîte PDK et d'un train avant de GT3

Cup. Le constructeur allemand innove en faisant appel à des fibres naturelles pour les portes et l'aile. Il propose surtout désormais une version Trackday (134 000 euros HT), s'adressant aux amateurs de sorties circuit, en plus de la Compétition éligible dans toutes les courses de FIA GT4. Facturée 157 000 euros HT, elle embarque un réservoir réglementaire de 115 l et ne pèse que 1320 kg. ■



## Volant Feed Racing

**J**acques Villeneuve et Patrice Lemarié s'associent pour dénicher de nouveaux talents, au travers du Volant Feed Racing en monoplace F4. Les épreuves de sélection (5 journées de stage) auront lieu sur notre chère piste Club de Magny-Cours. La finale, quant à elle, se déroulera sur le tracé GP. En tout, 96 places sont disponibles pour des jeunes de 14 à 20 ans qui n'ont jamais eu d'expérience en compétition.

À l'issue des épreuves, le lauréat remportera une saison dans l'un des championnats européens de F4 (budget de 400 000 euros). La promesse est alléchante: ouvrir les portes (très fermées) du sport automobile au plus grand nombre et laisser émerger un talent pur. Cependant, les frais d'inscription de 11 500 euros limiteront les candidatures, et il sera difficile de contrôler le temps de roulage des intéressés avant les sélections. ■

## LA CHRONIQUE DE Romain Monti

Auteur de tous nos chronos sur le circuit Grand Prix de Magny-Cours, Romain Monti pilotait une Lamborghini Huracán GT3 en Blancpain Endurance Series et une BMW M4 GT4 en GT FFSA en 2018. Pour la saison 2019, cela s'annonce plutôt bien...



**NOUS VOILÀ AU PLUS FORT** de l'hiver, cette période où tout se joue dans le monde de la compétition automobile. Je sais ce que je veux pour la saison 2019: un engagement en championnat GT3, histoire de capitaliser sur mes bons résultats de l'année dernière. Blancpain Sprint? Blancpain Endurance Series? Les deux? Tout devrait se décanter d'ici la fin du mois de février. Je n'écarte pas non plus la possibilité de retourner en GT FFSA, en catégorie GT4, ni même celle de m'inscrire dans un autre championnat GT4 national. Je me prépare d'ailleurs à essayer une GT4 à Barcelone, lors d'un roulage au cours duquel j'aurai également l'opportunité de prendre le volant d'un proto LMP3. Habitué aux GT de course, je me demande bien ce que peut donner un pur proto de ce genre. Sinon, pendant l'hiver, je ne lâche jamais mon volant virtuel, en tant qu'ambassadeur de la simulation automobile ultra-réaliste Assetto Corsa Competizione (partenaire officiel des coupes Blancpain). Je vais d'ailleurs limer la piste de Barcelone derrière mon écran pour préparer au mieux mon prochain roulage bien réel. Ne prenez surtout pas le e-Racing à la rigolade! Lors de la dernière Course des Champions, l'équipage Sim Racing engagé contre les meilleurs pilotes du monde a failli arriver jusqu'aux phases finales de la compétition. Enzo Bonito, roi des courses en ligne, a par exemple battu Luca di Grassi, ancien pilote de Formule 1 et champion du monde en Formule E 2017. Le monde réel ne compte que quelques centaines de pilotes professionnels, la faute à des coûts rédhibitoires pour la plupart des jeunes passionnés. Mais il y a des milliers et même des millions de pilotes virtuels! ■



### Super G latéraux

Rossignol propose pour les skieurs les plus affûtés ou les plus optimistes une gamme de skis racing baptisés Hero, proches de ceux utilisés par les pros en coupe du monde, certifiés par la FIS. Idéal pour les pistards souhaitant travailler leur trajectoire aux sports d'hiver.

**Skis Rossignol Hero FIS SL. 929,99 euros.**  
[www.rossignol.com](http://www.rossignol.com)



### Fidèle à l'origine

La blague est facile mais force est d'admettre que le design compliqué de la fantastique McLaren Senna rend plutôt bien en Lego. De quoi canaliser les petites têtes blondes après une bonne journée sur les pistes.

**McLaren Senna Lego. 14,99 euros.**  
<https://shop.lego.com>



### Chance au grattage

Avoir dans sa voiture un grattoir Porsche, qui plus est muni d'un gant, est l'assurance que tout le monde se batte pour libérer le champ de vision.

**Grattoir avec gant Porsche. 8,40 euros.**  
[www.porsche.com/france/](http://www.porsche.com/france/)

### Joujou extra

Difficile de trouver un engin plus fun que le Polaris RZR lorsqu'il s'agit de sortir des sentiers battus avec panache et glisser jusqu'à plus soif. Bénéficiant d'une homologation tracteur, la bestiole peut passer de 2 à 4 roues motrices, pèse 621 kg et cache un bicylindre de 999 cm<sup>3</sup> développant 100 ch.

**Polaris RZR S 1000 EPS. 20 690 euros.**  
[www.polarisfrance.com](http://www.polarisfrance.com)



### La tête chaude

Puisqu'une berlinette A110 est par définition conçue pour affronter les lacés alpins, autant avoir le bonnet assorti une fois arrivé au sommet.

**Bonnet Alpine. 20 euros.**  
[www.alpinecars.com](http://www.alpinecars.com)



### Boîte noire

Conçue par le partenaire officiel de la coupe du monde freeride, l'AlpinerX est la montre connectée idéale pour les randos et la mesure de ses performances à skis.

**Alpina AlpinerX. 895 euros.**  
[www.alpinawatches.com](http://www.alpinawatches.com)







# Le sol de garage **MADE IN FRANCE!**



19 couleurs

Différents  
modèles de dalles

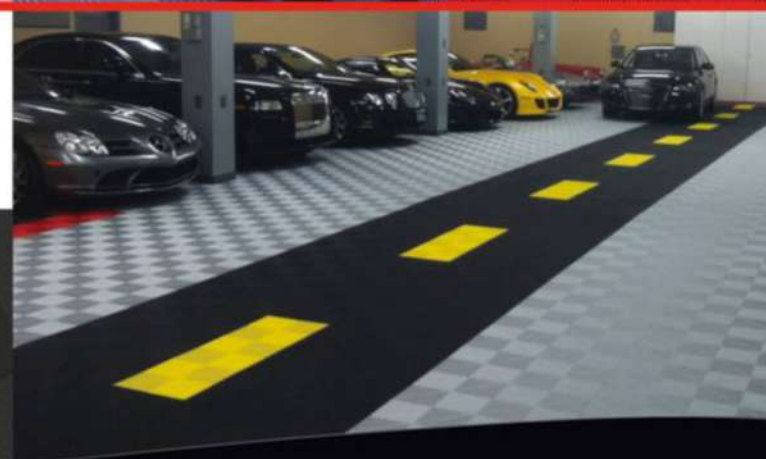


Étude de projet, conseils, devis,  
showroom de + de 200 m<sup>2</sup>,  
disponibilité immédiate!

UNE FABRICATION FRANÇAISE  
CONFIÉE À



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



Distributeur exclusif FRANCE  
60400 CRISOLLES

Tél. 03 64 60 12 12



# PROMESSE DE

Touring Car Racing, ou TCR. L'acronyme que la toute dernière Golf GTI affiche sur ses flancs ne promet pas nécessairement de la fumée ou des chronos d'enfer mais une certaine proximité avec son homologue engagée en course. De belles paroles...

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.





# GASCON





## CETTE GTI SERAIT "LA VERSION ADAPTÉE À LA CONDUITE SUR ROUTE DE LA TCR DE COURSE". INTÉRESSANT



**L**a Golf 7 arrive en fin de carrière et c'est traditionnellement le moment choisi pour lancer quelques séries spéciales ayant pour but d'attirer à nouveau les projecteurs. La Golf R de 400 ch n'étant visiblement plus d'actualité, cette GTI TCR constitue donc probablement le climax de la septième génération. Le dossier de presse explique que ce modèle est l'illustration du transfert de technologie qui peut exister entre le sport automobile et la série mais aussi qu'elle est « *la version adaptée à la conduite sur route de la GTI TCR de course* ». Intéressant. Mais que nous disent la fiche technique et les ingénieurs présents sur le circuit de Portimão au Portugal où se déroule l'essai de cette compacte ?

D'une part que le curseur de puissance et de couple du répandu 2,0 litres EA888 rend 60 ch et 4 mkg à la voiture de course et que, pour supporter les 290 ch et 38,7 mkg, on y ajoute un radiateur (comme dans la Golf R). Ensuite, la TCR n'est livrée qu'avec la boîte DSG 7 rapports (existant en option sur la version course) associée au différentiel autobloquant piloté (Haldex) maison. Nos interlocuteurs précisent aussi que la suspension adaptative à trois modes est de série en France, que la bride de vitesse maxi est relevée à 264 km/h,

et que le châssis est abaissé de 20 mm par rapport à une GTI classique (qui n'existe plus sur notre marché). Par déduction, c'est donc 5 mm de plus que sur la Golf GTI Performance 245 ch qui, elle, reste au catalogue. L'échappement sport, les jantes Reifnitz de 19 pouces et la suspension affermie complètent la transformation TCR.

Extérieurement, VW habille la GTI de quelques protubérances aiguës. L'habitacle, largement repris de la GTI Performance, est agrémenté de quelques touches sportives supplémentaires et se révèle sans surprise.

### Proche d'une Clubsport

Objectivement, rien de tout cela ne rappelle la TCR de course. Cette série spéciale évoque plutôt la GTI Clubsport de 2016, d'autant que les modèles testés ont 3 portes et chaussent d'appétissants Michelin Pilot Sport Cup 2. Oui mais voilà, contrairement à l'Allemagne, la France ne commercialisera que 100 exemplaires de la TCR et tous seront des 5 portes et équipés de Pirelli P Zero. Donc autant dire que les quelques tours du circuit de Portimão ne vont pas beaucoup éclairer sur le comportement des autos disponibles en France. Face à nos questions insistantes, les ingénieurs restent muets ou très évasifs sur le diamètre de barres antiroulis, les valeurs d'affermissement des suspensions ou encore les modifications moteur. Le problème ? Sur le plan mécanique,

cette TCR n'a rien de particulier par rapport à une Clubsport, dont l'overboost de 10 secondes permettait déjà de délivrer 290 ch en 2016. Une puissance que la Leon Cupra a depuis longtemps atteinte, voire dépassée. Même si la TCR est particulièrement bien équipée en France, le tarif de 47 590 euros fera tiquer celui qui se souvient qu'une Clubsport DSG était affichée à 39 000 euros. Et on ne parle pas du prix d'une Leon Cupra...

Malgré toutes ces questions fâcheuses, une fois que l'on prend le volant de cette GTI TCR on retrouve les qualités qui ont forgé le succès de la Golf: finition, équipement, filtrage de suspension. Le 4 cylindres turbo plein de vigueur vous arrache du bitume pour emmener très vite à plus de 200 km/h, puis jusqu'à plus de 260 compteur avec une facilité déconcertante. Il a toujours la santé ce 2,0 litres bi-injection, doté désormais d'un filtre à particules. Même si cela ne paraît pas flagrant en termes de ressenti, les chiffres indiquent un gain copieux de 6 dixièmes sur le 0 à 100 km/h par rapport à la Clubsport. Toujours par rapport à cette ancienne édition spéciale, il semble que le train avant encaisse moins bien la contrainte et lâche prise plus tôt, que ce soit en Cup 2 ou sur la route en P Zero. Sous la torture, l'ingénieur réfractaire avoue que la Clubsport réglée pour le Nürburgring avait plus de carrossage avant, ce qui pourrait expliquer cette sensation.

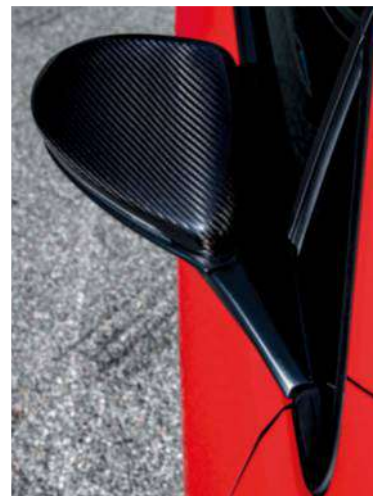




La TCR ne sera disponible qu'en boîte DSG. L'habitacle joliment équipé se révèle sans surprise mais il fait grimper la note.



En France, ces semi-slicks Michelin ne sont pas disponibles en option.



## La vraie TCR

**C**ette auto conçue et construite par Seat Sport s'inscrit dans une réglementation sportive stricte et doit composer avec une Balance des Performances qui rend tout développement inutile en cours de saison. Elle doit être basée sur une compacte 5 portes produite au moins à 5 000 exemplaires. Il est donc plus juste de dire que le transfert de technologie s'effectue dans le sens série/course que l'inverse (65 % de pièces communes) : plateforme MQB et portes en acier, caisse vidée et arceautée, réservoir FIA aux places arrière, aileron arrière qui sert à "calmer" l'auto, voies élargies de 15 cm, 2,0 litres de 350 ch à l'échappement et à la gestion électronique modifiés, boîte DSG avec autobloquant électronique réglable (plus facile) ou boîte séquentielle avec autobloquant mécanique (plus efficace sur le sec). Le démarrage s'effectue via un bouton sur le volant, et l'embrayage de la version à boîte séquentielle ne sert que pour démarrer. La direction apparaît précise mais légère, d'autant plus que nous évoluons en pneus pluie sur une piste encore mouillée. Le moteur n'a rien de transcendant (0-100 km/h en 5"2) mais le grip latéral est nettement plus important qu'en série. Une TCR se conduit sur le train



avant avec l'arrière qui pivote gaiement autour de ce dernier. Progressive dans ses réactions, la TCR de course s'avère extrêmement plaisante (et amusante) à mener pour un amateur. La sonorité est envoi-rante. Il faut gérer finement

les freinages et les accélérations sur le mouillé (le moteur est coupleux). Mais sur le sec, on peut lâcher la bride et prendre un plaisir immense. Bref, tout ce qui manque à la TCR de série, tellement sérieuse et appliquée.





Reconnaisable à ses décalcomanies, la TCR est motorisée par le 2,0 litres turbo, en configuration 290 ch.



### Sur-assistée

Le freinage assuré par des disques percés et ventilés reste extrêmement assisté. Surtout, le système de prétension de la ceinture de sécurité écrase sans prévenir dans le fond du siège en croyant que vous allez finir dans les arbres lors des gros appuis. L'auto gigote un peu sur les gros ralentissements. Les rétrogradages de la boîte DSG s'enchaînent relativement bien dès que le régime oscille sous les 5000 tr/mn. La direction légère et le train avant qui s'abandonne vite au sous-virage obligent à pondérer les placements mais aussi les sorties trop gourmandes... D'autant plus que l'effet de l'autobloquant reste très discret. Il fonctionne mieux dans les grandes courbes, en conservant du gaz. Du coup, en déconnectant l'ESP, l'intérêt est plutôt d'enrouler en gardant un peu de gaz. Tandis qu'avec l'ESP Sport, mieux vaut casser le virage et débrayer rapidement afin de limiter les coupures d'injection. Et la poupe me direz-vous? Elle suit sagement la manœuvre. Sur le sec, ne comptez pas sur elle pour pivoter et

procurer quelques frissons. Désolé, mais pour profiter d'une auto joueuse et marquante, il faut basculer dans la vraie TCR, celle de compétition (voir encadré). Hormis les trois lettres de leur acronyme, ces deux autos n'ont définitivement rien en commun. ■

### VERDICT

VW GOLF GTI TCR >>15



Plus marketing qu'autre chose, la GTI TCR adopte un comportement sans surprises ni épices. Surtout, elle ne fera pas découvrir, ni même approcher ou ne serait-ce qu'imaginer, les sensations d'une TCR de course. À défaut d'être joueuse, elle reste toutefois très efficace et polyvalente. Il s'agit d'une GTI Performance améliorée. Mais pour ce prix, avec un tel nom et de belles promesses, on s'attendait à quelque chose de plus singulier.

### TECHNIQUE

Moteur	4 en ligne, bi-injection
Cylindrée (cm³)	1 984
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	290 de 5 400 à 6 400
Couple maxi (mkg à tr/mn)	38,7 de 1 800 à 5 300
Régime maxi (tr/mn)	7 000
Boîte de vitesses	7, double embrayage
Transmission	traction
Différentiel autobloquant	embrayage piloté (Haldex)
Pneumatiques	Pirelli P Zero
Dimensions AV/AR	235/35 R 19
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/perforés (340/310)
Étriers AV/AR (pistons)	flottants/flottants (1/1)
Amortissement	piloté
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Poids annoncé (kg)	1 355
Poids/Puissance (kg/ch)	4,7
SCx - Cx	NC
Long. - larg. - haut. (mm)	4 268 - 1 790 - 1 482
Empattement (mm)	2 626
Voies AV/AR (mm)	1 533 / 1 521

### PERFORMANCES\*

Vitesse maxi (km/h)	264
De 0 à 100 km/h	5"6
Conso. moyenne (l/100 km)	6,7
Émissions CO2 (g/km)	144

### BUDGET

Prix (€)	47 590
Malus (€)	1 050
Puissance fiscale (CV)	18



**Homogène**  
Moteur vigoureux  
Équipement de série



**Petit goût de déjà vu**  
Prix  
Aucun lien avec la TCR de course





**MOTORTECH**  
PERFORMANCE

*Reprogrammation Moteur*

*Conversion Ethanol*

*Pièces Performance*



*Votre réseau national de Reprogrammation moteur*







# BOÎTE À SURPRISES

Seat a décidé de faire de Cupra sa marque à connotation sportive, et c'est à l'Ateca que revient la charge d'inaugurer la gamme. Est-ce une plaisanterie? Pas du tout.

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.





**Q**uelle drôle d'idée de lancer une marque sportive avec pour tout premier modèle... un SUV. Sacrilège. Les Cayenne, Macan, X6M, Stelvio Q et d'autres ont déjà démontré qu'un cube haut sur pattes parvenait malgré tout à offrir des performances et un comportement dignes de ce nom. Bref, avant l'arrivée d'un modèle exclusif à la marque Cupra cette année (probablement un cousin de l'Audi SQ2), puis de la prochaine Leon et de ses dérivés break et SUV coupé en 2020, le SUV compact Ateca, cousin du VW Tiguan, va devoir assurer les premiers de cordée. Pour cela, il récupère à peu de chose près la mécanique de la Leon Cupra ST 4 roues motrices afin de proposer 300 ch et 400 Nm.

Extérieurement, aucun amateur de sportives ne devrait tomber en pâmoison devant le style très anguleux. L'habitacle est sans surprise pour ceux qui connaissent Seat. Il se distingue juste par ses logos tribaux et la présence d'Alcantara. Notez qu'en option (2185 euros), vous pouvez choisir un freinage optimisé signé Brembo comprenant des disques avant de 370 mm et des étriers 4 pistons. Comme l'ensemble pèse 1600 kg, on vous le recommande. D'autant que la vigueur du 2,0 litres turbo interpelle. Un départ effectué au "Launch Control" vous envoie très vite vers des vitesses déraisonnables (0-100 km/h en 5"2 !). Ce n'est pas une surprise puisque c'est le cas dans chacune des autos du Groupe VW qui le reçoit mais objectivement, sa vitalité reste son premier atout. Un atout malheureusement légèrement affadi par la présence exclusive d'une boîte DSG 7 rapports qui peine parfois à rentrer le bon rapport lors des freinages. Pour être plus précis, elle n'est pas à la hauteur des prestations vigoureuses du moteur, qui vous incite vraiment à rouler fort.

Comme l'a laissé entendre Jaime Puig de Seat Sport, la demande des clients allant majoritairement vers ces boîtes robotisées, nous ne devrions plus voir de levier traditionnel sur les modèles de la marque.

Deuxième fait marquant lorsque l'on découvre cet Ateca : ses prestations dynamiques. Durant le petit bonus de notre parcours, constitué d'une portion de route tortueuse de 6 km fermée à la circulation (ils sont joueurs chez Cupra...), le premier virage vous fait oublier que vous êtes à bord d'un SUV. Naturellement, vous vous mettez à attaquer comme si vous étiez à bord d'une Leon Cupra. Le calibrage de l'amortissement adaptatif à trois modes se révèle parfait. Le roulis présent reste maîtrisé et jamais vous n'avez la sensation que l'Ateca se vautre en virage. Et dans les courbes rapides, il reste absolument imperturbable. Cela est d'autant plus remarquable que notre modèle d'essai est équipé de "simples" Pirelli P Zero, qui n'ont pas l'accroche de pneus ultra-hautes performances.

On aimerait bien dire du mal d'un "SUV sportif" mais, dans le cas de ce Cupra Ateca qui va provoquer des migraines à quelques propriétaires de Porsche Macan, ce serait de la mauvaise foi. ■

## VERDICT

CUPRA ATECA **>> 15**



Proche en comportement d'une Leon Cupra break, cet Ateca propose de belles qualités dynamiques. Particulièrement efficace, il va coller aux basques de certains SUV bien plus chers sans perdre de sa polyvalence. Les plus sportifs regretteront la boîte DSG dépassée et les 4 roues motrices qui lui retirent de l'agilité, mais c'est globalement une bonne surprise.



Comportement  
Prix  
Moteur vigoureux



Boîte DSG fainéante  
Look manquant de singularité

## TECHNIQUE

**Moteur** >> 4 cyl, 1984 cm<sup>3</sup> turbo

**Puissance** >> 300 ch de 5 300 à 6 500 tr/mn

**Couple** >> 40,79 mkg (400 Nm) de 2 000 à 5 200 tr/mn

**Transmission** >> DSG 7 rapports, 4 roues motrices

**L/I/h** >> 4 376/1 841/1 601 mm

**Poids** >> 1 615 kg

**Pneus** >> Av/Ar : 245/40 R19

**Perfs** >> 0-100 km/h en 5"2, 247 km/h

**Prix de base (malus)** >> 42 500 euros (2 300 euros)







# MORDUE DE CIRCUIT

La troisième génération de GT 500 ne se résume pas à une muscle car délirante. Elle veut chasser le chrono et en découdre avec les meilleures sur piste. Sachant que la petite sœur atmo GT 350 nous a épatés, ce Cobra de plus de 700 ch risque d'être très venimeux.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.



# A

u Salon de Détroit, Ford Performance a créé l'évènement en suivant une bonne vieille recette américaine. De la puissance, un look extravagant, un bruit d'enfer, la GT 500 possède tous les ingrédients de la muscle car traditionnelle. Sauf que le constructeur ne veut pas cantonner cette Mustang hypertrophiée aux drag races. Il tient aussi à ce que la Pony car claque des temps sur circuit, en s'inspirant de la version GT4. Il affirme que le niveau d'accélération latérale est supérieur à celui de la GT 350. « Elle va surprendre

les possesseurs de supercars par sa technologie, son moteur suralimenté et ses muscles », avance Jim Farley, le président de Ford. Carrément.

## Recette authentique

Pour arriver à les convaincre, Ford Performance ne sort pas le grand jeu high-tech, hybride, autonome. Il mise sur une valeur sûre : le bon gros V8 suralimenté ! On retrouve le 5,2 litres de la GT 350 gavé par un énorme compresseur Eaton, dont l'échangeur est logé au cœur du V. Le capot est tout de même bombé et la bouche grande ouverte pour engloutir deux fois plus d'air que la Shelby atmo.

Au total, six radiateurs se chargent de rafraîchir la bête. Ford reste vague à propos de la puissance maxi, supérieure à 700 hp, soit plus de 710 ch. La Camaro ZL1 est larguée malgré ses 659 ch, mais la Challenger Hellcat s'accroche avec 716 ch. Plus surprenant, le V8 Ford est couplé à une boîte à double embrayage, via un arbre de transmission en carbone. La révolution ! Aucun levier à l'horizon, mais des palettes et une Tremec à 7 rapports qui expédierait les changements en moins de 100 millisecondes. Ce qui n'a rien d'un exploit pour ce type de boîte dénuée de rupture de couple. Pour briller en drag race, elle a l'excellente initiative d'in-





Les grandes palettes commandent une boîte à double embrayage. Ces Recaro sont optionnels.



D'une capacité de 2,65 litres, le compresseur permet au V8 5,2 litres de dépasser les 710 ch.



clure un launch control, au régime de départ ajustable. Du coup, les accélérations annoncées sont dignes d'une supersportive européenne: environ 3"5 de 0 à 100 km/h et moins de 11" pour le 400 m D.A.!

### Dessous fringants

Ford Performance n'en reste pas là et s'est fortement penché sur les trains roulants. La géométrie de suspension est spécifique, comme les ressorts allégés et les réglages de l'amortissement piloté (Magne Ride de série). La direction, elle, fait appel à une nouvelle assistance électrique. La GT 500

pousse le bouchon, en se radicalisant via deux packs optionnels. Le premier nommé "Handling package" comprend une suspension ajustable et de petits appendices aéros supplémentaires. Le second annonce la couleur: "Carbone Track Package". Il inclut des jantes de 20 pouces en carbone, un aileron réglable de GT4 en carbone, mais aussi des semi-slicks Michelin (à la place de SuperSport) et la suppression des sièges arrière. Inutile de dire que tout cela met l'eau à la bouche, d'autant que le système de freinage est confié à Brembo et comprend de gigantesques galettes de 420 mm à l'avant. Désolé de décevoir les fans, mais

cette muscle-car-pistarde est réservée au continent américain. Les importateurs vont s'en donner à cœur joie! Promis, *Motorsport* sautera sur la moindre occasion pour vous la faire découvrir. ■

### FORD MUSTANG SHELBY GT 500

- Moteur** >> V8 à compresseur
- Cylindrée** >> 5163 cm<sup>3</sup>
- Puissance** >> + 710 ch
- Transmission** >> propulsion, boîte 7 à double embrayage
- Pneus** >> Michelin Pilot SuperSport ou Sport Cup 2
- Perfs annoncées** >> 0 à 100 km/h en 3"5 environ
- Commercialisation** >> automne 2019, non importée





# FRUIT DEFENDU

*Sortie l'an dernier, la plus folle, puissante et radicale des Corvette n'arrive pas à franchir l'Atlantique, faute de satisfaire aux normes de chocs piétons. Alors nous sommes allés à sa rencontre! Avouez qu'il serait dommage de se priver d'une pistarde de 765 ch.*

PAR CHRIS WALTON ET JULIEN DIEZ  
PHOTOS FOX











Ces baquets à coque carbone sont optionnels, comme la télémétrie embarquée.



Eh oui, le levier est fidèle au poste! Les palettes servent au double débrayage automatique.



Les pneus semi-slicks Michelin font partie du pack ZTK à 2 995 dollars.

**P**rès de 60 ans après que le grand-père de la Corvette, Zora Arkus Duntov, eut l'idée d'implanter un small block à l'arrière, la GT va finalement recourir à une architecture à moteur central. Mais pas tout de suite. La C8 arrivera plus tard dans le courant de l'année. Il est donc encore temps de déguster une dernière fois la recette traditionnelle Chevrolet: V8 central avant, carrosserie plastique, le tout proposé à un prix défiant toute concurrence. On termine en beauté avec la plus puissante, la plus rapide des Corvette de route produite à ce jour: la ZR1. Il va falloir prévoir un pantalon de rechange, au cas où.

En fait, contrairement aux autres C7, la ZR1 n'est pas si bon marché de prime abord. Elle est vendue aux USA 121 995 \$ (126 495 \$ pour le cabriolet), contre 55 495 \$ pour un modèle de base. Comme General Motors ne l'importe pas officiellement, il faut être armé de patience et d'un portefeuille garni pour avoir la chance d'en profiter en Europe: taxes de douanes, TVA, casse-tête de l'homologation

à titre isolé. Mais il faut prendre du recul et avoir conscience de ce que le vieux continent offre à environ 170 000 € (hors homologation).. En gros, c'est comme si pour le prix d'une 911 GT3 vous pouviez rouler en GT2 RS! Autre comparaison appréciée des fans de Chevy, vous pouvez tourner plus vite qu'une Ford GT (-1"37) sur un superbe tracé comme celui du Virginia Raceway International et économiser 379 000 \$. Les Corvette ont toujours été très rentables. Mais avec la ZR1, c'est comme si la folie du Black Friday se prolongeait tous les jours de la semaine.

Le premier choc est visuel. La ZR1 semble s'être échappée de la grotte de Bruce Wayne, alias Batman. La lame avant est une véritable briseuse de chevilles... C'est d'ailleurs l'un des principaux freins à l'homologation européenne. Pourtant, ce n'est rien comparé à la taille gigantesque de l'aileron en carbone optionnel, inclus dans le pack ZTK Track Performance. Il a de quoi effrayer la moindre GT3 qui s'y frotte... Ou toute personne qui souhaite





## LA STABILITÉ ET LE GRIP LATÉRAL SONT TELS QU'IL EST DIFFICILE D'ATTEINDRE LES LIMITES D'ADHÉRENCE

mettre un bagage dans le coffre! Comme pour les Corvette de course, l'appendice est fixé sur la carrosserie derrière le hayon, ce qui rend l'accès au coffre disons périlleux. Et gare aux doigts car l'espace est infime entre l'aileron et le hayon...

### Superhéros

Les yeux restent écarquillés en se glissant dans les baquets. Non pas en raison des éléments en carbone ou de l'écran proéminent, mais de la vue plongeante sur le capot hypertrophié par la greffe du compresseur Eaton. Il est si volumineux qu'il limite la visibilité lors des placements et donne l'impression d'être au départ d'une course de dragster à chaque feu. Ce qui est le cas! Quand il passe au vert, les muscles du cou ont du mal à encaisser le choc. Quelle brute ce 6,2 litres dopé à 765 ch et 98,7 mkg! Imaginez, cela représente 65 ch et 22 mkg de plus qu'une 911 GT2 RS. Le big block hérite du nom de code LT5, porté par le légendaire 5,7 litres à quatre arbres à cames développé par Lotus

pour la ZR1 de 1989 (C4). Sauf qu'il délivre deux fois plus de puissance et permet à cette Chevy d'être la Corvette la plus performante de tous les temps: 0 à 60 mph (96 km/h) en 2"85, 0 à 100 mph (161 km/h) en 6"0. La vitesse maxi? 341 km/h en optant pour le "petit" aileron... Un peu moins avec le grand (pack ZTK Track Performance).

Ces chiffres sont impressionnants, mais ils ne suffisent pas à imaginer la force incommensurable disponible sans latence. Quand on écrase la pédale de droite, il n'y a pas de temps mort avec le compresseur, contrairement à des turbos. Il vous envoie directement en enfer jusqu'à 6500 tr/mn, dans un hurlement d'échappement diabolique. Peu d'objets roulants peuvent offrir autant de sensations, surtout à ce niveau de prix et en changeant soi-même les vitesses. Bien que notre modèle d'essai soit équipé d'une boîte auto à 8 rapports, la ZR1 a la particularité d'être fidèle au bon vieux levier (à 7 rapports). Si vous aimez prendre les commandes et jouer votre propre partition avec les palettes, vous serez déçu par la lenteur de la boîte made in GM (M5U).





Intimidante à la base, la ZR1 en ajoute une louche avec le pack ZTK: lame avant et aileron en carbone.

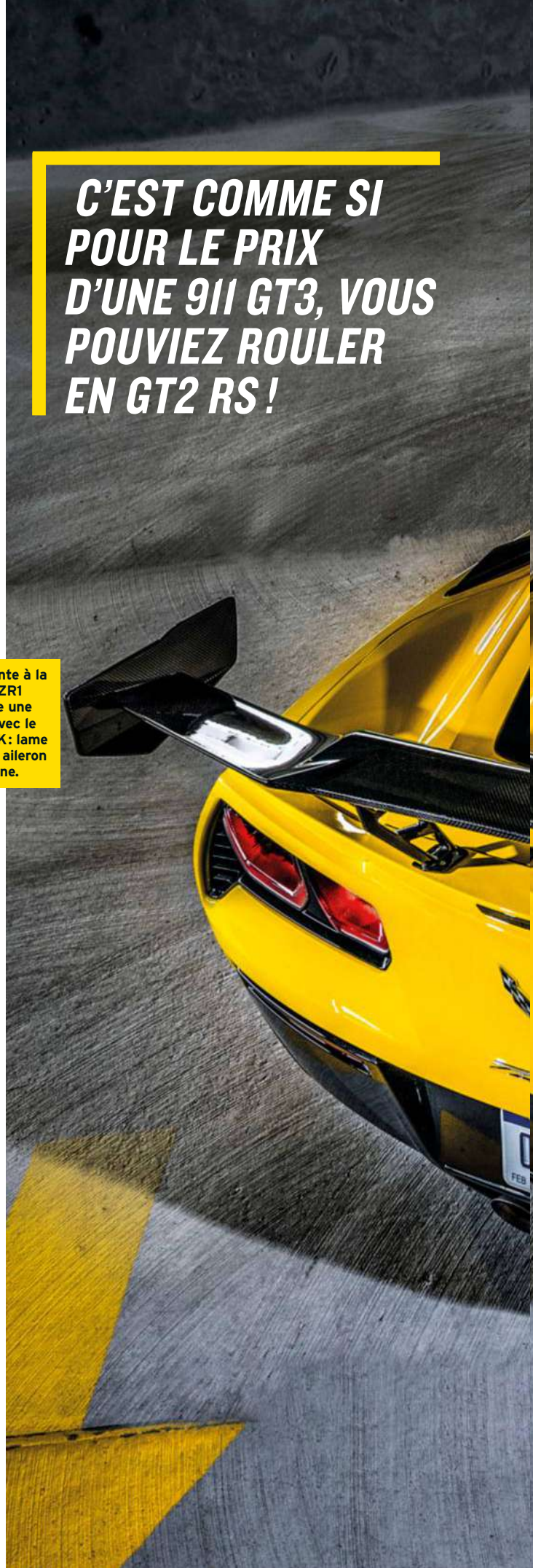
La plupart du temps, vous appelez un rapport à un moment critique juste avant le virage et vous ne l'obtenez qu'après, ce qui perturbe le rythme et l'équilibre de la supersportive. La solution consiste à avaler sa fierté et à se laisser guider en Drive, en sélectionnant toutefois le mode Track via la molette sur la console centrale pour profiter de réglages accés sur la performance. On est loin d'obtenir la réactivité d'une boîte PDK Porsche, mais les changements sont rapides dans les deux sens et se produisent au moment opportun... Au lieu d'une seconde plus tard. Ce qui permet de se concentrer sur la trajectoire et le chrono. Les ingénieurs maison affirment d'ailleurs que sur circuit, la ZR1 à boîte auto est plus rapide que son pendant manuel en raison de rapports plus courts et de l'absence de rupture de couple.

### Âme de pistarde

Quand on quitte la pit-lane, tous les préjugés sur la ZR1 la résumant à un dragster disparaissent aussi vite que le paysage dans le rétroviseur. Quelques virages sont nécessaires pour s'adapter à la réactivité de la direction et à la précision avec laquelle elle permet de placer le train avant. Une fois habitué, le conducteur est ébahi par les pouvoirs surnaturels de cette Américaine. Quelle efficacité! En particulier lorsqu'elle embarque le pack ZTK Track Performance. Outre la lame avant et le gros aileron réglable, ce kit comprend des semi-slicks Michelin de 285 mm à l'avant et 335 mm à l'arrière, ainsi que des ressorts plus rigides associés aux amortisseurs pilotés (Magnetic Ride Control). Cette combinaison génère une telle stabilité à haute vitesse et un tel grip latéral qu'il est difficile d'atteindre les limites d'adhérence. Tant mieux car, une fois le but atteint, la transition avec la glisse est brutale. Si vous voulez vous amuser à drifter ou à faire des burn-out, optez plutôt pour une Dodge Challenger Hellcat (à l'essai en p. 42). La ZR1 n'est pas là pour plaisanter et est taillée pour le circuit, pour claquer des temps! Son âme est bien celle d'une pistarde, jusqu'aux puissants freins carbone/céramique au toucher relativement ferme et qui ne bougent pas, tour après tour.

Ce qui ne veut pas dire que cette Corvette est inconduisible sur routes ouvertes. À l'image d'une GT2 RS, vous devez faire quelques concessions en matière de raffinement et de confort. Mais rien ne s'oppose à tenter l'aventure d'un week-end. Les sièges sont confortables, le filtrage de suspension tolérable. Quant au couple monstrueux et à la boîte auto, ils permettent de cruiser sans effort. En dehors de la visibilité réduite due à l'excroissance du compresseur, le seul point délicat est l'adhérence sur sol glissant... du moins avec

**C'EST COMME SI  
POUR LE PRIX  
D'UNE 911 GT3, VOUS  
POUVIEZ ROULER  
EN GT2 RS!**











Équipée de semi-slicks, la ZR1 ne craint pas la crème des supersportives européennes.



**+**  
Prix/sensations  
Grip avec pack ZTK  
V8 monstrueux  
Performances

**-**  
Boîte auto  
Réactions brutales  
Semi-slicks sous la pluie  
Non importée!

Diabolique, le V8 à compresseur a besoin de respirer. Le 6,2 litres atteint ici 765 ch!

les Sport Cup 2. Taillés pour le sec, ils donnent l'impression d'évoluer sur des œufs. Mais il suffit de s'en tenir aux Michelin standards (Super Sport) pour retrouver la facilité de conduite d'une Corvette classique. Sauf que la ZR1 est deux fois plus dingue et qu'elle coûte deux fois moins cher que n'importe quelle sportive comparable en Europe... Au hasard, la GT2 RS. Sachez que quelques spécialistes la proposent en France, après réception à titre isolé, mais à un tarif très salé (à partir de 200 000 €). Avant de craquer et de plonger seul dans les méandres de l'importation (très difficile, longue et coûteuse), la seule auto capable de faire hésiter et de proposer un ratio prix/prestations d'enfer est sa petite sœur: la Z06, délivrant déjà la bagatelle de 659 ch et vendue 131 230 € en France. Cette année, la nouvelle génération de Corvette va faire couler beaucoup d'encre, en raison de l'adoption d'un moteur central. Logique face à une telle révolution! Mais des pépites comme la ZR1 prouvent que l'ancienne architecture avait une longue vie devant elle. ■

### TECHNIQUE

Moteur	V8 LT5, bi-injection
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	6 162
Suralimentation	compresseur Eaton
Pression maxi (bar)	NC
Puissance maxi (ch à tr/mn)	765 à 6 400
Couple maxi (mkg à tr/mn)	98,7 à 3 600
Régime maxi (tr/mn)	6 500
Boîte de vitesses	8, automatique (option)
Transmission	propulsion
Blocage de différentiel	mécanique piloté
Pneumatiques	Michelin Cup 2 (pack ZTK)
Dimensions avant	285/30 ZR 19
Arrière	335/25 ZR 20
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/perforés (394/388)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (6/4)
Amortissement	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Poids annoncé (kg)	1 615
Poids/Puissance (kg/ch)	2,1
SCx - Cx (m <sup>2</sup> )	NC
Long. - larg. - haut. (mm)	4 567 - 1 965 - 1 232
Empattement (mm)	2 710
Voies AV/AR (mm)	1 615 / 1 588

### PERFORMANCES\*

Vitesse maxi (km/h)	341
De 0 à 96 km/h (60 mph)	2"85
à 161 km/h (100 mph)	6"0
Conso. moyenne (l/100 km)	19,6
Émissions CO2 (g/km)	NC

### BUDGET

Prix de base (\$)	121 995 (107 200 €)
Prix du modèle essayé (\$)	135 770 (119 300 €)
Puissance fiscale (CV)	non importée

\*Données usine

## VERDICT

CHEVROLET CORVETTE ZR1

» 19

Une nouvelle fois, Chevrolet casse les idées reçues et démontre le potentiel hallucinant de la C7! Affublée du pack ZTK Track Performance, la ZR1 devient une redoutable pistarde et n'a pas peur d'une 911 GT2 RS. Seule la boîte auto refroidit... Mais il existe toujours l'alternative du levier. Quelle tristesse de voir l'Europe privée officiellement d'une telle pépite US, dégoulinante de testostérone et offrant des prestations de supersportive affûtée au prix d'une bonne GT.



# MONSTAKA

## PREMIUM PERFORMANCE PARTS



Master tuner ECUTEK depuis plus de 10 ans, nous offrons toutes les solutions de préparation et de cartographie sur-mesure pour les softwares supportés par ECUTEK : GT-R35 / GT86-BRZ / MX-5 / 370Z / JUKE / FOCUS RS3 / IMPREZA STI / LANCER EVO

### Exemples sur Nissan GT-R R35 570 cv :

Stage 1 : Admission + Injecteurs + Y-pipe + Calibration : 650 cv  
Stage 3 : Stage 1 + Down-pipes + Wastegates + IC + Collecteur : 700 cv  
Stage X : 800 cv / 1000 cv / 1200 cv / 1400 cv et plus

### Exemples sur Toyota GT86 200 cv :

Stage 1 : Collecteur + Front-Pipe + Cartographie : 230 cv  
Stage 2 : Stage 1 + Catback + Admission + Airduct : 240 cv  
Stage 3 : Stage 2 + Radiateur d'huile + Compresseur + IC : 400 cv

GOLD PRO TUNER COBB depuis 2009, nous offrons des calibration moteur et des pack performance pour la majorité des modèles Porsche :

Porsche 991 3.0L Turbo 420 cv :  
Collecteurs + Test-pipes + IC + Calibration : 545 cv

Porsche 991 3.8L Turbo 520 cv :  
Catback + Test-pipes + IC + Calibration : 680 cv

Porsche 997 3.6L Turbo 480 cv :  
Catback + Test-pipes + IC + Calibration : 620 cv

Porsche 997 3.6L GT3 415 cv :  
Catback + Test-pipes + Collecteurs + Calibration : 460 cv



## COBB

## RENNtech



MONSTAKA est distributeur du seul préparateur Mercedes-Benz issu de la maison AMG au monde.

Créé en 1989 par l'ancien directeur technique d'AMG USA, RENNtech est aujourd'hui l'un des plus grands spécialistes et reconnu comme leader sur la gamme AMG.

Tous les modèles AMG sont couverts par nos solutions réalisées dans nos murs et sur notre banc.

### Exemples sur Mercedes-AMG GT / GT S / GT R :

Stage 1 : 620 cv / Stage 2 : 730 cv  
Stage 3 : 760 cv / Stage 4 : 800 cv

**MONSTAKA - SIEA**  
323, CHEMIN DES PLAINES  
06370 MOUANS-SARTOUX

Nos mesures sont réalisées sur un banc de puissance quatre roues motrices DynaPack  
Préparation moteur, châssis, liaison au sol, transmission et freinage - Autre véhicules : nous contacter

WWW.MONSTAKA.COM - INFOS@MONSTAKA.COM - TEL1 : 04 93 48 29 58 - TEL2 : 04 93 47 03 06







# HIGHWAY TO HELL



Un patronyme qui évoque l'enfer.  
Une sonorité d'outre-tombe.  
Un V8 gavé par un gros compresseur.  
Une gueule intimidante... Cette  
Challenger est une muscle car qui sent  
bon le soufre. On vous emmène ?

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS YANNICK PAROT









# LA CHALLENGER SENT LA GOMME BRÛLÉE ET NOUS RÉGALE DE DÉTAILS DONT ELLE A LE SECRET



**A** l'heure d'évoquer la Dodge Challenger, la Demon vient à l'esprit de tout amateur de muscle car déjantée. Abreuvé d'une essence au taux d'octane supérieur à 100, son V8 compressé atteint 851 ch. Impressionnant certes, mais pas autant que son état d'esprit décalé qui marque les amateurs du genre au fer rouge. Personne d'autre que les Américains n'oserait vendre une voiture dotée d'un simple siège conducteur en série et commercialiser un kit la transformant en dragster. Ainsi, le Pack Demon Crate (à 1 \$ symbolique) comprend des roues avant de vélo et une multitude d'accessoires pour briller lors des runs. Résultat, un 0 à 96 km/h promis en 2"3, un 400 m D.A. en 9"65, et des roues avant qui se dressent au démarrage. Ne cherchez pas, c'est du jamais vu ! Ce délire que l'on applaudit des deux mains fait tout le charme de cette culture automobile dont Didier est particulièrement friand : « Comme beaucoup, je recherchais initialement une Demon, mais c'était compliqué. Après deux tentatives, j'ai dû me faire une raison. » Limité à une année de production et 3 300 exemplaires pour l'Amérique du Nord, le démon s'est vendu comme des petits pains. En outre,

la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité de l'homologuer en Europe n'arrange pas les choses.

Pour Didier, la Hellcat, n'a rien d'un choix par défaut : « Je souhaitais absolument une Widebody à l'allure bien plus musclée pour me démarquer. Je l'ai reçue en décembre dernier, après l'avoir attendue quelques mois. » Sortie l'été 2017, cette version très agressive s'offre des voies majorées de trois pouces et demi (soit pratiquement neuf centimètres) et les élargisseurs d'ailes qui vont bien. L'ensemble repose sur des roues de vingt pouces de diamètre et de onze pouces de large aux quatre coins. Une propulsion de plus de 700 ch montée au carré en Pirelli P Zero 305/35 ZR20, du jamais vu ! Une teinte Destroyer Grey, un capot noir mat et des dimensions de quarterback, cette Dodge sent la gomme brûlée et régale de détails dont elle a le secret. Sur les quatre phares ronds, les deux centraux sont évidés et celui côté conducteur alimente l'admission du moteur (l'autre est factice). Il faut dire que le V8 Hemi doté d'un énorme compresseur volumétrique consomme, brasse et envoie de l'air, du haut de ses 716 ch. Le couple maxi de 89,8 mkg suffit amplement à faire fumer l'embranchement. Eh oui, la Challenger Hellcat est fidèle à une bonne vieille commande manuelle Tremec ou propose en option une boîte auto à huit rapports, montée d'office sur la feue Demon. Cette dernière, choisie par Didier, est peut-être moins

authentique, mais plus pratique pour garder constamment les deux mains sur le volant. Utile lors de notre essai, puisque la neige squatte sournoisement les bas-côtés.

## Noire ou rouge ?

L'habitacle annonce la couleur : pommeau en T typiquement muscle car, instrumentation à fond rouge, tachymètre à l'inscription 340 grosse... J'en oublierai presque qu'il a été modernisé en 2014, lors d'un restylage coïncidant avec la sortie de la Hellcat. Une fois confortablement installé dans un siège moelleux, haut perché et gentiment décalé, le propriétaire me tend deux clés, le sourire en coin : une noire et une rouge. C'est une blague ? La première se limite à 500 ch américains, la seconde en propose 500 ou 707 (hp). Va pour la rouge alors ! Quelle confiance Didier, merci. À son bord, les départementales aux alentours de Hagueneau semblent bien étroites. Mais ce gros bébé s'y sent plutôt bien.

Première surprise, la direction s'avère aussi directe que celle d'une GT européenne affûtée (2 tours de butée à butée) et s'accommode des gros pneus avant. Seconde bonne surprise, l'effet des trois réglages d'assistance de direction (électrique), de suspension, de gestion de boîte et d'antipatinage se ressent tout de suite. Véritable bateau ivre nonchalant en position "Street" et toujours percutante



## DODGE CHALLENGER HELLCAT WIDEBODY 2018 BVA

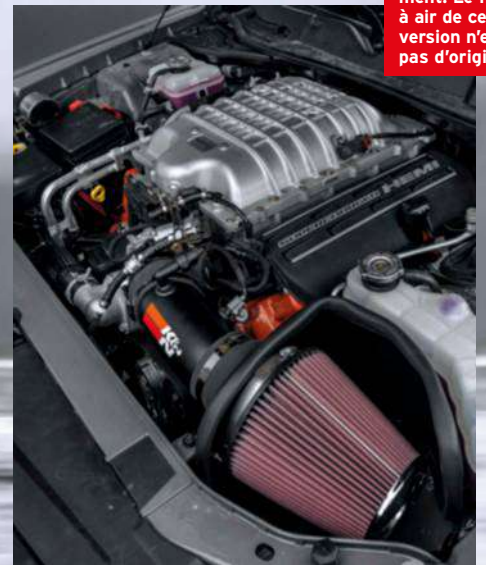
**Moteur** >> V8 compresseur, avant  
**Cylindrée** >> 6166 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** >> 716 ch à 6000 tr/mn  
**Couple** >> 89,8 mkg à 4800 tr/mn  
**Régime maxi** >> 6200 tr/mn  
**Transmission** >> propulsion, BVA8 (option)  
**Poids annoncé** >> 2040 kg  
**Rapport poids/puissance** >> 2,8 kg/ch  
**Pneus Av/Ar** >> Pirelli P Zero 305/35 ZR20  
**L/ l/h (m)** >> 5,02/1,99/1,45  
**Perfs** >> 0 à 96 km/h 3"4, 400 m DA  
en 10"9, 313 km/h  
**Prix (millésime 2018)** >> 71495 \$ (62 900 €)



Le V8 Hemi à compresseur est un monument. Le filtre à air de cette version n'est pas d'origine.



Derrière sa position de conduite de berline, la Challenger offre des performances de supersportive.



à basse vitesse, la Hellcat se tient mieux en amortissement "Sport" (voire "Track" sur du billard), sans dégrader le confort. Une fois bien réglée, elle avale les virages avec dignité et se révèle moins empâtée qu'elle n'en a l'air. À l'heure où les Mustang et Camaro se livrent une guerre sans merci et enchaînent les générations, la Challenger se met à l'écart et n'a pas évolué depuis 2008. Le gabarit supérieur et l'exotisme exacerbé détonnent face à ses rivales davantage européennes. Logique, la Dodge n'a jamais été importée officiellement! Moins agile que ses ennemies, elle ne souffre pas du flottement et des légers mouvements verticaux typiques US. Une fois calé, le train avant costaud encaisse les appuis et la motricité se montre à la hauteur, à condition d'être raisonnable. En rehaussant le rythme et en adoptant une conduite coulée, elle en étonnera plus d'un! Bon, l'inertie due à ses deux tonnes bien senties reste le maillon faible.

### Monument mécanique

Assurément, le kit "Widebody" rend l'Américaine plus directive et efficace. Dodge annonce gagner deux secondes au tour sur son circuit d'essais de 1,7 mile. Évidemment, cette Hellcat risque davantage de tatouer notre piste fétiche de Magny-Cours que d'y signer un chrono probant. Logique, elle n'a jamais revendiqué un statut de pistarde. Elle distille un tout autre plai-

sir: celui d'un V8 unique. Un monument, qui renvoie les huit pattes européens à leurs factices pétarades! En mode échappement normal, le sifflement du compresseur fait traverser l'Atlantique. Ensuite, les vannes s'ouvrent juste avant 5000 tr/mn et libèrent une sonorité tout droit sortie de l'enfer. En position Sport, le concert hard rock s'étend de 1000 à 6200 tr/mn. Le groupe de métal a la faculté de vous masser le dos d'une manière addictive.

Le réglage de puissance est peut-être un gadget, mais un gadget vraiment rigolo. Impressionnant avec 506 ch, le V8 allume la postcombustion une fois les 716 mustangs sortis de l'écurie. La poussée de remorqueur ne cesse de s'intensifier dans un hurlement à vous glacer le sang à l'approche de la zone rouge. Ce V8 distribue les swings et les uppercuts. Eau et gaz à tous les étages. Capable de faire patiner les pauvres pneus en quatrième, la Hellcat Widebody est la muscle car par excellence. La vraie, qui vous donne le fou rire après un torride corps à corps. Ce sale caractère terriblement attachant justifie l'investissement de près de 120000 euros pour importer cette diabolisse. Ramené au prix du cheval, c'est presque donné, non? ■

Un grand merci à l'heureux propriétaire de cette Hellcat widebody flambant neuve pour sa confiance et sa gentillesse.

## Dodge Challenger Hellcat Redeye

Limitée à un an de production, la mythique Demon n'est plus au catalogue. Du coup, la Hellcat en profite pour évoluer en 2019. Esthétiquement, le capot doté d'une double entrée d'air permet au V8 de mieux respirer. Il en profite pour passer à 717 hp, soit 727 ch, et 90,6 mkg. Autre nouveauté, la version Redeye devient la plus puissante des Challenger! Comme dans la Demon, le V8 HEMI 6,2 l reçoit des pistons, des bielles, une distribution, un système de lubrification et des injecteurs modifiés. Sans oublier un compresseur dont la capacité passe de 2,4 à 2,7 litres et un régime maxi relevé à 6500 tr/mn. De quoi annoncer 797 hp (soit 808 ch), 97,8 mkg et grappiller un dixième à la Demon sur le 400 m D.A., avant de filer à 325 km/h. La Redeye est également disponible en carrosserie large et impose une boîte auto à 8 rapports.







# STAR HOLLYWOODIENNE

L'icône Mustang cartonne aux USA, mais aussi en Europe depuis 2015. À tel point que Ford importe pour la première fois une série très spéciale, rendant hommage au film *Bullitt*. Un look d'enfer, un V8 de 460 ch, une boîte manuelle... Comment lui résister ?

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT







F

ermez les yeux. Imaginez-vous au sommet d'une des célèbres pentes de San Francisco, avec en fond sonore le ralenti de hors-bord du V8. Vous écrasez alors l'accélérateur et vous vous envollez loin, très loin de là... Pour atterrir sur les pentes du massif du Morvan. Le réveil est brutal et surtout glacial! Pourtant, une Mustang rendant hommage au célèbre long-métrage oscarisé et à la course-poursuite d'anthologie de 9'40" est là, sous nos yeux. Ne rigolez pas, Steve McQueen aurait sûrement adoré les basses montagnes bourguignonnes, que nous allons traverser pour rejoindre notre fief de Magny-Cours. Enfin, si la neige ne s'en mêle pas... La Bullitt en impose par son gabarit, sa musculature, son regard menaçant. Le Pony au galop a disparu de la calandre, sombre et bordée de chrome. Les références à Ford et à la Mustang ont été gommées, comme à l'époque. Osé en termes d'image et de marketing, d'autant que cela ravive de mauvais souvenirs pour le constructeur: avoir refusé l'accord financier proposé par le coproducteur Steve McQueen. En représailles, ce dernier a retiré tous les logos des deux GT 390 Fastback 1968 du film (6,4 litres 335 ch, boîte à 4 rapports).

Le côté obscur et épuré de cette Mustang relève donc d'un quiproquo.

### Fruit exotique

Heureusement, en plus de cinquante ans, Ford a réussi à renverser la vapeur et tire profit de l'image bad boy de l'héroïne, de l'aura de McQueen au travers de séries spéciales depuis les années 2000 (trois au total). À voir la tête des passants, la Bullitt fait mouche, même de ce côté de l'Atlantique. Il faut dire que le Pony ne court pas les rues. Il s'en est tout de même écoulé 3885 exemplaires en France depuis 2015... Et en majorité des V8 s'il vous plaît! Un exploit sur notre marché disons... difficile. La version 4 cylindres étant également impactée par le malus écologique, les acheteurs 2018 se sont tournés en priorité vers un coupé 5 litres... doté d'une boîte auto. La panoplie intégrale US! Pour coller à l'esprit du film, la Bullitt n'est dispo, elle, qu'avec un bon vieux levier, orné d'une boule de billard blanche. Les aficionados s'arrachent cette édition limitée à deux ans de production (2018 et 2019), d'autant que le quota français est faible: 83 modèles l'an dernier. Pourtant, ils doivent s'acquitter de 7000 euros supplémentaires par rapport à un coupé GT V8. La moindre décote motive, mais la déco spéciale extérieure (associée seulement au vert foncé et au noir) et





Les clins d'œil à la Bullitt originelle se matérialisent par des badges, un pommeau et des jantes spécifiques.



réduite à l'intérieur (surpiques, badges) est cher payée. Pour faire avaler la pilule, Ford rehausse la puissance du V8 de 10 ch (460 ch), grâce à une admission directe issue de la Shelby GT 350. Superbe, le gros filtre à air conique est cloisonné pour éviter d'aspirer l'air chaud du moteur. Au-delà du faible gain de puissance, il permet surtout à l'Américaine de ronfler généreusement.

### Téléportation outre-Atlantique

De prime abord, le gabarit imposant réclame de l'accoutumance. Par rapport à un coupé conventionnel européen, les occupants sont assis haut et ont une vue plongeante sur le long capot. La visibilité arrière, elle, est limitée et la caméra de recul n'est pas un luxe. Le grand coffre comble le photographe. En revanche, les passagers arrière font grise mine et sont pliés en quatre. Étonnant au regard de la carrure du bestiau. Mais ils retrouvent le sourire dès le démarrage et supplient de rester pour assister à un concert made in USA : celui d'un bon gros V8 atmo ! Petite originalité, il peut s'ébrouer en


mode "Silencieux" pour éviter de réveiller le quartier. Charmante attention. Mais on a plutôt envie d'en abuser, en basculant sur le mode "Circuit" libérant les grandes orgues actives. À basse vitesse, les occupants profitent de l'admission ronflante, puis l'échappement prend le dessus et téléporte de l'autre côté de l'Atlantique. Irrésistible ! Les grognements emblématiques s'accompagnent d'une poussée vivifiante dès 4500 tr/mn, qui s'amplifie jusqu'à 7300 tr/mn. En plus de la souplesse traditionnelle permettant de cruiser sur un filet de gaz, ce 5 litres s'exprime sur une large plage et dévoile une rage inespérée à haut régime, qui n'est pas sans rappeler la sublissime Shelby GT 350... En moins pointu, caractériel et enivrant, cela va de soi. Ford a bien fait de se pencher sur le 5 litres en 2018, en lui redonnant de la voix, de la trempe, du charisme. Ne vous moquez pas, le big block est loin d'être désuet entre la bi-injection, la distribution variable, l'échappement actif. Il possède même des cotes supercarrées depuis le réalésage de l'an dernier et le rende-

ment grimpe à 91 ch/l sur la Bullitt... Sans la moindre trace de dopage.

### Démultiplication caricaturale

La force de cette mécanique ô combien attachante est toutefois pénalisée par la longueur interminable des rapports. À quel point ? Sur autoroute française, vous pouvez rester sur le deuxième rapport. Ensuite, le troisième grimpe à 200 km/h compteur... À ce rythme, la vitesse maxi bridée à 263 km/h est atteinte à fond de quatrième. La Bullitt aurait donc mérité un pont court pour améliorer les accélérations, déjà d'un bon niveau. Le 0 à 100 km/h en 4"6 paraît toutefois optimiste, y compris en enclenchant le launch control proposé. Mais ce gros coupé doit sans nul doute s'approcher des 23"0 au 1000 m départ arrêté ! Au final, le pommeau en bakélite est donc peu trituré... Dommage car le manie-ment est agréable, précis, et chaque rétrogradage est ponctué d'un coup de gaz automatique, parfaitement exécuté. Il mériterait juste un débattement plus court. La route commence à serpen-



A dark green Ford Mustang is driving on a winding road through a winter forest. The road is partially covered in snow, and the trees are bare. The car is in motion, with a slight blur to the background. The license plate is FA-004-EW.

EN PLUS  
D'ÊTRE ONCTUEUX,  
LE V8 DÉVOILE  
UNE RAGE INESPÉRÉE  
À HAUT RÉGIME

---





# TOUT DOUX JOLLY JUMPER, LES PILOT SPORT 4S APPRÉCIENT PLUS LE CIRCUIT QUE LA POUDREUSE



Le V8 "Bullitt" embarque le kit d'admission directe et ronflante de la Shelby GT 350.



Exotisme/look  
Rigueur/grip  
V8 rageur  
Tarif



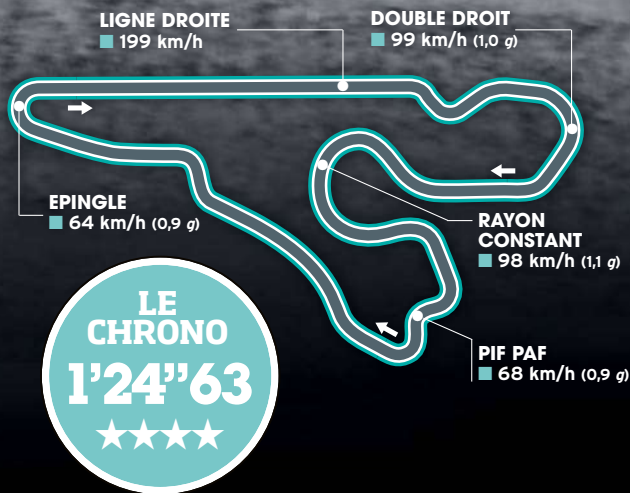
Rapports longs  
Feeling de direction  
Endurance des freins  
Appétit





## MAGNY-COURS CLUB

La Mustang revient dans le pare-chocs de la Camaro (1'24"50), mais ne parvient pas à la doubler, malgré d'excellents pneus Michelin. L'ennemie de 461 ch (également importée) reste plus agile, équilibrée et naturellement joueuse. Depuis le restylage 2018, le dynamisme du Pony Ford progresse sensiblement par rapport aux premiers modèles importés en Europe (2015) qui bouclaient le Club en 1'28"03.



ter. L'Américaine possède toujours un petit flottement caractéristique de suspension. Mauvais présage? Pas du tout, la Mustang (hors Shelby) n'a jamais été aussi à l'aise dans le sinueux. C'est plutôt du côté du ciel que le pire est à craindre. La pluie se transforme en neige, qui commence à blanchir les sommets. Tout doux Jolly Jumper, les Pilot Sport 4S apprécient plus le circuit que la poudreuse. La neige s'intensifie autour du lac des Settons et recouvre l'asphalte. Génial? Pas avec ce type de pneus et cette masse. La Bullitt valse et a du mal à grimper le relief. Ouf, des locaux déboulent et ouvrent la route... Suivons leurs traces! Le grip augmente en regagnant le sud du Morvan. Sauvés! Il est temps de quitter le massif en direction de Nevers et de profiter de conditions plus clémentes. L'Américaine abat les kilomètres dans un confort de GT, grâce à l'amortissement actif optionnel (Magneride à 2 000 €) et au moelleux des "fauteuils". La détente manque toutefois de retenue, comme la caisse et les sièges en latéral. Les modes de conduite Sport+ et Circuit mériteraient un tarage de suspension plus agressif. Précisons que les trains roulants se calquent sur ceux de la Mustang V8. Un autre élément manque logiquement de retenue: l'appétit du V8! Il est difficile de descendre sous les 14 l/100 km et d'atteindre une autonomie de 400 km avec le petit réservoir de 61 litres... Alors imaginez sur piste! Cela dit, est-ce que cet imposant coupé y a sa place? Vous allez voir que le cru 2018 a rattrapé son retard face à la concurrence et qu'il est loin de démeriter.

## Enfin à la hauteur

Contrairement à la veille, les conditions sont favorables à Magny-Cours: température positive, piste sèche... De quoi plaire au chrono et aux

gommages quasi neuves Michelin. D'emblée, la Bullitt séduit par son efficacité, son grip latéral et sa facilité de prise en main, malgré une carrure de démenageur. Elle ne passe pas son temps en travers et à cirer de la roue intérieure, comme dans le film. Elle surprend même par sa neutralité de comportement en combattant les limites d'adhérence. Pas assez incisif, l'avant lâche doucement prise, tandis que l'arrière reste stoïque au freinage dégressif. Il faut vraiment en rajouter (volant, gaz) pour glisser, et bien penser à couper le correcteur de trajectoire sous peine d'un rattrapage brutal en mode Circuit. La Bullitt se remue donc avec entrain pour un coupé de 1,7 tonne. Il faut éviter de la brusquer au placement, puis profiter à fond de sa motricité.

Elle n'a plus à rougir, sa rigueur est devenue très européenne. Le travail réalisé sur les trains roulants du cru 2018 porte ses fruits: carrossage avant, points d'ancrage des bras de suspension, coupelles d'amortisseurs, amortisseurs (pilotés en option). La Mustang s'élève enfin au niveau d'une Camaro (plus joueuse, vive et équilibrée) sur la piste Club et gagne près de 3"5 sur son aînée de 2015. La vitesse progresse ainsi de 12 km/h en bout de ligne droite, de 8 km/h dans le rayon constant (plus d'1 g en latéral!) et de 6 km/h dans l'épingle ou le double droit. Un gouffre. On passe donc un super moment au volant de cette Américaine. Mais pour être à l'aise sur circuit, il lui manque encore des réglages de suspension radicaux, des kilos en moins, un pont court, un bon feeling de direction et des freins plus endurants. Euh, cette pépite US existe déjà et ajoute en prime un moteur de folie: la Shelby GT 350. Mais l'Europe en est privée officiellement, comme de la monstrueuse GT 500. ■

## TECHNIQUE

Moteur	V8, bi-injection
Disposition	avant, longitudinale
Cylindrée (cm³)	5 038
Alésage x course (mm)	93,0 x 92,7
Rapport volumétrique	12,0 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (adm. et échap. à calage variable)
Suralimentation	non
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch à tr/mn)	460 à 7 250
Puissance au litre (ch)	91
Couple maxi (mkg à tr/mn)	53,9 à 4 600
Couple au litre (mkg)	10,7
Régime maxi (tr/mn)	7 300

## TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	6, mécanique
Commande	grille en H
Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 <sup>re</sup> 3,24 - 11,2 - 82 2 <sup>e</sup> 2,10 - 17,3 - 126 3 <sup>e</sup> 1,42 - 25,5 - 186 4 <sup>e</sup> 1,00 - 36,3 - 263 5 <sup>e</sup> 0,81 - 44,8 - 263 6 <sup>e</sup> 0,62 - 58,5 - 263
Rapport de pont	3,55
Blocage de différentiel	Torsen
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4S
Dimensions avant	255/40 ZR 19
Arrière	275/40 ZR 19
Jantes avant/arrière	9/9,5 J19

## CHÂSSIS

Carrosserie	coupé, 2+2 places
SCx - Cx	NC - NC
Suspensions avant	McPherson (triangles) barre antirollis
Arrière	essieu multibras ressorts/amortisseurs séparés barre antirollis
Amortissement	piloté (option)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø de braq.)	2,5 (12,2)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (380/330)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids (kg)	1 743
Poids/puissance (kg/ch)	3,8
Réservoir (litres)	61
Long. - larg. - haut. (mm)	4 789 - 1 916 - 1 382
Empattement (mm)	2 720
Voies avant/arrière (mm)	1 582 / 1 655

## PERFORMANCES\*

Vitesse maxi (km/h)	263 (limitée)
Régime (tr/mn)	7 250 (4 <sup>e</sup> )
De 0 à 100 km/h	4"6
Conso. moyenne (l/100 km)	12,4
Émissions CO2 (g/km)	277

## TARIF

Prix de base (€)	54 900
Prix du modèle essayé (€)	56 900
Bonus/malus écologique (€)	+ 10 500
Puissance fiscale (CV)	37

\*Donnée usine

## VERDICT

FORD MUSTANG BULLITT >>> 17

Dans l'absolu, les prestations dynamiques sont proches de celles du coupé GT 2018, testé mais jamais chronométré. Très attachante, la Bullitt ajoute un look d'enfer et de l'exclusivité. Malgré une masse élevée et des réglages de suspension soft, elle brille par son efficacité et un chrono au niveau de l'ennemie Camaro. Enfin! Faute de Shelby sur nos terres, jamais une Mustang n'a été si sympa en Europe. Il est juste dommage que Ford Performance ne propose pas de gros freins, un pont court ou une suspension plus typée en option.





# IN DIX SPENSABLE

Le gros V10, les lignes musculeuses et le caractère en acier trempé de la Viper nous manquent depuis maintenant un an et demi. Les retrouvailles avec le premier coupé GTS et la toute dernière ACR Extreme permettent de boucler la boucle.

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS YANNICK PAROT





#### VIPER GTS

**Moteur** >> V10, central avant, 7 990 cm<sup>3</sup>  
**Puissance (version US)** >> 450 ch à 5 200 tr/mn  
**Couple (version US)** >> 67,7 mkg à 3 700 tr/mn  
**Régime maxi** >> 6 000 tr/mn  
**Transmission** >> propulsion, BVM 6  
**Poids** >> 1 540 kg  
**Rapport poids/puissance** >> 3,4 kg/ch  
**Pneus Av/Ar** >> 275/40 ZR17 / 335/35 ZR17  
**L/l/h (m)** >> 4,49 / 1,92 / 1,19  
**0 à 100 km/h** >> 5"1 (version française)  
**Vitesse maxi** >> 285 km/h  
**Prix (en 1998)** >> 574 690 F (87 600 €)

#### VIPER ACR EXTREME

**Moteur** >> V10, central avant, 8 382 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** >> 654 ch à 6 200 tr/mn  
**Couple** >> 83 mkg à 5 000 tr/mn  
**Régime maxi** >> 6 400 tr/mn  
**Transmission** >> propulsion, BVM 6  
**Poids** >> 1 539 kg  
**Rapport poids/puissance** >> 2,3 kg/ch  
**Pneus Av/Ar** >> 295/25 ZR19 / 355/30 ZR19  
**L/l/h (m)** >> 4,46 / 1,94 / 1,25  
**0 à 100 km/h** >> 3"5  
**Vitesse maxi** >> 285 km/h  
**Prix de base ACR en 2017** >> 159 900 \$ (140 700 €)





## IMPRESSIONNANTE EN SOI, LA GTS N'EN MÈNE PAS LARGE DEVANT SA BENJAMINE



*Il faut vraiment être parisien pour venir essayer des Viper en Alsace en janvier!* » Les températures négatives et les routes grasses n'entament pas le sens de l'humour ni la répartie de Boris et Delphine. Alors que je m'attends à ce que le sujet tombe à l'eau, notre couple ajoute malicieusement: « *Nous avons sorti la GTS et l'ACR Extreme comme convenu. Elles vous attendent* ». La confiance et le sang froid de ces éleveurs de serpents qui fréquentent assidûment le club Viperpassion et l'American Car Club de France sont inespérés. Quand on sait qu'il est déjà quasi impossible d'emprunter une Viper à son propriétaire en conditions normales, je vous laisse imaginer par mauvaise météo... Vu qu'à la moindre maladresse, le serpent a la morsure facile, quelques précautions s'imposent: « *Je te confie d'abord la GTS, mais garde le pied droit léger car la route est une patinoire* ». Brrr...

Pas facile, d'autant plus qu'il me faut manœuvrer la bête dans un environnement hostile. Mis à part sa direction assistée douce, elle prend un malin plaisir à m'en faire baver. D'abord, le capot looooooong comme la monture du loup de Tex Avery oblige à avoir le compas dans l'œil. Ensuite, le pédalier, décalé vers la gauche, est du genre à vous faire prendre l'accélérateur à la place des freins. Enfin, la boîte Tremec à six rapports qui exige une poigne de bûcheron souffre d'une marche arrière pour le moins récalcitrante à froid. C'est à croire qu'une Viper GTS n'obéit qu'à son maître! La route étroite et jonchée de nids-de-poule achève mon bizutage à une allure rampante pour ne rien abîmer. Pas facile au premier abord, la bestiole!

### Orgueil et préjugés

L'habitude aidant, la GTS perd son côté camion et dévoile ses talents dans un environnement plus adapté. Le gros V10 joue les élastiques. Aucune mécanique actuelle ne reprend aussi fort dès le ralenti, en deuxième, troisième, voire plus si affinités, malgré un étagement de boîte à l'américaine. Sa cylindrée de huit litres fait des merveilles et distille des sensations incroyables. Un hercule de foire qui vous colle au siège et pousse velu à tous les étages. Sa puissance fixée à un régime de diesel fait sourire, mais je peux vous garantir que les sensations et la sonorité gutturale sentent bon l'essence nourrie aux additifs. Son caractère justifie à lui seul le mythe Viper, même si le raccourci apparaît réducteur avec un tel châssis.

Les origines de ce bloc issu d'un V8 5,9 litres culbuté de Dodge RAM laisse présager un pedigree utilitaire. Ce serait omettre qu'il est passé entre les mains d'un des prestigieux constructeurs appartenant alors à Chrysler:

Lamborghini Engineering. D'une cylindrée record dans nos contrées (7990 cm<sup>3</sup>), ce moteur équipe le roadster RT10 (soit la première génération) en 1992, puis la GTS (baptisée 2<sup>e</sup> génération) qui étrenne la carrosserie de coupé en 1996, dans une déclinaison un peu plus puissante. Annoncé à 383 ch chez nous, il délivre 450 ch sur les versions américaines comme notre exemplaire d'essai, et un couple de tracteur Lamborghini! Ses bonnes vibrations me font vite comprendre pourquoi la Viper GTS alimente les fantasmes collectifs. Son châssis tubulaire doté de suspensions à double triangulation, comme en course, n'y est pas étranger non plus, même si les conditions nous empêchent ici d'en profiter pleinement. Malgré une direction que l'on jugera un peu floue aujourd'hui, l'amortissement confortable mais suffisamment costaud augure un comportement plutôt actuel... Même si l'ABS, l'antipatinage et l'ESP figurent évidemment aux abonnés absents. La pédale de frein ferme offre une belle attaque et un bon ressenti, mais attention au dosage. La GTS promet du plaisir à toutes les allures et gratifie le pilote qui saura l'emmener à ses limites. Enfin, ses plus de vingt-deux années d'existence glissent avec insolence sur ses formes callipyges, son toit à double bossage et ses proportions de Batmobile.

### Pistarde radicale

Impressionnante en soi, la GTS n'en mène pourtant pas large devant sa benjamine. Si la cinquième et ultime génération qui débarque en 2013 retrouve la rondeur du premier coupé Viper, sa déclinaison ACR Extreme se mue en guerrière. Apparue fin 2015, cette ultime version à être sortie de l'usine de Corner Avenue à Détroit chasse les records. Le temps de 7'01" signé sur la bouche nord du Nürburgring, grâce à un financement participatif fait figure d'exploit. Voilà un joli pied de nez à la réputation de dragster allergique aux virages dont la Viper fut victime tout au long de ses vingt-cinq ans d'existence. C'est aussi largement suffisant pour exhiber l'inscription "V8EATR" sur ses plaques, dans une vidéo hommage signée Penzoil. Comprenez par-là "mangeur de V8". Au pays des huit pattes, l'atypique V10 s'est offert le scalp de toutes ses rivales sur treize circuits américains en 2016. En outre, aucune autre américaine ne s'est montrée aussi rapide dans l'enfer vert: Corvette et ZR1 s'y sont cassé les dents et Ford a refusé le combat avec la GT.

Cette quête du Graal justifie une tenue de combat à rendre une GT2 RS fadasse en comparaison. Un aileron biplan banane pratiquement aussi large que la voiture, c'est du jamais vu sur un modèle vendu dans le commerce. Les persiennes sur les ailes avant, les ouïes d'aération, les moustaches nichées





La GTS s'offre une instrumentation ultra-complète à défaut de matériaux valorisants.



L'ergonomie progresse largement et un écran tactile s'invite à bord.







## L'ACR EXTREME S'OFFRIRAIT UNE TONNE D'APPUI À 280 KM/H !

aux extrémités du bouclier avant et l'énorme diffuseur ne sont pas là pour faire joli. Par rapport à l'ACR classique, l'Extreme ajoute une paire de moustaches supplémentaires, un diffuseur carbone plus imposant et une lame avant étendue, supportée par deux tirants. Ainsi carrossé, cet engin allergique au moindre dos d'âne s'offrirait une tonne d'appui à 280 km/h. Oui, une tonne d'appui quand une McLaren Senna affiche 800 kg à 256 km/h ! Outre l'utilisation intensive d'aluminium, l'ACR s'en tiendrait à 1539 kg grâce à un capot, un coffre et un aileron en carbone. La partie châssis reçoit des réglages spécifiques, des combinés filetés, des disques de frein carbone/céramique et des semi-slicks Kumho ECSTA V720 marqués et spécialement développés pour elle, s'il vous plaît !

Si vous en apercevez une un jour, faites un vœu. D'après nos hôtes, seules cinq ACR Extreme seraient immatriculées en France, pas plus ! Après avoir été acheté par un intermédiaire aux États-Unis, ce monstre rouge a brouillé sur la route par camion et connu les joies du transport en bateau dans un conteneur individuel. Reste ensuite à s'acquitter des droits de douane, puis de la TVA calculée sur tous les frais, et faire homologuer la bête à titre isolé. Un travail de fourmi chronophage qui implique un investissement supplémentaire de 60 à 70 % par rapport au prix de vente US. Mais le jeu en vaut largement la chandelle.

### Dernière balade

À l'intérieur, la qualité à l'emporte-pièce des habitacles américains n'est qu'un lointain souvenir et un écran tactile s'invite à bord. L'ergonomie progresse largement, même si je retrouve dans une bien moindre mesure cette position de conduite décalée. La boîte Tremec moins rétive que celle de la GTS me remet vite dans l'ambiance, même si l'embrayage ultra-doux rappel-



Le V10 de la GTS s'est vite fait une place au pays des V8.



Le 8,4 litres de l'ACR conserve la même architecture que son ascendant et s'offre une barre antirapprochement.

le celui d'une simple Clio, malgré les 83 mkg de couple à transmettre aux seules roues arrière. Boris s'en amuse : « Lors des premiers tours de roues, je me suis dit qu'elle était devenue une voiture pour femmes, mais je me suis vite ravisé... ». Plus facile à prendre en main que la GTS, l'ACR Extreme offre une promiscuité avec sa mécanique que seule une Corvette C7 Z06 boîte manuelle peut aujourd'hui offrir. Le V10 8,4 litres de 654 ch est une usine à sensations. Son caractère rappelle celui de la GTS, en bien plus démonstratif encore. Ses palpitations que l'on ressent dans le creux des reins, sa patate immédiate, ses borborygmes et ses grondements apocalyptiques donnent le frisson.

Le châssis typé circuit se montre ultra-raide sur route, les freins offrent un étonnant mordant et la direction précise promet un feeling de haut niveau. Impossible hélas dans ces conditions de vérifier les capacités du châssis à encaisser les g ou les 103 m promis par la fiche technique lors d'un freinage à 200 km/h (!). Les connaisseurs apprécieront. Toujours est-il que cette ACR Extreme distille des sensations authentiques en voie de disparition sur un réseau routier qui ne met pas ses qualités en valeur. À l'heure de ramener la bête, plusieurs sentiments contraires m'envahissent : la joie d'avoir approché une pépite, le regret de n'avoir entrevu qu'une once de son potentiel, et la tristesse d'être passé à côté de quelque chose. Cette toute dernière Viper, qui a tiré sa révérence en août 2017, aurait vraiment pu semer la zizanie chez nous, sans renier ses valeurs ni son identité. Dommage, vraiment dommage, qu'elle n'ait pas traversé l'Atlantique officiellement, même si cela renforce son exclusivité. ■

Un grand merci à Boris et Delphine pour nous avoir confiés leurs jolis serpents dans ces conditions hivernales.



# FRANCE AUTO **RACING**



Réseau national de professionnels spécialisé dans la **préparation et l'optimisation moteur** sur banc de puissance 4 roues motrices.

Membres du réseau :

Dieppe - Dijon - Le Mans - Lorient - Luxembourg  
Magny-Cours - Montpellier



Importateur France

**AKRAPOVIČ**

**Forge**  
MOTORSPORT

**APR**

**XPEL**  
PAINT PROTECTION FILM

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

-

03 80 29 64 89



# GRAND

# 8

*La 911 repart pour un tour de manège. Mais accrochez-vous, cette simple 992 Carrera S retourne déjà l'estomac. C'est sûr, la concurrence va en avoir des nausées. La huitième génération s'annonce comme un grand cru.*

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS GREG/PORSCHE









**PARÉE DE TOUTES  
LES OPTIONS DYNAMIQUES,  
CETTE CARRERA S CLOUE LE BEC.  
PAUVRE CONCURRENCE!**



**C**haque génération a été marquée par une innovation technique: moteur refroidi par eau, transmission intégrale, turbos, distribution variable, injection directe, suspension pilotée, aéro active, PDK, barres antiroulis actives, roues arrière directrices... La liste est longue. Mais que va-t-on retenir de ce huitième épisode? Il verra probablement éclore une version hybride d'ici la fin de l'histoire, dans huit ans! Cela laisse le temps aux ingénieurs de déguster des batteries allégées, alimentant un moteur électrique placé dans la boîte PDK 8 (prévue à cet effet) et permettant de conserver une masse raisonnable. D'ici-là, le constructeur insiste lourdement sur la révolution numérique et le déferlement d'assistances à la conduite... Comme la vision de nuit ou le mode Wet. Oui, ce dernier est bien ficelé et gère finement les aides sous la pluie, mais il n'est pas magicien et ne pourra rien contre l'aquaplaning avec de telles gommes larges. Tout cela n'est guère captivant sur le plan sportif! En grattant la surface, en majeure partie en alu désormais, on se rend compte que tout évolue et que les trois années de développement (et 1049330 km d'essais!) n'ont pas été vaines (voir Technique en p. 64-65).

**Maison connectée**

En découvrant la 992, son côté trapu saute aux yeux. Il faut dire que la voie avant explose de 46 mm et que le fessier équivaut à celui d'une ancienne intégrale. Une simple Carrera possède ainsi une musculature digne d'une ex-GT3. Le dessin évolue subtilement, entre un capot aplani, des phares au profil abrupt, le gros aileron actif et LE signe distinctif de cette génération: le bandeau lumineux s'étirant sur tout l'arrière (ex-spécificité des intégrales). Il faut le reconnaître, le cœur bat la chamade et les mains sont moites, jusqu'au moment d'agripper les poignées... rétractables. Un tel gadget n'a pas sa place sur une sportive authentique.

Ce sentiment rejaillit au moment de démarrer le flat-6, où un ersatz de clé sert de démarreur, comme à bord d'une Panamera ou d'un Cayenne. Merci le démarrage sans clé! Avant d'en arriver là, ne brûlons pas les étapes. Mieux vaut prendre ses marques parce que la déco a complètement changé. Place au high-tech, en soignant la fibre nostalgique: compte-tours analogique, forme des compteurs, de la planche de bord misant sur l'horizontalité. L'ambiance est donc modernisée avec goût. Il faut juste prendre ses repères et s'habituer à l'interface de la grande dalle tactile, déjà vue sur les berlines et SUV maison. Quelques boutons subsistent pour les fonctions essentielles. Le levier de vitesse, lui, est réduit à sa plus simple expression et fonctionne par impulsion électrique. On ne peut donc plus s'en servir en manuel... Palettes obligatoires! Elles restent solidaires du volant, sur lequel on retrouve la molette de sélection des modes de conduite (pack Sport Chrono), incluant le bouton Sport Response. Au final, tous les changements opérés se digèrent vite et n'entravent en rien le plaisir de conduite.

**Liens sacrés**

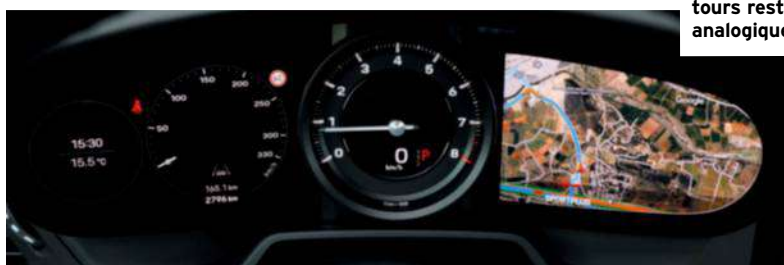
Pour cette 8<sup>e</sup> génération, la principale crainte est de perdre pied avec la route, de ne plus ressentir cette osmose si chère aux sportives de renom, sur l'autel de l'efficacité et de l'insonorisation. Rassurez-vous, la 992 garde les pieds sur Terre et entretient un bon feeling avec le conducteur. Mieux vaut toutefois garder un œil sur la vitesse, car le rythme devient vite relevé, sans forcer, en raison d'une docilité et d'une tenue de route inédites. Sur autoroute, le flat-6 tourne au ralenti en 8<sup>e</sup>, mais la GT n'est pas un modèle de silence et de confort: grosses jantes, bruits de roulements sans doute amplifiés par l'abondance d'aluminium, bruits aéro, filtrage de suspension ferme... Pour un usage quotidien ou de longs voyages, le châssis Sport (- 10 mm) équipant notre modèle d'essai est à écarter. En revanche, si vous recherchez un outil discret capable de



On retrouve une position de conduite parfaite et des sièges enveloppants.



C'est la révolution numérique! Mais le compte-tours reste analogique.



taquiner le chrono en track-days, vous serez comblé. Parée de toutes les options dynamiques, la Carrera S devient diabolique: mordant du train avant, vivacité, précision, grip latéral... Bref, les vitesses de passage en courbes s'envolent et le dynamisme cloue le bec. Pauvre concurrence! L'efficacité est telle que la pousser dans ses retranchements sur route ouverte devient très audacieux. Les limites d'adhérence sont relevées d'un, voire deux crans par rapport à la 991 phase 2. Heureusement, Porsche a prévu une halte sur le circuit sélectif Ricardo Tormo à Valence (Espagne), connu des amateurs de moto.

### 911 dans l'âme

En la bousculant, on retrouve le swing 911 qui fait tant saliver depuis des décennies. Même si l'avant s'accroche à la trajectoire comme jamais, il finit par lâcher prise en premier et apprécie toujours l'aide des freins... L'arrière aussi, en pivotant davantage. L'effet des roues arrière directrices (maxi 2°) reste naturel et la tortue géniale centrifuge comme jamais! Il serait dommage de s'en priver (2 268 €, + 7 kg), comme des magiques barres anti-roulis actives (3 240 €, + 22 kg) qui foudroient le moindre flottement. La direction, elle, s'accorde parfaitement à ces systèmes et au nouveau tranchant de l'avant, sans trop en faire: démultiplication, retours d'informations. Elle continue d'être une référence en matière d'assistances électrifiées. Malgré les turbos et le couple abondant, la motricité reste exemplaire: voies larges, qualité de la suspension, autobloquant piloté, pneus P Zero dédiés... Pas étonnant que Porsche annonce 7'25" sur la Nordschleife, soit un gain de 5" par rapport à l'aînée! Sur le circuit Club, la 992 devrait s'en tenir à 1'20", voire descendre juste en dessous. En plus, cette arme blanche demeure joueuse et apprécie les dérobades, sans jamais réagir brutalement. Une vraie 911 comme on les aime! Dire qu'il s'agit d'une "simple" Carrera S, bien équipée



La boîte PDK et son minuscule levier sont imposés. Sur le volant, la molette est optionnelle.







- + Docilité
- Agilité
- Performances
- Grip
- Sonorité
- Politique d'options
- Pas d'entrée de gamme
- Pas de boîte manuelle

## IL MANQUE ENCORE DU CARACTÈRE ET UNE BELLE VOIX AU FLAT-6 BITURBO... MAIS QUELLE FORCE!

dynamiquement... Imaginez le potentiel des Turbo, GT3 et GT2 RS! Ça laisse rêveur. La concurrence a de quoi être déprimée.

### Avance rapide

Dire que gamin, une 993 Turbo faisait fantasmer du haut de ses 408 ch, sans parler de la rare et monstrueuse GT2 (100 exemplaires) de 450 ch. Eh bien aujourd'hui, ce sont les puissances des Carrera. L'entrée de gamme, pas même dévoilée (une première!), devrait avoisiner les 400 ch et le 3 litres biturbo de la S grimpe à 450 ch. À ce rythme, la prochaine génération va franchir la barre symbolique des 500 ch. D'autant plus troublant que chez Porsche, chaque cheval compte et est exploité à sa juste valeur. Vous imaginez bien que le flat-6 masse vigoureusement. Revu de fond en comble, quitte à bousculer l'emplacement des échangeurs et des paliers actifs (pack Sport Chrono), il n'a donc rien à voir avec le bloc de l'ex-GTS (450 ch). Le couple maxi s'obtient un peu plus tard, pour donner du relief et un bon coup de pied aux fesses à 2500 tr/mn. Le 3 litres accélère ensuite le tempo à mi-régime et gravit le compte-tours joyeusement jusqu'à 7500 tr/mn. Pas mal pour un moteur turbo! Mais il lui manque encore un fort caractère et surtout une belle voix. On est loin du frisson procuré par un flat-6 atmo! Porsche a toutefois réussi à maintenir le niveau de la 991/2, malgré la greffe d'un étouffant filtre à particules. Il s'appuie sur un échappement actif (en option) et un amplificateur à l'admission, qui ramène le son vers l'habitacle via des conduits spécifiques (artifice existant depuis la 997!). Malgré cela, les râles laissent place à des ronflements peu flatteurs à bas régimes et l'échappement n'a rien d'explosif. Les tympans restent donc sur leur faim, alors que les muscles se contractent pour encaisser l'étonnante poussée. Aucun doute,

les performances annoncées sont réalistes, voire pessimistes en les comparant au launch control filmé lors de cet essai (à voir sur notre chaîne YouTube). Le 1000 m D.A. devrait s'en tenir à 20"5! Voilà pourquoi le tachymètre est devenu numérique, l'aiguille en avait marre d'être maltraitée... La boîte PDK 8, elle, joue les chefs d'orchestre avec brio, y compris sur piste en Drive Sport+ : efficace, obéissante, rapide. Elle est imposée pour le moment, mais le levier (5 % des ventes en Europe) devrait ressusciter d'ici la fin de l'année. Face à toute cette fougue omniprésente, le système de freinage garde son flegme légendaire et est désormais épaulé par l'aileron actif, qui se redresse lors de gros freinages à partir de 170 km/h. Notre modèle d'essai en ajoute une couche avec le dispositif carbone/céramique, coûteux mais saisissant par sa constance: toucher de pédale, décélérations. En clair, la nouvelle Carrera S se situe largement au-dessus des espérances et tient la concurrence à distance, à condition de cocher toutes les options dynamiques. Mais dans ce cas, la facture flambe à plus de 150 000 €, soit le prix d'une ancienne 991/2 GT3. ■

### VERDICT

PORSCHE 911 CARRERA S PDK >> 19

La 992 attaque très fort et fleurit bon le grand cru. Facile, agile, performante, cette génération accentue le mordant du train avant et la force des appuis, tout en conservant le déhanché typique des 911. Ouf! Attention toutefois à la note et au confort, en multipliant les options dynamiques. Que ce soit à Magny-Cours ou à Lurcy-Lévis, elle va instaurer de nouvelles références pour la catégorie. Qui va oser s'y frotter?

TECHNIQUE	
Moteur	flat-6, inj. directe
Cylindrée (cm³)	2 981
Suralimentation	2 turbos + 2 échangeurs air/eau
Pression maxi (bar)	1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	450 à 6 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	54 de 2 300 à 5 000
Régime maxi (tr/mn)	7 500
Boîte de vitesses	8, double embrayage
Transmission	propulsion
Blocage de différentiel	mécanique piloté
Pneumatiques	Pirelli PZero
Dimensions avant	245/35 ZR 20
Arrière	305/30 ZR 21
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/perforés (350/350)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (6/4)
Amortissement	piloté (Bilstein)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Poids annoncé (kg)	1 515
Poids/Puissance (kg/ch)	3,4
SCx -Cx (m²)	0,60 - 0,29
Long. - larg. - haut. (mm)	4 519 - 1 852 - 1 300
Empattement (mm)	2 450
Voies AV/AR (mm)	1 589 / 1 557
PERFORMANCES*	
Vitesse maxi (km/h)	308
De 0 à 100 km/h	3"5
à 160 km/h	7"8
à 200 km/h	12"1
Conso. moyenne (l/100 km)	8,9
Émissions CO2 (g/km)	205
BUDGET	
Prix de base (€)	122 255
Prix du modèle essayé (€)	164 333
Malus (€)	10 500
Puissance fiscale (CV)	34

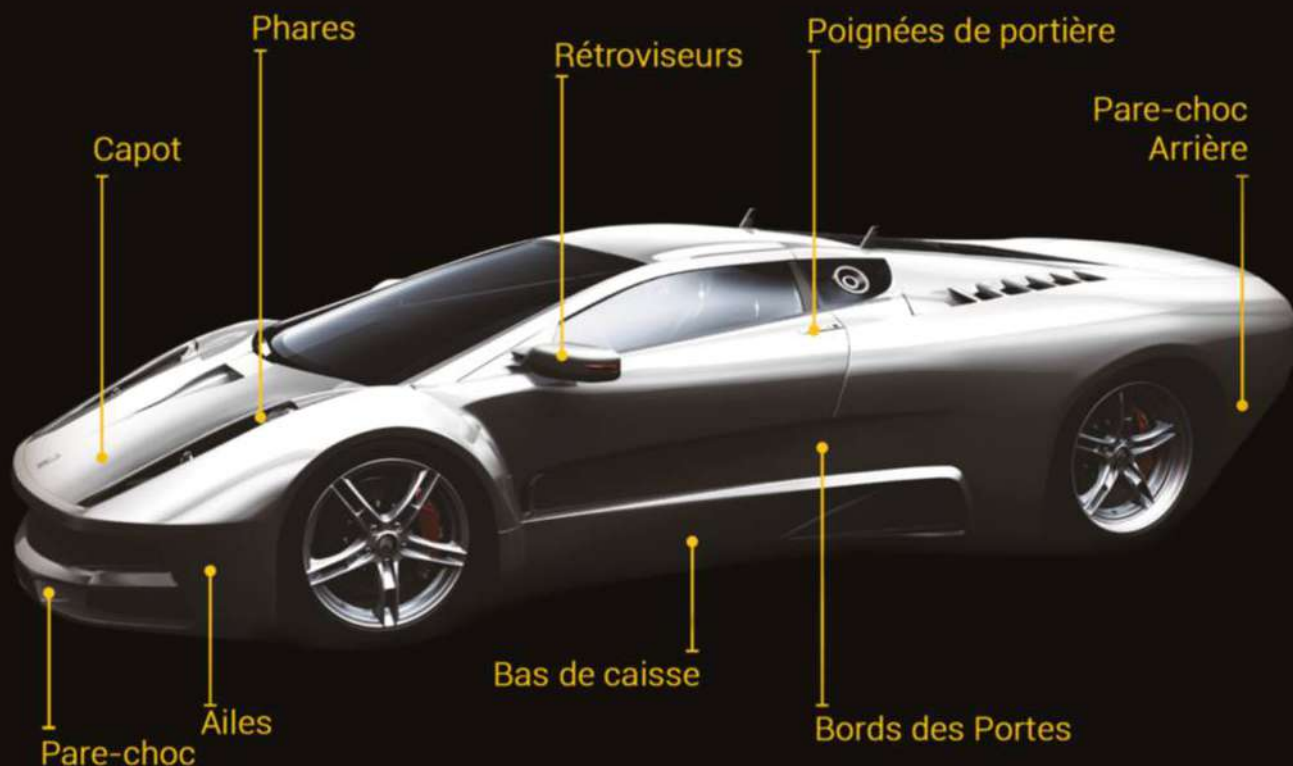
\*Données usine



# XPPEL ULTIMATE™

FILM DE PROTECTION DE PEINTURE AUTO-RÉPARATEUR

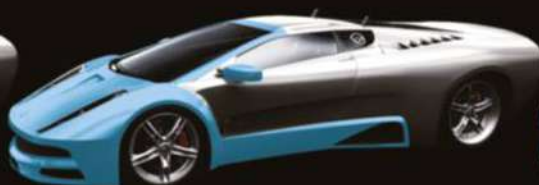
FRANCE AUTO  
**RACING**



FACE AVANT

PARTIEL

COMPLET



✓ Une protection transparente

10 Une garantie de 10 ans

✚ Auto-réparateur

☀ Résistant aux tâches et à la décoloration

Un réseau de poseurs agréés  
[franceautoracing.fr/xpel](http://franceautoracing.fr/xpel)



WWW.**franceautoracing**.fr

717 Rue de l'Aviation - Aéroport Dijon-Bourgogne

☎ : 03 80 29 64 89 - ✉ : [xpel@franceautoracing.fr](mailto:xpel@franceautoracing.fr)

📷 : franceautoracing - 📺 : France Auto Racing



# Tous les secrets de la 992



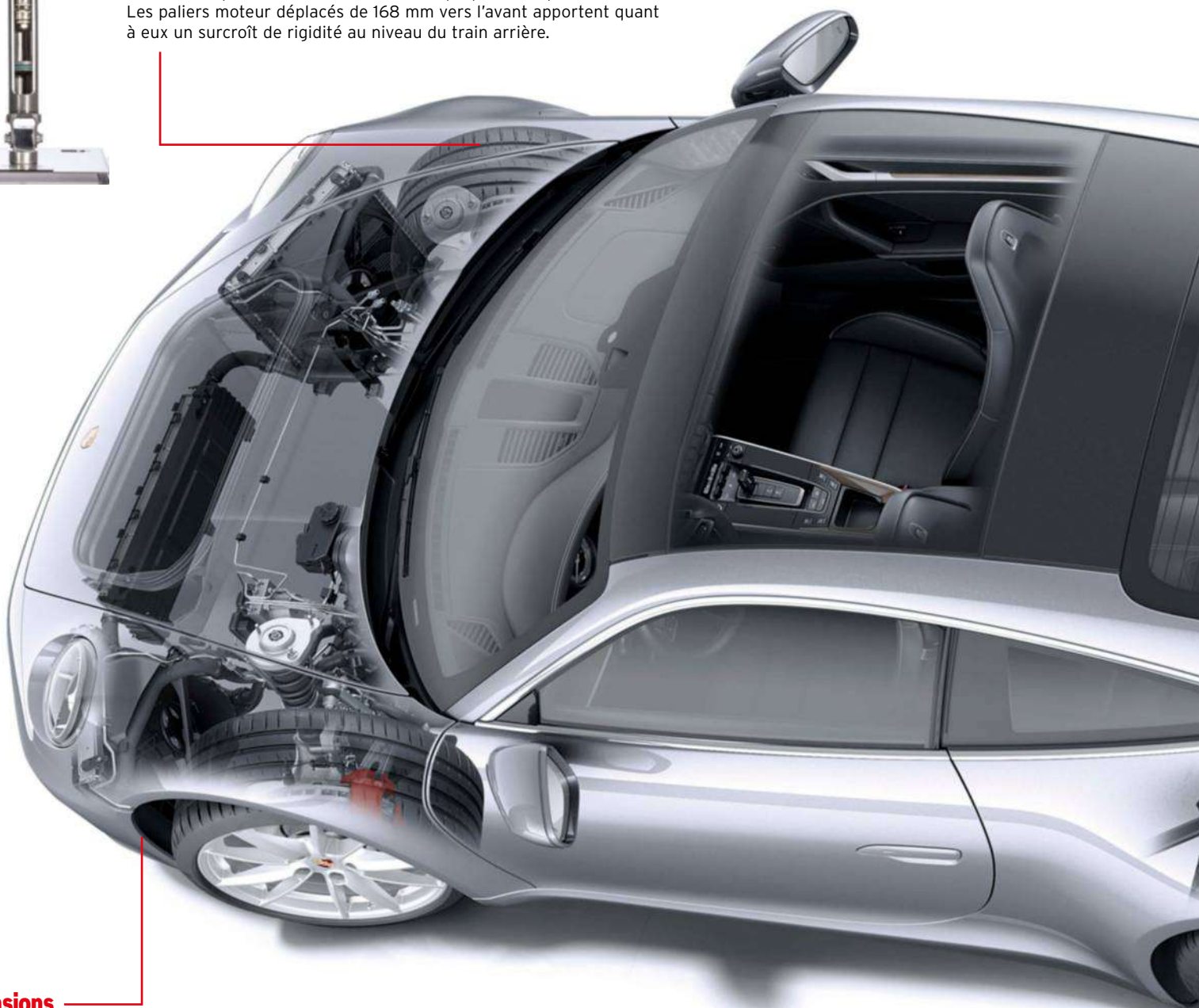
## Suspensions

La nouvelle génération d'amortisseurs pilotés (PASM) développés en partenariat avec Bilstein a fait l'objet d'un important développement, notamment au niveau de l'hydraulique. Porsche revendique à la fois une raideur accrue de 18 % à l'avant et 23 % à l'arrière en mode sport, et un confort général amélioré d'environ 30 % !

La rapidité de la nouvelle commande électronique qui englobe dorénavant tous les systèmes du châssis participe à ce progrès.

Un châssis sport abaissé de 10 mm reste proposé en option.

Les paliers moteur déplacés de 168 mm vers l'avant apportent quant à eux un surcroît de rigidité au niveau du train arrière.



## Dimensions

La 992 repose sur un empattement identique à celui de la 991 (2 450 mm) mais gagne 20 mm en longueur, 44 mm en largeur et 4 mm en hauteur. L'évolution la plus notable concerne la voie avant accrue de 46 mm tandis que l'arrière gagne 39 mm, soit respectivement 1589 et 1557 mm, des valeurs quasi identiques à celles que l'on trouve sur la dernière GT3 RS.

Malgré sa carrosserie allégée, l'imposante 992 Carrera S PDK s'alourdit de 55 kg par rapport à sa devancière.

## Jantes

Pour la première fois, la 911 reçoit une monte asymétrique avec des jantes de 21 pouces à l'arrière tandis que l'avant conserve un diamètre de 20 pouces. Par rapport à la 991/2, la largeur des pneumatiques est identique et la première monte est confiée à Pirelli (P Zero dédiés).



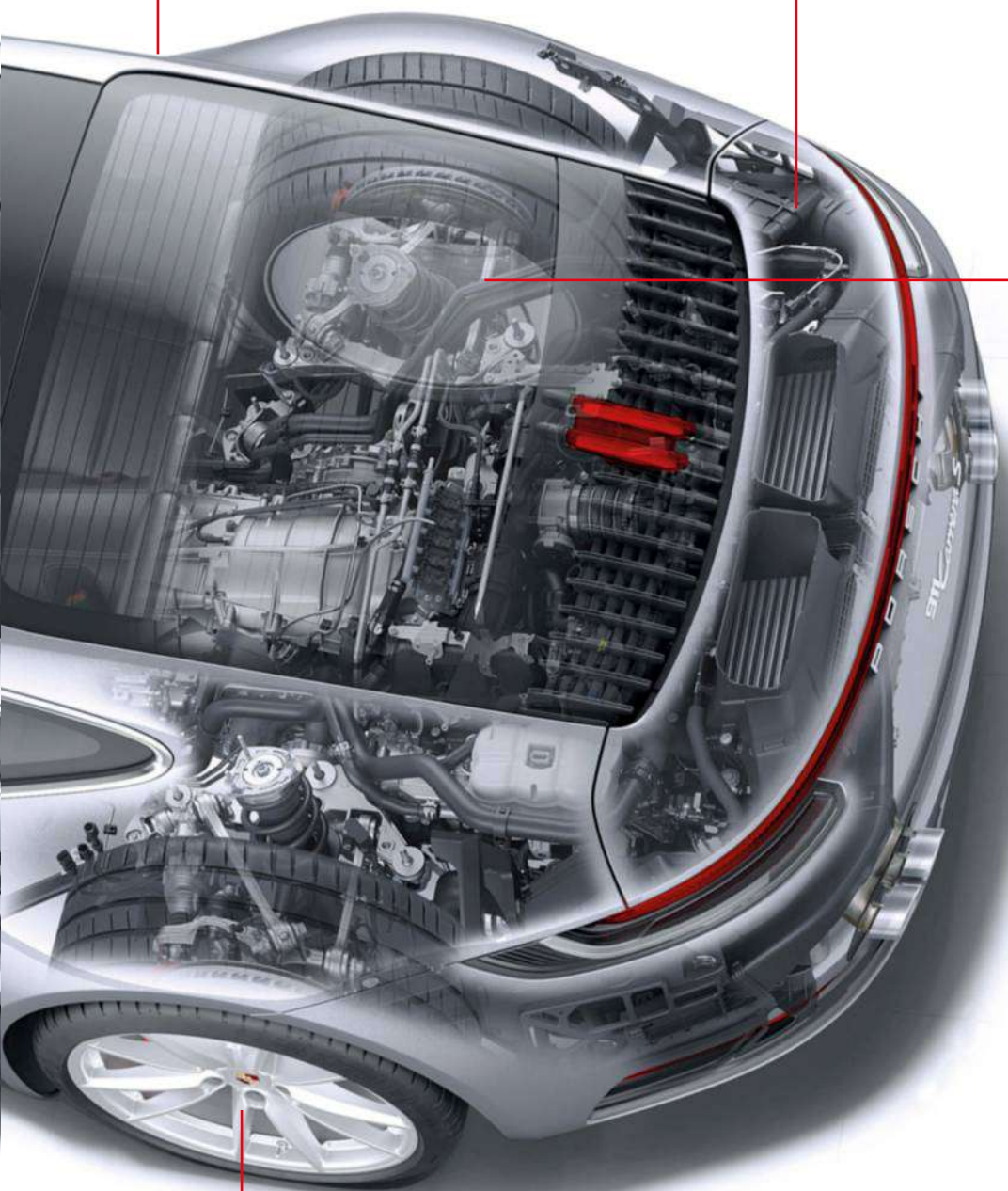
## Carrosserie

La plate-forme MMB mise à jour et partagée avec les futures 718 se caractérise par l'emploi d'une proportion nettement plus importante d'aluminium (+ 33 %). La coque nue pèse 240 kg, soit une économie de 12 kg, pour une rigidité torsionnelle supérieure (+ 5 %). Trois méthodes d'assemblage et collage (notamment acier/alu) ont été développées et une nouvelle tôlerie a vu le jour au sein de l'usine de Zuffenhausen d'où sortent toutes les 911.



## Aérodynamique

Bien qu'elle soit plus imposante, la 992 affiche une meilleure finesse aérodynamique. Cx et SCx passent de 0,30 à 0,29 et 0,61 à 0,60 (record du segment) tandis que la déportance s'accroît de 10 à 15 %, grâce au remodelage de la partie avant mais surtout au nouveau becquet arrière actif dont la surface utile augmente de 45 %. Ce dernier joue également le rôle d'aérofrein en se braquant davantage lors des fortes décélérations. Notez que les volets actifs installés dans le bouclier avant jouent sur le Cx et le refroidissement du flat six mais n'influent que symboliquement sur les appuis.



## Moteur/boîte

La cylindrée du flat six n'évolue pas. En revanche le haut moteur bénéficie d'une injection directe optimisée ainsi que d'une levée (faible charge) variable des soupapes asymétrique (admission). Le rapport volumétrique est accru (10 à 10,2:1). Côté suralimentation, les nouveaux turbos gagnent respectivement 3 et 4 mm de diamètre côté turbine et compresseur, et les deux échangeurs désormais installés au-dessus du moteur et non plus derrière les ailes arrière bénéficient d'une capacité en hausse de 14 %. Une partie de ces évolutions vise à compenser l'impact négatif de la greffe des filtres à particules imposés par les nouvelles normes.

Au final, la puissance maxi de la Carrera S progresse de 30 ch au même régime et le couple gagne 3,1 mkg de couple 600 tours plus haut.

La boîte à double embrayage est une nouvelle génération de la PDK marquée par l'ajout d'un huitième rapport, le raccourcissement des six premiers et des passages voulus encore plus fluides et rapides. Elle est aussi plus lourde de 20 kg et sera capable d'accueillir un moteur électrique.





# 992 avant l'heure

Quelques semaines avant la présentation de la Porsche type 992, nous avons essayé à Magny-Cours une 991/2 Carrera S sévèrement gonflée et chaussée en semi-slicks. Un séduisant compromis.

TEXTE & PHOTOS NICOLAS GOURDOL



## TECHNIQUE

**Moteur** ➤ flat 6 biturbo, carto Monstaka  
**Cylindrée** ➤ 2 981 cm<sup>3</sup>  
**Puissance** ➤ 511 ch à 6500 tr/mn  
**Couple** ➤ 68,6 mkg à 4400 tr/mn  
**Transmission** ➤ propulsion, boîte 7 à double embrayage  
**Pneumatiques** ➤ Michelin Pilot Sport Cup 2  
**Dimensions AV-AR** ➤ 245/35 ZR 20 - 295/30 ZR 20  
**Poids annoncé** ➤ 1434 kg  
**0 à 100 km/h** ➤ non mesuré  
**Prix de la préparation** ➤ 4 890 € (moteur)  
 745 € (plaquettes project-μ Racing) 1195 € (semi-slicks)



Les 511 ch passent sans aucun problème sur les seules roues arrière.

Le propriétaire d'une Carrera S 991 phase 2 ne pouvant s'offrir la musculeuse et onéreuse 992 mais soucieux de monter en puissance peut toujours se consoler en allant faire un tour du côté de chez Monstaka. Le préparateur basé dans les Alpes-Maritimes est notamment connu des initiés pour ses réalisations hautes en couleurs sur bases nippones. Une palanquée de GT-R de plus de 1000 ch est déjà sortie de ses ateliers, et nous gardons le souvenir ému d'une Toyota GT86 dotée d'un compresseur essayée en 2014. Charles Delaleu, le docteur ès-turbos, dispose aussi dans son catalogue de quoi égayer la gamme 911.

Dans le cas présent, rien d'extrême, l'objectif étant d'obtenir la puissance d'une Turbo avec 200 kg de moins, une caisse "étroite" et deux roues motrices. Et puisque briller lors des track-days au volant d'une auto donnant l'air de ne pas y toucher est l'une des finalités croustillantes du projet, l'usage de semi-slicks allait de soi.

L'électronique est au cœur de la préparation avec une carto sur mesure (1 295 €) développée sur banc de puissance. Afin de limiter les contre-pressions et éviter tout problème de température, Monstaka propose pour 3 595 € supplémentaires la greffe d'un collecteur d'échappement et "test pipe", autrement dit une ligne décatalisée. Outre un gain de poids de 6 kg, le flat six biturbo s'offre une voix



plus profonde et naturelle, notamment au ralenti et à bas régime, et gagne 116 ch, soit 511 contre 395 d'origine relevés sur le banc (420 annoncés). Côté couple, le gain dépasse les 30 % avec 68,6 mkg contre 51,7 d'origine (51,0 annoncés) à un régime à peine supérieur.

La souplesse à très bas régime est préservée, 90 % du couple maxi sont disponibles sur une très large plage et le petit accès de rage dans les tours demeure. Nous n'avons pas pu mesurer les performances de l'auto, mais sachez que la 991 Monstaka accroche 210 km/h en bout de ligne droite à Magny-Cours Club, précisément la vitesse atteinte par la dernière GT3 RS, et 10 km/h de mieux que la Carrera S d'origine... Ajoutez à cela le grip des Michelin Cup 2 et l'efficacité des plaquettes racing,

et vous obtenez un temps au tour sous la barre des 1'20", tout proche de celui d'une Mercedes AMG GT-R de 585 ch pareillement chaussée. La voiture reste très homogène avec une exploitation pleine et entière de la puissance. Seul défaut dans cette configuration: l'usage de semi-slicks nécessiterait de revoir les réglages de trains et d'appliquer davantage de carrossage négatif à l'avant. En l'état, l'arrière a une fâcheuse tendance à pousser l'avant et à générer un sous-virage important à la limite. Autrement dit, l'apport des semi-slicks dans l'excellent chrono de cette Carrera S est indéniable mais pas optimal. À cette marge de progression, on peut ajouter les gros échangeurs et des turbos modifiés proposés par Monstaka avec à la clé une puissance avoisinant 580 ch. ■



# ABONNEZ-VOUS



## 20% DE RÉDUCTION

**1 ANNÉE,  
6 NUMÉROS**

**+ HORS-SÉRIE  
TOUTES LES SPORTIVES  
DU MONDE**

**Bénéficiez  
de tous  
les avantages  
réservés à  
nos abonnés...**

**35€  
AU LIEU  
DE 45€**

- ❖ Des économies.
- ❖ La livraison à domicile dans les meilleurs délais.
- ❖ Un prix garanti.
- ❖ Le service direct par mail :

[abonnements@motorsport-magazine.fr](mailto:abonnements@motorsport-magazine.fr)



## VOTRE CADEAU

**CE NETTOYANT JANTES GEL TITANIUM GS27 D'UNE VALEUR DE 15,90€ (PRIX PUBLIC) OFFERT POUR TOUT ABONNEMENT DE 2 ANS À MOTORSPORT**



# 70€

**AU LIEU DE 85,90€**



**INTERNET** Abonnez-vous directement sur [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)

**Oui, je m'abonne à** **Motor Sport**

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

**Abonnement France** pour un an **35 €**

**Abonnement étranger** pour un an **45 €**

**Abonnement France** pour deux ans **70 €**

**Abonnement étranger** pour deux ans **85 €**

**MODE DE PAIEMENT**  Par **chèque** à l'ordre de NG PRESSE  Par **CB** via PAYPAL, vous recevez la demande de paiement par e-mail

NOM..... PRÉNOM.....

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

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

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









# BRISER LA GLACE

*Motorsport* et les SUV, ce n'est pas l'amour fou, mais nous avons imaginé que partir à la découverte de la romantique Islande au volant d'une Lamborghini de 650 chevaux pourrait créer des liens.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS LAMBORGHINI





Pas moins de six modes de conduite sont disponibles pour toutes les conditions mais l'Urus a surtout besoin de pneus vraiment adaptés au off-road.





# PRÈS DE 1 000 KM AU PROGRAMME DANS L'UN DES DERNIERS ENDROITS QUE L'ON IMAGINERAIT EXPLORER EN LAMBORGHINI



**L**es plus grands cataclysmes engendrent bien souvent les plus grandes merveilles de la nature. Cette vérité universelle prend aux tripes le touriste échoué en terre islandaise comme l'amoureux de sportives italiennes au volant d'un Urus. En jean et baskets, le décontracté et semillant Stefano Domenicali m'explique avec un pragmatisme désarmant que la survie ô combien coûteuse dans un futur proche du V12 atmosphérique, nous la devons à nul autre qu'au premier SUV de la marque (le très limité LM002 était plus une figure de style qu'un projet industriel). Et le patron de la marque de Sant'Agata d'enfoncer le clou en précisant que la première année de production (3000 unités) a déjà trouvé preneurs. Ainsi va la vie... Porsche a prouvé depuis longtemps les bienfaits de la théorie avec le Cayenne, un très proche cousin.

Balayés par un vent glacial, les rétines saturées de couleurs inconnues et l'esprit vagabond, nous voici au départ d'un voyage de trois jours. Près de 1000 km au programme dans l'un des derniers endroits que l'on imaginerait explorer en Lamborghini. La marque n'a pas de concessionnaire en Islande... pour l'instant. Nul doute qu'une petite frange sportive et fortunée de ce pays de plein-emploi n'y serait pas insensible. Dans une société soucieuse du respect de l'environnement, l'achat d'un Urus peut presque être perçu comme un geste écoresponsable. Ne gloussez pas, vous n'avez pas vu le frêle 4x4 Lamborghini de tout juste 2 m de large pris en sandwich sur le parking d'un restaurant par deux "super-Jeep". Ces colosses caractéristiques de l'Islande sont des trucks américains copieusement gonflés et montés sur des pneus de plus de 40 cm de larges et 40 pouces de haut. Le genre de "big foot" spécialement taillés pour s'aventurer sur les glaciers qui recouvrent environ 10 % de l'île. Notre Urus se contente lui de Pirelli Scorpion Zero toutes saisons en 325/35 ZR 22... D'origine, le bestiau est chaussé en 21 pouces tandis qu'une option en 23 existe au catalogue... Rien qui permette d'envisager plus que de paisibles et prudents (n'oubliez pas la bombe anticrevasion) trajets hors du bitume pour dénicher quelques trésors inaccessibles en Aventador... Le local qui nous dépasse sans forcer, le coude à la portière d'un vieux Suzuki

Vitara bien chaussé, doit doucement rigoler. Notre convoi de sept Urus flirte difficilement avec les 50 km/h sur un chemin bien caillouteux et n'aura (légalement) pas le droit de dépasser 90 sur l'ensemble de l'île. On dit souvent que ce qui importe dans la puissance, ce n'est pas sa pleine exploitation mais le fait de savoir qu'elle est là, disponible, sous le pied droit. Cela n'a jamais été aussi vrai !

## Monstre en laisse

Je m'étais promis de ne pas vous faire le coup du "tempérament volcanique" du V8 biturbo de 650 chevaux, le plus puissant de l'espèce. Seulement voir 2,2 tonnes remuer de la sorte au moindre effleurement des gaz, c'est tout de même un truc plutôt éruptif. Le Super SUV, comme l'appellent ses concepteurs, serait capable d'atteindre 305 km/h et d'accélérer à peu près aussi fort que la première Gallardo, soit 3<sup>e</sup>6 de 0 à 100 km/h. Son moteur n'a pas, tant s'en faut, la noblesse et l'originalité du V12 de l'inénarrable LM002 essayé dans ce numéro, mais dispose de 60 % de couple en plus 2000 tours plus tôt ! Petite précision visuellement contre-intuitive, l'Urus est plus long et plus large que son aïeul... mais beaucoup moins haut. On peut aimer ou pas son design taillé à la serpe (industrielle), la Lamborghini des familles affiche une silhouette presque élan-cée... pour un engin de cette catégorie.

Nous crapahutons quelque part entre les falaises de Krysuvikurberg et le parc national de Reykjanesfólkvangur. Le pays des records au Scrabble doit ses paysages uniques au monde à une situation à la frontière entre les plaques américaine et eurasiennne, lesquelles s'écartent d'environ 2 cm par an. Lamborghini aussi est tirillée entre les deux continents et l'Urus est avant tout un caprice américain.

La nature joue les transformistes sous une météo tout aussi versatile. Un photographe italien émigré en Islande depuis plusieurs années m'assure que les paysages sont sublimés par la pluie. Soit, mais quand votre valise et toutes vos affaires chaudes et étanches sont restées coincées en France à l'aéroport, vous appréciez aussi de beaux rayons de soleil, croyez-moi ! Des falaises majestueuses aux océans de lave séchée recouverte de mousse en passant par les volcans (près de 200 cratères), les geysers ou les glaciers rejoignant les plages infinies de sable noir, le cocktail semble irréel. L'Islande a la faculté extraordinaire de vous





## L'URUS SERAIT CAPABLE D'ATTEINDRE 305 KM/H ET D'ACCÉLÉRER À PEU PRÈS AUSSI FORT QUE LA PREMIÈRE GALLARDO

L'imposant Urus fait moins le malin entre deux "super-Jeep".  
Photo réalisée sans truccage.



connecter à la Terre. L'Urus, beaucoup moins même si son cocon ultramoderne pétri de luxe n'est pas aussi isolé du monde extérieur qu'il n'y paraît. Le sélecteur ANIMA regroupe six modes de conduite, de Corsa à Terra, le deuxième étant naturellement privilégié au premier sur notre parcours, notamment parce qu'il augmente la hauteur de caisse. Les trains renforcés en alu, la suspension pneumatique et les barres antiroulis actives assurent une impressionnante tenue de caisse, toutefois le pouvoir de filtration apparaît limité, même sur une route bitumée comme la N° 1 qui fait le tour de l'île. Après tout, nous sommes dans une Lambo.

Le gabarit hors norme de l'Urus est largement atténué par la sensation d'espace qu'inspire l'Islande, mais pas que. L'empattement géant (3 m) est virtuellement réduit par les roues arrière directrices tandis que le différentiel arrière participe à l'agilité vraisemblablement bluffante de la bête. Cet essai n'étant pas tout à fait un, permettez-moi de ne pas être plus tranché sur le sujet de l'efficacité ou de l'équilibre du châssis à la limite. Ni sur la puissance et l'endurance des plus gros disques carbone/céramique au monde: 440 mm de diamètre à l'avant, contre 420 par exemple pour une Chiron ou 400 pour une Aventador SVJ! Ces galettes géantes sont pincées par des étriers non moins singuliers comptant la bagatelle de 10 pistons... Chaque dépassement est l'occasion furtive de faire gronder le V8 en jouant avec les premières palettes fixées au volant dans une Lamborghini. Les rendre solidaires de la colonne de direction aurait été bien trop coûteux selon Domenicali, plate-forme commune oblige.

Rappelons que la MLB Evo, c'est son nom, est partagée notamment avec le Cayenne, le Bentayga et le Q8, le SUV Audi étant visuellement le plus proche du Lamborghini.

L'Islande est classé 172<sup>e</sup> sur 197 pays dans le monde pour sa densité de population. On y compte à peine plus de trois habitants au km<sup>2</sup>, soit douze fois moins qu'en Corse. L'Islandais se fait rare, mais jovial et très accueillant à l'égard de notre caravane insolite. L'un des spectacles les plus inattendus restera sans doute le troupeau d'Urus sur la plage de Vik. Le différentiel central Torsen privilégie naturellement la propulsion avec 60 % transmis aux roues arrière, chiffre qui peut grimper à 87 % ou descendre à 30 % en fonction des conditions. L'envie est grande d'en faire l'expérience sur la plage noire large de plusieurs kilomètres mais c'est strictement défendu. Le balisage de la piste n'est pas très clair mais bien réel. Toute intrusion hors de celle-ci peut-être puni d'une très lourde amende, et la règle est valable sur l'intégralité de l'île, quel que soit le véhicule utilisé.

Contentons-nous dans ces conditions d'admirer un paysage dont une seule paire d'yeux peine à capter les subtilités. Les moutons accrochés à flanc de falaise qui défient les lois de la gravité font croire un instant que nous sommes sur la Lune. La capacité de mise en action de l'Urus également, en quittant le sable pour la route principale. Roues braquées, gaz à fond, béquilles électroniques au minimum, le taureau de combat esquisse un soupçon de survirage avant d'atteindre la vitesse légale bien trop rapidement pour ne pas la dépasser allègrement,





Nous sommes une grosse poignée de journalistes du monde entier à avoir affronté l'Islande en Lamborghini.







## L'ISLANDE A LA FACULTÉ EXTRAORDINAIRE DE VOUS CONNECTER À LA TERRE

juste le temps de reprendre ses esprits. La frustration laisse vite place au puissant sentiment de liberté que le pays inspire.

### Force de la nature

Le périple dans le Sud nous conduit jusqu'au pied du volcan baptisé Laki où nous passerons la nuit. La route serpente entre les vestiges de ce que les spécialistes considèrent comme l'une des plus grandes éruptions laviques de tous les temps en 1783. Entre 20 et 25 % de la population islandaise furent décimés, le nuage de cendres déclencha de violentes sécheresses en Europe, et certains vont jusqu'à attribuer la révolution française à cette explosion. On est peu de chose...

Le lendemain, nous rejoignons l'extrémité est de notre périple. Face à nous, le plus grand glacier du pays et d'Europe se dessine au fil des kilomètres. Celui-ci est surplombé en arrière-plan par le Hvannadalshnjúkur (à vos souhaits), plus haut sommet d'Islande culminant à 2 110 m. Juste après le passage d'un pont, les icebergs de la lagune glaciaire de Jökulsárlón nous sautent au visage, aussi majestueux qu'inattendus. Ces glaçons millénaires flottants là à quelques mètres de nous dans un silence de cathédrale réveilleraient la fibre écolo du dernier brûleur de pétrole. Le bon moment pour causer électrique avec le boss de Lamborghini. « Une supercar ne peut être électrique! » assène Domenicali. À la bonne heure. La planète n'a rien

à craindre de l'impact que l'insignifiant cheptel de voitures de sport pourrait bien avoir sur elle. Après tout, un Urus pollue moins que le Combi VW fleuri d'un alter-mondialiste et puis, à moins de venir ici à la rame, chaque touriste y va de sa généreuse contribution en dioxyde de carbone.

Avant de remettre le cap sur Reykjavik, nous approchons au plus près du glacier, jusqu'à nous offrir une modeste séance de "franchissement". On croise quelques-unes de ces super-Jeep qui roulent plus vite sur les chemins défoncés que nous sur la route. Les radars doivent se faire rares sur la Lune... Pause à Dyrhólaey, l'un des nombreux lieux de tournage islandais de la série culte *Game of Thrones*. Le folklore local regorge de trolls, d'elfes et de fées. Quelques Puffin, ces oiseaux peluche au bec orange qui pullulent sur l'île, nous saluent, puis l'heure est venue de rentrer à la capitale. Cap à l'ouest. D'un soleil radieux, on passe en quelques minutes à une averse de neige. Idéal pour apprécier à sa juste valeur la magie de l'électronique embarquée par notre Urus monté en pneus parfaitement inadaptés à la situation.

L'aventure touche à sa fin et nous nous rendons volontiers complices du crime de lèse-majesté. Certains le diront surdoué, d'autres d'une futilité sans bornes, le SUV de Sant'Agata aura été pour nous ni plus ni moins qu'un singulier compagnon de voyage qui mériterait sans aucun doute d'aller limer ses 22 pouces du côté de Magny-Cours... ■

### TECHNIQUE

Moteur	V8 biturbo
Cylindrée (cm³)	3 996
Puissance maxi (ch à tr/mn)	650 à 6 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	86,6 de 2 250 à 4 500
Régime maxi (tr/mn)	6 800
Boîte de vitesses	8, automatique
Transmission	intégrale permanente
Autobloquants	central : Torsen arrière : piloté
Pneumatiques	Pirelli Scorpion Zero
Dimensions avant	285/40 ZR 22 (option)
Arrière	325/35 ZR 22 (option)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/percés carbone-céramique (440/370)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (10/6)
Amortissement	pneumatique, actif
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Poids annoncé (kg)	2 199
Long. - larg. - haut. (mm)	5 112 - 2 016 - 1 638
Empattement (mm)	3 003
Voies AV/AR (mm)	1 695 - 1 710

### PERFORMANCES

0 à 100 km/h / à 200 km/h	3"6 / 12"8
Vitesse maxi (km/h)	305
Conso. moyenne (l/100 km)	12,6
Émissions CO2 (g/km)	292

### BUDGET

Prix / malus (€)	205 715 / 10 500
Puissance fiscale (CV)	59





## LAMBORGHINI MULHOUSE / LYON

Concessionnaire Officiel

Lamborghini Lyon et Mulhouse, vos concessionnaires officiels, vous présentent la dernière création de la marque, la Lamborghini Huracán EVO : l'évolution du V10 le plus réussi de Lamborghini. Elle est le résultat d'un processus d'amélioration et de consolidation des caractéristiques et des performances existantes, d'un développement de nouvelles solutions en termes de performances et de design. Découvrez-la bientôt chez vos distributeurs officiels, à Lyon et à Mulhouse.

LAMBORGHINI MULHOUSE  
Avenue P. Pflimlin - 68390 Sausheim  
Tél : 03 89 31 43 12 / 06 79 98 11 79  
jf.casazza@lamborghini-mulhouse.com  
lamborghini-mulhouse.com

LAMBORGHINI LYON  
2 chemin des Cuers - 69570 Dardilly  
Tél : 04 72 29 12 21 / 06 43 55 85 39  
lionel.laffont@passionautomobiles.com  
lamborghini-lyon.com



VINTAGE



LAMBORGHINI LM002

# LE MIRAGE DE SANT'AGATA

Côté pile, un énorme 4x4 ascendant camion dont le poids fait encore frémir trente ans après. Côté face, des dessous ultra-raffinés, un V12 pointu de supersportive, et un blason qui évoque performance et extravagance. Chez Lamborghini, le LM002 est un mirage automobile qui cultive les paradoxes. Cela vaut bien une petite entorse aux principes de *Motorsport*, non ?

**PAR** JACQUES WARNERY  
**PHOTOS** YANNICK PAROT







**D**eux sentiments contradictoires m'envahissent avant de rencontrer la bête. Il y a d'abord l'excitation de découvrir une des autos les plus atypiques, les plus décalées, voire les plus iconoclastes des années 80. Le LM002 est une expérience automobile à vivre au moins une fois dans sa vie. Un plaisir délicieux et exclusif : seuls trois cents exemplaires voient le jour entre 1986 et 1992. Puis vient l'inquiétude : les routes de la vallée de Chevreuse risquent de paraître minuscules à bord d'un tel monstre. Un monstre, il n'y a pas d'autre mot pour définir ce que la bête évoque au milieu des années 80 par rapport aux frères automobiles qu'elle côtoie. Ses lignes taillées à la serpe feraient passer l'anguleuse Countach pour un gentil coupé bio design. Ensuite, son gabarit détonne : 4,90 m de long, 1,85 m de haut et 2 m de large sont angoissants au moment de croiser un autre véhicule sur ces départementales. En chair et en os, le LM002 intimide, mais ses dimensions ne sont pas si énormes aujourd'hui. Un BMW X7 ou un Cadillac Escalade taillent plus grand ! En revanche, le style anguleux impressionne autant que ses proportions atypiques. La cellule centrale semble minuscule par rapport au capot et à la benne. Les similitudes avec un certain Hummer H1 sont nombreuses, et ce n'est pas un hasard.

### De l'armée au civil

Flash-back en 1977. Lamborghini dévoile le Cheetah pour répondre à l'appel d'offres de l'armée américaine à la recherche de sa nouvelle Jeep. Caché à l'arrière, point de V12 maison, mais un V8 d'origine Chrysler de 5,9 litres d'à peine 170 ch. Au final, c'est un échec. La puissance modeste, le poids élevé, les manières pataudes et l'architecture peu adaptée à la culture américaine ne sont pas les seules causes. En concurrence avec Lamborghini, le constructeur national Hummer emporte logiquement le marché avec son M998 (ou Humvee) dont le moteur est à l'avant. Au bord de la faillite et sous contrôle judiciaire depuis 1978, Lamborghini est racheté et sauvé en 1980 par deux Français passionnés, les frères Mimram. Décision est prise d'en commercialiser un modèle civil revu pour l'occasion. Après de nombreux prototypes, le LM002 débarque au Salon de Bruxelles 1986. Son gabarit de camion, son positionnement luxueux et son V12 avant emprunté à la Countach quattrotrovalvole en font un "ORNI" qui boxe dans la catégorie poids lourds. Pas étonnant qu'il ait plu à Sylvester Stallone. Tina Turner s'en est également offert un, après y avoir installé un V8 Mercedes accouplé à une boîte automatique... Le V12 consommait trop !

Le bestiau oblige à repenser son échelle de valeurs. Ici, un geste anodin comme le plein prend (beaucoup) de temps. Avec deux réservoirs totalisant 290 litres, c'est logique ! L'engin fourmille de détails croustillants comme les feux arrière chipés à l'Alfetta. Si les jantes de 17 pouces correspondent aux standards actuels, les Pirelli Scorpion qui les entourent sont utilisés dans l'aviation de tourisme et adoptent des dimensions pour le moins atypiques : 345/60 R17. Les jantes comprenant huit goujons et un moyeu central transforment le moindre changement de roue en supplice. Le morceau de choix reste évidemment le V12 Bizzarrini. Yannick qui en a pourtant vu d'autres en plus de trente ans de boutique n'y est pas insensible. « *C'est sidérant !* », lance-t-il en immortalisant la bête. Pourtant notre modèle d'essai fait partie des soixante dernières productions à troquer la magnifique rampe de carburateurs pour une injection. Ces exemplaires essentiellement vendus aux États-Unis à partir des années 90 et non homologués en France adoptent un





## LE V12 JOUE ICI À CONTRE-EMPLOI : CARACTÈRE POINTU, TIMBRE SURAIGU...

bossage de capot (un peu) moins marqué, des pare-chocs subtilement redessinés et des jantes différentes. Ils voient surtout leur puissance baisser de trente chevaux.

### Un camion au moteur de course

Dans l'habitacle du LM002, seuls les effluves de cuir, les placages bois, le bloc d'instrumentation maison, la finition légère et l'ergonomie fantaisiste rappellent l'univers Lamborghini. Le reste dépayse. D'abord lorsque l'on monte à bord. Installé sur un promontoire moelleux, le dos et les jambes à la verticale, le conducteur semble engoncé comme une sardine en boîte dans un habitacle pourtant vaste. La mise à feu de la bête dans un bruit électrique de démarreur atypique rappelle quelques similitudes avec la Countach. Habitué à galoper dans une frêle berline, le V12 joue ici à contre-emploi : caractère pointu, timbre suraigu... C'est ce qui fait tout le charme du LM002. Sa souplesse incroyable permet d'évoluer à basse vitesse sans le moindre à-coup. Tant mieux, car la direction assistée lourde en manœuvres et les trois pédales qui exigent des mollets de cycliste donnent suffisamment de travail. Un vrai camion ! Le rayon de braquage de chalutier et la marche arrière difficile à passer ne facilitent pas les choses, comme la boîte inversée aux débattements longs et ce satané quatrième rapport récalcitrant. Seule solution : dé-com-po-

ser ! Tout s'arrange en roulant. Les suspensions souples à grands débattements et la hauteur de flanc généreuse des pneus effacent le relief de la route et les dos d'ânes comme par magie. Malgré d'amples mouvements de caisse, la LM002 qui roule en propulsion sur route s'accroche au bitume et dévoile même une pointe d'agilité inattendue. Attention tout de même au poids élevé et au freinage léger avec de simples tambours à l'arrière ! Sur nos départementales peu adaptées, la bête qui émet des bruits de transmission au fur et à mesure que la vitesse augmente s'apparente à un fauve en cage. L'incroyable capacité d'absorption des suspensions, la faculté à se placer en entrée de courbe et l'allonge moteur donnent envie d'hor-

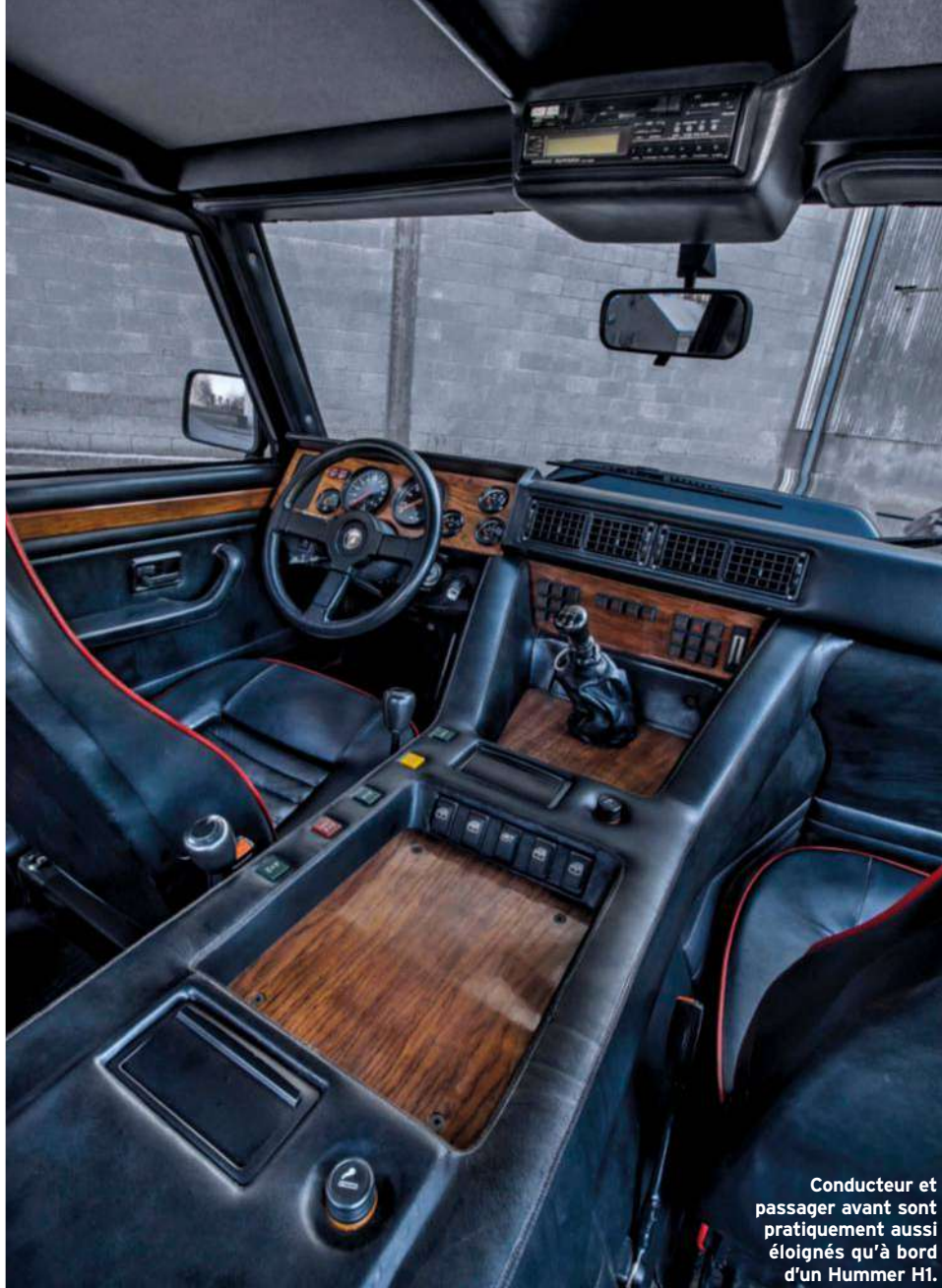
zons lointains et d'aller vider la citerne à 200 à l'heure dans un désert de sable taillé à sa mesure. Aujourd'hui, les performances modestes de ce fameux V12 font autant sourire que le manque de punch à bas régime. Sauf qu'une fois lancé, il donne un coup de collier à 4000 tr/mn et dévoile une allégresse addictive jusqu'à plus de 6500 tr/mn. Suffisant pour perdre la raison et regretter le départ de ce mirage s'éloignant dans une sonorité stridente, en complet décalage avec un physique de bûcheron. Vous avez dit paradoxal ? ■

**Un grand merci au propriétaire de ce superbe exemplaire de LM002 injection pour le prêt de cet incroyable 4x4.**

## Acheter une Lamborghini LM002

**A**vec trois cents exemplaires officiellement produits, le Lamborghini LM002 est rare en occasion. Les exemplaires disponibles s'affichent à des prix approchant parfois les 400 000 euros ! Un tel engin exige un entretien scrupuleux et coûteux, ainsi que de ne pas rester longtemps sans rouler. Prévoyez une révision une fois par an, même en usage occasionnel. Certains spécialistes comme Automobiles T S connaissent parfaitement cet engin atypique. Contrairement aux idées reçues, les pièces détachées sont disponibles, surtout depuis la mise en place du département vintage Polo Storico au sein de la maison mère. Reste à payer le prix fort. En suivant les règles de maintenance, la fiabilité générale est bonne. Seul le pont arrière fragile nécessite de l'attention et interdit de jouer avec la boîte de transfert en roulant. Les consommables sont également dispendieux. Les Pirelli Scorpion, refabriqués avec un talon légèrement différent de l'originel sont vendus par cinq pour le prix d'une citadine neuve. Sans oublier les consommations gargantuesques : de 30 l /100 km avec un pied léger au double en s'amusant dans les dunes !





Installés très haut, les superbes sièges en cuir s'apparentent à des chaises à porteurs de luxe!

Conducteur et passager avant sont pratiquement aussi éloignés qu'à bord d'un Hummer H1.



La ridelle se manœuvre à deux, tant elle se montre lourde avec la roue de secours.

TECHNIQUE	
Moteur	V12
Disposition	avant, longitudinale
Cylindrée	5 167
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	420 à 6 800
Couple maxi (mkg à tr/mn)	51,0 à 4 500
Régime maxi (tr/mn)	6 800
Transmission	intégrale non permanente
Différentiel autobloquant	central : blocage manuel AV/AR : mécanique
Pneumatiques avant/arrière	345/60 VR 17
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent./tambours (330/-)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/non (4/-)
Poids annoncé (kg)	2 700
Poids/puissance (kg/ch)	6,4
Long.-larg.-haut. (mm)	4 900 - 2 000 - 1 800
Empattement (mm)	3 000
BUDGET	
Vitesse maxi (km/h)	201
De 0 à 100 km/h	8"5
1 000 m départ arrêté	31"2
Conso. annoncée (l/100 km)	env. 30,0
BUDGET	
Prix à sa sortie (€)	141 015 (925 000 F)
Cote moyenne (€)	280 000









911 (991) GT3 RS N°67	Clio IV R.S. N°51	Secma	Tesla	Eos 2.0 TFSI N° 8
911 (991/2) GT3 RS 82/84/85 N°65	Clio IV R.S. Trophy N°65	Roadster F-16 N°24/44	Roadster Sport N°38	Passat CC V6 N°20
911 (991) R N°72	Mégane RS N° 8	Sin	Model S N°57	Passat R36 N°24
911 (991) Turbo S N°54/55	Mégane GT 2.0 T N° 9	R1 550 N°82	Toyota	Volvo
911 (991/2) GT2 RS N°81/82	Mégane RS F1 T. R 26 N° 9	Skoda	Yaris GRMN N°80	C70 T5 N° 4
Cayenne GTS N°15	Mégane RS R26.R N°23/27	Fabia RS N°36	GT86 N°46	C30 T5 N° 8
Panamera Turbo N°29	Mégane RS DCi N°11	Octavia RS N° 1	TVR	S60 Polestar N°74
Panamera Turbo S N°42	Mégane III RS N°31	Octavia RS N°62	Sagaris N°11	Westfield
Panamera GTS N°47	Mégane III RS 275 N°59	Smart	Volkswagen	FW 300 N°32
Panamera II GTS N°86	Mégane III Trophy-R N°60	Fortwo Brab. Ultim. 101 N° 2	Up GTI N°80	FW 300 ST3 N°46
Panamera hybrid N°53	Mégane IV R.S. N°80	Fortwo Brabus N°13	Polo IV GTI N° 5	ZENOS
Pan. Turbo S E-Hybrid N°84	Mégane IV R.S. Cup N°84/85	Subaru	Polo V GTI N°37	E10 R N°68
959 N°3	Mégane IV R.S. Trophy N°85	Impreza WRX N° 2	Polo VI GTI Ed. 35 N°45	
Carrera GT N° 3	Laguna GT N°21	Impr. WRX 2.0 R 2008 N°13	Golf VII GTI Perfo N°55	
918 SPYDER N°56/61	Laguna coupé V6 N°25	Impreza STi N° 3	Golf V GTI Edition 30 N° 9	
Radical	RUF	Impreza WRX STi 2008 N°15	Golf V GTI Pirelli N°14	
SR3 SL N°43	RT12 N° 9	WRX STi-S N°36	Golf VI GTI Ed. 35 N°45	
RXC Turbo 500 N°65		BRZ N°46	Golf VII GTI Clubsport N°72	
Renault	Saab	Suzuki	Golf VIII GTI N°78	
Twingo GT N°12	9-3 V6 XWD N°12	Swift Sport N°11	Golf R32 N° 2	
Twingo RS N°24	9-3 Turbo X N°18	Swift Sport 2012 N°46	Golf VII R N°57	
Twingo RS 2012 N°46	Seat	TechArt	Scirocco N°22	
Clio Williams N°51	Ibiza Cupra N°29	Cayman GT Sport N° 9	Scirocco R N°33	
Clio 1 RS N°51	Leon FR 2.0 TFSI N° 6			
Clio 2 RS Ph. 2 N°51	Leon Cupra N° 9			
Clio 2 RS Ph. 3 N°51	Leon Cupra R N°31			
Clio RS Team (182 ch) N° 1	Leon Cupra "2014" N°57/60			
Clio RS R27 N°11				



N°85

6,90€

LE NUMERO

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine



Commandez directement sur [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr) INTERNET ▲

**Motor Sport** BON DE COMMANDE COLLECTION

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

JE DÉSIRE COMMANDER LES NUMÉROS ..... À 6,90€ L'UN (7,90€ pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT ..... €  
Port et emballage compris en France métropolitaine

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

NOM ..... PRÉNOM .....

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

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

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







# CLS REVISITÉE

Troisième modèle 100 % AMG, cette GT berline veut en découdre avec la Panamera. Elle sort l'artillerie lourde : 639 ch, 315 km/h, aéro active, roues arrière directrices, 7'25" sur la Nordschleife... Voyons si cette CLS décomplexée représente une menace pour Porsche.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS MERCEDES/TIBO ET YANNICK PAROT

**L**a naissance d'un troisième bébé 100 % AMG a de quoi émouvoir la planète auto. Le préparateur devenu constructeur a accouché d'un spectaculaire et brouillon SLS en 2009, puis d'une émouvante et très efficace GT en 2014. La production d'une berline inédite (ouf, ce n'est pas un SUV!) laisse présager une pure sportive déguisée en familiale. On imagine une plate-forme alu partagée avec Aston Martin (et la future Rapide) avec une architecture transaxle sacrifiant la praticité. Il n'en est rien, cette "GT" à l'appellation alléchante cache des dessous (en acier) de Classe E et CLS, à l'empattement et aux voies accrues en raison de points d'ancrage d'amortisseurs spécifiques. Notez au passage qu'elle dépasse les 5 m de long et que trois aberrations se glissent dans la dénomination officielle, sans fin: "Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ Coupé

4 portes". D'une part, ce n'est pas un coupé. D'autre part, elle possède 5 portes en comptant le hayon. Et enfin, elle n'appartient pas à la catégorie reine du Grand Tourisme. Très forts les rois du marketing! On se calme, les dessous de la berline profilée sont toutefois rigidifiés (berceau avant, traverses au centre et à l'arrière) et l'on sait très bien qu'AMG peut accomplir des miracles en matière de dynamisme et de caractère trempé.

## Illusion d'optique

En observant la berline évoluer dans la circulation, on ne peut s'empêcher de penser que la véritable CLS, c'est elle! Alors que la pionnière des familiales sexy à l'arrière fuselé s'est affadie, la GT 5 portes poursuit la lignée par sa classe et sa stature. Il existe bien des clins d'œil au coupé GT pour tromper l'ennemi: calandre coupe-frites, nervures de capot, popotin arrondi, feux très fins et étirés... Mais les proportions sont



# CETTE "GT 4 PORTES" CACHE DES DESSOUS DE CLASSE E ET CLS, TOUTEFOIS RIGIDIFIÉS



bien celles d'une berline étoilée. Par pitié, évitez d'égratigner le travail des designers en optant pour le pack Aero, incluant un énorme aileron fixe (réglable) à la place de l'appendice actif (trois positions prédéfinies). À bord, la révolution numérique sévit avec d'incontournables dalles géantes (paramétrables) et non tactiles. Les baquets optionnels offrent un excellent maintien latéral mais font une croix sur le moelleux attendu sur ce type d'auto. Les familles seront ravies d'apprendre que des grands enfants d'1,85 m maxi peuvent prendre place à l'arrière et que la banquette peut accueillir une troisième personne. En fait, le plus perturbant reste l'ergonomie, mêlant de nombreuses commandes plus ou moins tactiles à un volant surchargé. Mieux vaut prendre ses repères avant de démarrer. Justement, on n'attend que cela, de décoller, pour réveiller le voisinage et s'éclater les tympan.

## Record AMG

L'échappement actif ne pousse pas le bouchon jusque-là, limousine oblige, mais avertit les badauds de la présence d'une mécanique généreuse. Très généreuse même, puisque nous avons affaire à la plus puissante version du 4 litres biturbo, portée à 639 ch! La GTR Pro (585 ch) n'en revient pas, comme la supercar

CLK GTR (612 ch), le papillon SLS Black Series (630 ch) ou la S 65 V12 (630 ch). En attendant la One, c'est bien la GT 63 S qui détient le record de puissance AMG pour un modèle de série! Contrairement aux authentiques coupés GT, le V8 fait ici l'impasse sur la lubrification par carter sec et le positionnement central avant. On retrouve les deux turbos à double entrée implantés au cœur du V. Ils soufflent à 1,2 bar maxi et ont droit à quelques peaufinages: frottements internes, pilotage de la wastegate. Le rendement progresse aussi en revoyant la distribution variable et l'injection directe. Le bloc AMG, qui repose sur des paliers actifs (série sur 63 S), recevra un filtre à particules d'ici la fin de l'année. Le beau bébé parvient à délivrer la force herculéenne de 91,7 mkg. De quoi secouer, malaxer, pétrir les occupants qui se prennent un uppercut à 2500 tr/mn et encaissent chaque changement de rapport à 7000 tr/mn sans avoir le temps de respirer. La poussée est phénoménale. Mais à la manière d'une limousine, la sensation de vitesse est gommée. Le danger est que l'on évolue à allure balistique sans s'en rendre compte. Heureusement, Mercedes France a prévu une parenthèse enchantée lors de notre essai sur les routes marocaines, où l'on peut s'éclater à plus de 300 km/h et drifter. Ce petit coin de paradis se trouve non loin d'Essaouira: l'aéro-

port international! L'expérience vaut son pesant d'or: avoir la piste pour soi, dépasser 300 km/h à volonté. Que la mission Top Gun marocaine commence! « Tour de contrôle, stoppez le trafic aérien. Tant que la GT n'aura pas pris Mach 3, on ne décollera pas d'ici! » Après quelques tentatives, la berline profilée (Cx 0,32) grimpe à plus de 300 km/h compteur... Non sans difficulté, en raison d'un carburant de mauvaise qualité, du vent latéral et d'une piste courte. On a hâte de retrouver la catapulte dans de meilleures conditions, en plein cœur de la France, pour vérifier les performances surréalistes avancées. Mais pourquoi attendre? Accrochez-vous, d'un coup de baguette magique, on vous téléporte sur la ligne droite de Lurcy-Lévis. La mission Top Gun devient bourbonnaise.

## Performances

Malgré ses deux tonnes, la berline devrait nous éblouir et faire trembler quelques supersportives. En reprises, elle atomise la Panamera Turbo S E-Hybrid et se permet de larguer un trio de choc sur le 80 à 150 km/h: Huracán Performante, 911 GT2 RS et 720 S. La GT 63 S fait moins la maligne sur le 140 à 200 km/h. En 6<sup>e</sup>, elle devance tout de même la Lambo' et reste dans le pare-chocs de la McLaren (7<sup>o</sup> contre 6<sup>o</sup>8). Elle laisse également les frères cou-





pés se chamailler sur les autobahns, mais peut être fière de sa bride intervenant à 315 km/h (en 7<sup>e</sup>) ! Elle ne détient toutefois pas le record mondial des familiales illuminées. Une Cadillac CTS-V (649 ch) terminerai sa course à 320 km/h et une Alpina B5 Biturbo (608 ch) taquinerai les 330 km/h ! Quant aux accélérations, très physiques et oppressantes, elles crèvent le plafond. La boîte auto à 9 rapports (à embrayage multidisque) autorise un lancement à 3500 tr/mn. Et pan, aucune trace, grâce à la transmission intégrale imposée sur toutes les versions. Imaginez, cette baleine blanche tient la dragée haute à un monstre sacré telle la 720S de 0 à 100 km/h : 3<sup>e</sup> ! La Panamera Turbo S est larguée jusqu'à 200 km/h, puis revient progressivement... Elle passe la ligne du 1000 m avec 0<sup>e</sup>2 de retard : 20<sup>e</sup>4 contre 20<sup>e</sup>2. Aussi incroyable que cela puisse paraître, on parle bien d'une berline de 2 tonnes.

### En piste

Après s'être distinguée à Lurcy-Lévis, l'AMG GT 63 S fanfaronne en arrivant à Magny-Cours, armée jusqu'aux dents : V8 dopé à mort, roues arrière directrices (maxi 1,3°), transmission intégrale, suspension pilotée, barre anti-roulis arrière tubulaire, différentiel actif, pneus

Les matières nobles, l'assemblage et le dessin original de la planche de bord sont gratifiants.



La GT 63 S embarque le moteur AMG le plus puissant du moment : V8 biturbo de 639 ch !



En option, la berline peut recevoir des semi-slicks et un aileron fixe, à la place de l'appendice actif ci-dessous.





# AVEC DES SEMI-SLICKS, CETTE AMG DEVIENT LA BERLINE LA PLUS RAPIDE SUR LE CIRCUIT CLUB !



Michelin Pilot Sport Cup 2 dédiés (option à 750 euros). Cet arsenal technologique a le mérite d'amoindrir les méfaits de la masse. En contrepartie, le confort n'est pas une priorité et les compressions restent sèches quel que soit le mode de conduite. Le poids élevé se manifeste tout de même dans le serré, où elle a tendance à embarquer vers l'extérieur, et lors des appuis, où la caisse n'est pas assez verrouillée en Race. Sur ces points, une Panamera Turbo (550 ch) la supplante grâce au mordant de son train avant et à ses barres anti-roulis actives optionnelles. Quant à la M5, elle demeure plus équilibrée, mais dispense moins de train arrière et de retours d'informations. Cela dit, comme pour elle ou pour la Porsche, le feeling évoque le segment des bonnes berlines et non celui des pures GT. Quant à la boîte auto, elle n'offre ni la réactivité ni la douceur d'une ZF à 8 rapports bien ficelée. En Drive, elle s'appuie trop sur le couple et en manuel, il faut bien anticiper le limiteur de régime. Sur le Club, les rapports courts permettent de passer les longues courbes en 3°.

Passé ces constats, il faut reconnaître que la berline AMG réserve de sacrées surprises. Elle contrebalance son manque de train avant et de tenue par le grip des semi-slicks, magique. Lors des placements à l'aide des freins, l'arrière enroule et pivote gentiment... À moins d'en rajouter aux gaz ! Précisons que le 4Matic+ est typé propulsion et débrayable via le mode Drift pour glisser jusqu'à 115 km/h (au-delà, il se reconnecte). Une fois calée sur ses appuis, la GT berline encaisse une montagne de *g* latéraux (1,4 maxi) et autorise des vitesses de passage hallucinantes : 106 km/h dans le double droit, soit sept de plus que la M5 et autant qu'une McLaren 720S ! Même le dévers piègeur du rayon constant est gobé facilement. Ajoutez à cela des mises en vitesse phénoménales (206 km/h en bout de ligne droite !), de bonnes décélérations, et vous obtenez le meilleur chrono de la catégorie : 1'20"49 ! Les M5 et Panamera Turbo S sont reléguées à plus de 2". Le mastodonte se retrouve au niveau d'une 911 Carrera 4S (991/2) ou d'une Nissan GT-R. Pincez-moi ! Cela dit, on ne peut

pas jouer longtemps, entre les pneus qui s'usent vite et les freins de série qui lâchent prise. Il existe un dispositif carbone/céramique en option, testé sur les routes marocaines, mais sa résistance n'est guère convaincante. Au final, cette GT en met plein la vue par ses chronos, son grip, son look. Pour époustoufler les conducteurs les plus exigeants, il lui manque juste une dose de piquant AMG aux niveaux de la sonorité, du feeling sportif, de l'agilité. ■

## VERDICT

AMG GT 63 S 4 PORTES

>> 17



Cette AMG se contente d'être une bonne berline, alors que le constructeur avait les moyens de bousculer la catégorie en créant une vraie GT familiale. Les performances sont surréalistes, mais le tempérament de feu maison n'est pas au rendez-vous, comme le feeling sportif. Pourtant, le tarif reste très AMG alors qu'il s'agit d'une CLS revisitée.

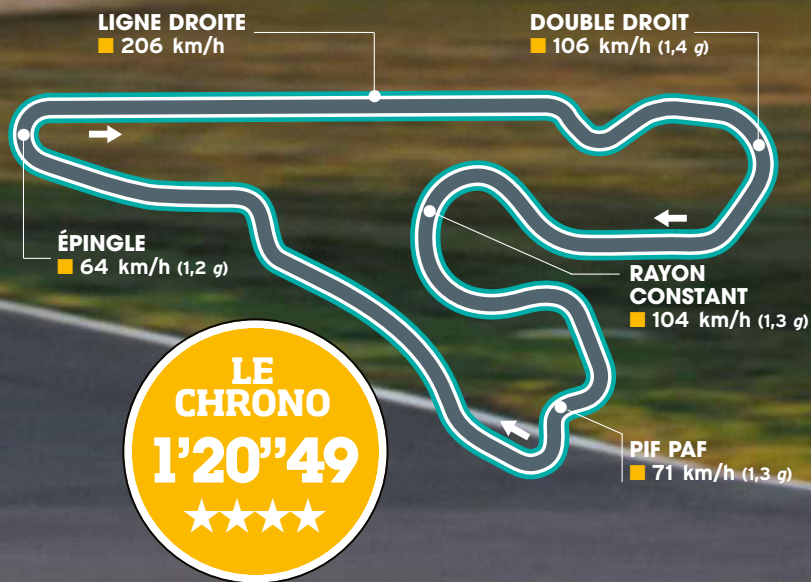


## BASES DE MESURES

### MAGNY-COURS CLUB

**P**our une surprise ! Aidée par de bonnes conditions et des semi-slicks neufs, la berline fait flamber le chrono, au point de coller plus de 2 secondes aux références M5 et Panamera Turbo S.

Le châssis ultra-efficace, le grip surnaturel et les mises en vitesse dignes d'une supersportive lui font décrocher la Lune. Mais on ne peut s'amuser longtemps, en raison d'une masse élevée.

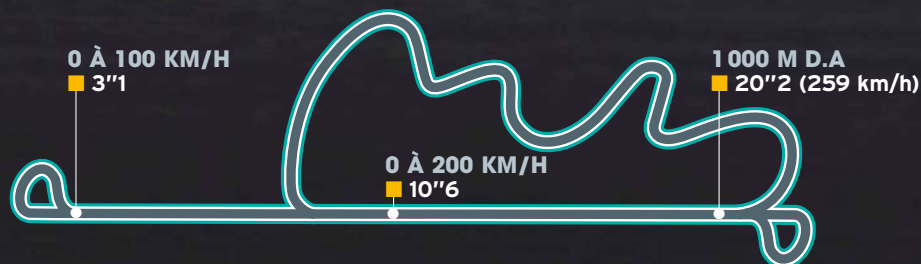


**+**  
Performances  
Rigueur  
Mode Drift  
Semi-slicks optionnels

**-**  
Toucher de route  
Confort pour une berline  
Insonorisation excessive pour une "GT"  
Tarif pour une CLS recarrossée



### LURCY-LÉVIS



#### TECHNIQUE

Moteur	V8 à 90°, inj. directe
Disposition	avant, longitudinale
Cylindrée (cm³)	3 982
Alésage x course (mm)	83,0 x 92,0
Rapport volumétrique	8,6 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (adm. et échap. à calage variable)
Suralimentation	2 turbos + 2 échangeurs air/eau
Pression maxi (bar)	1,2
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch à tr/mn)	639 à de 5 500 à 6 500
Puissance au litre (ch)	160
Couple maxi (mkg à tr/mn)	91,7 de 2 500 à 4 500
Couple au litre (mkg)	23,0
Régime maxi (tr/mn)	7 000

#### TRANSMISSION

Type	intégrale (av débrayable)
Boîte de vitesses	9, automatique
Commande	séquentielle
Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 <sup>re</sup> 5,36 - 7,5 - 53
	2 <sup>e</sup> 3,25 - 12,4 - 87
	3 <sup>e</sup> 2,26 - 17,8 - 125
	4 <sup>e</sup> 1,64 - 24,6 - 172
	5 <sup>e</sup> 1,22 - 33,0 - 231
	6 <sup>e</sup> 1,00 - 40,3 - 282
	7 <sup>e</sup> 0,87 - 46,3 - 315
	8 <sup>e</sup> 0,72 - 55,9 - 315
	9 <sup>e</sup> 0,61 - 66,0 - 315
Rapport de pont	3,27
Blocage de différentiel	centrale : embrayage piloté arrière : piloté
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
Dimensions avant	275/35 ZR 21
Arrière	315/30 ZR 21
Jantes avant/arrière	10/11,5 J21

#### CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 4 ou 5 places
SCx - Cx	0,77 - 0,32
Suspensions avant	McPherson (triangles) combinés ressorts pneumatiques/amortisseurs barre antiroulis
Arrière	essieu multibras ressorts pneumatiques amortisseurs barre antiroulis
Amortissement	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø de braq.)	2,0 (12,6)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/percés (390/360)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids (kg)	2 045
Poids/puissance (kg/ch)	3,2
Réservoir (litres)	80
Long. - larg. - haut. (mm)	5 054 - 1 953 - 1 447
Empattement (mm)	2 951
Voies avant/arrière (mm)	1 669 / 1 664

#### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	315 (limitée)
Régime (tr/mn)	6 800 (7 <sup>e</sup> )
De 0 à 100 km/h	3"1
à 120 km/h	4"1
à 140 km/h	5"3
à 160 km/h	6"8
à 180 km/h	8"6
à 200 km/h	10"6
De 0 à 400 m	11"0 (204 km/h)
1 000 m	20"2 (259 km/h)
80 à 150 km/h en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> /D	4"9 / 6"5 / 5"2
140 à 200 km/h en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> /D	6"2 / 7"0 / 6"5
Conso. moyenne (l/100 km)*	11,3
Emissions CO2 (g/km)*	257

#### TARIF

Prix de base (€)	170 500
Prix du modèle essayé (€)	197 150
Bonus/malus écologique (€)	+ 10 500
Puissance fiscale (CV)	58

\*Donnée usine



## Chronos du mois

### Piste humide

- (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



### 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. Il accueille des stages de pilotage et de nombreux clubs autos mais surtout motos. Contact : 03 86 21 80 85.

### LA MÉTHODE

Les chronos sont effectués par le même pilote. Afin de préserver les voitures et d'assurer une certaine homogénéité, la séance comprend trois à quatre tours. Le chrono est ainsi "naturel", l'idée n'étant pas d'aller chercher le temps absolu. À l'instar de toute mesure de performance, cet exercice est influencé par la météo, mais nous avons pu constater que ce facteur aléatoire joue, sauf très gros écarts de température, dans des proportions assez faibles.

# 280

voitures chronométrées

# 237

km/h : en bout de ligne droite avec la 720S

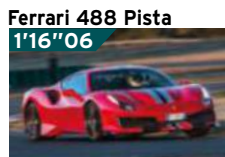
# 4800

kilomètres environ parcourus sur ce tracé

# 44

marques sont représentées dans le classement

## TOP 3 GT



## TOP 3 BERLINES



## TOP 3 TRACTIONS



## TOP 3 RADICALES





# LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0 1'11"50	Radical SR8 RX 1'12"05	Radical SR3 RS 1'13"81	Mitjet Supertourisme 1'14"30	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02	Radical RXC Turbo 1'15"62	Ferrari 488 Pista 1'16"03
Radical SR3 SL 1'16"40	McLaren 720S 1'16"80	Donkervoort GT0 1'16"88	Huracán Performante 1'17"17	911 (991/2) GT2 RS 1'17"36	McLaren 675LT 1'17"48	911 (991/2) GT3 RS 1'17"68
308 Racing Cup 1'17"75	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	Porsche 911 GT3 1'18"85	Lotus Exige S1 Duratec <sup>(6)</sup> 1'18"87	Porsche 911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport 1'19"00	911 R (991) 1'19"10
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	Ginetta G55 Cup 1'19"66	MP4-12C Spider 1'19"80	Lotus Exige MS460 <sup>(5)</sup> 1'19"81	M3 E92 4.4 DM <sup>(6)</sup> 1'19"98	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	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) GTS 1'20"42	AMG GT 4 porte 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	911 (991) Turbo S 1'20"70	Mitjet 2.0 litres 1'20"70
BMW M4 CS pneus Cup 1'20"72	Audi R8 RWS <sup>(8)</sup> 1'20"89	GT-R Track Pack <sup>(2)</sup> 1'20"94	Nissan GT-R 2011 1'21"05	Mégane "500" Dijon Auto <sup>(6)</sup> 1'21"10	Peugeot RCZ Cup 1'21"10	KTM X-Bow 1'21"20
Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28	Alpine NM Engineering 1'21"31 <sup>(6)</sup>	911 (991) C4 GTS 1'21"61	Mustang Shelby GT350R 1'21"64	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	997 GT3 RS 3.8 <sup>(5)</sup> 1'21"78	Mercedes AMG GT S 1'21"79	911 (991/2) C2S 1'22"00	Caterham 485R 1'22"10	Lambo LP570-4 1'22"16
Porsche 911 GT3 997 1'22"20	Aston Martin Vantage 1'22"25	BMW M5 F90 1'22"29	Porsche 718 Boxster S 1'22"52	Audi R8 V10 Plus 1'22"58	Audi TT RS Mk2 1'22"60	Panamera Turbo S E-Hybrid 1'22"78
Mercedes AMG GT 1'22"80	Leon Cupra R 450-R <sup>(6)</sup> 1'22"82	Audi R8 V10 1'22"86	911 (991) C2S X51 1'22"89	BMW M4 CS 1'22"90	BMW M3 Pack Comp. 1'22"90	911 (997) Turbo S 1'22"90
911 (991) Carrera S 1'22"98	Aston V12 Vantage S 1'22"98	Clio IV Cup (course) 1'23"00	Lotus Exige S 1'23"22	E 63 S AMG "2018" 1'23"26	Golf VI GTI APR <sup>(6)</sup> 1'23"28	Alfa Romeo Giulia QV 1'23"35



# LE CLASSEMENT

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 <sup>(6)</sup>
Cadillac ATS-V 1'23"77	911 (991) Carrera Cab 1'24"18	Cadillac CTS-V 1'24"20	Cayman 981 GTS 1'24"21	Audi R8 (boîte méca) 1'24"22	Audi RS4 B9 1'24"29	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"62
Ford Mustang Bullitt 1'24"63	AMG C 63 S Coupé 1'24"70	BMW 1 M Dijon Auto <sup>(6)</sup> 1'24"71	Audi R8 R Tronic 1'24"77	Lotus Elise Cup 250 1'24"78	Panamera Turbo 1'24"78	Westfield FW300 ST3 1'24"80
Jaguar F-Type R 1'24"84	Aston V8 Vantage S 1'24"85	BMW M5 (F10) 1'24"89	BMW M3 E92 Compet. 1'24"90	Alfa Romeo 4C 1'24"91	Artega GT 1'24"95	Lexus RC F 1'25"04
Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10	Boxster S (981) 1'25"11	Focus RS Pack Perf. 1'25"15	Mercedes C 63 S AMG 1'25"20	Honda Civic Type R FK8 1'25"39	Lotus Evora 1'25"40	Mégane R.S. Trophy-R 1'25"41
911 (997/2) GTS 1'25"52	Audi RS6 "2013" 1'25"52	Focus RS Mk3 1'25"60	Mercedes A 45 Mk2 1'25"62	Panamera GTS 1'25"70	Caterham Superlight 1'25"70	Honda Civic Type R FK2 1'25"70
Caterham 275R 1'25"72	Cayman S Sport 1'25"80	Mercedes A 45 AMG 1'25"82	Mercedes E 63 AMG 1'25"90	911 (997/2) C4S 1'25"94	Ginetta G40R 1'25"96	Mégane IV R.S. EDC 1'25"99
Audi S4 "2016" 1'26"09	Lotus Elise S "2012" 1'26"11	Cayman S 981 II 1'26"19*	Mustang Laguna Seca 1'26"22	Mercedes CLS 63 Perfo 1'26"30	Jaguar XKR "2009" 1'26"38	Cayman 981 1'26"40
Audi RS5 1'26"40	Audi RS3 2015 1'26"40	Audi RS6 2009 1'26"48	Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26"48	911 (997) C4S kit moteur 1'26"50	BMW Série 1 M coupé 1'26"50	BMW M3 E90 1'26"51
Audi TT RS BVM 1'26"57	Mégane R.S. 275 Trophy 1'26"58	Peugeot RCZ R 1'26"60	Chevrolet Camaro 1'26"61	Audi TTS Coupé 1'26"63	BMW 340i Pack Perf. 1'26"78	BMW M135i xDrive 1'26"86
Mustang Shelby GT 500 1'27"01	Nissan 370 Z 1'27"04	BMW M235i 1'27"10	Peugeot 308 GTI 1'27"12	Volvo S60 Polestar 1'27"15	Corvette C6 LS3 1'27"16	Mégane III R.S. 2014 1'27"27
BMW M135i 1'27"28	Mégane IV R.S. CUP 1'27"30 <sup>(2)</sup>	208 GTi 30th 1'27"30	Mégane III R.S. Trophy 1'27"30 <sup>(3)</sup>	Mégane R26.R "Toyo" 1'27"34	Subaru WRX STi S 1'27"40	BMW X6 M 1'27"40



<b>BMW M3 E92 Coupé</b> 1'27"40	<b>Leon Cupra Sub8 (7)</b> 1'27"57	<b>Audi S4</b> 1'27"65	<b>BMW Z4 35i</b> 1'27"68	<b>Opel Astra OPC</b> 1'27"70	<b>C 63 AMG coupé Pack</b> 1'27"70	<b>DS3 Performance</b> 1'27"79
<b>Ford Mustang 2.3</b> 1'27"80	<b>Mini GP11</b> 1'27"80	<b>Mitsubishi Evo X GSR</b> 1'27"81	<b>BMW Z4 35is</b> 1'27"85	<b>Mégane III R.S. Cup</b> 1'27"87	<b>VW Golf VI GTI Ed. 35</b> 1'29"29 <sup>(3)</sup>	<b>VW Golf VII GTI Perf</b> 1'29"40
<b>Audi S1</b> 1'27"88	<b>Mitsubishi Evo IX</b> 1'27"99	<b>Ford Mustang GT 5.0</b> 1'28"00	<b>Jaguar XFR</b> 1'28"00	<b>Subaru STi "2008"</b> 1'28"04	<b>Toyota Yaris GRMN</b> 1'29"41	<b>VW Golf VI R</b> 1'29"42
<b>Ford Focus RS</b> 1'28"06	<b>Lexus IS-F</b> 1'28"10	<b>Ford Focus RS 500</b> 1'28"22 <sup>(2)</sup>	<b>Porsche Cayman S</b> 1'28"35	<b>VW Scirocco R</b> 1'28"40	<b>Opel Corsa OPC</b> 1'29"55	<b>Renault Mégane 3 R.S. Sport</b> 1'29"58
<b>Hyundai i30N</b> 1'28"46	<b>Seat Leon Cupra R</b> 1'28"49	<b>Mégane R26.R "Michelin"</b> 1'28"57	<b>Porsche Cayman</b> 1'28"63	<b>Porsche Boxster</b> 1'28"65	<b>Ford Focus ST 2012</b> 1'29"60	<b>Lotus Elise Club Racer</b> 1'29"71
<b>Mercedes C 63 AMG</b> 1'28"80 <sup>(1)</sup>	<b>Mitsubishi Evo X MR</b> 1'28"88	<b>Ford Fiesta ST "2018"</b> 1'29"07	<b>Honda S2000</b> 1'29"15	<b>Clio IV R.S. Trophy</b> 1'29"18	<b>BMW 135i</b> 1'29"75	<b>Hyundai Genesis 3.8</b> 1'29"90
					<b>Renault Mégane R26</b> 1'30"00	<b>Opel Insignia OPC</b> 1'30"01
					<b>Abarth 124 Spider</b> 1'30"15	<b>Skoda Octavia RS</b> 1'30"25
					<b>Mini JCW "2015"</b> 1'30"28	<b>Mazda 3 MPS Mk2</b> 1'30"28
					<b>Audi S3 "2006"</b> 1'30"31	<b>Ford Fiesta ST "2013"</b> 1'30"32
					<b>Audi RS3</b> 1'30"60 <sup>(3)</sup>	<b>VW Scirocco TSI</b> 1'30"63
					<b>Abarth 695 Biposto</b> 1'30"76	<b>208 Racing Cup</b> 1'30"80
					<b>Lotus Elise 2010</b> 1'30"90	<b>Clio IV R.S. Cup</b> 1'30"91
					<b>Clio R.S. WSR</b> 1'30"93	<b>Peugeot RCZ 1.6</b> 1'31"00
					<b>Mini Cooper S JCW (08)</b> 1'31"01	<b>Mini Cooper S JCW (08)</b> 1'31"01
					<b>Clio III R.S. /2 Cup</b> 1'31"04	<b>Infiniti G37 S coupé</b> 1'31"16
					<b>Peugeot 208 GTi</b> 1'31"20	<b>Toyota GT86</b> 1'31"20
					<b>Subaru BRZ</b> 1'31"30	<b>Honda Civic Type R Champ. Ed.</b> 1'31"30
					<b>Alfa Romeo Giulietta QV</b> 1'31"40	<b>Volkswagen Polo GTI</b> 1'31"50
					<b>Mini Cooper S 5P F56</b> 1'31"70	<b>Peugeot 308 GTi</b> 1'31"80
					<b>Abarth Punto SS</b> 1'32"25	<b>Renault Twingo R.S. II</b> 1'32"50
					<b>Peugeot 308 GT</b> 1'32"50	<b>Skoda Fabia RS</b> 1'32"60
					<b>Volkswagen Golf VI GTI</b> 1'32"74	<b>Renault Clio II R.S.</b> 1'32"74
					<b>Honda Civic Type R FN2</b> 1'32"90	<b>Secma F16</b> 1'32"92
					<b>Renault Clio II R.S. Mk2</b> 1'32"92	<b>Suzuki Swift Sport II</b> 1'33"21
					<b>Mazda MX-5 2.0 MZR</b> 1'33"25	<b>Audi A1 185 ch</b> 1'33"32
					<b>Honda Civic Type R EP3 (1)</b> 1'33"39	<b>Nissan Juke Nismo RS</b> 1'33"40
					<b>Abarth Punto Supersport</b> 1'33"52	<b>Peugeot 205 GTi 1.9</b> 1'33"72
					<b>Alfa Romeo Mito QV</b> 1'33"82	<b>Renault Twingo R.S.</b> 1'33"86
					<b>Renault Laguna Coupé V6</b> 1'34"53	<b>Mazda MX-5 ND 2.0</b> 1'34"65
					<b>Abarth 500</b> 1'35"03	<b>Renault Clio Williams****</b> 1'35"18
					<b>Citroën C2 VTS</b> 1'35"26	<b>Abarth 500 kit SS</b> 1'35"55
					<b>Suzuki Swift Sport</b> 1'35"59	<b>Renault Mégane R.S. dCi</b> 1'36"01
					<b>Ford Sportka</b> 1'39"62	<b>Renault Twingo GT</b> 1'40"80
					<b>Fiat Panda 100 HP</b> 1'42"05	





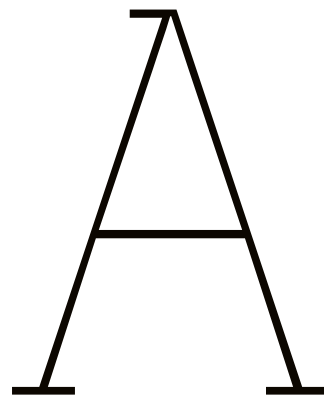
# Premier de cordée

Des "Alpinistes" des temps modernes, Marcel fut l'un des premiers à commander, recevoir et tomber raide dingue de l'A110 avant d'être le premier à en faire une diabolique chasseuse de chrono.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT







Amour et frustration peuvent faire bon ménage. Marcel vit Alpine, respire Alpine et se montre aussi enthousiaste lorsqu'il s'agit d'énumérer les qualités de la berlinette du XXI<sup>e</sup> siècle que lucide sur ce qui manque encore pour combler les pistards qui se verraient bien aller chasser de la grosse GT lors de sorties dominicales.

La petite histoire va bien au-delà d'une préparation ordinaire développée dans un but purement commercial. Monsieur NM Engineering et BR Performance Lille espère bien sûr tirer reconnaissance et profits de son travail de longue haleine, mais c'est avant tout de plaisir et de passion qu'il est question. Le plaisir d'explorer des terres inconnues, une marge conséquente et prometteuse laissée sciemment par Alpine.



De la puissance? Le préparateur n'en fait pas sa priorité: « Aux yeux de la majorité des clients, je pense que les 252 ch d'origine sont suffisants pour aller vite et se faire plaisir. Qui plus est, gagner des chevaux n'a rien d'une sinécure compte tenu des problèmes de température liés au rayonnement thermique de l'échappement collé au bloc et à l'encapsulage de l'ensemble ». Marcel a ainsi fait appel à un chaudronnier. Onze prototypes plus tard, l'échappement fait maison affiche un volume cinq fois inférieur, une section supérieure, et perd 15 kg. Un cata sport est aussi proposé. Croyez-nous, ça respire! L'admission bénéficie de la greffe d'un filtre BMC (celui de la Clio V6!?!). Quant au bloc, il est entièrement d'origine, hormis la gestion électronique revue par l'équipe de BR Performance, enseigne dont la réputation n'est plus à faire en la matière. Plus de 80 passages au banc et 1 000 km sur route ont été nécessaires pour valider les différentes cartos, le curseur pouvant être relevé jusqu'à 295 ch. Preuve que la puissance est un paramètre secondaire pour Marcel, celui-ci nous a programmé un carto dédiée à la piste se limitant à 275 ch, histoire de ménager la mécanique en usage intensif et d'assurer une exploitation optimale de la cavalerie.

La motricité ne devrait quoi qu'il en soit pas être un sujet délicat. Les Michelin PS4 de bon père de famille sportif cèdent leur place à quatre pots de colle siglés Pirelli. Trouver des semi-slicks dignes de ce nom aux bonnes dimensions et respectant les indices de charge et de vitesse ne fut pas simple. Seuls les Trofeo R cor-

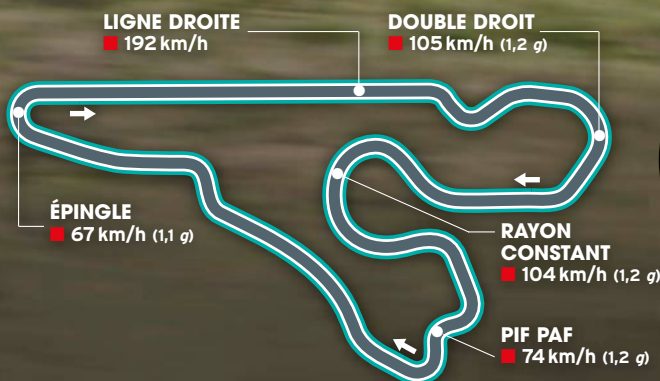


ON PERD MOINS EN  
POUVOIR RÉCRÉATIF QU'ON  
NE GAGNE EN EFFICACITÉ



## MAGNY-COURS

Cette A110 préparée avec panache et talent entre dans une autre dimension, celle de GT de plus de 400, voire 500 ch. Le tout avec une constance, une facilité et un plaisir de pilotage bluffants. Sans doute l'une des autos les plus attachantes que nous ayons essayées sur notre piste de référence.



respondaient, à condition d'avoir recours à du 17 pouces à l'avant, diamètre de l'A110 Pure (version de base). Une fois les baskets trouvées, Team Dynamics France a été mis à contribution pour concevoir des jantes sur mesure pesant chacune 4,2 kg de moins que celles d'origine!

Inutile de vous dire qu'associer des telles ventouses à la suspension ultra-soft d'origine aurait fini en blague roulante de mauvais goût. Voilà qui nous amène au cœur de la préparation: quatre combinés Öhlins TTX 36 trois voies dérivés de ceux utilisés par Signatech pour les Alpine Cup et GT4. Un tuning spécifique tourné vers la polyvalence a été effectué par Claude, ingénieur rompu à la course au plus haut niveau et habitué à la radicalisation des sportives de série de chez Renault Sport. Les Öhlins de la R26R ou de la Trophy R, c'est lui...

Le freinage reçoit juste des plaquettes Pagid à l'avant. Impossible de toucher (pour l'instant) aux étriers arrière qui ont la particularité d'intégrer le frein de parking. Afin de calmer autant que possible une poupe jugée à raison trop baladeuse dans le rapide, le petit becquet en carbone de la Cup de course

apporte la touche finale à cette préparation complète mais pas extrême. La chasse aux kilos aurait pu aller plus loin, notamment en dépouillant l'habitacle cosu de la Première Édition, mais nous avons bien affaire à un poids plume. Marcel a pesé la voiture de série à 1097 kg, contre 1103 annoncés (chapeau Alpine!) et revendique un gain de 41 kg.

Bien qu'une seule vraie séance de mise au point ait eu lieu avant notre essai, la voiture abaissée de 23 mm qui nous arrive par la route à Magny-Cours ne manque pas d'ambition. Batre notamment le 718 Cayman S sur notre piste de référence, sachant que ladite Porsche prend trois secondes pleines à l'A110 de série... Le ton est donné à la mise à feu, lorsque l'on sent vibrer et ronronner bruyamment le 4 cylindres que l'on sait si effacé d'origine. L'échappement peut sembler un peu trop libéré à certaines fréquences, mais le bonheur d'avoir le petit 1,8 litre en troisième passage est à ce prix. Notez que le cache moteur a disparu, pour le plus grand plaisir des yeux, des oreilles, et accessoirement de la balance.

Avec quelques dizaines de kilos en moins et 23 chevaux en plus, l'Alpine de Marcel doit néces-

sairement marcher plus fort. Nous n'avions pas pu mesurer les performances de l'A110 d'origine et des soucis de launch control nous ont empêchés d'obtenir des données d'accélération probantes avec cette version préparée. Les problèmes de gestion des départs sont moins liés à l'augmentation de la puissance et du couple qu'à une faille de naissance à laquelle de nombreux clients et confrères journalistes ont déjà été confrontés. Notez au passage que la boîte à double embrayage est ici strictement de série car trop complexe à modifier. On le sait, ce n'est clairement pas le point fort de la berlinette.

### Le chrono et le frisson

La vitesse en bout de ligne droite donne une petite idée du gain de performances. Toutefois le bonus de 7 km/h demeure en partie conditionné par l'épingle d'où l'A110 de Marcel ressort aussi vite qu'elle y rentre. N'allez pas croire que la Française a dû sacrifier son swing déjà légendaire au profit d'une efficacité froide. Les semi-slicks et la suspension ultra-rigoureuse lui confèrent en revanche une





Les semi-slicks et les Ohlins dérivés de la course transcendent le fabuleux châssis de la berlinette.

Marcel, ci-dessous, est allé jusqu'à ôter le cache moteur. Le 4 cylindres développe ici 275 chevaux.



TECHNIQUE	
Moteur	4 en ligne, inj. directe
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 797
Suralimentation	turbo (origine) + 2 échangeurs air/eau
Pression maxi (bar)	1,25
Cartographie moteur	BR Performance
Puissance maxi (ch à tr/mn)	275 à 6 350
Couple maxi (mkg à tr/mn)	37,7 de 3 750 à 4 800
Régime maxi (tr/mn)	6 700
Boîte de vitesses	7, double embrayage
Transmission	propulsion
Blocage de différentiel	non
Pneumatiques	Pirelli P Zero Trofeo R
Dimensions avant	205/45 R 17
Arrière	235/40 R 18
Jantes AV/AR	Team Dynamics Pro Race 7/8,5 J 17/18
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés plaquettes Pagid RS29 (320/320)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Amortissement	combinés Ohlins TTX 36 3 voies sur-mesure
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Poids annoncé (kg)	1 056
Poids/Puissance (kg/ch)	3,8
Long. - larg. - haut. (mm)	4 180 - 1 798 - 1 252
Empattement (mm)	2 420
Voies AV/AR (mm)	1 556 / 1 553
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	NC
De 0 à 100 km/h	NC
80 à 150 km/h en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	7"7 / 9"8
140 à 200 km/h en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	8"3 / 9"7
Conso. moyenne (l/100 km)	NC
BUDGET	
Prix voiture complète (€)	environ 80 000
Jantes Team Dynamics	1 200
Kit suspensions Ohlins	7 200
Pneus Pirelli Trofeo R	1 058
Plaquettes Pagid	349
Cartographie moteur	690
Échappement	2 490
NM Engineering	

tenue de cap et de caisse incomparable lorsque l'on rentre fort sur les freins, que l'on place la poupe avec générosité, et qu'une fois le volant droit au point de corde on reprend généreusement les gaz. Le flou délicieusement artistique d'origine laisse place à des prises de carre franches et millimétrées suivies de la juste dose de survirage pour jouir à plein d'un équilibre et d'une agilité que je me risquerais à qualifier d'uniques dans la production actuelle. Dit autrement, on perd nettement moins en pouvoir récréatif qu'on ne gagne en efficacité. Le grip des pneus avant donne un soupçon de lourdeur bienvenu à la direction sans nuire à la précision de celle-ci. Les Ohlins se montrent aussi convaincants sur les gros appuis où ils absorbent ce qu'il faut au lever de pied avec une maîtrise idéale de la caisse en détente, là où les amortisseurs d'origine laissent parfois flotter la poupe plus que de raison.

Une petite balade sur la route nous a permis d'apprécier un confort inattendu permettant d'envisager sereinement les track-days lointains. Mais revenons sur la piste Club où l'A110 de Marcel virevolte dans le lent et ne bronche plus dans le rapide, faisant bon

usage de chacun des 275 ch. Un compromis idéal entre la rigueur d'une auto de course et le fun original. Il manque encore un peu d'appui, un freinage plus viril et une bonne dose de carrossage négatif pour bien planter l'avant et éviter des phases de sous-virage parasites, notamment dans les longues courbes.

Des idées d'évolutions, Marcel n'en manque pas bien que le chrono réalisé dépasse déjà ses espérances. Le 718 Cayman S est battu et l'A110 de série reléguée à 3<sup>e</sup>3 ! La berlinette des pistards vient jouer dans la cour d'une M4 GTS en semi-slicks ou d'un Cayman GT4 et se permet même de faire l'intérieur à la Lotus Exige Cup 430 essayée récemment ici même. L'exploit est d'autant plus remarquable que l'auto, dans cette configuration, ne dépasse pas 80 000 euros. Difficile pour ne pas dire impossible de trouver ailleurs un tel rapport prix/plaisir/efficacité. Les pistards qui n'auraient pas la patience d'attendre l'A110 S promise cette année savent à présent vers qui se tourner... ■

Contact : [info.lille@br-performance.fr](mailto:info.lille@br-performance.fr)





# PARADIS BLANC

Depuis quelques années, 4Move a la particularité de proposer des stages de conduite sur glace à bord d'icônes du passé, en plus de sportives modernes. Audacieux. Nous avons eu l'honneur de tester cette école de la glisse pure et authentique en Laponie suédoise.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS 4MOVE/J.C DAVID







# La mamie Gordini épate et donne envie d'attaquer. Une véritable reine des neiges, une Bonaly de Laponie !



Une Subaru WRX aux couleurs de Solberg nous attend sur le parking de l'aéroport d'Arvidsjaur. Le thermomètre indique  $-30^{\circ}\text{C}$ . Quel accueil ! Dans ces conditions extrêmes, des sportives d'hier et d'aujourd'hui arpentent le lac gelé d'Ullak, non loin d'Arjeplog, pour valser jusqu'à plus soif. Histoire de tenir le choc, elles suivent une préparation intense concoctée par Jean-Christophe David, créateur de 4Move et ingénieur/pilote essayeur. Tous les liquides doivent résister à des températures polaires. Les toits sont ornés de longue-portée pour le roulage de nuit. La suspension est assouplie pour accroître l'adhérence, quitte à supprimer parfois les barres anti-roulis. Un chauffage additionnel est installé à bord des plus fragiles, pour amoindrir le givre. Afin d'éviter la greffe de grosses lames avant lourdes, les boucliers sont renforcés à l'aide d'une structure métallique soudée au châssis et entourée de mousse à haute densité. Évidemment, tout le plateau chausse des clous : jusqu'à 150 par pneu chez le partenaire Continental en respectant les dimensions d'origine, jusqu'à 400 chez Lappi. La flotte a le mérite de varier les plaisirs : propulsion, intégrale, moteur central, avant ou en porte-à-faux, puissance allant de 103 à 400 ch, voiture de rallye... L'objectif est de former au pilotage sur glace à la fois des néophytes et des experts : pilotes, ingénieurs, essayeurs. Les cours théoriques dispensés dans le "kota", le chalet typique suédois, sont réduits au minimum au profit d'un coaching individuel en live. « Il ne faut pas se battre avec le volant, résume Jean-Christophe. Il faut simplifier au maximum les gestes et les manœuvres freins/accélérateur pour ne pas influencer les transferts de charge. »

## Tricoter en douceur

La journée démarre par un court briefing, évoquant la sécurité et les ambitions de chacun. Les débutants doivent coordonner leurs mouvements pieds/mains/volant en douceur, tandis que les experts s'attaquent à l'appel contre-appel, au freinage pied gauche, au débrayage salvateur... « L'ennemi, c'est le sous-virage » insiste Jean-Christophe, en citant l'adage : « Comme quoi, Dieu n'existe pas ! ». Pour découvrir les pistes et se dégourdir les avant-bras, rien ne vaut une propulsion école, fun et qui motrice bien : un Cayman S PDK (type 987 phase 2). L'échauffement débute par les cercles d'évolution où le but est d'assimiler les transferts de charge et d'entretenir la glisse à basse puis

haute vitesse. L'étape suivante consiste à évoluer sur une des deux pistes "drift" pour réaliser un slalom en glisse et des appels contre-appels sur de larges portions : « C'est comme un coup de raquette maîtrisé et décidé ! » explique le créateur de 4 Move et instructeur. Il faut « planter le bâton » en braquant dans le sens opposé au virage, puis réaliser un mouvement de balancier et contre-braquer. Pour être efficace, l'idée est de débraquer rapidement pour retrouver du grip et déguerpir. « Un pneu, c'est comme un ski, il fonctionne bien quand il est droit ! » Le Croco est un régal et virevolte en mêlant la juste dose d'efficacité et de glisse. Il pardonne beaucoup. Il faut juste composer avec l'ABS. Une fois que l'élève se sent à l'aise et surfe sur le tracé de 1,2 km, il peut se rendre sur le tracé rallye (4 km), très technique et plus étroit. Un délice, qui prouve bien que sur glace le plaisir n'est pas proportionnel à la vitesse.

## Danse avec les clous

La dose d'adrénaline dépend plutôt de la qualité de la chorégraphie lapone, qui réclame de l'entraînement et une adaptation à chaque architecture de véhicule. Certains élèves ont déjà leur préférence et tous ressortent avec le sourire jusqu'aux oreilles. Même Delphine, accompagnant son mari et frileuse à l'idée de prendre le volant : « Le cadre est somptueux. Les moniteurs sont patients. On se sent en sécurité, je n'ai pas peur d'abîmer. » Elle a un penchant pour la Toyota GT 86. Comme on la comprend ! Le coupé japonais met en confiance par ses réactions douces et respecte les fondamentaux de la glisse : poids plume, parfaite répartition des masses, pneus étroits. Certains élèves sont plus à l'aise avec les intégrales, comme Pascal : « Elles sont plus faciles lors des transferts de charge. C'est génial, ça me rappelle le ski avec les piquets et les portes. » Le mode d'emploi diffère et oblige à opérer quelques gestes contre-nature, comme remettre le volant droit dans les intermédiaires pour réaliser une belle dérive. C'est ce que nous allons voir avec le coach Jean-Christophe, à bord d'une WRX portée à 250 ch, assouplie et dotée d'une boîte courte de Groupe N. « Il faut avant tout freiner plus tôt, car on arrive plus fort. Comme elle est plus feignante à l'inscription, l'appel contre-appel est obligatoire pour pivoter. Une fois en glisse, il faut minimiser l'angle au volant pour être efficace et réaccélérer tôt. » L'entraînement se poursuit à bord de l'ainée Impreza GT, portée à 240 ch, qui surprend par son peps et enroule avec plus de facilité. Une petite bombe intégrale, moins filtrée et plus attachante que la WRX.





En plein rêve, à bord d'une Lancer Evo 6 Groupe A sur un circuit exigeant!



De courts briefings ont lieu dans un chalet typique... Au coin du feu.



Quel pied cette R8! Chaussée de pneus clous, la plume est redoutable sur glace.





“Il ne faut pas se battre avec le volant. Il faut simplifier au maximum les gestes et les manœuvres freins/accélérateur”

JEAN-CHRISTOPHE DAVID, CRÉATEUR DE 4MOVE

#### 4MOVE ICE DRIVING SCHOOL

**Création** >> 2014

**Lieu** >> Arjeplog, Suède

**Pistes** >> 2 cercles (160 et 320 m de diamètre), 2 "drift" (1,2 km), 1 rallye (4 km)

**École** >> ouverte entre mi-décembre et mi-mars

**Pilotage** >> 1 à 3 jours, 2h30 à 5h par jour

**Profil des élèves** >> débutant à pilote professionnel

**Encadrement** >> 6 instructeurs, coaching individuel

**Plateau** >> R8 Gordini, 911 3,2 litres, Impreza GT, WRX, Lancer Evo 6 série et Groupe A, Cayman S, GT 86

**Tarif** >> initiation à partir de 490 euros, stage à partir de 1 490 euros, hors vol et hébergement

**Contact** >> www.4move.fr

Une fois entraînés, les stagiaires s'attaquent à ce tracé rallye de 4 km, très technique.



Mais dans le genre, une certaine Mitsubishi Lancer Evo 6 excelle! Surtout lorsqu'il s'agit d'une version rallye (Groupe A), vidée et pouvant atteindre 400 ch. Entre les longue-portée et la déco Mäkinen, on se croirait au départ du Rallye de Suède. Par rapport aux autres intégrales, elle ajoute un mordant et une précision hallucinants. Pour l'exploiter ne serait-ce qu'à 50 %, mieux vaut prendre son temps et basculer en configuration 300 ch, sous peine de composer avec une bête sauvage et subir un rythme effréné. Quelle brute. Une pause s'impose, au frais, pour reprendre ses esprits.

#### Propu' forever

Au bout d'une journée, les élèves deviennent accros à la danse lapone. « On part de rien, il y a une énorme progression en un jour » constate Franck. Comme lui, Jean-Pierre a plus d'affinité avec les propulsions : « J'ai pris beaucoup de plaisir. C'est la meilleure école que j'ai pu faire. Mais il faut repartir de zéro, cela n'a rien à voir avec l'asphalte. » Même si les angles de dérive sont plus prononcés (quasi 180°) avec des intégrales, le plaisir est décuplé avec des propulsions. En guise de bouquet final, on se précipite vers les 911 3,2 litres et R8 Gordini. À bord de la Porsche des années 80, il ne faut pas se focaliser sur le chrono, mais la glisse ultime. Il suffit de lécher les freins pour la mettre à l'équerre et partir dans d'interminables dérives en gardant de la constance avec les gaz. À se damner! En raison du sac à dos, attention toutefois à minimiser l'angle d'attaque lors des appels contre-appels puis le contre-braquage pour gagner en efficacité. Féérique, on profite du paysage à travers les por-

tières et des cris du flat-6 refroidi par air. On fait corps avec mamie tortue géniale et on tricote des avant-bras jusqu'à la dernière goutte d'essence. En cas d'optimisme, il existe quelques astuces pour combattre le sous-virage : le recours classique au frein à main, le freinage pied gauche ou le débrayage, pour libérer l'arrière et retrouver du train avant. Il faut ensuite réembrayer avec un filet de gaz pour asseoir l'auto. Ces conseils vont sûrement être utiles à bord de la R8 Gordini, réputée délicate et inconduisible. Sur l'asphalte, sans doute. Mais sur la glace, chaussée de pneus de rallye cloutés, la star des 60's devient une arme blanche. Bon, elle est revue de fond en comble pour affronter cet univers impitoyable : électricité, suspension, éclairage, ergonomie et moteur plus robuste de R5 Alpine. L'installation donne déjà le sourire, entre le volant gigantesque, la commande de boîte disons aléatoire et les harnais anachroniques puisqu'il n'y avait pas de ceinture à l'époque. Très vite, le poids plume épate par son déhanché, sa vivacité, le grip des gomme Burzet et ses vitesses de passage. Elle donne envie d'attaquer, tant elle se montre à l'aise. Une véritable reine des neiges, une Bonaly de Laponie! Mais il faut raison garder et manier la quinquagénaire avec des gants. Ce n'est pas qu'une expression puisque malgré le chauffage d'appoint et le travail au volant, les doigts gèlent rapidement et il faut se contraindre à rentrer aux stands. Pardon, au "kota". Quelle expérience de folie! La somme réclamée est certes conséquente, mais mesurée par rapport à la concurrence et justifiée par la qualité du coaching, la diversité du plateau, le lieu et la dose d'adrénaline. Une aventure inoubliable, à vivre au moins une fois dans sa vie. ■



**digi**  
SERVICES



# N°1 FRANÇAIS **GESTION MOTEUR** DEPUIS 2003

## **NOS GARANTIES**

**+ 30 CENTRES ET 12 BANCS DE PUISSANCE**

- GAIN DE PUISSANCE ET DE COUPLE
- AGREMENT DE CONDUITE AMÉLIORÉ
- ECONOMIE DE CARBURANT
- CARTOGRAPHIE MOTEUR GARANTIE A 100%
- PAS DE BOITIER ADDITIONNEL ET PAS DE FICHIER GÉNÉRIQUE
- DÉVELOPPÉ SUR MESURE ET SUR BANC DE PUISSANCE 4x4 AVEC RÉGLAGES INDIVIDUELS ET PERSONNALISÉS
- REMISE A L'ORIGINE GRATUITE DANS TOUS LES CENTRES



**digi**  
SERVICES

ZI ACTIPOLE PARIS EST - 4/6 Boulevard de Beaubourg - 77183 CROISSY BEAUBOURG  
01.60.08.09.22  
www.digiservices.fr  
contact@digiservices.fr



Infos line: \_\_\_\_\_

**01.60.08.09.22**



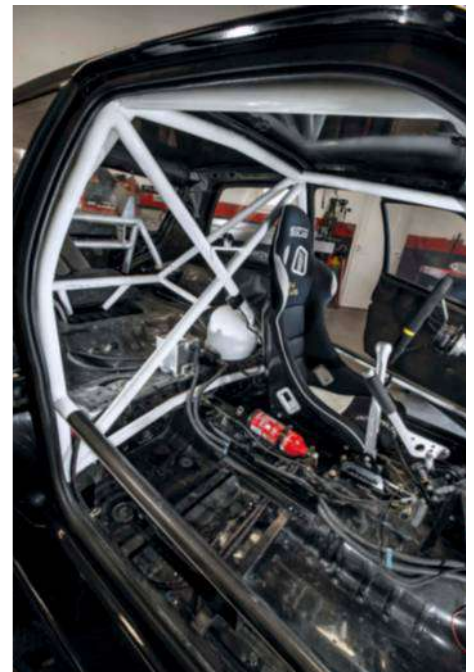


# LE MAGICIEN

Une 106 dans *Motorsport*... Et puis quoi encore ?  
Une 106 oui, mais une 106 Evo qui humilie pratiquement  
tout ce qui roule sur la piste. En transformant une citrouille  
en carrosse, son pilote Philippe est un magicien.

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS YANNICK PAROT





Cette guerrière chausse des slicks de 240 mm de large, s'offre un fond plat, un diffuseur sur mesure et une boîte séquentielle.



« **L**a préparation et la modification d'une voiture par mes soins me passionnent. » Partant de là, on comprend pourquoi Philippe roule avec une telle 106. La première expérience piste date d'une bonne dizaine d'années, avec une 205 dont l'aspect d'origine cache un 2.0 turbo CT de 350 ch: « Lors d'une sortie au Val-de-Vienne il y a à peu près huit ans, vingt-cinq places avaient été réservées par des 997 GT3 RS. Elles n'ont pratiquement pas vu le jour, mis à part celle pilotée par le président du Club avec qui j'ai sympathisé ». Furieux d'avoir été vexés par une simple 205 qui leur tournait autour, les autres refusaient le combat et s'arrêtaient carrément en bord de piste quand Philippe passait! En 2011, après une joute mémorable sur le circuit Carole avec un propriétaire de Mitsubishi Lancer Evo 8 de 650 ch, il se rend compte que son bloc ressemble à celui d'une 106 S16. La 106 Evo peut voir le jour.

### Bête de course

Sous sa ligne de 106 boursoufflée flanquée d'un vaste aileron, la bête de 1030 kg récupère moteur, trains roulants et transmission intégrale d'une Lancer Evo. Les Porsche GT3 et autres reines de la piste aux blasons prestigieux sont enrhumées. Sur le Paul Ricard, même une Nissan GT-R pourtant forte de 900 ch y a laissé son amour-propre...

« **Vous vous moquez ? Méfiance, la puce cache des dessous de Lancer Evo et délivre 670 ch!** »

Il suffit de se rendre sur la page Facebook intitulée 106 Evolution pour voir de quoi la bête est capable. Rien ne lui résiste ou presque: « Un ami qui possède une Mitsubishi Lancer Evo 6 de 800 ch parvient parfois à me tenir tête ». Sans compter qu'elle évolue sans cesse: « Je suis en train d'installer un système Air Jack pour lever la voiture sans cric, de revoir la colonne de direction, et de monter un pont plus long. La voiture va au limiteur à 272 km/h à fond de cinquième bien trop tôt, en plein milieu des lignes droites sur des pistes rapides comme Spa ou Dijon-Prenois. Même sur des tracés plus sinueux comme le Bugatti au Mans, je plafonne. Du coup, je n'utilise que 500 ch... ». Les connaisseurs apprécieront. Avant d'ajouter: « Le nouveau rapport de démultiplication autorise une vitesse de 313 km/h que je suis certain d'atteindre en utilisant désormais l'intégralité des 670 ch disponibles. »

Évidemment un tel engin intrigue et suscite même quelques sarcasmes: « En débarquant à Dijon au début, une personne à l'ouverture de la grille m'interpelle et ironise. Après m'avoir vu débouler à 270 km/h, il est vite venu pour me demander de l'emmener. Aujourd'hui, beaucoup savent ce dont elle est capable et tout le monde veut monter en passager ». Le couple infernal attire beaucoup de monde à chacune de ses sorties: « C'est sympa de discuter, même si j'ai l'impression de souvent répéter les mêmes choses. Parfois en revanche, certains passionnés, observateurs et amateurs, remarquent le petit détail technique qui m'a pris du temps. Dans ce cas j'adore échanger mes expériences mécaniques et profiter de celles des autres ». Avec une telle auto, les sensations sont hors norme: « La voiture est ultra-efficace, assez facile à haute vitesse, et profite d'un grip incroyable. La transmission intégrale apporte une motricité exceptionnelle, à condition que les slicks soient chauds. L'équilibre typé quatre roues la rend finalement assez facile et pas trop joueuse. Je ne suis jamais parti en tête-à-queue. Par contre j'ai cassé une fois mon aileron et je suis tout de suite rentré: la 106 Evo est devenue inconduisible ». Philippe avoue pourtant ne pas l'exploiter intégralement: « Je suis loin de son potentiel et je suis à mes limites bien avant elle. Avec les slicks, les réactions peuvent vite devenir brutales, alors je fais attention. » Prochaine sortie au Mans début avril, avis aux amateurs! ■



# CÔTE D'AMOUR

Pirelli débarque dans une discipline peu médiatisée mais hautement spectaculaire et répandue en Europe : la course de côte. Il nous explique les enjeux et les contraintes subis par les pneumatiques.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS PIETRO BIERASCHI/PIRELLI



Le champion Faggioli a participé au développement de ces nouvelles gommes Pirelli.



# LES COUVERTURES CHAUFFANTES SONT INTERDITES ET LE GRIP DOIT ÊTRE OPTIMAL D'EMBLÉE. UN VÉRITABLE CASSE-TÊTE !

La gamme  
2019 s'étend  
du pneu  
pluie aux  
slicks à  
gomme dure.

**D**e superbes lacets. Un public venu en masse, dont de nombreux Français. Un plateau de rêve mêlant des monoplaces, des protos, des GT, des WRC, des pépites du passé... Le FIA Hill Climb Masters réunissant les meilleurs pilotes européens représente un paradis pour tout passionné d'automobiles. Pirelli a profité de l'événement de Gubbio (Italie) fin 2018 pour dévoiler son plan d'attaque concernant la course de côte. La F1 ou le WRC ne lui suffit plus, il s'est lancé un nouveau défi il y a trois ans. Il faut dire que le marché est juteux en Europe, où les championnats et coupes fleurissent. La République Tchèque et l'Autriche adorent cette discipline... Mais la France est bien placée avec plus de cent épreuves, attirant en moyenne une centaine de concurrents. Faites le calcul, à 400 euros HT minimum le pneu (distributeur français: [www.ivalto.com](http://www.ivalto.com)), c'est une aubaine pour le manufacturier!

Encore faut-il avoir les reins solides face à Avon et Michelin. « *Les Avon ont une durée de vie plus réduite. Michelin est notre plus gros adversaire et parvient à obtenir un grip constant. Nous misons sur une mise en température rapide et la facilité d'adaptation à différentes surfaces* », explique Terenzio Testoni, responsable technique pour le rallye et le off-road. Pour cela, Pirelli s'appuie sur des mélanges de gommes issues de la moto. La durée de vie d'un pneu n'excède pas 100 km. Ce qui représente maxi 4 courses en Europe, où les tracés oscillent entre 2 et 20 km. Le manufacturier italien propose 4 types de gommes pour les monoplaces et les protos (2 pour les GT), en fonction des conditions et de la distance chronométrée. Le rainuré Cinturato est réservé à la pluie et au froid. La gamme des slicks débute par l'intermédiaire "tendre" Ultrasoft, adapté aux basses températures et aux courses n'excédant pas 5 km. Elle comprend aussi le Supersoft, dédié aux tracés entre 5 et 10 km et à des conditions plus clémentes. Quant aux gommes dures Soft, elles excellent sur longues distances (10 à 20 km), sur une surface abrasive et chaude. Leur température idéale de fonctionnement oscille entre 50 et 80 °C. En GT, elle grimpe jusqu'à 90 °C. Le hic ? Les couvertures chauffantes sont interdites or le grip doit être optimal dès le premier virage! Un véritable casse-tête. « *Il existe un seul moyen légal de chauffer les pneus: les mettre au soleil!* », lance M. Testoni. Et il ne plaisante pas. Des mécaniciens placent les gommes en bord de route, au seul endroit baigné de lumière.

## Atelier pratique

Il faut dire qu'ils préparent un atelier pratique pour les journalistes: monter en passager d'une Norma suralimentée en configuration Pikes Peak de 700 ch et 700 kg. Euh, vous êtes sûrs là? Heureusement, le pilote n'est autre que Simone Faggioli, 10 fois champion d'Europe avec près de 70 victoires à son actif et qui a signé le 2<sup>e</sup> temps absolu à Pikes Peak derrière Romain Dumas. Au secours, pourvu pour que les pneus soient à température avant la première courbe... C'est le cas, et le grip est dément. Il est pourtant mis à mal par la force incommensurable du V6 3,5 litres Nissan gavé par deux turbos. Un proto Radical RXC Turbo est un enfant de chœur à côté! Le souffle est coupé. Quelle brute. Et il ne faut pas compter sur le freinage, tout aussi violent, pour s'oxygéner. Heureusement que les courses sont courtes! La bande-son n'est guère envoûtante et marquée par les déflagrations générées par la boîte séquentielle Sadev. Les mises en vitesse sont effroyables et les serpentins deviennent un vortex. Sur ce terrain, limité en temps normal à 70 km/h, la Norma M20 FC Zytec peut atteindre 230 km/h et à cette vitesse, l'appui aéro dépasse sa masse! « *L'avantage de cette discipline, c'est qu'elle est peu coûteuse* » précise le pilote, avant d'ajouter: « *L'ennemie la plus redoutée, c'est la pluie* ».

Au regard du spectacle ahurissant et éclectique, les plus grandes courses de côte mériteraient une médiatisation de grande ampleur. Mais cette discipline ancestrale n'est pas mise en avant par la FIA, sur l'autel de la sécurité. Triste et aberrant, car les spectateurs sont soumis à des règles aussi drastiques qu'en rallye. ■



**ABARTH**

**595**

595 Competizione 180 ch 8 CV **25 650 €**



**124**

1,4 turbo 170 ch 8 CV **34 500 €**  
GT (toit carbone) 170 ch 8 CV **40 900 €**



**ALFA ROMEO**

**GIULIETTA**

Veloce 240 ch 14 CV **36 400 €**



**GIULIA**

QV 510 ch 40 CV **80 290 €**



**STELVIO**

QV V6 biturbo 510 ch **91 400 €**



**4C**

4C 240 ch 14 CV **63 200 €**  
Spider 240 ch 14 CV **73 000 €**



**ALPINA**

**B5 BI-TURBO**

V8 biturbo 608 ch **112 000 €**



**ALPINE**

**A110**

Pure 252 ch NC **54 700 €**  
Légende 252 ch NC **58 500 €**



**ASTON MARTIN**

**VANTAGE**

V8 biturbo 510 ch **155 294 €**



**DB11**

V8 biturbo 510 ch NC **185 546 €**  
Volante V8 biturbo 510 ch NC **200 672 €**  
V12 biturbo 608 ch 53 CV **210 464 €**  
AMR 639 ch 53 CV **220 432 €**



**RAPIDE S**

AMR 603 ch 48 CV **231 882 €**



**DBS SUPERLEGGERA**

V12 725 ch **277 306 €**



**AUDI**

**S3**

S3 Sportback 310 ch **55 560 €**



**S4/RS4 AVANT**

V6 biturbo 354 ch **71 930 €**  
V6 biturbo 450 ch **92 000 €**



**S5**

Coupé 354 ch **76 920 €**  
Sportback 354 ch **76 920 €**



**RS5**

Coupé V6 biturbo 450 ch **95 520 €**



**S6/RS6**

S6 450 ch 31 CV **93 620 €**  
RS6 Avant 560 ch 47 CV **126 450 €**  
RS6 performance 605 ch NC **135 160 €**



**R8**

V10 Performance 620 ch **env. 200 000 €**



**BENTLEY**

**CONTINENTAL**

GT W12 635 ch **210 000 €**



**BMW**

**SÉRIE 1**

M140i berline 340 ch NC **49 650 €**



**SÉRIE 2**

M240i coupé 340 ch NC **49 650 €**



**M2**

Competition 410 ch NC **66 950 €**



**SÉRIE 3**

330i 258 ch NC **46 800 €**



**M5**

V8 biturbo 600 ch NC **127 650 €**  
Competition 625 ch 55 CV **136 600 €**



**i8**

1,5 turbo + électrique 362 ch 11 CV **142 050 €**  
Roadster 362 ch 11 CV **157 050 €**



**Z4**

M40i 340 ch **67 650 €**



**SÉRIE 8**

850i 530 ch **124 750 €**



**BUGATTI**

**CHIRON**

W16 1 500 ch **2 880 000 €**



**DIVO**

W16 4 turbos 1 500 ch **5 000 000 €**



**CADILLAC**

**ATS-V**

Berline 470 ch 37 CV **85 405 €**



**CTS-V**

V8 comp. 648 ch 60 CV **112 840 €**



**CATERHAM**

**SUPER SEVEN**

275 135 ch NC **36 714 €**  
355 175 ch NC **43 422 €**  
485 240 ch NC **56 994 €**



**CHEVROLET**

**CORVETTE STINGRAY**

Stingray 466 ch 35 CV **93 160 €**  
Grand Sport 466 ch 35 CV **103 410 €**





<p><b>CORVETTE Z06</b></p> <p>Coupé 659 ch 61 CV <b>131 230 €</b> Cabriolet 659 ch 61 CV <b>136 230 €</b></p> 	<p><b>PORTOFINO</b></p> <p>V8 turbo 600 ch <b>193 410 €</b></p> 	<p><b>HONDA CIVIC TYPE R</b></p> <p>4 cyl. turbo 320 ch <b>40 680 €</b></p> 	<p><b>KTM X-BOW</b></p> <p>R 300 ch 19 CV <b>99 900 €</b> GT 285 ch 19 CV <b>105 900 €</b></p> 
<p><b>CAMARO</b></p> <p>2.0 turbo 279 ch NC <b>45 820 €</b> V8 461 ch NC <b>51 310 €</b> Cabriolet <b>+ 5 000 €</b></p> 	<p><b>GTC4LUSSO</b></p> <p>T 610 ch <b>230 260 €</b> V12 690 ch <b>266 196 €</b></p> 	<p><b>NSX</b></p> <p>V6 573 ch <b>197 500 €</b></p> 	<p><b>LAMBORGHINI HURACÁN EVO</b></p> <p>Coupé 640 ch NC <b>220 841 €</b></p> 
<p><b>CUPRA ATECA</b></p> <p>2.0 turbo 300 ch <b>42 500 €</b></p> 	<p><b>812 SUPERFAST</b></p> <p>V12 800 ch <b>295 948 €</b></p> 	<p><b>HYUNDAI I30 N</b></p> <p>4 cyl. turbo 280 ch <b>31 100 €</b></p> 	<p><b>HURACÁN PERFORMANTE</b></p> <p>Coupé 640 ch <b>234 048 €</b> Spyder 640 ch <b>263 000 €</b></p> 
<p><b>DALLARA STRADALE</b></p> <p>4 en ligne turbo 400 ch <b>180 000 €</b></p> 	<p><b>FORD FIESTA ST</b></p> <p>ST 200 ch <b>23 200 €</b></p> 	<p><b>JAGUAR F-TYPE</b></p> <p>F-Type 4 cyl 300 ch NC <b>60 770 €</b> F-Type S 380 ch 27 CV <b>84 160 €</b> Cabriolet <b>+ 7 000 €</b> R Coupé 550 ch 46 CV <b>120 260 €</b> SVR 575 ch 50 CV <b>143 460 €</b></p> 	<p><b>AVENTADOR</b></p> <p>S Coupé 740 ch 68 CV <b>337 866 €</b> S roadster 740 CV 68 CV <b>376 399 €</b> SVJ 770 CV NC <b>418 939 €</b></p> 
<p><b>DONKERVOORT D8 GTO</b></p> <p>40 415 ch NC <b>191 520 €</b></p> 	<p><b>FOCUS</b></p> <p>RS 350 ch 24 CV <b>40 200 €</b> RS Pack Perf. 350 ch 24 CV <b>43 800 €</b></p> 	<p><b>F-PACE</b></p> <p>SVR 550 ch NC <b>102 950 €</b></p> 	<p><b>URUS</b></p> <p>V8 biturbo 650 ch NC <b>205 715 €</b></p> 
<p><b>FERRARI 488</b></p> <p>Coupé 670 ch 62 CV <b>226 039 €</b> Spider 670 ch <b>251 071 €</b> Pista 720 ch <b>291 710 €</b> Pista Spider 720 ch <b>env. 310 000 €</b></p> 	<p><b>MUSTANG</b></p> <p>4 cyl. 2.3 290 ch 21 CV <b>40 100 €</b> V8 5.0 450 ch 36 CV <b>48 400 €</b> Bullitt V8 5.0 460 ch 37 CV <b>55 400 €</b></p> 	<p><b>KIA STINGER GT</b></p> <p>V6 biturbo 370 ch NC <b>60 800 €</b></p> 	<p><b>LAND ROVER RANGE ROVER</b></p> <p>Sport SVR 550 ch <b>134 900 €</b></p> 

**LE CHOIX DE MOTORSPORT**

<p><b>CITADINE » Fiesta ST</b></p>  <p>Après la Focus RS, Ford reste sur une belle dynamique sportive avec la nouvelle</p>	<p>Fiesta ST. Le châssis est vivant, rigoureux, le moteur a du caractère, et un autobloquant mécanique donne à l'auto une efficacité rare dans le segment. Après la disparition de la 208 GTi BPS et la carrière trop éphémère de la Yaris GRMN, la Fiesta est la seule héritière de l'esprit GTI d'antan, qui plus est à un tarif raisonnable, 6 000 euros moins élevé que celui de la Peugeot citée plus haut.</p>	<p><b>COMPACTE » Civic Type R</b></p>  <p>En attendant un essai complet et chiffré de la prometteuse Mégane R.S., force est</p>	<p>d'admettre que Honda propose le meilleur châssis jamais vu sur une sportive compacte. De par sa seule efficacité, la Nippone est capable de procurer un vrai plaisir de pilotage, sur route comme sur piste, pour un prix raisonnable compte tenu du niveau d'équipement offert en série. La Focus RS n'est pas en reste, notamment en matière de plaisir, mais demeure intrinsèquement moins rigoureuse.</p>
---	--	---	--



**LEXUS**

**RC F**  
V8 5.0 477 ch 38 CV **81 390 €**



**LC 500**  
Coupé 477 ch **109 600 €**



**LOTUS**

**ELISE**  
Elise Sport 220 220 ch 9 CV **51 030 €**  
Cup 250 246 ch 13 CV **63 430 €**



**EXIGE**  
Sport 350 350 ch 25 CV **78 160 €**  
Sport 410 410 ch **100 400 €**  
Cup 430 436 ch **130 100 €**



**EVORA**  
Evora 400 406 ch 25 CV **98 120 €**  
Evora GT 410 Sport 416 ch 25 CV **111 900 €**  
Evora 430 Sport 436 ch 25 CV **135 200 €**  
Evora GT430 436 ch **146 300 €**




**MASERATI**

**GRANTURISMO**  
Sport 460 ch 37 CV **129 900 €**  
MC Stradale 460 ch 37 CV **153 250 €**




**GHIBLI**  
S04 V6 biturbo 430 ch **91 950 €**




**MAZDA**

**MX-5**  
1.5 132 ch 7 CV **25 900 €**  
2.0 184 ch 10 CV **31 700 €**  
2.0 RF 184 ch 10 CV **34 200 €**




**MCLAREN**


**540C / 570S / 570GT**  
540C 540 ch NC **173 000 €**  
570S 570 ch 49 CV **191 000 €**  
570 GT 570 ch 49 CV **201 000 €**  
570S Track Pack 570 ch 49 CV **210 725 €**




**600 LT**  
V8 biturbo 600 ch **232 000 €**




**720S**  
V8 biturbo 720 ch **256 500 €**  
Track Pack **+ 30 000 €**



**SENNA**  
V8 biturbo 800 ch **930 000 €**



**SPEEDTAIL**  
V8 biturbo + élec. 1 050 ch **2 363 860 €**



**MERCEDES**

**GLA AMG**  
GLA 381 ch **63 850 €**



**CLASSE C**  
63 S AMG 510 ch 40 CV **108 199 €**



**CLASSE C COUPÉ**  
63 S AMG 510 ch 40 CV **110 199 €**



**CLASSE CLS**  
53 AMG 4Matic V6 435 ch NC **76 000 €**



**CLASSE S**  
63 AMG 612 ch 47 CV **187 750 €**



**SLC**  
43 V6 367 ch 25 CV **66 350 €**



**SL**  
63 AMG 585 ch 44 CV **181 400 €**



**S COUPÉ**  
63 AMG 612 ch 50 CV **196 300 €**  
65 AMG 630 ch 50 CV **256 600 €**



**AMG GT**  
GT V8 biturbo 476 ch 35 CV **131 000 €**  
GT C 557 ch NC **161 801 €**  
GT R 585 ch NC **178 601 €**



**AMG GT 4 PORTES**  
53 435 ch **120 000 €**  
63 S 639 ch **170 500 €**



**GLE COUPE**  
63 AMG 525 ch 44 CV **134 500 €**  
63 S AMG 557 ch 47 CV **145 000 €**



**MINI**

**BERLINE**  
Cooper S 192 ch 10 CV **26 000 €**  
Cooper S JCW 231 ch 12 CV **33 100 €**  
Clubman **+ 2 300 €**  
Cabrio **+ 3 100 €**



**MORGAN**

**ROADSTER**  
V6 260 ch 20 **72 625 €**



**LE CHOIX DE MOTORSPORT**

**BERLINE » BMW M5**



BMW reste incontestablement le plus talentueux faiseur de berlines sportives.

Alors que la nouvelle M5 a signé le meilleur temps de sa catégorie sur notre piste de référence, la version Competition monte encore d'un cran avec 25 ch supplémentaires et un châssis capable de prouesses inédites sur une familiale aussi cossue. Notez que la transmission intégrale préserve un réel plaisir de pilotage et demeure débrayable pour les puristes.

**GT » Ferrari 812 Superfast**



Avec la 812 Superfast, Ferrari propose non seulement la GT de série la plus

puissante du moment, mais sans aucun doute la plus romantique avec son V12 atmosphérique chantant à 8900 tours. Pour ne rien gâcher, l'Italienne affiche un confort impressionnant et une agilité époustouflante, sans oublier de se montrer bestiale et ultra-efficace sur piste avec le juste dosage entre facilité de conduite et plaisir pur au volant.



**3 WHEELER**V2 115 ch 21 CV **48 170 €****NISSAN****370Z**

3.7 V6	331 ch	23 CV	<b>33 500 €</b>
3.7 V6 roadster	331 ch	23 CV	<b>39 900 €</b>
Nismo	344 ch	23 CV	<b>45 400 €</b>

**GT-R**

V6 biturbo	570 ch	<b>99 911 €</b>
Track Edition	570 ch	<b>113 900 €</b>
Nismo	600 ch	<b>184 950 €</b>

**OPEL****CORSA**GSI 150 ch NC CV **20 700 €****PAGANI****HUAYRA**

BC	789 ch	<b>2 300 000 €</b>
Roadster	775 ch	<b>2 700 000 €</b>

**PORSCHE****718 BOXSTER**

2.0 turbo	300 ch	19 CV	<b>58 490 €</b>
T 2. Turbo	300 ch	19 CV	<b>67 250 €</b>
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	<b>71 060 €</b>
GTS 2.5 turbo	365 ch	25 CV	<b>81 500 €</b>

**718 CAYMAN**

2.0 turbo	300 ch	19 CV	<b>56 450 €</b>
T 2. Turbo	300 ch	19 CV	<b>65 210 €</b>
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	<b>69 020 €</b>
GTS 2.5 turbo	365 ch	25 CV	<b>79 460 €</b>

**911 CARRERA**

Carrera S	450 ch	<b>122 555 €</b>
Carrera 4S	450 ch	<b>130 175 €</b>
Cabriolet		<b>+ 14 400 €</b>

**911 GT3 / GT3 RS**

Flat 6 atmo	500 ch	41 CV	<b>155 255 €</b>
Pack Touring			<b>0 €</b>
RS	520 ch	43 CV	<b>198 335 €</b>

**911 TURBO**

Turbo	540 ch	41 CV	<b>179 975 €</b>
Turbo S	580 ch	41 CV	<b>208 415 €</b>

**911 GT2 RS**biturbo 700 ch NC **289 175 €****PANAMERA**

4S	440 ch	NC	<b>118 007 €</b>
GTS	460 ch	NC	<b>141 197 €</b>
Turbo	550 ch	NC	<b>160 517 €</b>
Turbo S E-Hybrid	680 ch	NC	<b>190 997 €</b>
Sport Turismo 4S	440 ch	NC	<b>123 047 €</b>
Sport Turismo GTS	460 ch	NC	<b>144 077 €</b>
Sport Turismo Turbo	550 ch	NC	<b>163 397 €</b>
ST Turbo S E-Hybrid	680 ch	NC	<b>193 877 €</b>

**CAYENNE**

S	440 ch	30 CV	<b>94 464 €</b>
Turbo	500 ch	41 CV	<b>141 744 €</b>

**RADICAL****RXC TURBO GT**RXC Turbo 400 à 550 ch NC **160 000 €****RENAULT****MÉGANE R.S.**

4 cyl turbo	280 ch	<b>38 100 €</b>
Pack Cup	280 ch	<b>39 600 €</b>
Trophy	300 ch	<b>44 100 €</b>

**SEAT****LEON**Cupra 290 ch NC **37 780 €****SKODA****OCTAVIA**RS 245 245 ch **34 890 €****SUBARU****BRZ**flat 4 200 ch 12 CV **32 990 €****SUZUKI****SWIFT**Sport 140 ch **20 700 €****TOYOTA****GT86**flat 4 200 ch **32 490 €****SIN****R1 550**V8 7.0 litres 550 ch **227 680 €****VOLKSWAGEN****UP!**GTI 115 ch **17 110 €****POLO**GTI 2.0 TSI 200 ch **29 120 €****GOLF**GTI 245 ch **36 700 €****LE CHOIX DE MOTORSPORT****DÉCOUVRABLE » Elise**

Pour qui a les moyens de se l'offrir, l'Elise est un "must have" dans le

monde de l'automobile sportive. Récemment peaufinée, la petite Lotus conserve un pouvoir émotionnel rare. C'est le roadster anglais par excellence, l'un des plus sûrs moyens de vibrer au grand air sur une petite route de montagne. Le petit 1.6 donne déjà du plaisir mais nous vous conseillons vivement le 1.8 suralimenté en adéquation parfaite avec le châssis.

**PISTARDE » 488 Pista**

La concurrence fait rage, mais Ferrari a su réagir de la plus belle manière

qui soit avec la 488 Pista. Celle-ci offre le meilleur rapport poids/puissance de sa catégorie et un ensemble moteur/boîte extraordinaire en termes de sophistication et d'efficacité. La Ferrari est nettement plus polyvalente et confortable qu'une GT2 RS, plus passionnante à piloter qu'une Huracán Performante et plus romantique qu'une McLaren 720S.



## FICHES DÉJÀ PARUES

La Collection Motorsport est un recueil d'essais des meilleures sportives d'hier et d'aujourd'hui, présentés sous forme de fiches dans chaque numéro. 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!

<b>ABARTH</b>	<b>BUGATTI</b>	<b>PUMA 1.7</b>	N°38	<b>500 E</b>	N°15	<b>944 TURBO</b>	N° 7
<b>GRANDE PUNTO</b>	<b>EB 110 S</b>	<b>SIERRA RS COSWORTH</b>	N° 5	<b>C 32 AMG</b>	N°20	<b>959</b>	N°47
	<b>VEYRON 16.4</b>	<b>SPORTKA</b>	N°27	<b>C 63 AMG BLACK SERIES</b>	N°66	<b>996 GT3 MK2</b>	N°63
<b>ALFA ROMEO</b>	<b>CHEVROLET</b>	<b>HOMMELL</b>		<b>CL 65 AMG</b>	N°37	<b>BOXSTER S 3.2</b>	N° 4
<b>147 GTA</b>	<b>CORVETTE C5</b>	<b>BERLINETTE RS2</b>	N°11	<b>CLK 63 BLACK SERIES</b>	N°50	<b>BOXSTER SPYDER</b>	N°51
<b>156 GTA</b>	<b>CORVETTE C6</b>	<b>HONDA</b>		<b>E 55 AMG</b>	N°11	<b>CARRERA GT</b>	N° 1
<b>75 TURBO</b>	<b>CORVETTE ZR-1</b>	<b>CIVIC TYPE-R</b>	N° 1	<b>McLAREN SLR</b>	N°32	<b>CAYMAN S "987"</b>	N°26
<b>8C COMPETIZIONE</b>	<b>CORVETTE ZR-1 (C6)</b>	<b>CIVIC TYPE R</b>	N°64	<b>McLAREN SLR ROADSTER</b>	N°36		
<b>BRERA 3.2 V6</b>	<b>CHRYSLER</b>	<b>INTEGRA TYPE-R</b>	N° 4	<b>SL 55 AMG</b>	N°19	<b>RENAULT</b>	
	<b>300C SRT-8</b>	<b>NSX</b>	N°14	<b>SL 65 AMG BLACK SERIES</b>	N°44	<b>19 16S</b>	N°16
<b>ALPINA</b>	<b>CROSSFIRE SRT-6</b>	<b>S2000</b>	N° 7	<b>SLK 32 AMG</b>	N°24	<b>21 TURBO</b>	N°22
<b>B9 3.5</b>	<b>VIPER GTS</b>	<b>JAGUAR</b>		<b>SLK 55 AMG</b>	N° 3	<b>5 GT TURBO</b>	N° 3
	<b>VIPER RT/10</b>	<b>XJ220</b>	N°29	<b>SLS AMG</b>	N°73	<b>CLIO III R.S.</b>	N°23
<b>ALPINE</b>	<b>CITROËN</b>	<b>XKR</b>	N°28			<b>CLIO R.S. "2004"</b>	N° 2
<b>A 310 V6</b>	<b>AX SPORT</b>	<b>KTM</b>		<b>MG</b>		<b>CLIO R.S. (PHASE 1)</b>	N°19
<b>A 610 TURBO</b>	<b>C2 1.6I 16V VTS</b>	<b>X-BOW</b>	N°39	<b>ZR 160</b>	N°21	<b>CLIO V6</b>	N° 9
	<b>C4 VTS</b>	<b>LAMBORGHINI</b>		<b>ZT 260</b>	N°16	<b>CLIO V6 (PHASE 2)</b>	N°27
<b>ASTON MARTIN</b>	<b>DS3 RACING</b>	<b>COUNTACH QV</b>	N°30	<b>MINI</b>		<b>CLIO WILLIAMS</b>	N° 5
<b>DB9</b>	<b>SAXO 1.6I 16V VTS</b>	<b>DIABLO</b>	N° 6	<b>COOPER S JCW</b>	N° 5	<b>MÉGANE R.S.</b>	N° 7
<b>DB7 GT</b>	<b>CIZETA</b>	<b>JALPA</b>	N°25	<b>COOPER S JCW GP</b>	N°59	<b>MÉGANE R.S. DCI</b>	N°36
<b>DBS</b>	<b>V16T</b>	<b>LP500-4 GALLARDO</b>	N°72	<b>MITSUBISHI</b>		<b>MÉGANE R.S. R26.R</b>	N°41
<b>V8 VANTAGE</b>	<b>CORVETTE</b>	<b>LP570-4 SUPERLEGGERA</b>	N°83	<b>EVOLUTION IX</b>	N°35	<b>MÉGANE R.S. F1 TEAM R26</b>	N°31
<b>V12 VANTAGE</b>	<b>Z06</b>	<b>MURCIELAGO</b>	N°58	<b>LANCER EVO VIII</b>	N° 3	<b>R21 2L TURBO QUADRA</b>	N°60
<b>VANQUISH</b>	<b>DE LA CHAPELLE</b>	<b>LANCIA</b>		<b>LANCER EVOLUTION</b>	N°61	<b>SAFRANE BITURBO</b>	N°18
	<b>TYPE 55</b>	<b>DELTA HF INTEGRALE</b>	N° 1			<b>SPIDER</b>	N° 8
<b>AUDI</b>	<b>DE TOMASO</b>	<b>RALLYE</b>	N°13	<b>NISSAN</b>		<b>TWINGO R.S.</b>	N°54
<b>R8 5.2 FSI QUATTRO</b>	<b>PANTERA SI</b>	<b>LEXUS</b>		<b>350Z</b>	N° 2	<b>SAAB</b>	
<b>R8 GT</b>	<b>DODGE</b>	<b>IS-F</b>	N°52	<b>370Z</b>	N°41	<b>900 TURBO AERO</b>	N°37
<b>RS2</b>	<b>VIPER SRT-10</b>	<b>LFA</b>	N°65	<b>SKYLINE GT-R R34</b>	N°56	<b>SEAT</b>	
<b>RS3</b>	<b>DONKERVOORT</b>	<b>LOTUS</b>		<b>OPEL</b>		<b>LEON CUPRA R</b>	N°23
<b>RS4</b>	<b>DB 210</b>	<b>2-ELEVEN</b>	N°37	<b>ASTRA OPC</b>	N°20	<b>SMART</b>	
<b>RS4 V8</b>	<b>FERRARI</b>	<b>340 R</b>	N° 9	<b>CORSA OPC</b>	N°36	<b>FORFOUR BRABUS</b>	N°17
<b>RS6</b>	<b>2 TR</b>	<b>ELISE</b>	N° 1	<b>GT</b>	N°34	<b>ROADSTER COUPÉ</b>	N°22
<b>RS6</b>	<b>348 TB</b>	<b>ELISE SC</b>	N°41	<b>LOTUS OMEGA</b>	N° 7	<b>SUBARU</b>	
<b>S2</b>	<b>360 MODENA</b>	<b>ESPRIT S4</b>	N° 5	<b>SPEEDSTER TURBO</b>	N°16	<b>IMPREZA WRX "2006"</b>	N° 5
<b>S3</b>	<b>456 GT</b>	<b>EUROPA S</b>	N°20			<b>IMPREZA WRX STI 2.5</b>	N° 7
<b>S3 "2006"</b>	<b>575 M</b>	<b>EVORA</b>	N°84	<b>PAGANI</b>			
<b>S8</b>	<b>599 GTB FIORANO</b>	<b>EXIGE S</b>	N°31	<b>ZONDA C12 S 7.3</b>	N°75	<b>SMART</b>	
<b>SPORT QUATTRO</b>	<b>612 SCAGLIETTI</b>	<b>MASERATI</b>		<b>PEUGEOT</b>		<b>FORFOUR BRABUS</b>	N°17
<b>TT 3.2 V6</b>	<b>CHALLENGE STRADALE</b>	<b>3200 GT</b>	N°14	<b>106 RALLYE</b>	N°11	<b>ROADSTER COUPÉ</b>	N°22
<b>TTS</b>	<b>ENZO</b>	<b>GRANTURISMO S</b>	N°37	<b>205 GTI 1.9</b>	N° 1	<b>SUZUKI</b>	
<b>UR-QUATTRO</b>	<b>F355</b>	<b>QUATTROPORTE</b>	N°35	<b>205 RALLYE</b>	N° 5	<b>SWIFT SPORT</b>	N°30
	<b>F40</b>	<b>SHAMAL</b>	N°24	<b>206 RC</b>	N° 3	<b>TALBOT</b>	
<b>BENTLEY</b>	<b>F430</b>	<b>MAZDA</b>		<b>206 RC</b>	N°38	<b>SUNBEAM LOTUS</b>	N°15
<b>CONTINENTAL GT SPEED</b>	<b>F430 SCUDERIA</b>	<b>3 MPS</b>	N°29	<b>306 S16</b>	N°14	<b>TOYOTA</b>	
	<b>F50</b>	<b>323 GT-R</b>	N° 9	<b>309 GTi16</b>	N° 8	<b>MR 140 VVT-I</b>	N° 5
<b>BMW</b>	<b>FIAT</b>	<b>6 MPS</b>	N°19	<b>405 Mi16</b>	N° 6	<b>SUPRA BITURBO</b>	N°10
<b>1 M</b>	<b>CINQUECENTO SPORTING</b>	<b>MX-5 2.0</b>	N° 6	<b>RCZ R</b>	N°85	<b>VENTURI</b>	
<b>130i</b>	<b>PANDA 100 HP</b>	<b>MX-5 MK2</b>	N°17			<b>400 GT</b>	N°25
<b>135i</b>	<b>UNO TURBO I.E.</b>	<b>RX-7</b>	N°11	<b>PORSCHE</b>		<b>VOLKSWAGEN</b>	
<b>3.0 CSL</b>		<b>RX-8 PERFORMANCE</b>	N° 2	<b>911 (964) TURBO 3.3</b>	N°43	<b>GOLF GTI "1976"</b>	N° 2
<b>325 Ti COMPACT</b>				<b>911 (993) CARRERA</b>	N°30	<b>GOLF GTI 16S OETTINGER</b>	N°35
<b>M3 "1986"</b>				<b>911 (997) GT2 RS</b>	N°81	<b>GOLF RALLYE</b>	N° 8
<b>M3 3.0 E36</b>				<b>911 (997) GT3 RS</b>	N°79	<b>GOLF IV R32</b>	N°15
<b>M3 COUPÉ (E92)</b>				<b>911 (997) TURBO</b>	N°39	<b>GOLF V GTI</b>	N°32
<b>M3 CSL</b>				<b>911 CARRERA 4 "964"</b>	N°21	<b>GOLF V R32</b>	N°34
<b>M3 "E46"</b>				<b>911 CARRERA S "997"</b>	N° 2	<b>LUPO GTI</b>	N°12
<b>M3 GTS</b>				<b>911 GT2 "996"</b>	N°16	<b>NEW BEETLE RSI</b>	N°17
<b>M5 "E39"</b>				<b>911 GT3 "996"</b>	N°13	<b>PASSAT R36</b>	N°39
<b>M5 "E60"</b>				<b>911 TURBO "996"</b>	N° 6	<b>POLO IV GTI</b>	N°29
<b>M6</b>				<b>928 S4</b>	N° 9	<b>SCIROCCO R</b>	N°46
<b>M635 CSI</b>						<b>VOLVO</b>	
<b>M COUPÉ</b>						<b>C30 T5</b>	N°36
<b>ROADSTER M</b>						<b>S60 R</b>	N°25
<b>Z8</b>							
<b>Z1</b>							
<b>Z4M COUPÉ</b>							

Pour commander des numéros déjà parus, remplissez et renvoyez le coupon de la page "Complétez votre collection".



### INTERNET

Commandez directement sur [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)





## FERRARI 458 SPECIALE



**Dans le cœur des tifosi, cette 458 occupe une place très "Speciale" puisqu'elle incarne l'ultime berlinette à V8 central atmosphérique. D'où un plébiscite certain pour se délecter des 9000 tr/mn, et une cote d'amour qui ne faiblit pas, voire s'envole pour la rare Aperta!**

**L**a carrière de la 458 s'est terminée en apothéose par une lame atmosphérique, dévoilée fin 2013 et dont la production a été limitée dans le temps (environ un an) et non en volume à l'inverse du cabriolet Aperta (499 exemplaires). Ce qui représente environ 2000 exemplaires. La Speciale s'adresse donc davantage aux collectionneurs qu'aux pistards invétérés. Mais l'un n'empêche pas l'autre. Même si le circuit représente en moyenne seulement 15 % de leur utilisation, les clients s'y rendent trois fois plus que ceux d'une supersportive "standard" selon Ferrari. Alors leur monture a intérêt à encaisser le choc! Aucune crainte à avoir, la Speciale est un sacré outil dont les prestations défient l'entendement. Ferrari saupoudre la 458 d'une bonne dose d'avancées technologiques, d'une aéro active, de 35 ch supplémentaires, et l'allège de 90 kg. Forcément, le cocktail ne peut être qu'enivrant! Une gorgée de V8 suffit à succomber. Le 4,5 litres n'a jamais été aussi réactif, volubile et jouissif. Il est capable de cruiser à bas régime, d'enrouler sans temps mort jusqu'à 6000 tr/mn et de sauter sur le rupteur à 9000 tr/mn avec la trempe d'un bloc de course. Les tympans atteignent le nirvana. Alors imaginez sans le toit... L'impression d'être au guidon d'une moto supersportive doit être renforcée. Le rendement du V8 à injection directe culmine désormais à 135 ch/l! Et ce sans la

moindre trace de dopage. Le bloc est revu de fond en comble: rapport volumétrique (14:1), chambres de combustion, pistons, traitement de surface utilisant le carbone, levée des soupapes... On note d'ailleurs que la cylindrée diffère légèrement de celle de la 458. Bref, une merveille ce regretté V8! La descendance suralimentée aux perfs dévastatrices n'arrive pas à faire oublier ce caractère et cette voix en or.

## EN BREF

Sortie &gt;&gt; 2013

Moteur &gt;&gt; V8

Cylindrée >> 4 497 cm<sup>3</sup>

Puissance &gt;&gt; 605 ch

Vitesse maxi &gt;&gt; 325 km/h

La Speciale recèle bien d'autres atouts, à commencer par un châssis scalpel parfaitement secondé par l'électronique embarquée, l'aéro active ou les pneus semi-slicks Michelin. Elle excelle dans l'art de communiquer du bout des doigts et des orteils. Le feeling de direction, limpide et précis, laisse rêver, comme la boîte à double embrayage qui joue sa partition en parfaite osmose avec le V8. Les aides à la conduite

sont si bien calibrées qu'elles n'interviennent pas en Race, à condition de piloter proprement. Une fois le correcteur de trajectoire remercié, la berlinette reste intuitive et pardonne les petites erreurs. Avis aux pistards, Ferrari annonce que les meilleurs chronos s'obtiennent en mode "CT off": ESP inactif et antipatinage diminué. Le différentiel piloté constitue un véritable allié pour améliorer les temps. Magique, il aide la Speciale à pivoter ou à la stabiliser en cas d'attaque optimiste et de survirage trop marqué. Le conducteur peut aussi compter sur des freins carbone/céramique (en série) puissants et constants, et sur une aéro active élaborée pouvant générer jusqu'à 388 kg d'appui à 300 km/h. Elle est composée de volets et d'une lame avant régulés par le flux d'air (sans électronique) et de volets arrière pilotés au sein du diffuseur. Le plus surprenant est que, malgré les réglages de suspension affermis, le niveau de filtrage reste exceptionnel. Le confort de cette pistarde n'est donc pas illusoire, notamment grâce à la commande d'amortissement piloté "soft" voulue par Michael Schumacher sur l'ancêtre 430 Scuderia. Avec un tel dynamisme toujours d'actualité et un tempérament mécanique aussi exacerbé, la Speciale rend tous ses occupants accros. Pas étonnant qu'elle conserve autant la cote! Bon, celle de la rare Aperta devient délirante en dépassant les 600 000 euros. ■



## TECHNIQUE

### MOTEUR

Type (cylindres)	V8 à 90°, injection directe
Disposition	centrale arrière, longitudinale
Cylindrée (cm³)	4 497
Alésage x course (mm)	94,0 x 81,0
Rapport volumétrique	14,0 : 1
Bloc/culasses	alliage/alliage
Soupape par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (admi. et échap. à calage variable)
Entraînement	chaîne
Graissage	carter sec
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch) tr/mn	605 à 9 000
Puissance au litre (ch)	135
Couple maxi (mkg à tr/mn)	55,0 à 6 000
Couple au litre (mkg)	12,2
Régime maxi (tr/mn)	9 000

### TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	mécanique robotisée à double embrayage
Commande	séquentielle
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn, et vitesse maxi	1 <sup>er</sup> : 3,08 - 8,0 - 72 2 <sup>e</sup> : 2,18 - 11,3 - 102 3 <sup>e</sup> : 1,63 - 15,2 - 137 4 <sup>e</sup> : 1,29 - 19,3 - 174 5 <sup>e</sup> : 1,03 - 24,2 - 218 6 <sup>e</sup> : 0,84 - 29,8 - 268 7 <sup>e</sup> : 0,69 - 36,3 - 325
Rapport de pont	5,413
Différentiel autobloquant	piloté, E-Diff 3
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques (option)	Michelin Pilot Sport Cup 2
Dimensions avant	245/35 ZR 20
Arrière	305/30 ZR 20

### CARROSSERIE - CHÂSSIS

Carrosserie	berlinette
SCx (m²) - Cx	NC - NC
Suspension avant/arrière	triangles superposés combinés ressorts/amortisseurs barre antiroulis
Amortissement	piloté (magnétique)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Tours de volant (Ø de braq.)	2,0 (NC)
Freins AV/AR (Ø en mn)	disques ventilés/perforés carbone/céramique (398/360)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (6/4)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé (kg)	1 395
Répartition (%)	42 / 58 (586/809)
Réservoir (litres)	86
Long. - larg. - hauteur (mm)	4 571 - 1 951 - 1 203
Empattement (mm)	2 650
Voies avant/arrière (mm)	1 679 / 1 632

## PERFORMANCES ANNONCÉES

### VITESSE MAXI

Vitesse maxi (km/h)	325
Régime (tr/mn)	9 000

### ACCÉLÉRATIONS

0 à 100 km/h	3"0
0 à 400 m	10"7
0 à 1 000 m	19"4

### REPRISES

De 80 à 150 en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	-
De 140 à 200 en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	-
De 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m	-
1 000 m	-

### CONSUMMATION

Urbaine (l/100 km)	NC
Moyenne (l/100 km)	11,8
Émissions CO2 (g/km)	275



Une Speciale ne se reconnaît pas à ses bandes (optionnelles), mais à son aéro spécifique cachant des éléments mobiles.



Le genre de mécanique qui tire les larmes à 9 000 tr/mn! À son apogée, le V8 atmo délivre 605 ch et un rendement de 135 ch/l.

### POINTS FORTS

Dernier V8 atmo  
Feeling  
Agilité  
Caractère

### POINT FAIBLE

Politique d'options



La Speciale s'allège de 90 kg et fait la part belle au carbone et à l'Alcantara. La liste d'options est vertigineuse.

## TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

### BUDGET

Prix à sa sortie	238 000 €
Cote moyenne	270 000 €
Puissance fiscale	53 CV

### SÉRIE

Climatisation	
Alarme	
Freinage carbone/céramique	

### OPTIONS

Harnais 4 points	
Baquets carbone	
Système de télémétrie	
Lift avant	
Intérieur cuir	
Kit carbone	
Bandes décoratives	





## AMÉLIOREZ VOTRE CONFORT DE CONDUITE

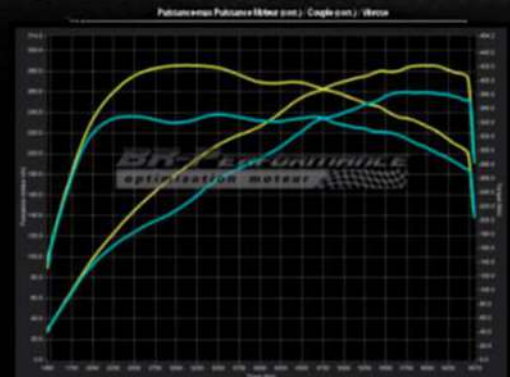


### Alpine A110 1.8 TCe 252 hp

plus d'info	Origine	Modifié	Différence
Puissance	252 ch	280 ch	+ 28 ch
Couple	320 Nm	400 Nm	+ 80 Nm

Cette préparation est disponible dans tous nos centres **BR-Performance** en Europe

[www.br-performance.eu](http://www.br-performance.eu)



Optimisation moteur et châssis, réalisée dans notre centre **BR-Performance Lille**

Pour plus d'informations n'hésitez pas à nous contacter :

145 Rue Louis Blériot - Z.A.C de l'Ermitage - 59552 LAMBRES LEZ DOUAI - 03 66 87 08 70



### Gain de 20 à 50Hp suivant les motorisations

**BR-Performance** vous propose d'améliorer les performances de votre véhicule grâce à une reprogrammation de la cartographie moteur. Nous sommes spécialisés dans la préparation des moteurs essence et diesel. Pour cela, nous développons nos propres programmes depuis plus de 5 ans.

Toutes nos cartographies sont individuellement adaptées à chaque véhicule et vérifiées sur notre banc de puissance 4x4. Nos reprogrammations permettent d'obtenir plus d'agrément de conduite sans augmenter la consommation de carburant.



- Bayonne : 05 58 73 79 34
- Bordeaux : 09 72 50 09 01
- Lille : 03 66 87 08 70
- Lyon : 04 74 95 55 82
- Marseille : 04 42 59 97 64
- Nice : 04 93 14 10 20
- Paris : 01 60 65 68 05
- Toulouse : 09 87 75 85 05







# MON RÊVE D'AMÉRIQUE

Elles ne représentent qu'une part infime des sportives essayées chaque année, mais les Américaines tiennent une place très particulière dans le garage de mes rêves.

L'essai à Magny-Cours de la Mustang Bullitt suivi d'un très récent voyage aux États-Unis ont réveillé chez moi de vieux et constants désirs d'Amérique. Aussi loin que remonte ma mémoire d'essayeur, j'ai toujours eu un faible pour les sportives qui traversent l'Atlantique et je crois bien que ce penchant intime s'aggrave au fil des ans. À un feu rouge perdu au beau milieu de l'Arizona à bord d'une McLaren 720S Spider, j'observe avec gourmandise la "simple" Corvette C7 qui nous précède. À ma droite, un éminent confrère d'un célèbre magazine concurrent pense visiblement la même chose. Nous avons tous les deux eu entre les mains ce qui se fait de mieux en matière de GT européennes et c'est à bord d'une Stingray (boîte méca!) que l'on rêverait notre quotidien.

Je pousserais pour ma part volontiers le vice Corvette jusqu'à rechercher une C6 Z06 jaune dotée du pack performance, la même que celle, flamboyante, essayée dans ces pages en 2012. Aucune voiture depuis ne m'a procuré un tel frisson mécanique et je reste bien souvent aux yeux de certains amis pistards un prosélyte incompris. Je deviens mauvais quand j'entends des ignorants s'extasier devant la rigueur d'une M4 ou d'une C 63 S AMG coupé et dédaigner une Camaro ou une Mustang pourtant au moins aussi rapide sur un tour chrono et deux fois moins chère que le binôme allemand. Qui sait, à part le lecteur assidu de *Motorsport*,



qu'une Stingray est plus efficace qu'une 991 Carrera S? Les Ricaines contemporaines n'ont définitivement pas la place qu'elles méritent en Europe dans les concessions et le cœur des passionnés. Je jalouse l'ami Jacques Warnery d'avoir pu essayer la délirante Challenger Hellcat et de s'être frotté au venin de l'inénarrable Viper. J'aurais tant aimé goûter à la brutalité de la dernière ZR1. L'Amérique n'a pas la culture absolue de la gagne et de la performance pure en matière de voitures de sport, quoique, mais sait nous divertir et nous faire vibrer au martèlement du V8 mieux qu'aucune autre grande nation automobile.

AUCUNE VOITURE DEPUIS NE M'A PROCURÉ UN TEL FRISSON MÉCANIQUE



# CHASSAY

---

## TOURS

# Nous achetons votre automobile

**PREMIÈRE MAIN / MOINS DE 30.000 KM  
MOINS DE 36 MOIS / JAMAIS ACCIDENTÉE**

**Audi** S line - RS - R8 V10 / **Alfa Romeo** 4C - 8C - Giulia V6 - Stelvio V6 / **Alpine** A110  
**Aston Martin** Vantage - Volante - DB11 - Rapide / **Bentley** Continental GT - Bentayga  
**BMW** Z4 - série M - série 4 - série 5 - série 6 / **Cadillac** ATS V - CTS V - XT5 - Escalade  
**Camaro** V8 / **Corvette** C7 - Z06 / **Ferrari** California - 488 GTB - 488 Spider - GTC 4L  
**Lexus** RC F - LC - LS - RX 450 / **Infiniti** Q50 - Q60 - Q70 - QX50 - QX70 / **Honda** NSX  
**Jaguar** F Type - XK R - XFR - XJ - F Pace - I Pace / **Range Rover** Velar - Range Sport  
**Jeep** Grand Cherokee / **Lotus** Elise - Exige - Evora / **Mercedes** SLK - SL - SLS - AMG  
**Maserati** GranCabrio - Granturismo - Ghibli - Quattroporte - Levante / **McLaren** 540  
**Porsche** 718 Boxster - Cayman - 911 - Panamera - Sport Turismo - Macan - Cayenne.

**CHASSAY.FR/VENDRE**

*Paiement comptant sans obligation d'achat d'un autre véhicule.*

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

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

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

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



# AFFINEZ LE REGLAGE STIMULEZ VOTRE PERFORMANCE



## Bilstein B16

Axé sur le défi individuel: Notre kit de suspension BILSTEIN B16 coilover offre un réglage mécanique parallèle du rebond et du niveau de relief, qui se met en place à n'importe laquelle des dix positions de réglages clairement accessibles. Le réglage simple de la force d'amortissement vous donne le summum du degré d'individualité.

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

