

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAI



COUNTACH LPI 800-4
L'ICÔNE RESSUSCITÉE

ESSAI



AU VOLANT DE
L'A110 R,
LA BERLINETTE
RADICALISÉE !

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2023



ESSAI C 63 S : LA RÉVOLUTION HYBRIDE



ESSAI 296 GT3 : 830 CH DÉCOIFFANTS



ESSAI 911 GT3 RS : LE MONSTRE EN LIBERTÉ

MATCH

MÉGANE R.S. TROPHY vs CIVIC TYPE R !



L 12744 - 109 - F : 7,90 € - RD



De la passion naît le progrès.

Audi RS e-tron GT 100% électrique

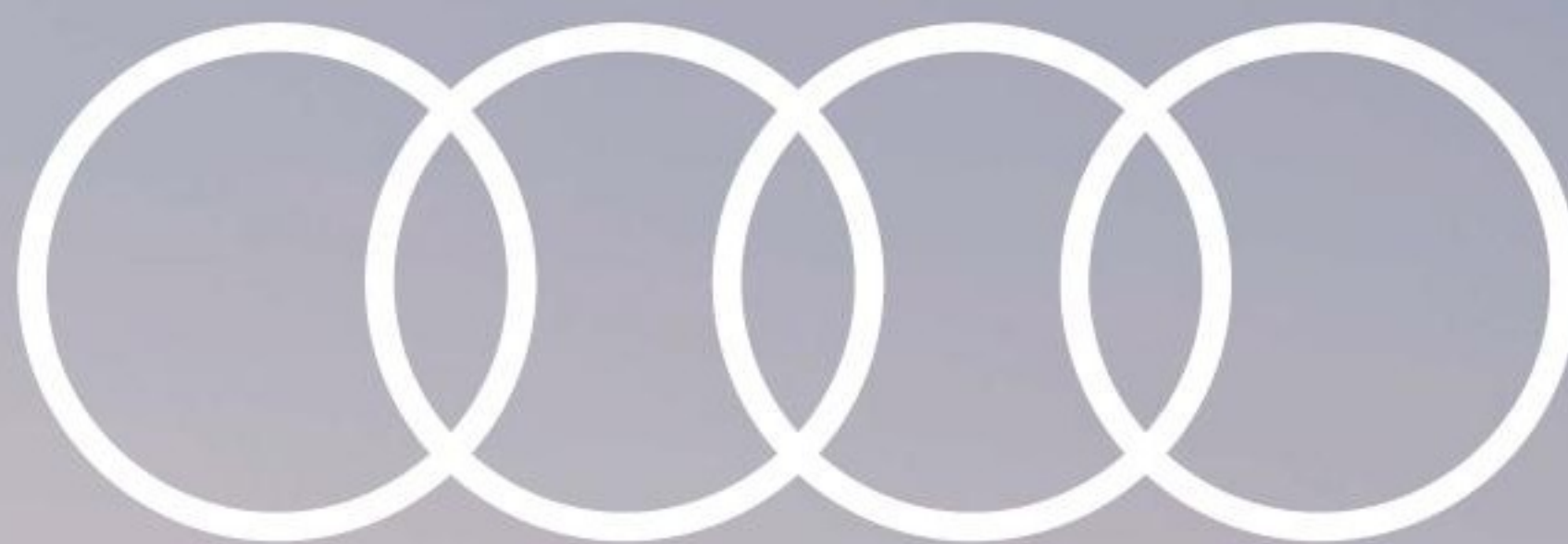
Le futur nous anime.



Audi Vorsprung durch Technik

Gamme Audi RS e-tron GT : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)* : 20,6 - 21,7. « Tarif » au 03/11/2022. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers et les émissions de CO2, plus réaliste que la procédure NEDC

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHÉ OU LE VÉLO. #SeDéplacerMoinsPolluer



progress.audi

précédemment utilisée. *Selon configuration. Volkswagen Group France - SAS au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts CEDEX - RCS Soissons 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

AU QUOTIDIEN, PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUN. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 8 PREMIÈRE LIGNE**
Chevrolet Corvette E-Ray
Donkervoort F22
BMW M3 CS
- 12 LA TRIBUNE**
DE ROMAIN MONTI
- 14 CÔTÉ COURSE**
AMG GT2

ESSAIS

- NOUVEAUTÉS 2023**
- 18** Alpine A 110 R
- 26** Mercedes-AMG C 63 S
E Performance
- 34** Ferrari 296 GTB
- 42** Tesla Model S Plaid
- 48** Porsche 911 GT3 RS
- MATCH**
- 58** Honda Civic Type R
vs Renault Mégane R.S.
- MAGAZINE**
- 70** Essais gamme
Toyota Gazoo Racing
- 78** Essai glace
Ford Mustang Mach-E
- DOSSIER LAMBORGHINI**
- 82** Countach LPI 800-4
- 90** Roadtrip gamme
au Danemark
- 96** Nouveauté:
Huracán Sterrato
- 98 NOS CHRONOS**
À MAGNY-COURS

EN PISTE

- 102 CIRCUIT** Mas du Clos
- 104 PISTARD** Alexis et sa
Ferrari 488 GTB

VINTAGE

- 110 LA COLLECTION**
MOTORSPORT
Honda Civic Type R FK8

PRATIQUE

- 13 ABONNEZ-VOUS**
- 16 SHOPPING**
- 56 COMPLÉTEZ**
VOTRE COLLECTION
- 106 LE PRIX DES SPORTIVES**





LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & CYCLE

LE LUSTREUR **CONTRE-ATTAQUE**



> SUBLIME LES PEINTURES OBSCURES
> ACTION DÉPERLANTE > PROTECTION LONGUE DURÉE

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle sur www.GS27.com et en magasins spécialisés



ALLÔ LA TERRE ?



Ici la planète auto, complètement chamboulée par les normes antipollution et qui accentue son élitisme sous couvert de l'inflation, des pénuries et de l'électrification. Dans les essais, nous insistons peu sur l'aspect financier de nos jouets pour éviter d'être redondants, de briser vos rêves, voire de vous tirer les larmes concernant les nouveautés 2023 testées dans ce numéro. Une Alpine radicalisée dépasse les 100 000 €. Une Civic Type R attaque à près de 60 000 €. La 911 GT3 RS, elle, s'envole bien au-delà des 230 000 €. Notre cabriolet frappé du cheval cabré pulvérise les 400 000 € avec options. Ah, tiens, la GR86 transpire la bonne affaire ? Raté, elle est taclée par le malus. Cet élitisme pousse évidemment à se ruer sur le marché de l'occasion. Mais que reste-t-il en neuf ? Existe-t-il un antidépresseur à quatre roues avoisinant les 30 000 €, faiblement malussé et capable de faire oublier ces temps débordants d'optimisme en un virage ? En cherchant bien, on trouve les amuse-bouches Swift Sport et Up! GTi autour de 20 000 €. Mais peut-on les qualifier de sportive ? Oubliez les Caterham Seven et Secma F16, elles ont pris la grosse tête. Vous avez le choix entre deux GTi concurrentes : i20N et Fiesta ST. Pas pour longtemps car Ford a décidé de tirer un trait sur toute sa gamme historique européenne et la production de la puce s'arrête en juin. Le choc de l'électrification. Il reste un dernier remontant dont nous vous parlons peu, à tort car nous l'adorons : la MX-5. Une légère propulsion, ludique à souhait et suffisamment performante en entrée de gamme 132 ch. Pourvu que ça dure !

“ BESOIN D'UN REMONTANT ?
LA MX-5 1.5 EXISTE
TOUJOURS, À TARIF ET MALUS
RAISONNABLES ! ”



JULIEN DIEZ
RÉDACTEUR EN CHEF
jdiez@motorsport-magazine.fr

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

Retrouvez-nous sur le nouveau site web Carfans.fr et n'hésitez pas à venir réagir à l'actualité et nous interpeller sur les réseaux



@MagazineMotorsport



@motorsportmag



@juliendiez

MotorSport
NG PRESSE

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

RÉDACTION

Directeur de la publication :
Nicolas GOURDOL
Rédacteur en chef :
Julien DIEZ
Journalistes : Patrick GARCIA,
Cédric PINATEL, Jacques WARNERY
Photographes :
Yannick PAROT
Directeur artistique :
Jean GRODY
Graphiste (artiste auteur) :
José VILELA
Chef de fabrication : José VILELA

ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par
la Société NG Presse.
SARL au capital de 247 700 €.
Siège social :
67 chemin de Crépieux - Bâtiment B
69300 Caluire-et-Cuire
RCS Lyon 494 501 430
Gérant : Nicolas GOURDOL

PUBLICITÉ

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

SERVICE DES VENTES

MLP
legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE

Imprimé en Espagne
chez Rotimpress
Pla de l'Estany
17 181 Aiguaviva (Girona)

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



**NOS ESSAIS
EN VIDÉO**



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélérations, tours chrono...) sur notre chaîne Youtube, forte de 136 000 abonnés et cumulant près de 115 millions de vues ! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.



GARMIN®

DÉCROCHEZ VOTRE
MEILLEUR CHRONO



GARMIN CATALYST™

LE NOUVEL INSTRUMENT DE CONDUITE QUI OPTIMISE VOS PERFORMANCES SUR PISTE EN CALCULANT LA MEILLEURE TRAJECTOIRE.

Garmin.com/Catalyst

* AVERTISSEMENT : Cet appareil est uniquement destiné à un usage récréatif sur circuit. N'utilisez jamais cet appareil sur la voie publique. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner un accident causant des dommages matériels, des blessures corporelles graves ou la mort. Vous êtes responsable de l'utilisation de cet appareil de manière sûre et prudente.

Chevrolet Corvette E-Ray

Révolution intégrale

Première Corvette hybride de l'histoire, la C8 E-Ray inaugure aussi la transmission intégrale et peut même se transformer en traction sur de courtes distances. Sa puissance et ses performances la rapprochent d'une Z06 !



Les révolutions se suivent pour la Corvette, qui était ancrée dans les traditions jusqu'à l'arrivée de la huitième génération en 2019. Passée au moteur central arrière, la doyenne des sportives (70 ans cette année!) s'offre une inédite technologie hybride et la transmission intégrale qui l'accompagne. La E-Ray ne fonctionne pas comme les 296 GTB et autres Artura, capables de recharger leurs batteries sur secteur et de rouler sur plusieurs dizaines de kilomètres sans réveiller leur moteur thermique.

Son fonctionnement se rapproche plutôt de celui de la NSX, avec un moteur électrique de 160 hp (soit 162 ch) installé sur le train avant et alimenté par une petite batterie de 1,9 kWh se rechargeant en levant le pied et au freinage.

Capable de rouler en 100 % électrique sur de courtes distances, elle devient alors une authentique traction !

V8 préservé

La puissance cumulée atteint tout de même 655 ch (hp), soit 664 ch contre 679 ch pour la Z06. À l'arrière, la E-Ray embarque le V8 atmosphérique 6,2 litres de la Stingray développant 495 hp aux USA et 482 ch en Europe en version « fapée ». Grâce à la transmission intégrale, la Corvette hybride expédie le 0 à 60 mph (96 km/h) en 2"5 soit un petit dixième de mieux que la violente Z06 et son fameux V8 5,5 litres à vilebrequin « plat ». Elle bat aussi de justesse la Z06 sur le quart de mile (10"5 contre 10"6), mais cette dernière prendra fort probablement sa revanche sur

circuit grâce à un châssis plus affûté et une masse inférieure (1 561 kg pour le coupé). La E-Ray avoue en effet 1 712 kg à sec en coupé et même 1 749 kg en cabriolet. Elle possède tout de même des freins carbone/céramique de série, ainsi qu'un amortissement piloté (Magnetic Ride 4.0). Heureusement car elle coûte quasiment le prix de la Z06 de l'autre côté de l'Atlantique : 104 295 \$, à rapprocher des 105 300 \$ de la Z06 et des 64 500 \$ de la Stingray, affichée chez nous 99 650 € avec un équipement supérieur. Sera-t-elle commercialisée en Europe et en France? La Stingray l'est déjà et la Z06 le sera bientôt. La venue de cette Corvette hybride sur le Vieux Continent paraît donc logique en raison de son grammage CO2 inférieur à celui des autres variantes. ■



CORVETTE E-RAY

- Moteur >> V8 6,2 litres + 1 élec. Av, 664 ch, environ 800 Nm
- Transmission >> intégrale, 8 à double embrayage
- Poids >> 1712 kg à sec (coupé)
- Perfs >> 0 à 60 mph en 2''5, 1/4 miles en 10''5 (coupé)
- Prix >> 104295 \$ (coupé)

Esthétiquement, la E-Ray est proche de la Stingray.



L'écran permet de visualiser le flux d'énergie.

Donkervoort F22

La Seven ultime ?

La nouvelle Donkervoort ressemble à une version futuriste de la Lotus Seven. Avec un rapport poids/puissance proche de celui d'une Bugatti Chiron.



La F22 ne pèserait que 750 kg et revendique 500 ch !

Après une décennie de production de la D8 GTO, le constructeur néerlandais dévoile un nouvel opus. Il s'inscrit toujours dans la tradition des sportives à l'anglaise et de la pionnière Lotus Seven, mais dans une version modernisée au maximum. Conçue autour d'un châssis tubulaire combinant acier et fibres de carbone « ex-core », la F22 possède une caisse plus large et double la rigidité par rapport à son aînée. Équipée de suspension à double triangulation et d'amortisseurs adaptatifs, elle cache un différentiel Torsen et des freins acier AP Racing (330 mm Av et 279 mm Ar) pour arrêter ses

750 kg (55 de plus que la D8 GTO). Forte d'un antipatinage réglable et d'un ABS Bosch, elle pousse la puissance du cinq cylindres turbo Audi (présent aussi dans la X-Bow GTX-R) à 500 ch tout rond. De quoi battre le rapport poids/puissance d'une 296 GTB de 830 ch : 1,5 contre 1,77 kg/ch !

Forcément, les performances annoncées crèvent le plafond avec un 0 à 100 km/h abattu en 2"5 et un 0 à 200 km/h pulvérisé en 7"5. Pour réaliser ces chronos quasiment au niveau de la puissante Italienne, il faudra composer avec un petit levier de vitesses et un pédalier. Capable d'encaisser 2,16 g en latéral selon Donkervoort, la F22 se

limitera à 75 exemplaires et coûtera 294 000 €. Oui, c'est carrément au-dessus du tarif de la 296 ! Reste à vérifier si elle offre des sensations et un niveau d'efficacité à la hauteur de ce prix stratosphérique. Promis, on vous répond le plus rapidement possible. ■

DONKERVOORT F22

Moteur >> 5 en ligne turbo, 2,5 litres, 500 ch, 640 Nm

Transmission >> propulsion, 5 manuelle

Poids >> 750 kg

Perfs >> 0 à 100/200 km/h en 2"5/7"5, 296 km/h

Prix >> 294 000 € (75 exemplaires)



Le châssis tubulaire est composé d'acier et de carbone.



La boîte manuelle est toujours au rendez-vous.

BMW M3 CS

CSL des familles

La puissance d'une M4 CSL dans une berline associée à une transmission intégrale. Voilà l'esprit de la M3 CS, la plus radicale de l'histoire de la supersportive familiale.

Le style est très proche de celui de la M4 CSL.



Après la M4 CSL, voici la M3 CS. Les deux autos partagent leur mécanique de 550 ch, mais la familiale possède quatre roues motrices et une fonction Drift, naturellement. Cette M3 CS reprend de nombreux éléments de la M4 CSL. Caché derrière un masque impressionnant en plastique renforcé de fibres de carbone, on retrouve le six cylindres en ligne turbo 3 litres porté à 550 ch et la boîte auto à huit rapports. Contrairement à la M4 CSL, le couple est distribué aux quatre roues ou uniquement à l'arrière en déconnectant les aides (mode 2WD). La conjonction du moteur de 550 ch, des semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 et de la transmission intégrale permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 3"4, contre 3"7 pour la M4 CSL. Comme chez sa sœur, cette M3 se pare de carbone pour le capot, le bouclier arrière, le diffuseur et les rétros en plus de toute la face avant. Avec l'aide des baquets M. Carbon de série, la CS avoue seulement 20 kg de moins que la M3 Compétition xDrive: 1765 kg!

Profitant de réglages proches de ceux de la M4 CSL, elle conserve des freins acier de série (carbone/céramique en option). Elle sera construite en série limitée à Munich à partir du mois de mars, à 1 800 exemplaires dont 73 pour la France. Le tarif bondit de 42 550 € par rapport à la M3 Compétition xDrive. Grâce à la transmission intégrale, elle pourrait nous surprendre sur le Club et tourner aussi vite que la M4 CSL. ■

On retrouve l'esprit de la très limitée M3 E90 CRT sortie en 2011.



M3 CS

Moteur >> 6 en ligne, 3 litres turbo, 550 ch, 670 Nm
Transmission >> intégrale, 8 auto
Poids >> 1765 kg
Perfs >> 0 à 100/200 km/h en 3"4/11"1, 302 km/h
Prix >> 157 000 € (1800 exemplaires)



À l'intérieur, les baquets M Carbon sont de série.

EN BREF

Aston Martin DBS 770 Ultimate



Avant de tirer sa révérence, la super GT V12 se radicalise. Le style évolue peu et le bloc biturbo 5,2 litres passe de 725 à 770 ch grâce à une pression de suralimentation augmentée de 7 %. Les réglages de suspension et de direction évoluent légèrement. L'auto sera produite à 499 exemplaires, après quoi la DBS Superleggera disparaîtra du catalogue Aston.

Nissan GT-R 2024



16 ans après sa sortie, Godzilla évolue une nouvelle fois. La Premium T-Spec reste à 570 ch et la Nismo conserve ses 600 ch. Cette dernière reçoit un autobloquant sur le train avant, de nouveaux baquets et la gamme revoit ses réglages de suspension, son aéro et réduit les vibrations. Malheureusement, le cru 2024 ne sera pas importé en Europe.

Bugatti Chiron Profilée



Contrairement à toutes les autres Chiron, la Profilée n'existera qu'en exemplaire unique. Reprenant les réglages de la Pur Sport pensée pour le circuit plutôt que pour les hautes vitesses, ce modèle de 1500 ch arbore un petit aileron en queue de canard. La démarche évoque la 911 GT3 Touring. Elle a été mise aux enchères à Paris par RM Sotheby's.

Alfa Giulia SWB Zagato



Ce coupé spectaculaire cache des dessous de Giulia, à empattement raccourci (SWB). Le carrossier opte pour une robe en carbone arborant le double bossage traditionnel. Ce modèle unique, commandé par un collectionneur allemand, est propulsé par le V6 biturbo en configuration 540 ch (GTAm), couplé à une boîte manuelle!

Romain réalise nos chronos sur le circuit GP de Magny-Cours et pilote en championnat GT. Il nous fait partager ses coups de cœur et ses coups de gueule.

BONNE ANNÉE à toutes et tous, en vous souhaitant de profiter des moteurs thermiques et des rares atmosphériques encore au catalogue aussi longtemps que la législation le permettra. Durant cette période hivernale, j'ai pu m'essayer aux joies du pilotage sur glace. Invité par le Trophée Andros, j'ai eu l'honneur de partager la glace avec Sébastien Loeb pour mes premiers tours de roues dans nos propulsions électriques de 150 ch. Sympa! L'aventure s'est bien passée puisque je termine 2^e et 1^{er} des deux courses, après de belles batailles en piste. Par rapport à

l'asphalte, les sensations sur la glace sont complètement différentes mais très addictives. J'adore découvrir de nouvelles disciplines du sport auto. Concernant ma saison 2023, elle n'est pas encore à 100 % définie, mais une bonne partie se déroulera au sein de l'équipe que j'ai créée: Armada Racing. On sera présent dans un ou deux championnats majeurs en catégorie GT4 avec nos Mercedes-AMG GT4. Car oui, nous sommes en train de nous équiper de plusieurs châssis et nous sommes en train de réfléchir à nos décorations pour qu'elles ne laissent pas indifférent... Affaire à suivre.



Assurances CHABOUD

L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

NOUVEAU SITE
INTERNET

*voir conditions en agence

www.assurances-chaboud.com

N°orias:07025534

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

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

ABONNEZ-VOUS



24% DE RÉDUCTION

1 ANNÉE

6 NUMÉROS + HORS-SÉRIE TOUTES LES SPORTIVES DU MONDE

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

44€ AU LIEU DE 58€

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

abonnements@motorsport-magazine.fr



* Offre valable uniquement en France

Abonnez-vous pour deux ans et recevez une **casquette Fernand Bachmann*** d'une valeur de **35€**



INTERNET Abonnez-vous en ligne sur le site 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 :
67 chemin de Crépieux - Bâtiment B - 69300 Caluire et Cuire - France

- Abonnement France pour un an **44 €**
 Abonnement France pour deux ans **88 €***
* Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

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

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.

AMG GT2

Moteur >> V8 biturbo 4 litres, 707 ch
 Transmission >> propulsion, 6 séquentielle
 Poids >> 1400 kg
 Estimation >> environ 300 000 € HT
 Éligibilité >> SRO GT2



Mercedes-AMG GT2 Lâchez les chevaux

La nouvelle version GT2 de l'AMG GT rejoint ce club pensé pour les gentlemen drivers qui en ont marre des GT de course à la puissance bridée.

La Ferrari 296 GTB routière développe 663 ch grâce à un V6 biturbo 3 litres, voire 830 ch en ajoutant la puissance du moteur électrique. Une fois les brides réglementaires ajoutées à l'admission, sa déclinaison FIA GT3 développera beaucoup moins de 600 ch. La 488 GTE, qui représentait Ferrari jusqu'à la fin de la saison dernière aux 24 heures du Mans et dans le championnat WEC, dépassait à peine les 500 ch une fois en conformité avec le règlement et la BOP (« Balance de Performance »). Ces machines de course sont d'une efficacité hors-norme en courbes, mais elles se feraient déposer en ligne droite par des supersportives à cause de ces limitations de puissance. De quoi frustrer

certains gentlemen drivers présents dans les rangs de ces championnats GTE Pro-Am ou GT3, d'où la création de la catégorie GT2 début 2020 par SRO (Stéphane Ratel Organisation).

Simplicité d'une GT4

L'idée ? Lancer une compétition rassemblant de puissantes GT à la préparation châssis moins poussée que celle des GT3, afin de limiter les coûts mais sans les bridages de puissance habituels. Les GT2 s'intercalent ainsi entre les GT4 (moins puissantes, coûteuses et rapides) et les GT3 en termes de performances, mais avec une puissance et une vitesse de pointe supérieure à celles des GT3. À Spa par exemple, les meilleures GT2 ont roulé en 2022 en 2'20"4. Des chronos positionnés

à quatre secondes des GT3 passant plus vite en courbe, mais à dix secondes des GT4 plus lentes partout. On compte déjà de nombreuses autos engagées dans cette catégorie GT2 : la Brabham BT63, la KTM X-Bow GT2, la Porsche 911 GT2 Clubsport et l'Audi R8 LMS GT2 qui domine le championnat depuis deux ans. Outre la Maserati MC20 qui doit grossir les rangs de la catégorie dès cette année, il faudra donc aussi compter sur l'AMG GT2.

707 ch sans additifs

Comme l'AMG GT4, cette GT2 est propulsée par le V8 biturbo 4 litres alors que l'AMG GT3 utilise le V8 atmosphérique 6,2 litres de l'ancienne SLS. Elle revendique une puissance maximale de 707 ch,

EN BREF



Ford GT MK4

Cette GT n'a pas vocation à rouler en compétition, même si elle ferait une jolie GT2 pour batailler contre l'AMG GT ci-contre. Forte d'un V6 biturbo 3,5 litres poussé à plus de 800 ch et d'une aéro extrême en plus d'un châssis rallongé, elle vise les trackdays et coûtera 1 700 000 \$ hors taxes (environ 1 565 000 € HT). 67 exemplaires seront produits.



Skoda Fabia Rally2

Après un baptême du feu réussi l'année dernière, la Fabia Rally2 réalise sa première saison complète en 2023. Avec elle, le constructeur tchèque compte bien rester la référence absolue de la catégorie des « petites » WRC. Équipée d'un quatre cylindres turbo 1,6 litre, elle développe 289 ch et bataille contre les Hyundai i20 Rally2 et autres Citroën C3 Rally2.



Honda Civic Type R GT Concept

Cette version extrême de la Civic Type R remplacera l'actuelle NSX dans la catégorie reine (GT500) du championnat japonais Super GT à partir de la saison 2024. Son châssis n'aura rien à voir avec celui de la routière, le règlement de la discipline laissant la liberté aux marques de faire à peu près ce qu'ils veulent. Rappelons que la NSX du Super GT possède un moteur avant !



Renault Clio Rally3

Comme la GR Yaris, cette Clio possède quatre roues motrices, mais uniquement en course ! Comme son nom l'indique, la Rally3, s'intercale entre les tractions du Rally4 et les coûteuses Rally2. Elle développe 260 ch via un 4 cylindres turbo 1,3 litre, pèse 1 210 kg et coûte 122 000 € hors taxes.



L'AMG GT2 offre le raffinement d'une vraie GT de course.



La boîte est séquentielle à commande pneumatique.

contre 730 ch pour la Black Series routière. Le moteur possède d'ailleurs un vilebrequin « plat » comme sur cette dernière, accouplé ici à une boîte séquentielle installée sur le train arrière. Malgré sa présentation agressive, elle ne va pas aussi loin que l'AMG GT3 au niveau de l'appui aéro et des réglages de suspension, qui comprennent tout de même des amortisseurs modifiables en compression et en détente ainsi que des barres antirollis ajustables. L'AMG GT3 restera bien plus rapide en virage, mais en retrait en ligne droite. On ne connaît pas encore le prix de cette GT2, mais il se situera probablement autour de 300 000 €, entre les 209 000 € de la GT4 et les 399 000 € de la GT3. Sa commercialisation

débutera au cours de la saison et on la verra rejoindre les rangs du GT2 European Series. Rappelons que le monde des compétitions GT est en train d'évoluer. Le GT3, créé en 2006 pour les gentlemen drivers, s'impose désormais comme la catégorie de référence pour les écuries soutenues par les marques et les pilotes professionnels. Le GTE, qui concentrait toutes les usines (Porsche, Ferrari, Corvette) jusqu'à l'année dernière, disparaîtra définitivement à la fin de la saison 2023 et ne regroupe désormais plus que quelques équipes Pro-Am. Le GT4 restera la catégorie d'accès pour les amateurs et le GT2 pourrait prendre de l'importance dans les années à venir avec la multiplication des modèles engagés. ■



1



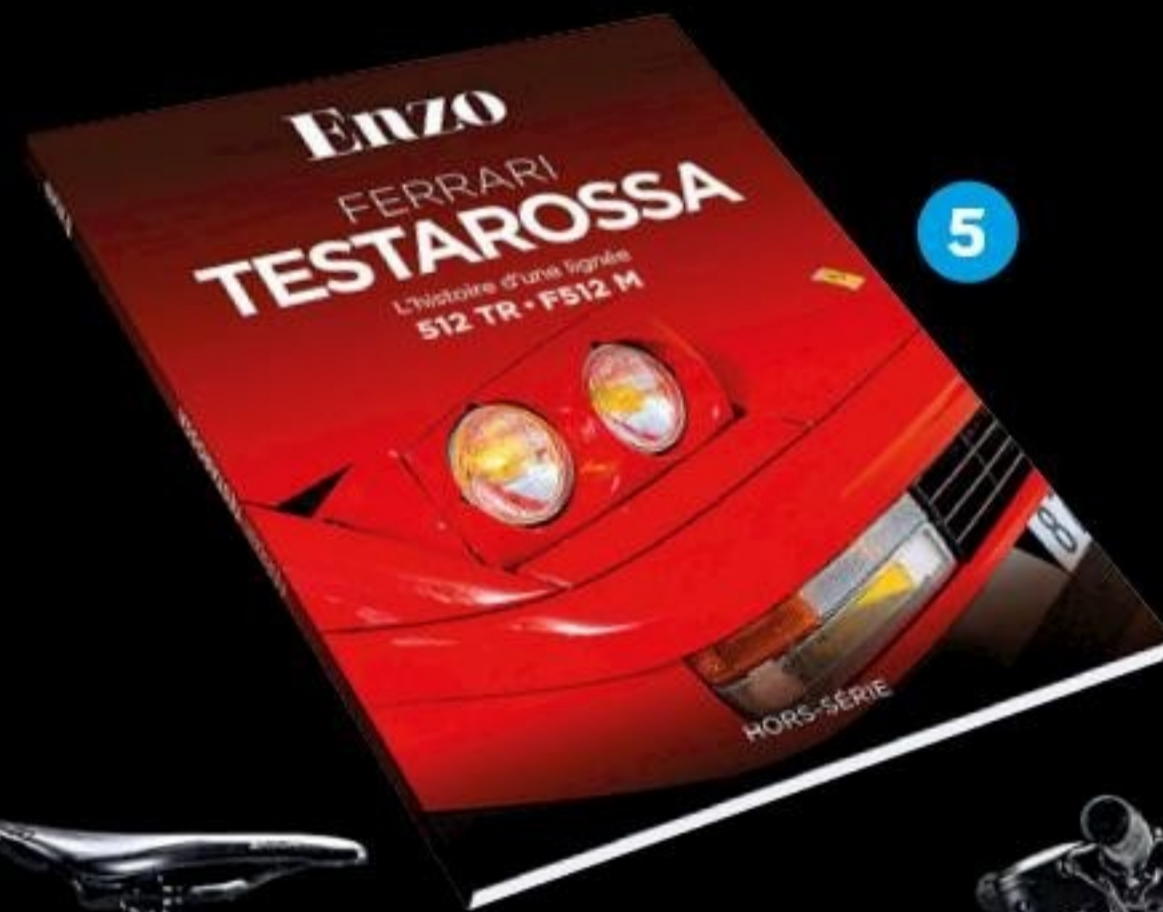
3



2



4



5



6



7

À découvrir sur www.carfans.fr

- 1 » Lamborghini Countach LPI 800-4 1:18 560 €
- 2 » Oeuvre "Sportive de l'année 2022" par Gasoline Maab 90 € (format A3)
- 3 » Sneakers Fernand Bachmann cuir bleu 265 €
- 4 » Montre BRM V6-44-SA-ArtCar 4 250 €
- 5 » Hors Série Enzo spécial "Testarossa" 12,90 €
- 6 » Doudoune K-way réversible Alpine 449 €
- 7 » Vélo électrique Porsche Sport 10 900 €



CONSTRUCTEUR
D'AUTOMOBILES EXCLUSIVES



BMW ALPINA B3

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. Les automobiles BMW ALPINA représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Le nouveau modèle BMW ALPINA B3 marie ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

- 340 kW (462 ch) • 700 Nm • Vitesse maximum 303 km/h • 0 - 100 km/h 3,8 s
- Consommation cycle urbain/extra-urbain/mixte : 13,9 / 7,7 / 9,9 l / 100 km
- Emissions de CO2 en cycle mixte : 228 g / km, Catégorie d'efficacité énergétique (Allemagne): F

MONT BLEU

La chaîne Alpine compte un nouveau sommet en terme d'exclusivité et d'efficacité. Rencontre avec la berlinette des pistards du côté de Madrid entre joie, légèreté, radicalité et bonnes manières.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK BROSSARD/ALPINE





ALPINE
A110R

F GL-681-FK 92



L'A110 R REVENDIQUE AINSI 34 KILOS DE

23

janvier 2023, pitlane du circuit de Jarama. En tirant bien fort sur les sangles du harnais, j'ai une pensée pour les malheureux pistards écartés du cahier des charges d'Alpine en 2017. Il aura fallu patienter deux ans pour voir une "S" apte au circuit, cinq pour des semi-slicks et un kit aéro et six pour découvrir cette R « pensée pour la piste, utilisable sur la route » comme ils disent. L'attente aura fait le bonheur des vendeurs de pièces racing et des préparateurs comme NM Engineering (un pionnier) submergés par une demande que la marque n'eût clairement pas anticipée. Le temps est venu de remettre les chronos à l'heure !

Plus light que light

Premier défi : imposer un nouveau régime à une ballerine qui a déjà la peau sur l'aluminium.

se fait sous la forme d'ateliers animés par les ingénieurs en charge du projet. Ces missionnaires du light nous content la quête épique du gramme. De vrais poètes !

Ceintures de sécurité et enrouleurs sont supprimés (-1,5 kg) quitte à homologuer des harnais de compétition pour la route (!) et épicer le quotidien des clients. Même punition pour le clapet actif de la ligne d'échappement (-0,7 kg), les radars de stationnement, la cloison vitrée derrière l'habitacle (remplacée par une plaque en aluminium gaufré) ou encore le cache moteur et les isolants phoniques.

À de « simples » soustractions s'ajoutent de la fibre de carbone à profusion, du capot (-2,9 kg) au toit (-1,9 kg) en passant par la lunette arrière (-4 kg), les baquets monocoques Sabelt (-5 kg) et les jantes (-12,5 kg) ! Celles-ci ont été développées par Duqueine Group, entreprise française de renommée mondiale spécialisée dans la conception de pièces en composite pour l'aéronautique. L'A110 R revendique ainsi 34 kilos de moins

qu'une S équipée du pack aéro mais pas du toit carbone, celui-ci ayant curieusement disparu de la liste des options...

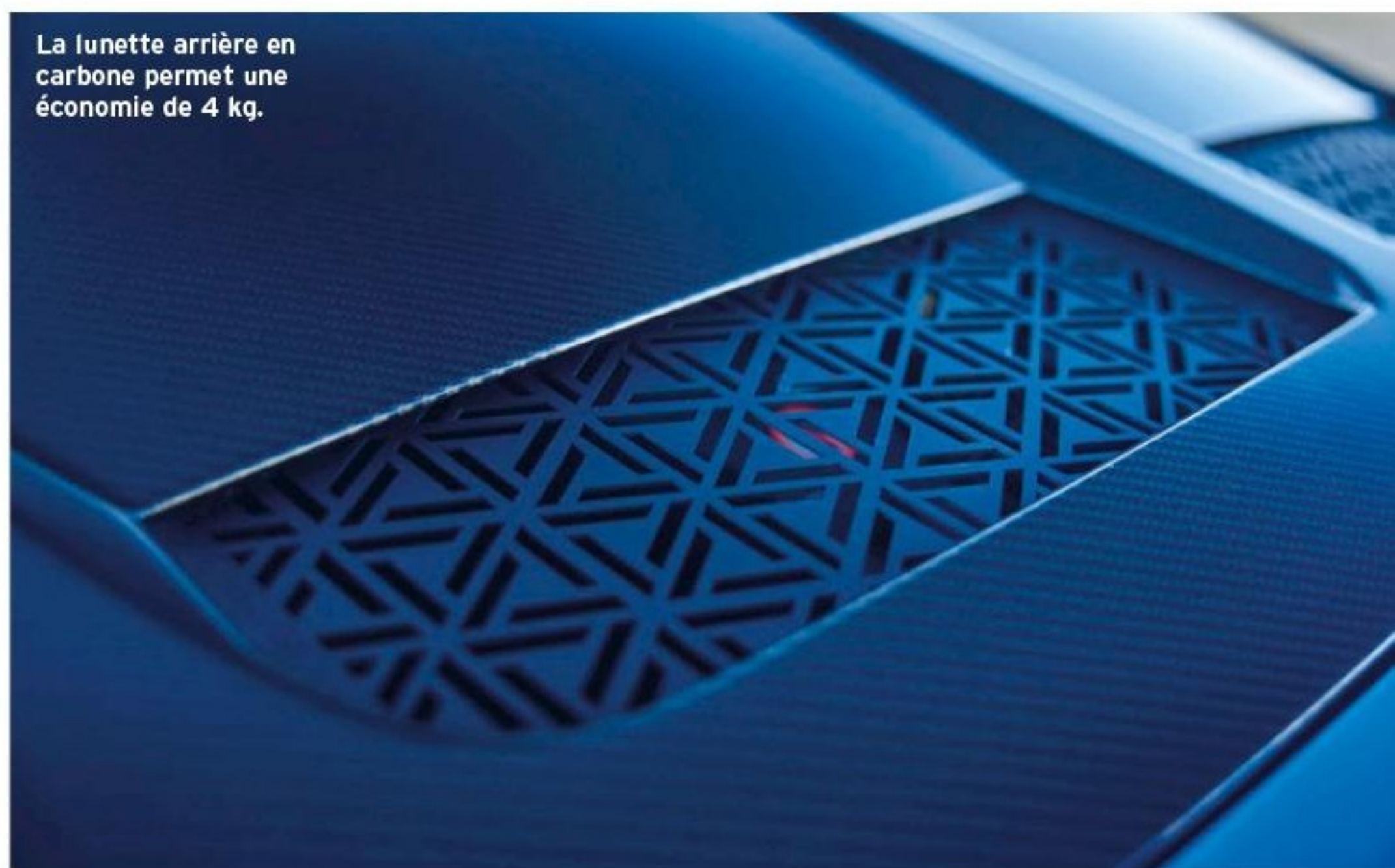
1 kg d'appui... en moins

Hormis la lame avant, la R ne reprend rien du pack de sa dauphine. Les jupes latérales et les flaps à l'arrière sont propres à la pistarde de la gamme, de même que l'aile en « col-de-cygne » (46 mm plus haut) et le diffuseur plus large et plus long de 4 cm. Ce bel attirail, lui aussi en carbone, génère 140 kg d'appuis supplémentaires à la vitesse maxi par rapport à une A110 de base. Le pack aéro de la S produit lui 141 kg. Cherchez l'erreur... Si la R n'est pas davantage plaquée au sol, elle l'est en revanche très différemment. Des explications s'imposent. Philippe Mérimée passe heureusement par là...

Rencontré pour la première fois en 2008 en marge du record de la Mégane R26.R, l'intarissable patron de la mise au point de Renault Sport et Alpine replace la problématique aéro dans une



La lunette arrière en carbone permet une économie de 4 kg.



Les flasques posées sur les jantes arrière réduisent les turbulences.



MOINS QU'UNE S ÉQUIPÉE DU PACK AÉRO



La capot carbone allège la berlinette et améliore sa traînée.



Le bleu Racing Mat exclusif est hérité de la Formule 1. Le nouveau diffuseur allonge la R de 41 mm.



Les somptueux baquets en carbone sont un atout majeur de cette pistarde.



LA CAPACITÉ DÉJÀ HORS DU COMMUN DE LA BERLINETTE



De la microfibre, des harnais, des lanières rouges mais pas de réel dépouillement pour le cockpit.



À TRANSCENDER SON PILOTE MONTE ENCORE D'UN CRAN

approche dynamique globale : « Pour améliorer la tenue de caisse, l'antiroulis a été davantage augmenté à l'arrière (+25 %) qu'à l'avant (+10 %). Le train arrière pouvait devenir nerveux à haute vitesse alors pour le calmer, on a retiré de l'appui devant (-30 kg) et on en a ajouté derrière (+29 kg) ».

Si la charge aéro n'augmente pas, la traînée, elle, progresse de 2 %, voire 5 lorsqu'on applique la hauteur de caisse minimale (-20 mm) non homologuée pour la route. Le département F1 aurait participé à l'optimisation aéro qui permet à Alpine d'annoncer fièrement une vitesse maxi portée de 275 à 285 km/h. Même les jantes arrière sont mises à contribution avec leurs flasques couvrantes limitant les turbulences. Beau travail, mais quel intérêt de privilégier la vitesse à l'efficacité pure sur une berlinette compacte et légère dévouée à la piste ? Je n'ai pas eu de réponse claire mais l'argument du CO₂ (et donc du malus) a forcément dû peser dans la balance. L'A110 de pointe devra montrer patte verte pour jouer les prolongations. Si tout va bien, elle cohabitera avec la future sportive électrique construite en partenariat avec Lotus. Combien de temps ? Le flou persiste.

Le quatre cylindres turbo ne monte pas en puissance, officiellement pour les mêmes raisons.

Peut-être aussi (et surtout) pour des questions de coûts de développement. Un surplus de couple aurait notamment « obligé à remplacer la boîte trop limitée par celle de la Mégane R.S. » confie Philippe. On retrouve ainsi les 300 ch de la S mais des perfs annoncées en progrès. La R prétend faire jeu égal avec un Cayman GT4 PDK dans ce domaine. Elle serait capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 3"9 et le mille mètres départ arrêté en 21"9 contre respectivement 4"2 et 22"4 pour la l'A110 S. L'écart, non négligeable, ne viendrait pas des semi-slicks (option sur la S) mais uniquement des faibles gains de poids et de traînée. Étonnant...

Quoi qu'il en soit, ce ne sont ni les supposés progrès en accélérations ni la dose d'appui aéro, et pour cause, qui permettent à Alpine d'affirmer que sa berlinette radicalisée est plus rapide d'une demi-seconde au kilomètre (en moyenne) sur circuit. Le secret tient dans le jeu de jambes confié à des amortisseurs Sachs réglables en compression/détentes (20 clics) associés à des ressorts Eibach plus raides de 10 % et une hauteur de caisses réduite de 10 mm. Les quatre combinés et leurs bombonnes séparées méritaient bien de 1,2 kg en plus sur la balance, à en croire le boss de la mise au point : « L'hydraulique de l'amortisseur n'a plus

rien à voir et permet d'être mieux partout, sur circuit comme sur route ».

C'est sur l'ancien tracé de F1 madrilène, technique, vallonné et bien frais (5° C) que nous découvrons ce que l'A110 R a dans les cuisses. Avec une unique session de 3 tours lancés pour se familiariser avec la monture et la piste tout en essayant de chauffer les pneus, je me garderai bien de vous livrer un avis tranché et définitif.

Froid devant

Au premier abord, j'ai la sensation d'être au volant d'une S+ aux boulons resserrés de toute part. Rien d'excessif, de caricatural ne transparait dans les réactions du châssis même lorsqu'on tente maladroitement dans le court laps de temps imparti d'explorer, voire dépasser, les limites. La R se révèle un peu plus tranchante, précise, calme sur les freins et encore mieux verrouillée dans le rapide. La capacité déjà hors du commun de la berlinette à transcender son pilote monte encore d'un cran. L'efficacité redoutable annoncée est palpable mais dans la limite du grip disponible. Les Cup 2 livrés en série sont taillés sur mesure (Michelin a même créé la dimension avant pour l'A110 S) mais chauffent beaucoup plus difficile-



- + Amortissement de haut vol
- Légèreté miraculeuse
- Finesse de mise au point
- Châssis réglable

- Moins naturellement récréative
- Agrément moteur

LA BERLINETTE TRICOLORE A-T-ELLE BESOIN D'UN

L'Alpine d'Alonso

Fernando Alonso a annoncé son départ peu après la présentation d'une série ultra limitée lui rendant hommage. Seuls 32 clients pourront prendre livraison de cette version bénéficiant de quelques touches cosmétiques, à l'image des liserés gris sur les jantes, de la poupe noire ou de la signature du pilote sur les custodes. Le plus intéressant se situe au niveau du châssis avec un inédit système breveté permettant de modifier facilement la hauteur de caisse en même temps que la raideur de suspension. Si l'efficacité n'est pas accrue par rapport à la R de base, le prix lui s'envole de 43 000 €. Est-ce bien raisonnable ?



ment devant que derrière. En découle un soupçon de sous-virage chronique qui empêche ici de vérifier les dires de Philippe : « Une fois lavant chaud et l'arrière saturé, la voiture est toujours un régal en drift ! ». Je ne doute pas une seconde de la sincérité du bonhomme, mais force est d'admettre qu'en ce matin frileux, la proue rechigne à servir de pivot et ce n'est pas avec l'aide du seul pied droit que nous verrons la piste espagnole par les vitres latérales. Le manque de couple constaté sur la S chaussée en semi-slicks est accentué par l'affûtage du châssis.

Hormis un refroidissement accru de 20 % grâce à des écopés et conduits spécifiques, le système de freinage est reconduit à l'identique. À condition de les solliciter franchement, les disques bi-matière de 320 mm de diamètre et les étriers fixes Brembo à 4 pistons à l'avant stoppent sans sourciller les 1082 kg, mais semblent monter un peu vite en température. À vérifier lors d'un prochain supertest.

Les baquets monocoques (fixe pour le passager) avec leurs petits blocs de mousse restent faciles d'accès et moins inconfortables qu'ils en ont l'air,

tout en offrant un maintien frôlant la perfection. Le cockpit bénéficie d'un habillage microfibre complet (plus étendu que l'option éponyme proposée sur la S) et de lanières rouges pour faciliter la fermeture des portes une fois harnaché. Le rétroviseur central a disparu faute d'avoir quelque chose à refléter mais on ne retrouve pas le dépouillement extrême façon Lotus Elise que les puristes auraient pu attendre, ni de belles et grandes palettes derrière le volant. La suppression de la cloison vitrée et la mise à nue du bloc font grimper de 2,5 DB (c'est beaucoup)



Le travail sur l'aéro profite plus au Cx qu'aux appuis.



Les jantes Aerocarbone sont réservées à la R. Elles permettent à elles seules un gain de 12,5 kg.

TEL DEGRÉ D'EFFICACITÉ POUR NOUS RÉGALER ?

le niveau sonore dans l'habitacle. Seulement, monter le volume ne fait pas d'un souffle rauque sans grande noblesse un morceau d'anthologie. Précisons que la ligne d'échappement perd ici la valve active et s'offre une double sorte en impression 3D à la résistance thermique élevée.

Qui a dit radicale ?

Une belle boucle de 140 km nous attend à l'est de Madrid. Dans la vraie vie, nous aurions dû passer par les cases cric et caisse à outils pour remonter l'assiette de l'auto de 10 mm, voire modifier les réglages des amortos. Dans la vie d'un journaliste, on dispose d'une auto pour la piste et d'une autre pour la route. C'est plus simple. La raideur apparente de la suspension à basse vitesse s'estompe à mesure que le rythme augmente, au point même de donner à la pistarde de la gamme des airs de bête de rallye. Les combinés font merveille, sans doute aidés par les 12,5 kg économisés sur les masses non suspendues (jantes). Là où la S commencerait dévoiler ses limites en se trémoussant gentiment, la R passe à bloc et procure au volant un sentiment de toute-puissance à la fois jubilatoire et déroutant. J'ai dû mal à imaginer une autre voiture de série, toutes marques et prix confondus, suivre le rythme de cette Alpine sur le sec dans les virolos du parc naturel de la Serranía de Cuenca. Et encore, le froid semble toujours empêcher les Michelin d'être au top de leur grip à l'avant.

L'agilité de cette petite propulsion, aussi légère que rigoureuse, est grisante mais un coup d'œil rapide au compteur fait brusquement réfléchir. La berlinette tricolore a-t-elle besoin d'un tel degré d'efficacité pour nous régaler ? Certainement pas lorsqu'on connaît l'immense pouvoir récréatif du modèle de base ou le compromis plaisir/performances qui a valu à la S chaussée en semi-slicks le titre de Sportive de l'année. Mais allez dire aux alpinistes pistards que régler sa monture aux petits oignons, gagner deux secondes voire plus à Magny Cours GP et coller aux basques d'une 718 Cayman GT4 n'est que futilité... ■

VERDICT

ALPINE A110 R » 19

En partant d'une A110 S bien optionnée, la rallonge tarifaire pour une R est d'un peu moins de 20 000 €. Cela peut sembler excessif mais c'est correct, en réalité, au regard du nombre de pièces en carbone - à commencer par les jantes dispendieuses -, du niveau d'excellence des trains roulants et de la finesse de mise au point. Numérotée mais pas limitée, l'Alpine de pointe se retrouve au prix de base d'un Cayman GT4 avec 48000 € de malus en moins et une légèreté qui la rend autrement plus joviale et passionnante à piloter.

TECHNIQUE	
Moteur	4 en ligne
Cylindrée	1798
Suralimentation	turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 6 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 de 2 400 à 6 000
Régime maxi (tr/mn)	6 800
Transmission	propulsion
Boîte	7, double-embayage
Différentiel autobloquant	non
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
Dimensions avant	215/40 R 18
Arrière	245/40 R 18
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent (320/320)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Poids annoncé (kg)	1 082
Poids/puissance (kg/ch)	3,6
Long.-larg.-haut. (mm)	4 256 - 1798 - 1238
Empattement (mm)	2 420
Voies Av/Ar (mm)	1 556 / 14
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	285
De 0 à 100 km/h	3"9
1000 m départ arrêté	21"9
Conso. moyenne (l/100 km)	6,8
Émissions CO2 (g/km)	154
BUDGET	
Prix de base (€)	105 000
Malus 2023 (€)	2 049



TECHNOPARADE

Le quinquagénaire AMG révolutionne son icône C 63. Il anticipe la fin du monde thermique, enterre le V8 et finit à quatre pattes, les doigts dans la prise. Voyons quel type d'émotions se dégage de cette hybride de 680 ch.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.





La C 63 a marqué un tournant dans l'histoire AMG depuis 2007, aussi bien sur le plan sportif qu'économique. Cette renommée lui a procuré des ailes, au point de créer ses propres modèles : SLS, GT, SL. Aujourd'hui, il remet les compteurs à zéro, en vue de l'électrification de la gamme d'ici 2030. Au lieu de profiter une dernière fois des grondements du V8 et du caractère bad boy d'une propulsion surmotorisée, il parie sur l'hybridation, la transmission intégrale et la puissance délirante. Il se démarque ainsi de la concurrence et espère jeter un pavé dans la marre des familiales survoltées.

Le constructeur applique d'abord une recette éprouvée : élargir les voies (jusqu'à 7,6 cm) et renforcer la caisse (à l'avant, au centre et à l'arrière) en vue de greffer un gros moteur. Puis en prenant la direction de l'hybride rechargeable et du downsizing, il se complique la tâche : « le développement a duré cinq ans et, dans l'ensemble, tout a relevé du cauchemar avec une énorme part de calibration » confie René Szczepek, responsable du développement. L'empattement de la Classe C a même dû être rallongé de 10 mm pour intégrer un train avant inédit à double triangulation. Une fois cette base établie, AMG sort l'artillerie hybride, en divisant la cylindrée par deux et en ajoutant un électromoteur. Nous retrouvons le 2 litres bi-injection M139 des A/CLA/GLA 45 S dans une configuration longitudinale et porté à 476 ch via un turbo électrique signé Garrett : un petit électromoteur de 4 cm d'épaisseur s'immisce entre les roues de turbine et de

compresseur pour entraîner cette dernière jusqu'à ce que les gaz d'échappement prennent le relais. La pression peut grimper jusqu'à 2,5 bar (2,1 maxi dans les 45 S) et la vitesse de rotation pointe à 150 000 tr/mn. L'objectif ? Réduire le temps de réponse. Contrairement aux 45 S, le quatre cylindres au rendement record (238 ch/l) est associé à une boîte auto à 9 rapports, où le convertisseur est remplacé par un embrayage multidisques. Un tel CV en impose déjà et une microhybridation aurait suffi à passer la barre des 500 ch et à limiter le malus. La benjamine C 43 suit cette voie, en cumulant un 2 litres de 408 ch boosté par une hybridation légère (14 ch). Elle parvient ainsi à réduire les émissions de CO₂ à moins de 200 g/km et le malus à moins de 20 000 €.

La C63 S va plus loin et fait un pied de nez aux autorités européennes en abaissant les rejets de CO₂ à 156 g/km et le malus à 2 370 € en France. Par quel tour de magie ? Un ensemble baptisé « P3 hybrid » installé sur le train arrière comprenant un électromoteur de 204 ch, une boîte à 2 rapports et un différentiel piloté. Le second rapport s'enclenche à 140 km/h maxi et se synchronise avec le passage de la 3e à la 4e de la boîte 9 Speedshift MCT. En mode 100 % électrique (EL), l'autonomie est limitée à 13 km en raison de la petite batterie de 6,1 kWh placée dans le coffre. La priorité reste les performances et non l'éco-conduite ! Elle pèse tout de même 89 kg et réduit le volume de chargement à 279 l (324 l pour le break), insuffisant pour un usage familial. AMG s'appuie sur le savoir-faire acquis en Formule 1 pour refroidir les 560 cellules et les maintenir à température optimale (45°). Vous ajoutez à cela une transmission intégrale, des roues arrière directrices, une suspension active et une multitude de modes de

« LE DÉVELOPPEMENT A DURÉ CINQ ANS ET TOUT A RELEVÉ DU CAUCHEMAR ! »

RENÉ SZCZEPEK RESPONSABLE DU DÉVELOPPEMENT



Cette hybride chausse
d'excellents Michelin PS4S
sur mesure.



conduite et vous obtenez une usine à gaz, qui nécessite de faire connaissance à tête reposée pour en saisir les subtilités. Évidemment, la balance sanctionne cette audace technologique et la E Performance frise les 2,1 tonnes ! Soit 400 kg de plus que la C 43... A méditer. « *Je suis sûr qu'avec cette technologie, qui renferme un grand savoir-faire issu de la Formule 1, nous allons attirer une nouvelle clientèle* », annonce Philipp Schiemer, Président du Directoire de Mercedes-AMG GmbH. C'est tout ce que l'on souhaite à AMG, car les habitués risquent d'être désarçonnés.

Neurones en ébullition

La C 63 continue de cacher son jeu sous des traits classiques ponctués de quelques éléments évocateurs de son pedigree : hanches marquées, capot aéré, calandre à lamelles verticales, quatre sorties d'échappement, petit becquet. Une seconde trappe fait son apparition côté gauche, cachant une prise électrique... Mais inutile de la suspendre à un fil, la batterie se recharge en roulant, en récupérant de l'énergie au freinage (4 niveaux ajustables). Cela fait partie des innombrables subtilités à assimiler en fouillant dans les menus des grands écrans ou du volant. Vous êtes prêt ? Il existe 8 réglages agissant sur le moteur, la boîte, la direction, les amortisseurs et le son : Electric, Comfort, Battery Hold (pour les préserver), Sport, Sport+, Race, Chaussée glissante et Individual permettant de jouer les metteurs au point. Ensuite, AMG propose quatre strates électroniques modulant l'ESP, la transmission intégrale et l'autobloquant actif : Basic, Advanced, Pro et Master privilégiant un équilibre survireur. Au centre, le menu Performance expose le flot d'énergie, la vitesse de rotation de chaque moteur, les



Ces baquets
Performance au
maintien réglable
sont optionnels.

IL VA FALLOIR PERDRE LE RÉFLEXE D'OUVRIR LES FENÊTRES POUR RÉGALER LES TYMPANS



températures... En option, un outil de télémétrie (Track Pace) donne accès à 80 types de données ! Quant au GPS, il superpose à la caméra avant des indications en réalité augmentée à l'approche des carrefours. Pratique et efficace, comme l'éclairage Digital Light qui permet d'attaquer de nuit comme en plein jour. La zone d'éclairage varie en continu pour éviter d'éblouir les usagers, alors que vous évoluez en phares. Magique. Ce système est même capable de projeter au sol des signaux de danger ! Cette C 63 en met donc plein la vue d'un côté, mais déçoit de l'autre par ses plastiques basiques et mal agencés sur la partie basse de l'habitacle. Autre grief, malgré un empattement et une longueur totale conséquents, l'espace est compté à l'arrière, au niveau des jambes. La meilleure place reste celle du conducteur, bien calé dans les baquets Performance optionnels. Après avoir assimilé toutes ces subtilités électroniques et pris un cachet d'aspirine, il est temps de mettre les voiles... En silence car cette E Performance démarre en hybride.

Changement d'ère

Il va falloir perdre le réflexe d'ouvrir les fenêtres dans les tunnels pour régaler les tympans. Les grondements terrifiants du V8 laissent place à un banal quatre cylindres qui bombe le torse dans les modes sportifs grâce à quelques artifices, sans être aussi pétaradant qu'à bord d'une A45 S. Le premier est répandu, puisqu'il s'agit de valves à l'échappement. Le second est également en vogue puisqu'il retranscrit un mixage (bien dosé) dans les haut-parleurs. AMG innove avec une troisième source, extérieure et fonctionnant à basse vitesse : une barre de son à l'avant et deux enceintes à l'arrière. Il utilise en fait le dispositif - obligatoire en Europe - qui signale la présence d'un véhicule électrique à des fins ludiques, en amplifiant l'échappement dans les modes sportifs. Au final, lorsque l'on écrase la pédale de droite, la sonorité est loin d'être désagréable mais n'est pas gratifiante et laisse les tympans sur leur faim. En revanche, la poussée a de quoi mettre KO les bambins à l'arrière. Sans être aussi dingue qu'une Taycan Turbo S, elle saisit dès le ralenti puis elle franchit un cap à 3 000 tr/mn lorsque les turbos se déchainent et croit de manière linéaire jusqu'à 7 000 tr/mn. En clair, ça déménage en permanence et le 2 litres s'emporte toujours avec joie. Pour jauger l'étendue de sa force, rien ne vaut un launch control : mode Race, ESP repoussé (ou coupé), freins et gaz. Le régime se cale à 4 000 tr/mn et les mises en vitesse rivalisent avec une super GT (voir vidéo sur YouTube). Ce n'est pas tant le 0 à

100 km/h (3"4 annoncées) qui inquiètera la concurrence (3"5 pour une M3 xDrive) mais la capacité d'accélération jusqu'à la bride, relevée à 280 km/h en option (270 km/h pour le break). Un dragster déguisé en familiale, qui l'instant d'après évolue en silence en ville. Cette double personnalité bluffe et l'hybridation force le respect. L'accélération est loin d'être ridicule en 100 % électrique (jusqu'à 140 km/h) et le passage au thermique demeure transparent. Quel que soit le mode, les 1 030 Nm restent disponibles en utilisant le kick-down pour une durée maxi de 10". Ce qui veut dire que les 300 Nm et 204 ch électriques ne sont pas délivrés en permanence (95 ch le reste du temps). N'ayez crainte, vous ne manquez jamais de ressources. En revanche, la perception de la vitesse est trop filtrée (insonorisation, feeling de direction) et vous évoluez inconsciemment à un rythme totalement déraisonnable.

Typée propulsion

Bonne nouvelle, la transmission intégrale 4Matic+ composée d'un embrayage multidisques piloté (central) favorise le train arrière et est capable d'envoyer la totalité du couple sur l'un des deux essieux. Il ignore ainsi le train avant à charge constante ou en enclenchant le mode Drift, qui n'a pas le naturel d'une pure propulsion. En attaquant sur de sublimes routes de montagne andalouses au nord de Malaga, la lourde familiale marque d'abord par sa rigidité, son efficacité et sa capacité à diminuer la sensation de poids. La suspension a du pain sur la planche et la gestion des forces convainc en latéral (maintien de caisse), non en vertical (filtrage). La palette offerte par l'amortissement actif (de série) n'est pas optimisée : compressions insuffisamment tendres en Comfort et trop raides en Sport+. La M3 propose un meilleur compromis confort/efficacité et une plus grande agilité grâce à un train avant plus hargneux et une masse plus contenue (300 kg d'écart annoncés en 4WD !). La C63 S mise sur un équilibre neutre et son déhanché évoque davantage celui d'une RS6. Les roues arrière directrices (maxi 2,5° à basse vitesse) l'aident à pivoter, puis l'excellent grip permet de s'extraire sans trace et sans être embarqué par le poids. La berline peut remercier les Michelin Pilot Sport 4S dédiés et le différentiel piloté. Elle peut aussi compter sur ses freins acier, mais l'attaque à la pédale déçoit par sa mollesse et la récupération d'énergie n'est pas disponible en permanence pour ajouter du frein moteur. Sur piste, les choses se gâtent et ils ont tendance à chauffer au bout de trois tours. Précisons que la liste d'options comprend des disques carbone/céramique. Mais au fond,



L'électronique embarquée submerge et mieux vaut l'étudier à tête reposée.



Il est possible d'ajuster la récupération d'énergie au freinage.

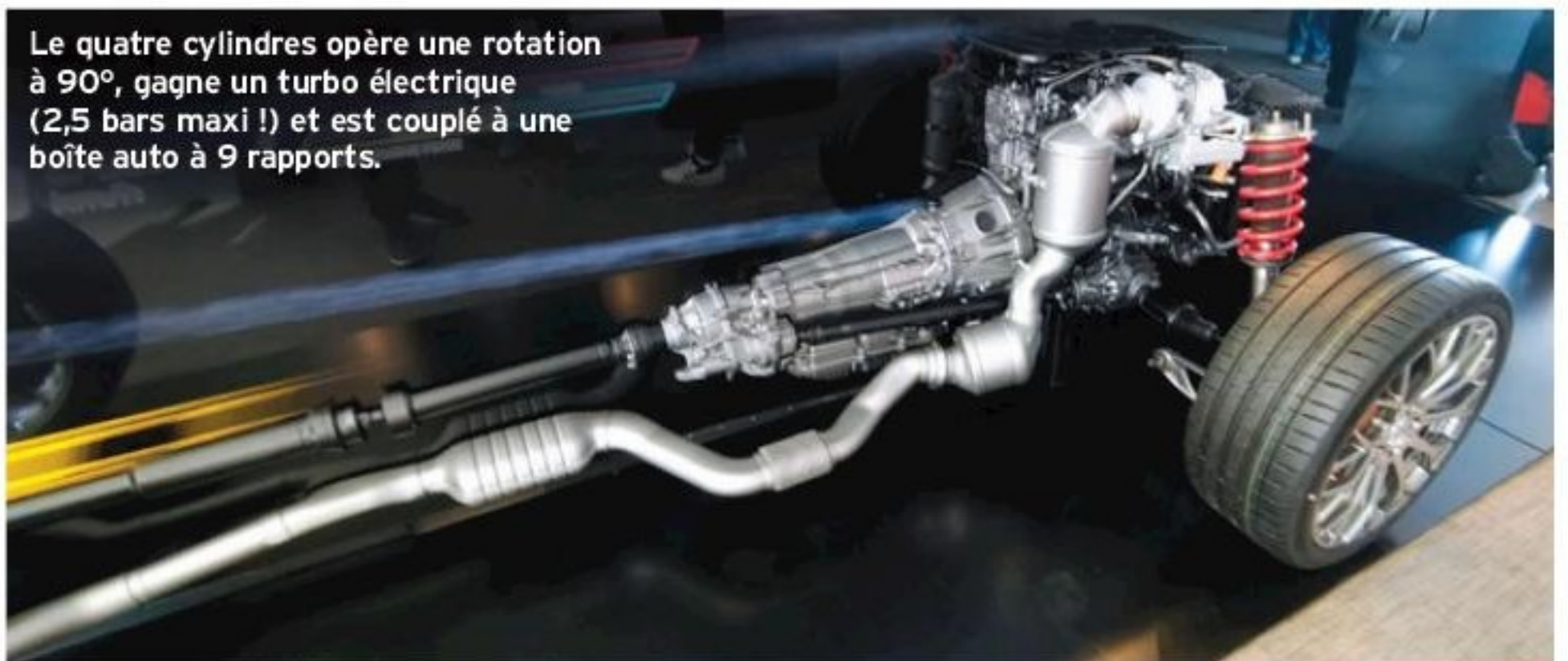


Le 2 litres turbo devient longitudinal et délivre 476 ch.



Usine à gaz

Le quatre cylindres opère une rotation à 90°, gagne un turbo électrique (2,5 bars maxi !) et est couplé à une boîte auto à 9 rapports.



L'ensemble "P3 hybrid" est regroupé à l'arrière et se compose d'un électromoteur de 204 ch, d'une boîte à 2 rapports et d'un différentiel piloté.



Ouf, cette intégrale dispose d'un mode Drift.



Le break propose un coffre plus volumineux et des prestations dynamiques identiques (+ 25 kg).

+
Hybridation
Performances
Technologies
Efficacité

-
Masse
Trop cérébrale !
Ressenti sportif
Émotion

aussi puissante et technophile soit-elle, cette AMG hybride a-t-elle sa place sur circuit ? Pas vraiment, comme nous avons pu le constater sur le tracé varié et piégeur d'Ascari. En insistant sur le freinage dégressif pour éviter de saturer l'avant, le train arrière pivote et survire au placement. Puis en remettant les gaz, l'avant raccroche et met fin à la dérive. L'ESP intermédiaire autorise déjà ce type de figure et le couper réclame de réagir vite au volant car la direction prévient tardivement des pertes de grip. La boîte auto, elle, suit la cadence et se déguste en Drive ou en manuel. Cela ne suffit pas à redorer le blason de la plus puissantes des Classe C sur piste, où la masse se fait sentir et maltraite le train avant ainsi que les consommables.

Elle n'a toutefois pas dit son dernier mot, puisqu'elle peut chausser des semi-slicks sur mesure en option (Cup 2)... Comme une certaine M3 Competition, qui a créé la surprise à Magny-Cours. Vous l'aurez compris, les fans de l'icône C 63 vont être désorientés par cette descendance bardée de watts et de technologies qui manque de saveurs sportives authentiques. Ce modèle aurait mérité une autre appellation ou seulement une hybridation légère. Il serait intéressant de la comparer à la petite sœur C 43, bien équipée sur le plan dynamique, beaucoup plus légère et moins chère (77 400 €). ■

VERDICT

C 63 S E PERFORMANCE >> 14



Adieu le V8, les grondements et le côté bad boy des C 63 ! Une page se tourne. La technologie embarquée force le respect et met une claque à la concurrence. L'ensemble mécanique marche très fort mais n'est guère attachant. Sur routes ouvertes, l'efficacité globale étonne au regard de la masse. Aussi performante soit elle, la E Performance manque de charisme. Ce n'est pas qu'une question de mécanique, mais de toucher de route, de connexion sportive et d'émotion. Espérons que les Cup 2, non testés, changent la donne.

TECHNIQUE

Moteurs	4 en ligne + 1 élec. Ar
Cylindrée	1991
Suralimentation	1 turbo élec. (2,5 bars maxi)
Puissance maxi totale	680 ch
Couple maxi total	1 030 Nm
Régime maxi (tr/mn)	7 000
Transmission	intégrale, mode Drift
Boîtes	auto., 9 Av et 2 Ar
Différentiel autobloquant	1 piloté Ar
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4S
avant/arrière	265/35 & 275/35 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (390/370) acier
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Poids annoncé (kg)	2 090
Poids/puissance (kg/ch)	3,1
Long.-larg.-haut. (mm)	4 842 / 1 900 / 1 458
Empattement (mm)	2 875
Voies Av/Ar (mm)	1 649 / 1 571

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	250 (280 en option)
De 0 à 100 km/h	3"4
Conso. moyenne (l/100 km)	6,9
Émissions CO2 (g/km)	156

BUDGET

Prix de base estimé (€)	environ 125 000
Malus 2023 (€)	2 370



MOTORTECH

votre réseau de professionnels

Reprogrammation moteur



www.motortech.fr



Optimisation moteur & conversion Flexfuel

ÉLECTRICITÉ DANS L'AIR



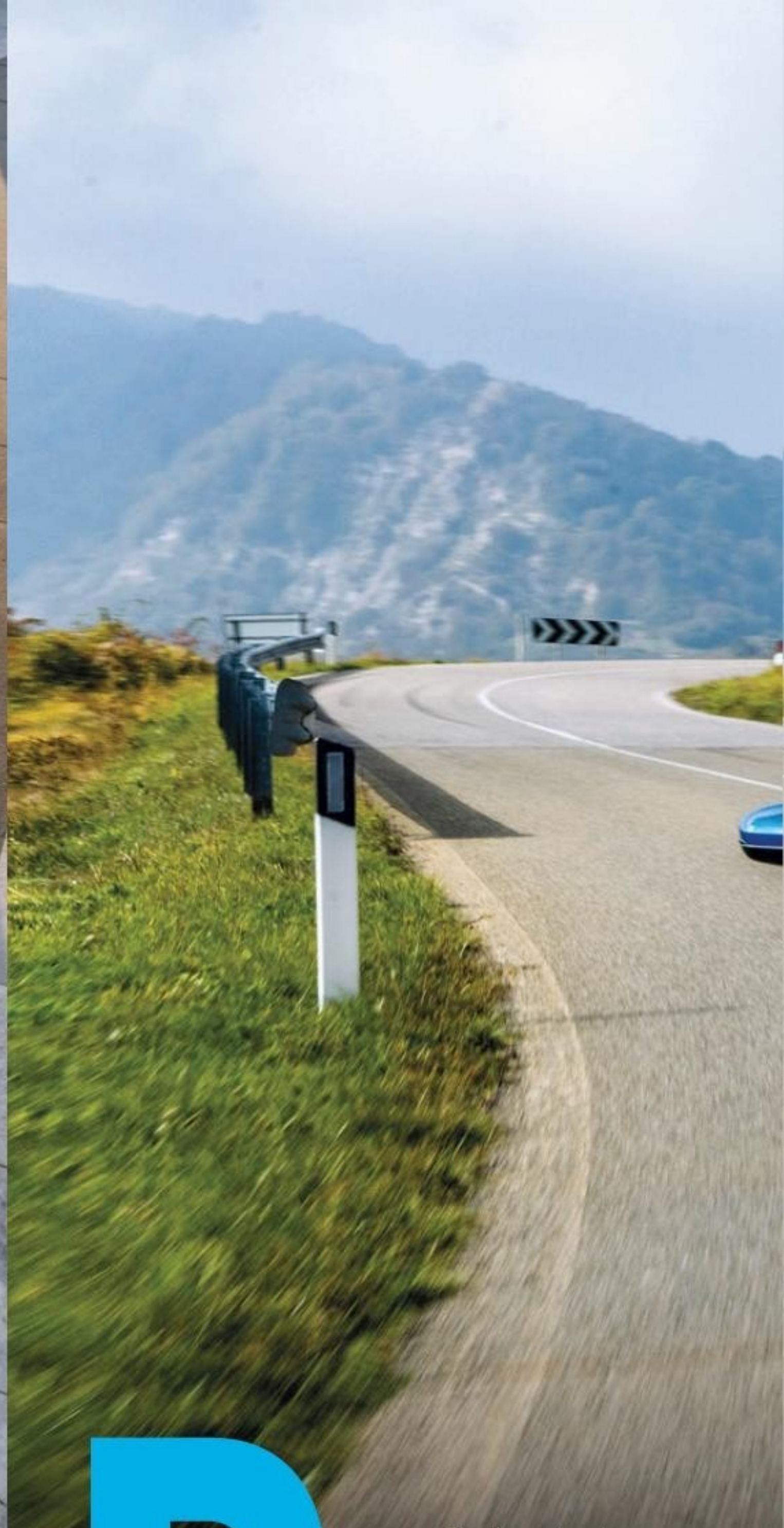
Ferrari décline sa révolutionnaire 296 V6 hybride en Gran Turismo Spider à toit rétractable. Voyons comment il revisite ce grand classique et s'il parvient à détourner du coupé.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.





Le toit en alu se rétracte en 14", jusqu'à 45 km/h.



D

u son. De la polyvalence. Des watts. Sur le papier, la GTS a tout pour devenir la plus enviable des 296. En bonus, elle peut se radicaliser via le pack Assetto Fiorano: amortisseurs passifs Multimatic, éléments extérieurs et intérieurs en carbone - dont une lame avant permettant de gagner 10 kg d'appui -, accès aux options Cup 2R, jantes carbone et déco biton en hommage à la 250 LM. Il faut toutefois garder à l'esprit que ce strip-tease se paye sur la balance et équivaut environ à un passager supplémentaire: + 70 kg. Sachant qu'avec les pleins nous avons mesuré le coupé à 1 640 kg, ce Spider n'a rien d'une plume et dépasse la 1,7 tonne. Bien que le développement des coupé et cab' ait été conjoint, la coque alu exige des renforts pour maintenir le niveau de rigidité à la torsion du coupé: montants de parebrise et arrière, bas de caisse. Ferrari annonce un gain de 50 % par rapport à l'éphémère F8 Spider! Il en résulte une sensation de roc et l'absence de remontée

LES TURBULENCES SONT SI BIEN
GÉRÉES QUE L'ON ÉPROUVE MÊME
PLUS LE BESOIN DE RECAPOTER !



parasite, y compris sur le bosselé et décapoté. De quoi motiver pour rouler topless ! D'autant que le toit en alu se manie facilement.

Décapsulage permanent

Inutile de s'arrêter, il disparaît en roulant jusqu'à 45 km/h et en 14". Scindé en trois parties et entièrement capitonné, il dessine un profil de coupé une fois en place. Le travail d'insonorisation équivaut d'ailleurs à ce dernier. Cela dit, sur longs trajets, quelle que soit la carrosserie, la 296 rappelle son ADN de berlinette supersportive : bruits de roulements et aéros, ronron du V6 y compris en 8e sur autoroute (hors Hybrid). L'amortissement actif (électromagnétique) évoque également cette élite, avec un filtrage assez ferme à basse vitesse. Le bouton « route bosselé » sur le volant atténue certaines fréquences dans les modes sportifs, sans faire de miracle. Si l'envie vous prend de voyager la tête à l'air, les remous sont maîtrisés jusqu'aux vitesses légales en remontant les ouvrants. Mais au-delà ou à la longue, il vaut mieux abaisser la lunette arrière. À notre grande surprise, cette vitre amovible qui sert habituellement de saute vent redirige le flux aéro dans le cockpit et ajoute des turbulences. En l'abaissant, ce flux est lissé, canalisé entre les appuie-tête et passe sous l'aéro bridge repris du coupé. Comme par magie, les turbulences dispa-

raissent en gardant les vitres latérales relevées. L'efficacité est telle que l'on éprouve même plus le besoin de recapoter sur autoroute ni la crainte d'une coupe iroquoise. Bien vu. Cette lunette se manipule indépendamment du toit et permet, comme sur les aînées, de se connecter avec l'échappement y compris en position coupé. Le meilleur des mondes.

Connecté

L'échappement occupe logiquement plus de terrain sur cette GTS, mais pas uniquement. Cette tuyauterie relativement courte, se passant de silencieux (mais affublée de filtres à particules), surplombe le V6 et s'achève au milieu du bouclier arrière par une fausse canule cachant une double sortie (à clapets actifs). Comme le coupé, un résonateur amplifie naturellement le son à bord, sans intervention des haut-parleurs... Contrairement à la plupart des mécanismes, il renvoie ici des vibrations prélevées à l'échappement (système « hot pipe »), près de la chambre de combustion. En repliant le toit, l'échappement prend une autre ampleur et domine les débats à bas régimes, en générant des grondements de motos supersportives... À la manière des aînées à moteur V8, en moins grave. Preuve en est en suivant une 488 GTB sur notre parcours d'essai : son timbre couvre celui

de la 296 à faible allure. À pleine charge, on perçoit davantage les bruits de suralimentation : mise en pression des turbos, soupape de décharge au lever de pied. À mi-régime, les grondements laissent place au saccadé atypique de l'admission tirant vers les aigus. Nul doute, nous avons affaire au V6 le plus sensationnel du marché ! Il pousse à guetter la moindre réverbération. L'échappement en met alors plein les oreilles, suivi du côté strident de l'admission dont certaines notes rappellent le V12.

Évidemment, tout cela se produit dans les modes sportifs (Race ou Qualify). Le supercab' est en effet capable d'évoluer en sourdine en Hybrid, voire en silence si l'on bascule en eDrive. Observer les réactions des passants dans les villages toscans vaut son pesant d'or. Le regard reste hagard, voire froncé en 100 % électrique puis il s'illumine lorsque le moteur à combustion se réveille. Même s'il est amusant et relaxant de rouler en ville sans bruit, le chant fait partie intégrante de la religion Ferrari et les pratiquants ne sont pas prêts à se séparer de ce cantique. La 296 mise donc sur sa bipolarité et sa technologie de pointe pour séduire une large clientèle. Il est possible d'évoluer en électrique jusqu'à 135 km/h pendant 25 km (maxi), grâce à un électromoteur arrière de 167 ch placé entre le V6 et la boîte, ainsi que de petites batteries



COMMENT UN SI PETIT GROUPE MOTOPROPULSEUR PEUT PRODUIRE UNE FORCE AUSSI COLOSSALE ?

(7,45 kWh, 73 kg) positionnées transversalement derrière les occupants. De quoi permettre à cette hybride de décrocher un faible malus (153 g CO₂/km, 1 901 €), sans pour autant dépendre des bornes de recharge. La solution ? Attaquer en Race ou Qualify et la jauge verdit en quelques kilomètres. Le mode Hybrid, lui, est toujours aussi séduisant par sa douceur de fonctionnement et exacerbe le côté GT sur longs trajets. Les transitions électrique/thermique s'opèrent sans soubresaut. Rassurez-vous, il suffit d'écraser l'accélérateur pour changer d'univers et s'attirer les foudres du V6 biturbo de 663 ch, caché au fond du compartiment moteur. Positionné très bas grâce à son ouverture à 120°, à ses turbos implantés dans le V et à son carter sec, le 3 litres au rendement vertigineux (221 ch/l!) joue à cache-cache. La petite vitre décalée vers l'arrière laisse seulement entrevoir l'échappement, le moteur électrique (rouge) et les câbles haute tension. Logique, toute la partie arrière est remodelée pour accueillir le toit, sans altérer le profil aplani du coupé ni le pont aérodynamique.

Physique

Cet ensemble mécanique relève de la centrale nucléaire qui écarte tout temps mort du ralenti au rupteur. L'électricité couvre le turbo lag avant que la suralimentation (2 bars maxi!) s'emporte à 4 000 tr/mn. Le couple infernal V6/électromoteur franchit un autre cap à 6 000 tr/mn et se rue sur le rupteur situé à 8 500 tr/mn. Comment un si petit groupe motopropulseur peut produire

une force aussi colossale ? Intimidant. Et pourtant, il réserve encore des surprises et la poussée devient physique en mode Qualify : 830 ch contre 800 ch et 900 Nm contre 830 Nm ! On en prend la mesure lors d'un launch control (L sur le tunnel) ou en repoussant les aides, en gérant la déferlante de couple. En enfilant seulement des Michelin Pilot Sport 4S (dédiés), le grip sidère sur le sec et les mises en vitesse égaleraient celles d'un coupé 296 ou d'une 765LT Spider sur le 0 à 100 km/h (2"9). Ensuite, la GTS se fait distancer de respectivement 0"3 et 0"4 sur le 0 à 200 km/h (7"6). Elle se rattrape en vitesse maxi avec 30 km/h annoncés, comme le coupé et l'ennemie McLaren (produite jusqu'à fin 2022). Le travail aéro se veut aussi poussé que le coupé. En plus des phares cachant un conduit refroidissant les freins, il comprend un splitter avant appelé « plateau à thé », un fond plat générant des vortex, un aéro « bridge » formant une lunette arrière virtuelle, ainsi qu'un aileron rétractable. Ce dernier, situé entre les quatre feux revisités se dresse à la verticale au-delà de 100 km/h, lors des freinages appuyés. Cette barrière crée un appui de 100 kg. Au total, la GTS générerait autant de déportance que le coupé, à savoir 360 kg à 250 km/h avec le pack Assetto Fiorano. La 765LT Spider ne peut en dire autant, avec environ 250 kg à 300 km/h. Par contre, l'anglaise ricane quand on évoque le tranchant, le feeling de direction et la masse, avec plus de deux quintaux d'écart. Mais elle n'est pas électrifiée... La petite sœur hybride Artura (680 ch) n'existe pas encore en Spider, mais devrait se situer aux alentours de 1 550 kg,

puisque le coupé s'en tient à 1 498 kg. Ferrari prendrait ainsi l'avantage en rapport poids/puissance, en accélérations et probablement en caractère mécanique, mais aurait du pain sur la planche en dynamisme avec un surpoids d'environ 150 kg. N'oublions pas que Maranello a plus d'un tour dans son sac, en radicalisant d'emblée la 296 avec le pack Assetto Fiorano en option.

Soif de radicalité

Nous n'avons malheureusement pas eu l'honneur de prendre le volant d'une GTS ainsi équipée. Le mélange des genres doit être appétissant et original : réglages incisifs, semi-slicks, quelques kilos en moins, le tout à l'air libre ! Pour le modèle classique, Ferrari ne s'est guère attardé sur la suspension en raison d'une répartition des masses identique au coupé. Il conserve les mêmes ressorts mais confie avoir ajusté les amortisseurs pilotés en vue d'améliorer le confort et le contrôle en détente. « Le niveau de rigidité permet d'offrir le même comportement que le coupé. D'habitude, nous devons lutter contre le sous-virage pour un cabriolet. Ici, pas besoin » précise un ingénieur. Il est vrai que la tendance à piquer du nez est infime et, dans l'ensemble, la gestion de la masse est remarquable. Cela dit, on ne retrouve pas la vivacité du coupé aux placements et les réglages d'amortissement plus softs font davantage ressentir le poids élevé. La facilité de prise en mains s'avère tout aussi marquée et marquante que le coupé, à l'image de la motricité. L'efficacité de la suspension (y compris sur terrain difficile), la qualité des gommages et la magie du différentiel piloté sont



L'habitacle épuré et high tech se calque sur celui de la GTB.



Comme le coupé, la GTS chausse des Michelin PS4S sur mesure.



L'électromoteur est accolé au V6 biturbo.



telles que les aides à la conduite interviennent peu sur le sec... Un miracle à ce niveau de puissance.

Comme le coupé, les limites sont difficilement palpables sur route ouverte. L'arrière enroule au placement et reste peu sensible au freinage dégressif. Le survirage déboule à la réaccélération, en surdosant les gaz. La glisse reste progressive mais se produit à allure indécente, donc il faut réagir vite. D'autant que la direction informe tardivement de la perte de grip. La légèreté et le tranchant de l'assistance se révèlent moins caricaturaux qu'à bord du coupé essayé un an auparavant. Mais l'effort au volant et les remontées d'infos demeurent insuffisants pour cerner le grip, la vitesse d'évolution. Le freinage sans liaison mécanique (by wire) souffre, lui, d'un dosage variable au gré du Manettino: mou à raide selon les modes, obligeant par exemple à écraser la pédale en Race. Le fameux curseur situé sur la droite du volant agit aussi sur l'amortissement, la direction, l'accélérateur, les aides à la conduite et la boîte. Tenez, au fait, la double embrayage à 8 rapports est tellement parfaite qu'on l'oublie alors que sa réactivité est télépathique. À la montée, elle ajoute un surcouple dans les modes sportifs et rétrograde avec panache y compris en Drive. Elle se déguste de préférence en manuel, en agitant les grandes palettes pour orchestrer et communier

avec la mécanique. Au final, le relatif sentiment de souplesse, l'ajout de sensations mécaniques et la perception accrue de la masse sur le cabriolet permettent d'ancrer davantage la 296 dans la réalité. La vivacité régresse, mais son déhanché renseigne davantage sur le rythme adopté... Toujours délirant. La GTS invite aussi à profiter d'une polyvalence inédite dans le segment, en tenant compte de l'hybridation et de la « zénitude » qui en découle en levant le pied. ■

VERDICT

FERRARI 296 GTS

>> 18

La GTS améliore naturellement les sensations mécaniques en perdant sa coiffe, mais elle place le curseur dynamique un cran en dessous celui de la surréaliste GTB. Le 3 litres au timbre agréable et atypique incarne le meilleur V6 du marché. L'hybridation et la boîte relèvent de la sorcellerie. Les performances sont suffoquantes. La rigidité et l'équilibre du coupé sont préservés. La gestion des remous épate, même à rythme soutenu. Bref, la polyvalence croît, alors que la vivacité régresse un brin (masse, réglages). Mais nous n'avons pas testé son arme ultime: le pack Assetto Fiorano.

TECHNIQUE

Moteurs	V6 + 1 électrique Ar
Cylindrée	2992 cm ³
Suralimentation	2 turbos (2 bars maxi)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	830 à 8000 (Qualify)
Couple maxi (Nm)	900 (Qualify)
Régime maxi (tr/mn)	8500 (V6)
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté eDiff
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4S KI
Avant/arrière	245/35 et 305/35 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/percés (398/360) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1540 à sec
Poids/puissance (kg/ch)	1,8
Long.-larg.-haut. (mm)	4565 - 1958 - 1191
Empattement (mm)	2600
Voies Av/Ar (mm)	1665/1632

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	330
0 à 100/200 km/h	2"9/7"6
Conso moyenne (l/100 km)	6,5

BUDGET

Prix de base/modèle testé (€)	325 247 / 420 407
Malus 2 023 (€)	1901

LA FACILITÉ DE PRISE EN MAINS S'AVÈRE TOUT AUSSI MARQUÉE ET MARQUANTE QUE LE COUPÉ, À L'IMAGE DE LA MOTRICITÉ

+
Hybridation
Performances
Polyvalence

-
Feeling direction
et freins
Masse élevée

Moteur & SENS®

AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE & SERVICES SUR MESURE



moteuretsens.com

Suivez-nous !



10 Rue de L'Orme Saint-Germain

91 160 Champlan, Fr.

Tél. : 01 69 30 98 40

contact@moteuretsens.com



SUPERCAR SOUS COUVERTURE

Nous avons enfin pris le volant de cette fameuse briseuse électrique de Chiron. Son potentiel impose le respect mais il n'y a pas de quoi humilier une Taycan Turbo S pour l'instant.

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS YANNICK PAROT





STOP
50 m

Nicolas Gourdol, le fondateur de votre magazine préféré, possède de nombreuses qualités dont celle d'avoir un redoutable coup de volant. Mais pas celle de prédire l'avenir de Tesla, évoqué lors d'une soirée d'élection de la Sportive 2015 : « *Tout le monde s'extasie sur Elon Musk et Tesla alors que ce constructeur est un gouffre financier qui n'a jamais gagné le moindre centime. Maintenant que Mercedes, BMW ou Volkswagen se mettent à l'électrique, je pense que Tesla n'en a plus pour longtemps* », lançait-il. À cette époque, nous étions tous d'accord et l'élection comprenait uniquement des mécaniques thermiques plus ou moins merveilleuses.

Longue histoire

Mais l'histoire ne s'est pas écrite de cette façon. Tesla a réussi à passer du statut de catastrophe comptable à celui de marque bénéficiaire grâce à l'arrivée de modèles grand public 3 et Y, et la forte augmentation de ses cadences de production. Les géants de l'automobile n'ont toujours pas rattrapé l'américain en 2022, malgré des moyens colossaux placés dans la technologie électrique. Tesla a vendu 1,3 million de modèles l'an dernier, un chiffre certes décevant par rapport aux prévisions mais qui le rapproche désormais des rois du premium allemand (1,61 million pour Audi). Pas si mal, pour une marque qui n'a lancé son premier vrai modèle qu'en 2012!

Ce premier modèle, c'est la Model S : une grande berline au style classique vite devenue la reine du net grâce à ses accélérations hors du commun lui permettant de battre d'authentiques supersportives thermiques. À l'époque, si la "drag race" durait

plus de cinq secondes ou qu'il fallait négocier des virages, le prestige de la grosse Tesla volait en éclat. Uniquement bon à bondir de 0 à 100 km/h, l'étendard familial affichait un comportement dynamique quelconque.

Avec l'arrivée de la Model 3 Performance en 2019, la marque a prouvé son savoir-faire à ce niveau. Sur les routes de Provence ou le Driving Center du Paul Ricard, la berline affichait une agilité inédite et devenait franchement amusante à piloter. Capable de glisser et de chasser le chrono, cette électrique de près de 500 ch coûte 35 000 € de moins qu'une M3 (ou 85 000 € en comptant le malus !) tout en affichant des performances relativement proches.

Et la grande Model S, que devient-elle ? Dix ans après son lancement, elle fait toujours partie du catalogue. Elle vient de bénéficier d'un restylage, dont les changements ne peuvent se deviner en la regardant. La version de base « Dual Motor » développe 670 ch et revendique déjà un 0 à 100 km/h en 3"2. Quant au haut de gamme sportif « Plaid » que nous essayons, il possède trois moteurs à aimants permanents avec des rotors en fibre de carbone. Puissance maxi ? 1 020 ch américains, soit 1 034 ch DIN. Couple maxi ? Environ 1 400 Nm (Tesla refuse de communiquer officiellement cette donnée). Le 0 à 100 ? 2"1. Oui, cette grande berline familiale au design on ne peut plus banal pourrait coller 0"3 à une Chiron Pur Sport !

Monde à part

Les geeks passent des heures à parler de son nouveau et gigantesque écran tactile central doté de processeurs ultrapuissants ou des innombrables fonctionnalités qu'il offre. Mais concentrons-nous sur les parties physiques de la voiture. Toujours pas au niveau des grandes

berlines Mercedes, Audi ou Porsche, la finition progresse et l'habitabilité atteint des sommets. Attirant immédiatement l'attention, le volant « Yoke » nécessite une gestuelle proche du ridicule dans les manœuvres. Je ne vous parle même pas de la commande d'activation de la marche avant ou la marche arrière, désormais virtuelle et située sur la partie gauche de l'écran central. Si Nicolas Gourdol voyait ça, il rhabillerait encore Elon Musk pour l'hiver.

Hivernales, les conditions de cette prise en main le sont. Le thermomètre affiche - 3° lorsque nous arrivons en Vallée de Chevreuse avec notre photographe Yannick Parot. Heureusement, le chauffage fonctionne et les grosses batteries (capacité estimée à 95 kWh, Tesla ne veut pas la dévoiler non plus) ne semblent pas trop perdre en efficacité malgré la température. Annoncée à 600 km, l'autonomie chute à environ 480 km dans ces conditions avec une consommation de 22 kWh/100 km en conduite tranquille. Passons maintenant du mode « Confort » au « Plaid » pour tenter une première accélération. Les roues patinent abondamment sur le tarmac humide et l'électronique module la puissance envoyée aux quatre roues. Premier freinage appuyé, la course de la pédale et sa mollesse surprennent mais la voiture s'arrête correctement.

Haut potentiel

Au fil de la journée et des photos, nous trouvons enfin des portions sèches. Il est temps de tester le launch control, qui fait d'abord chauffer les batteries pour optimiser l'accélération. Quand il fait froid comme ça, ça prend plus de dix minutes ! Une fois à température, on écrase les deux pédales, on attend que le train avant se baisse et atteigne la position « Guépard », puis on relâche les freins. Résultat, la voiture est

LES BATTERIES DOIVENT CHAUFFER AVANT D'ACTIVER LE LAUNCH CONTROL. AVEC LE FROID, CELA PEUT PRENDRE 10 MINUTES !





Le volant Yoke nécessite une gestuelle ridicule dans les manœuvres.



La finition intérieure est en progrès. L'écran est spectaculaire.

LA PLAID LAISSE ENTREVOIR UN POTENTIEL DYNAMIQUE À DES ANNÉES-LUMIÈRE DE L'ANCIENNE MODEL S



+
Performances
Confort/habitabilité
Comportement

-
Chiffres annoncés à vérifier
Poids

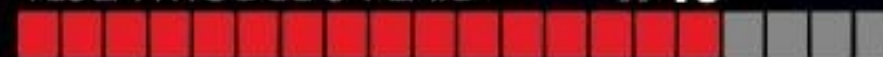
catapultée. Dans ces conditions, on mesure un 0 à 100 km/h en 3" et un 0 à 200 en 8"4. De quoi agacer une Taycan Turbo S ou une Huracán Evo, mais loin des records annoncés probablement en raison de la charge à 40 % et du tarmac froid. Précisons que l'activation du mode Piste donne accès à la meilleure efficacité dynamique possible, la voiture régulant ses batteries à une température différente de celle nécessaire au launch control. En jonglant entre ce mode Piste et le launch control pendant des heures, nous avons réussi à vider la batterie en moins de 250 km. Mode Piste enclenché sur les portions sinueuses rencontrées, la Plaid laisse entrevoir un potentiel dynamique à des années-lumière de l'ancienne Model S.

En attaquant, la préhension du volant devient naturelle. Les performances colossales en ligne droite vont enfin de pair avec une agilité plaisante en courbes. Comme dans la Model 3 Performance, on ressent le travail électronique (torque vectoring) s'appuyant sur les freins à l'inscription et un train arrière prompt à enrôler, à jouer avec les limites d'adhérence. On remarque que la désactivation des aides à la conduite ne coupe pas totalement l'antipatinage. Le mode Piste permet toutefois, comme dans la Model 3 Performance, de simuler une

propulsion en envoyant toute la puissance sur l'arrière. Au final, cette Plaid ne semble pas surclasser la Taycan Turbo S, mais nous n'avons pas exploité tout son potentiel. Promis, nous la mesurerons à Magny-Cours dès que nous aurons le feu vert de Tesla. À 138 990 €, cette familiale hors normes, spacieuse et confortable reste beaucoup plus abordable que la plus vélocité des Porsche électriques (193 061 €). Quant à Nicolas Gourdol, il nous fait remarquer qu'après les errements d'Elon Musk vis-à-vis de Twitter, Tesla a perdu 60 % de sa capitalisation boursière. ■

VERDICT

TESLA MODEL S PLAID » 16



Le « sleeper » le plus violent de toute la production n'a pas encore livré tous ses secrets. Les qualités expérimentées n'ont rien de décevant au regard du prix, mais on tient à savoir jusqu'où cette lourde familiale électrique peut aller. Pourra-t-elle battre le chrono de la Taycan Turbo S sur notre piste de référence? Ou même y devenir la plus rapide de toutes les berlines? On vous répond dès que possible.

TECHNIQUE

Moteurs	3 électriques
Position	1 Av et 2 Ar
Batterie (kWh)	environ 95
Puissance maxi (ch)	1034
Couple maxi (Nm)	1420
Régimes maxi (tr/mn)	20000
Transmission	intégrale
Boîte	auto, 1 rapport
Différentiel autobloquant	non
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4S
Avant/arrière	265/35 et 295/30 ZR 21
Direction (assistance)	Crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés (395/365)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Poids annoncé (kg)	2162 kg
Poids/puissance (kg/ch)	2,1
Long.-larg.-haut. (mm)	5021 - 1987 - 1431
Empattement (mm)	2960
Voies Av/Ar (mm)	1690 / 1690

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	282 (322 à venir)
0 à 100 km/h	2"1
Conso moyenne (kWh/100 km)	18,7

BUDGET

Prix de base / modèle essayé (€)	138 990 / 150 090
Malus 2023 (€)	0

CARFANS.FR



evo

Motor
Sport

Octane

Enzo

LE NOUVEAU HUB
DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE
24/24 7/7

ESSAIS
CHRONOS
ACTUALITÉS
SPORTIVES D'OCCASION
SHOP...

SI VOUS ÊTES ACCRO À VOS MAGAZINES AUTO,
LES VOICI ENFIN SUR LE WEB | CARFANS.FR





FORCE MAJEURE

Nous avons pris le volant de la 992 GT3 RS entre Le Mans et Paris, dans des conditions très loin de sa zone de confort. Et pourtant...

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS YANNICK PAROT



**PLUS HAUT QUE LE TOIT,
L'AILERON BIPLAN CONTRIBUE
À PRODUIRE LES 860 KG
D'APPUI À 285 KM/H !**





Gratuit avec le pack Clubsport, l'arceau devient en carbone avec le pack Weissach (36 696 €).



Priorité à l'aéro! Le coffre disparaît et l'accès à l'espace arrière devient compliqué.



S

i tout s'était passé comme prévu, vous connaissiez déjà les chronos de cette pistarde tant attendue à Magny-Cours. Il se trouve qu'en plus de cette sâtannée pénurie de semi-conducteurs, Porsche France a dû composer avec une rupture d'approvisionnement en ailerons arrière. Au lieu de la secouer dans la Nièvre par grand soleil, il a fallu monter un plan commando de dernière minute pour vous faire part de nos premières impressions, avant son supertest en Cup 2R. Nous voilà donc devant le Porsche Experience Center du Mans par une froide matinée de janvier. Les autos garées à l'extérieur sont toutes recouvertes d'une couche de glace mais l'ouverture du garage réchauffe le cœur. Au premier contact, cette 992 GT3 RS fait forte impression. À côté de cette machine quasi aussi bodybuildée qu'une 911 RSR, même l'ancienne 991 GT2 RS paraît gentille!

Le grand jeu

Dans l'histoire de la GT3 RS, jamais on n'avait vu un tel écart entre deux générations de modèles. La nouvelle mouture reprend le train avant à double triangulation inauguré par la dernière GT3 et la formule magique des précédentes RS. Mais avec tous les curseurs montés au

maximum! Désormais plus haut que le toit, le gigantesque aileron biplan contribue largement à produire les 860 kg d'appui à 285 km/h, à rapprocher des 800 kg que peut générer une Senna ou des 416 kg d'une 991 GT2 RS ou encore des 385 kg d'une 992 GT3. La partie centrale du bouclier avant ressemble à celle de la GT3 normale, sauf qu'elle cache un énorme radiateur permettant de dégager les bords de la proue pour y glisser d'inédits canaux aérodynamiques. Au lieu du coffre avant habituel, on trouve deux grosses écopes équipées de volets actifs jouant autant sur le refroidissement que l'aéro. Même les doubles triangles avant contribuent désormais à l'appui, comme ceux d'une monoplace! On pourrait passer des heures à vous détailler les déflecteurs incroyablement audacieux de la bête, le DRS de l'aileron permettant aussi bien de réduire la traînée en ligne droite que de jouer les aérofreins lors des grosses décélérations, ou la multitude de détails aux fonctions insoupçonnables. Pour faire court, elle ressemble sans exagération à une authentique GT des 24h du Mans et fait passer toutes les autres versions de 911 pour des sportives timides. Voilà sans doute pourquoi chaque tour de roues de la bête était suivie par des dizaines de jeunes « spotters » autour du circuit.

Déverminage

Tout juste livré au Mans, cet exemplaire Vert Python (3 600 €) dépourvu du pack Weissach à 36 696 € n'affiche que 23 km au compteur



Ces baquets à coque carbone et la boîte PDK sont standards.



Le DRS peut s'ajuster depuis une molette au volant.



Cet aileron actif biplan est digne d'une RSR!

au moment où nous démarrons son flat-6. « Oh, le réveil est beaucoup plus discret que sur mon ancienne 991 GT3 RS phase 2 », soupire notre ami Sébastien qui attend la livraison de sa 992 GT3 RS Jaune Racing. Alors que je manque de m'éclater le col du fémur sur le verglas en marchant à côté de la voiture, je garde à l'esprit que l'auto même pas rodée doit arriver intacte à Paris pour être exposée à Rétromobile quelques jours plus tard. Il fait -2° et je vais rouler en P Zero Corsa sur du gras mouillé dans la Sarthe puis jusqu'en Île-de-France. Vous savez quoi, ces conditions ne suffisent pas à effrayer pour cette prise de contact. Dès les premiers mètres, je retrouve ce flat-6 au caractère bourru et aux bruits de quincaillerie à bas régimes indissociables de l'ambiance des GT3 RS. Impeccablement calé dans le baquet intégral de série, je savoure une position de conduite parfaite, admire les petites languettes sur les portières et une planche de bord alliant de la feutrine aux fibres de carbone. Curieusement, c'est une certaine forme de raffinement qui surprend de prime abord. Mode normal et boîte en Drive, l'amortissement ne paraît pas à des années-lumière de celui d'une 911 Carrera GTS avec suspension Sport en termes de raideur et le groupe motopropulseur sait faire preuve de douceur. RS, vous dites?

Plein les oreilles

Englué dans le trafic manceau, je parviens à trouver quelques portions dégagées sur le tracé du grand circuit des 24h ouvert à la circulation. Mode Track activé, la sonorité moteur monte d'un ton.

L'exploration du compte-tours livre de précieuses et rassurantes informations. Par rapport à la GT3 presque feutrée, le flat-6 élève bien mieux la voix dès qu'on le met à contribution. D'une puissance de 525 ch (5 de plus que l'ancienne GT3 RS et 15 de plus que la GT3), il profite de nouveaux arbres à cames et rend 5 Nm au bloc de sa sœur moins radicale. Il se montre plus démonstratif, sans atteindre la furie acoustique du 4 litres à bord du Cayman GT4 RS, aidé par sa boîte à air magique. La maîtrise mécanique de ce groupe motopropulseur atteint des sommets avec une boîte PDK – au 7^e rapport légèrement raccourci – magistrale et un flat-6 caractériel, extatique dans les tours jusqu'à 9 000 tr/mn. Que les dieux de l'automobile préservent ce sacrosaint flat-6, alors que se profile sa possible disparition en 2025 avec la norme Euro7! Amen.

Vivement le dégel

Avec un caractère moteur aussi vibrant et de telles prédispositions dynamiques, on profite naturellement de la moindre courbe pour expérimenter ses capacités. Malgré l'absence de Cup 2R et la largeur historique des gommes arrière (335/30 R21), le froid et l'humidité de la chaussée en font baver aux Pirelli. Les limites d'adhérence arrivent très tôt au placement avec un ABS qui se déclenche instantanément, puis un train avant qui prend le large et une poupe qui glisse à la moindre réaccélération franche. Rien à faire, je roule sur une patinoire. En arrivant à chauffer les pneus et en trouvant des parties plus sèches,



**QUE LES DIEUX DE
L'AUTOMOBILE PRÉSERVENT
DE SACRO-SAINTE FLAT-6
ATMOSFÉRIQUE ! AMEN**



LA SENTEZ-VOUS CETTE ENVIE IRRÉPRESSIBLE DE JOUER AVEC LES MOLETTES SUR PISTE ?

- + Sonorité
- Amortissement
- Pistarde ultime
- Prix
- Pas de coffre

j'entrevois un comportement au potentiel monumental, toujours aidé des roues arrière directrices. C'est à ce moment précis où la frustration envahit, celui où vos doigts commencent à explorer les quatre molettes du volant (accessibles en activant Track). Sous celle des modes de conduite à droite (Normal, Sport et Track), le bouton dédié aux aides permet de doser l'ESP et de régler l'antipatinage sur 7 niveaux. Après tout, ce genre de raffinement existait déjà sur une AMG GT R. Mais les deux de gauche sont totalement inédites: l'une donne accès aux réglages de la compression et de la détente des amortisseurs avant et arrière (8 positions), l'autre permet de paramétrer la sensibilité du différentiel piloté à l'inscription et à la réaccélération. Ajoutez à cela la possibilité d'ajuster le DRS et vous obtenez une palette de réglages plus raffinée que celle d'une voiture de course de la catégorie FIA GT3. La sentez-vous cette envie irrésistible de jouer avec ces molettes en alignant les tours de piste? En attendant le moment de vérité à Magny-Cours, ce premier contact a tout de même été fort instructif jusqu'au retour à la capitale. Aussi excitante et radicale soit-elle, cette GT3 RS au moteur enivrant peut jouer les GT polyvalentes... Pas la peine de prévoir un camion pour l'amener au circuit! ■

VERDICT

911 GT3 RS

» 18



On brûle d'impatience de retrouver cette GT3 RS en Cup 2R sur notre circuit de référence! On sait déjà qu'elle surclasse la GT3 au registre de la sonorité moteur et qu'elle sait faire preuve d'une polyvalence insoupçonnée. La pistarde parfaite, c'est peut-être bien elle. Plus que jamais!

TECHNIQUE

Moteur	flat-6
Cylindrée (cm3)	3996
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	525 à 8500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	465 à 6300
Régime maxi (tr/mn)	9000
Transmission	propulsion
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté de série
Pneumatiques	Pirelli PZero Corsa
avant/arrière	275/35 ZR 20 / 335/30 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (408/380)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1450
Poids/puissance (kg/ch)	2,8
Long.-larg.-haut. (mm)	4572 - 1900 - 1322
Empattement (mm)	2457
Voies Av/Ar (mm)	1630 / 1582

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	296
De 0 à 100/160/200 km/h	3"2 / 6"9 / 10"6
Conso. moyenne (l/100 km)	13,4
Émissions CO2 (g/km)	305

BUDGET

Prix de base (€)	234 977
Prix modèle testé (€)	261 551
Malus 2023 (€)	50 000

AUTO RACING



REPROGRAMMATION



ESTHÉTIQUE / PPF



TRACKDAYS / EVENTS



ATELIER MÉCANIQUE



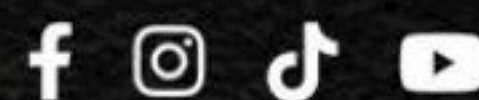
BOUTIQUE EN LIGNE

NOTRE RÉSEAU

LORIENT - LE MANS - MAGNY-COURS
DIJOIN - ALSACE - LUXEMBOURG



AUTO-RACING.FR





7,90€

LE NUMÉRO

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine

N°108

Les numéros ci-dessous sont épuisés et ne peuvent pas être commandés:
4, 5, 18, 40, 45, 56, 57, 67, 68, 70, 71, 73, 75, 78, 80, 82, 84, 85, 86, 87, 90, 91, 96, Guides 2016 et 2019



Commandez sur www.ngpresse.fr
Retrouvez-y tous les numéros de **MotorSport** et complétez votre collection

Cooper S Coupé JCW N°45	Pagani	911 (997) Car. 4S kif N°12	Pan. Turbo S E-Hybrid N°84	Saab	GR Supra 2.0 N°94
JCW GP II N°51	Huayra N°48	911 (997) Turbo N°5	Panamera 2021 N°97	9-3 V6 XWD N°12	GR Supra 3.0 N°88/89/91
Cooper S "2014" N°57	Huayra R N°107	911 (997) Turbo Cab N°12	Panamera GTS 2022 N°105	9-3 Turbo X N°18	
JCW "2015" N°64/65	Peugeot	911 (997) GT3 N°5/29	Taycan (propulsion) N°99	Seat	TVR
Clubman JCW N°92	205 rallye 80'S	911 (997) GT3 RS N°8	Taycan GTS N°105	Ibiza Cupra N°29	Sagaris N°11
JCW GP III N°94/97	205 GTI 1.9 N°52	911 (997) GT2 N°14	Taycan Turbo S N°90/94/97	Leon Cupra N°6	Volkswagen
Mitsubishi	306 S16 N°50	911 (997/2) S N°22	Taycan Sport Turismo N°107	Leon Cupra R N°9	Up GTI N°80
Colt Ralliart N°26	407 Coupé V6 N°2	911 (997/2) 4S N°23	959 N°3	Leon Cupra "2014" N°57/60	Polo III GTI N°5
Lancer Ralliart N°22	207 1.6 THP N°8	911 (997/2) GTS N°40	Carrera GT N°3		Polo IV GTI N°37
Lancer Evo IX N°4/100	207 RC N°10	911 (997/2) SC N°31	918 SPYDER N°56/61	Secma	Polo V GTI N°62
Lancer Evo X N°14	207 SW RC N°16	911 (997/2) Turbo N°31	Radical	Roadster F-16 N°24/44	Polo V R WRC N°56
Lancer Evo X MR N°20	208 GTI N°52	911 (997/2) Turbo S N°35	SR3 SL N°43	Sin	Polo VI GTI N°87
Lancer Evo X GSR N°27	208 GTI BPS N°61/62/100	911 (997/2) GT3 RS N°54	RXC Turbo 500 N°65	R1 550 N°82	Polo VI GTI 2022 N°105
Morgan	308 THP 175 N°20	911 (997/2) GT3 4.0 N°42	Renault	Skoda	Golf GT TSI N°6
Aero 8 N°11	308 GTI N°66/67	911 (991) S N°44	Twingo GT N°12	Fabia RS N°36	Golf GTI 16S Oettinger 80'S N°8
Aeromax N°21	308 R Hybrid Proto N°67	911 (991) S X51 N°51	Twingo R.S. N°24	Octavia RS N°1	Golf GTI N°8
Nissan	508 PSE N°98	911 (991) Car. Cab N°48	Twingo R.S. 2012 N°46	Octavia RS 2015 N°62	Golf V GTI Edition 30 N°9
350Z N°6	RCZ N°34	911 (991) Carrera 4 N°49	Clio Williams N°51	Octavia RS 2021 N°99	Golf V GTI Pirelli N°14
370Z N°30	RCZ R N°55/56	911 (991) C4 GTS N°63	Clio 1 R.S. N°51	Smart	Golf VI GTI Ed. 35 N°45
370Z Nismo N°54	Porsche	911 (991) Targa N°58	Clio 2 R.S. Ph. 2 N°51	Fortwo Brab. Ultim. 101 N°2	Golf VI R N°33
GT-R N°28	Boxster S N°11	911 (991) GT3 N°54/56	Clio 2 R.S. Ph. 3 N°51	Fortwo Brabus N°13	Golf VII GTI Perfo N°55
GT-R "2011" N°40	Boxster S Mk2 N°27	911 (991) GT3 RS N°67	Clio R.S. Team (182 ch) N°1	Subaru	Golf VII GTI Clubsport N°72
GT-R "2012" N°45	Boxster RS 60 Spyder N°20	911 (991) R N°72	Clio R.S. R27 N°11	Impreza WRX N°2	Golf VII GTI N°78
GT-R "2013" N°55	Boxster S (981) N°45/48	911 (991) Turbo S N°54/55	Clio IV R.S. N°51	Impr. WRX 2.0 R 2008 N°13	Golf VII GTI TCR N°86
GT-R Track Pack N°47	Boxster GTS (981) N°58/62	911 (991/2) S N°67/73	Clio IV R.S. Trophy N°65	Impreza STI N°3	Golf R32 N°2
GT-R 2017 Track ed. N°79	Boxster Spyder (981) N°26	911 (991/2) C4S N°71	Mégane R.S. N°8	Impreza WRX STI 2008 N°15	Golf VII R N°57
GT-R Nismo N°69	718 Boxster S N°70/71	911 (991/2) GTS N°78	Mégane GT 2.0 T N°9	WRX STI-S N°36	Golf VIII GTI N°95/98
Juke Nismo N°51	718 Boxster GTS N°88	911 (991/2) GT3 N°76/79/81	Mégane R.S. F1 T. R 26 N°9	BRZ N°46	Golf VIII GTI Club. 45 N°10
Juke Nismo RS N°70	718 Boxster GTS 4.0 N°105	911 (991/2) GT3 RS 82/84/85	Mégane R.S. DCI N°11	TechArt	Golf VIII R N°101
Juke R N°47	718 Boxster 25 ans N°107	911 (991/2) GT2 RS N°82/87	Mégane III R.S. N°31	Cayman GT Sport N°9	Golf VIII R 20 ans N°108
Juke R 2.0 N°66	718 Spyder N°89	911 (992) Speedster N°90	Mégane III R.S. 275 N°59	Tesla	Scirocco N°22
Opel	Cayman 2.7 N°7	911 (992) Carrera PDK N°98	Mégane IV R.S. N°80	Roadster Sport N°38	Scirocco R N°33
Corsa GSI N°16	Cayman S N°1	911 (992) S N°86/88/91	Mégane IV R.S. Cup N°84/85	Model S N°57	Eos 2.0 TFSI N°8
Corsa OPC N°10	Cayman S Mk2 N°26	911 (992) 4S N°88	Mégane IV Trophy N°85/87	Toyata	T-Roc R N°91
Corsa OPC Nürburg. N°45	Cayman R N°40	911 (992) GTS N°102/103/105	Mégane IV Trophy-R N°90/91	Yaris GRMN N°80	Passat CC V6 N°20
Corsa OPC "2015" N°64/65	Cayman (981) N°54	911 (992) Sport Classic N°108	Mégane IV.2 Trophy N°101	GR Yaris N°97/100/101	Passat R36 N°24
Astra OPC N°2	Cayman (981) S N°51	911 (992) Turbo S N°95/99	Laguna GT N°21	GT86 N°46	Volvo
Astra OPC Mk2 N°47/48	Cayman (981) GTS N°60	911 (992) Turbo N°99/102	Laguna coupé V6 N°25	GR86 N°104/106/108/109	C70 T5 N°4
Vectra Break OPC N°2	Cayman GT4 N°63/64/67	911 (992) GT3 N°99/102	RUF		C30 T5 N°8
Vectra OPC N°2	718 Cayman S N°72/67/74	911 (992) GT3 Touring N°107	RT12 N°9		S60 Polestar N°74
Insignia OPC N°30	718 Cayman GTS 4.0 N°105	Macan GTS 2022 N°105			Westfield
Zafira OPC N°2	718 Cay. GT4 N°89/91/96	Cayenne GTS N°15			FW 300 N°32
Meriva OPC N°4	718 Cay. GT4 RS N°104/105	Cayenne GTS 2022 N°105			FW 300 ST3 N°46
GT N°10	911 (964) C2 80'S	Panamera Turbo N°29			ZENOS
GTC Concept N°11	911 (996/2) GT3. N°40	Panamera Turbo S N°42			E10 R N°68
	911 (997) 4S Cab. N°1	Panamera GTS N°47			
	911 (997) 4S N°4	Panamera II GTS N°86			
		Panamera hybrid N°53			

MotorSport **BON DE COMMANDE**
COLLECTION

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

JE DÉSIRES COMMANDER LES NUMÉROS À 7,90€** L'UN (9,90** € pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT €

JE DÉSIRES COMMANDER LES HORS-SÉRIE* À 9,90€** L'UN (11,90** € pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT €

*GUIDES ANNUELS, 80'S

**Port et emballage compris

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.



ATTIRÉE, PAR LE CÔTÉ OBSCUR

La Civic s'éloigne un peu plus de l'univers des GTi pour se rapprocher de celui des GT déguisées en familiales et attirées par la piste. La préretraitée Mégane R.S. est là pour lui rappeler d'où elle vient et calmer ses ardeurs.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT





L'engouement autour du fameux logo rouge Honda et la force de la communauté Type R surprennent à chaque nouveau modèle. L'Integra apparue en 1995 a laissé des traces intergénérationnelles, comme la saga Civic lancée en 1997 au Japon (EK9). Mais c'est la NSX-R qui a éterné ce blason sportif à partir de 1992 (moins de 500 exemplaires). Dès la sortie de la concession de Lyon, l'une des premières FL5 sur le marché français aimante les regards, fait ralentir les GTistes et s'affoler les membres de la famille Civic. Une FN2 croisée, rondouillarde, paraît minuscule à ses côtés: 2007, 201 ch, 4,27 m. Dire qu'à l'époque, elle était traitée de petit monospace et accusée de forcer de 140 kg par rapport à l'EP3, la première Civic Type R importée en Europe: 2001, 200 ch, 4,13 m. L'originelle de 1997 (185 ch) avait à peu près le même gabarit, mais a démarré à 1050 kg. Ça fait rêver. Toutes ont en commun des plaisirs simples, des régimes de rotation délirants liés au déphasage VTEC, un rendement supérieur à 100 ch/l et un joystick en guise de boîte manuelle. La bascule vers la carrosserie tricorps s'est opérée en 2015 en Europe, avec l'arrivée de l'éphémère FK2 succombant au dopage et cachant un train avant à pivot découplé: 2 ans de production, 310 ch. Dès 2007, Honda a préparé le terrain avec la berline FD2 (225 ch), vendue exclusivement au Japon. La sportive a grimpé de 4,39 à 4,56 m dès 2017 avec la spectaculaire FK8, qui repart d'une feuille blanche en termes de

châssis, éternne un amortissement piloté et fait évoluer le 2 litres turbo à 320 ch. Nous lui avons d'ailleurs présenté sa remplaçante et la rencontre s'est avérée fort instructive (voir p.66).

Gros gabarit

Dévoilée l'été dernier, la FL5 fait évoluer en profondeur les dessous de son aînée. Le maître-mot est rigidification: structure et trains roulants. L'objectif? L'efficacité, les performances en piste. Le gabarit continue d'exploser pour asseoir son empreinte au sol. L'empattement est étiré sur 35 mm. Les voies s'élargissent de 26 mm à l'avant et 30 mm à l'arrière. Le centre de gravité s'abaisse, comme la hauteur totale (- 19 mm). Les traits s'adoucent, sans aucun mal étant donné les antécédents manga de la FK8 et sa montagne d'appendices. L'aileron magistral est conservé, comme l'écope sur le capot ou la triple sorties d'échappement. La carrure naturellement imposante évoque la grande époque des Impreza STi et Lancer Evolution. Derrière ce coup de crayon plus consensuel se cache un important travail aéro. Ne rigolez pas, la FK8 a ouvert la voie en éradiquant la portance et en générant un peu d'appui (30 kg à 200 km/h). Un exploit pour une grosse GTi! La petite nouvelle triple ce chiffre, en misant avant tout sur l'aileron (59 kg à lui tout seul) et le pare-chocs avant (21 kg). Avec 92 kg à 200 km/h, elle établit un nouveau record dans la catégorie... Mais appartient-elle encore à l'espèce en voie de disparition GTi? Son gabarit l'élève au rang de familiale (4,59 m). Et son tarif? Il fait tomber à la renverse. En ajoutant le malus (12 552 €) et les options, l'addition



**FACE AU SABRE
HYPERTROPHIÉ, LE COQ
PARAÎT TOUT MENU ET
TIMIDE. MAIS IL N'A PAS
PEUR D'EN DÉCOUDRE**



L'aileton reste conséquent et l'échappement actif à trois sorties est conservé.



Mégane R.S. Ultime : drapeau en berne

Pour saluer la carrière de la Mégane, ainsi que le dernier modèle de série émanant de la branche sportive, Renault Sport né en 1976 produit une édition limitée à 1976 exemplaires. Basée sur une Trophy EDC, l'Ultime se contente de stickers et d'un équipement complet : jantes allégées avec semi-slicks, baquets Recaro, R.S. Monitor, hi-fi Bose, aides en tous genres... Seulement proposée en noir, blanc, jaune et orange, cette édition finale dispose d'une plaque numérotée et signée par le metteur au point Laurent Hurgon. Elle devrait avoisiner les 60 000 €. Dommage qu'elle ne se rapproche pas de la R en supprimant les roues arrière directrices et des insonorisants.





L'austérité de la planche de bord contraste avec les baquets et moquette rouge.

J.D.



Une pléiade de données est à disposition... Sauf la pression des pneus !

J.D.



Le +R modifie aussi le compteur, qui perd ses cadrans.

J.D.



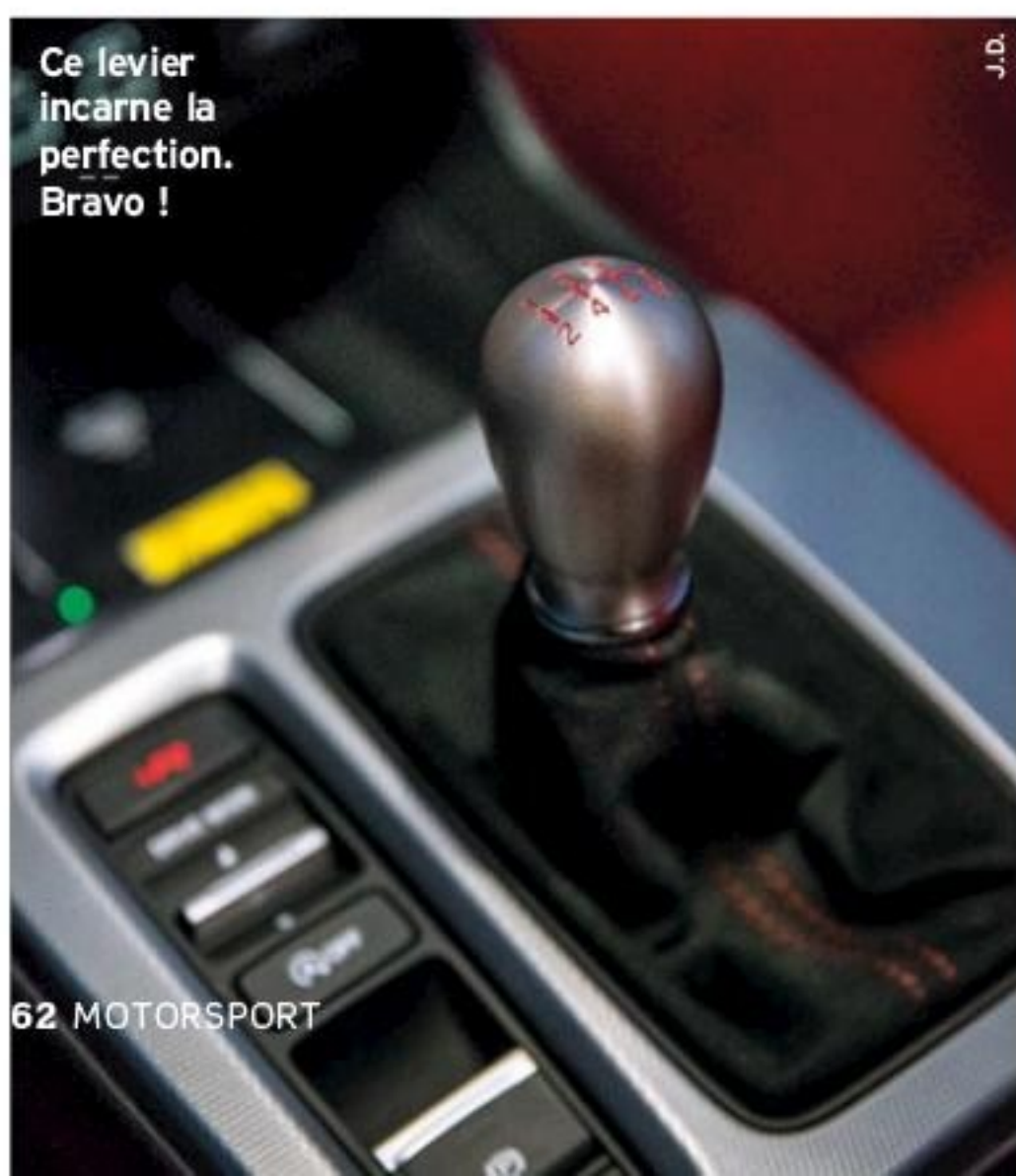
J.D.



Les PS4S séduisent, mais vivement les semi-slicks !

J.D.

J.D.



Ce levier incarne la perfection. Bravo !

J.D.

62 MOTORSPORT



Le 2 litres turbo passe de 320 à 329 ch et reste rageur.

J.D.



SUR LE CLUB, LA CIVIC PREND LES DEVANTS. SES ARMES ? STABILITÉ, RIGUEUR ET RAIDEUR

atteint les 70 000 €, comme la Mégane R.S. Trophy. Les Golf GTi Clubsport, Focus ST et Leon VZ s'en sortent mieux. Honda France importe du coup cette 7^e génération (5^e pour l'Europe) au compte-gouttes. Il établit un quota après avoir contacté tous les prospects. Celui de 2023 est d'ores et déjà atteint avec moins d'une centaine de modèles et les intéressés doivent désormais patienter jusqu'en 2024. Ce n'est rien comparé au marché japonais, saturé pour les trois années à venir ! « *La plupart des acheteurs sont des clients fidèles, mais nous touchons également pas mal de porschistes, qui aiment la piste* » précise Steve Amsellem, responsable des ventes chez Honda France, qui a eu la gentillesse (et le plaisir) de convoier notre modèle d'essai jusqu'à Lyon en étant pisté sur les réseaux sociaux. Face au sabre hypertrophié, le coq paraît tout menu et timide. La préretraitée Mégane qui achève sa brillante carrière – et celle de Renault Sport par la même occasion concernant les véhicules de série – par l'édition Ultime (voir encadré p 61) cache bien son jeu : roues arrière directrices, 300 ch, autobloquant sur la Trophy, pneus semi-slicks optionnels, boîte à double embrayage EDC imposée. Elle élargit ses ailes et arbore fièrement le jaune historique (optionnel), qui lui va comme un gant. Elle part confiante et n'a pas peur d'en découdre.

Sur la route : victoire Renault

Le conducteur trouve vite ses repères à bord de ces sportives, parfaitement calé dans leurs baquets. Les beaux Recaro optionnels de la Mégane tapent dans l'œil, mais pas autant que ceux de la Civic parés de rouge et offrant un moelleux inattendu. À l'image de la moquette et des tapis assortis, ils saluent la mémoire du mentor Integra. Les places arrière sont préservées, sauf la centrale dans le clan nippon. Les commandes tombent sous la main. Les matériaux sont de bonne facture sur le haut des planches de bord et basiques partout ailleurs. Les yeux convergent irrémédiablement vers les écrans centraux. Celui de la Mégane impressionne par sa taille et oblige à farfouiller pour déconnecter l'ESP ou sélectionner le mode de conduite : Save, Sport,

Race ou My Sense permettant d'ajuster indépendamment la gestion moteur, la réponse à l'accélérateur, la sonorité, les aides, les roues arrière directrices, l'échappement, la climatisation ou le compteur.

L'amortissement n'est pas concerné, puisqu'il demeure passif (à butée hydraulique) et raffermi par rapport au modèle standard : + 25 % amortisseurs, + 30 % ressorts et + 10 % barres antiroulis. Cela se ressent à basse vitesse, sans excès et la qualité du filtrage séduit par rapport au système piloté de la Civic. La Française permet aussi de visualiser de nombreux paramètres liés au fonctionnement de l'auto ou aux performances via le R.S. Monitor, qui figure en option. La Type R va plus loin en la matière avec d'innombrables données – comme la température d'admission ! – visualisables sous plusieurs formes dont une constellation de cadrans rappelant la Nissan GT-R. Les pistards seront ravis de déguster un outil de télémétrie, capable d'analyser la conduite selon cinq critères utilisés par les testeurs maison, de prodiguer des conseils, d'attribuer des points par secteur et d'établir un classement. Tout un programme, qui oublie une donnée essentielle : la pression des pneus, voire leur température. Comme la Française, la Japonaise propose d'innombrables modes de conduite, commutables depuis le tunnel : Comfort, Sport, +Race et Individuel paramétrable. Les réglages concernent cette fois la réactivité de l'accélérateur, la direction, l'amortissement, la sonorité, le régime maxi, le talon pointe auto et le graphisme du compteur. Le +R joue à fond la carte de la radicalité, en surexcitant l'accélérateur et en verrouillant la suspension. Ce n'est pas une image, mais un constat parfois douloureux tant il oublie toute notion de filtrage.

Honda est reparti de l'architecture de la FK8 (McPherson avant / multibras arrière) en rigidifiant l'ensemble, en revoyant la géométrie (déport, carrossage positif + 16 %) et la gestion des amortisseurs actifs en vue de mieux contrôler le roulis. C'est réussi en +R, à réserver à du billard. Sur petites départementales croustillantes dont les GTi raffolent, il faut donc jongler entre les paramètres et assouplir d'office la suspension. Or même en Comfort, le compromis

EN ACCÉLÉRATIONS, LES DEUX RIVALES SE TALONNENT JUSQU'À LA BORNE KILOMÉTRIQUE : 0"1 D'ÉCART !



Joueuse
Accélérations
Agilité



Tarif / fin de vie
Feeling de direction
Sonorité filtrée



Pistarde !
Efficacité / stabilité
Performances



Tarif
Faible débattement de suspension
Réservoir / braquage

déçoit par manque de débattement. La Mégane en profite pour briller sur ce terrain de jeu, malgré l'absence de pilotage. Et sur longs trajets alors ? Les deux conservent un esprit GTi, entre les bruits ambiants et le confort ferme, dans une moindre mesure. Sur autoroute, la Honda tire plutôt court et évolue à plus de 3000 tr/mn en 6e, comme la Renault dont la boîte EDC se contente de six rapports. Bref, la Golf GTi Clubsport garde une longueur d'avance en termes de polyvalence et la Civic régresse par rapport à son aînée, en raison de la suspension.

Moteur/boîte : victoire Honda

Pour cette génération, Honda fait de nouveau évoluer le 2 litres, en douceur. La puissance est portée de 320 à 329 ch et le couple de 400 à 420 Nm en réduisant l'inertie du turbo (pales et carter revus), les contre-pressions à l'échappement et en améliorant le refroidissement ainsi que l'allumage. Le but étant de relever l'efficacité à hauts régimes, tout en réduisant la consommation à bas régime. À ce propos, il est difficile de descendre sous les 10 l/100 km et de dépasser les 350 km d'autonomie, en raison du petit réservoir de 47 l. On retrouve le caractère du précédent quatre cylindres et la différence de puissance se ressent peu dans les tours. En revanche, le couple maxi a plus de mal à passer au sol et génère de violentes remontées dans le volant sur le second rapport. Si vous prêtez votre jouet, mieux vaut prévenir ! Les montées en régime, elles, sont toujours marquées par un effet turbo à 3000 tr/mn et une faculté à grimper à 7000 tr/mn avec rage. Sous cette plage d'utilisation, il faut patienter en épingle ou passer un coup de première. Honda s'est d'ailleurs penché sur cette manipulation et la facilite. Face au 2 litres, le 1,8 litre turbo Renault Sport en configuration 300 ch décroche de peu la palme du rendement de folie (167 contre 165 ch/l) et s'éclate dès 2500 tr/mn. Mais il se révèle moins à l'aise dans les tours. Dans les deux cas, ces quatre cylindres ont tendance à lisser les sensations et à être peu expansifs. Lâchez-vous ! Ils assurent le minimum syndical en amplifiant les bruits

d'admission dans les modes sportifs, mais leur échappement ne remonte pas aux oreilles alors qu'il grogne généreusement de l'extérieur. L'aînée FK8 et l'édition limitée inabordable Trophy-R ne lésinaient pas sur le souffle à l'échappement et les bruits de suralimentation, ce qui les rendait attachantes. En termes de sensations mécaniques, les ennemies du jour tendent vers l'univers des GT et non des GTi. Le 2 litres doit sa victoire à ses envolées et à son caractère un brin plus marqué.

Il la confirme en formant un couple idéal avec une boîte à rythme endiablée, commandée par un minuscule joystick. Les 6 rapports passent du bout du doigt : guidage ultra-précis, faible débattement, hauteur parfaite du tunnel. L'embrayage se manie en douceur. Le rêve. Cette transmission composant avec un volant moteur allégé et de nouveaux synchros crée une telle symbiose que l'on ne s'en soucie jamais, même en attaquant. Vous aimez réaliser le talon pointe ? Pas de problème, mais le système Rev Match (plus rapide de 10 %) est si bien ficelé qu'il vous rendra feignant du pied droit. Il en résulte l'une des meilleures boîtes manuelles au monde. L'EDC Renault ne peut que s'incliner devant cette connexion orgasmique. Cette double embrayage s'affirme juste en rapidité, mais elle n'a pas la niaque d'une PDK Porsche au rétrogradage ni une gestion exempte de défaut (à la montée). La Française fait donc profil bas, mais recèle un gros avantage pour le chapitre suivant : un launch control !

Performances : victoire Honda

Comment la Civic peut-elle l'emporter alors que la Mégane termine devant en accélérations ? Nous ne sommes pas encore séniles. Observez bien le tableau, les deux ennemies se talonnent jusqu'à la borne kilométrique et l'écart s'élève à seulement 0"1, en faveur il est vrai de la Française. Vous conviendrez qu'un dixième relève de l'infinitésimal et que la Type R a plus de mérite puisqu'elle se passe de boîte robotisée, de procédure électronique de départ et de semi-slicks ! Elle doit démarrer façon « taxi » comme dirait Nicolas, avec



Les roues arrière directrices contribuent à ce genre de figure.

J.D.



Ces excellents Recaro sont optionnels.

J.D.



Les semi-slicks optionnels sont signés Bridgestone.

J.D.



Aucune pudeur! Le 2 litres turbo revendique ici 300 ch.

J.D.



Pour ajuster les modes ou les aides, il faut pianoter l'écran.

J.D.

Filiation Civic Type R FK8



Terriblement attachant, le ninja FK8 a marqué les esprits.

J.D.



J.D.



J.D.



L'ambiance est plus fantaisiste, moins germanique que l'actuelle.

J.D.



Le bonheur tient en ces sièges, ces modes et ce levier !

J.D.



J.D.

Julien s'est fait plaisir pour sa quatrième Civic, en passant aux choses sérieuses avec une étincelante Type R achetée neuve en 2018. Il l'utilise tous les jours, a partagé 25000 km en sa compagnie et brûle d'impatience de faire connaissance avec sa remplaçante. « Elle fait plus *Need for Speed que manga!* » s'exclame-t-il en la voyant. À bord, il adore le moelleux des sièges mais émet des réserves sur la moquette rouge et l'ambiance : « *c'est plus moderne, plus simple en ergonomie, mais ça reste plus classique.* » Place aux choses sérieuses, en attaquant le col des Limouches aux portes du Vercors. D'emblée,

la FK8 séduit par sa suspension pilotée conciliante et efficace sur ce terrain difficile, même en +R. Rien à voir avec la FL5 : « *on dirait du marsouinage, comme en F1* » plaisante Julien. Ensuite, l'échappement ravit les tympans par son souffle et dans l'ensemble, les sensations mécaniques sont moins filtrées. « *Dans la nouvelle, j'ai l'impression d'être dans une berline, on n'entend rien par rapport à la mienne!* » C'est certain, la FK8 fleure davantage la GTi et possède un meilleur feeling sportif. Ce pur passionné trouve que les mises en vitesse sont proches entre ces deux générations et que la boîte est encore plus rapide que la sienne :

« *on a la facilité d'une boîte séquentielle!* » Dans ces conditions fraîches, le train avant de l'ainée, chaussé de Continental Sport Contact 6, s'en sort mieux à la réaccélération. Même si elle filtre moins bien, la FL5 se rattrape dans les enchaînements par sa stabilité et sa rigueur. Julien le reconnaît, mais préfère comme nous le dynamisme tous terrains et l'état d'esprit GTi de la FK8. « *Ça fait des économies, c'est ma femme qui va être contente!* », d'autant qu'elle ne s'est toujours pas remise de son achat coup de cœur. Qu'elle se rassure, la cote moyenne des FK8 dépasse les 40 000 € (voir Fiche Collection p11).

CES QUATRE CYLINDRES ONT TENDANCE À LISSER LES SENSATIONS ET À ÊTRE PEU EXPANSIFS. LÂCHEZ-VOUS !



un faible régime pour éviter de trop patiner. La démultiplication courte plaide en sa faveur, comme un élément inespéré : le rapport poids/puissance de 4,3 contre 4,9 kg/ch pour la R.S. Malgré la différence de gabarit (23 cm en longueur !), la balance de notre partenaire W-Autosport indique 63 kg d'écart en faveur de la Nipponne. La FL5 forçit par rapport à la FK8, mais Honda contient le surpoids en allégeant les points d'assemblage de la structure, le capot (alu) et le hayon (résine). Résultat, la masse mesurée s'en tient à 1422 kg alors que la Mégane tend vers la 1,5 tonne. Concernant les reprises, difficile de les comparer en raison des différents types de boîte et l'emploi du kick-down pour la Mégane (Drive). Pour les départager, il ne reste que la vitesse maxi et le débat tourne court puisque la Type R prend le large de 20 km/h ! Logique, étant donné sa puissance et sa bonne aéro. Elle toise ainsi ses pires adversaires avec 275 km/h, côtoie des GT et peut se targuer d'une stabilité digne de ces dernières. Entre son assise et son appui aéro, elle devrait exceller sur les circuits rapides, comme Magny-Cours GP, Spa ou la Nordschleife.

Sur la piste: victoire Honda

En attendant de l'y emmener et de voir si elle est capable de battre le record des tractions dans l'Enfer Vert (tests prévus au printemps), nous avons pu la mesurer sur notre tracé école - technique et très instructif - en plein mois de janvier. Un miracle, qui s'accompagne d'une température correcte, donc la Mégane et ses semi-slicks ne partent pas désavantagés. Au contraire, les Bridgestone ont tendance à surchauffer et obligent à baisser les pressions. Nous retrouvons le déhanché espiègle de la Française, agile et survivre grâce aux roues arrière directrices. Trop parfois ! En la plaçant aux freins, la poupe pivote généreusement, ce qui provoque un large sourire. Mais il est difficile de reproduire la manœuvre et l'autobloquant épaulé insuffisamment à la réaccélération. Notre modèle d'essai semble plus survivre qu'à l'accoutumée. « *Je n'aime pas le côté artificiel des roues arrière directrices !* » s'insurge Nicolas, avant d'analyser : « *elle rentre fort, elle pivote, on se croit bien puis on perd l'avant à la remise de gaz. Le déhanché est facile, agréable, mais c'est aléatoire. On corrige à un moment où il ne faut pas* » Il ne parvient pas à réitérer l'excellent chrono réalisé avec une Trophy EDC en 2019, mais il améliore celui de 2021 (1'25"60) en raison de pneus en meilleur état : 1'25"02.

Un excellent chrono dans l'absolu, mais la Civic parvient à la devancer, alors quelle chausse seulement des Michelin PS4S. Ses armes ? La stabilité, la rigidité, la rigueur et un mode +R verrouillant la suspension... Au point

qu'il crée du piochage dans les longues courbes comme le double droit ou le rayon constant. Nicolas en rigole encore : « *J'ai perdu mes plombages ! C'est dingue. C'est hyper rigide, comme une voiture de course.* » Le chrono, lui, ne plait pas : 1'24"30, soit une seconde de mieux que l'ainée FK8. La Type R table sur des réactions neutres et un avant si costaud qu'il pousse à freiner très tard et à garder un maximum de vitesse en entrée. Pas de souci, le dispositif Brembo mordant et endurant (refroidissement revu) encaisse le choc, contrairement aux freins de la Mégane, ici fatigués. La direction (rigidifiée), elle, renvoie plus de signaux par rapport à celle de la Française. Une révélation cette FL5 ! Alors quelle souffre sur route bosselée et swingue moins que la Mégane, elle dévoile son potentiel sur circuit et devrait régaler les pistards par sa hargne et sa facilité à exploiter les 329 ch. Elle met en confiance, se contente de pivoter efficacement sur le sec (elle survire sur le mouillé !) et pousse à se battre contre le chrono. Les réglages deviennent si radicaux en +R qu'ils semblent taillés pour des semi-slicks... Pourvu que cette monte devienne disponible en accessoires ! En conservant un tarif plus sensé autour de 40000 €, cette génération aurait envahi les circuits. Mais l'inflation et les surtaxes la cantonneront au rôle d'oiseau rare et exotique. Nous lui donnons rendez-vous avec plaisir en fin d'année pour notre élection 2023, espérons-le chaussée en Cup 2. ■

VERDICT

CIVIC TYPE R >> 18

MÉGANE R.S. TROPHY >> 17

Honda remporte ce match pour ses prestations inattendues sur piste mêlant rigueur, rigidité extrême et constance. Le mode +R devient un précieux allié sur revêtement parfaitement surfacé et sec. A contrario, la Civic perd de sa superbe sur le bosselé et la Mégane ainsi que son aînée FK8 le lui rappellent. Notre R.S. d'essai un brin trop survivreuse malgré ses semi-slicks s'incline, mais a de beaux restes. Elle aurait dû terminer sa carrière sans roues arrière directrices et avec plus de watts (puissance et son). Les deux mériteraient une mécanique plus communicative, plus GTi dans l'âme, et un tarif approprié.

MOTEUR	Civic	Mégane
Type (cylindres)	4 en ligne, inj. directe	4 en ligne, inj. directe
Disposition	avant, transversale	avant, transversale
Cylindrée (cm ³)	1996	1798
Alésage x course (mm)	86 x 85,9	79,7 x 90,1
Rapport volumétrique	9,8 : 1	8,8 : 1
Soupapes par cylindre	4	4
Arbre(s) à cames	double (admi. et échap. à calage var.)	double (admi. et échap. à calage var.)
Suralimentation	1 turbo + échangeur air/air	1 turbo + échangeur air/eau
Pression maxi (bar)	NC	1,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	329 à 6 500	300 à 6 000
Puissance au litre (ch)	165	167
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 à 2 200	400 de 2 000 à 5 200
Couple au litre (Nm)	210	223
Régime maxi (tr/mn)	7 000	7 000

TRANSMISSION	Civic	Mégane	
Type	traction	traction	
Boîte de vitesses	6, mécanique	6, double embrayage	
Commande	grille en H	séquentielle	
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re}	3,62 - 8,5 - 59	NC - 8,6 - NC
	2 ^e	2,11 - 14,5 - 102	NC - 13,6 - NC
	3 ^e	1,53 - 20,0 - 140	NC - 19,8 - NC
	4 ^e	1,12 - 27,3 - 191	NC - 27,1 - NC
	5 ^e	0,91 - 33,7 - 236	NC - 35,2 - NC
	6 ^e	0,73 - 42,0 - 275	NC - 43,1 - NC
Rapport de pont	3,84	NC	
Différentiel autobloquant	mécanique	mécanique (Torsen)	
Antipatinage	déconnectable	déconnectable	
Pneus (marque et type)	Michelin Pilot Sport 4S	Bridgestone Potenza S007 (option)	
Dimensions avant	255/30 ZR 19	245/35 ZR 19	
Arrière	265/30 ZR 19	245/35 ZR 19	
Jantes AV/AR	9 x 19	8,5 x 19	

CHÂSSIS	Civic	Mégane
Carrosserie	berline, 4 places	berline, 5 places
SCx (m ²) - Cx	NC	0,78 - NC
Suspension avant	McPherson (triangles), pivot découpé + barre antiroulis	McPherson (triangles), pivot découpé + barre antiroulis
Arrière	essieu multibras ressort/amortisseur séparés + barre antiroulis	essieu déformable combinés ressort/amortisseur + barre antiroulis
Amortissement	piloté	passif
Contrôle de trajectoire	déconnectable	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø braq. en m)	2,1 (12,1)	2,9 (10,3)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés (NC)	Disques ventilés/rainurés (355/290)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)	fixes/flottants (4/1)
Poids mesuré (kg)	1422	1485
Répartition AV/AR (%)	880/542 (62/38)	932/553 (63/37)
Poids/puissance (kg/ch)	4,3	4,9
Réservoir (litres)	47	50
Long.-larg.-haut. (mm)	4594 - 1890 - 1407	4364 - 1875 - 1435
Empattement (mm)	2735	2672
Voies AV/AR (mm)	1625 / 1623	1631 / 1609

PERFORMANCES	Civic	Mégane
Vitesse maxi	275	255
Régime (tr/mn)	6 500	NC
0 à 100 km/h	5"6	5"6
à 120 km/h	7"7	7"2
à 140 km/h	9"8	9"4
à 160 km/h	12"5	12"2
à 180 km/h	15"5	15"8
à 200 km/h	20"6	20"5
De 0 à 400 m	13"8 (171 km/h)	13"6 (169 km/h)
1 000 m	24"8 (220 km/h)	24"7 (213 km/h)
De 80 à 150 km/h en 5 ^e /6 ^e	9"7 / 12"5	7"6 (Drive)
De 140 à 200 km/h en 5 ^e /6 ^e	11"0 / non réalisable	11"4 (Drive)
Conso. moyenne (l/100 km)	8,2	8,3
Émissions CO ₂ (g/km)	186	191

TARIF	Civic	Mégane
Prix (€)	57 220	49 650
Prix du modèle essayé (€)	57 870	53 500
Malus écologique 2 023 (€)	+ 12 552	+ 15 506
Puissance fiscale (CV)	21	19



BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

Gros gabarit, absence de boîte robotisée et de semi-slicks... La Civic part avec quelques carences et les contrebalance par une stabilité de roc, un flegme à toutes épreuves et un mode

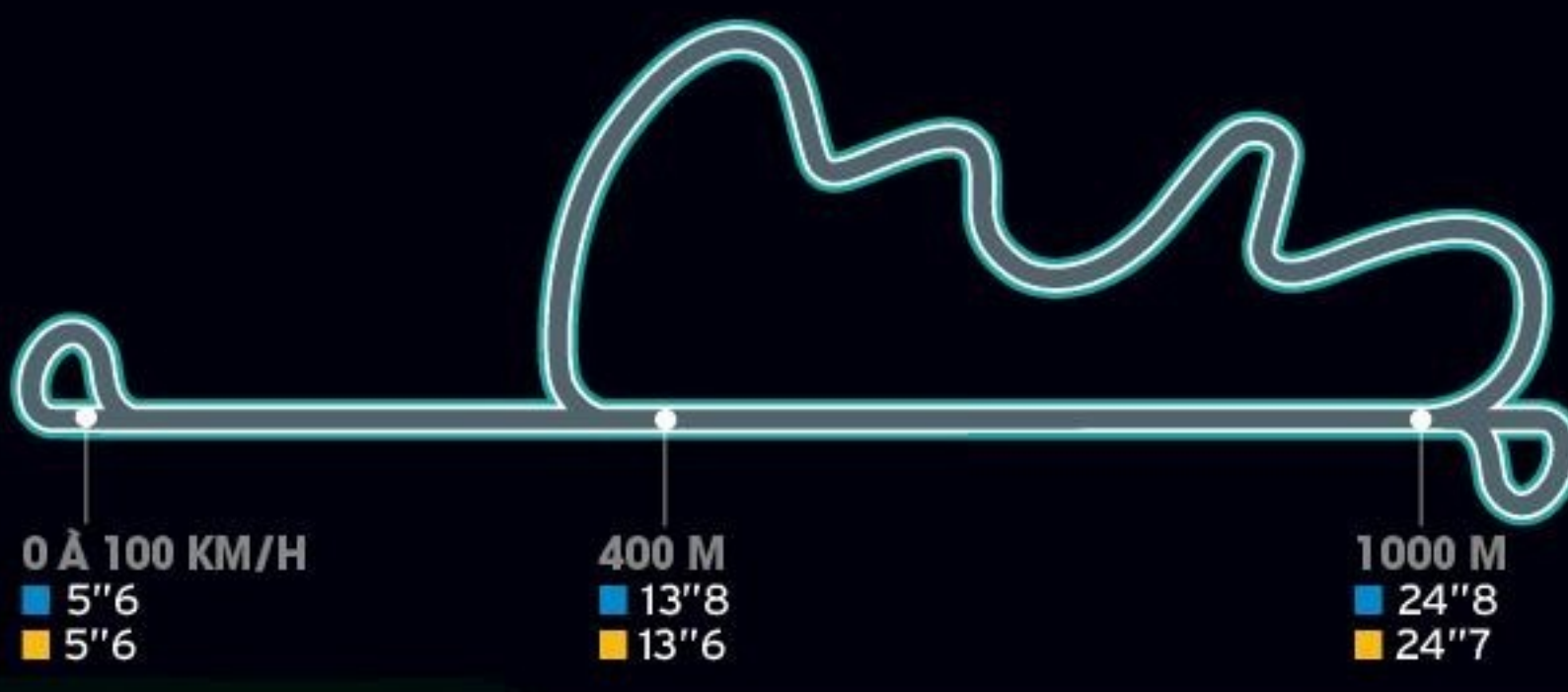
+R dérouterant par sa raideur de suspension. Résultat, elle termine de peu devant la Mégane (- 0"7), plus joueuse grâce aux roues arrière directrices, et à une seconde de son aînée FK8 (phase 1).



LURCY-LÉVIS

La guerre fait rage et les ennemies se crèpent le chignon jusqu'à la borne kilométrique, où un seul dixième les sépare! Plus puissante et

légère, la Civic doit composer avec une boîte manuelle et des pneus moins tendres. Elle fait surtout la différence en vitesse maxi.



Surprise chez W-Autosport, c'est la Civic la plus légère !

 29/05-01/06 2023
LA BELLE ESCAPADE
VERCORS - VAUCLUSE - GORDES DE L'ARDECHE
CLASSIC EXPERT EVENTS.BELLESROUTESDEFRANCE.FR   1923AUTOS

 25-28 JUIN 2023
LA BELLE ESCAPADE
LA ROUTE DES GRANDES ALPES
CLASSIC EXPERT EVENTS.BELLESROUTESDEFRANCE.FR   1923AUTOS

Roadtrip

INSCRIPTIONS

AU PLUS TARD LE 15/04/2023



HOTELS
4 et 5 étoiles



RÉSERVATIONS / RENSEIGNEMENTS VIA

CONTACT@BELLESROUTESDEFRANCE.FR

WWW.EVENTS.BELLESROUTESDEFRANCE.FR



@BELLESROUTESDEFRANCE

SCANNEZ MOI
POUR PLUS D'INFOS



RETOUR EN GRÂCE



Toyota France a l'excellente idée de réunir pour la première fois la famille Gazoo Racing sur les routes du rallye de Monte-Carlo. L'occasion de jauger cet ADN sportif, qui ne cesse de nous surprendre.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS DENIS MEUNIER/TOYOTA FRANCE



GR YARIS TRACK

Moteur ➤ 3 en ligne turbo, 1618 cm³
Transmission ➤ intégrale, BVM6
Puissance ➤ 261 ch Couple ➤ 360 Nm
Régime maxi ➤ 7200 tr/mn
Pneus ➤ Michelin Pilot Sport 4S et Alpin 6
Poids mesuré ➤ 1285 kg
Perfs mesurées ➤ 0 à 100/200 km/h en 5"6/21"1, 230 km/h (bridée)
Prix ➤ 39 400 €

GR SUPRA 3.0 BVM6

Moteur ➤ 6 en ligne turbo, 2998 cm³
Transmission ➤ propulsion, BVM6
Puissance ➤ 340 ch Couple ➤ 500 Nm
Régime maxi ➤ 7000 tr/mn
Pneus ➤ Michelin Pilot Supersport dédiés
Poids annoncé ➤ 1577 kg
Perfs annoncées ➤ 0 à 100 km/h en 4"6, 250 km/h (bridée)
Prix ➤ 68 400 €

GR86

Moteur ➤ 4 à plat, 2387 cm³
Transmission ➤ propulsion, BVM6
Puissance ➤ 234 ch Couple ➤ 250 Nm
Régime maxi ➤ 7500 tr/mn
Pneus ➤ Michelin Pilot Sport 4 et Alpin 6
Poids mesuré ➤ 1272 kg
Perfs mesurées ➤ 0 à 100/200 km/h en 6"6/25"1, 225 km/h
Prix ➤ 33 900 €



LA SUPRA DOIT ENCORE FOURNIR DES EFFORTS POUR

Focalisé sur l'hybridation et son image « verte » depuis le début du millénaire, Toyota a écarté toute velléité sportive jusqu'à la sortie de la Yaris Gazoo Racing Master of Nürburgring (GRMN) en 2017, produite à 600 exemplaires et fêtant son retour en WRC. Rafraîchissante, ludique, cette résurrection musclée a posé les bases de l'esprit « GR », lequel devient le nom officiel de la branche sportive du géant nippon à partir de 2019 avec le retour de la Supra. Le président-pilote-passionné Akio Toyoda veut ainsi proposer des autos « dédiées au plaisir de conduire », « nées de la passion » et qui « bénéficient de l'expertise de Toyota Gazoo Racing », la branche compétition prenant le relais de Toyota Motorsport. La nouvelle appellation se dessine à partir de 2007 avec le Team Gazoo et est officiellement utilisée depuis les 24h du Nürburgring 2009 : LF-A Gazoo Racing. Au lancement, la Supra n'embrase pas la planète auto bien qu'elle respecte les

fondements de sa glorieuse aînée : propulsion à moteur avant, 6 en ligne suralimenté, look décalé. Très efficace, bien née grâce à une collaboration avec BMW, la version 3 litres a tout de l'élève modèle et mérite de se dévergondner. Afin d'abaisser le ticket d'entrée et de limiter le malus, Toyota opte plutôt pour une déclinaison quatre cylindres turbo (258 ch), qui allège le train avant mais déçoit par ses saveurs mécaniques.

Le levier en bonus

L'an dernier, le constructeur a revu sa copie et en profite pour associer le 6 en ligne à une boîte manuelle en option. Eh oui, on vit une drôle d'époque, le lancement d'un bon vieux levier devient un évènement ! Toutes les Supra bénéficient au passage de retouches aux niveaux de la direction (composants et calibrage), de la suspension (amortisseurs actifs, bagues de barres antiroulis) et des aides à la conduite : le mode Track facilite les dérives, comme le « Hairpin+ » en épingles. La grosse nouveauté réside donc dans la



Boîte manuelle optionnelle
Amortissement
Perfs



Trop sage (comportement, mécanique)
Feeling de GT
Stricte 2 places



Quelle excellente initiative de proposer un bon vieux levier !



Le plaisir sportif progresse grâce à la boîte 6.



Le 6 en ligne mériterait de s'exprimer davantage.

DEVENIR AUSSI CHARISMATIQUE QUE LE RESTE DE LA FAMILLE

possibilité de jouer du levier, uniquement avec le 3 litres. Toyota pioche une nouvelle fois dans la banque d'organes BMW pour dégoter cette boîte 6 ZF baptisée G56L50TZ, plus proche de celle d'un Z4 à 4 cylindres (GS6L40LZ non disponible en France) que de celle des M3/M4 (GS6-45BZ pour la version 480 ch non importée). Mais il revoit le carter, l'arbre de transmission, certains engrenages, l'embrayage et se débarrasse d'éléments acoustiques futiles. Il en profite aussi pour raccourcir le pont (3,46 contre 3,15) et propose un système électronique optimisant le couple lors des changements de rapports (Intelligent Manual Transmission désactivable): plus de fluidité à la montée et double débrayage au rétrogradage. À bord, le tunnel est du coup repensé pour éloigner le levier de la console et le pommeau s'alourdit pour ajuster l'effort. Un programme alléchant qui tient ses promesses et accroît la connexion sportive. On retrouve le toucher BMW un brin accrocheur qui oblige à bien décomposer. Le talon-pointe automatique est si bien exécuté que l'on n'éprouve pas le besoin de s'en occuper. Tant mieux, cela permet de se

concentrer sur le pilotage, éprouvant lorsqu'on affronte une spéciale fermée du Rallye de Monte-Carlo (M70 menant au Col du Turini). Un rêve éveillé, parfaitement encadré par une voiture ouverte et un instructeur jouant les courageux copilotes! Bravo aux équipes de Driving Evolution, dont le but était de pousser les conducteurs à se dépasser, en respectant les trajectoires rallye: couper sauvagement les cordes, écartier subtilement la trajectoire en entrée quand il le faut (angle fermé, long virage qui se referme). Malgré son gabarit, la Supra s'en sort la tête haute. La direction devient plus dense et informative, mais filtre encore trop les informations telle une GT. En passant de l'ancien à l'actuel modèle, on s'aperçoit aussi que la suspension gagne en efficacité sur le bosselé, mais concède toujours des mouvements de caisse. Le gabarit costaud se ressent au placement et l'avant manque encore de hargne. L'arrière, lui, se contente de pivoter gentiment et consent à glisser seulement en sortie, en étant généreux avec les gaz. Bref, la Supra fournit quelques efforts mais mériterait une mécanique plus caractérielle, chantante, un feeling plus naturel

- +
Joueuse
 Masse contenue
 Ensemble moteur/boîte
- **Malus français**
 Habitacle basique
 Production limitée à 2 ans



LA GR86 REFLÈTE LES VALEURS PRÔNÉES PAR GAZOO RACING ET

ou un comportement plus rock'n'roll. Il lui reste encore du travail pour devenir aussi fun et charismatique que le reste de la famille.

Reine de la glisse

La dernière-née GR86 incarne une spécialiste du genre, qui préfère les joies de la glisse à l'efficacité pure. Elle a d'ailleurs brillé lors de notre élection 2022, en remportant le titre de « Révélation de l'année ». Elle peaufine la recette de la GT 86 - dont elle dérive étroitement et co-développée avec Subaru -, rare au sein du marché : propulsion à moteur avant légère, équilibrée et joueuse. Aux portes du Mercantour, le panorama coupe le souffle et l'on se sent seul au monde. Sur ces sublimes et sélectives routes de l'arrière-pays niçois, le coupé au gabarit compact (4,26 m) se révèle vite à son aise. Les lacets semblent sans fin sur la D 2204 menant à Sospel via le Col de Braus, puis sur la D 2566 en direction de Moulinet. En grim pant à 2,4 litres, le flat-4 bi-injection a enfin du répondant à bas régimes et continue d'être rageur dans les tours

(7500 tr/mn maxi). Le saccadé atypique est toujours au rendez-vous et judicieusement amplifié à bord. Cette mécanique est secondée par une boîte manuelle (auto en option), très agréable à triturer et qui incite à réaliser le talon pointe (non automatisé). Seuls le dosage de l'accélérateur (surexcité) et l'intervention des aides à la conduite agacent et empêchent de doser finement. Heureusement, le VDC se déconnecte en deux temps et l'on bascule en Off sans hésiter, étant donné la douceur des réactions. Bien amortie, la GR86 conserve de la souplesse, des mouvements de caisse qui contribuent à sa progressivité. Le sous-virage se transforme rapidement en survirage, à l'ancienne... Ce qui n'a rien de péjoratif ! Au contraire, cet équilibre joyeux rend euphorique et rappelle une MX-5, une A 110 (252 ch) ou un ancien coupé Série 3. Les Michelin Pilot Sport 4 facilitent la tâche, comme l'autobloquant. Alors autant en profiter à fond ! La GR86 n'est pas exempte de défauts, comme le toucher de direction, le mordant des freins ou le grip des pneus pour aller chercher le chrono... Sans oublier un intérieur suranné et des traits



Sans fioriture, l'habitacle a le mérite d'être bien agencé.



Le flat-4 gagne en souplesse d'utilisation.



AKIO TOYODA : PROCURER DES PLAISIRS SIMPLES ET AUTHENTIQUES

assez banals. Tout cela s'efface rapidement en savourant son swing. Le genre de compagne capable d'embellir le quotidien en quelques virages et qui cache deux petites places de dépannage à l'arrière. En clair, ce coupé reflète parfaitement les valeurs prônées par Gazoo Racing et Akio Toyoda: procurer des plaisirs simples et authentiques. Il se vendrait comme des petits pains en France s'il n'était pas foudroyé par un malus s'élevant à la moitié de son prix. Malgré cela, les carnets de commandes sont bien remplis et la production limitée à deux ans risque de générer de la frustration... À moins que Toyota décide de jouer les prolongations pour satisfaire la demande, comme pour son best-seller GR Yaris.

Best-seller

Notre Sportive 2020 évolue ici comme un poisson dans l'eau. Le rallye? Elle en a fait son credo et devait servir de base à une homologation en WRC. L'évolution hybride du règlement en a voulu autrement, mais Toyota n'a pas renoncé à ce projet ambitieux et

peut s'en féliciter étant donné son succès. Cette fois, il n'a pas de partenaire et puise dans sa banque d'organes (train arrière de Corolla) ou son savoir-faire en matière de transmission intégrale pour proposer une puce à l'aise dans toutes les conditions. Tant qu'à faire, l'icône se déguste en version Track affublée de deux autobloquants Torsen avant/arrière, de jantes allégées et de pneus Michelin Pilot Sport 4S.

Il suffit de quelques enchaînements bien corsés pour qu'un large sourire se dessine sur le visage... Et qu'il ne vous quitte plus. Le petit trois cylindres pétille, sonne juste et autorise de belles performances: moins de 25"0 au 1 000 m ! Il est de plus couplé à un joystick à 6 positions qui réjouit par sa rapidité, sa précision et la qualité du talon pointe automatique. Mais dans le lot, c'est son déhanché qui rend accro. La suspension passive avale les pires difficultés sereinement. Le grip est sidérant. Le feeling renvoie aux plus pures des GTi. On nage dans le bonheur et on n'a qu'une envie: que les lacets ne s'arrêtent jamais! Il y a de quoi être rassasié dans



- + Efficacité tous temps
Grip/feeling
Performances
- Qualité des plastiques
Position de conduite haute
Visibilité arrière



Les modes s'ajustent depuis la molette centrale.



Le petit 3 pattes dopé revendique 261 ch !



LE DÉHANCHÉ DE CETTE PUCE INTÉGRALE REND ACCROC

cette région, avant de regagner tranquillement la côte. Le menu est à la carte, grâce aux modes de conduite ajustant entre autres la répartition du couple entre les essieux. Vous désirez attaquer efficacement ? Le Track est idéal avec un dosage équilibré (50/50 %). Si vous êtes d'humeur taquine, il suffit de basculer en Sport pour que l'arrière soit privilégié (70 %) et pivote aux placements. Partager le quotidien avec cette bombinette doit être une source de bonheur et d'adrénaline intarissable. N'est-ce pas Nicolas Richel, organisateur du Motor Sportive Day (24 et 25 juin) et parrain du magazine qui possède une Track et a la chance de vivre en Savoie ? Cette rallyeuse devrait s'en aller d'ici 2025, avec l'entrée en vigueur des normes de pollution Euro 7. Elle réclame un gros effort financier, entre une Track frisant les 40 000 € et un malus de 12 552 €, mais le jeu en vaut la chandelle. Cette GR a déjà le statut de collector. C'est elle qui incarne le mieux l'esprit Gazoo Racing. En devenant une icône, la Yaris a permis au département sportif d'asseoir son aura internationale. Encouragé par une telle ferveur, GR a même lancé une Corolla de 304 ch l'an dernier, malheureusement non distribuée en Europe (voir encadré). Sur fond d'anxiété et de nostalgie, il reste à savoir comment Toyota va opérer sa transition énergétique sur le plan sportif. Si ce spécialiste de l'hybride limite la hausse de poids et se sert de l'électricité pour soigner le côté joueur et palpitant de ses productions GR, il peut envisager l'avenir sereinement. ■

GR Corolla : privée d'Europe !



Voilà enfin une descendante des Subaru Impreza STI et Mitsubishi Lancer Evo ! On est loin de la fadeur de son ancêtre TS des années 2000. Gazoo Racing métamorphose la sage Corolla Sport en élargissant généreusement les voies (6 cm à l'avant, 8,5 cm à l'arrière), en renforçant le châssis et en greffant l'ensemble moteur/transmission sophistiquée de la GR Yaris. Le 3 cylindres turbo est porté à 304 ch

en revoyant l'échappement actif (3 sorties). Au Japon, une RZ équipée des deux autobloquants avant/arrière débute à moins de 38 000 €. Le rêve. Son succès est tel que la production (ralentie) ne peut faire face à la demande et Toyota a dû organiser une loterie pour attribuer les 570 premiers exemplaires. La compacte va également être lancée aux USA, mais pas en Europe en raison de notre fiscalité assassine. Écœurant.

VONE RACING

REPROGRAMMATION - PREPARATION MOTEUR



**REPROGRAMMATION
MOTEUR SUR MESURE
SUR BANC DE PUISSANCE
4 ROUES MOTRICES
REPROGRAMMATION E85**



**VENTE ET MONTAGE
DE PIECES PERFORMANCE**

- FREINAGE
- SUSPENSIONS
- ECHAPPEMENT

www.vone-racing.fr

UTILITAIRE



CITADINE



GTI



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

VENDEE (85)

vendee@vone-racing.fr
06.16.31.51.09

CENTRE (41)

tours@vone-racing.fr
06.59.62.35.08



BALLET SILENCIEUX

Le lourd Mach-E 100 % électrique à transmission intégrale sait remuer des pattes arrière. Mais comment s'en sort-il sur glace ? C'est ce que nous allons voir sur le circuit de Flaine.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS CLÉMENT CHOULOT/ FORD FRANCE



Le redoux de Noël n'a pas eu la peau du circuit glace de Flaine. Créé dans les années quatre-vingt, le complexe situé à 1600 m d'altitude a la particularité de ne pas voir le soleil en hiver. Le tracé originel réclame du savoir-faire, entre le dénivelé, les sapins et le faible dégagement par endroits. Mais depuis 2020, Éric Carton exploite également un lac gelé en contrebas, surnommé la petite Sibérie en raison des températures polaires: 5° d'écart en moyenne par rapport à l'autre circuit. En cette belle journée de janvier, le ciel est dégagé et le thermomètre indique - 8°. Le cadre composé de montagnes rocheuses et de sapins coupe le souffle. Le lac d'une surface totale de 25 000 m² se divise en une aire plane et une piste allant jusqu'à 1700 m et 20 m de large. Suffisant pour éviter d'incruster l'enclume dans les bordures ? Pas sûr... Avant de gagner ce terrain de jeu glacé, les SUV chaussent des pneus clous Nokian Hakkapeliitta 10 et ont pris soin de charger à fond leur grosse batterie de 99 kWh: 500 kg, 376 cellules à refroidissement liquide, autonomie allant jusqu'à 550 km. Ces accumulateurs situés dans le plancher, entre les essieux, alimentent deux moteurs avant/arrière à aimants permanents gérés indépendamment et totalisant 351 ch ou 487 ch pour la GT reconnaissable à sa calandre noire. En France, il se vend environ 2500 Mach-E par an, essentiellement en intégrale et avec la batterie haute capacité. À l'échelle mondiale,

Ford vise une électrification intensive en passant de 75 véhicules vendus par jour en 2022 à 2000 d'ici 2024 ! Il va pour cela entièrement revoir la gamme et relever le curseur du premium. Adieu les Fiesta, Focus, Mondeo ou S-Max ! La famille se composera de baroudeurs purs et durs (type Bronco), de sportives telles les Mustang, de citadines décalées telle la Puma et de SUV (type Explorer). Un sacré pari, qui mise sur la marge opérationnelle et non le volume.

Dosage

« Tu ne devrais pas enlever ton blouson ! » lance l'instructeur depuis le siège passager. Naturellement, tricoter des avant-bras avec une doudoune est contre-productif. Mais encore faut-il les sentir ! « Nous devons couper le chauffage pour préserver la batterie et tenir toute l'après-midi avec les différents groupes. On réchauffe uniquement le pare-brise et le volant. » Cela représente quatre cessions de roulage intensif de 20 minutes. Quelle drôle d'époque ! Voilà déjà une première contrainte et pas des moindres: éviter de congeler et l'accumulation de buée sur les vitres latérales. Nous prenons d'abord place à bord de la version 351 ch, dont les sièges snobent le maintien latéral. Simple, la planche de bord comprend deux écrans dont l'énorme central (15,5 pouces) façon Tesla. La poussée est déjà copieuse et largement suffisante pour ces exercices. Le niveau d'insonorisation impressionne et la suspension passive se focalise sur le confort. Le challenge suivant consiste à doser convenablement les gaz,



Pour leur survie, ces SUV sont équipées de pneus clous.

MUSTANG MACH-E / GT

Moteur >> 2 électriques Av/Ar
Puissance maxi >> 351 / 487 ch
Couple maxi >> 580 / 860 Nm
Transmission >> intégrale, BV1
Pneus >> Nokian Hakkapeliitta 10
Poids >> 2182 / 2273 kg
Perfs >> 0 à 100 km/h en 5"1 / 3"7,
180 / 200 km/h (bridée)
Prix >> 76800 / 87200 €



S'AMUSER À SURVIRER EST UNE CHOSE, ALLER VITE SUR UN TRACÉ GLACÉ EN EST UNE AUTRE



Les modes et les aides s'ajustent depuis la dalle centrale.



Si vous passez en Haute-Savoie, allez vous défouler à Flaine!

pardon les watts, alors qu'ils déboulent instantanément et en silence (580 Nm maxi). Cela nécessite de faire une croix sur les modes Untamed (sportif) et intermédiaire Whisper (silence, autonomie préservée) très réactifs, donc de rester en Active. Ces modes agissent sur l'accélérateur, la direction, le son (ajouté en Untamed) et le frein moteur. Ce dernier peut d'ailleurs être calibré de manière à éviter de se servir de la pédale de freins (One Pedal Drive). L'exercice du slalom permet de se focaliser sur le dosage et les transferts de charge à basse vitesse, uniquement en dosant les watts. Malgré le manque de retours sensoriels en provenance de la mécanique et de la direction, l'évolution reste instinctive et le Mach-E s'en sort haut la main, en enroulant les obstacles. L'électronique privilégie l'essieu arrière et les aides à la conduite autorisent de légères dérives. Elles se déconnectent en deux temps: antipatinage puis correcteur de trajectoire. Cela met en appétit avant de s'élancer sur le circuit.

Patience

La découverte du tracé technique s'exécute à tâtons, en misant sur des placements aux freins. Même en insistant et en ajoutant du volant, le lourd SUV a bien du mal à pivoter. Le sous-virage doit être contrebalancé par les watts, en dosant subtilement l'accélérateur et le cerceau. L'absence de roues arrière directrices et de différentiel vectoriel se fait sentir. Il reste donc une seule solution pour maintenir un semblant de vitesse en courbe: l'appel contre-appel. Sauf que le mastodonte a bien du mal à réagir à

l'appel, crucial pour obtenir l'effet de balancier. Quand on finit par obtenir une belle dérive, patiemment, il faut alors tenir compte de la transmission intégrale et conserver les roues droites lors de l'entretien. Le réflexe du contre-braquage est à proscrire, sous peine d'élargir la trajectoire et d'aller goûter la neige fraîche! Désolé le staff... Malgré son statut de SUV, le Mach-E ne possède pas une garde au sol élevée (13 cm en GT) et la position basse des batteries l'empêche de se sortir des mauvaises passes. En prenant le volant de la GT, la poussée relevée d'un cran (860 Nm maxi) complexifie le dosage et la l'exécution du ballet lapon. Cette version apporte en revanche une meilleure connexion sportive (direction, suspension) et accroît le répondant au placement grâce à l'amortissement piloté (Magneride de série). Au final, les réactions sont plus vives - alors qu'elle est alourdie d'un quintal - et obligent à davantage de finesse. L'instructeur avait raison, il est plus facile de valser avec la version 351 ch. Dans tous les cas, une Taycan intégrale bien équipée reste beaucoup plus aiguisée: centre de gravité abaissé, antirollis actif, différentiel vectoriel, roues arrière directrices. Sans aller jusqu'à proposer tous ces dispositifs, la GT gagnerait en fluidité avec ce type de différentiel, en complément de l'électronique. Vous l'avez compris, la conduite sur glace en SUV électrique est loin d'être une sinécure. S'amuser à survirer est une chose, aller vite sur un tracé imposé en est une autre. Pour cela, le propriétaire des lieux sourit en nous montrant sa nouvelle arme: une GR Yaris aux boucliers renforcés! ■

**EXCLUSIVE
DRIVE**
UNIQUE MOTOR EXPERIENCE

LE MANS
10^e ÉDITION
17 - 18 - 19 MARS 2023

LE CASTELLET
1^{ère} ÉDITION
17 - 18 - 19 NOVEMBRE 2023



GENTLEMEN, START YOUR ENGINES*!

INSCRIVEZ VOUS!

ROULEZ avec votre voiture moderne, classique ou de course

PERFECTIONNEZ votre conduite avec nos moniteurs

PILOTEZ des voitures d'exceptions en stage de pilotage

VIVEZ des sensations comme aux 24h avec nos baptêmes en Prototype**

ESSAYEZ les nouveaux modèles autos et motos avec nos exposants***

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

Inscriptions & billetterie :

www.exclusivedrive.fr - 01 41 33 37 31

* Messieurs, démarrez vos moteurs!

** accessible dès 16 ans! *** À discrétion des constructeurs sur

**EXCLUSIVE
DRIVE**
UNIQUE MOTOR EXPERIENCE

L'Automobile
MAGAZINE



**Motor
Sport**

**Motor
Sport**
Trackdays

Enzo

evo



LE FUTUR EST DE RETOUR

À son lancement, la Countach projeta brutalement Lamborghini dans le futur. 50 ans plus tard, la marque nous ramène dans le passé avec le panache qu'on lui connaît mais pas forcément l'inspiration originelle.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS LAMBORGHINI





L'AVENTADOR EST BESTIALE, LA SVJ BRUTALE, LA "NÉO COUNTACH" CAPTIVANTE

Réduire l'excellence d'une supercar à son prix est à peu près aussi absurde que de juger les qualités d'un être humain à la taille de son portefeuille. Vous me voyez venir ? Alors évacuons le sujet sans plus tarder : absolument rien ne peut raisonnablement justifier les 2,4 millions d'euros réclamés pour la Countach du 21^{ème} siècle ! Après tout, c'est le cas de bien des séries spéciales en tirage limité dont les marchands de rêves aussi puissants que Lamborghini, Ferrari et d'autres usent et abusent depuis des lustres. Sur les bases de l'Aventador sortie en 2011 sont déjà apparues (hors modèles uniques sur commandes spéciales) la Veneno, la Centenario et la Sian, toutes en coupé et roadster.

Avouez que pour le constructeur de Sant'Agata, il était tentant et somme toute légitime de clore un si beau chapitre en fêtant dignement les 50 ans d'une icône absolue.

Journée du patrimoine

La Countach n'appartient pas juste à l'histoire de l'automobile sportive : pour beaucoup d'entre nous, elle l'incarne littéralement ! La présentation du prototype en 1971 au salon de Genève fut un choc, une révolution. Il y avait bien sûr le V12 étonnamment installé à l'arrière et en long, mais c'est bien le coup de crayon magique de Marcello Gandini qui fit de cette Italienne la voiture "poster" qui décora des chambres d'enfants à travers le monde.

Le célèbre designer répète à qui veut l'entendre ne pas apprécier ni le principe d'une réédition de son œuvre originale, ni le résultat...

Aie. Le papa de la Miura, de la Stratos, de la Diablo ou encore de la BX (!) a prouvé durant sa riche et longue carrière qu'il n'avait pas pour habitude de regarder dans le rétro.

Ne comptez pas sur moi pour prendre position. Je ne veux me fâcher ni avec un génie ni avec un constructeur capable de nous mettre entre les mains un tel engin en 2022. Savoir si oui ou non la LPI 800-4 mérite de s'appeler Countach est une question à vrai dire bien futile lorsqu'on la découvre devant l'usine de Sant'Agata, la porte en élytre ouverte comme une proposition indécente. Un esthète obtus regrettera son gigantisme comparé à l'originale (+73 cm de long et 20 cm de large), ses prises d'air latérales NACA démesurées ou son empattement géant. Un type normalement constitué ayant un minimum d'intérêt pour la chose automobile sentira juste son palpitant taper beaucoup

Le toit vitré en hommage au fameux périscope de la première Countach peut s'opacifier en appuyant sur un bouton.



Le V12 6,5 développe ici 780 ch, comme dans l'Ultimae. Une oeuvre d'art !



Situé derrière les passagers le supercondensateur apporte un bonus de 34 ch et 35 NM un court instant.



Le boost électrique et son niveau de recharge s'affichent à l'écran.





CETTE SUPERCAR PLUS DOCILE QU'ELLE EN A L'AIR SE TRANSFORME EN BÊTE TOUJOURS AUSSI FÉROCE ET TRUCULENTE

plus vite et plus fort dans la poitrine. L'Aventador est bestiale, la SVJ brutale, la "néo Countach" captivante. Quitter le siège de Lamborghini à son volant vous transforme par ricochet en rock star adulée par une foule acquise par avance. L'exemplaire qui nous est confié est l'une des voitures de développement, d'où l'inscription 0/112 inscrite sous le grand écran central. 112, comme le nombre d'exemplaires produit et le nom de code donné au projet originel. Inutile de vous dire que la demande des collectionneurs du monde entier était bien supérieure à l'offre, faisant ainsi de cette supercar six fois plus chère que l'Aventador dont elle dérive un merveilleux placement. Derrière le volant, en revanche, la valeur ajoutée est beaucoup moins frappante. Hormis les buses d'aération spécifiques réalisées en impression 3D et le toit vitré faisant référence au fameux « périscope » des origines, tout laisse à

penser de prime abord que l'on conduit une "simple" Aventador. Le majestueux V12 6,5 litres développe comme dans l'Ultimae 780 ch. C'est 10 de plus que la SVJ mais bizarrement cinq de moins que la Sian. Cette dernière inaugure une forme d'hybridation inédite basée sur un moteur électrique placée entre la boîte et vilebrequin alimenté par un supercondensateur. La Countach reprend exactement le même dispositif et peut ainsi voir sa puissance combinée grimper un très court instant à 814 ch. Le « Supercap » présente d'une part l'avantage de se recharger aussi vite qu'il se décharge et de l'autre d'offrir trois fois plus de puissance qu'une batterie lithium ion de même poids. La voiture ne peut à aucun moment rouler en tout électrique et ne fonctionne pas comme une hybride ordinaire. Lamborghini utilise en revanche les pics de couple électriques pour lisser les passages de rapport de la boîte

robotisée à simple embrayage. Je rassure les plus masochistes, cela n'empêche pas la transmission d'être toujours d'une brutalité anachronique en mode Corsa.

Pas la plus radicale

Deux pressions sur la palette de gauche, un pied droit solide et une route dégagée transforment cette supercar plus docile qu'elle en a l'air en bête toujours aussi féroce et truculente. Le V12 sous haute tension répond plus instantanément et fait montre d'une force et d'une allonge inouïes jusqu'à 8700 tr/mn. Lamborghini annonce 2"8 pour passer de 0 à 100 km/h et 8"6 pour atteindre les 200. Ce sont précisément les temps revendiqués par l'Aventador SVJ, moins puissante de 44 chevaux mais aussi plus légère de 70 kilos. Le poids, parlons-en. Avec un embonpoint de 34 kilos attribué au seul supercondensateur, la Countach est donnée pour



V12 envoûtant
Ligne somptueuse
Qualité d'amortissement



Tarif délirant
Pas assez typée



UNE AGILITÉ PLUS QU'HONORABLE MAIS PAS SUFFISANTE POUR RENDRE LA COUNTACH À PROPREMENT PARLER AMUSANTE

1595 kilos... à sec. C'est 530 kilos de plus que la Countach originelle. Sachant que nous avons pesé une SVJ à 1780 kilos tous pleins faits, il est facile d'en déduire que la LPI 800-4 dépasse allégrement les 1800 malgré sa coque et sa carrosserie entièrement en fibre de carbone. Voilà pourquoi sans doute, quelques semaines seulement après avoir supertesté la McLaren 765LT Spider à Magny-Cours et ses alentours, l'Italienne me paraît presque pataude et pas si vélocité que cela. Rappelons que la McLaren réalise le 0 à 200 km/h en 7"2 ! Vous me direz oui, et le V12 ? Croyez-le ou non, aussi vibrant et envoûtant soit-il, il est moins démonstratif que le V8 biturbo anglais. Je n'aurai pas blasphémé de la sorte au volant de l'inénarrable SVJ. Les sensations à bord de la Countach sont beaucoup plus filtrées, le V12 manifestement moins libéré. Tout est relatif, cela va soi, mais la supercar hommage n'est clairement pas tournée vers la radicalité. Le même constat s'impose au niveau des réglages du châssis présentés comme spécifiques mais très similaires à ceux d'une Aventador S. La suspension trépidante à basse vitesse fait un boulot remarquable en pleine action, au point d'inciter à rouler en mode Corsa sur les petites routes vallonnées à l'ouest de Bologne. C'est un peu violent mais c'est le meilleur moyen de faire corps avec une auto dont la masse, les 2,1 m de large, les énormes pneus en 355 à l'arrière et les 814 chevaux imposent un engagement

total au volant. Les roues arrière directrices et le train avant mordant procurent une agilité plus qu'honorable mais pas suffisante pour rendre la Countach à proprement parler amusante sur un tracé aussi sinueux. Le freinage, aussi bien dimensionné soit-il, manque qui plus est d'un peu de mordant pour procurer une confiance absolue. La magie opère malgré tout. Comment pourrait-il en être autrement me direz-vous avec un tel V12. On ne se lasse pas de l'admirer dans le rétro dont c'est la seule fonction. Rien ne sert dire adieu à ce monument mécanique au moment de le quitter. Il nous reviendra bientôt avec la remplaçante de l'Aventador, vraisemblablement sans supercondensateur mais réellement hybride. ■

VERDICT

COUNTACH LPI 800-4

» 17



Cette hommage à une légende doit avant tout être appréhender comme une figure de style symbolisant l'héritage de la Countach dans la gamme Lamborghini actuelle. En revanche, l'effet de la légère hybridation n'est pas renversant et on peut regretter que le design si singulier n'ait pas été accompagné d'un typage plus sensationnel et différent de celui d'une "simple" Aventador.

TECHNIQUE

Moteurs	V12 à 65° + électrique
Cylindrée	6 498 cm ³
Puissance maxi (ch à tr/mn)	780 à 8 500 814 (combinée)
Couple maxi (Nm à tr/mn)	720 à 6 750 755 (combiné)
Régimes maxi (tr/mn)	8 700
Transmission	intégrale
Boîte	7, mécanique robotisée
Pneumatiques	Pirelli PZero Corsa
Avant	255/35 ZR 20 355/25 ZR 21
Direction (assistance)	crémailière (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques carbone/céramique (400/380)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes / fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 595 à sec
Poids/puissance (kg/ch)	1,96
Long.-larg.-haut. (mm)	4870 - 2099 - 1139
Empattement (mm)	2 700
Voies Av/Ar (mm)	1 784 / 1 709

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	355
0 à 100 km/h / 200 km/h	2"8 / 8"6
Conso moyenne WLTP	NC

BUDGET

Prix (€)	2 400 000
Malus 2023 (€)	50 000



NOUVELLE LAMBORGHINI HURACÁN STERRATO

Huracán Sterrato : la première super voiture de sport conçue pour un plaisir de conduite maximal, même loin de l'asphalte, sur des surfaces meubles ou en terre, réinterprétant le concept même de sportivité et mettant en avant les principes de la marque : courageux, authentique et inattendu.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

Le véhicule n'est pas encore proposé à la vente et n'est donc pas soumis à la directive 1999/94/CE. Les données relatives à la consommation de carburant et aux émissions sont au stade de réception.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



BRISER LA GLACE

Cela fait des mois que l'on court après la Huracán Tecnica. Elle se laisse enfin approcher lors d'un roadtrip menant du Danemark à la Suède, accompagnée de son garde du corps Urus S.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS LAMBORGHINI



Qu'important les conditions, l'Urus S reste stoïque et confortable.



HURACÁN TECNICA

Moteur » V10, 5,2 l, 640 ch, 565 Nm
Transmission » propulsion, BVR7
Pneus » Pirelli Winter Sottorero 3
Poids » 1379 kg à sec
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3"2/9"1,
325 km/h
Prix » 231 640 €

URUS S

Moteur » V8 biturbo, 4 l, 666 ch, 850 Nm
Transmission » intégrale, BVA8
Pneus » Pirelli Scorpion Winter
Poids » 2197 kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3"5/12"5,
305 km/h
Prix » 234 645 €



L'URUS S'ÉTONNE PAR SA BIENVEILLANCE ET SON CONFORT, ENTRE L'INSONORISATION ET LE FILTRAGE DE SUSPENSION

Les véhicules électriques cohabitent avec les vélos dans le calme. Même à l'heure de pointe, Copenhague reste zen et peu embouteillée alors que la ville est aussi peuplée que Lyon, mais deux fois plus étendue. Pourtant, en ce matin du mois de décembre, un drôle de troupeau sème le trouble et charge le peuple viking. Lamborghini a décidé de clore l'année 2022 par une balade en famille. De l'Urus S à la Huracán STO, en passant par le Performante, l'Evo et la Tecnica, une quinzaine de modèles en ont fait voir de toutes les couleurs aux usagers. Le cortège, qui représente 7 680 ch et près de 5 000 000 € (options incluses), secoue la capitale danoise. Nous profitons de cette réunion de famille pour faire connaissance avec deux nouveautés: les évolutions Tecnica de la Huracán et S de l'Urus.

Comme le reste de la gamme Huracán, la supersportive sait se tenir dans la circulation. Elle évolue sur un filet de gaz en Strada et sait même se taire à l'arrêt (stop&start) pour ne pas perturber la quiétude des innombrables cyclistes équipés de vieux vélos et des adeptes de la voiture électrique, en écrasante majorité. La fiscalité danoise favorisant généreusement la fée électricité, même les taxis ont abandonné les pistons. Lamborghini n'en est pas là, mais fera un premier pas cette année avec le V12 hybride de la remplaçante de l'Aventador, puis l'Urus devrait suivre. Espérons que le successeur de la Huracán abrite dans un premier temps une hybridation tournée vers la performance, comme Ferrari et McLaren. En attendant de profiter des vocalises du V10, le magique 5,2 litres murmure sous la houlette de la boîte à double embrayage, parfaite dans son rôle inattendu d'orchestre apaisant. L'amortissement piloté sait également faire preuve de retenue en Strada, mais rappelle que vous évoluez à bord d'une supersportive et non d'une GT coupée du monde. Pour anticiper tout piège, le museau reste relevé (70 km/h maxi) pendant toute la traversée de la ville bercée de lumière, sillonnée de charmants canaux et décorée pour les fêtes de fin d'année. Au premier plan, la vue n'est pas mal non plus, lorsqu'on a la chance de suivre une STO

violette et jaune, à la découpe de l'arrière-train aussi spectaculaire que son aileron réglable, ses ailes ou son échappement à clapets. Elle porte bien son nom (Super Trofeo Omologato) et semble s'être échappée d'un circuit. Sans aller jusqu'à opter pour notre Sportive 2021 habillée de carbone, les amateurs de piste peuvent enfin bénéficier d'un demi-arceau optionnel à bord de la Tecnica, permettant d'installer des harnais. L'ambiance aéronautique évolue peu par rapport au reste de la gamme et mélange cuir, Alcantara et carbone. Les visibilité arrière (meurtrière) et périphérique restent réduites. Lamborghini avoue s'être penché sur l'acoustique, le réglage des baquets en hauteur et l'interface centrale (plus intuitive). En option, il existe toujours des baquets très raides améliorant le maintien latéral et les portes peuvent s'alléger. Après une bonne demi-heure de route, on voit enfin le bout de la métropole construite sur deux îles, en apercevant la mer Baltique et le détroit d'Øresund. Génial, on va pouvoir libérer la bête.

Entre mer et neige

Mais une invitée vient pimenter l'expérience et soulager la pédale de droite: la neige recouvrant régulièrement la chaussée. Tout le cortège est équipé de pneus hiver Pirelli, mais dans le cas de cette pure propulsion, aller chercher les 640 ch dans ces conditions relève de la danse endiablée, y compris en conservant les aides. L'occasion d'apprécier l'équilibre très joueur de cette Tecnica, qui ne demande qu'à valser aux gaz mais aussi aux placements grâce aux roues arrière directrices. Il suffit d'une légère impulsion pour se délecter de figures progressives et contrôlables. Lamborghini soigne la facilité d'utilisation et la promesse du Président Stephan Winkelmann n'est pas vaine: « la Tecnica assure au pilote un lien extrêmement fort avec la voiture et l'asphalte, gardant en permanence le potentiel de la voiture sous la main pour une facilité de conduite dans tous les modes et environnements: à l'ère des expériences virtuelles, elle rend hommage à la pureté technique et aux sensations physiques. » Les esprits s'échauffent et il est temps de faire une pause pour les apaiser, au pied du Versailles danois: le grandiose château de Frederiksborg à Hillerød, ayant servi de décor à la série La Casa de Papel (Saison 5). Nous profitons de cette halte pour

Le convoi coloré pose devant le pont reliant la Suède au Danemark.



Contrairement à l'Urus S, la propulsion Tecnica ne demande qu'à valser.





UN DRÔLE DE TROUPEAU CHARGE LE PEUPLE VIKING. UNE QUINZAINÉ DE MODÈLES EN ONT FAIT VOIR DE TOUTES LES COULEURS AUX BADAUDS



constater que le design de la Tecnica, rallongée de 6 cm, évolue plus qu'escompté entre les boucliers - abritant à l'avant des conduits de refroidissement des freins -, la lunette arrière plus verticale, le capot moteur en carbone, les sorties d'échappement hexagonales, la bande noire soulignant le pare-brise ou l'aile fixe qui évoque celui d'une Gallardo Superleggera. L'allègement n'est pas au menu (+40 kg annoncés par rapport à la STO), contrairement à l'équilibre aéro visant à accroître la stabilité par rapport à l'Evo RWD (soubassement revu). La Tecnica réduirait ainsi la traînée de 20 % et augmenterait l'appui de 35 % à l'arrière. Avec toutes ces modifications et l'héritage du bloc 640 ch des STO/Evo 4WD, Lamborghini a naturellement adapté les réglages de suspension et électroniques, dont toute la partie dynamique est coordonnée par le système LDVI (Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata).

Salon roulant

Changement de décor. On grimpe de trois étages. Le SUV Urus, sorti en 2017, a également le droit à une évolution pour ce millésime. Ou plutôt deux et nous avons déjà fait connaissance avec le Performante, qui se radicalise pour sortir du lot : suspension passive, sonorité libérée, tenue biton et semi-slicks optionnels. Le S, lui, remplace la version 650 ch et dispose également du V8 biturbo en configuration 666 ch, de boucliers remaniés et découpes sur le capot. Mais il privilégie le confort, en conservant des ressorts pneumatiques. À bord, on retrouve l'imposante console truffée de commandes, dont les nombreux modes de conduite. Le S se passe du survivreur Rally et étonne par sa bienveillance et son confort en Strada, entre l'insonorisation et le filtrage de suspension. Les Sport et Corsa, eux, relèvent le niveau de connexion sportive : retours d'informations, mécanique. La suspension active produit des miracles pour masquer les méfaits du poids au placement, comme les roues arrière directrices et le différentiel vectoriel. Mais l'ensemble reste trop filtré pour le véritable amateur de sport.

Le Performante balaie ce sentiment, au prix d'une moindre polyvalence : suspension raide, moindre insonorisation... Il faut choisir votre camp. En matière de force herculéenne, les frangins semblent proches en ressenti, mais le S accuserait une seconde de retard dès le 0 à 200 km/h. La vitesse maxi (- 1 km/h), elle, s'équivalait, comme le 0 à 100 km/h (+ 0"2). Sans doute une histoire de voies (plus étroites), de pneus et de hauteur (+ 2 cm) en défaveur du S, car seulement 50 kg les séparent (sur 2,1 tonnes !). Le 4 litres est suffisamment « diabolique » dans le S et le Performante renchérit par les crépitements de son échappement actif signé Akrapovic. Les deux versions survolent ce terrain de jeu glissant avec une aisance déconcertante. En bousculant le S, il est possible de déclencher du survirage en entrée, à l'aide des freins, puis le jeu consiste à retarder la remise de gaz et

le transfert de couple sur les roues avant. Mieux vaut tout de même avoir de l'espace ! Sur ce point, il est dommage de ne pas retrouver le mode Rally du Performante facilitant la glisse.

Final grandiose

Au sein de cette péninsule remontant jusqu'à Gilleleje, il faut faire une croix sur les spéciales de rêve, piégeuses et au relief prononcé. Elle propose toutefois quelques moments de grâce en traversant des forêts, comme la départementale 205 truffée de beaux enchaînements sur une surface lisse. L'Urus S occupe du terrain, mais possède cette faculté à faire oublier sa masse. C'est certain, lui et son acolyte Performante incarnent les SUV les plus agréables à malmener, en attendant le Purosangue... Précisons que nous n'avons jamais testé le cousin Cayenne Turbo GT, aux dessous très proches.

Nous retrouvons ensuite le cortège pour longer calmement la côte en direction du port d'Elseleur en vue de changer de pays. Carrément. Un ferry gobe le troupeau et le propulse 30 minutes plus tard en Suède, au niveau de Helsingborg. La côte jalonnée de plages ensoleillées offre un spectacle surnaturel, où la neige se confond avec le sable. Il est seulement 15h et le jour décline. Il est temps de regagner rapidement le sud en direction de Malmö pour profiter des dernières lueurs éclairant un ouvrage hors du commun traversant le détroit d'Øresund. Le pont frontalier entre la Suède et le Danemark, long de près de 8 km, a la particularité d'être sur deux niveaux (ligne ferroviaire en dessous) et de plonger dans un tunnel émergeant d'une île artificielle située à 3,5 km de la côte danoise. Il coûte aussi cher qu'une traversée en ferry (environ 50 €), mais laisse bouche bée.

Pour terminer en apothéose, nous reprenons le volant de la Tecnica, en profitant d'un meilleur grip. On ne rêve alors que d'une chose : chausser les Bridgestone Potenza Race optionnels (comme la STO) ! Pour se consoler, le tunnel offre un récital en V10 majeur qui restera gravé à jamais. À l'autre bout des caméras, l'équipe de surveillance a dû se délecter d'un duo de Tecnica s'accordant jusqu'à 8700 tr/mn. De quoi en avoir les larmes aux yeux, en songeant qu'il s'agit sans doute d'un chant du cygne. Passé 4000 tr/mn, le 5,2 litres à l'échappement spécifique hurle aussi fort et juste que celui de la STO, en gardant un côté hargneux et grave. Un monument, qui aurait eu toutes les chances de remporter un 6e prix d'affilée à la Sportive 2022... S'il avait pu concourir. Plus largement, la Tecnica aurait clairement semé le trouble dans cette élection. Promis, nous rattraperons le temps perdu au printemps, en la conviant sur nos terres nivernaises pour confirmer son potentiel et son statut de best-of de la gamme Huracán. ■



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



PISTE DE RÉFLEXION

Comme Porsche, Lamborghini cherche à surprendre sa clientèle et à se diversifier. Dernière idée en date, proposer une supersportive décalée et moins contraignante au quotidien.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.

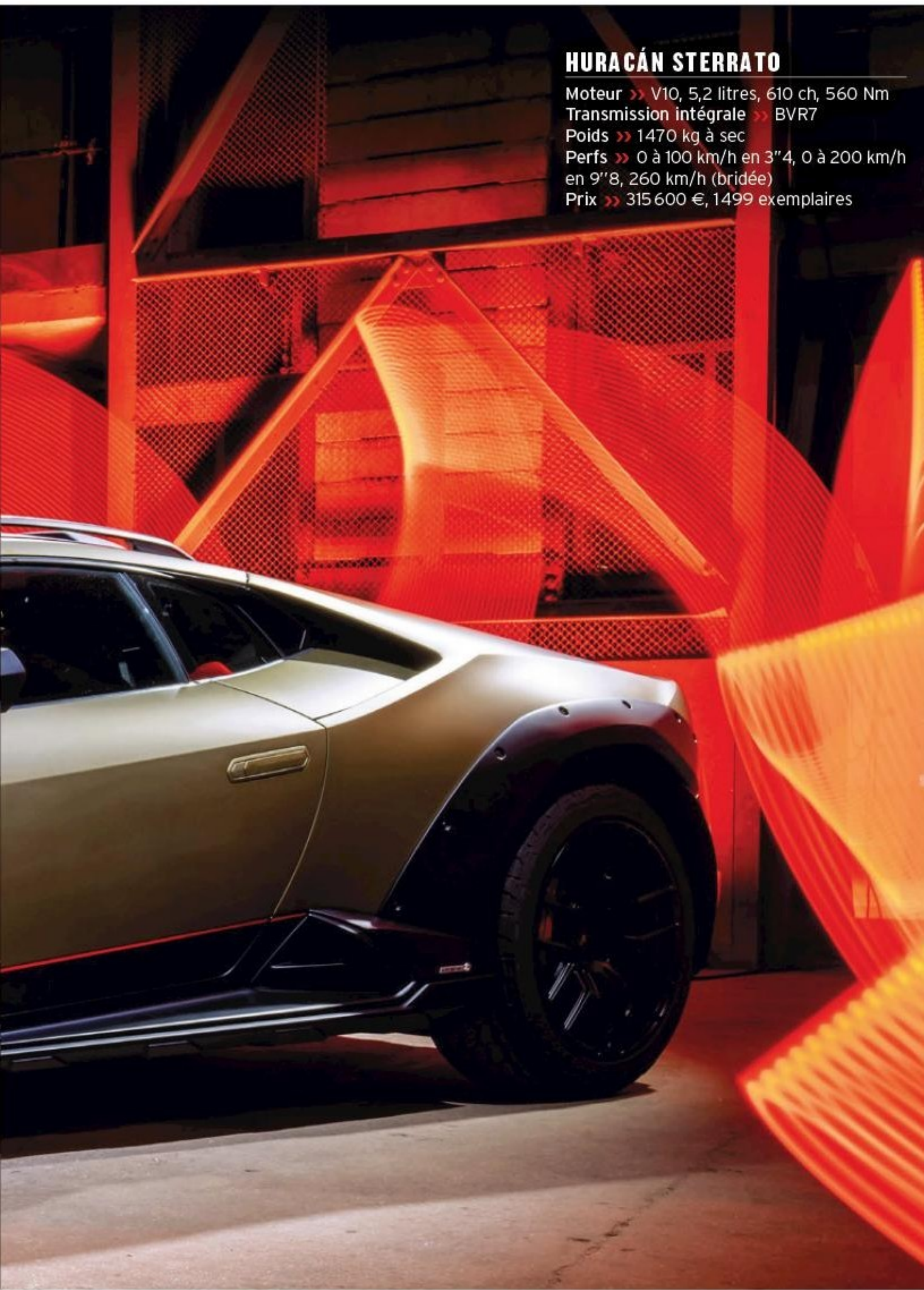


La garde au sol n'est relevée que de 44 mm.



Le V10 adopte ici la configuration 610 ch.





HURACÁN STERRATO

Moteur >> V10, 5,2 litres, 610 ch, 560 Nm
Transmission intégrale >> BVR7
Poids >> 1470 kg à sec
Perfs >> 0 à 100 km/h en 3"4, 0 à 200 km/h en 9"8, 260 km/h (bridée)
Prix >> 315 600 €, 1499 exemplaires



L'intérieur évolue peu et l'assise devient rembourrée.

Un effet de mode ? Un coup marketing ou de génie ? La baroudeuse baptisée « chemin de terre » ne laisse pas indifférent. Nous avons pu faire plus ample connaissance lors d'un roadtrip Lamborghini organisé au Danemark (p90). Selon le responsable du développement Rouven Mohr, le projet est né lors d'un dîner avec Maurizio Reggiani (qu'il remplace depuis 2022) et le responsable du design Mitja Bokert. Il rentrait d'essais dédiés à l'Urus Performante et se

demandait s'il n'était pas judicieux de proposer un intermédiaire entre une supersportive et un SUV. L'idée fait son chemin et un prototype convainc la direction de s'éloigner de la performance pure pour se focaliser sur le fun et la facilité d'usage au quotidien. La Sterrato se profile, sur base de Huracán EVO 4WD. Elle ne s'inspire pas de la Mega Track des années 90, mais de l'univers du rallye. Avec ses extensions d'ailes rivetées, son entrée d'air sur le toit, ses barres de toit et ses phares additionnels (optionnels), elle pourrait figurer dans la saga Mad Max !

Moins rase motte

De prime abord, le côté haut sur pattes ne saute pas aux yeux. La supersportive se contente de moins renifler l'asphalte avec une garde au sol relevée de seulement 44 mm. Porsche va plus loin avec la 911 Dakar : 50 mm, voire 80 mm jusqu'à 170 km/h. À notre grande surprise, l'empattement est légèrement étiré (+ 9 mm) et l'on perçoit surtout les voies élargies (30 mm à l'avant et 34 mm à l'arrière) soulignées par les extensions d'ailes brutes. En toute logique, Lamborghini renforce le soubassement (avant, arrière et jupes latérales) et repense la suspension en accentuant le confort : amortissement piloté recalibré, débattement augmenté de 25 % à l'avant et 35 % à l'arrière. Les roues arrière directrices sont écartées et les freins carbone/céramique sont étonnamment conservés. Ces caractéristiques et la baisse de performances obligent à revoir toute l'électronique embarquée : assistance de direction, aides à la conduite, transferts de couple. Comme à bord de l'Urus Performante, un mode Rallye fait son apparition pour faciliter le drift. Appétissant ! Cette baisse de performances n'est pas liée à sa carrure bodybuildée, mais uniquement à l'utilisation de pneus quatre saisons de 19 pouces Bridgestone Dueler AT002, dédiés à ce modèle. Ce sont eux qui brident la vitesse maxi à 260 km/h. Du coup, rien ne sert d'opter pour la configuration ultime du V10 (640 ch). La Sterrato se contente des 610 ch de la RWD. « Nous reprenons les soupapes d'admission en titane de la STO et, contrairement à elle, l'entrée d'air sur le toit ne sert pas au refroidissement mais à l'admission du V10 ! Il faut donc composer avec une perte de pression d'air » précise Rouven Mohr. Les changements esthétiques et les renforts de caisse se soldent par une hausse de 80 kg par rapport à la propulsion, ce qui sous-entend que cette Huracán baroudeuse va approcher les 1700 kg avec les pleins. Les accélérations restent de premier ordre avec 9"8 de 0 à 200 km/h. Malgré un tarif en hausse de 61 % par rapport à la RWD (315 600 € !), pratiquement toute la production a été vendue et le constructeur l'a revue à la hausse pour satisfaire la demande : 1499 exemplaires contre 1063 initialement prévus. Soyons clairs, cette Sterrato n'a aucun intérêt sur le plan sportif. Mais Lamborghini promet de dessiner un large sourire sur le visage dès le premier virage, en raison de son côté surviveur. C'est tout ce que l'on souhaite ! Car si elle n'apporte pas de nouvelles sensations, elle serait cantonnée au rôle de sportive au look décalé et hors de prix. ■

NOS CHRONOS À MAGNY-COURS



356
voitures chronométrées

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

6000
kilomètres environ parcourus sur ce tracé

49
marques représentées dans le classement

LE CIRCUIT

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

LA MÉTHODE

Tous les chronos sont effectués par Nicolas Gourdol, sur trois à quatre tours. Le chrono est ainsi "naturel", l'idée n'étant pas d'aller chercher le temps absolu. Cet exercice est naturellement 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.

Chronos du mois

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

TOP 3 GT

McLaren Senna
1'14"93



991/2 GT2 RS (Cup R)
1'15"91



Ferrari 488 Pista (Cup R)
1'16"06



TOP 3 BERLINES

AMG GT 4 p 63 S (Cup 2)
1'20"49



AMG GT63 S E Perfo.
1'21"11



Porsche Taycan Turbo S
1'21"28



TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R
1'22"84



Mégane 4 R.S. Trophy 2019
1'23"87



Honda Civic Type-R (FL5)
1'24"30



TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo
1'15"62



Dallara Stradale
1'16"32



Donkervoort GTO
1'16"88



LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0 1'11"50	Radical SR8 RX 1'12"05	Radical SR3 RS 1'13"81	Mitjet Supertourisme 1'14"30	Porsche 911 Cup (992) 1'14"44	McLaren Senna 1'14"93	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02
Radical RXC Turbo 1'15"62	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06	Dallara Stradale 1'16"32	Radical SR3 SL 1'16"40	McLaren 765LT Spider 1'16"51	Lamera GT 1'16"54
Huracán Evo 1'16"69	McLaren 720S 1'16"80	Donkervoort GTO 1'16"88	Huracán STO 1'16"89	Ligier JS2R 1'16"95	Huracán Performante 1'17"17	Aventador SVJ 1'17"17
992 GT3 (Cup 2R) 1'17"18	Lamera Cup (slicks) 1'17"19	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36	McLaren 675LT 1'17"48	McLaren 620R 1'17"60	991/2 GT3 RS (Cup 2R) 1'17"68	Alpine NM Engineering 1'17"72 ^(6X9)
308 Racing Cup 1'17"75	McLaren 600LT 1'17"84	911 (992) Turbo S 1'18"31	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	992 GT3 Touring (Cup 2 NO) 1'18"73	991/2 GT3 (Cup 2 NI) 1'18"85	992 GT3 (Cup 2 NO) 1'18"87
Lotus Exige S1 Duratec ⁽⁶⁾ 1'18"87	AMG GT R "2020" 1'18"92	911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport 1'19"00	911 R (991) 1'19"10	718 Cayman GT4 RS 1'19"13	Lotus 3 Eleven 1'19"20
911 (991) GT3 RS 1'19"22	570S Track Pack 1'19"32	Corvette C6 ZR1 1'19"33	Lamborghini LP700-4 1'19"40	GT-R Track Edition 1'19"45	McLaren 12C Coupé 1'19"51	KTM X-Bow R 1'19"51
Mercedes AMG GT R 1'19"55	Alpine A110 Cup 1'19"55	Ginetta G55 Cup 1'19"66	MP4-12C Spider 1'19"80	Lotus Exige MS460 ⁽⁵⁾ 1'19"81	M3 E92 4.4 DM ⁽⁶⁾ 1'19"98	M4 CSL G82 (Cup 2 R) 1'20"10
Porsche 718 GT4 1'20"11	Ferrari 458 Italia 1'20"16	Ariel Atom II 300 1'20"18	Porsche Cayman GT4 1'20"28	Porsche 911 GT3 RS 4.0 1'20"30	911 (992) Carrera 2S 1'20"36	BMW M4 GTS 1'20"40
911 (991/2) GTS 1'20"42	AMG GT 4 portes 63 S 1'20"49	911 (991/2) C4S 1'20"52	Nissan GT-R 2013 1'20"52	Nissan GT-R 2012 1'20"55	Corvette Z06 Pack Perfo 1'20"58	Nissan GT-R Nismo 1'20"61
Lexus LFA 1'20"64	Corvette C8 Stingray 1'20"66	911 (991) Turbo S 1'20"70	Mitjet 2.0 litres 1'20"70	BMW M4 CS (Cup 2) 1'20"72	Audi R8 RWS ⁽⁸⁾ 1'20"89	Evora Exigence Racing 1'20"93
GT-R Track Pack ⁽²⁾ 1'20"94	Nissan GT-R 2011 1'21"05	Mégane "500" Dijon Auto ⁽⁶⁾ 1'21"10	Peugeot RCZ Cup 1'21"10	AMG GT63 S E Perfo. 1'21"11	KTM X-Bow 1'21"20	Mercedes-AMG SL 63 1'21"23
Porsche Taycan Turbo S 1'21"28	Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28	Boxster 718 GTS 1'21"58	911 (991) C4 GTS 1'21"61	BMW M3 G80 (Cup 2) 1'21"63	Mustang Shelby GT350R 1'21"64	Lotus Exige Cup 430 1'21"68

LE CLASSEMENT

718 Cayman S 1'21"70	Caterham R300 Superlight 1'21"70	Corvette C7 Stingray 1'21"72	A110S Pack Aéro (Cup 2) 1'21"75	Nissan GT-R 1'21"75	718 Boxster Ed. 25 ans 1'21"77	997 GT3 RS 3.8 ⁽⁵⁾ 1'21"78
Mercedes AMG GT S 1'21"79	Audi RS3 8Y (PZERO Trofeo R) 1'21"83	911 (991/2) C2S 1'22"00	Jaguar F-Type R "2020" 1'22"02	Caterham 485R 1'22"10	Alfa Giulia GTAm 1'22"13	Audi R8 RWD 1'22"15
Lamborghini LP570-4 1'22"16	BMW M8 Competition 1'22"18	BMW M8 Comp. GC 1'22"20	Porsche 911 GT3 997 1'22"20	Aston Martin Vantage 1'22"25	BMW M5 F90 1'22"29	Caterham Seven 340R 1'22"46
Porsche 718 Boxster S 1'22"52	Audi R8 V10 Plus 1'22"58	Audi TT RS Mk2 1'22"60	Panamera Turbo S E-Hybrid 1'22"78	Mercedes AMG GT 1'22"80	BMW M5 CS F90 1'22"72	Leon Cupra R 450-R ⁽⁶⁾ 1'22"82
BMW M2 Competition 1'22"82	Mégane R.S. 4 Trophy-R 1'22"84	Audi R8 V10 1'22"86	911 (991) C2S X51 1'22"89	BMW M4 F82 CS 1'22"90	BMW M3 F80 Pack Comp. 1'22"90	911 (997) Turbo S 1'22"90
Alpine A110S 1'22"96	Toyota GR Supra 1'22"96	911 (991) Carrera S 1'22"98	Aston V12 Vantage S 1'22"98	Clio IV Cup (course) 1'23"00	BMW Z4 M40i 1'23"06	Lotus Exige S 1'23"22
E 63 S AMG "2018" 1'23"26	Lamborghini Urus 1'23"26	Golf VI GTI APR ⁽⁶⁾ 1'23"28	Alfa Romeo Giulia QV 1'23"35	Mercedes A 45 S AMG 1'23"38	Mercedes SLS AMG 1'23"50	BMW M2 1'23"50
Jaguar F-Type SVR 1'23"60	Ferrari California 1'23"65	BMW 850i xDrive 1'23"68	BMW M4 DKG 1'23"72	Toyota GT 86 Monstaka 1'23"75 ⁽⁶⁾	Cadillac ATS-V 1'23"77	Audi RS e-tron GT 1'23"78
Mégane R.S. 4 Trophy 1'23"87	911 (991) Carrera Cab 1'24"18	Cadillac CTS-V 1'24"20	Cayman 981 GTS 1'24"21	Audi R8 (boîte méca) 1'24"22	AMG CLA 45 S SB 1'24"26	BMW M240i B55 1'24"29
Audi RS4 B9 1'24"29	Honda Civic Type-R FL5 1'24"30	Venturi 400 Trophy "route" 1'24"44				
Camaro V8 "2016" 1'24"50	Maserati MC Stradale 1'24"54	Boxster Spyder 1'24"55				
Panamera Turbo S 1'24"55	911 (997/2) C2S 1'24"57	Focus RS Mk3 (Cup) 1'24"58				
Alpine A110 1'24"62	Ford Mustang Bullitt 1'24"63	VW Golf R 20 ans 1'24"65				



LE CLASSEMENT

AMG C 63 S Coupé 1'24"70 	BMW 1 M Dijon Auto ⁽⁶⁾ 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 	Audi RS5 B9 Sportback 1'24"85 	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 
Fun Cup 2020 1'24"95 	Artega GT 1'24"95 	Audi RS3 8Y (PZERO) 1'24"97 
Mégane 4 Trophy 2020 1'25"02 	Lexus RC F 1'25"04 	Cupra Leon VZ300 (semi-slicks) 1'25"07 
Alpine Légende GT 1'25"09 	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 (C7) 1'25"52 	Ford Focus RS (Mk3) 1'25"60 	Mercedes A 45 Mk2 1'25"62 
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 
Porsche (997/2) C4S 1'25"94 	Ginetta G40R 1'25"96 	Toyota Yaris GR Track 1'25"98 

Mégane 4 R.S. EDC 1'25"99	Honda S2000 1'29"15
Audi S4 B9 1'26"09	Clio 4 R.S. Trophy 1'29"18
Lotus Elise S "2012" 1'26"11	Toyota GR 86 1'29"23
Cayman S 987 II 1'26"19	VW Golf VI GTI Ed. 35 1'29"29 ⁽³⁾
Mustang Laguna Seca 1'26"22	VW Golf VII GTI Perf 1'29"40
Mercedes CLS 63 Perfo 1'26"30	Toyota Yaris GRMN 1'29"41
Jaguar XKR "2009" 1'26"38	VW Golf VI R 1'29"42
VW Golf VIII GTI Clubsport 45 1'26"39	Jeep Trackhawk 1'29"48
Cayman 981 1'26"40	Opel Corsa OPC 1'29"55
Audi RS5 1'26"40	Renault Mégane 3 R.S. Sport 1'29"58
Audi RS3 2015 1'26"40	Ford Focus ST 2012 1'29"60
Audi RS6 2009 1'26"48	Ford Fiesta ST mk7 5 portes 1'29"68
Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26"48	Lotus Elise Club Racer 1'29"71
911 (997) C4S kit moteur 1'26"50	BMW 135i 1'29"75
BMW Série 1 M coupé 1'26"50	Hyundai Genesis 3.8 1'29"90
BMW M3 E90 1'26"51	Renault Mégane R26 1'30"00
Audi TT RS BVM 1'26"57	Opel Insignia OPC 1'30"01
Mégane R.S. 275 Trophy 1'26"58	Abarth 124 Spider 1'30"15
Peugeot RCZ R 1'26"60	Skoda Octavia RS 220 1'30"25
Chevrolet Camaro 1'26"61	Mini JCW "2015" 1'30"28
Audi TTS Coupé 1'26"63	Mazda 3 MPS Mk2 1'30"28
BMW 340i Pack Perf. 1'26"78	Audi S3 "2006" 1'30"31
BMW M135i xDrive 1'26"86	Ford Fiesta ST "2013" 1'30"32
Mustang Shelby GT 500 1'27"01	Audi RS3 1'30"60 ⁽³⁾
Nissan 370 Z 1'27"04	VW Scirocco TSI 1'30"63
Ford Focus ST 1'27"10	Abarth 695 Biposto 1'30"76
BMW M235i 1'27"10	208 Racing Cup 1'30"80
Peugeot 308 GTI 1'27"12	Lotus Elise 2010 1'30"90
Volkswagen Golf 8 R 1'27"13	VW Polo GTI 2018 1'30"91
Volvo S60 Polestar 1'27"15	Clio 4 R.S. Cup 1'30"91
Corvette C6 LS3 1'27"16	Clio R.S. WSR 1'30"93
Cupra Leon VZ 2.0 1'27"20	Peugeot RCZ 1.6 1'31"00
Mégane 3 R.S. 2014 1'27"27	Mini Cooper S JCW (2008) 1'31"01
BMW M135i 1'27"28	Clio 3 R.S. /2 Cup 1'31"04
Mercedes A35 AMG 1'27"29	Infiniti G37 S coupé 1'31"16
Mégane 4 R.S. CUP 1'27"30 ⁽²⁾	Peugeot 208 GTI 1'31"20
208 GTI 30th 1'27"30	Toyota GT86 1'31"20
Mégane 3 R.S. Trophy 1'27"30 ⁽³⁾	Subaru BRZ 1'31"30
Mégane R26.R "Toyo" 1'27"34	Honda Civic Type R Champ. Ed. 1'31"30
Subaru WRX STI S 1'27"40	Alfa Romeo Giulietta QV 1'31"40
BMW X6 M 1'27"40	BMW 128ti 1'31"41
BMW M3 E92 Coupé 1'27"40	Volkswagen Polo V GTI 1'31"50
Audi S3 Mk4 1'27"43	Mini Cooper S 5P F56 1'31"70
Lotus Elise Sport 240 Final Edition 1'27"49	Peugeot 308 GTI (2010) 1'31"80
Leon Cupra Sub8 ⁽⁷⁾ 1'27"57	Volkswagen Polo VI GTI mk2 1'32"08
Audi S4 1'27"65	Abarth Punto SS 1'32"25
BMW Z4 35i 1'27"68	Renault Twingo R.S. 2 1'32"50
Opel Astra OPC 1'27"70	Peugeot 308 GT 1'32"50
C 63 AMG coupé Pack 1'27"70	Skoda Fabia RS 1'32"60
DS3 Performance 1'27"79	Volkswagen Golf VI GTI 1'32"74
Ford Mustang 2.3 1'27"80	Renault Clio 2 R.S. 1'32"74
Mini GP11 1'27"80	Honda Civic Type R FN2 1'32"90
Mitsubishi Evo X GSR 1'27"81	Secma F16 1'32"92
BMW Z4 35is 1'27"85	Renault Clio 2 R.S. Mk2 1'32"92
Mégane 3 R.S. Cup 1'27"87	Suzuki Swift Sport II 1'33"21
Audi S1 1'27"88	Mazda MX-5 2.0 MZR 1'33"25
Hyundai i20 N 1'27"91	Audi A1 185 ch 1'33"32
Mitsubishi Evo IX 1'27"99	Honda Civic Type R EP3(1) 1'33"39
Ford Mustang GT 5.0 1'28"00	Nissan Juke Nismo RS 1'33"40
Jaguar XFR 1'28"00	Abarth Punto Supersport 1'33"52
Subaru STI "2008" 1'28"04	Peugeot 205 GTI 1.9 1'33"72
Ford Focus RS 1'28"06	Alfa Romeo Mito QV 1'33"82
Lexus IS-F 1'28"10	Renault Twingo R.S. 1'33"86
VW Golf 8 GTI 1'28"11	Renault Laguna Coupé V6 1'34"53
Ford Focus RS 500 1'28"22 ⁽²⁾	Mazda MX-5 ND 2.0 1'34"65
Porsche Cayman S ⁽¹⁰⁾ 1'28"35 ⁽¹⁰⁾	Abarth 500 1'35"03
VW Scirocco R 1'28"40	Renault Clio Williams(4) 1'35"18
VW Scirocco R 1'28"46	Citroën C2 VTS 1'35"26
Seat Leon Cupra R 1'28"49	Abarth 500 kit SS 1'35"55
Mégane R26.R "Michelin" 1'28"57	Suzuki Swift Sport 1'35"59
BMW (F40) M135i 1'28"58	Renault Mégane R.S. dCi 1'36"01
Porsche Cayman 1'28"63	Ford Sportka 1'39"62
Porsche Boxster 1'28"65	Renault Twingo GT 1'40"80
Mercedes C 63 AMG 1'28"80 ⁽¹⁰⁾	Fiat Panda 100 HP 1'42"05
Mitsubishi EVO X MR 1'28"88	
Ford Fiesta ST "2018" 1'29"07	



SUPER TOURISME

Le célèbre circuit du Mas du Clos réouvre enfin. Ce lieu hors normes situé dans la Creuse peut accueillir les passionnés dans un cadre très loin d'un complexe automobile classique.

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.

Le circuit du Mas-du-Clos a été créé par Pierre Bardinon en 1963. Construit près d'un joli château dans un domaine en pleine nature, il se situe au fin fond de la France, dans la Creuse. Pas tout à fait le genre d'endroit qu'on imagine pour organiser un événement automobile, loin des aéroports et des grandes villes. Comme le souligne Alexandre Bardinon, gérant du circuit qui réouvre ses portes après dix ans d'arrêt, la situation géographique du Mas du Clos en fait presque un lieu central du territoire français. « Que vous veniez de Paris, Lyon, Marseille, d'une autre grande ville de France ou

même de Genève, vous ne mettrez jamais plus de cinq heures par la route et souvent à peine plus de trois heures », explique le petit-fils du fondateur.

La décision de réouverture a été prise à l'hiver 2021: « après plus de dix ans de fermeture, on nous appelait encore tous les jours pour venir rouler! Conscient de l'intérêt que les gens continuent à porter à la piste, on a décidé de tout relancer » précise Alexandre. Après des travaux de mise aux normes de sécurité ayant nécessité de retoucher les dégagements de certains virages et de refaire toutes les glissières, l'asphalte a été resurfacé à 50 %. L'autre partie sera probablement changée d'ici 2024 et le circuit se prépare à vivre sa première saison complète.

Le tracé reste le même, avec une longueur de 3,1 km et des virages connus pour leur difficulté et le courage qu'ils nécessitent. « Tout le monde adore nos parties en banking et en général, personne n'oublie les sensations du virage numéro 1 - le virage du Pieu - qui monte à 15 % puis redescend à 11 % », s'amuse Alexandre. « Notre piste possède une partie très rapide, avec une grande ligne droite où les grosses GT tutoient les 240 km/h. Elle a aussi l'avantage de laisser un peu refroidir les freins des autos après l'autre partie, nettement plus sinueuse. Le tracé concentre vraiment tous les types de virages les plus exigeants, voilà aussi pourquoi il reste très apprécié des constructeurs automobiles pour la mise au point de leurs autos et des écuries de



course ». Au fait, quel est le record du circuit ? « 1'09" pour la Formule 1 Ferrari 643 de Jean Alesi avec une pointe de vitesse à 315 km/h. La voiture était d'ailleurs bloquée au rupteur car ils n'avaient pas prévu d'atteindre de telles vitesses ici ! », raconte Alexandre.

Paradis

Concrètement, en quoi consiste la réouverture du mas du Clos ? Les gérants de la piste veulent accueillir un grand nombre de trackdays et de journées club. « Pour l'instant, nous n'avons pas trop de problèmes de bruit ici », précise Alexandre. Les voitures ont droit à 97 dB maxi et les motos à 99 dB. Le Mas du Clos accueillera aussi de nombreux événements privés pendant

l'année 2023, avec un calendrier déjà bien rempli de mars à octobre. Mais les propriétaires ne ferment aucune porte pour la suite : du Tour Auto dès 2024 aux événements de sport automobile français, le Mas du Clos pourrait s'adapter à ce genre de manifestations dans un second temps. Il pourrait donc y avoir du public dans quelques années !

L'objectif premier d'Alexandre reste de conserver tout ce qui fait le charme et la spécificité du Mas du Clos : un circuit tracé dans une nature verdoyante, à côté de bâtiments anciens à l'architecture digne d'une carte postale. Une sorte de paradis dédié aux plaisirs mécaniques, façon Ascari en Espagne ou Donington Park en Angleterre mais avec cette fameuse touche

française qui fait rêver les gentlemen drivers du monde entier, accompagnée pourquoi pas de balades touristiques et gastronomiques. Accueillant les sportives routières de tous les genres mais aussi les voitures de course, le site a une capacité de 150 voitures sur le paddock et de 30 autos en piste. La réservation d'une journée se négocie autour des 5 000 € selon la période (semaine ou week-end) et les rouleurs intéressés peuvent contacter directement les gérants (info@masduclos.com et +33 5 55 67 30 04) pour être redirigés vers les clubs et trackdays correspondant le mieux à leurs besoins. Vous avez sûrement visionné cette fameuse vidéo de Jacques Laffite brutalisant une F40 sur le tracé... Il est grand temps d'aller y rouler ! ■

LE PROFESSEUR



N'y voyez aucune connotation péjorative ou docte. Après avoir énormément appris auprès de professionnels, Alexis a juste envie de transmettre sa passion qu'il partage avec sa Ferrari 488. Au point de vouloir l'enseigner en passant son BPJEPS.

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS ARNAUD DEMASIER



Le V8 biturbo a reçu un calculateur Novitec (800 ch), mais Alexis l'a vite retiré. Les 670 ch suffisent !



Alexis ne rate plus aucun trackday organisé par Motorsport. Plus d'infos sur www.motorsport-trackdays.fr



« **J** ai rapidement eu pour vocation de transmettre mes passions. » L'apprentissage du tennis tout jeune forge chez Alexis les valeurs du sport et de la compétition qu'il souhaite ensuite enseigner aux autres. Il devient naturellement professeur de tennis, avant de passer à l'entrepreneuriat. Cette façon de voir les choses se retrouve aussi dans l'automobile qui le passionne. Issu d'un milieu modeste et élevé du côté de Sarcelles, Alexis connaît mieux que personne la valeur d'un franc de l'époque. bercé par la personnalisation, la préparation et l'esprit GTi du tout début 1990, le garçon finit par s'offrir une jolie Golf I GTi d'occasion en cumulant petits boulots et économies. Il n'a alors que 16 ans et en profite davantage en statique avant de la préparer. Une fois le papier rose décroché, c'est l'heure des 400 coups et l'occasion de se confronter aux autres lors de sorties en bandes dans un esprit proche de Fast and Furious. La vie lui impose de mettre sa passion entre parenthèses, avant d'y revenir au début des années 2000 avec une Golf IV R32. Il monte ensuite en puissance avec deux Audi RS4 B7, trois RS6 C6 dont une de 750 ch préparée chez KSF Motorsport et une RS6 C7 (V8 de 560 ch) qui va marquer une étape cruciale : « En 2015, mon concessionnaire m'invite dans le cadre des Audi Drive Experience sur une journée circuit au Paul Ricard, avec ma RS6. Je me rends vite compte qu'elle n'est pas adaptée à l'exercice. Le constructeur proposait de rouler avec d'autres modèles en compagnie d'un instructeur. Le premier contact avec la TT RS est une

« C'est une des 488 les plus optionnées de l'histoire avec du carbone partout ! La voiture est autrement plus gratifiante à piloter que mon ancienne R8. »

révélation avant de découvrir que la R8 va bien plus loin encore. En fin de journée, Antoine Leclerc m'emmène en R8 LMS et ce baptême restera à jamais gravé dans ma mémoire. Le courant passe et nous sympathisons lors de cette journée qui m'a ouvert l'esprit. » Alexis n'a qu'une idée en tête : remettre cela au plus vite et s'offrir une R8 V10 Plus qu'il trouve en occasion récente quelques jours plus tard à Valise.

À bord de sa nouvelle monture, le garçon écume alors les sorties en compagnie d'Antoine Leclerc qui le coache sur divers tracés prestigieux. Spa devient son circuit préféré devant Magny-Cours GP, le Castellet, Dijon et Le Mans. L'élève est plutôt doué, son coup de volant s'affûte et il y prend un énorme plaisir. Certaines rencontres le marquent, comme celle avec Xavier Pompidou : « Il me sort constamment de ma zone de confort afin de progresser. » Depuis début 2019, une Ferrari remplace la R8 après une longue histoire : « La F8 Tributo m'a fait de l'œil au salon de Genève 2018. Je me suis rendu ensuite à Maranello pour la configurer à l'atelier

Ferrari qui en met plein les yeux. Je me suis fait plaisir côté personnalisation et je l'ai tout de suite commandée par l'intermédiaire de la concession Pozzi. Ensuite, les multiples retards ont fini par user de ma patience et j'ai fini par me désister. Le commercial de Levallois me contacte en me proposant cette 488 GTB qu'ils allaient mettre en vente. » Alexis signe sans hésiter : « C'est l'une des 488 les plus optionnées de l'histoire avec du carbone partout ! La voiture est autrement plus gratifiante à piloter que mon ancienne R8. » Comme cette dernière, il la modifie pour la piste : semi-slicks Cup 2, suspension, échappement et calculateur Novitec, liquide de freins et traitement extérieur XPEL. Alexis signe des chronos intéressants et prend énormément de plaisir, mais veut aller plus loin : « Je me suis rendu sur une journée Exclusive Drive en 2019 où j'ai rencontré Sylvie Thonin et Gilles Maillet. Ils sont les seuls à avoir lancé un concept de Salon Autos durant le Covid. Nous avons pu rouler et j'ai réalisé des baptêmes avec ma Ferrari. Une monitrice dénommée Pascale m'a donné le goût de l'enseignement du pilotage. Le projet a mûri et je suis revenu l'année d'après en proposant à des participants de conduire ma voiture pendant que je les coachais. Le plaisir de transmettre ce savoir est plus fort encore que celui du pilotage. » Sa décision est prise. Alexis débute sa formation de moniteur de pilotage dès ce mois de février avec Xavier Pompidou comme parrain. Un moyen de boucler la boucle et de faire un bilan de cette vie bien remplie : « J'ai de la chance et ma femme m'accompagne dans mes rêves. C'est le bonheur ! » ■

ABARTH

500

695 1.4 turbo 180 ch 8 CV 32 000 €
500e 1 élec. (1949 ex.) 154 ch NC 43 000 €



ALFA ROMEO

GIULIA

QV V6 biturbo 510 ch 40 CV 95 450 €



STELVIO

QV V6 biturbo 510 ch 41 CV 103 750 €



ALPINA

B3/B3 TOURING

6 en ligne biturbo 495 ch 92 800/94 000 €



B4 GRAN COUPÉ

6 en ligne biturbo 495 ch 96 800 €



B5/B5 TOURING/B8

B5/Touring V8 biturbo 621 ch 121 950/127 400 €
B8 GranCoupé V8 biturbo 621 ch 169 500 €



ALPINE

A110

A110 252 ch 15 CV 62 500 €
GT 300 ch NC 72 500 €
S 300 ch NC 74 500 €
R 300 ch NC 105 000 €



ASTON MARTIN

VANTAGE

V8 biturbo (BVM7 ou BVA8) 510 ch 41 CV 153 280 €
F1 Edition V8 biturbo 535 ch NC 179 800 €
Roadster environ + 9 000€
Roadster V12 biturbo (249 ex.) 700 ch 352 940 €



DB11

V8 biturbo 510 ch 41 CV 201 380 €
Volante V8 biturbo 510 ch 41 CV 218 218 €
V12 biturbo 639 ch 53 CV 222 450 €



DBS SUPERLEGGERA

V12 biturbo 725 ch 69 CV 312 605 €
Volante V12 biturbo 725 ch 69 CV 329 645 €



DBX

550 V8 biturbo 550 ch 201 175 €
707 V8 biturbo 707 ch 240 505 €



AUDI

S3/RS3

Sportback/berline 2.0 T 310 ch 58 660/59 225 €
Sportback/Berline 2.5 T 400 ch 69 990/71 390 €
Performante Edition 2.5 T 407 ch 87 000 €



RSQ3

RSQ3 2.5 T 400 ch 29 CV 73 870 €
RSQ3 Sportback 2.5 T 400 ch 29 CV 75 810 €



RS4 AVANT

V6 biturbo 450 ch 34 CV 98 410 €



RS5

Coupé V6 biturbo 450 ch 34 CV 101 890 €
Sportback V6 biturbo 450 ch 34 CV 101 890 €



RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK

RS6 V8 biturbo 600 ch 52 CV 139 490 €
RS6 Performance 630 ch 52 CV 146 450 €
RS7 V8 biturbo 600 ch 52 CV 143 920 €



S8

V8 biturbo 571 ch 162 840 €



RS ETRON GT

2 élec. 646 ch 145 800 €



Q8

SQ8 V8 biturbo 507 ch NC 132 220 €
RSQ8 V8 biturbo 600 ch 53 CV 168 880 €



TT

S 2.0 T 300 ch 20 CV 67 740 €
RS 2.5 T 400 ch 29 CV 81 780 €
Roadster + 3 000 €



R8

V10 Coupé Perf. RWD 570 ch NC 160 250 €
V10 Coupé Performance 620 ch 56 CV 226 130 €
GT RWD 620 ch 56 CV 245 000 €
Spyder Environ + 14 000 €



BENTLEY

CONTINENTAL

GT V8 550 ch 46 CV 220 320 €
GTC V8 550 ch 46 CV 242 400 €
GT Speed W12 659 ch NC 274 200 €
GTC Speed W12 659 ch NC 301 560 €
Mulliner Batur W12 (18 ex.) 740 ch 1 780 000 €



BMW

SÉRIE 1 / 2

128ti 2.0 turbo 265 ch 16 CV 49 050 €
M135i xDrive 2.0 turbo 306 ch 19 CV 55 700 €
M235i Gran Coupé 2.0 306 ch 19 CV 58 400 €



SÉRIE 2 COUPÉ

M240i 3.0 374 ch 26 CV 61 190 €
M240i 3.0 xDrive 374 ch 26 CV 63 460 €



M2

3.0 biturbo 460 ch NC 79 900 €



SÉRIE 3/4

M340i xDrive 374 ch 26 CV 71 500 €
M440i xDrive 374 ch 26 CV 70 950 €
M440i xDrive Gran Cpe 374 ch 26 CV 73 150 €
M440i xDrive Cabriolet 374 ch 26 CV 77 450 €



M3/M4

M3 Competition 3.0 510 ch 41 CV 105 250 €
M3 Touring Comp. 4WD 510 ch 41 CV 111 950 €
M4 Competition 3.0 510 ch 41 CV 107 650 €
M4 CSL 3.0 (1 000 ex.) 550 ch NC 178 000 €
M4 Cabriolet Comp. 4WD 510 ch 41 CV 118 650 €



I4

M50 Gran Coupe 2 élec. 544 ch 74 900 €



M5

Competition V8 biturbo 625 ch 55 CV 147 300 €



Z4

M40i 3.0 340 ch 23 CV 69 300 €



SÉRIE 8

M850i 530 ch 43 CV 135 100 €
M850i Cabriolet 530 ch 43 CV 143 100 €
M850i Gran Coupé 530 ch 43 CV 132 100 €
M8 Competition 625 ch 55 CV 179 300 €
M8 Competition Cab. 625 ch 55 CV 187 300 €
M8 Comp. Gran Coupé 625 ch 55 CV 176 300 €



X3/X4/X5/X6 M

X3 M Competition	510 ch	41CV	115 200 €
X4 M Competition	510 ch	41CV	117 500 €
X5 M Competition	625 ch	56 CV	147 900 €
X6 M Competition	625 ch	56 CV	150 700 €



XM

V8 biturbo + 1 élec.	653 ch	NC	175 000 €
----------------------	--------	----	-----------



BUGATTI

CHIRON

Super Sport W16 4 t.	1 600 ch	3 840 000 €
Mistral W16 4 t. (99 ex.)	1 600 ch	6 000 000 €



CATERHAM

SUPER SEVEN

170 S/R	85 ch	39 115/40 915 €
340 S/R	170 ch	54 840/56 640 €



CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY

Coupé V8 6.2 pack Z51	482 ch	99 650 €
Cab. V8 6.2 pack Z51	482 ch	106 200 €



CORVETTE Z06

Coupé V8 5.5	679 ch	env. 130 000 €
Coupé V8 5.5	679 ch	env. 140 000 €



CUPRA

LEON

2.0 turbo	245 ch	14 CV	42 400 €
2.0 turbo	300 ch	19 CV	44 400 €
2.0 t. Sportstourer	300 ch	19 CV	46 000 €



BORN

VZ	230 ch	5 CV	45 500 €
----	--------	------	----------



DALLARA

STRADALE/EXP

2.3 turbo	400 ch	29 CV	191 520 €
EXP 2.3 turbo (piste)	500 ch	NC	312 000 €



FERRARI

PORTOFINO M

V8 biturbo	620 ch	195 377 €
------------	--------	-----------



ROMA

V8 biturbo	620 ch	206 890 €
------------	--------	-----------



296 GTB/GTS

Coupé V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	NC	271 115 €
GTS V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	NC	315 375 €



812

Superfast V12	800 ch	81 CV	297 975 €
GTS V12	800 ch	81 CV	336 270 €
Competizione V12	830 ch	NC	491 445 €
Competizione A V12	830 ch	NC	569 975 €



PUROSANGUE

V12 6.5	725 ch	NC	390 000 €
---------	--------	----	-----------



SF90

Stradale V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch	423 575 €
Spider V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch	465 715 €



DAYTONA SP3

V12 (599 ex)	840 ch	1 967 835 €
--------------	--------	-------------



FORD

FIESTA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	28 890 €
-----------	--------	-------	----------



PUMA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	35 950 €
-----------	--------	-------	----------



FOCUS ST

2.3 turbo	280 ch	18 CV	41 700 €
-----------	--------	-------	----------



MUSTANG

Dark Horse V8 5.0	500 ch	NC
-------------------	--------	----



MUSTANG MACH-E

GT 2 électriques	487 ch	87 200 €
------------------	--------	----------



HYUNDAI

I20 N

1.6 turbo	204 ch	28 700 €
-----------	--------	----------



JAGUAR

F-TYPE

P300 2.0 turbo	300 ch	72 400 €
P450 V8 à compresseur	450 ch	106 200 €
R V8 à comp.	575 ch	135 300 €



F-PACE

SVR	550 ch	115 100 €
-----	--------	-----------



LE CHOIX DE MOTORSPORT

CITADINE » GR Yaris



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

Racing a embrasé une catégorie sur le déclin. Et le succès de ce maxi-toy est à la hauteur de son audace. Le petit 3 cylindres turbo pétille à hauts régimes. L'intégrale poids plume possède bien l'âme d'une rallyeuse et avale tous les pièges sans forcer. Elle s'arme d'autobloquants, de jantes allégées et de Michelin Pilot Sport 4S en Track. Notre Sportive 2020 mérite son statut d'icône, à tarif raisonné.

COMPACTE » Focus ST



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

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

KTM

X-BOW

R (DSG + 5 831 €) 2.0	300 ch	19 CV	110 280 €
GT (DSG + 5 831 €) 2.0	300 ch	19 CV	116 280 €
GT-XR 2.5	500 ch	NC	342 000 €



LC 500

Coupé	464 ch	35 CV	133 690 €
Cabriolet	464 ch	35 CV	139 690 €



MC20

Coupé V6 biturbo	630 ch	235 200 €
Cielo V6 biturbo	630 ch	266 650 €



MERCEDES

CLASSE A/CLA/GLA

A 35 AMG	306 ch	20 CV	62 350 €
A 45 S AMG	421 ch	31 CV	77 900 €
CLA 35 AMG	306 ch	20 CV	59 400 €
CLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	77 850 €
GLA 35 AMG	306 ch	20 CV	61 200 €
GLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	79 500 €



LAMBORGHINI

HURACÁN EVO/STO

RWD Coupé V10	610 ch	NC	195 710 €
RWD Spyder V10	610 ch	NC	215 225 €
4WD Coupé V10	640 ch	59 CV	225 810 €
4WD Spyder V10	640 ch	59 CV	248 335 €
Tecnica 2WD V10	640 ch	59 CV	231 640 €
STO RWD V10	640 ch	59 CV	305 280 €
Sterrato 4WD V10 (1499 ex.)	610 ch	NC	315 600 €



LOTUS

EMIRA

2.0 turbo	360 ch	environ	70 000 €
V6 3.5 à compresseur	400 ch		97 370 €



GRAN TURISMO

Trofeo 3.0 biturbo	550 ch	NC
Folgore 3 électriques	760 ch	NC



CLASSE C

43 AMG 2.0 T (break + 1500 €)	476 ch	77 400 €
63 S AMG 2.0 T + 1 élec.	680 ch	NC



COUNTACH

V12 LPI 800-4 (112 ex.)	800 ch	2 400 000 €
-------------------------	--------	-------------



EVIJA

4 élec. (130 ex.)	2 000 ch	2 370 000 €
-------------------	----------	-------------



MAZDA

MX-5

1.5	132 ch	7 CV	30 850 €
2.0	184 ch	10 CV	37 450 €
2.0 RF	184 ch	10 CV	39 950 €



CLASSE E

63 S AMG (break + 2200 €)	612 ch	53 CV	144 350 €
---------------------------	--------	-------	-----------



URUS

S V8 biturbo	666 ch	NC	234 645 €
Performante V8 biturbo	666 ch	NC	262 185 €



ELETRE

1 électrique	612 ch	97 890 €
R 2 électriques	918 ch	153 090 €



McLAREN

GT

V8 biturbo	620 ch	55 CV	203 500 €
------------	--------	-------	-----------



AMG SL

43 2.0 T	395 ch	145 800 €
63 V8 4.0 4MATIC+	585 ch	197 850 €



LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT

V8 4.4 biturbo	530 ch	144 200 €
----------------	--------	-----------



MASERATI

GHIBLI/QUATTROPORTE

Ghibli Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	156 300 €
Quattro. Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	191 400 €



ARTURA

V6 biturbo + 1 élec.	680 ch	232 500 €
----------------------	--------	-----------



GLC/GLE 63 S AMG

GLC coupé	510 ch	42 CV	117 600 €
GLE/coupé	612 ch	54 CV	156 950/171 700 €



LEXUS

RC F

V8 5.0	464 ch	37 CV	94 900 €
Track Edition	464 ch	37 CV	124 900 €



GRECALE/LEVANTE

Grecale Trofeo V6 biturbo	530 ch	117 900 €
Levante Trofeo V8 biturbo	580 ch	178 750 €



720S

Spider V8 biturbo	720 ch	67 CV	298 300 €
-------------------	--------	-------	-----------



MINI

BERLINE

Cooper S	184 ch	10 CV	34 300 €
John Cooper Works	231 ch	12 CV	42 900 €
Cabrio			+ 3 100 €



LE CHOIX DE MOTORSPORT

BERLINE » BMW M5 Comp.



BMW reste incontestablement le plus talentueux faiseur de berlines sportives.

Alors que la M5 a signé un excellent temps 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 coscuse. Notez que la transmission intégrale préserve un réel plaisir de pilotage et demeure débrayable pour les puristes (mode 2WD avec ESC off).

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 tr/mn. 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.

CLUBMAN/COUNTRYMAN

Clubman JCW	306 ch	19 CV	51 500 €
Countryman JCW	306 ch	19 CV	51 300 €



MORGAN

SUPER 3/ PLUS 4/ PLUS 6

Super 3 1.5 turbo	118 ch	NC	58 790 €
Plus 4 2.0 turbo	255 ch	17 CV	86 370 €
Plus 6 3.0 turbo	335 ch	24 CV	109 700 €



PAGANI

UTOPIA

V12 biturbo (99 ex.)	864 ch		2 604 000 €
----------------------	--------	--	-------------



PEUGEOT

508 PSE

2.0 turbo et 2 élec.	360 ch		71 170 €/+ 1 300 € SW
----------------------	--------	--	-----------------------



PORSCHE

718 BOXSTER

2.0 turbo	300 ch	19 CV	62 985 €
T 2.0 Turbo	300 ch	19 CV	71 905 €
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	76 155 €
GTS 4.0	400 ch	30 CV	90 210 €
Spyder 4.0	420 ch	32 CV	102 340 €



718 CAYMAN

2.0 turbo	300 ch	19 CV	60 945 €
T 2.5 Turbo	300 ch	19 CV	69 865 €
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	74 115 €
GTS 4.0	400 ch	30 CV	88 170 €



718 CAYMAN GT4/GT4 RS

GT4 4.0	420 ch	32 CV	105 330 €
GT4 RS 4.0	500 ch	NC	147 375 €



911 CARRERA

Carrera (cab'+14 400 €)	385 ch	28 CV	115 655 €
Carrera T	385 ch	28 CV	126 330 €
Carrera S	450 ch	34 CV	131 255 €
Targa 4S	450 ch	34 CV	153 575 €
Carrera GTS	480 ch	NC	149 485 €
Dakar (2 500 ex.)	480 ch	NC	226 690 €



911 GT3/TOURING/GT3 RS

4.0	510 ch		182 165 €
4.0	525 ch		234 980 €



911 TURBO/SPORT CLASSIC

3.7 (1250 ex)	550 ch	NC	286 215 €
3.7 (cab'+ 13 680 €)	580 ch	NC	201 440 €
S 3.7	650 ch	61 CV	234 310 €



TAYCAN/SP. TURISMO

1 électrique	476 ch		91 055/92 015 €
GTS 2 électriques	598 ch		137 850/138 810 €
Turbo 2 électriques	680 ch		159 460/160 420 €
Turbo S 2 électriques	761 ch		193 060/194 020 €



PANAMERA/SP. TURISMO

GTS	480 ch		147 895/150 775 €
Turbo S	630 ch		194 980/199 295 €
Turbo S E-Hybrid	700 ch		200 980/205 295 €



MACAN

GTS V6 2.9 biturbo	440 ch		93 700 €
--------------------	--------	--	----------



CAYENNE/COUPÉ

GTS	460 ch	122 410/126 370 €
Turbo	550 ch	154 750/159 790 €
Turbo S E-Hybrid	680 ch	185 950/189 670 €
Turbo GT Coupé	640 ch	208 815 €



RENAULT

MÉGANE R.S.

Ultime 4 cyl. turbo	300 ch		NC
---------------------	--------	--	----



SKODA

OCTAVIA RS

2.0 turbo/Combi	245 ch		46 470/47 580 €
-----------------	--------	--	-----------------



TESLA

MODEL 3

Performance 2 élec.	482 ch		59 990 €
---------------------	--------	--	----------



MODEL S

Plaid 3 élec.	1 020 ch		138 990 €
---------------	----------	--	-----------



TOYOTA

GR YARIS

3 cyl. turbo	261 ch		37 400 €
--------------	--------	--	----------



GR 86

flat-4 2.4	234 ch		33 900 €
------------	--------	--	----------



GR SUPRA

2.0 turbo	258 ch	15 CV	56 400 €
6 en ligne turbo BVM6	340 ch	23 CV	68 400 €



VOLKSWAGEN

UP!

GTI 3 cyl. turbo	115 ch	6 CV	22 090 €
------------------	--------	------	----------



POLO

GTI 2.0 turbo	207 ch	11 CV	32 590 €
---------------	--------	-------	----------



GOLF

GTI 2.0 turbo	245 ch	14 CV	46 415 €
GTI Clubsport 2.0 turbo	300 ch	19 CV	51 150 €
R 20 ans 2.0 turbo	333 ch		62 700 €



LE CHOIX DE MOTORSPORT

DÉCOUVRABLE » MX-5



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

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

PISTARDE » A110S



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

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

FICHES DÉJÀ PARUES

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

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

ABARTH		M635 CSi	N°20	FORD		MERCEDES BENZ		911 TURBO "996"	N° 6
GRANDE PUNTO	N°40	M COUPÉ	N°48	ESCORT RS COSWORTH	N°12	190E 2.3-16	N° 4	928 S4	N° 9
ALFA ROMEO		ROADSTER M	N° 2	FIESTA ST	N°23	500 E	N°15	944 TURBO	N° 7
147 GTA	N° 4	Z8	N° 7	FOCUS ST	N°33	A 45 AMG MK1	N°104	959	N°47
156 GTA	N°18	Z1	N°10	FOCUS RS	N° 7	C 32 AMG	N°20	996 GT3 MK2	N°63
75 TURBO	N°10	Z4M COUPÉ	N°27	FOCUS RS Mk II	N°62	C 63 AMG BLACK SERIES	N°66	BOXSTER S 3.2	N° 4
4C	N°100	BUGATTI		PUMA 1.7	N°38	CL 65 AMG	N°37	BOXSTER SPYDER	N°51
8C COMPETIZIONE	N°45	EB 110 S	N° 3	SIERRA RS COSWORTH	N° 5	CLK 63 BLACK SERIES	N°50	CARRERA GT	N° 1
BRERA 3.2 V6	N°33	VEYRON 16.4	N°71	SPORTKA	N°27	E 55 AMG	N°11	CAYMAN GT4 "981"	N°89
						McLAREN SLR	N°32	CAYMAN S "987"	N°26
ALPINA		CATERHAM		HOMMELL		McLAREN SLR ROADSTER	N°36	RENAULT	
B9 3.5	N°21	R300 SUPERLIGHT	N°108	BERLINETTE RS2	N°11	SL 55 AMG	N°19	19 16S	N°16
ALPINE		CHEVROLET		HONDA		SL 65 AMG BLACK SERIES	N°44	21 TURBO	N°22
A 310 V6	N°18	CORVETTE C5	N°22	CIVIC TYPE-R	N° 1	SLK 32 AMG	N°24	5 GT TURBO	N° 3
A 610 TURBO	N° 3	CORVETTE C5 ZR-1	N°26	CIVIC TYPE R	N°64	SLK 55 AMG	N° 3	CLIO III R.S.	N°23
ASTON MARTIN		CORVETTE C6	N°57	INTEGRA TYPE-R	N° 4	SLS AMG	N°73	CLIO R.S. "2004"	N° 2
DB9	N° 7	CORVETTE C6 Z06	N°12	NSX	N°14	SLS AMG BLACK SERIES	N°88	CLIO R.S. (PHASE 1)	N°19
DB7 GT	N°17	CORVETTE C6 ZR-1	N°76	S2000	N° 7	MG		CLIO V6	N° 9
DBS	N°28	C7 STINGRAY	N°93	JAGUAR		ZR 160	N°21	CLIO V6 (PHASE 2)	N°27
V8 VANTAGE	N°30	C7 Z06	N°103	XJ220	N°29	ZT 260	N°16	CLIO WILLIAMS	N° 5
V12 VANTAGE	N°53	CHRYSLER		XKR	N°28	MINI		MÉGANE III R.S.	N°92
VANQUISH	N°13	300C SRT-8	N°38	KTM		COOPER S JCW	N° 5	MÉGANE R.S.	N° 7
VANTAGE GT12	N°90	CROSSFIRE SRT-6	N°25	X-BOW	N°39	JCW GP	N°59	MÉGANE R.S. DCI	N°36
AUDI		VIPER GTS	N° 2	LAMBORGHINI		JCW GP 2	N°102	MÉGANE R.S. R26.R	N°41
A1 QUATTRO	N°87	VIPER RT/10	N°15	AVENTADOR SVJ	N°106	LANCIA		MÉGANE R.S. F1 TEAM R26	N°31
R8 5.2 FSI QUATTRO	N°69	CITROËN		COUNTACH QV	N°30	DELTA HF INTEGRALE	N° 1	R21 2L TURBO QUADRA	N°60
R8 GT	N°80	AX SPORT	N°21	DIABLO	N° 6	RALLY 037	N°13	SAFRANE BITURBO	N°18
R8 MK1 V8	N°95	C2 1.6i 16V VTS	N° 6	JALPA	N°25	LEXUS		SPIDER	N° 8
RS2	N° 2	C4 VTS	N°18	LP500-4 GALLARDO	N°72	IS-F	N°52	TWINGO R.S.	N°54
RS3	N°78	DS3 RACING	N°68	LP570-4 SUPERLEGGERA	N°83	LFA	N°65	SAAB	
RS4	N° 4	SAXO 1.6i 16V VTS	N° 4	MURCIÉLAGO	N°58	X-BOW	N°39	900 TURBO AERO	N°37
RS4 V8	N°33	CIZETA		LANCIA		LAMBORGHINI		SEAT	
RS6	N°24	V16T	N°32	DELTA HF INTEGRALE	N° 1	AVENTADOR SVJ	N°106	LEON CUPRA R	N°23
S2	N°26	DE LA CHAPELLE		RALLY 037	N°13	COUNTACH QV	N°30	SMART	
S3	N°14	TYPE 55	N°28	LEXUS		DIABLO	N° 6	FORFOUR BRABUS	N°17
S3 "2006"	N°35	DE TOMASO		IS-F	N°52	JALPA	N°25	ROADSTER COUPÉ	N°22
S8	N°39	PANTERA SI	N°31	LFA	N°65	LP500-4 GALLARDO	N°72	SUBARU	
SPORT QUATTRO	N°55	DODGE		LOTUS		LP570-4 SUPERLEGGERA	N°83	BRZ	N° 99
TT 3.2 V6	N° 1	VIPER SRT-10	N°33	2-ELEVEN	N°37	MURCIÉLAGO	N°58	IMPREZA WRX "2006"	N° 5
TT RS MK1	N°91	DONKERVOORT		340 R	N° 9	NISSAN		IMPREZA WRX STI 2.5	N° 7
TTS	N°40	D8 210	N° 6	ELISE	N° 1	350Z	N° 2	SUZUKI	
UR-QUATTRO	N°49	FERRARI		ELISE SC	N°41	370Z	N°41	SWIFT SPORT	N°30
BENTLEY		2 TR	N°23	ESPRIT S4	N° 5	SKYLINE GT-R R34	N°56	TALBOT	
CONTINENTAL GT SPEED	N°40	348 TB	N°19	EUROPA S	N°20	OPEL		SUNBEAM LOTUS	N°15
BMW		360 MODENA	N°42	EVORA	N°84	ASTRA OPC	N°20	TOYOTA	
1 M	N°67	456 GT	N°27	EXIGE S	N°31	CORSA OPC	N°36	MR 140 VVT-i	N° 5
130i	N°32	458 SPECIALE	N°86	EXIGE S V6	N°105	GT	N°34	SUPRA BITURBO	N°10
135i	N°41	575 M	N° 4	MASERATI		LOTUS OMEGA	N° 7	YARIS GRMN	N°97
3.0 CSL	N°22	599 GTB FIORANO	N°74	3200 GT	N°14	SPEEDSTER TURBO	N°16	VENTURI	
325 Ti COMPACT	N°24	612 SCAGLIETTI	N°40	GRANTURISMO S	N°37	PAGANI		400 GT	N°25
M2	N°107	CHALLENGE STRADALE	N° 8	QUATTROPORTE	N°35	ZONDA C12 S 7.3	N°75	VOLKSWAGEN	
M3 "1986"	N° 3	ENZO	N° 5	SHAMAL	N°24	PEUGEOT		GOLF GTI "1976"	N° 2
M3 3.0 E36	N°13	F355	N°12	MAZDA		106 RALLYE	N°11	GOLF GTI 16S OETTINGER	N°35
M3 COUPÉ (E92)	N°70	F40	N° 1	3 MPS	N°29	205 GTi 1.9	N° 1	GOLF RALLYE	N° 8
M3 CSL	N° 1	F430	N° 3	323 GT-R	N° 9	205 RALLYE	N° 5	GOLF IV R32	N°15
M3 "E46"	N°31	F430 SCUDERIA	N°34	6 MPS	N°19	206 RC	N° 3	GOLF V GTI	N°32
M3 GTS	N°77	F50	N°26	MX-5 2.0	N° 6	207 RC	N°38	GOLF V R32	N°34
M4 F82 CS	N°98	FIAT		MX-5 MK2	N°17	208 GTi BY P.S.	N°101	LUPO GTI	N°12
M4 F82 GTS	N°94	CINQUECENTO SPORTING	N°10	RX-7	N°11	306 S16	N°14	NEW BEETLE RSI	N°17
M5 "E39"	N°34	PANDA 100 HP	N°29	RX-8 PERFORMANCE	N° 2	308 GTi BY P.S.	N°96	PASSAT R36	N°39
M5 "E60"	N° 6	UNO TURBO I.E.	N° 6	McLAREN		309 GTi16	N° 8	POLO IV GTI	N°29
M6	N°28			F1	N°28	405 Mi16	N° 6	SCIROCCO R	N°46
				MP4 12C	N°82	RCZ R	N°85	VOLVO	
						PORSCHE		C30 T5	N°36
						911 (964) TURBO 3.3	N°43	S60 R	N°25
						911 (993) CARRERA	N°30		
						911 (997) GT2 RS	N°81		
						911 (997) GT3 RS	N°79		
						911 (997) TURBO	N°39		
						911 CARRERA 4 "964"	N°21		
						911 CARRERA S "997"	N° 2		
						911 GT2 "996"	N°16		
						911 GT3 "996"	N°13		

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



INTERNET

Commandez directement sur www.ngpresse.fr



HONDA CIVIC TYPE R (FK8)



La sixième génération de Civic Type R poursuit la révolution turbo entamée par l'éphémère FK2, sortie en 2015. Avec sa silhouette tricorps très manga, elle change de catégorie et cache un châssis revu de fond en comble.

La carrière de la FK2 n'a duré que deux ans ! Déjà forte de 310 ch, elle voulait remettre les pendules à l'heure chez les GTI et briller sur la Nordschleife (7'50''63). C'est elle qui a changé l'esprit Type R, en abandonnant les hauts régimes pour le punch de la suralimentation et la quête du chrono. Bestiale et performante, cette génération laisse toutefois un goût d'inachevé que comble sa remplaçante FK8 dès 2017. Bien plus longue, la berline fait définitivement une croix sur la compacité. Ses formes jouent à fond la carte de l'exubérance et la multiplication des appendices n'est pas vaine sur le plan aérodynamique puisqu'elle génère un peu d'appui : 30 kg à 200 km/h. Le quatre cylindres turbo est repris de la FK2 et passe de 310 à 320 ch en retouchant la ligne d'échappement. Le débit est relevé de 10 % et la triple sortie ne rend pas seulement hommage à la F40. La sortie centrale n'évacue pas des gaz mais aspire de l'air pour créer une dépression visant à supprimer le bourdonnement fatigant à vitesse stabilisée. Le turbo, lui, comprime toujours à 1,45 bar maxi et se fait sentir à 3000 tr/mn. Ce 2 litres surprend par sa rage dans les tours et le souffle émanant de l'échappement. Il est couplé à une boîte à 6 rapports à la commande ferme et précise. Un régal. Cette transmission bénéficie d'un rapport de pont raccourci par rapport à la

FK2, à la faveur des accélérations... En théorie. Nous avons relevé une légère baisse, alors que le poids stagne (+ 2 kg). Le passage de la seconde à 97 km/h explique la régression sur le 0 à 100 km/h. Mais les 0''3 perdus au 1000 m (25''3) sont illogiques et s'expliquent par une température élevée lors des mesures (30°). Ces temps la placent derrière une Focus 3 RS (350 ch, intégrale) et une Leon 3 Cupra (290 ch). La

EN BREF

Sortie >> 2017

Moteur >> 4 en ligne turbo

Cylindrée >> 1996 cm³

Puissance >> 320 ch

Vitesse maxi >> 272 km/h

Civic prend sa revanche en vitesse maxi, en grillant la politesse à la Focus : 272 contre 270 km/h. Et elle continue de briller par son panache lors des reprises, équivalentes à celles excellentes de l'ainée.

Cette quatrième génération part d'une feuille blanche en termes de châssis (rigidifié de 37 %) et son empattement atteint 2,70 m ! Le train avant dispose d'un pivot découplé et d'un autobloquant (GKN). L'arrière, lui, s'élargit copieusement

(7,4 cm) et devient multibras. La direction à démultiplication variable retranscrit mieux le grip, étonnant de la part d'une traction surmotorisée. Quant à l'amortissement piloté de série, il ajoute un bien nommé mode Confort qui accentue la polyvalence. Il assure aussi une bonne tenue de caisse et digère parfaitement le bosselé, y compris en +R. En allant chercher les limites, les trains roulants révèlent une belle neutralité. L'arrière se contente de pivoter et d'aider l'avant qui encaisse les 320 ch avec le sourire. Sur notre piste Club de référence, l'écart de sensations entre les deux générations impressionne : placements précis, pas de sous ni survirage, faible effort au volant. Propre, très stable et plein de panache ! Le chrono progresse d'une seconde (1'25''39), sans faire appel aux semi-slicks utilisés pour le record sur la Nordschleife (7'43''80). À l'époque, seule la Leon Cupra ainsi chaussée la surclassait. En 2020, Honda fait évoluer la FK8 en douceur : refroidissement (calandre remaniée), suspension, direction et freins. Il lance une version sans aileron baptisée « Sport line » et la Limited Edition (100 exemplaires en Europe) radicalisée : - 47 kg, couleur jaune inédite, réglages de suspension et direction spécifiques, semi-slicks Michelin. La pistarde passe sous la barre des 25''0 au 1000 m et régale par son toucher de route. Bon courage pour en dégoter une, d'autant que sa côte flambe déjà.

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne, injection directe
Disposition	avant, transversale
Cylindrée (cm³)	1996
Alésage x course (mm)	86 x 85,9
Rapport volumétrique	9,8:1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (calage variable)
Suralimentation	1 turbo (1,45 bar maxi)
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch) tr/mn	320 à 6 500
Puissance au litre (ch/l)	160
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 500
Couple au litre (Nm/l)	200,4
Régime maxi (tr/mn)	7 000

TRANSMISSION

Type	traction
Boîte de vitesses	mécanique
Commande	grille en H

Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re} 3,62 - 8,1 - 56
	2 ^e 2,11 - 13,8 - 97
	3 ^e 1,53 - 19,1 - 134
	4 ^e 1,12 - 26,1 - 182
	5 ^e 0,91 - 32,1 - 225
	6 ^e 0,73 - 40,0 - 272

Rapport de pont	4,11
Différentiel autobloquant	mécanique (GKN)
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	ContiSportContact 6
Dimensions Av&Ar	245/30 ZR 20
Jantes Av&Ar	NC

CARROSSERIE - CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 5 places
SCx (m²) - Cx	NC
Suspension avant	McPherson (triangles), pivot découpé + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts/amortisseurs séparés + barre antiroulis
Amortissement piloté	de série (magnétique)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (Ø de braq.)	2,11 (12,6)
Freins AV/AR (Ø en mm)	disques ventilés/pleins (350/305)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé (kg)	1 380
Poids/puissance (kg/ch)	4,3
Réservoir (litres)	46
Long. - larg. - hauteur (mm)	4 557 - 1 877 - 1 434
Empattement (mm)	2 699
Voies avant/arrière (mm)	1 584 / 1 602

PERFORMANCES

VITESSE MAXI

Vitesse maxi (km/h)	272 en 6 ^e (6 800 tr/mn)
---------------------	-------------------------------------

ACCÉLÉRATIONS

De 0 à 100 km/h	6"3
à 200 km/h	21"3
400 m départ arrêté	14"2 (170 km/h)
1 000 m D.A.	25"3 (214 km/h)

REPRISES

De 80 à 150 en 5 ^e /6 ^e	10"0 / 13"5
De 140 à 200 en 5 ^e /6 ^e	10"8 / 14"0

CONSUMMATION

Urbaine (l/100 km)	9,8
Moyenne (l/100 km)	7,7
Émissions CO ₂ (g/km)	176



Pour achever brillamment sa carrière, la FK8 se radicalise avec la Limited Edition, importée à 100 exemplaires en Europe.



POINTS FORTS

Rigueur
Feeling
Performances

POINTS FAIBLES

Pas joueuse
Petit réservoir
Style osé

Le 2 litres turbo délivre 320 ch sur le train avant !



Bien installé, le pilote se délacte du petit levier et de l'excellent châssis.

TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

BUDGET

Prix à sa sortie	38 910 €
Cote moyenne	42 000 €
Puissance fiscale	20 CV

SÉRIE

Talon-pointe automatique
3 modes de conduite
GPS/intégration smartphone

Régulateur de vitesse adaptatif
JA 20 pouces noirs
Freins Brembo

OPTIONS

Peinture métallisée
Rétros, aileron et éléments int. en carbone

AVIA
PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ
DE MOTORSPORT



VOTRE PASSION EST AUSSI LA NÔTRE

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

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

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

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

Ainsi, nous contribuons à la protection de l'environnement.



thevenin-ducrot.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !





EN MANQUE DE PEUGEOT SPORT

Bientôt trois ans après la disparition de la dernière GTi By Peugeot Sport, l'angoisse de ne plus revoir le lion sortir ses griffes est grandissante. Qu'importe son mode de propulsion, la saga doit se poursuivre coûte que coûte !

J'ai eu la bonne surprise de retrouver Philippe Mérimée à la présentation de l'A110 R. Ca faisait un bail. En cherchant bien, la dernière fois que j'avais croisé le boss de la mise au point d'Alpine et Renault Sport, c'était à Magny-Cours. Lui et son équipe, dont un certain Laurent Hurgon, venaient pour la première fois rouler sur notre chère piste Club. Il s'agissait pour eux de comprendre, après avoir découvert le supertest dans Motorsport, comment la Clio 4 RS Trophy avait pu prendre une telle correction (près de deux secondes au tour) de la part de la Peugeot 208 GTi 30th. Nous étions en 2015 et même si le remarquable coupé RCZ R était déjà sur le point de faire ses adieux, le département Peugeot Sport avait de l'or au bout des doigts et la marque au Lion tenait encore son rang avec panache ! Huit ans plus tard, en voyant Alpine au sommet de son art et en entendant Philippe nous assurer avec la passion qui le caractérise que l'électrique ne sonnera pas le glas du plaisir sur quatre roues, je prends la mesure du vide que laisse Peugeot dans le monde de la voiture de sport. La 208 GTi s'est éteinte en 2019, la 308 en 2020. La 508 PSE ne nous a pas franchement consolé et le projet d'une turbulente et réconfortante 208 éponyme aurait du plomb dans l'aile. Je n'imagine pas l'authentique passionné qu'est Carlos Tavares, aussi pragmatique soit-il, en rester là. Pourtant, force est d'admettre que les signaux donnés par Linda Jackson, la patronne de la marque,



inquiètent. Alors qu'on s'active chez Renault pour sortir à l'horizon 2024 une R5 Alpine et développer en parallèle une e-berlinette en partenariat avec Lotus, le sport chez Peugeot se limite pour l'heure à la spectaculaire 9X8 du championnat du monde endurance. Quand on a grandi comme moi dans les années 80 en voyant passer les 205 T16 au bord des spéciales, en tannant son papa le samedi pour aller voir la GTi puis la 405 Mi16 en concession ; quand on a vibré au volant de la 106 S16 (même si je préférerais la Saxo...) avant de s'offrir une modeste mais récréative 206 XS pour tous les jours, et bien voyez-vous, on en a gros !

JE PRENDS LA MESURE DU VIDE QUE LAISSE PEUGEOT DANS LE MONDE DE LA VOITURE DE SPORT

29^e SPORT & COLLECTION

500 FERRARI CONTRE LE CANCER

2 > 4 Juin 2023



MEETING AÉRIEN
PATROUILLE DE FRANCE
RAFALE



CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

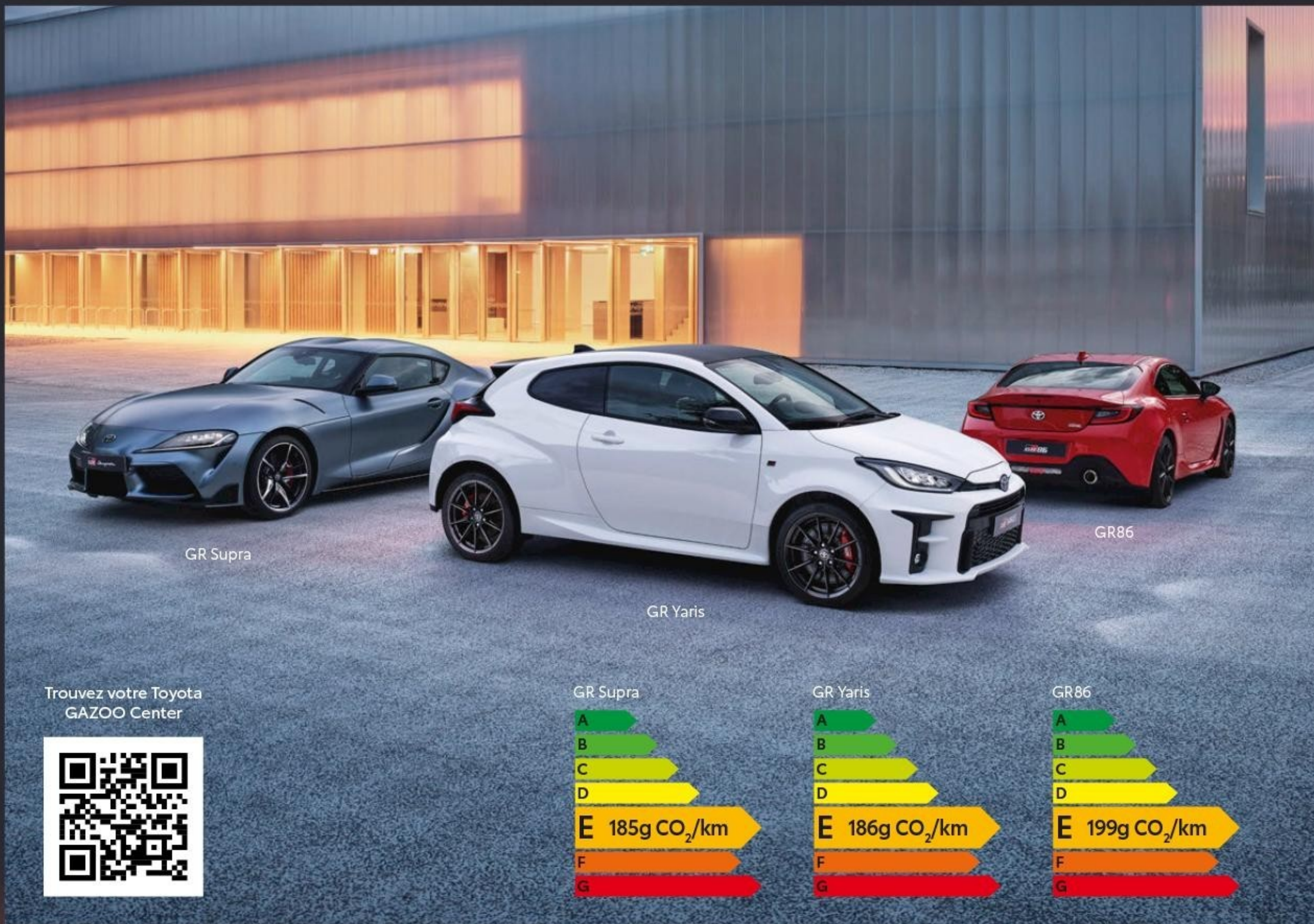
Renseignements : www.sportetcollection.info

06 83 78 82 39



CONDUIRE UNE SPORTIVE NE S'IMAGINE PAS. ÇA SE VIT.

Venez vivre des sensations uniques dans les Toyota GAZOO Centers partout en France.



Trouvez votre Toyota
GAZOO Center



GR Supra



GR Yaris



GR86



GR TOYOTA
GAZOO
Racing

Pushing the limits for Better*

Gamme GR Supra : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : de 7,3 à 8,8 et de 167 à 199. Gamme GR Yaris : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : 8,2 et 186. Gamme GR86 : consommations mixtes combinées (L/100 km) et émissions de CO₂ combinées (g/km) selon norme WLTP : 8,8 et de 199 à 200.

*Repousser les limites pour le meilleur.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. Pensez à covoiturer.
Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer