

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAI



BMW M4 GT4
L'ARME ULTIME POUR
LE GT ?

MATCH

**HURACÁN TECNICA
VS 911 GT3 RS**



SPÉCIAL **ATMOS'**



NOUVEAUTÉ UN V12 HYBRIDE DE 1 015 CH POUR LA REVUELTO



ESSAI L'OVNI PUROSANGUE DE 725 CH LIVRE SES SECRETS

SUPERTEST

**LA CORVETTE Z06
DE 645 CH ATOMISE
LE CHRONO !**



BEL/LUX 8,90 € - CH14/CHF - ESP-IT-PORT-CONT 8,90 € - DOM/S 8,90 € - TOM/S 1460 XPF - MAR 90 MAD - CAN 16,50 \$ CAD

De la passion naît le progrès.

Audi RS e-tron GT 100% électrique

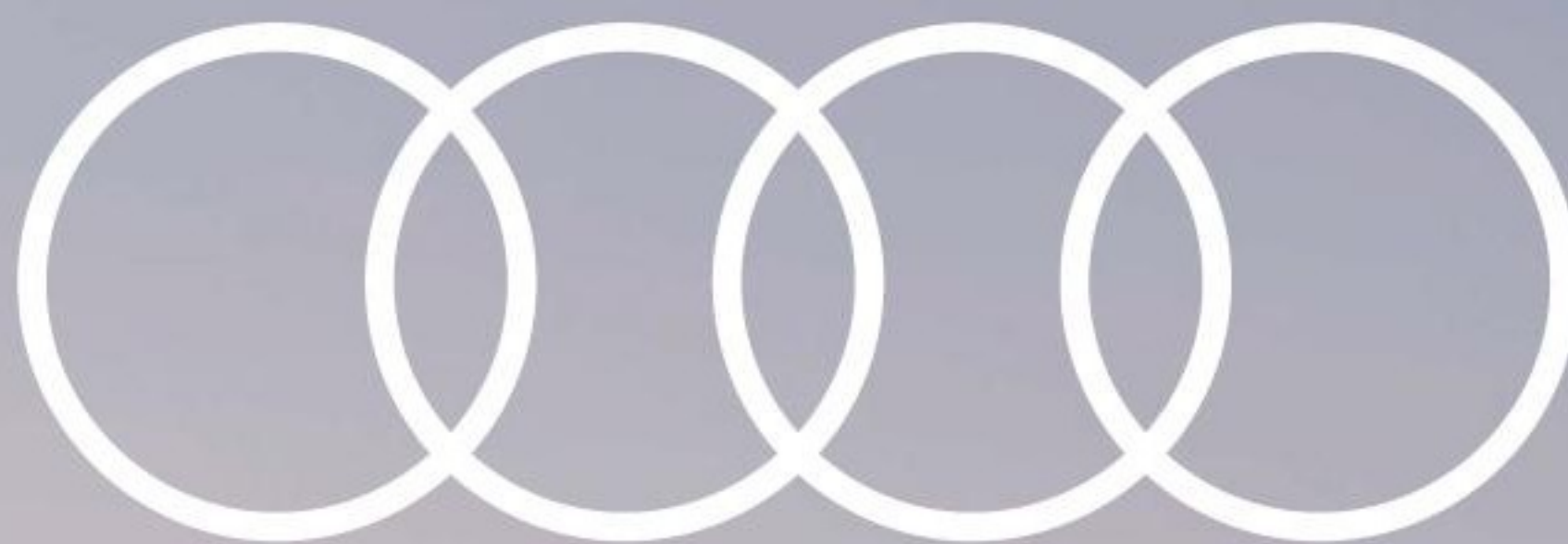
Le futur nous anime.



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.

ACTU

- 8 PREMIÈRE LIGNE**
Lamborghini Revuelto
Ferrari Roma Spider
- 12 LA TRIBUNE
DE ROMAIN MONTI**
- 14 CÔTÉ COURSE**
Maserati MC20 GT2

ESSAIS

- 18 NOUVEAUTÉS**
Maserati
Granturismo Trofeo
- 24 Ferrari Purosangue**
- SUPERTEST**
32 Chevrolet Corvette Z06
- MATCH**
42 Lamborghini
Huracán Tecnica
vs Porsche 911 GT3 RS
- DOSSIER GLISSE**
58 4Move
- 64** Lamborghini Esperanza
Neve Accademia
- 70** Porsche 718 Cayman
GT4 RS E-Fuel
- 74 NOS CHRONOS
À MAGNY-COURS**

EN PISTE

- 78 ESSAI** BMW M4 GT4
- 84 MAGAZINE** Quarkus P2
- 88 PISTARD** Christian
et son A110 S

VINTAGE

- 110 LA COLLECTION
MOTORSPORT**
Porsche 911 R (991)

PRATIQUE

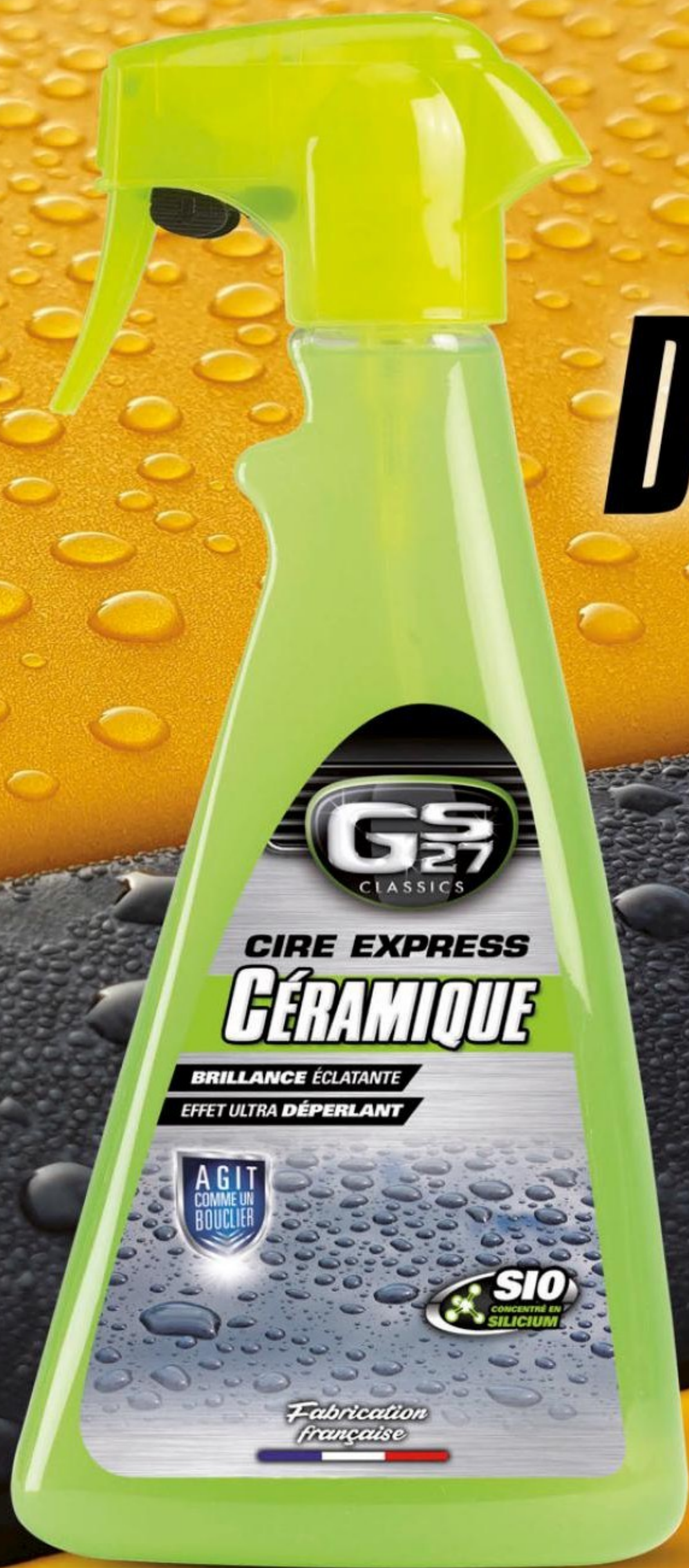
- 13 ABONNEZ-VOUS**
- 16 SHOPPING**
- 56 COMPLÉTEZ
VOTRE COLLECTION**
- 90 LE PRIX DES SPORTIVES**





Ligne de Soins pour véhicules
AUTO, MOTO & CYCLE

**3,2,1...
DÉPERLEZ!**



UN JEU D'ENFANT



PULVÉRISEZ



ESSUYEZ



PROFITEZ

Fabrication française Depuis 1968

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



BRÈCHE OUVERTE



Le 27 mars restera peut-être dans les annales de l'histoire automobile européenne. Bruxelles a accepté d'inclure une exception pour les carburants de synthèse dans la loi climat interdisant les moteurs thermiques à l'horizon 2035. C'est l'Allemagne qui est montée au créneau pour défendre son industrie, emmenée par Porsche et le développement du E-fuel. Des zones d'ombre restent à éclaircir sur le côté réellement vert de sa production (voir p70), mais cette avancée permettrait d'offrir une alternative à l'électromobilité, illusoire d'ici 2035: infrastructures, technologies, approvisionnement et dépendance énergétique. Nous l'avons testé, ce biocarburant fonctionne aussi bien que le sans-plomb et ne réclame aucun boîtier additionnel, contrairement à l'E85. C'est vrai, le volume de production envisagé reste confidentiel à l'échelle mondiale, mais d'autres acteurs vont emboîter le pas de Highly Innovative Fuels (E-Fuel Porsche), comme Research Association of Biomass regroupant des poids lourds japonais: Toyota, Suzuki, Daihatsu, Subaru et Eneos. En France, les filières de l'éthanol agricole et de l'hydrogène ont tout intérêt à s'engouffrer dans la brèche au nom de la diversité. Non seulement pour l'automobile, mais aussi pour les poids lourds et les transports maritimes ou aériens. Entre réalisme, pressions politiques et nécessaire ouverture d'esprit, gageons que de nombreux amendements se grefferont à cette loi climat.

“ L'ALLEMAGNE EST MONTÉE AU CRÉNEAU POUR DÉFENDRE SON INDUSTRIE, EMMENÉE PAR PORSCHE ET LE E-FUEL ”



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

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

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

CARFANS



MotorSport
NG PRESSE

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

RÉDACTION

Directeur de la publication:

Nicolas GOURDOL

Rédacteur en chef:

Julien DIEZ

Journalistes : Patrick GARCIA,

Cédric PINATEL

Photographes :

Yannick PAROT

Directeur artistique:

Jean GRODY

Graphiste (artiste auteurs) :

José VILELA

Chef de fabrication: José VILELA

ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par

la Société NG Presse.

SARL au capital de 247700 €.

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/L.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 (accélération, tours chrono...) sur notre chaîne Youtube, forte de 136 000 abonnés et cumulant plus de 115 millions de vues ! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.



Nouvelle saison
NOUVEAUX DÉFIS !



C'EST PARTI !

SI VOUS AVEZ
L'ÉTOFFE D'UN PILOTE

choisissez votre week-end
et venez rouler avec nous !

Magny-Cours 1 - 2 avril • Aragon 6 - 7 mai
Nogaro 3 - 4 juin • Castellet 8 - 9 juillet
Portimao 2 - 3 septembre • Dijon 20 - 21 octobre
Valencia 11 - 12 novembre



agrée
FFSA

Suivez-nous sur les réseaux :



www.lameracup.fr

01 34 20 30 20 / 06 26 41 42 20 / info@lameracup.fr

Lamborghini Revuelto

Une hybridation étincelante

La Revuelto remplace l'Aventador et signe l'arrivée d'une nouvelle espèce de supercars hybrides rechargeables chez Lambo'. Avec un V12 atmo' ruptant désormais à 9500 tr/mn, il n'y a pas de quoi pleurer même si le style s'avère sans grande surprise.



Esthétiquement, la Revuelto s'inspire de la Sian.



À l'arrière trône un tout nouveau V12 atmosphérique.

Ce n'est pas tous les jours que Lamborghini renouvelle sa grande sportive à moteur V12. Aussi attendions-nous avec impatience la remplaçante de l'Aventador, restée au catalogue entre 2011 et 2022. Appelez-la Revuelto, un nom sans rapport avec celui d'un taureau et signifiant « brouillé » en espagnol. Après la claque monumentale infligée par le design de l'Aventador, le style produit ici moins d'effet. Il règne un air de déjà-vu avec des détails inspirés de la Sian FKP37, cette variante spéciale commercialisée en 2020 qui a partagé son supercondensateur avec la Countach LPI800-4. D'un profil moins monolithique que l'Aventador ou la Murcielago, elle ne marque aucune grosse rupture esthétique avec les derniers modèles de Sant'Agata. Bon, on parle toujours d'une machine qui fera bondir les usagers lorsqu'elle apparaîtra dans leur rétroviseur central.

Du carbone et un nouveau V12

Toujours conçue autour d'une monocoque en fibres de carbone, la Revuelto inaugure un procédé de fabrication beaucoup plus moderne. Baptisée « monofuselage », cette structure augmente la rigidité torsionnelle de 25 % et baisse le poids de 10 % par rapport au procédé utilisé pour l'Aventador. Elle est associée à un berceau avant également en fibres de carbone. L'appui aéro progresse lui aussi de 66 % en comparaison de l'Aventador Ultimae à la vitesse maximale, même si Lamborghini ne dévoile aucun chiffre. La pièce maîtresse de cette architecture nommée en interne « LB744 » demeure bien évidemment le V12, toujours atmosphérique. Il s'agit d'un nouveau bloc 6,5 litres à injection directe. Ce moteur « L545 » pèse 17 kg de moins que celui de l'Aventador et produit 825 ch maxi à 9 250 tr/mn. La Ferrari 812 Competizione fait un chouya

mieux avec 830 ch, mais la Lamborghini produit plus de couple (725 Nm à 6 750 tr/min). Surtout, le bloc rupte aussi à 9 500 tr/min, comme sous le capot de la plus épicée des 812. Ce qui promet une sacrée bande-son en espérant que les filtres à particules ne gâchent pas trop le plaisir.

Enfin une boîte à la hauteur!

Retourné à 180° par rapport à celui de l'Aventador, le V12 se connecte à une inédite boîte à double embrayage comptant huit rapports, en remplacement de l'ancienne (et brutale) transmission manuelle robotisée. Installée de manière transversale, cette boîte intègre un moteur électrique à flux axial pour aider le bloc thermique. Et le train avant, alors? Il ne se connecte plus au V12 puisque le coupleur traditionnel disparaît. Deux autres moteurs électriques entraînent chaque roue avant, promettant un système de torque vectoring très élaboré voire la possibilité de transformer cette Revuelto en traction en mode 100 % électrique « Città » imaginé pour le monde d'après. Avec 1 015 ch au total en Corsa, il y a de quoi laisser loin derrière l'Aventador en ligne droite sur le papier. Le 0 à 100 km/h serait abattu en 2"5 et le 0 à 200 km/h sous les 7"0. Des chiffres qui la placent au niveau d'une SF90 Stradale. Et le poids? Lamborghini évoque un rapport poids/puissance de 1,75 kg/ch, soit 1 772 kg sur la balance à sec, comme à l'accoutumée. Ce qui représente une hausse de deux bons quintaux par rapport à l'Aventador Ultimae. Elle devrait donc avoisiner la 1,9 tonne avec son gros V12, ses trois moteurs électriques et ses petites batteries lithium-ion de 3,8 kWh installées à la place du tunnel de transmission et rechargeables sur prise ou via le V12. Les premiers essais de ce joyau mécanique et technologique sont attendus en fin d'année. ■



LAMBORGHINI REVUELTO

Moteur >> V12 825 ch + 3 électriques, 1015 ch et 725 Nm au total

Transmission >> intégrale, 8 double embrayage

Poids >> 1772 kg à sec

Perfs >> 0 à 100/200 km/h en 2"5/<7", 350 km/h

Prix >> environ 500 000 € (estimation)



Les formes paraissent plus classiques qu'à bord de l'Aventador.



Le profil spectaculaire reste proche de celui de l'Aventador.

Ferrari Roma Spider

Portofino, c'est fini

La Portofino M avec son toit rétractable n'est plus produite. Désormais, le cabriolet 2+2 Ferrari se nomme Roma Spider et adopte une capote souple.



La Roma Spider remplace la Portofino M.

Ferrari modifie sa stratégie de gamme. Depuis la California de 2008 (puis la California T, la Portofino et la Portofino M), Ferrari proposait systématiquement un coupé-cabriolet à toit rétractable pour ceux qui voulaient rouler cheveux au vent en 2+2. À peine plus de deux ans après le lancement de la Portofino M, le constructeur au cheval cabré l'envoie à la retraite. Sa remplaçante marque le grand retour de la capote souple, un élément que l'on n'avait plus vu depuis la 365 GTS4 de 1969 sur un cabriolet Ferrari à moteur avant. Un changement de stratégie surprenant et plutôt plaisant puisque cela allège la silhouette.

Mécanique identique

Capable d'enlever ou de remettre sa toile électrique en 13"5 jusqu'à 60 km/h, la Roma Spider possède exactement la même motorisation que le coupé. Elle ne réserve donc aucune surprise à ce niveau puisque la Portofino M utilisait déjà ce bloc: un V8 biturbo de 620 ch, 3,9 litres. Alourdie de 84 kg en raison de renforts compensant l'ablation du toit, elle revendique un 0 à 100 km/h en 3"4 et une vitesse de pointe de 320 km/h, soit exactement les chiffres de la Portofino M. Notez enfin qu'elle inaugure un ingénieux système anti-remous qui se déploie au-dessus des petites places arrière. ■



La planche de bord est quasi identique à celle du coupé.

FERRARI ROMA SPIDER

Moteur >> V8 à 90° biturbo, 3,9 litres, 620 ch, 760 Nm
Transmission >> propulsion, BVR8
Poids >> 1556 kg à sec (avec options d'allègement)
Perfs >> 0 à 100/200 km/h en 3"4/9"7, 320 km/h
Prix >> environ 230000 € (estimation)



Comme la Portofino M, la Roma Spider reste une 2+2.



Grâce à la capote souple, la poupe s'affine.

EN BREF

Caterham Super Seven 600 & 2000



Pour fêter un peu en avance les 50 ans de la marque, Caterham lance ces Seven au style rétro. La première reprend la base technique de la 170: un petit trois cylindres Suzuki de 660 cm3 développant 84 ch (à partir de 36 895 € HT). La seconde se rapproche de la 340 avec un bloc Duratec 2 litres de 170 ch et deux tailles de châssis (à partir de 51 195 € HT).

Porsche Vision 357



Ce prototype rend hommage à la première Porsche routière, la 356/1 de 1948, en vue des célébrations des 75 ans de la marque. Derrière cette silhouette épurée et rondouillarde, on retrouve un châssis et une mécanique de 718 Cayman GT4 RS. Cette étude préfigure le style du futur Cayman électrique.

Lamborghini Invencible & Autentica



Ces exemplaires uniques sont sortis de l'usine de Sant'Agata juste avant la nouvelle Revuelto. Dans la plus pure tradition moderne des « one-off », ils cachent des dessous d'Aventador Ultimae. Le coupé Invencible et le roadster Autentica développent 780 ch.

Ford Puma ST Powershift



En plus de la ST à boîte manuelle propulsée par le trois cylindres turbo de 200 ch, Ford propose une alternative à double embrayage, dégonflée à 170 ch. Les performances régressent (0 à 100 km/h en 7"4) et le malus écologique diminue de seulement 500 € malgré l'électrification à 48V.

25 JUIN 2023
12^{ème} EDITION



LA PLAGNE
MONTCHAVIN - LES COCHES



Montchavin
Les Cochés

MOTOR SPORTIVE DAY

LA PLAGNE
AIME LA PLAGNE
VENDREDI 23 JUIN
Exposition des voitures
à partir de 17h00

RASSEMBLEMENT DE SUPERCARS ET BELLES SPORTIVES

**BAPTEMES AU PROFIT DE L'ODP
SUR ROUTE FERMÉE - 5KM**



RETROUVEZ NOUS SUR FACEBOOK
MOTOR SPORTIVE DAY





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.

JE VOUS AI LAISSÉ dans le flou concernant ma saison 2023. Eh bien vous êtes désormais fixés! Vous pourrez à nouveau me suivre en Championnat d'Europe GT4, où je roulerai en Mercedes AMG GT4 au sein de ma propre structure (Armada Racing) en Pro-Am avec Jordan Grimaud. Coup d'envoi de la saison les 22 et 23 avril à Monza avec plus de cinquante équipages confirmés... Ça promet! Évidemment, il n'est pas impossible que je me retrouve ponctuellement au départ d'autres championnats, d'autres catégories et d'autres voitures au cours de l'année. Vous commencez à me

connaître! Concernant Armada Racing, l'équipe sera également présente en Championnat de France GT4 avec deux voitures engagées: une en AM avec Corentin Surand et Christopher Campbell, l'autre en Pro-Am avec Clément Berlié et Yann Zimmer. On compte sur vous pour nous suivre sur notre compte Instagram @armada_racingdivision. Côté voiture de route, j'ai pu me régaler dans ce numéro en pilotant deux nouveautés atmosphériques: la Huracán Tecnica et la 992 GT3 RS. Quand il est question d'utilisation circuit, la GT3 RS reste la référence absolue. Quelle claque en termes de grip et d'efficacité!



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

*Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

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.

MC20 GT2

Moteur ➤ V6 biturbo, 3 litres, 740 ch
 Transmission ➤ propulsion, boîte 6 séquentielle
 Poids ➤ 1250 kg
 Éligibilité ➤ FIA GT2



Maserati MC20 GT2 Le retour du trident

Maserati revient enfin en compétition avec la version GT2 de sa MC20. Pour l'instant, il reste plus timide qu'au temps de la MC12.

Les compétitions de Grand Tourisme occupent une place importante dans l'histoire récente de Maserati. Outre l'ancienne GranTurismo MC inscrite dans la petite catégorie FIA GT4 à partir de la fin des années 2000, la marque au trident s'est surtout distinguée dès 2004 avec la MC12. Basée sur la version routière elle-même dérivée de la Ferrari Enzo, cette MC12 avait été initialement conçue pour répondre à l'inédite réglementation des « super GT1 » abandonnées par SRO faute d'un

nombre suffisant de marques intéressées. Dominatrice dans le championnat FIA GT1 jusqu'en 2010 et vivement critiquée pour son châssis moyennement en phase avec les règlements (en raison de sa conception originelle), elle reste l'une des GT les plus victorieuses du siècle même si elle n'a jamais pu s'attaquer sérieusement aux 24 heures du Mans.

Catégorie reine

Avec la MC20 GT2, Maserati adopte une approche nettement moins ambitieuse. La

version compétition de la supersportive répond en effet à la réglementation FIA GT2, établie avant tout pour les gentlemen drivers. Mettant aux prises des autos beaucoup plus puissantes que les GT3 mais moins sophistiquées niveaux châssis et aérodynamique, cette catégorie ne rassemble que des écuries privées et des pilotes amateurs passionnés. Nouveau pilier de la compétition client voulu par SRO en marge du GT3 formant désormais la catégorie reine de l'endurance mondiale, le GT2 rassemble déjà des Audi R8 LMS, KTM X-Bow GT2, Porsche 911

EN BREF



La Ford Mustang GT3 roule

La version GT3 de la dernière génération de Mustang vient de réaliser ses premiers tours de roues en Floride, en marge des 12 heures de Sebring. Elle va poursuivre son développement assuré par Multimatic et débutera en course dès 2024, avec en ligne de mire les 24 heures du Mans.



Alpine A110 GT4 « Pikes Peak »

Alpine va s'attaquer à la grande course de côte de Pikes Peak avec une version modifiée de l'A110 GT4. L'auto ne montre pour l'instant que son profil, laissant deviner une grosse arête dorsale et un kit carrosserie très agressif. Elle ne visera pas la victoire au général, chasse gardée de véritables monstres électriques depuis quelques années.



Chevrolet Camaro ZL1 « Garage56 »

Privé de 24 heures du Mans 2023 avec ses Corvette officielles (qui reviendront en 2024 suite à un changement de réglementation), Chevrolet engagera cette année une étrange machine hors classement. La Camaro du « Garage56 » dérive du Nascar, avec un châssis et une mécanique adaptés aux spécificités de la compétition mancelle. Un engagement juste pour le « fun » avant le retour des Corvette l'année suivante.



McLaren 720S GT3 Evo

Alors que la 720S vient de quitter le catalogue McLaren, sa version de compétition GT3 évoluée. Elle bénéficie d'une aéro retouchée et de pièces de carrosserie revues pour un changement plus rapide. Elle adopte des amortisseurs TTX40 Ohlins réglables à quatre voies. Elle devrait défendre les couleurs de McLaren au moins jusqu'en 2024, après quoi un modèle de course basé sur sa remplaçante pourrait prendre le relais en GT3.



L'intérieur n'a rien à envier à celui d'une FIA GT3.



Comme les autres GT2, cette MC20 est destinée aux gentlemen drivers.

GT2 RS Clubsport ou Brabham BT63. Un plateau de jolies autos qui sera donc complété dès 2024 par la MC20.

740 ch!

Pesant 1 250 kg et profitant d'un V6 Nettuno aux turbos différents de ceux du modèle routier, cette GT2 revendique une puissance maxi de 740 ch contre 630 ch à l'origine. Équipée d'une boîte séquentielle pneumatique, elle coûtera probablement moins cher que les autos de la catégorie FIA GT3. Elle vient de

réaliser ses premiers tours de roues sur l'Autodromo de Varano de Melegari en Italie. Pourrait-on ensuite imaginer Maserati s'aventurer dans la catégorie relevée FIA GT3 pour viser la victoire aux 24 heures du Mans, celles de Spa-Francorchamps ou du Nürburgring avec une version adaptée de la MC20? Rien n'est moins sûr car les cousins de Ferrari y sont déjà avec la 296 GT3. Mais trouver une auto si spectaculaire dans la catégorie majeure du GT mondial aurait sans doute de quoi ravir les spectateurs. ■



À découvrir sur www.carfans.fr

- 1 » Lego McLaren Solus GT et Senna LM 44,99 €
- 2 » Chaise Gaming Recaro x Porsche 1699 €
- 3 » BD Michel Vaillant Saison 2, Tome 12 16,50 €
- 4 » Montre Depancel Pista GT 1250 €
- 5 » Lamborghini Huracan tecnica 1:18 560 €
- 6 » Girard-Perregaux Laureato Green Ceramic Aston Martin 25 000 €
- 7 » Ducati Diavel V4 27 490 €

Motor Sport

Trackdays

Calendrier 2023 / 3 journées

12 mars
2 octobre



Magny-Cours GP

28 août



Circuit Paul Ricard

Nos
partenaires:

AVIA

PIRELLI

GARMIN CATALYST

4move



COME TO LUX

MOTORTECH

- Conseils de coachs diplômés
- Essais partenaires
- Présence de l'équipe du magazine Motorsport

Réservation en ligne: www.motorsport-trackdays.fr
Informations par mail: trackday@motorsport-magazine.fr



LE TONNERRE AVANT

Même sans le fabuleux V8 de l'ancienne mouture, le grand coupé Maserati a d'autres cordes à son arc. Et contrairement à une Continental GT ou à une DB11, elle existe aussi en électrique. De quoi se détourner du thermique ?

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.



LA FOUDRE





GRANTURISMO TROFEO

Moteur » V6 biturbo 3 litres, 550 ch, 650 Nm
 Transmission » intégrale, BV8
 Pneus » Pirelli Sottozero
 Poids » 1795 kg
 Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3"5/11"4, 320 km/h
 Prix » 225650 €

« **G**iorgio Sport. » Voilà comment les ingénieurs surnomment cette nouvelle plateforme, dérivé lointain de la Giorgio équipant les Alfa Romeo Giulia et Stelvio mais aussi le SUV Grecale. Composée à 65 % d'aluminium, cette structure dont le développement a débuté en 2017 possède un tunnel de transmission dimensionné pour accueillir aussi bien un arbre classique (ainsi que l'ensemble moteur/boîte allant avec) qu'un rack de batteries. Maserati arrive ainsi à proposer deux versions mécaniquement opposées de la GranTurismo, repositionnant la marque au trident sur le segment des grandes GT 2+2 face à la Continental GT, la DB11, la M8 Coupé moins exclusive ou la Roma davantage focalisée sur le sport. Difficile pourtant d'imaginer que nous avons affaire à une nouvelle auto tant son style extérieur reste proche des codes de l'ancienne

mouture commercialisée entre 2007 et 2017. Loin de nous l'idée de s'en plaindre puisqu'on parle d'une GT à la robe somptueuse malgré son absence d'audace. Visuellement très compacte, elle dépasse ses concurrentes en longueur et profite d'une habitabilité surprenante aux places arrière tout en offrant un bon volume de coffre. La finition fait aussi honneur à son rang, malgré quelques détails pingres comme l'horloge numérique au-dessus de la planche de bord ou quelques pièces de plastique visibles entre les très beaux cuirs et les pièces en métal. Le « tout numérique » est désormais de rigueur, avec une interface efficace et une bonne ergonomie générale.

Un Nettuno adouci

Dès les premiers tours de roue, les qualités de voyageuse se confirment. Équipé d'un carter humide au lieu du carter sec de la MC20, le V6 biturbo 3 litres « Nettuno » inauguré par la supersportive s'accouple à une douce boîte automatique ZF à huit rapports au lieu de la double embrayage. Disposant d'une cartographie différente, il délivre

550 ch et 650 Nm sous le capot de la Trofeo formant le haut de gamme thermique (contre 630 ch sur la MC20). Adoptant les mêmes éléments mécaniques (moteur, freins) mais un bloc dégonflé électroniquement à 490 ch et 600 Nm, l'entrée de gamme Modena possède un différentiel arrière mécanique et non piloté. Les deux versions utilisent une transmission intégrale. Sur l'autoroute italienne au revêtement moyennement bon, la GranTurismo met en avant d'emblée un niveau de confort supérieur à l'Aston Martin DB11. Presque silencieuse en mode « Comfort » avec un V6 qui désactive la moitié de ses cylindres à faible charge, elle n'offre toutefois pas l'effet « tapis volant » d'une Rolls-Royce Wraith ou d'une Bentley mais reste beaucoup plus filtrée qu'une 911.

En mode Corsa, le V6 devient plus présent. Loin des sublimes vocalises rauques du V8 de l'ancienne mouture, il sonne comme dans la MC20 avec un timbre guttural (proche de celui d'une McLaren Artura ou d'une Ford GT). Comme dans une composition de Jul, sa voix mise hélas sur un remix artificiel, via les haut-

SUR ROUTE, LA TROFEO PEUT SE MONTRER PLUS EXCITANTE À PILOTER QU'UNE CONTINENTAL GT



Moderne, l'intérieur ne va pas aussi loin que Bentley ou Rolls en finition.



Par rapport à la MC20, le V6 biturbo perd 80 ch.

parleurs de la voiture. Désolé pour la référence. La poussée se conforme quoi qu'il en soit aux promesses du constructeur avec un 0 à 100 km/h annoncé en 3"5. Quant au mode manuel de la boîte, il profite d'une excellente réactivité via les grosses palettes métalliques très agréables à utiliser.

Cette première prise en main se déroule entre Rome et le circuit de Vallelunga dans des conditions hivernales. Malgré la présence des pneus hiver et une météo défavorable, on expérimente l'excellente motricité et un amortissement rigoureux sur chaussée ultra-bosselée. L'attaque de la pédale de freins un peu molle n'empêche d'acquiescer rapidement de la confiance, comme la direction bien réglée pour une conduite sportive. La Trofeo s'apparente à une DB11 sans les roues qui décollent sur les grosses ondulations ni le train arrière parfois vicieux qui va avec. Authentique GT, la Maserati se révèle plus excitante à piloter qu'une Continental GT même si cette dernière sait faire preuve d'une efficacité remarquable. L'addition fait d'ailleurs aussi mal que celle de



Confort
Habitabilité
Dynamisme



Sonorité
artificielle
Prix élitiste



GRANTURISMO FOLGORE

Moteur ➤ 3 électriques, 830 ch (boost), 1350 Nm
Transmission ➤ intégrale, BVA1
Poids ➤ 2260 kg **Perfs** ➤ 0 à 100/200 en 2"7/8"8, 320 km/h **Prix** ➤ environ 225000 € (estimation)



La Folgore possède trois électromoteurs, dont un à l'avant.

Avec un tel couple et un mode Corsa privilégiant l'arrière, la fumée guette.



l'Anglaise, avec un prix de base fixé à 181 350 € pour la Modena et à 225 650 € pour la Trofeo. Par rapport à son aînée abordable, la nouvelle boxe donc dans une autre catégorie.

Prêt pour l'électrique

Dans sa version Folgore, la GranTurismo remplace le V6 et le tunnel de transmission par des batteries de 92,5 kWh fonctionnant avec une architecture à 800 V, installées au niveau du tunnel comme sur une Venturi Fetish (2006). Avec un moteur à aimants permanents entraînant les roues avant et deux autres blocs connectés chacun à une roue arrière, la version « zéro émission » possède elle aussi une transmission intégrale avec une fonction torque vectoring sur l'arrière. Maserati annonce une puissance maxi théorique de 1 200 ch, limitée à 760 ch et 1 350 Nm par la batterie. Elle grimpe ponctuellement à 830 ch via la fonction « boost », comme sur les Porsche Taycan.

À cause des grosses batteries, la masse grimpe à 2 260 kg au lieu de 1 795 kg pour la variante thermique. Point de roulage sur route pour ce prototype en phase finale de développement. Nous pouvons

seulement l'essayer sur une poignée de tours du circuit de Vallelunga, spécialement aménagé de chicane supplémentaires dans les lignes droites sans doute pour éviter de décharger les batteries et de surchauffer les freins. L'intensité des catapultages en ligne droite (0 à 100 km/h annoncé en 2"7 et 0 à 200 en 8"8) rappelle une Taycan Turbo S et laisse la Trofeo thermique loin derrière.

Malgré l'absence de roues arrière directrices, la Folgore fait preuve d'une bonne agilité pour une grosse GT. Aussi lourde qu'une Continental GT Speed, elle accepte de pivoter au lever de pied et met à profit sa fonction torque vectoring pour lutter contre le sous-virage... À condition de ne pas trop tirer sur le train avant, naturellement. Quant au train arrière, il accepte les prises d'angle généreuses en sortie de courbe, en recevant jusqu'à 100 % de la puissance en mode Corsa selon les conditions. Il faut en revanche composer avec une pédale de freins molle et une efficacité limitée dans le temps.

Même si les pilotes maison laissent entendre que la Folgore bat la Trofeo sur un tour chrono, ils concèdent une rapide baisse des performances en raison de la chauffe de la batterie. Certes, se

retrouver en piste avec une telle GT paraît incongru dans l'absolu, y compris avec une GranTurismo thermique. Reste donc à vérifier ce que vaut la Folgore sur route, elle qui promet 450 km d'autonomie et une recharge de 20 à 80 % en 18 minutes. Sur la piste en tout cas, cette autonomie tombait sous les 100 km de manière quasi instantanée. ■

VERDICT

GRANTURISMO TROFEO >>16



Malgré un V6 autrement moins frissonnant que le V8 atmosphérique de l'ancienne mouture, la GranTurismo Trofeo se montre à la fois très confortable et nettement plus efficace sur le plan dynamique. Elle incarne une alternative très crédible chez les GT 2+2, avec un positionnement plus sportif que la Continental GT. Elle se fait certes enrhumé par la Folgore électrique en ligne droite, mais il y a toujours un réel plaisir à utiliser un bon moteur thermique dans un châssis bien réglé. Et au jeu de l'accélération pure, une Tesla Model S Plaid fait encore mieux.

WEST MOTORS

Achat et vente de véhicules sports et premium

CORVETTE C7 Z06



2017 22 963km
114 900€ ou 881,25€ / mois
Origine France - Echapp. Akrapovic - Aide parking + cam. - Toit carbone - Lame carbone - Sièges électriques chauffants, ventilés, mémoire - Int cuir/alcantara - Bose - CarPlay
Véhicule garanti 12 mois

MERCEDES CLASSE G 63 AMG



2021 21 908km
234 900€ ou 827,24 € / mois
Origine France - 16 000€ d'options - Full PPF - TVA - Ciel de toit étoilé- Toit ouvrant - Cam 360 - Burmeister - Int. cuir - Sièges élect. mém. chauffants ventilés massants - Volant carbone
Véhicule garanti 12 mois

PORSCHE 992 CARRERA 4S CAB



2020 9 127km
184 900€ ou 1778,68 € / mois
Immat. France - Echapp. sport - Aide parking AV/AR + cam. - Regul. vitesse - Int. full cuir - Sièges Sport Plus élect. chauffants - Volant Sport GT - Bose
Véhicule garanti 12 mois

ALPINE A110 S



2021 10 241km
69 900€ ou 683,11 € / mois
1 ère main origine France - Echapp. Sport - Châssis sport - Aide parking AV/AR + cam. - Regul. vitesse - Baquets Sabelt - Int. cuir / dinamica noir surpiqué Orange
Véhicule sous garantie constructeur

FERRARI CALIFORNIA T



2015 37 209km
152 900€ ou 855,33 € / mois
Immat. France - Étriers jaunes - Ecussons ailes - Magnéride Dual Mode - Aide parking AV/AR - Regul. vitesse - Sellerie cuir Cuoio/Nero - Sièges Daytona mém., chauffants - Fond compteur jaune
Véhicule garanti 12 mois

PORSCHE 997.2 GTS CABRIOLET



2011 51 719km
109 900 €
Collector - Immat. France - Echapp. sport - Pack Sport-Chrono Plus - Aide parking AR - Regul. Vitesse - Siègles élect. chauffants mémoire - Volant Sport Design alcantara - Bose - Bluetooth
Véhicule garanti 12 mois

PORSCHE 992 GT3



2022 3 286km
274 900€ ou 1994,28 € / mois
Origine France - Plus de 28 000€ d'options - Pack Club Sport - Pack Sport Chrono - Lift - PDLs - Aide parking AV/AR + cam. - Baquets carbone 918 - Bose - Pack luminosité
Véhicule sous garantie constructeur

FERRARI FF



2012 29 141km
159 900€
Immat. France - Lift - Ecussons ailes - Regul. vitesse - Aide parkign AV/AR - Int. cuir et alcantara Cioccolato/Nera - Sièges élect. chauffants ventilés - Volant carbone LEDs
Véhicule garanti 12 mois

MCLAREN 720S



2018 21 069km
229 900€ ou 1449,68 € / mois
1 ère main origine France - Echapp. Sport - Toit verre - Lift - Pack carbone ext. - Etriers orange - Aide parking + cam. - Sièges sport élect. chauffants mémoire - Pack carbone int. - Volant alcantara
Véhicule garanti 12 mois

Retrouvez tous nos véhicules en photos et vidéos sur www.westmotors.fr

WEST MOTORS LYON

51 chemin du Moulin Carron
69570 Dardilly

04 78 21 96 47

contact@westmotors.fr

Visitez notre site
dès maintenant !



WEST MOTORS CANNES

609 route de la Roquette
06250 Mougins

09 77 02 72 15

contact@westmotors-cannes.fr

OWNI

Vous savez à quel point nous adorons les SUV. Heureusement, la première quatre portes Ferrari est hors-catégorie. Le V12, le châssis et la technologie embarquée propulsent sur une autre planète. On vous embarque dans les Dolomites pour une belle boucle montagnaise.

PAR JULIEN DIEZ **PHOTOS** FERRARI





LA MISE À FEU TÉLÉPORTE SUR UNE

Le Post-Scriptum de Nicolas (n°107) revient à l'esprit au moment de la mise à feu : « faut-il être à ce point dogmatique et de mauvaise foi pour ne pas voir en ce beau percheron un merveilleux pavé dans la marre du conformisme ? » Sans être dogmatique, j'avoue avoir été sceptique sur l'intérêt pour Ferrari de s'attaquer à ce segment longtemps après la bataille, lui qui a annoncé par le passé ne jamais produire de SUV. Après avoir démarré, tous les aprioris volent en éclats. Le fautif se nomme V12. L'annonce de ce joyaux mécanique, justifiant l'appellation « pur-sang », a suffi pour que les clients fidèles se l'arrachent malgré un tarif avoisinant les 400 000 €. Pour mémoire, une GTC4Lusso démarrait à 265 000 € en 2016... Pour les autres, il va falloir patienter quatre ans pour obtenir un bon de commande, puisque le volume se limite à 10 % de la production totale annuelle, afin d'entretenir l'exclusivité. Un nouveau coup de maître de la part de Ferrari ! Avec ce projet

F175, le constructeur avoue s'être arraché les cheveux pendant cinq ans et avoir mobilisé une centaine de personnes. Même les méthodes de travail ont dû être revues et la part de simulation numérique accrue (60 %). Au regard de la longueur de la conférence de presse ou de la complexité du dossier technique l'accompagnant, elle revient de loin ! Partant d'une feuille blanche, le responsable du design Flavio Manzoni explique par exemple qu'il a fallu un an pour définir l'architecture, les proportions de cette quatre portes pensée comme une berlinette. Un seul point était acté : la présence du V12. Et seulement du V12 : « notre volonté est d'être différent et de respecter notre ADN. Le moteur le plus représentatif de notre histoire, c'est le V12 » explique Emanuele Carando, responsable du marketing produit. Inutile donc d'envisager une motorisation hybride ou inférieure !

Lusso surélevée

Nous découvrons le Purosangue au cœur des Alpes italiennes, dans le village de Pinzolo. Or nous sommes au mois de février et la neige recouvre

encore les massifs environnants. Mais les conditions sont douces pour la saison et les routes quasiment sèches pour accéder aux stations. Il n'empêche, la législation italienne impose les pneus hiver jusqu'à fin mars donc Ferrari a troqué les Michelin Pilot Sport 4S dédiés contre des Alpin 6 sur mesure estampillés K1 (Ferrari) et « SUV ». Le marquage fait sourire quand on sait que le constructeur refuse d'employer cet acronyme. Nous gardons le sourire en découvrant la bête qui s'assimile davantage à une GTC4Lusso surélevée qu'à l'un de ces pachydermes enlaidissant nos rues : long capot, inclinaison des parebrise et lunette, travail aérodynamique. L'empattement est quasi identique (+ 1 cm) à celui du break de chasse, mais le crossover s'étend sur 5 cm de plus et le toise de 21 cm ! Cela dit, la hauteur équivaut à celle d'un petit Captur et non d'un gros X6. La garde au sol, elle, s'élève à 185 mm et peut gagner 30 mm à l'aide du levage optionnel. A titre de comparaison, une assiette de Panamera Turbo S oscille entre 114 et 138 mm. Ô surprise, le Purosangue peut aussi se rabaisser en activant le launch control ! Bref,



Les portes arrière antagonistes s'ouvrent automatiquement ou manuellement.

Entre les deux sièges prend place une molette rétractable.

AUTRE PLANÈTE, LOIN DE CELLE DES SUV

cet hybride entre berline et SUV dégage une sacrée prestance dans la circulation et sort du lot. Les énormes jantes allant jusqu'à 23 pouces sautent au visage, comme l'aéro inattendue sur ce segment : prises d'air cachées sous les phares pour refroidir les freins, aérobridges implantés en bout de capot pour débarrasser les passages de roues et refroidir le compartiment moteur, élargisseurs d'ailes (carbone à 6 652 €), écopes sous les feux arrière, gros diffuseur... L'aileron, lui, canalise l'air sur la lunette qui se passe d'essuie-glace. Ferrari névoque aucun chiffre dans ce domaine, mais confie s'être focalisé sur le refroidissement, la réduction de la traînée et de la portance. Imaginez la tête des aérodynamiciens quand ils ont appris l'existence d'accessoires pour les loisirs : porte-skis, porte-vélos... Il ne manque plus que le coffre de toit (non prévu), à apposer sur le carbone (de série) ou le verre électrochromatique (15 120 €).

4 portes, 4 places

Le Purosangue assure aussi le show à la descente des passagers, grâce à ses portes antagonistes s'ouvrant

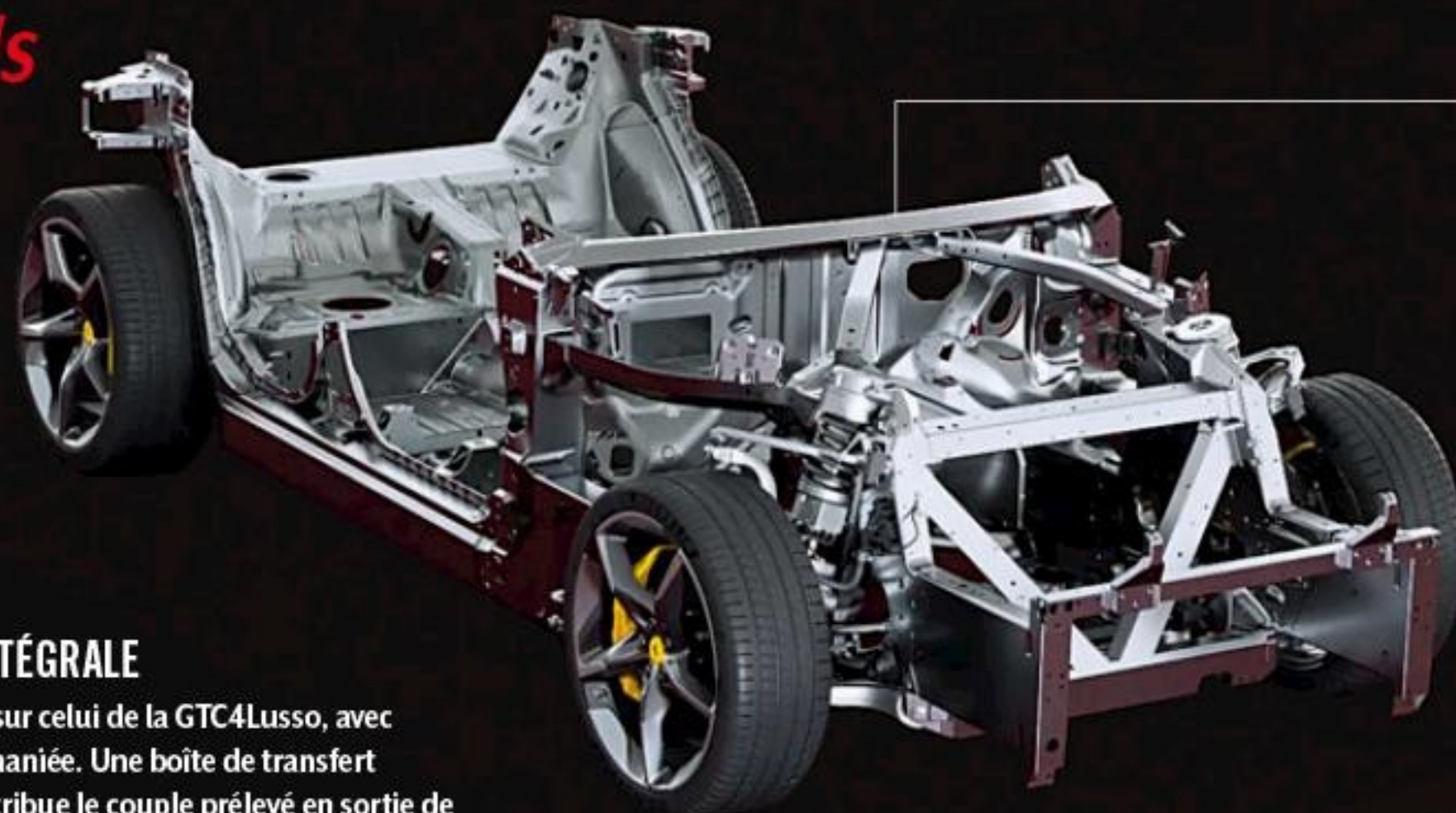
automatiquement depuis l'extérieur en pressant longuement la poignée. La cinématique emblématique de Rolls-Royce compose avec un montant central et donne un large accès aux places arrière, divisée en deux baquets identiques à ceux avant. Quatre adultes trouvent ainsi leurs aises, accompagnés de leurs bagages à condition de ne pas s'emballer (coffre de 473 litres). En s'installant, le conducteur constate avec joie qu'il ne monte pas à bord (à l'image d'un Urus), mais descend d'un étage. Ouf, il n'est pas perché sur un promontoire ! Il découvre alors une planche de bord en forme de double vague et deux gros écrans : compteurs à l'image du reste de la gamme et moniteur tactile passager (de série). Pour la première fois, Ferrari écarte le GPS et intègre mieux le téléphone en contrepartie. Il fait appel à des matériaux durables à hauteur de 85 %, qui restent flatteurs et peuvent inclure de l'Alcantara en option composé à 68 % de polyester recyclé. Il collabore avec Burmester pour offrir une qualité de son incroyable, via les 1420 W de la hifi. En revanche, l'ergonomie déconcerte, y compris après une journée de roulage.

Le volant reste constellé de boutons et certaines commandes tactiles n'en font qu'à leur tête. La nouvelle molette amovible centrale (il y en a une autre à l'arrière) commande les sièges massants, le toit en verre électrochromatique, le volant chauffant ou le levage de la suspension. Mais son utilisation reste peu intuitive et pratique, comme le reste des commandes. Toutes ces basses considérations s'effacent en une pression au centre du volant : Engine Start.

Planète V12

La mise à feu téléporte sur une autre planète, loin de celle des SUV. Le V12 ne cache pas sa force ni ses vocalises, sans jamais brutaliser ni exploser les tympans. Il sait se montrer discret à faible charge et vous envoyer au septième ciel, en hurlant jusqu'à 8 250 tr/mn. Il se révèle moins timide qu'à bord d'une GTC4Lusso et mixe harmonieusement l'échappement grondant à l'admission tirant vers les aigus. Cette mécanique se reconnaît entre mille par son répondeur dès 2 000 tr/mn (80 % des 716 Nm disponibles à ce stade), son onctuosité, sa finesse, ses

En détails



CHÂSSIS

La structure alu, inédite, se veut 30 % plus rigide que celle de la GTC4Lusso et 4 % plus légère. Elle se compose de plusieurs types d'alu et d'un soupçon d'acier structurant, à l'image de la carrosserie. Le toit en carbone est de série, comme les portes arrière antagonistes automatiques.

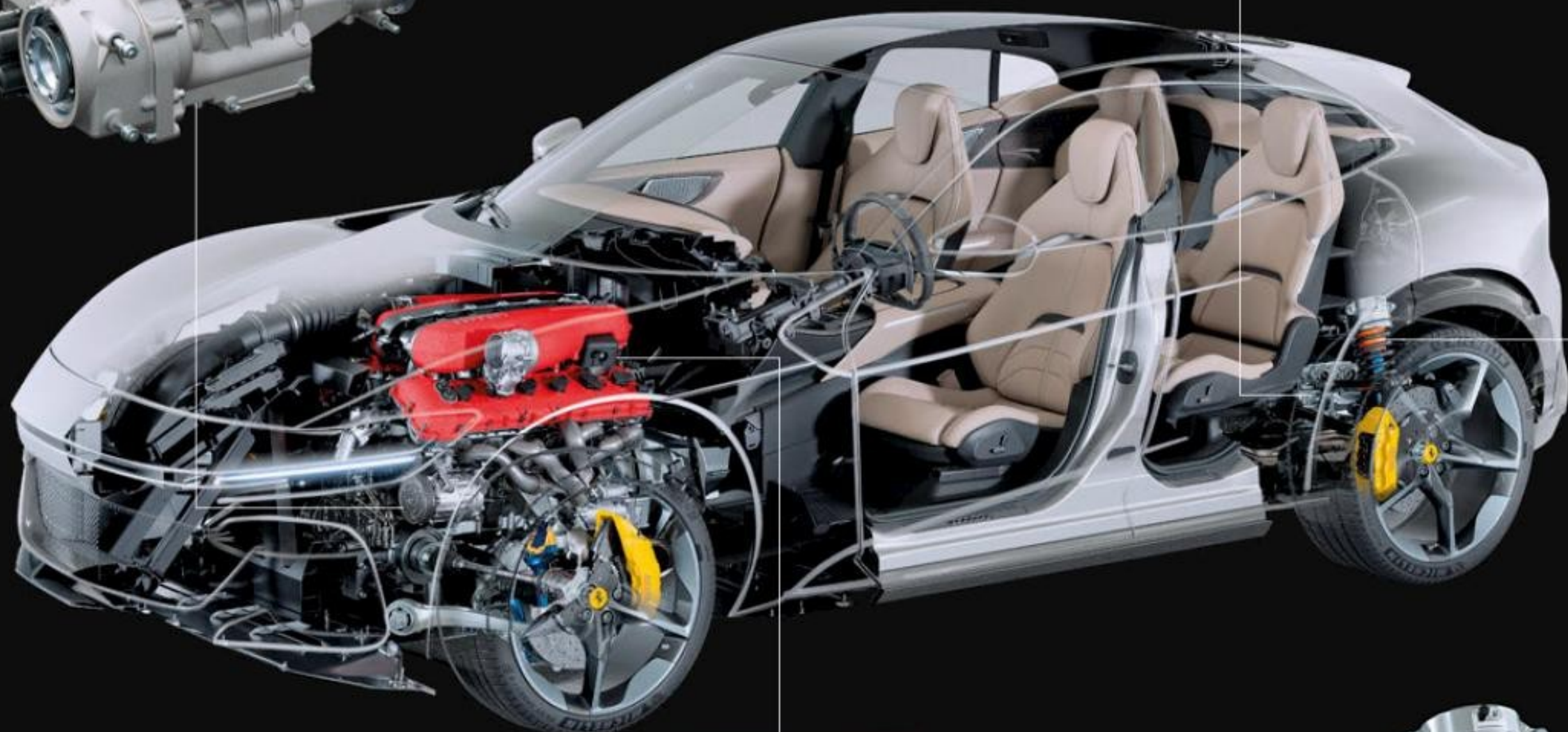
TRANSMISSION INTÉGRALE

Le système se calque sur celui de la GTC4Lusso, avec une électronique remaniée. Une boîte de transfert située sur à l'avant distribue le couple prélevé en sortie de vilebrequin sur les roues avant via 3 rapports et un différentiel vectoriel. Tout cela est compacté sur moins de 18 cm. Le Purosangue reste une propulsion et le Power Transfer Unit fonctionne jusqu'en 4e et jusqu'à 180 km/h, en cas de besoin.



BOÎTE

Le V12 est associé pour la première fois à la dernière génération de boîte à double embrayage, plus rapide, légère et dotée de 8 rapports. La démultiplication se calque sur celle des SF90 et 296, à l'exception des derniers rapports. Elle intègre un différentiel actif.



MOTEUR

Le « pur-sang » se nomme F140IA. Le V12 6,5 litres ouvert à 65° reçoit des culasses de 812 et retravaille de nombreux points : combustion, écoulement des fluides, frictions, lubrification... Implanté au plus bas en position centrale avant, il se dote d'un carter sec, de l'injection directe à 350 bars et de filtres à particules. Un joyaux, à la voix en or !



SUSPENSION

Au beau milieu de la double triangulation se cache des amortisseurs pilotés électriquement, signés Multimatic (électronique Ferrari) et se nommant True Active Spool Valve. A l'intérieur de chaque combiné se cache un petit électromoteur alimenté en 48V générant une force (maxi 10 Nm) transitant via un engrenage à deux vitesses (boîte) jusqu'à une vis sans fin coulissant dans le piston. Cette force gère aussi bien la compression que la détente. Chaque amortisseur dispose d'un système de refroidissement et d'une gestion électronique. Les barres antiroulis disparaissent et les ressorts servent essentiellement à soutenir l'auto à l'arrêt.





L'ergonomie déroutante, contrairement à la position de conduite à peine surélevée.



Un moment de recueillement s'impose devant le V12 !



LE DÉCALAGE ENTRE L'IMAGE ET LE SON EST AHURISSANT

envolées sans fin et sa voix. Au secours, ce V12 incarne l'une des mécaniques les plus attachantes et vibrantes au monde. Le décalage entre l'image et le son est ahurissant, d'autant plus en baissant les quatre fenêtres dans un tunnel. Incroyable. Le V12 atmo' a encore frappé, en plein cœur et en régaland les tympans. Ce moteur central avant, caché sous un capot à ouverture antagoniste, forme un angle de 65° et utilise un carter sec, une injection directe et des filtres à particules. Ce 6,5 litres baptisé F140IA hérite des culasses de 812 et retravaille la combustion (injection à 350 bars), la dynamique des fluides (collecteurs d'admission et d'échappement spécifiques), la lubrification et les frottements pour atteindre 725 ch (800 ch pour la Superfast). Ferrari est l'un des rares constructeurs à préciser que les derniers chevaux (5 ch) s'obtiennent à haute vitesse, en se gavant d'air. On parle d'admission dynamique ou forcée. Vous en connaissez beaucoup des crossovers animés par un noble douze cylindres ? Il en existe deux autres, qui sombrent dans le dopage. Le 6,75 litres biturbo Rolls délivre 600 ch à bord du gigantesque Cullinan Black

Badge. Quant au Bentley Bentayga Speed, ce cousin des Cayenne/Urus a les honneurs le W12 biturbo en configuration 635 ch jusqu'en avril 2024, date à laquelle il disparaîtra. Dans ce segment élargi, le Purosangue domine la concurrence thermique : 666 ch pour l'Urus Performante (V8 biturbo), 707 ch pour le DBX707 (V8 biturbo). En électrique, il est devancé par des poids lourds américains : Tesla Model X Plaid de 1020 ch et Chevrolet Silverado de 764 ch. Mais ne mélangeons pas les torchons et les serviettes !

Transmission complexe

Le Purosangue au châssis alu inédit reprend l'architecture de la Lusso avec un moteur central avant et une boîte rejetée à l'arrière pour équilibrer les masses (49/51 %), intégrant un différentiel actif. Sauf que le V12 est associé pour la première fois à une double embrayage à 8 rapports plus rapide, plus rigide, rabaissée et allégée de 5 kg par rapport à la DCT7. Au passage, les rapports sont raccourcis pour se calquer sur ceux des SF90 et 296, à l'exception des 7^e et 8^e

visant à réduire les émissions. Au-dessus du lot, cette boîte mène à la baguette le V12, en douceur en Drive ou énergiquement en Drive Sport. Naturellement, on est attiré par les grandes palettes pour communier avec la mécanique et se délecter de la meilleure double embrayage au monde. Cette association moteur/boîte fait perdre la raison, comme cette propension à survivre à la réaccélération. Le crossover a la particularité d'être une propulsion qui se transforme en intégrale en cas de besoin, jusqu'au 4^e rapport et jusqu'à 180 km/h. Il hérite en effet du Power Transfert Unit de la Lusso, installé sur l'avant et recalibré. Le couple transite vers les roues avant via un différentiel vectoriel et trois rapports. En plus de la marche arrière, le premier s'occupe des deux premiers rapports et le second des 3^e et 4^e. Dire que toute cette technologie est compactée sur 17,6 cm de long. Impressionnant. Crossover ou pas, il va de soi que cette transmission complexe intègre un launch control catapultant le poids lourd aussi fort qu'une Lusso, alors que le surpoids s'élèverait à 250 kg ! Seulement 0"1 les séparerait de 0 à 200 km/h, en



- + Moteur/boîte
Concept original
Perfs/technologies
Prestance
- Tarif/liste d'attente
Ergonomie
Dosage des freins

IL FAUT PERCEVOIR LE PUROSANGUE COMME UNE GT ATYPIQUE

faveur du break de chasse qui terminerait sa course à 335 km/h, contre 310 km/h. Certes, le Purosangue s'abaisse pour diminuer la traînée et bénéficie d'une décennie de progrès électronique par rapport à la Lusso. Mais cette capacité à effacer les kilos en trop relève de la magie « rouge » et les chronos annoncés semblent réalistes. Jugez par vous-même en explorant notre chaîne YouTube. Pas de quoi effrayer la concurrence Lambo' et Aston sur le 0 à 100 km/h, mais elle se fait distancer au-delà. Encore une fois, le savoir-faire Ferrari en matière de technologies embarquées et d'électronique est saisissant. Il s'illustrerait également au travers du freinage, où le système carbone/céramique Brembo incluant l'ABS Evo (gérant désormais la basse adhérence) parviendrait à stopper les 2,2 tonnes depuis 200 km/h en 129 m, contre 138 m pour la Lusso. Il prend une nouvelle dimension au niveau de la suspension, en proposant des amortisseurs pilotés indépendamment par des petits moteurs électriques.

Amortisseurs électrifiés

Ce choix fondamental permet à Ferrari de se distinguer de la concurrence, en s'appuyant sur le canadien Multimatic. Les barres anti-roulis disparaissent. Les ressorts jouent un rôle minime, principalement de soutien à l'arrêt. Le secret ? Des amortisseurs pilotés électriquement offrant jusqu'à trois réglages selon la position du Manettino : deux en Ice, Wet et Comfort, trois en Sport et ESC Off. La différence n'est pas flagrante entre ces tarages et le Hard canalisé juste plus rapidement les mouvements de caisse, en évitant de secouer les occupants. En dessous de 100 km/h, de légères vibrations se font sentir et relèvent probablement des pneus hiver. A confirmer. Quoi qu'il en soit, le compromis confort/dynamisme obtenu bluffe et s'apparente à celui d'une grosse GT. En matière d'agilité, Ferrari ne va pas aussi loin que Lamborghini qui radicalise l'Urus Performante avec des ressorts passifs et des Trofeo R optionnels aux pattes ! Et niveau confort, une suspension pneumatique reste plus prévenante. Mais au quotidien, ces réglages excellent sur tous les fronts. Au final, on ne subit

jamais les 2 170 kg annoncés (2 033 kg à sec avec les options d'allègement).

Le Purosangue peut aussi remercier sa répartition des masses, ses différentiels avant/arrière, ses roues arrière directrices dissociant les roues droite et gauche (comme la 812 Competizione) et la légèreté de la direction, typique de Maranello. Les retours d'informations suffisent à jauger le grip, qui n'a rien d'extraordinaire ici (pneus hiver). Dans ces conditions, mieux vaut éviter de trop contraindre l'avant en enroulant les courbes gentiment... A moins de transformer le sous en survirage à l'aide des gaz ! Le mode Sport autorise déjà de petites dérives, mais la progressivité de la glisse incite à désactiver l'ESC. Bon, il faut disposer d'un peu d'espace ! Nous avons hâte de profiter de ce châssis rigide et de cet équilibre avec une haute dose de grip et des Michelin PS4S. Ferrari n'ira pas plus loin en matière de gommes, contrairement à Lamborghini, et n'évoque d'ailleurs aucun temps au tour à Fiorano. Au bout du compte, seul le dosage des freins déstabilise par son inconsistance. L'assistance se passe de liaison mécanique (by wire), varie selon les positions du Manettino et réclame de taper dedans en Sport. Au global, le conducteur ressort totalement chamboulé d'un tel essai. Jamais il n'a l'impression d'être au volant d'un poids lourd et d'être submergé par l'électronique.

VERDICT

FERRARI PUROSANGUE » 20



Comment ne pas succomber ? Le Purosangue fait office d'ovni dans la catégorie et mérite des éloges pour sa mécanique, sa transmission, son dynamisme de grosse GT et sa prestance. Ce n'est pas le plus radical du segment, ni le plus confortable. Mais il sidère par son mélange des genres, unique au monde. Les rares détenteurs d'un bon de commande ne vont pas le regretter, voire pourraient bien tomber amoureux.

Il reste le seul maître à bord d'un ensemble moteur/boîte relevant du divin. Les prestations sont totalement déconnectées de l'univers des SUV. Le mélange des genres rendra euphorique les occupants. Il faut percevoir le Purosangue comme une GT atypique, capable de propulser quatre personnes et leurs bagages dans un autre univers. Il n'a toutefois pas la classe d'une Lusso. Croisons les doigts pour que Ferrari lui donne une descendance... voire qu'il s'attaque et dynamite la catégorie des berlines. ■

TECHNIQUE

Moteur	V12 à 65°, inj. directe
Cylindrée (cm³)	6 496
Suralimentation	Non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	725 à 7 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	716 à 6 250
Régime maxi (tr/mn)	8 250
Transmission	intégrale non permanente
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	Av vectoriel, Ar piloté
Pneumatiques	Michelin Alpin 6 SUV K1
avant/arrière	255/35 R22 / 315/30 R23
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés/percés (398/380) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	2 170
Poids/puissance (kg/ch)	3
Long.-larg.-haut. (mm)	4 973 - 2 028 - 1 589
Empattement (mm)	3 018
Voies Av/Ar (mm)	1 737/1 720

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	310
De 0 à 100/200 km/h	3''3/10''6
De 200 à 0 km/h	129 m
Conso. moyenne (l/100 km)	17,3
Émissions CO2 (g/km)	393

BUDGET

Prix de base (€)	384 229
Prix modèle testé (€)	489 619
Malus 2023 (€)	50 000

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

TOURS DE MAGIE

La Corvette Z06 revient semer la terreur sur nos terres. Oubliez les archaïsmes, cette fois l'Amérique débarque en retournant contre la concurrence européenne ses propres armes. Le résultat frise la sorcellerie.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT





Quinze jours seulement séparaient les deux supertests de ce numéro, mais ce n'est pas une banale question d'agenda qui aura empêché la Z06 de figurer au côté du tandem GT3 RS / Huracan Tecnica. Avouez que l'affiche aurait été belle ! Malheureusement, Chevrolet Europe ne voulait pas d'un comparatif, tout du moins pas encore. Pour cette première tournée européenne (Motorsport est le deuxième média à découvrir la bête), pas question de se faire voler la vedette par une insolente 911 surmédiatisée. L'essai s'apparente donc à un lancement presse ordinaire, les chronos sur nos bases de référence en plus. Ce cher Patrick Herrmann (responsable de la communication technique de la marque en Europe) juge bon de préciser que la Z06 ne concurrence pas la GT3 RS mais la GT3 tout court. Ben voyons. Si on parle du tarif, l'argument est valable. À l'heure où j'écris ces lignes, le prix de la voiture en Europe n'est pas connu mais devrait avoisiner 150 000 € (modèle de base) et 200 000 € dans la configuration extrême présentée ici, comprenant notamment le fameux pack Z07. Rappelons qu'une GT3 est affichée à plus de 196 000 € hors options... Pour le reste, si même l'homme connaissant le mieux les Corvette sur le vieux continent joue les (faux) modestes, où va-t-on ?

Soyons sérieux, un simple coup d'œil à la fiche technique suffit pour comprendre que Chevrolet vise les sommets, la Lune même à en croire le nom de code du projet : Gemini, en référence au programme spatial de la NASA dans les années 60. 679 ch, 8600 tr/mn, Michelin Cup 2 R, plus de 300 kilos

d'appuis et 1,22 g latéral : le CV fait mal. Presque autant que d'apprendre le jour de notre essai qu'en Europe, nous ne disposerons "que" de 645 chevaux et d'un couple maxi amputé de 5 %... La faute, comme pour la Stingray, à la réglementation européenne qui impose des filtres à particules. Voilà qui nous prive au passage des spectaculaires sorties d'échappement centrales de la version originale et d'une sonorité que les ingénieurs ont eu deux ans pour peaufiner grâce à la parenthèse COVID. Damned !

La révolution

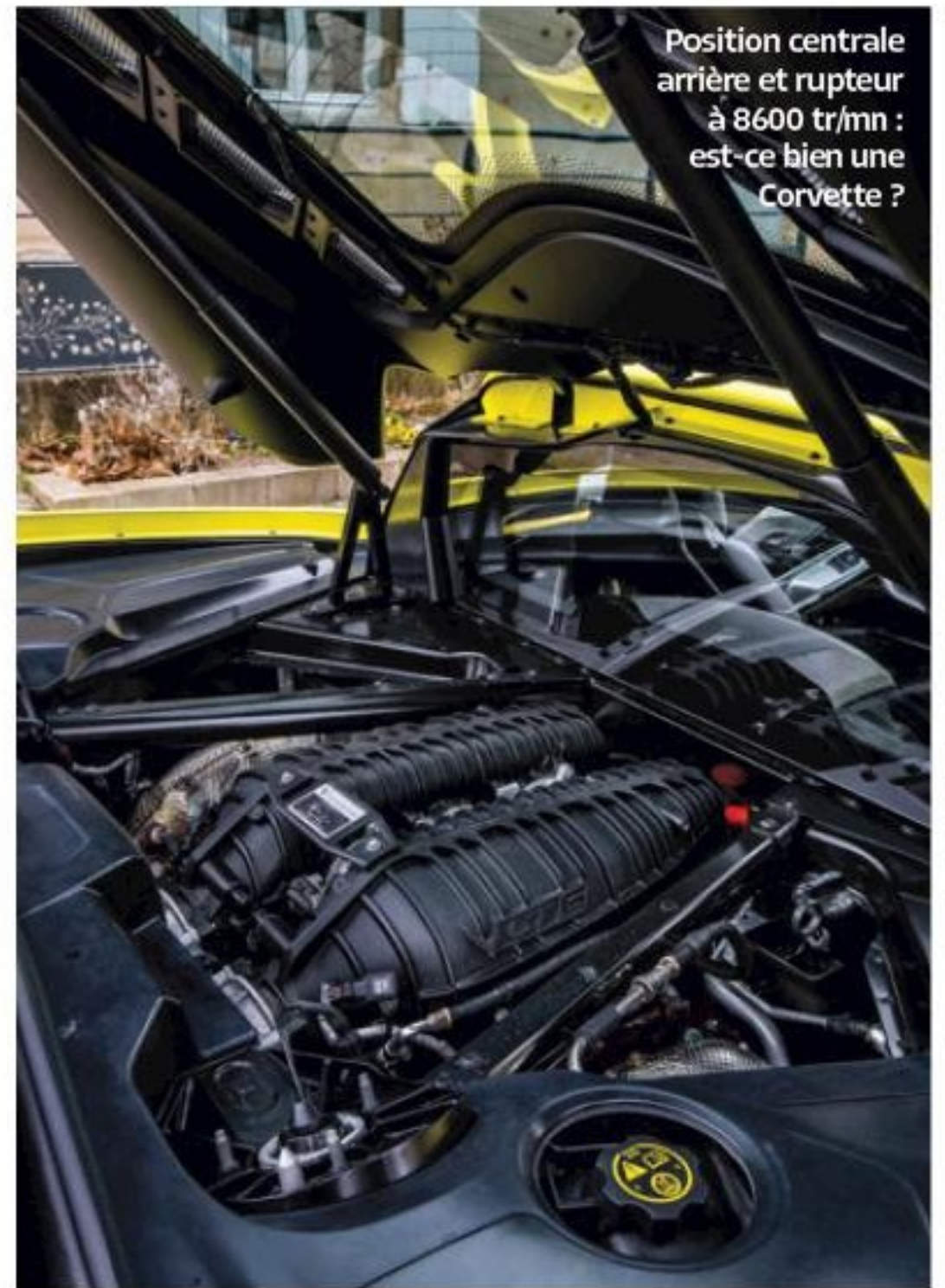
Inauguré par la C8.R de course, le moteur baptisé LT6 a nécessité quant à lui sept ans de développement. Il n'a rien en commun ni avec le LT2 de la Stingray, ni avec aucun prédécesseur, hormis l'espacement de 4,4 pouces entre chaque cylindre, valeur historique des small blocks Chevrolet. Il est associé à la boîte à double embrayage à huit rapports de la Stingray à la gestion revue et au pont raccourci de 7 %. Ce bloc est techniquement aussi révolutionnaire pour la Corvette que le passage de la C8 à une architecture à moteur central arrière. Rendez-vous compte, la culasse n'est plus à 2 mais 4 soupapes par cylindre, actionnées par quatre arbres à cames à calage variable en continu ! Le vilebrequin, lui, est dit "plat". Entendez par là que ses manetons sont disposés sur un même plan (à 180°) et que les pistons de chaque rangée montent et descendent par paires, comme chez Ferrari ou McLaren, entre autres. Pistons et bielles sont respectivement en alu et titane forgé, les soupapes d'admission sont aussi en titane, celles d'échappement en sodium, le carter est « sec » et l'apport en air aussi soigné que généreux. La position centrale arrière de la mécanique a libéré un espace suffisant pour coiffer l'ensemble de deux



**QUESTION
CARRURE, IL N'Y
À GUÈRE QUE
LA LAMBORGHINI
AVENTADOR
POUR RIVALISER**



Les jantes carbone permettent d'économiser 18,6 kg. Les freins céramique sont compris dans le pack Z07.



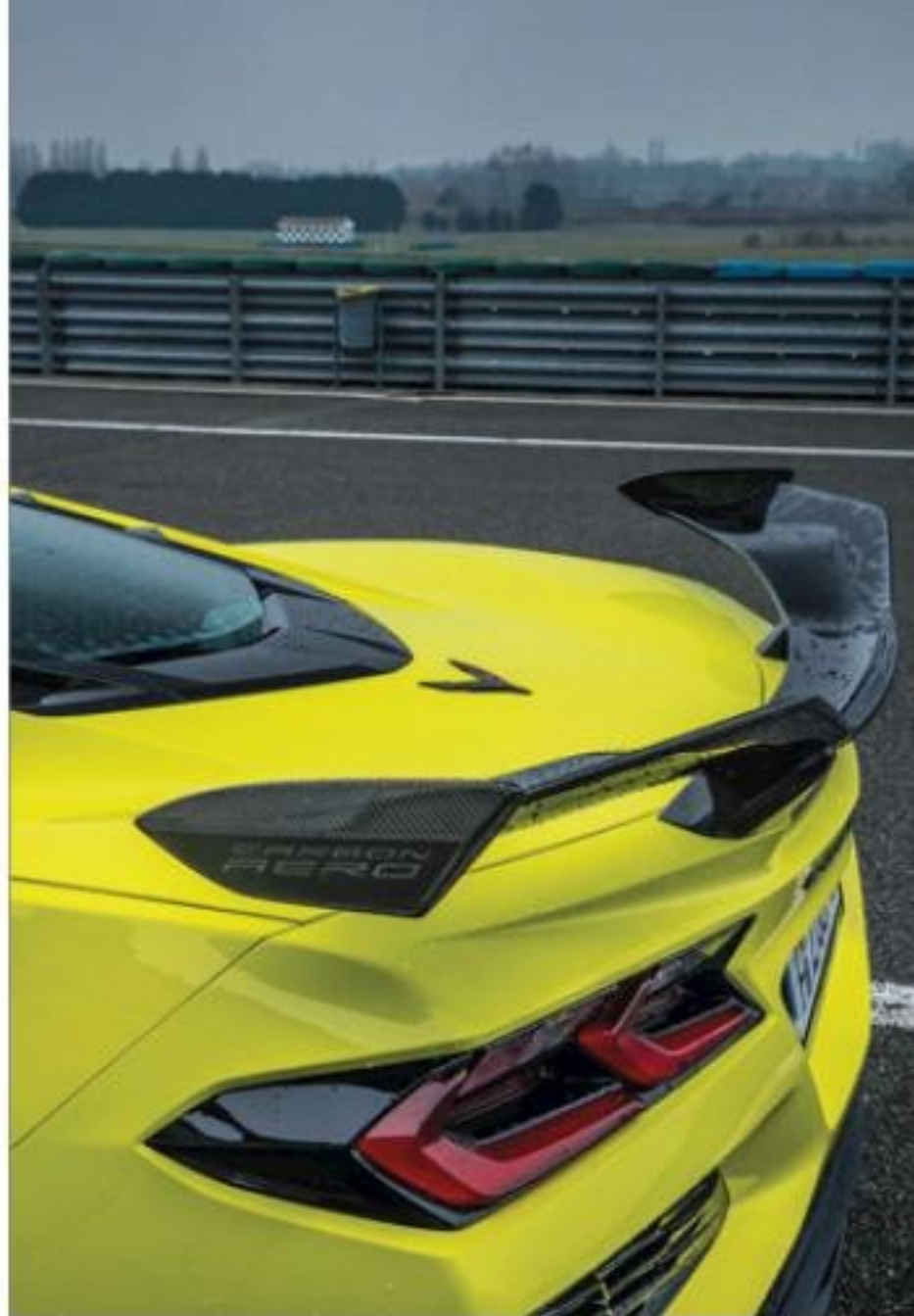
Position centrale arrière et rupteur à 8600 tr/mn : est-ce bien une Corvette ?



La C8 Z06 est davantage taillée pour les virages que pour la vitesse.

Le toit s'enlève et se range en quelques secondes. Mieux vaut être deux.

Chevrolet ne prend pas la séance chrono à la légère : pneus neufs et couvertures chauffantes.



La position de conduite est irréprochable, l'ergonomie plus discutable.



Le kit aéro fait partie du pack Z07. Il génère 158 kg d'appuis supplémentaires.



Le V8 atmo se savoure aussi à l'air libre.

AUSSI CHALEUREUX SOIT-IL, LE RÉVEIL DU V8 EST MOINS TERRIFIANT QU'ESPÉRÉ



imposants plenums d'admission (5,5 litres chacun). Ces derniers cachent autant de trompettes (de la mort) que de cylindres et deux gros papillons de 87 mm de diamètre ! Résultat : 118 chevaux par litre dans la configuration européenne bridée, soit onze de plus que la précédente Z06 et son gros LT4 (6,2 litres) suralimenté. C'est dire le pas de géant réalisé par les motoristes en seulement une génération !

Le record en matière de rendement appartient toujours à la Ferrari 458 Speciale (135 ch/litre) mais la cylindrée de l'Italienne se limitait à 4,5 litres. Les 5463 cm³ du LT6 Chevrolet lui permettent en revanche de décrocher le titre de V8 atmosphérique le plus puissant greffé dans une voiture de série, depuis toujours et peut-être à jamais. Qui l'eût cru ?

Pas si bestiale

Nous avons rendez-vous avec l'histoire sur le parking de la station Avia de Magny-Cours. La Vette y prend de la place. Le jaune « Accelerate » vraisemblablement emprunté au nuancier Stabilo et les proportions de l'engin ne passent pas inaperçu. Donnée pour 2,02 m de bord à bord, la Z06 est 9 cm plus large qu'une Stingray, elle-même 3 cm plus large que la monstrueuse 992 GT3 RS... L'Américaine est par ailleurs plus longue que la moyenne du segment (4,72 m), surtout avec le splitter en carbone du pack aéro dont l'intégrité est assurée par un lift en option et une caméra lors des manœuvres. Ouf ! Question carrosserie, il n'y a guère que la Lamborghini Aventador pour rivaliser. Compris dans le pack Z07 (ou plutôt imposé en sus), un bel aileron fixe surplombe la poupe. Chevrolet annonce 333 kilos d'appuis aéro à 300 km/h contre 182 pour la Stingray. C'est du niveau d'une 992 GT3 mais loin de la RS et ses 860 kg à 285 km/h ! Les jantes optionnelles en carbone (21" à l'arrière) cachent des freins carbone-céramique et chaussent des Michelin Pilot Sport Cup 2 R ZP (runflat) en 345 de large. Comme dirait le père de la Véga Missyl "ça ne laisse pas indifférent".

Patrick me tend la clé, tristement banale. La portière épaisse et sculptée s'ouvre sur un cockpit très semblable à celui de la Stingray. Point de dépouillement ni de baquets ultra-radicaux (et light) façon McLaren. Notre voiture

d'essai dispose de sièges les plus enveloppants disponibles au catalogue. Ces derniers sont dépourvus de carbone (hormis en déco) mais pas de maintien. Du carbone, on en retrouve sur le volant aplati pour dégager le champ de vision. L'ergonomie reste singulière, voire troublante, mais tout est là, à commencer par une position de conduite remarquable et ce qu'il faut de menus pour une configuration à la carte. Au diable les préliminaires : feu !

Aussi chaleureux soit-il, le réveil du V8 est moins terrifiant qu'espéré. "Terrifiant" n'est, du reste, absolument pas un qualificatif qui sied à ce monstre étonnamment docile sur les fraîches et étroites départementales qui nous mènent à Lurcy-Lévis, première étape du supertest. La direction est légère, voire un peu trop, le moteur souple, la boîte (à double embrayage) douce et la suspension épatante. La Z06 dispose en série de l'amortissement piloté Magnetic Ride 4.0 dont l'étalonnage spécifique reste parfaitement conciliable avec de joyeuses escapades en hors-pistes. La raideur est paramétrable sur trois modes mais jamais criminelle, le débattement de la suspension relativement généreux et la tenue de caisse admirable. C'est d'autant plus surprenant que le châssis entièrement réglable, comme sur la Stingray, adopte ici un setup piste avec une hauteur de caisse réduite de 25 mm. Les clients trouveront tous les détails dans le manuel. La polyvalence supérieure à celle d'une GT3 RS est seulement limitée par le gabarit et les énormes Cup 2 R, plus slicks que semi. Compris dans le pack Z07, les pneus de qualif développés spécifiquement ont une fâcheuse tendance à copier la route et un goût très modéré pour la pluie et les basses températures. La motricité pourtant étonne, même avec les gomme froides. En prenant tout de même soin d'avoir le volant droit, on ne tarde alors pas à gravir à la première occasion les 8600 tours qui mènent à la zone rouge.

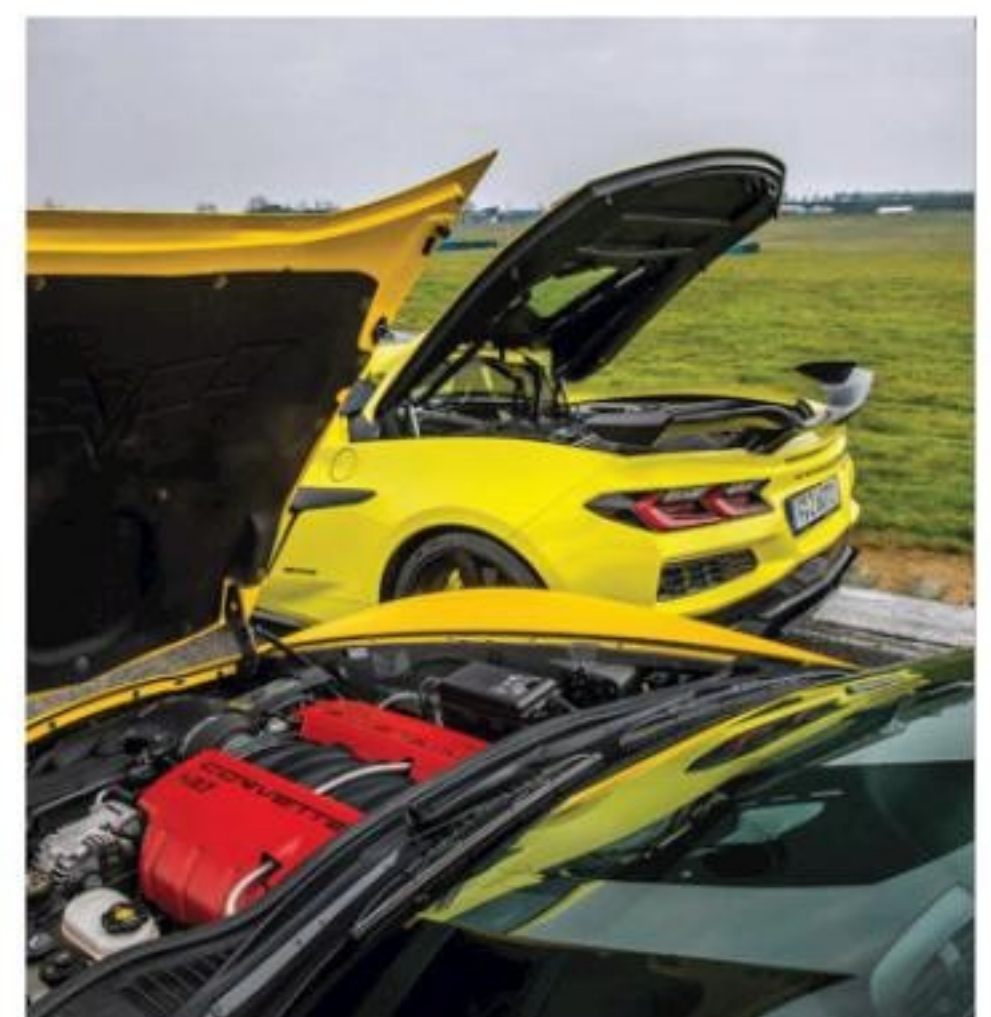
A l'italienne

Le Z06 dispose d'un couple maxi aussi haut perché mais supérieur de près de 30 % à celui de la GT3 RS et de 5 % à celui de la Huracan STO. Autant dire que la poussée à bas et moyen régime est déjà savoureuse. Des accents de bon vieux V8 Chevrolet sont encore perceptibles avant que le timbre ne s'éclaircisse nettement au-delà de 6000 tours. On bascule alors dans un nouveau

Filiation C6 Z06



La C6 est 20 cm plus courte, 10 cm plus étroite et 228 kg plus légère.



La Z06 jaune que vous sous les yeux vous dit peut-être quelque chose. Elle faisait partie de la sélection des voitures les plus marquantes de l'histoire de Motorsport, en couverture du N°100. Quand on aime, on ne compte pas et Benoît, son propriétaire, ne rechigne jamais à partager sa passion pour la truculente Américaine. Il s'agit de la C6 sortie en 2006 propulsée comme la C8 par un V8 atmo (celui de la C7 était suralimenté) mais d'un tout autre genre. Les motoristes n'avaient pas encore doublé le nombre de soupapes et d'arbres à cames ni adopté un vilebrequin "plat", mais le bloc baptisé LS7 reste assurément l'une des mécaniques les plus sensationnelles

qui soient. Les 73 chevaux par litre de cylindrée peuvent paraître bien dérisoires comparés aux 118 du nouveau LT6, de même que le régime maxi plafonnant à 7000 tours, mais avoir ce moteur connecté au pied droit reste encore aujourd'hui aussi grisant qu'intimidant. La poussée oppressante du V8 7 litres paraît sans fin. Le couple maxi est d'ailleurs supérieur à celui de la nouvelle Z06, 1500 tours plus tôt ! La puissance de 512 chevaux demeure quant à elle nettement en retrait mais mamie compense par une légèreté incomparable. La voiture de benoît accuse seulement 1451 kilos sur la balance de W-Autosport, soit 228 de moins que sa descendante ! Le rapport poids/

puissance de cette dernière n'est donc guère plus avantageux. Après avoir pris le volant de la C8, Benoît trouve qu'elle "manque de pêche à mi-régime" et regrette la sonorité du bon vieux V8 américain. Question comportement, c'est le jour et la nuit et même si le passage au moteur central arrière est objectivement une réussite totale, l'équilibre d'une Corvette à moteur avant, surtout une Z06, c'est tout de même quelque chose ! Dotée du pack Performance (nom du Z07 à l'époque en Europe) et d'une boîte manuelle ultra-longue, la C6 Z06 fut chronométrée en 1'20"58 sur la piste Club. Une Porsche 992 Carrera S fait à peine mieux aujourd'hui. Respect.

AUCUNE AUTRE VOITURE À MOTEUR CENTRAL CONCURRENTE NE PERMET DE RENTRER AUSSI FORT



monde aux saveurs plus italiennes qu'américaine. Les huit pistons du bloc super carré (alésage très supérieur à la course) s'emballent sans inertie, la bande-son part dans les aiguës et la Vette s'en va claquer le rupteur avec un panache qu'on ne renierait pas du côté de Maranello. L'expérience est euphorisante mais moins orgasmique qu'à bord d'une Huracán. Les 9000 tr/mn de la GT3 RS sont quant à eux plus sonores et on reste loin du hurlement glaçant produit par l'inoubliable Mustang GT350R, autre américaine à vilebrequin plat géniale mais non homologuée chez nous. J'ai regardé plusieurs vidéos réalisées par nos collègues américains avec la Z06 originale. Force est d'admettre que les FAP gâchent un peu la fête. La bride écologique produit comme un léger voile et efface les ultimes notes de la partition. Elle impacte également les performances avec des kilos en plus et 34 chevaux en moins.

Sur la ligne droite de Lurcy-Lévis, il convient d'abord de chauffer comme il se doit les pneus. Il suffit pour cela de tirer simultanément sur les deux palettes pour attraper le régime maxi avant de lâcher les freins. Le généreux burn de 20 mètres de long met les Cup 2 R à bonne température pour le launch control qui suit. Le régime (paramétrable) se cale autour de 3000 tr/mn. Le violent décollage se solde par un 0 à 100 km/h en 3"1 et un mille mètres bouclé en 20"0. C'est mieux que la GT3 RS (3"2 et 20"4) mais un cran en dessous de la Huracán Tecnica (3"2 et 19"3). Outre une finesse aéro toute relative, surtout avec le pack Z07, la Z06 est handicapée par sa masse. La balance de W-Autoport est formelle : il n'y a pas plus lourd dans la catégorie ! 1679 kilos tous pleins faits, c'est 184 de plus qu'une GT3 RS, tandis que la svelte McLaren 765LT Spider a été pesée par nos soins à seulement 1455 kilos. Pourquoi un tel poids ? D'une part, la Corvette est une grosse voiture. De l'autre, même si la berlinette américaine repose sur un châssis tout alu, elle fait l'impasse sur le tout carbone et certains raffinements de conception que la concurrence fait payer cher.

On notera tout de même un allègement de 5 kilos par rapport à la C8 Stingray. La Z triche avec des jantes en carbone qui permettent à elles seules une économie de 18,6 kilos ! Celles-ci ont nécessité 5 ans de développement et sont fabriquées par la société australienne Carbon Revolution à qui l'on doit également les roues en carbone des Ferrari 488 Pista et SF90 Assetto Fiorano. L'ingénieur en chef de la Corvette a affirmé sur Twitter que cette option (12 000 dollars aux US) permet à elle seule un gain de 1"5 environ sur un circuit de 2 miles (3,2 km). Sérieusement ? L'allègement des masses non suspendues permet en outre un meilleur travail de la suspension sur le bosselé. Cela participe à l'aisance époustouflante de la Z06 sur les routes sinueuses qui nous ramènent à Magny-Cours.

En conduite paisible, elle semble avoir conservé des vestiges de la (fausse) nonchalance, ou si vous préférez de la force tranquille typique des Corvette,

un trait de caractère qui impose de hausser le rythme pour goûter à un corps à corps digne de ce nom. Quand bien même, la GT3 RS ou la Huracán Tecnica demeurent naturellement plus communicatives et enjouées. Une pose photo donne l'occasion d'enlever le haut. Le toit se retire et se clipse dans le coffre, derrière le moteur, en quelques secondes. Les remous sont très supportables aux vitesses pratiquées sur le réseau secondaire et la conduite en plein air prend immédiatement un autre relief. Sachez qu'il existe également une "vraie" version cabriolet dont Chevrolet est fier d'expliquer qu'elle n'a besoin ni de renfort ni de réglages spécifiques, tant le châssis de la C8 est rigide.

La gifle !

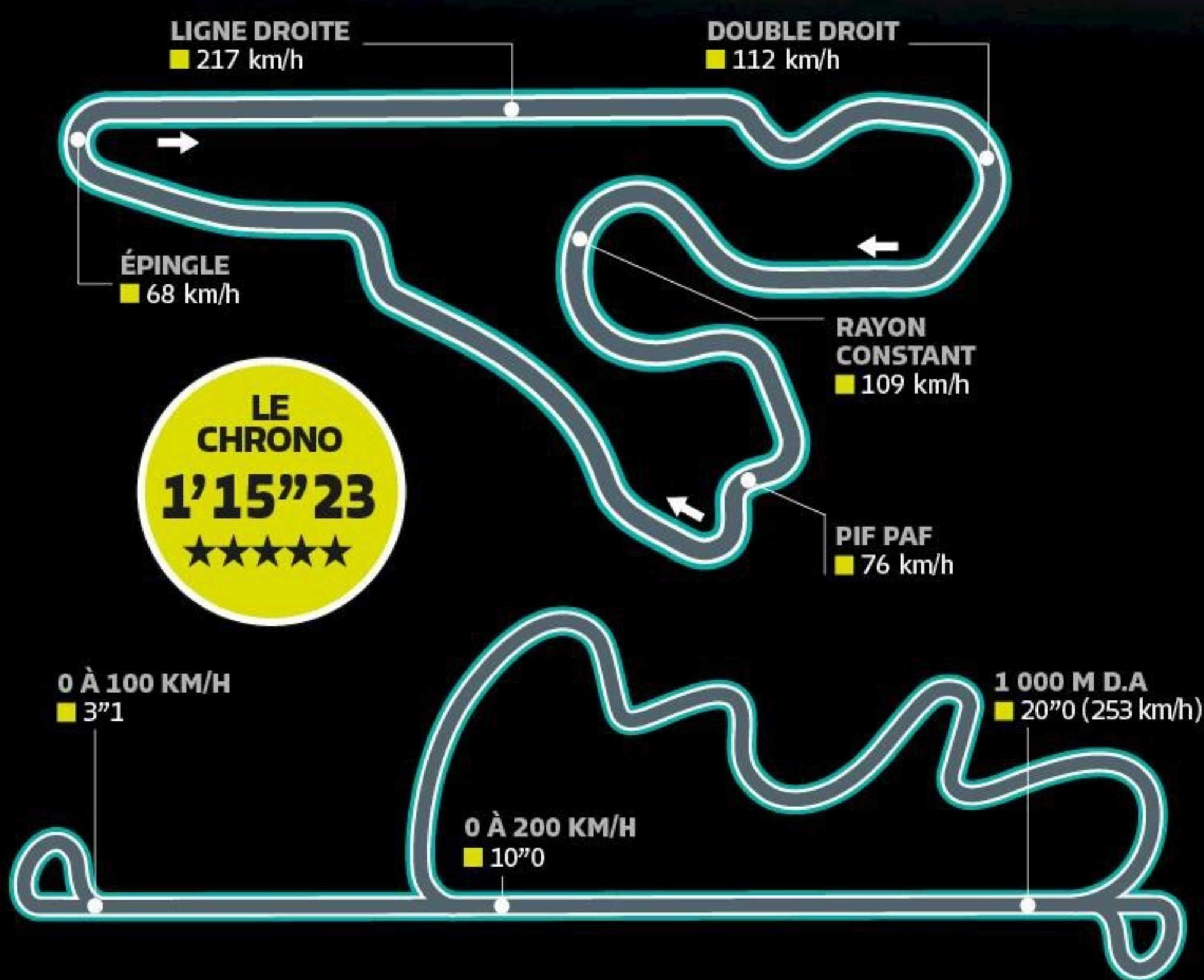
Arrivée devant le portail de la piste Club, tout le poids de l'histoire s'abat sur les larges épaules de la Corvette. Ici ont triomphé toutes les Z depuis la C6 ZR1, en 2011. Sur le papier, leur héritière ne manque pas d'atouts pour affoler le chrono. Devant la température trop basse (7°C) pour une exploitation optimale des Michelin, les hommes de Chevrolet ont sorti des balles neuves emmitouflées dans des couvertures chauffantes. Deux tours en guise de Warm Up avec le train de pneus froids et en fin de vie placent déjà la voiture au niveau de la Huracán Tecnica (autour de 1'17) ! Après un arrêt au stand, je repars avec les pneus de qualif. Le grip est aussi fou que l'équilibre du châssis. Aucune autre voiture à moteur central concurrente ne permet de rentrer aussi fort dans le lent comme dans le rapide, et encore moins avec une telle précision. Le train avant est très incisif mais pas trop, laissant à son homologue arrière, sans le brusquer, le soin d'enrouler avec une efficacité inouïe. Le V8 atmo permet quant à lui un dosage extra-fin de la puissance en plus d'offrir une bande-son frissonnante. Conditionnée par le grip géant des pneus et l'action du différentiel piloté, la motricité est telle qu'il est possible de libérer l'intégralité des 649 chevaux incroyablement tôt après les points de corde. Les vitesses de passage dans la plupart des virages sont tout bonnement inédites (pics de 1,4 g en latéral) pour une voiture de route, le freinage est impérial, la boîte irréprochable et le chrono à peine croyable. La Z06 se place seulement trois dixièmes derrière la McLaren Senna et laisse la concurrence KO. 992 GT3 RS, 488 Pista, chaussées des mêmes gomme, pointent respectivement à 7 et 8 dixièmes. La McLaren 765LT est reléguée à 1"2, la Huracán STO à 1"5 ! Petit ombre au tableau, le poids élevé commence à se faire sentir à l'approche des limites et n'améliore pas la longévité des Michelin hors de prix. Comptez au bas mot 2500 € pour les 4. C'est beaucoup mais rien n'empêche d'opter pour des Pilot Sport 4S pour tous les jours (dotation standard sur la Z06) et s'offrir quelques dizaines de jeux de Cup 2 R, voire des couvertures chauffantes, avec l'économie réalisée à l'achat par rapport à une GT3 RS. ■



BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

Haussée en Michelin Pilot Sport Cup 2 R, la Corvette devient la nouvelle reine de sa catégorie sur notre piste de référence ! Elle améliore de plus cinq secondes le temps de la C8 Stingray (montée en PS4S) et laisse surtout la 992 GT3 RS à sept dixièmes. Les vitesses de passage et la constance dans les courbes rapides sont juste ahurissantes.



LURCY-LÉVIS

À condition de bien chauffer les pneus, la Z06 part fort et surpasse la GT3 RS au mille mètres. Son poids et son manque de finesse aéro l'empêchent toutefois d'aller chatouiller des concurrentes européennes de puissance équivalente.

+
Caractère moteur
Équilibre exceptionnel
Efficacité hors norme
Qualité d'amortissement

-
Poids
Bridée pour l'Europe

VERDICT

CORVETTE Z06 "Z07" >>20

Même bridée pour le marché européen, la Z06 se place au niveau des meilleures super sportives de la planète, voire même devant sur notre piste de référence, le tout pour un prix (à confirmer) ultra compétitif. L'exploit est d'autant plus époustoufflant que la bête ajoute à une efficacité hors du commun en piste une polyvalence rare, pour ne pas dire unique chez les pistardes de ce calibre, sans oublier l'agrément d'un V8 à l'italienne révolutionnaire. Il n'y a plus rien d'archaïque dans la Corvette. Revers de la médaille : la Z06 ne se pilote plus autant avec les tripes et ça, ce n'est pas forcément un progrès.

TECHNIQUE

Moteur	V8 à 90°
Disposition	centrale AR, longitudinale
Cylindrée (cm³)	5 463
Alésage x course (mm)	104,2 x 80,0
Rapport volumétrique	12,5 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (adm. et échap. à calage variable)
Suralimentation	-
Puissance maxi (ch à tr/mn)	645 à 8 400
Puissance au litre (ch)	118
Couple maxi (Nm à tr/mn)	595 à 6 300
Couple au litre (mkg)	109
Régime maxi (tr/mn)	8 600

TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	8, double-embayage
Commande	séquentielle
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re} 2,91 / 8,1 / 70 2 ^e 1,76 / 13,5 / 116 3 ^e 1,22 / 19,4 / 167 4 ^e 0,88 / 26,9 / 231 5 ^e 0,65 / 36,4 / 303 6 ^e 0,51 / 46,4 / 303 7 ^e 0,40 / 59,2 / 303 8 ^e 0,33 / 71,8 / 303
Rapport de pont	5,56
Blocage de différentiel	piloté
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2 R ZP
Dimensions avant	275/30 ZR 20
Arrière	345/25 ZR 21
Jantes avant/arrière	10 / 13 x 20 / 21 (carbone)

CHÂSSIS

Carrosserie	berlinette
SCx - Cx	NC
Suspensions avant	triangles superposés combinés ressorts/amortisseurs barre antirollis
Arrière	triangles superposés combinés ressorts/amortisseurs barre antirollis
Amortissement	piloté (Magnetic Ride)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/perforés carbone/céramique (398/390)
Eriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4 pistons)
Assistance au freinage	ABS
Poids mesuré (kg)	1 679
Répartition AV/AR (%)	662 / 1 016 (39/61)
Poids/puissance (kg/ch)	2,6
Réservoir (litres)	70
Long. - larg. - haut. (mm)	4 722 - 2 025 - 1 235
Empattement (mm)	2 722
Voies avant/arrière (mm)	1 685 / 1 678

PERFORMANCES

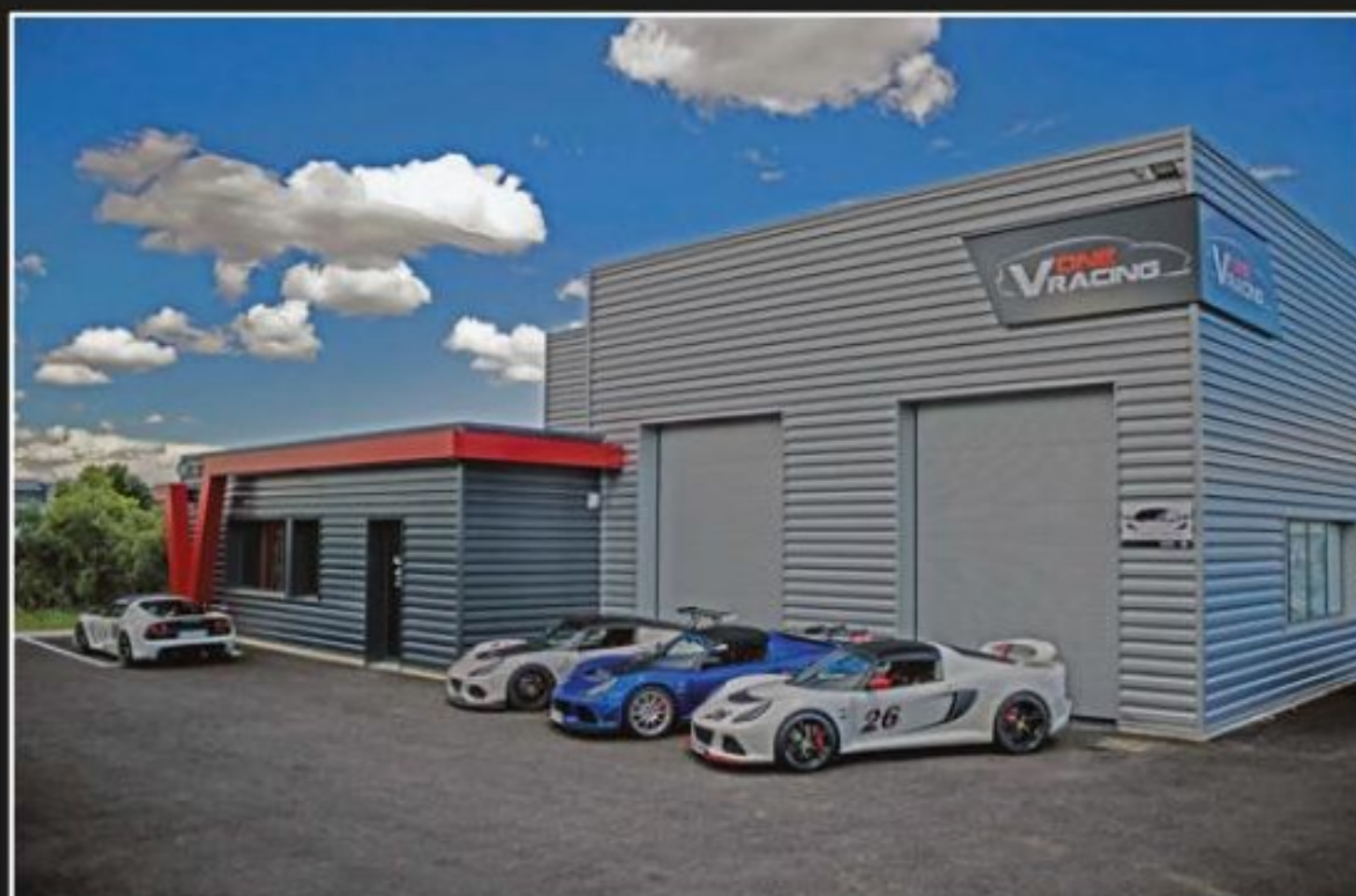
Vitesse maxi (km/h)	303 (specs US)
Rapport	5e
De 0 à 100 km/h	3"1
à 120 km/h	3"9
à 140 km/h	5"0
à 160 km/h	6"2
à 180 km/h	7"9
à 200 km/h	10"0
400 m départ arrêté	10"77 (207 km/h)
1 000 m	20"0 (253 km/h)
De 80 à 150 km/h en Drive	4"2
De 140 à 200 km/h en Drive	6"0
Conso. moy. (l/100 km)	NC
Émissions CO2 (g/km)	en cours d'homologation

TARIF

Prix estimé (€)	200 000 (avec pack Z07 et jantes carbone)
Malus écologique 2023 (€)	50 000
Puissance fiscale (CV)	NC

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



CHASSE À COURRE



Porsche franchit un cap dans la quête de l'efficacité et du chrono ultime. Parmi la horde de supersportives volant sa peau, la Huracán sonne la charge avec son V10 et propose au même prix la propulsion et les 640 ch de la Tecnica. Nous passons au crible ces chasseuses de chronos atmosphériques.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT





LES SPORTIVES CAPABLES DE DÉPASSER 8000 TR/MN SE COMPTENT SUR LES DOIGTS DES DEUX MAINS



PAROLES DE PILOTE

**PORSCHE 911 GT3 RS
MAGNY-COURS GP: 1'48"34**

« Qu'est-ce que c'est bien! C'est la 911 de route qui a le plus de grip latéral. J'ai eu besoin de temps pour descendre le chrono. De tour en tour, j'augmentais le latéral et elle encaissait. Dans Estoril, à l'entrée sur les freins, on est tout en appui et elle grippe. Elle ne bouge pas, elle est super stable. Elle peut encaisser 100 ch, 200 ch de plus! Par rapport à la GT3, on va chercher la seconde d'écart sur le grip. Je suis pourtant fan de la Huracán, mais je repartirais avec la 911. » **ROMAIN MONTI**

CLUB: 1'15"96

« C'est génial, j'adore! Elle se situe au niveau d'une GT2 RS et je pense que je peux encore mieux faire avec des pneus neufs. Il faut beaucoup rouler. Elle est super équilibrée. À l'épingle, elle rentre sur les freins, elle pivote toute seule. C'est beaucoup mieux que la GT3. Elle est hyperagile dans le lent. Dans le rayon constant, elle réagit au lever de pied. J'ai adoré le feeling, je le préfère à la GT2 ou à la GT3. On a vraiment envie d'aller chercher les derniers dixièmes. Elle prend les vibreurs comme une auto de course. » **NICOLAS GOURDOL**

Vous en connaissez beaucoup des sportives capables de dépasser 8000 tr/mn sur le marché du neuf? Elles se comptent sur les doigts des deux mains et deviennent une espèce à vénérer. Lamborghini et Porsche font partie des généreux contributeurs. L'an dernier, la Huracán s'est offert un menu best-of associant la propulsion au V10 de 640 ch présent dans les EVO intégrales et coûteuse STO (305 280 €). La Tecnica se définit comme un intermédiaire polyvalent retouchant son look, son aéro, sa suspension et ses systèmes actifs. Le bouclier avant remodelé améliore le refroidissement, l'appui et cache des conduits d'air pour les freins (comme la STO). Le capot avant surligné de noir s'allège au carbone. Plus longue de 6 cm par rapport à l'EVO, la Tecnica redessine aussi les contours de sa poupe: lunette améliorant la rétrovision, capot en carbone exposant le V10 tel une œuvre d'art, canules d'échappement hexagonales. Toujours aussi spectaculaire, cet arrière-train aéré et échanuré au niveau des pneus est surplombé d'un aileron fixe qui a obligé à revoir la balance aéro. Lamborghini ne communique aucun chiffre et évoque seulement un appui arrière en hausse de 35 % par rapport à l'EVO propulsion, ainsi qu'une traînée réduite de 20 %.

Spectaculaire

La 911 glousse, elle qui s'en donne à cœur joie niveau aéro et détaille toute sa panoplie. Le capot plongeant en carbone digne du FIA GT3 mise sur un S-duct et

d'énormes écopes évinçant le coffre. Le bouclier alimente un gros radiateur au lieu de trois petits et recèle un clapet actif fonctionnant de concert avec l'aileron disposant d'un Drag Reduction System (réduction de la traînée). Sur les côtés du bouclier, des conduits se chargent de refroidir les freins. Quant aux ailes avant en carbone, elles forcent pour élargir la voie (+ 29 mm par rapport à la GT3), s'aèrent de toutes parts et gagnent des dérives latérales débordant sur les jupes. On retrouve de surcroît des appendices aux niveaux des ailes arrière et sur le toit en carbone! L'admission, elle, s'exécute toujours par l'arrière (grille moteur fixe) et non les côtés (refroidissement).

Le clou du spectacle trône à l'arrière, divisé en trois éléments: l'aileron supérieur s'activant via deux vérins (y compris au freinage à haute vitesse), la lame intermédiaire fixe et la lèvre inférieure. Détail amusant, les montants en col-de-cygne surplombent le toit. Incroyable, comme l'appui annoncé. En position basse (faible résistance), il atteint déjà 306 kg à 296 km/h (vitesse maxi). En relevant le clapet avant et l'aileron, il grimpe à 409 kg à 200 km/h, doublant l'appui de l'ainée et triplant celui de la GT3. À 285 km/h, il culminerait à 860 kg, contre 350 kg à 300 km/h pour la GT3, 360 kg à 250 km/h pour la 296 GTB Assetto Fiorano, 420 kg à 280 km/h pour la STO et 805 kg à 250 km/h pour la Senna. Hallucinant.

La GT3 RS réserve encore de belles surprises coursifiées. Il suffit de s'installer et d'observer le volant constellé de boutons pour comprendre qu'elle a basculé du côté obscur. La Huracán, elle, résiste et mise toujours sur une ambiance aéronautique qui se calque sur celle des EVO et STO. L'affichage central Lamborghini Veicolo Dinamica Integrata (cerveau dynamique LVDI) a la bonne idée d'informer sur la



L'accès aux "places" arrière relève de la haute voltige.



Avec un tel grip, Romain a joué les prolongations pour claquer un chrono.



Les modes de conduite s'affinent aussi depuis l'écran.



La molette PASM permet de régler les compressions/détentes.



Ces magnifiques contreportes allégées sont spécifiques.



La Tecnica fait évoluer les traits acérés de la Huracán.



Le V10 réussit à se passer de filtre à particules. Miracle !



L'intérieur se calque sur celui des EVO et STO.



L'écran central indique la température des pneus et des disques.



Adieu le coffre avant ! La GT3 RS opère des choix radicaux.

Un grand merci à notre partenaire l'hôtel Pit Stop situé au cœur de Lurcy-Lévis et géré par le circuit. D'une capacité de 9 chambres, il propose aussi la location de salle. Renseignements : www.circuit-lurcy-levis.com.

QUAND LE FLAT-6 SE LA COULE DOUCE, LE V10 MET DÉJÀ UN CROCHET DU DROIT À 2000 TR/MN



température des pneus (+ les pressions) et des freins. Il existe également une télémétrie en option, associée à deux caméras. Pour un intermédiaire polyvalent, la Tecnica se montre bien armée pour la piste...

Réglages tous azimuts

De prime abord, la GT3 RS choque par sa multitude de commandes sur le volant et son ambiance high-tech, loin de la simplicité Porsche traditionnelle. En creusant, rien n'est futile. Les réglages dynamiques sur la console et l'écran tactile permettent de retrouver ses repères. Puis les yeux convergent vers le volant, abritant des petites touches pour manier le chrono et le DRS, comme en Formule 1. Nos pilotes ne s'en sont pas privés, surtout sur la piste GP. Plus bas, quatre molettes intriguent. Celle de droite actionne les modes de conduite : Normal, Sport et Track. Et les trois autres alors ? Elles s'activent uniquement en Track, qui simplifie l'affichage et reproduit les molettes sur le compteur. En bas à droite, le correcteur de trajectoire ESC peut se régler sur trois positions (On/Dynamic/Off) et l'antipatinage sur 7 crans (-3 à +3 et 0). Intéressant, mais déjà vu. Tout en bas à gauche, il est possible d'ajuster le différentiel vectoriel PTV Plus sur 9 positions (-4 à +4 et 0) en dissociant la décélération (coast) et l'accélération. Ça ne plait pas plus. La cerise vient de la molette PASM (amortissement piloté), située en haut à gauche, offrant une pléiade de tarages (-4 à +4 et 0) dissociant compressions et détente pour l'essieu avant et arrière. Un peu comme si vous commandiez de beaux amortisseurs passifs à deux voies du bout des doigts ! Un paradis pour les pistards les plus pointilleux mais pas uniquement. Un tel florilège a aussi ses avantages sur revêtement difficile.

Sur la route : victoire Lamborghini

Facile, vous vous dites que la GT3 RS s'assimile à un bout de bois et n'a aucune chance dans la vie de tous les jours. Ce n'est pas si simple. Notre balade démarre par une petite portion d'autoroute qui met en avant les qualités de GT au long cours... de la Tecnica, qui sait évoluer en sourdine (Strada) contrairement à la

911. Attention, les baquets en carbone sont raides côté italien (optionnels) et parfaits côté allemand (de série). Jusque-là, la suspension de la 911 paraît plutôt conciliante. Rappelons qu'elle se compose d'un train arrière multibras assorti de ressorts raffermis, d'une double triangulation remaniée à l'avant, de paliers rigides et de ressorts auxiliaires (helpers). Accessoirement, les barres antiroulis, le carrossage et le pincement sont ajustables comme toute « GT » Porsche qui se respecte. Lorsque le revêtement se dégrade, c'est une autre paire de manches. La tendance au guidonnage, accentuée par la monte pneumatique XXL et les Cup 2R optionnels, oblige à bien tenir le cerceau et les occupants sont secoués. Ce ne sont pas les compressions qui les malmènent - elles équivalent à celles de Tecnica - mais le manque de débattement et de trendreté en détente. Qu'à cela ne tienne, il suffit de basculer en Track et d'assouplir au maximum la détente avant/arrière (molette PASM) pour retrouver de la sérénité à bord. Ça a du bon de jouer les metteurs au point ! À l'inverse, la Huracán agace en empêchant de dissocier l'amortissement du reste des réglages, ce qui oblige à écarter le mode Corsa sur le bosselé. Lamborghini confie avoir établi un set-up de suspension intermédiaire entre l'EVO et la STO, sans détailler les évolutions.

La nuit commence à tomber. Les fauves hurlants effraient la faune locale et les aveuglent par la même occasion. À ce jeu, les LED matricielles Porsche (optionnelles) impressionnent par leur faisceau actif et leur clarté. C'est simple, ils permettent d'attaquer comme en plein jour ! On n'a plus envie de rentrer au bercail, encouragé par la belle autonomie autorisée par le réservoir de 90 l (192 €). Mieux vaut toutefois ne pas traîner car une séance de contorsion vous attend pour récupérer les bagages. Sur ce point, la polyvalence de la 911 vole en éclats. Le coffre avant est condamné par le S-duct. Quant aux "places" arrière, elles sont emprisonnées par l'arceau, en carbone avec le pack Weissach, et difficiles d'accès puisque le dossier des baquets est figé. Un casque intégral a bien du mal à s'y frayer un chemin. Même la boîte à gants est inutilisable, en logeant la clé de serrage des jantes à écrou central. La Huracán, elle, peut compter sur un petit espace à l'arrière des sièges et un coffre avant. Au-delà de ces aspects pragmatiques, elle



PAROLES DE PILOTE

LAMBORGHINI HURACÁN TECNICA MAGNY-COURS GP: 1'50''57

« Quand j'essaie une Huracán, je suis le plus heureux des hommes! C'est une italienne qui procure plein de sensations, d'émotions... Le châssis est rigide. De manière générale, tout est bien. Pour chercher la perfo, le principal handicap vient des pneus. À l'entrée du 180°, je pouvais rester corde avec les autres Huracán, mais là elle m'emmène tout droit. Au freinage, on a toujours ce changement de pédale déstabilisant. Ma préférée, c'était la Performante qui avait tout! » **ROMAIN MONTI**

CLUB: 1'17''35

« C'est pas si mal en chronos! On lui met des Cup 2R et elle fait le temps de la RS! Mais elle réclame beaucoup plus de bagarres pour y arriver. On est sur des œufs. Il faut trouver le bon équilibre. Par certains côtés, elle est plus fun, mais objectivement moins bien que la RS. Qu'est-ce qu'elle marche fort! Il faut être prudent, remettre les gaz en ligne, doser. On a du mal à sentir les freins. Ce qui est sûr, c'est qu'elle est trop souple de l'arrière. À la limite, elle vient de manière brutale, contrairement à une Corvette. » **NICOLAS GOURDOL**

met tout le monde d'accord sur sa capacité à vous déconnecter de la réalité sur simple appel du pied droit. Une drogue, ce V10!

Moteur/boîte: victoire Lamborghini

Cette fois encore, la victoire italienne n'a rien d'évident puisque nous avons affaire à deux mécaniques d'exception, luttant contre le dopage et se hissant parmi les plus sensationnelles au monde. Porsche fait évoluer une énième fois son 4 litres à injection directe et gagne 15 ch par rapport au bloc de la GT3 en modifiant les arbres à cames, les papillons d'admission et les commandes de soupapes. Il se murmure que ce bloc à carter sec et bielles en titane arrive en bout de course et qu'il serait remplacé par un 4,2 litres de 535 ch. On retrouve le caractère fluctuant adulé avec des bas régimes softs et métalliques, puis un flat-6 qui s'emballé à partir de 5000 tr/mn et termine par une crise d'hystérie à 9000 tr/mn. Très progressive et facile à doser, la force varie peu de celle d'une GT3. La bonne nouvelle? Les décibels augmentent et le 4 litres se libère davantage dans les tours, malgré les filtres à particules.

En raison d'une production plus limitée, la préretraité Huracán s'exprime sans filtre (contrairement à la R8) pour le plus grand bonheur de vos esgourdes... Et de celles des badauds! On retrouve le 5,2 litres bi-injection au sommet de sa forme, délivrant 640 ch et chantant quasi aussi fort qu'à bord de la STO. Il sidère d'emblée par sa réactivité à bas régimes. Quand le flat-6 flâne, il met déjà un crochet du droit à 2000 tr/mn. Puis le V10 change de visage à 4000 tr/mn et de tonalité. Très singulière, cette voix grave devient hargneuse et coursifiée dans les tours, jusqu'à ce que le rupteur saute au visage... Alors qu'il est placé à 8700 tr/mn! C'est certain, ces mécaniques occupent une place de choix dans le garage idéal, mais la folie pure du V10 prend le pas sur la folie douce du flat-6.

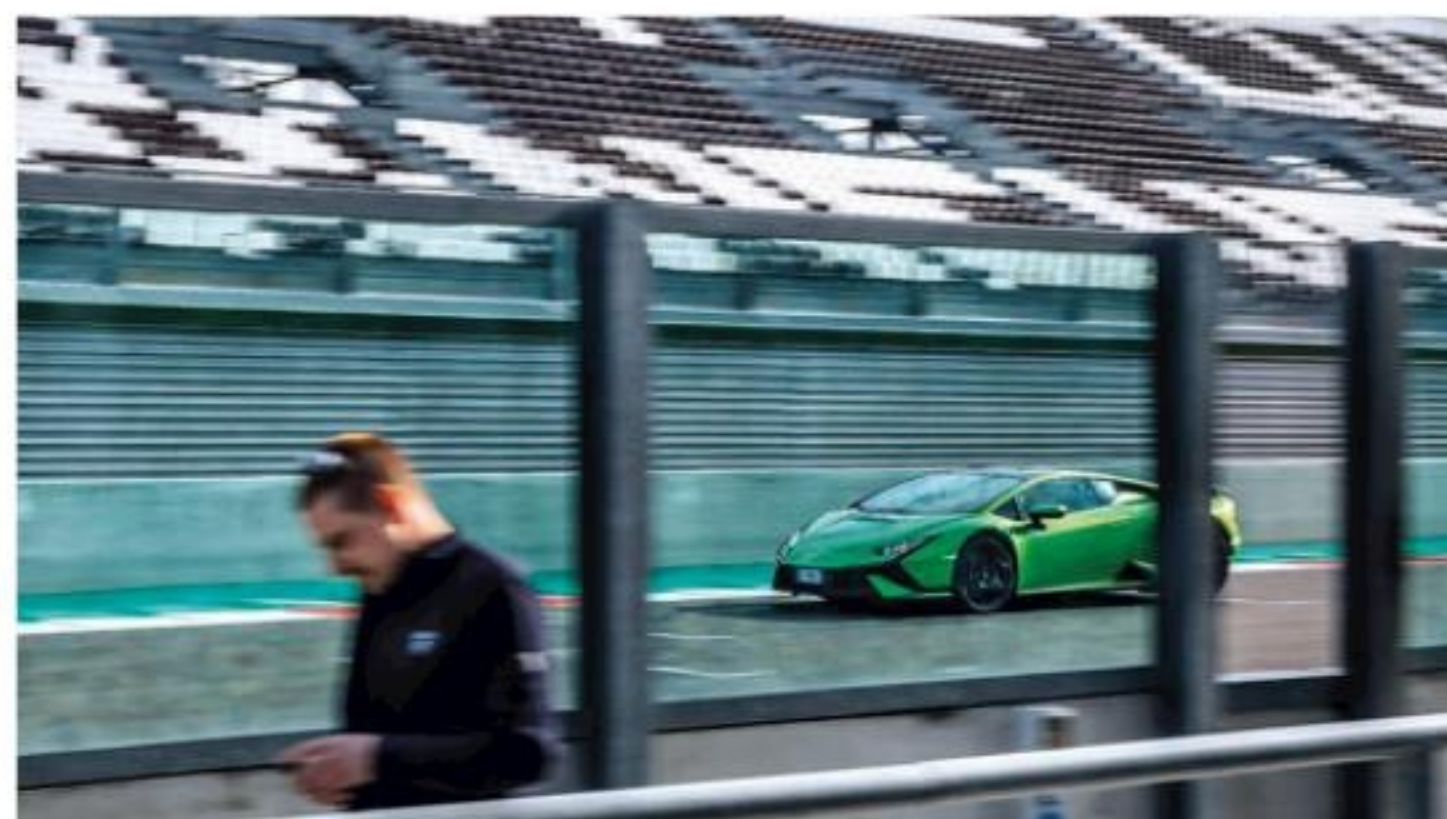
Si l'on parvient à départager avec difficulté ces monuments, la mission devient impossible concernant les boîtes à double embrayage. Rapides, comptant 7 rapports, obéissant du bout des doigts et créant une osmose totale, elles excellent et se positionnent juste derrière leur homologue télépathique Ferrari. La PDK bénéficie ici d'un meilleur refroidissement, de palettes en magnésium (au tintement artificiel) et d'un pont raccourci de 4,19 à 4,27. L'étagement devient ainsi moins caricatural, mais on passe tout de même la 4e autour de 200 km/h et la 5e autour de 250 km/h. Alors quelle se focalise sur l'efficacité, la LDF Lamborghini adore le show et ne peut s'empêcher d'ajouter des à-coups à la montée et des pétarades au rétrogradage dans les modes sportifs. Dans les deux cas, ces boîtes font si bien leur job quelles permettent de se focaliser sur le pilotage. Évidemment, elles cachent une procédure de départ magique qui vous transforme en cadreur des dragraces.

Performances: victoire Lamborghini

La reine de l'appui s'incline logiquement dans ce domaine, qui plus est avec un déficit de 115 ch qui n'est pas compensé par une masse nettement inférieure. Chez



Contrairement à Porsche, Lamborghini a dépêché une équipe pour ces tests.



Filiation 911 GT3 RS 991.2



991.2 GT3 RS

Moteur >> flat-6, 4 litres, 520 ch, 470 Nm
Transmission >> propulsion, 7 double embrayage
Poids annoncé >> 1430 kg
Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 3"2, 312 km/h
Prix neuf 2018/cote 2023 >> 198335 / 255000 €



Encouragé par son ami Sébastien Ullmann, membre de la famille Motorsport et pistard invétéré, Matthieu a craqué pour une RS en 2019 et a parcouru 24000 km majoritairement sur circuit. Il a opté pour une géométrie de suspension Manthey Racing, qui va de pair avec un aileron davantage braqué. Comme Sébastien, il piaffait d'impatience de découvrir cette nouvelle génération déjà commandée. Quand il l'a découverte au Porsche Experience Center du Mans, il est tombé des nues: « *c'est un monde à*

part. Elle a franchi un cap et se rapproche encore de la compétition. Il me tarde de voir le résultat au volant! » Après quelques tours de Lurcy-Lévis, Matthieu est conquis: « *l'incisivité du train avant est incroyable. On a juste l'impression d'être rivé au sol, même quand on en met trop en entrée ou en sortie. C'est hallucinant. Pourtant, la 991.2, c'était quelque chose! Mais elle semble flotter comparée à la nouvelle.* » Cette monture sublimée par Manthey relève pourtant du scalpel et régale par sa réactivité, son équilibre. Mais

la remplaçante lui inflige une correction par son train avant indestructible et son grip phénoménal. Matthieu remarque aussi que l'ambiance sonore est amplifiée: « *Il y avait déjà des filtres à particules sur ma 991.2. Sur la 992, il y a plus de bruits métalliques bestiaux. Et niveau caractère, j'ai l'impression que la courbe est différente.* » En revanche, il est déçu par le bruit des palettes en magnésium, qui n'apporte pas l'émotion promise. Inutile de préciser qu'il compte les jours avant la livraison de sa 992!

En détails



S-DUCT

L'air s'engouffre dans le bouclier, alimente le radiateur et ressort au travers de deux gigantesques écopes, créant un maximum d'appui sur l'avant... et condamnant le coffre.



SUSPENSION

Même les bras rallongés de la suspension avant à double triangulation sont profilés pour gagner 40 kg d'appui à la vitesse maxi.

MATÉRIAUX

Cette coûteuse génération fait appel à davantage de carbone pour la carrosserie : capot avant, portières, toit, ailes avant et aileron. Elle utilise également un vitrage affiné.



AILERON

La lame supérieure en carbone apparent avec le pack Weissach s'incline grâce à deux vérins pour accroître la déportance et la stabilité lors des gros freinages (air brake). À 285 km/h, Porsche annonce 860 kg d'appui !

MOTEUR

On retrouve le flat-6 4 litres revu aux niveaux des arbres à cames, des six papillons d'admission et des commandes de soupapes. Il délivre ici 525 ch, contre 510 ch dans la GT3.



notre partenaire W-Autosport, l'italienne annoncée à 1 379 kg à sec affiche 1 561 kg sur la balance en s'équipant d'un parebrise allégé, de contreportes en carbone et de baquets à coque carbone (tous optionnels). Pour mémoire, nous avons pesé la STO à 1 512 kg, la Performante à 1 526 kg et l'EVO intégrale à 1 635 kg. On peut donc saluer les efforts du best-of Tecnica, alourdie d'un lift system. La 911 aussi craque pour cet équipement optionnel, indispensable avec une garde au sol de 10 cm. Mais elle le compense avec des disques carbone/céramique (10 092 €) et va même plus loin en craquant pour le pack Weissach facturé 36 696 €. À ce prix, il rend apparent le carbone sur le capot, l'aileron, le toit et en ajoute : arceau, barres anti-roulis, biellettes et renfort sur l'essieu arrière. Quant au magnésium, il compose les palettes et les jantes. Tout cela pour gagner officiellement une vingtaine de kilos par rapport à une RS équipée du pack Clubsport (arceau acier et harnais conducteur). Rappelons que cette génération dispose d'office d'un vitrage allégé et de nombreux éléments en carbone : capot et ailes avant, toit, portes et baquets. Après vérification, elle totalise 1 495 kg, contre 1 475 kg pour la GT3. L'honneur est sauf, elle reste sous les 1 500 kg ! Maintenant, vous comprenez pourquoi la Tecnica conserve un meilleur rapport poids/puissance : 2,4 contre 2,8 kg/ch.

En séchauffant à Lurcy-Lévis, elle fait logiquement des merveilles en reprises grâce au répondant du V10 : près de 2^o0 d'écart de 140 à 200 ! L'état se resserre à l'accélération. Dans un sursaut d'orgueil, la 911 fait valoir sa motricité (sur)naturelle et ses bottes de sept lieues : des Cup 2R, que nous avons réussi à dégoter grâce au

concours de Michelin (voir encadré). Le décollage à 6 000 tr/mn sans une once de patinage est juste orgasmique. Vous pouvez l'admirer sur notre chaîne YouTube, en pleine drag race. Vous verrez la 911 démarrer plus fort que la Huracán, qui bondit à 2 500 tr/mn en cherchant le grip. Elle est pourtant chaussée de semi-slicks neufs, mais les Potenza Race imposés (et dédiés) n'arrivent pas à la cheville de Cup 2 tout court. Les ennemies alignent ainsi le même 0 à 100 km/h (3^o2), puis la Tecnica prend son envol grâce à sa puissance supérieure et sa moindre résistance aéro. Même en activant le DRS, la 911 lutte contre des montagnes (Cx de 0,39) pour couvrir le 1 000 m en 20^o4, en terminant à 253 km/h. Soit exactement le temps d'une GT3 Touring, situé à + 0^o3 de la GT3 classique. L'italienne, elle, impressionne par sa force inépuisable et couvre le kilomètre en 19^o3, en passant la borne à 275 km/h ! Elle s'intercale ainsi entre la Performante (19^o2) et la STO (19^o4). En vitesse maxi, vous vous doutez quelle inflige une correction à la RS bridée par ses appendices : 325 contre 296 km/h. Mais la 911 se venge lors des freinages à haute vitesse, en assurant une stabilité à toutes épreuves, alors que la Tecnica réclame des corrections. Tout ce grip mécanique et cette aéro, la RS va pouvoir enfin l'exploiter à Magny-Cours.

Sur la piste : victoire Porsche

La météo est clémente en ce mois de mars. Le staff Lamborghini chausse des pneus neufs. Toutes les conditions semblent réunies pour faire flamber le chrono



LA HURACÁN A CETTE
CAPACITÉ DE VOUS
DÉCONNECTER DE LA RÉALITÉ
SUR SIMPLE APPEL DU PIED DROIT.
UNE DROGUE, CE V10 !



Cette 911 peut
disposer du gros
réservoir de 90 l.

CETTE RS CHANGE DE BRAQUET ET INCITE PLUS QUE JAMAIS À SE DÉPASSER, À CHERCHER LES ULTIMES RÉGLAGES



+
Grip/efficacité
Philosophie très course
Moteur/boîte, Connexion

-
Prix
Pas de coffre/rangements
Usure pneumatiques

+
Son et caractère V10
Vivante
Performante

-
Pneus Bridgestone
Feeling freinage
Modes non dissociables

sur le GP. Or il manque l'essentiel: Romain Monti, bloqué par des cortèges de manifestants à Paris! Il arrive juste à temps et s'élance d'abord avec la Tecnica. Il chauffe les pneus puis les chronos tombent: 1'50"57 contre 1'49"92 pour l'EVO intégrale (Trofeo R), 1'47"73 pour la STO (Potenza Race) et 1'47"52 pour la Performante (Trofeo R). Clairement, elle est pénalisée par ses pneus et pourrait gagner 2"0 avec des Cup 2R. Sur ce tracé, le manque de grip se ressent dans les courbes rapides comme Estoril, où l'arrière a tendance à décrocher. La différence de stabilité et de mordant est frappante lorsque l'on change de baquet. La 911 possède une telle adhérence et un tel train avant que l'on a de cesse de repousser les freinages. Romain met d'ailleurs du temps à appréhender ce grip. Faute d'être convaincu par le déclenchement automatique du DRS, il prend la main et bascule en position « low downforce » à la moindre ligne droite. Mais le temps vient à manquer pour jouer avec les réglages de suspension et de différentiel. Comme d'habitude, les Cup 2R donnent le meilleur d'eux-mêmes sur les cinq premiers tours, avant de légèrement régresser. Romain rentre aux stands satisfait, en signant 1'48"34. À pneus équivalents, la 992 RS devance donc ses sœurs 992 GT3 de 1"2 et 991.2 GT3 RS de 2"0. Mais elle reste derrière une 991.2 GT2 RS (1'47"16). Comparez les vitesses de passage avec la Tecnica, la 911 compense allègrement sa moindre vitesse maxi à Adélaïde (- 13 km/h) dans Estoril (+ 12 km/h), dans le 180° (+6 km/h) ou dans Imola (+5 km/h)!

En plaçant l'aéro au second plan avec le circuit Club, voyons comment ces supersportives se comportent. Avant de repartir, la Huracán change de gomme contrairement à la 911. Malgré cela, elle bouge pas mal et oblige à doser, à se battre au volant en allant chercher les limites. Elle pivote à l'aide des freins et se déhanche. Cela la rend vivante, très savoureuse et fait sourire dans le lent, moins dans le rapide pour rester efficace. Au freinage, le feedback de la pédale manque de constance et peut durcir. Quant à la direction, elle se montre trop sensible aux placements, aidée par les roues arrière directrices. Sur ces points, la 911 offre un meilleur dosage et un ressenti plus naturel, alors qu'elle s'équipe aussi d'une assistance électrique, de roues arrière directrices et de disques carbone/céramique (optionnels). Contre toute attente, Nicolas parvient à tourner en 1'17"35 en Lambo! Un temps proche de la Performante, à moins d'une demi-seconde de la STO. Quant à la 911, elle confirme le côté hors-norme de son train avant et de son adhérence. Elle épate par sa réactivité. Elle oblige à revoir ses repères de

freinage et encaisse une force latérale phénoménale en courbe (jusqu'à 1,4g). Dans le double-droit, le grip et la rigidité sont tels que cela crée du piochage, comme une auto de course. Cette RS change de braquet et incite plus que jamais à se dépasser, à chercher les ultimes réglages. Les pistards vont se régaler et claquer des temps de rêve. À ce propos, Nicolas aligne un excellent 1'15"96! La Tecnica n'en revient pas, comme la GT3 (1'17"18) ou la 991.2 GT3 RS (1'17"68) à pneus équivalents. Imaginez, elle tourne ici aussi fort qu'une 991.2 GT2 RS en Cup 2R! Pour jauger l'apport de ces gomme magiques, nous avons mesuré la 992 RS en Cup 2 standards (N0 sur mesure). Le jeu en valait la chandelle puisque la RS décroche de quasi deux secondes et se retrouve derrière la Tecnica! Au-delà du chrono, la RS perd de sa superbe au niveau du train avant et pivote moins naturellement. Le pilote se bagarre davantage et l'efficacité régresse. Mais le niveau de départ est tel que la GT3 RS continue de régaler en piste. Elle réclame désormais un investissement colossal et dévore ses pneus. Or l'approvisionnement démarre doucement, ce qui rend dingue Sébastien Ullmann, heureux propriétaire qui a du mal à dégoter sa drogue noire. « *J'ai hâte de l'amener chez Manthey Racing, ça manque de carrossage.* » L'histoire se répète. La quête du dixième est sans fin. ■

VERDICT



En passant au peigne fin ces supersportives, cette confrontation a réservé quelques rebondissements. La Tecnica brille par sa polyvalence, son V10 surréaliste et ses performances. Elle ne décroche pas la note maximale en raison de ses pneus Bridgestone. La GT3 RS, elle, met tout le monde d'accord en piste et atteint un niveau de grip, de précision et de réglages inédits. Si la piste vous obsède, c'est vers elle qu'il faut se tourner. Si les sorties circuit se font plus rares et que vous aimez la bagarre au volant, l'ensorcelante Huracán Tecnica vous tend les bras. C'est sûr, en changeant de gomme, vous pourriez surprendre les hordes de GT3.

Michelin Pilot Sport Cup 2R : l'arme ultime



La manipulation est loin d'être évidente: grosses jantes en magnésium, écrou central...

Ces Cup 2R "N0" ont été développés pour la 992 GT3 RS.



Un grand merci à Michelin pour son aide précieuse !

3 questions à Pierre Chaput Ingénieur Recherche et Développement

MOTORSPORT Quelles sont les différences entre Pilot Sport Cup 2 et Cup 2R ?

PIERRE CHAPUT Le R veut dire Radical, donc on va chercher la performance ultime, le chrono. Ce pneu utilise des gommes destinées à la compétition client, comme le N9 chez Porsche. Il se destine à une niche de gentlemen drivers très expérimentés qui exploitent à fond les limites de leur auto. Il travaille à une température de fonctionnement supérieure, étant donné ses composants plus tendres dont le noir de carbone: 100° contre 90° pour un Cup 2. La sculpture est différente et se situe pour le R à l'extrême limite de la réglementation. Nous employons plus de gommes durables pour répondre d'ores et déjà à la réglementation de 2025. Ces pneus sont développés pour la GT3 RS et nous avons maximisé les pressions de contact au sol en fonction de l'architecture et de l'équilibre de la 911. On a travaillé les appuis, les renforts internes

de la bande de roulement et les flancs pour utiliser le moindre centimètre carré de gomme au sol. Nous avons aussi davantage pris en compte les conditions froides et humides, la polyvalence.

MS Quels sont vos conseils d'utilisation ?

PC Même si ces gommes sont proches de la compétition, il ne faut pas partir avec des pressions basses. Il faut s'élaner pour 3 à 5 tours avec les pressions nominales, puis ajuster pour redescendre à ses valeurs comme ici 2,1 bars au carré. Elles peuvent atteindre leur niveau de performances nominal par une température extérieure de 10°, à condition de bien les chauffer. À l'inverse, une forte température réclame des arrêts plus réguliers aux stands pour ajuster les pressions. Pour la durée de vie des R, c'est très variable. Nous tablons sur une journée de roulage piste, avec la possibilité de rentrer chez soi le soir.

Elle est deux à trois fois plus courte que celle du Cup 2. Le marquage se nomme N0 au lancement chez Porsche et peut être amené à évoluer avec un restylage ou pour le dissocier d'une autre monte destinée à une architecture différente, comme par exemple en retravaillant la nappe de textile de la bande. C'est ce qu'il s'est produit avec la 991 GT3 RS phase 1 (N1), qui avait les mêmes dimensions que la 918 Spyder (N0).

MS Étiez-vous présent lors du record sur la Nordschleife de 6'49"328 (20,8 km) ?

PC À titre personnel non, mais l'équipe en charge du développement était là avec des Cup 2R à la composition figée et identiques à celle de production. Ce n'est pas nous qui donnons le feu vert pour le chrono, en fonction des conditions. Nous nous adaptons aux rares créneaux exclusifs disponibles et si besoin, nous utilisons des couvertures chauffantes pour ne pas perdre de temps.



MOTEUR	Huracán Tecnica	911 GT3 RS	
Type (cylindres)	V10, injection directe	flat-6, injection directe	
Disposition	centrale arrière, longitudinale	porte-à-faux arrière, longitudinale	
Cylindrée (cm³)	5204	3996	
Alésage x course (mm)	84,5 x 92,8	102 x 81,5	
Rapport volumétrique	12,7 : 1	13,3 : 1	
Soupapes par cylindre	4	4	
Arbre(s) à cames	2 doubles (calage var. à l'admi. et à l'échap.)	2 doubles (calage var. à l'admi. et à l'échap.)	
Suralimentation	-	-	
Lubrification	carter sec	carter sec	
Puissance maxi (ch à tr/mn)	640 à 8000	525 à 8500	
Puissance au litre (ch)	123	131	
Couple maxi (Nm à tr/mn)	565 à 6500	465 à 6300	
Couple au litre (Nm)	108,6	116,4	
Régime maxi (tr/mn)	8700	9000	
TRANSMISSION			
Type	propulsion	propulsion	
Boîte de vitesses	7, double embrayage	7, double embrayage	
Commande	séquentielle	séquentielle	
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re}	3,13 - 8,5 - 74	3,75 - 8,2 - 74
	2 ^e	2,59 - 12,8 - 111	2,38 - 13,0 - 117
	3 ^e	1,96 - 16,9 - 147	1,72 - 17,9 - 161
	4 ^e	1,24 - 21,5 - 187	1,34 - 23,0 - 207
	5 ^e	0,98 - 27,2 - 236	1,11 - 27,8 - 250
	6 ^e	0,78 - 34,1 - 297	0,96 - 32,1 - 289
	7 ^e	0,68 - 39,2 - 325	0,84 - 36,7 - 296
Rapport de pont	3,94 - 4,89	4,27	
Différentiel autobloquant	mécanique (de série)	piloté (de série)	
Antipatinage	déconnectable	déconnectable	
Pneus (marque et type)	Bridgestone Potenza Race L (option)	Michelin Pilot Sport Cup 2R NO (option)	
Dimensions avant	245/30 ZR 20	275/35 ZR 20	
Arrière	305/30 ZR 20	335/30 ZR 21	
Jantes AV/AR	8,5/11 x 20	10 x 20/13 x 21	
CHÂSSIS			
Carrosserie	coupé 2 places	coupé 2 places	
SCx (m°) - Cx	NC - NC	0,86 - 0,39	
Suspension avant	triangles superposés combinés ressort/amortisseur barre anti-roulis	triangles superposés combinés ressort/amort. + auxiliaires barre anti-roulis réglable	
Arrière	triangles superposés combinés ressort/amortisseur barre anti-roulis roues directrices	multibras, combinés ressort/amortisseurs + auxiliaires barre anti-roulis réglable roues directrices	
Amortissement	piloté (magnétique)	piloté ajustable comp./détente	
Contrôle de trajectoire	déconnectable	déconnectable	
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)	crémaillère (électrique)	
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés carbone-céramique (380/356)	disques ventilés percés carbone-céramique (option) (410/390)	
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)	fixes (6/4)	
Poids annoncé/mesuré (kg)	1379 à sec / 1561	1450 / 1495	
Répartition AV/AR (%)	648 / 913 (42/58 %)	581 / 914 (39/61 %)	
Poids/puissance (kg/ch)	2,4	2,8	
Réservoir (litres)	80	90 (option)	
Long.-larg.-haut. (mm)	4 467 - 1933 - 1165	4572 - 1900 - 1322	
Empattement (mm)	2620	2457	
Voies AV/AR (mm)	1668 / 1624	1630 / 1582	
PERFORMANCES			
Vitesse maxi (km/h)	325	296	
Régime (tr/mn)	8300	8100	
0 à 100 km/h	3"2	3"2	
à 120 km/h	4"0	4"2	
à 140 km/h	5"0	5"5	
à 160 km/h	6"1	6"9	
à 180 km/h	7"5	8"8	
à 200 km/h	9"2	10"9	
De 0 à 400 m	10"6 (217 km/h)	11"1 (202 km/h)	
1000 m	19"3 (275 km/h)	20"4 (253 km/h)	
De 80 à 150 km/h en Drive	3"4	5"2	
De 140 à 200 km/h en Drive	4"3	6"2	
Conso. moyenne (l/100 km)	14,5	13,4	
Émissions CO2 (g/km)	328	305	
TARIF			
Prix (€)	231640	234977	
Prix du modèle essayé (€)	317791	305585	
Malus écologique (€)	+ 50000	+ 50000	
Puissance fiscale (CV)	59	43	

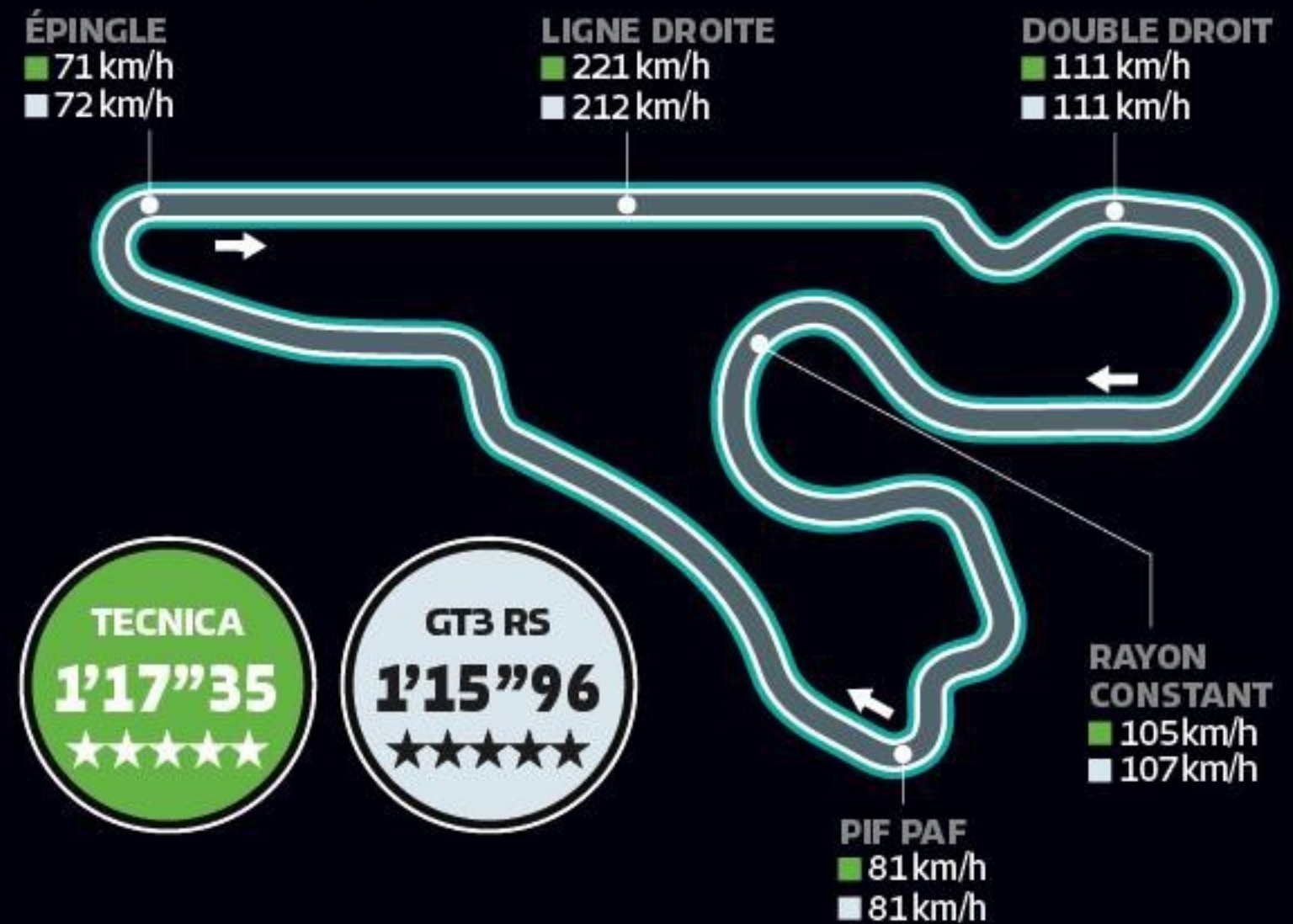


BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

La GT3 RS fait flamber le chrono, à condition d'avoir des Cup 2R optionnels! Sinon, elle repasse derrière la Tecnica avec ses Cup 2 standards

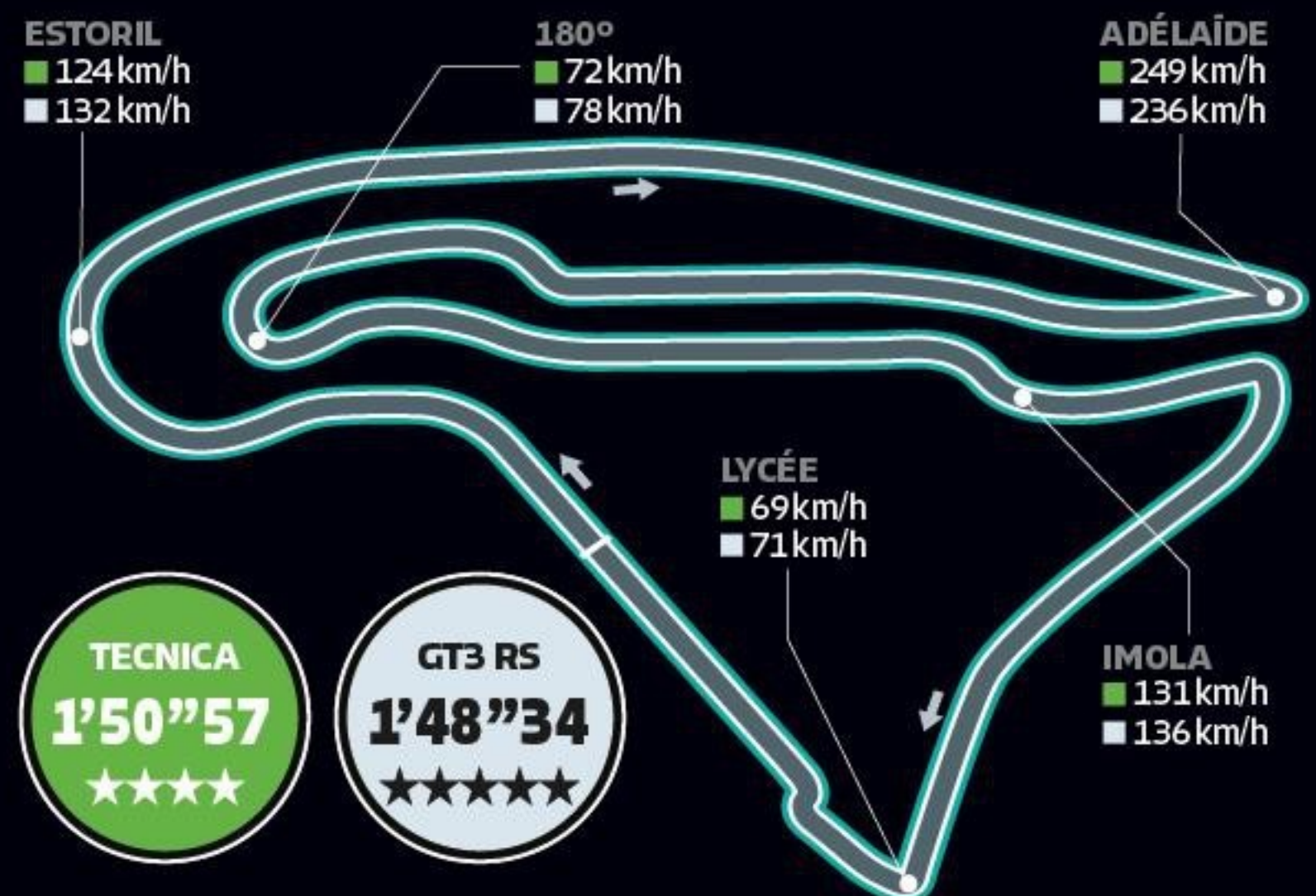
(NO). Moins efficace et plus joueuse, la Lambo' réclame plus de bagarres au volant. Imaginez son potentiel avec de meilleures gomes!



MAGNY-COURS GP

La stabilité et le grip de la 992 GT3 RS font mouche, mais pas au point de menacer ici une GT2 RS. La Tecnica, elle, est distancée en

raison de ses pneus et son arrière-train plus baladeur. Elle tourne moins fort que le reste de la famille Huracán.



LURCY-LÉVIS

Plus puissance et mieux profilée, la Tecnica pèse seulement 61 kg de plus que la 911. La RS profite de son grip et s'accroche jusqu'à 100 km/h, avant de se laisser distancer.





MOTORTECH

votre réseau de professionnels

Reprogrammation moteur



www.motortech.fr



Optimisation moteur & conversion Flexfuel

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

Abarth		RS4 N°1		M5 F90 N°83/85		DS		Hyundai		Maserati	
500	N°23	S4 Cabriolet	N°2	M5 F90 Competition	N°83	DS3 Racing	N°38	I20N	N°101/102	Coupé GranSport	N°4
500 esse esse	N°28	S4 V6 compresseur	N°25	M5 F90 CS	N°103	DS3 Performance	N°75	Veloster	N°42	Granturismo	N°12
Grande Punto	N°14	S4 V6 turbo "2016"	N°74	3.0 CSL	N°107	Ferrari		I30N	N°79/87	Granturismo S	N°21
Punto Evo	N°38	RS4 Cabriolet	N°6	M6	N°7	348 TB	80'S	Genesis coupé 3.8	N°39	MC Stradale	N°41
124 Spider	N°71/80	RS4 Avant	N°13	M6 Biturbo	N°47	F430	N°7	Infiniti		Ghibli SQ4	N°87
Alfa Romeo		RS4 "B8"	N°47/49	M6 Gran Coupé	N°52	F430 Scuderia	N°14	G37S coupé	N°27	Quattroporte Sport GT-S	N°15
MITo	N°22	RS4 "B9"	N°79/85	M850i Coupé/cab'	N°85/94	458 Italia	N°31/42	Jaguar	Quattroporte GT-S		N°27
MITo QV	N°34	A5 Sportback	N°30	M8 Gran Coupé	N°94	458 Spider	N°43	XK	N°5	Levante Trofeo	N°91
Giulietta QV	N°38	S5	N°11/18	M8 Coupé	N°90/94	458 Speciale	N°55/59	XKR Coupé	N°8	MC20	N°99
Giulia Quadrifoglio	N°70/75	RS5	N°34	650i cab.	N°40	488 GTB	N°64	XKRS	N°41	Mazda	
Giulia GTA/GTAm	N°100/102	RS5 "2017"	N°77	850i xDrive	N°7	488 Spider	N°67	XF SV8	N°18	3 MPS	N°8
Brera 3.2 V6	N°2	RS5 Sportback	N°91	X6	N°21	488 Pista	N°85	F-Type	N°52	MX-5 2.0 Perform.	N°3
Spider 3.2 V6 Q4	N°6	S6	N°5	X6 M	N°33	488 Pista Spider	N°89	F-Type R Coupé	N°59	6 MPS	N°4
8C Competizione	N°13	RS6 Avant	N°17	IX M60	N°106	F8 Tributo	N°90/95	F-Type R Coupé	N°59	MX-5 Roads. Coupé	N°7
8C Spider	N°30	RS6 "2013"	N°52/53	I8	N°59	296 GTB	N°104/108	F-Type SVR	N°71/73	MX-5 2009	N°27/46
4C	N°55/57	RS6 Avant "2020"	N°97	BRP		296 GTS	N°109	F-Type R 2020	N°94	MX-5 ND	N°66
4C Spider	N°64	RS7 "2020"	N°90	Can-Am Spyder Road.	N°13	California	N°25/31	F-Type P450	N°103	MX-5 ND Mk2	N°84/89
Stelvio Quadrifoglio	N°83	S8	N°3	Bugatti		California T	N°59	XE SV Project 8	N°82/90	MX-5 RF	N°75
Alpina		RS e-tron GT	N°98/102	Veyron Super Sport.	N°37/59	Portofino	N°88	JEEP		McLaren	
B3 S Biturbo	N°36	RSQ8	N°92	Chiron	N°75	Portofino M	N°101	Grand Chero. Track.	N°92	570S	N°67
B3 Biturbo	N°58	R8 V8	N°12/100	Chiron Super Sport	N°106	Roma	N°95/99	KTM	570S Track Pack		N°79
B5 Biturbo	N°41	R8 V12 TDI Le Mans	N°20	Cadillac		599 GTB Fiorano	N°5	X-Bow	N°22/29	570 GT	N°71/72
Alpine		R8 V10	N°27	BLS 2.8 V6 Turbo	N°5	599 GTB HGTE	N°29	X-Bow R	N°41	600LT	N°84/87
A110	N°79/82/85	R8 V10 Plus	N°49/51	ATS-V	N°75	599 XX	N°33	X-Bow GT	N°52	600LT Spider	N°87/91
A110 Légende GT	N°100	R8 Spyder	N°34	CTS 3.6 V6 AWD	N°15	599 GTO	N°34	X-Bow GT-XR	N°107	620R	N°95/101
A110 S	N°91/92/96/97	R8 Spyder "2016"	N°73	CTS-V Coupé	N°37	FF	N°40/61	Lamborghini		Artura	N°106
A110 S 2022	N°104/105/108	R8 GT	N°37	CTS-V	N°67/73	GTC4Lusso	N°71	Murciélago LP 640	N°6	GT	N°90
A110 R	N°109	R8 II V10 Plus	N°65/67	STS-V	N°15	GTC4Lusso T	N°75	Miura	N°11	MP4-12C	N°39/55
Ariel		R8 II RWS	N°81	XLR-V	N°15	F12berlinetta	N°48	Countach	N°11/103/106	MP4-12C Spider	N°53
Atom 300	N°6	R8 II RWD	N°95/97	Carver		F12tdf	N°68	Diablo	N°11/106	650S	N°59
Atom 500	N°37	R8 II RWD GT	N°108	Carver One	N°7	812 Superfast	N°77	Gallardo Superleg.	N°12	675 LT	N°65/69/73/87/100
Artega		BAC		Caterham		812 Competizione	N°102	Gallardo Nera	N°13	675 LT Spider	N°70
GT	N°37	Mono	N°55	Seven 165	N°55	LaFerrari	N°58	Gallardo Spyder	N°13	720S	N°76/82/85
Aston Martin		Bentley		Seven Superlight 120	N°42	SF90 Stradale	N°94	Gallardo LP560-4	N°21	720S Spider	N°87
V8 Vantage	N°4	Continental GT Speed	N°16	Seven Superlight R300	N°46	SF90 Stradale As.Fi.	N°100	Huracán	N°58	765LT	N°98
V8 Vantage 2008	N°21	Continental GT 2 V8 S	N°61	Seven 485R	N°53	SF90 Spider	N°106	Huracán LP580-2	N°74	765LT Spider	N°103/104/106
V8 Vantage Roadster	N°10	Conti.2 GTC Speed	N°64	Seven 275R	N°65	Daytona SP3	N°106	Huracán Perfor.	N°77/81/85	720S GT3X	N°103
V8 Vantage S	N°44	Continental GT 3 W12	N°87	Seven 340R	N°108	Fiat		Huracán EVO	N°89/91	P1	N°56/61
Vantage	N°81/85	Conti. GT 3 Speed	N°103	Chevrolet		Panda 100 HP	N°9	Huracán EVO 2WD	N°101	Senna	N°83/87
Vantage AMR	N°91	Flying Spur Speed	N°22	Corvette C6 Z06	N°4/10	Ford		Murciélago LP670 SV	N°29	Elva	N°98
Vantage F1 Edition	N°101	BMW		Corvette C6 2008	N°18	Sportka	N°12	Aventador LP700-4	N°47	Mercedes-Benz	
DB9	N°7	M1	N°107	Corvette C6 Z06 Perf	N°45	Fiesta S	N°24	Aventador SV	N°65	A 35 AMG	N°87/88
DBS	N°14	130i	N°1	Corvette C6 ZR1	N°42	Fiesta ST Mk2	N°51	Aventador SVJ	N°84/95	A 45 AMG 360 ch	N°53/54
DB11	N°75	M 135i Coupé	N°15	Corvette C7	N°56/60	Fiesta ST200	N°71	Aventador Ultimae	N°106	A 45 AMG Mk2 381 ch	N°70
DB11 V8	N°80	M 135i	N°49	C7 Grand Sport	N°76	Fiesta ST Mk3	N°84/85/101	Countach LPI 800-4	N°109	A 45 S AMG	N°89/92/97/104
DBS Superleggera	N°83	M 135i xDrive	N°52	Corvette C7 Z06	N°68/73	Puma ST	N°97	Veneno	N°65	CLA 45 S AMG S.B.	N°96
DBS Superleggera Vol.	N°89	128ti 2021	N°98	Corvette C7 ZR1	N°86	Focus ST	N°2	Urus	N°86/93	CLK 63 AMG	N°5
V12 Vantage	N°29	M 135i xDrive 2020	N°90	Corvette C7 ZR1	N°86	Focus ST Mk2	N°47/52	Urus Performante	N°108	CLK 63 AMG Black Ser.	N°11
V12 Vantage S	N°60	M 135i xDrive 2022	N°105	Corvette C8	N°93/102/103	Focus RS Mk2	N°27/29/32/100	Lexus		SLK 350	N°18
GT12	N°66	123d Coupé	N°18	Camaro SS	N°43	Focus RS Mk3	N°68/70	IS-F	N°18	SLC 43 AMG	N°70
Vanquish "2012"	N°49	125i Cabriolet	N°20	Camaro V8 "2016"	N°73	Focus RS Mk3 Perfo.	N°79	LFA	N°31/39	C 63 AMG	N°14
Rapide	N°33	1 M coupé	N°40/100	Camaro Z28	N°68	Focus ST Mk4	N°89/91/92	RC F	N°62/64	C 63 AMG coupé	N°43
Rapide AMR et E	N°88	M235i	N°57/59	Chrysler		Mondeo 2.5 T	N°12	Lotus		C 63 AMG BS	N°44
DBX	N°95	M240i xDrive	N°104	300C SRT-8	N°24	GT	N°7	Exige S	N°5	C 63 S AMG	N°63/67
DBX 707	N°105	M2	N°69/71	Citroën		GT 2017	N°76	Exige S V6	N°50	C 63 S AMG Coupé	N°63/67
Audi		M2 Competition	N°83/85/89	AX Sport	80'S	GT40	N°7	Exige RGB	N°40	C 63 S AMG E-Perform.	N°109
A1 TFSI 185 ch	N°40	M2 CS	N°94/96/97	C2 VTS	N°23	Mustang Shel. GT500	N°10	Exige S V6 roadster	N°53	E 63 AMG	N°6
A1 quattro	N°45/50/87	Z4 M Roadster	N°4	Cupra		Mustang Shel. GT2007	N°19	Exige S V6	N°46	E 63 AMG "2010"	N°30
S1	N°57/61	Z4 M Coupé	N°6	Born V	N°103	Mustang GT500 2010	N°35	Exige S V6	N°46	E 63 AMG biturbo	N°42
UR-quattro	80'S	335i Coupé	N°7	Leon e-Hybrid	N°96	Mustang Boss LS	N°44	Exige Sport 380	N°78	E 63 S AMG	N°74/83
Sport quattro	80'S	340i M Performance	N°69	Leon VZ 300	N°100/101/102	Mustang "2015"	N°64/67	Exige Cup 430	N°85	CLS 63 AMG biturbo	N°45
200 quattro	80'S	Z4 3.0 SI	N°8	Formentor VZ 2.0	N°96	Mustang "2018"	N°81	Elise S1	N°77	CL 63 AMG	N°8
S2	80'S	Z4 "2009"	N°28	Formentor VZ 5	N°100	Mustang Bullitt 2018	N°86/89	Elise S	N°6	CL 63 AMG "2010"	N°36
RS2	80'S	Z4 SDrive SI	N°30	Ateca	N°86/95	Mustang Sh. GT350R	N°68/77	Elise S "2012"	N°48	CL 65 AMG	N°11
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	N°17	Z4 M40i xDrive	N°88	Dallara		Mustang Mach-E GT	N°104	Elise "2010"	N°34	S 63 AMG Coupé	N°61
S3	N°7	M3 E92	N°12/13	Stradale	N°91	Ginetta		Elise Club Racer	N°42	SL 63 AMG	N°19
S3 2013	N°52/58	M3 E46	N°40/98	Dodge		G40R	N°48/52	Elise SC	N°17/22	SL 65 AMG BS	N°28
S3 Sportback 2020	N°96	M3 E90 Berlina	N°20	Challenger Hellcat	N°86	Honda		Elise Sport 250	N°70/78	AMG SL 63	N°107
RS3	N°39/41	M3 E92 GTS	N°35	Viper SRT-10	N°7	Civic 1.8 i-VTEC Sport	N°2	Elise Sport 240 F.Ed.	N°100	SLR Roadster	N°12
RS3 "2015"	N°64/67	M3 F80 / M4 F82	N°58/60	Viper ACR	N°18	Civic Type R EP3	N°52/77	Europa S	N°7	SLS AMG	N°30
RS3 "2022"	N°102/104/108	M3 F80 Pack Comp.	N°73	Viper Hennessey	N°18	Civic Type R FN2	N°10	Europa SE	N°23	SLS AMG Black S.	N°51
RSQ3	N°93	M3 CS	N°83	Viper 2 GTS	N°86	Type-R Champ. FN2	N°29/77	2-Eleven	N°13	AMG GT 63 S 4 p.	N°86/91
TT 3.2 quattro	N°6	M340i xDrive	N°94	Viper 4 ACR Extreme	N°86	Civic Type R FK2	N°64/67	3-Eleven	N°78	AMG GT 63 S E-Perf	N°106
TT Roadster 2.0 TFSI	N°9	M3 Compet. G80	N°99/102	Donkervoort		Civic Type R FK8	N°77/79	Evora	N°28/33	AMG GT S	N°61/63
TT Road. 3.2 V6 quat.	N°9	M4 Cab	N°60	D8 GT	N°26	Civic Ty. R FK8 Ltd E.	N°96/97	Evora S	N°37/40	AMG GT	N°71
TTS	N°20	M4 F82 GTS	N°72	D8 GTO	N°53/66	Civic Type R FL5	N°109	Evora GT430	N°79	AMG GT R	N°74/79/95
TTS "2014"	N°60	M4 F82 CS	N°78/79	D8 GTO RS	N°76/90	Accord	N°21	Emira V6	N°105	AMG GT R Pro	N°87
TT RS	N°29/30	M440i xDrive 2020	N°96	DS		CR-Z	N°34/38	Marcos		Mini	
TT RS Mk2	N°72/74/79	M4 G82 Comp.	N°98	D8 GT	N°26	S2000	N°46	Cooper S	N°8	Cooper S JCW GP	N°8
A4 V6 3.2 FSI quattro	N°14	M4 G82 CSL	N°107/108	D8 GTO	N°53/66	NSX "2016"	N°72	TSO	N°11		

Cooper S JCW	N°23	308 R Hybrid Proto	N°67
Cooper S Coupé JCW	N°45	508 PSE	N°98
JCW GP II	N°51	RCZ	N°34
Cooper S "2014"	N°57	RCZ R	N°55/56
JCW "2015"	N°64/65		
Clubman JCW	N°92		
JCW GP III	N°94/97		

Mitsubishi

Colt Ralliart	N°26
Lancer Ralliart	N°22
Lancer Evo IX	N°4/100
Lancer Evo X	N°14
Lancer Evo X MR	N°20
Lancer Evo X GSR	N°27

Morgan

Aero 8	N°11
Aeromax	N°21

Nissan

350Z	N°6
370Z	N°30
370Z Nismo	N°54
GT-R	N°28
GT-R "2011"	N°40
GT-R "2012"	N°45
GT-R "2013"	N°55
GT-R Track Pack	N°47
GT-R 2017 Track ed.	N°79
GT-R Nismo	N°69
Juke Nismo	N°51
Juke Nismo RS	N°70
Juke R	N°47
Juke R 2.0	N°66

Opel

Corsa GSI	N°16
Corsa OPC	N°10
Corsa OPC Nürburg.	N°45
Corsa OPC "2015"	N°64/65
Astra OPC	N°2
Astra OPC Mk2	N°47/48
Vectra Break OPC	N°2
Vectra OPC	N°2
Insignia OPC	N°30
Zafira OPC	N°2
Meriva OPC	N°4
GT	N°10
GTC Concept	N°11

Pagani

Huayra	N°48
Huayra R	N°107

Peugeot

205 rallye	80'S
205 GTI 1.9	N°52
306 S16	N°50
407 Coupé V6	N°2
207 1.6 THP	N°8
207 RC	N°10
207 SW RC	N°16
208 GTI	N°52
208 GTI BPS	N°61/62/100
308 THP 175	N°20
308 GTI	N°66/67

Porsche

Boxster S	N°11
Boxster S Mk2	N°27
Boxster RS 60 Spyder	N°20
Boxster S (981)	N°45/48
Boxster GTS (981)	N°58/62
Boxster Spyder (981)	N°26
718 Boxster S	N°70/71
718 Boxster GTS	N°88
718 Boxster GTS 4.0	N°105
718 Boxster 25 ans	N°107
718 Spyder	N°89
Cayman 2.7	N°7
Cayman S	N°1
Cayman S Mk2	N°26
Cayman R	N°40
Cayman (981)	N°54
Cayman (981) S	N°51
Cayman (981) GTS	N°60
Cayman GT4	N°63/64/67
718 Cayman S	N°72/67/74
718 Cayman GTS 4.0	N°105
718 Cay. GT4	N°89/91/96
718 Cay. GT4 RS	N°104/105
911 (964) C2	80'S
911 (996/2) GT3.	N°40
911 (997) 4S Cab.	N°1
911 (997) 4S	N°4
911 (997) Car. 4S kit	N°12
911 (997) Turbo	N°5
911 (997) Turbo Cab	N°12
911 (997) GT3	N°5/29
911 (997) GT3 RS	N°8
911 (997) GT2	N°14
911 (997) GT2 RS	N°36
911 (997/2) S	N°22
911 (997/2) 4S	N°23
911 (997/2) GTS	N°40
911 (997/2) SC	N°31
911 (997/2) Turbo	N°31
911 (997/2) Turbo S	N°35
911 (997/2) GT3 RS	N°54
911 (997/2) GT3 4.0	N°42
911 (991) S	N°44
911 (991) S X51	N°51
911 (991) Car. Cab	N°48
911 (991) Carrera 4	N°49
911 (991) C4 GTS	N°63
911 (991) Targa	N°58
911 (991) GT3	N°54/56
911 (991) GT3 RS	N°67
911 (991) R	N°72
911 (991) Turbo S	N°54/55
911 (991/2) S	N°67/73
911 (991/2) C4S	N°71
911 (991/2) GTS	N°78
911 (991/2) GT3	N°76/79/81
911 (991/2) GT3 RS	82/84/85
911 (991/2) GT2 RS	N°82/87
911 (991/2) Speedster	N°90
911 (992) Carrera PDK	N°98

7,90€

LE NUMÉRO

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine



N°109

Commandez sur www.ngpresse.fr

Retrouvez la liste des numéros disponibles et complétez votre collection



911 (992) S	N°86/88/91	Clio IV R.S.	N°51	Octavia RS 2015	N°62	Polo III GTI	N°5
911 (992) 4S	N°88	Clio IV R.S. Trophy	N°65	Octavia RS 2021	N°99	Polo IV GTI	N°37
911 (992) GTS	N°102/103/105	Mégane R.S.	N°8	Smart		Polo V GTI	N°62
911 (992) Sport Classic	N°108	Mégane GT 2.0 T	N°9	Fortwo Brab. Ultim. 101	N°2	Polo V R WRC	N°56
911 (992) Turbo S	N°95/99	Mégane R.S. F1 T. R 26	N°9	Fortwo Brabus	N°13	Polo VI GTI	N°87
911 (992) GT3	N°99/102	Mégane R.S. R26R	N°23/27/87	Subaru		Polo VI GTI 2022	N°105
911 (992) GT3 Touring	N°107	Mégane R.S. DCI	N°11	Impreza WRX	N°2	Golf GT TSI	N°6
911 (992) GT3 RS	N°109	Mégane III R.S.	N°31	Impr. WRX 2.0 R 2008	N°13	Golf GTI 16S Oettinger	80'S
Macan GTS 2022	N°105	Mégane III R.S. 275	N°59	Impreza STI	N°3	Golf GTI	N°8
Cayenne GTS	N°15	Mégane III Trophy-R	N°60	Impreza WRX STI 2008	N°15	Golf V GTI Edition 30	N°9
Cayenne GTS 2022	N°105	Mégane IV R.S.	N°80	WRX STI-S	N°36	Golf V GTI Pirelli	N°14
Panamera Turbo	N°29	Mégane IV R.S. Cup	N°84/85	BRZ	N°46	Golf VI GTI Ed. 35	N°45
Panamera Turbo S	N°42	Mégane IV Trophy	N°85/87	Suzuki		Golf VI R	N°33
Panamera GTS	N°47	Mégane IV Trophy-R	N°90/91	Swift Sport	N°11	Golf VII GTI Perfo	N°55
Panamera II GTS	N°86	Mégane IV.2 Trophy		Swift Sport 2012	N°46	Golf VII GTI Clubsport	N°72
Panamera hybrid	N°53			Swift Sport Hybrid	N°101	Golf VII GTI	N°78
Pan. Turbo S E-Hybrid	N°84	RUF		TechArt		Golf VII GTI TCR	N°86
Panamera 2021	N°97	RT12	N°9	Cayman GT Sport	N°9	Golf R32	N°2
Panamera GTS 2022	N°105	Saab		Tesla		Golf VII R	N°57
Taycan (propulsion)	N°99	9-3 V6 XWD	N°12	Roadster Sport	N°38	Golf VIII GTI	N°95/98
Taycan GTS	N°105	9-3 Turbo X	N°18	Model S	N°57	Golf VIII GTI Club. 45	N°10
Taycan Turbo S	N°90/94/97	Seat		Model S Plaid	N°109	Golf VIII R	N°101
Taycan Sport Turismo	N°107	Ibiza Cupra	N°29	Toyota		Golf VIII R 20 ans	N°108
959	N°3	Leon FR 2.0 TFSI	N°6	Yaris GRMN	N°80	Scirocco	N°22
Carrera GT	N°3	Leon Cupra	N°9	GR Yaris		Scirocco R	N°33
918 SPYDER	N°56/61	Leon Cupra R	N°31	N°97/100/101/109		Eos 2.0 TFSI	N°8
Radical		Leon Cupra "2014"	N°57/60	GT86	N°46	T-Roc R	N°91
SR3 SL	N°43	Secma		GR86	N°104/106/108/109	Passat CC V6	N°20
RXC Turbo 500	N°65	Roadster F-16	N°24/44	GR Supra 2.0	N°94	Passat R36	N°24
Renault		Sin		GR Supra 3.0	N°88/89/91/109	Volvo	
Twingo GT	N°12	R1 550	N°82	N°88/89/91/109		C70 T5	N°4
Twingo R.S.	N°24	Skoda		TVR		C30 T5	N°8
Twingo R.S. 2012	N°46	Fabia RS	N°36	Sagaris	N°11	S60 Polestar	N°74
Clio Williams	N°51	Octavia RS	N°1	Volkswagen		Westfield	
Clio 1 R.S.	N°51			Up GTI	N°80	FW 300	N°32
Clio 2 R.S. Ph. 2	N°51					FW 300 ST3	N°46
Clio 2 R.S. Ph. 3	N°51					ZENOS	
Clio R.S. Team (182 ch)	N°1					E10 R	N°68
Clio R.S. R27	N°11						



BON DE COMANDE 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.



Il y a les plaisirs de la glisse mais aussi celui des yeux. L'endroit est juste merveilleux.



Les propulsions à moteur avant sont les meilleures écoles pour la glisse.



LE CLOU DU SPECTACLE



Vous n'en pouvez plus des contraintes routières hexagonales, de la conduite triste, des circuits où la moindre dérobade vous vaut exclusion ? Nous avons testé la recette concoctée par des givrés du ressourcement automobile ultime. Attention, vous risquez d'aimer.

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS NICOLAS DEUMILLE/JEAN-CHRISTOPHE DAVID



SI VOUS AIMEZ LE WRC, LE DRIFT ET LES HISTORIQUES, VOUS VOUS SENTIREZ CHEZ VOUS

Le tableau de bord a beau afficher - 19°, j'ai les dessous-de-bras humides et les cheveux collés sur les tempes. Un bref instant, je me demande en combien de temps la sueur gèle par ces températures. Cela suffit à me faire perdre ma concentration et à réaliser une synchronisation pieds/mains qui manque de m'envoyer dans le mur de neige. Les trois secondes de répit entre les deux virages me font me souvenir que le blouson dans lequel je devrai vite me glisser en sortant de l'auto est dans le coffre, juste à côté de la pelle que l'on trouve dans toutes les autos que 4Move propose à l'essai sur ce lac gelé situé à une vingtaine de minutes d'Arvidsjaur, dans le nord de la Suède. Comme nous sommes dans un haut lieu des essais grand froid pour les constructeurs, manufacturiers et fournisseurs automobiles de la planète, l'endroit pourtant reculé dispose d'un aéroport. Ce qui rend accessible ce lieu magique,

où les elfes qui vont rendre ce moment merveilleux ont pour nom Jean-Christophe, Adrien, Benoît, Sidhant et Loïc.

Un lieu merveilleux

Lorsque vous quittez la grande route où l'on roule nettement plus vite que dans nos contrées alors que le sol est recouvert de plaques de glace, un petit chemin enneigé au milieu des arbres vous emmène au chaleureux 'tipi' d'accueil du nouveau paradis où s'est installé 4Move depuis 2 ans. L'endroit au milieu de la forêt est tout simplement magique car vous êtes à 100 m d'un lac recouvert de 80 cm de glace où vous attend le parc d'attractions le plus givré que l'on puisse imaginer lorsqu'on aime les sportives. Contrairement à d'autres endroits, ce lac ne devient pas une immensité plate et blanche lorsque l'hiver arrive car on y trouve plusieurs petits îlots boisés qui deviennent des repères visuels pour l'apprenti pilote et autour desquels Jean-Christophe David et le propriétaire des lieux ont dessiné des tracés rien moins que jolis.

Ne cherchez pas de lignes droites, ce n'est pas le propos ici. Jean-Christophe qui s'est lancé dans

l'aventure il y a 7 ans est un ingénieur metteur au point qui bosse dans le coin depuis plus de 20 ans. Mais c'est surtout un fanatique de sportives et du beau geste derrière un volant. Son désir est de transmettre les essentiels du pilotage et il n'existe rien de mieux que la glace pour allier apprentissage et plaisir. La clientèle est variée et va du groupe venu pour se faire plaisir tout en couplant l'expérience avec des virées en chiens de traîneau ou en moto-neige, aux amateurs d'aurores boréales et de paysages immaculés en passant par le groupe d'ingénieurs metteur au point en formation ou encore par des pilotes en quête de perfectionnement ou de diversification.

Pour eux, il a concocté trois circuits qu'il est possible de relier. Nous ne sommes pas sur un tourniquet comme souvent dans l'Hexagone. Le Drift Track d'un peu plus d'un kilomètre avec son aire plane permet de se faire la main tranquillement à bonne distance des murs de neige. Le Rally Track de 2,3 km commence à vous donner quelques sueurs avec ses enchaînements, ses courbes qui referment et son épingle tandis que le bien nommé Fast Track de 2,7 km avec ses courbes interminables en quatrième



Propus, 4x4, traction, 4 ou 6 ou 8 cylindres, les autos sont très variées..



L'accueil est à échelle humaine et l'apprentissage individualisé.

va vous contracter les fessiers comme jamais auparavant. Mais avant d'en arriver là, il faut apprendre.

Un panel de sportives illustres

Pour se convaincre de la philosophie de geek automobile qui prévaut chez 4Move, il suffit d'ouvrir la porte de leur garage. L'idée n'est pas de vous en mettre plein les mirettes avec des noms ronflants. Ou plutôt si, mais ce sont des noms qui résonnent surtout à l'oreille des purs fanatiques. Si vous vous êtes un jour retrouvés sur un bord de route dans le froid pour voir passer des WRC ou si vous aimez assister à quelques compétitions du Drift Masters European Championship ou que vous adorez les vidéos de rallye historique, vous vous sentirez chez vous. On sent que le choix des autos s'est surtout fait sur leurs qualités d'équilibre et de progressivité. Ainsi, pour débiter, vous aurez à disposition une Peugeot 308 GTi traction de 270 ch légèrement préparée mais surtout des propulsions à moteur avant réputées pour leur propension à glisser avec facilité. Plusieurs Toyota GT86 (une GR86 doit bientôt arriver) vous attendent. Avec 200 ch et un couple anémique, on découvre sans trop se faire peur comment synchroniser ses gestes pour

maîtriser la glisse et ne pas la subir. Dans le même registre 'scolaire' mais avec un peu plus de puissance, vous apprécierez la souplesse (amortissement et moteur) de la Nissan 370Z étonnamment à l'aise ici (on comprend pourquoi certains l'utilisent pour le drift). Pour ne rien gâcher, la mélodie merveilleuse de son V6 libéré par un échappement inox ajoutera à la magie du moment et vous incitera à jeter un œil aux petites annonces. Quant à la Mustang GT dont le V8 ravit aussi les oreilles, elle vous fera prendre conscience des effets du poids et du couple dans l'art de la danse sur glace. 4 à plat, V6, V8, mais aussi 6 en ligne puisque vous pouvez également découvrir les charmes d'une BMW M vintage en glisse avec une M3 E36 3,2 litres. Mieux encore, vous pourrez comme moi réaliser un rêve et vous retrouver derrière le volant joliment tulipé d'une Escort RS2000 Mk1 préparée pour le rallye. Certes, ce n'est pas une 1600 avec le moteur BDA hors de prix, mais son 4 cylindres 2 litres Pinto sort tout de même 170 ch et demande à être cravaché au-dessus des 3500 tr/mn pour fonctionner. Du coup, il faut tricoter avec la boîte aux débrayements ultra-courts tandis que l'onctuosité de ses dérives aidée par ses pneus à clous Burzet se combine à la rage sonore

de son moteur pour vous transporter ailleurs. Vous vous retrouvez tout à coup dans la peau de Roger Clark au RAC Rally 74. Et si vous êtes plutôt fan de Jean-Pierre Nicolas ou Vic Elford, une Porsche 911 3.2 G50 est aussi disponible.

Pas à pas

Pour résumer, le pilotage, c'est apprendre à gérer la saturation des trains lors des transferts de masse. Que l'on soit sur glace, sur terre ou sur goudron, c'est toujours la même histoire. L'avantage de la glace est que l'on perçoit plus facilement les conséquences de ses actions au volant. Survirage et sous-virage surviennent à des vitesses basses et se prolongent suffisamment longtemps pour que le cerveau les identifie clairement. Ceci permet de comprendre une chose essentielle qui n'a absolument rien de naturel: en cas de sous-virage, pour parvenir à faire tourner une auto, il faut en général débrayer... et reprendre les gaz! À une vitesse donnée, un pneu trop braqué sature et perd l'adhérence. Instinctivement, on rajoute du volant pour essayer de tourner mais ce faisant, vous accentuez le phénomène et tirez droit. Commence alors la rééducation de votre cerveau qui doit admettre que dans ce cas, il faudra



J'AI MAL AUX ÉPAULES, J'AI SOIF. NORMAL, JE VIENS D'ALIGNER TROIS TOURS DES DEUX CIRCUITS SOIT PLUS DE 15 KM



Avec un tel programme, vous vous forgerez des souvenirs impérissables.



ouvrir votre volant délicatement, attendre de sentir que l'auto retrouve son pouvoir directionnel et reprendre les gaz pour la faire pivoter. Tout cela en allant droit vers le mur de neige! Cela n'a rien de naturel mais, au pire, quelques séances de pelletage vous feront rentrer ça dans le crâne plus vite que n'importe quel discours théorique.

Si ce n'est le patin en acier fixé à l'avant qui permet de ne pas s'enfoncer dans la neige et de protéger les boucliers mis à rude épreuve, les autos ne subissent pas de préparation particulière pour fonctionner dans un environnement aussi hostile capable de vous bloquer les freins à chaque arrêt. Toutefois, on remarque assez vite celles qui supportent mieux ces froids sibériens et ce régime de dérives extrêmes. Roy, le mécano de l'équipe doit régulièrement changer des capteurs défaillants. Quand les ornières se creusent ou que les murs de neige sont percutés avec un peu trop de vigueur, les trains et les roulements fatiguent. Afin de préserver les transmissions, Jean-Christophe choisit méticuleusement le cloutage de chaque voiture. Il faut qu'il soit adapté à la puissance (la règle, c'est un clou par cheval) mais aussi à l'équilibre et à l'objectif recherché. Ainsi, en mettant plus de clous à l'avant qu'à l'arrière, on protège la transmission tout en augmentant le plaisir du pilote qui fera pivoter plus aisément la voiture. Certaines autos roulent avec des clous de 3 mm, d'autres avec des clous de 5 mm (sur route suédoise, c'est 1,5 mm). Ce qui permet d'accélérer le rythme progressivement, une fois les étapes de compréhension acquises.

Sachant que les forfaits proposés permettent de rouler entre 3 et 5 heures par jour (pour des tarifs allant de 5 000 à 12 000 €, voyage et hébergement compris), vous allez vous améliorer, c'est une certitude. Vous serez aussi très fatigués mais cela permet ensuite de monter en gamme. C'est le moment de passer aux voitures à moteur central puis aux intégrales. L'Alpine A110 avec son 4 cylindres turbo va démontrer une nouvelle fois les bénéfices de sa légèreté en étant capable de rouler extrêmement fort sans gros clous tandis que le Cayman 981 GT4 monté façon Clubsport avec de gros clous va faire hurler son flat-6 de 385 ch pour vous ensorceler littéralement. Vivement que les 911 GT3 et 718 GT4 RS promises pour 2024 rejoignent le cheptel.

Le grand frisson

Le passage aux quatre roues motrices est un autre volet de l'apprentissage. Les deux Subaru Impreza (une GT et une WRX préparées au moteur d'une violence étonnante) à la répartition de puissance figée à 50/50 sont des écoles de patience tant elles demandent de l'implication et du temps avant de pivoter mais surtout, cela permet de saisir tout de suite les progrès en matière de transmission lorsque vous passez sur la Toyota GR Yaris qui dans son mode Sport envoyant 70 % de sa puissance vers l'arrière se révèle d'une facilité et d'une efficacité confondantes. Mais le clou du spectacle, le climax, le pic de frisson intervient lorsque le staff consent à sortir la bête. Une Mitsubishi Lancer Evo 9 (286 ch et 392 Nm de couple)

aux trois modes de conduite (Tarmac, Gravel, Snow) flanquée des plus gros clous possibles m'attend pour saluer un apprentissage où la pelle n'a finalement pas été utilisée. Les premiers virages sont littéralement pris 'sur le grip' comme sur du bitume, c'est le signe qu'on peut (doit) accélérer. Grâce au différentiel central et au pont arrière piloté capable d'envoyer plus de couple sur la roue extérieure, l'auto devient un jouet intuitif. La direction est extrêmement légère et tout semble plus facile jusqu'au moment où vous vous rendez compte que vous virevoltez à plus de 120 km/h. Votre niveau de concentration atteint des sommets, tout se passe à des vitesses tellement plus rapides que vous n'avez plus le temps d'admirer le paysage. Mieux vaut ne pas imaginer les conséquences d'un raté (la pelle ne suffirait plus). Malgré cela, la sensation de maîtrise est absolument jouissive. Les tours s'enchaînent en affinant les trajectoires, en amplifiant les mises en dérive et les appels contre-appels, en éliminant les corrections au volant. Bref, en étant plus fluide. Ma fesse gauche est tétanisée. Mes genoux et mes épaules sont douloureux. Je suis déshydraté. Mais tout est normal car, mine de rien, je viens d'aligner trois tours des deux circuits réunis soit plus de 15 km d'une intensité et d'une jouissance que je n'ai connues nulle part ailleurs. Méfiez-vous, cela peut devenir très addictif. Vraiment. ■

Un grand merci à Jean-Christophe et son staff pour l'accueil formidable et les souvenirs impérissables. Pour plus de renseignements : 4move.fr.

BILSTEIN
EVO R

BILSTEIN EVO R

Conception ultra light en aluminium pour plus de stabilité en courbe et des meilleurs temps au tour.

Deux molettes en aluminium permettent un réglage scindé de la détente et de la compression.

100 possibilités de réglage de dureté totalement individuel et personnalisé.

L'art de l'ingénierie fait main dans le temple du meilleur fournisseur du sport automobile.



EUROFAC S.A
23 RUE HENRI BECQUEREL
ZAC DE LA TUILERIE - 77645 CHELLES CEDEX
TEL: 01.64.72.40.60



CORRIDA GIVRÉE

Quelle idée de s'aventurer sur glace en Lambo' ? Le constructeur veut prouver le contraire en proposant des stages avec toute la gamme cloutée. Direction Livigno, au nord de l'Italie, pour swinguer en deux et quatre roues motrices.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.





HURACÁN STO

Moteur >> V10, 5,2 litres, 640 ch, 565 Nm
Transmission >> propulsion, BVR7
Pneus >> Pirelli Sottozero 3 à clous
Poids mesuré >> 1512 kg
Perfs mesurées (Potenza Race) >> 0 à 100/200 km/h en 3''0/8''9, 400/ 1000 m D.A. en 10''5/19''4, 310 km/h (bridée)
Prix >> 305280 €

URUS PERFORMANTE

Moteur >> V8 biturbo, 4 litres, 666 ch, 850 Nm
Transmission >> intégrale, BVA8
Pneus >> Pirelli Scorpion Winter à clous
Poids annoncé >> 2150 kg
Perfs annoncées (PZero) >> 0 à 100/200 km/h en 3''3/11''5, 306 km/h
Prix >> 262185 €



Tout le plateau dispose de pneus cloutés.



En 2 ou 4 roues motrices, la Huracán adore la glisse !



Il suffit d'y croire ! La bête pivote, bien aidée par le mode Rally.



Le stage alterne exercices originaux et tours de piste.



Chaque élève dispose d'un coaching personnalisé.

De drôles de cris retentissent dans la station de Livigno, située à 230 km de Milan et 200 km de Zurich. Des taureaux de toutes les couleurs et tailles hurlent de joie en dansant sur la glace. Les spectateurs n'en croient pas leurs yeux. Perchée à 1800 m, cette vallée bordée de pistes bénéficie d'une fiscalité réduite sur le carburant, l'alcool ou les parfums.

Au mois de janvier, le thermomètre oscille entre -15 et -5°. L'idéal pour entretenir une solide couche de glace sur un pré (et non un lac gelé). C'est ici que Lamborghini passe ses hivers depuis 2015, après avoir écumé la Laponie comme bon nombre de constructeurs. Aussi surprenant que cela puisse paraître, les modèles présents ne recèlent pas tous une transmission intégrale. Les Huracán sont aussi nombreuses que les Urus et des propulsions s'immiscent dans le spectacle, pour notre plus grand bonheur.

Ces montures ne cachent aucun renfort ni préparation mécanique spécifique. Elles se contentent d'ajouter 200 à 300 clous par roue aux gommes Pirelli hivernales. Le constructeur a la bonne idée de montrer aux apprentis leur apport en exécutant un atelier avec et sans clous, où le grip vient à manquer en relevant le rythme. Les clients en question viennent du monde entier et la plupart d'entre eux possèdent un ou plusieurs modèles. Ces stages restent ouverts à des pros-

pects, qui doivent se rapprocher d'un concessionnaire pour faire partie des 125 élèves de l'académie hivernale. Lamborghini ne la définit pas comme une école de pilotage, mais comme une expérience accès sur le fun. Il limite les places et chaque conducteur doit déboursier environ 10000 €. Un participant allemand habillé aux couleurs de la marque possède par exemple cinq modèles, dont une Countach LPI 800-4, et vient s'amuser entre amis pour la troisième année consécutive. À l'inverse, un couple hongkongais roulant en Bentley découvre l'univers du taureau et lorgne sur une Huracán: « nous envisageons d'acheter une STO, mais les taxes sont de l'ordre de 150 % chez nous! » Ils recherchent ici avant tout le plaisir mais aussi l'apprentissage puisqu'ils découvrent la glace. « Je suis en totale confiance, j'adore! » précise la cliente.

Contrôle continu

Les festivités se déroulent sur trois jours dans un univers exclusif (hôtel, restauration, attentions permanentes) et comprennent une journée et demie de roulages intenses. Une vingtaine de modèles attendent les seize élèves programmés par session et encadrés par huit instructeurs. En toute logique, le SUV est mis en avant, en version radicalisée Performante: V8 biturbo de 666 ch, ressorts métalliques, échappement Akrapovic. Tant mieux car il recèle un mode Rally très joueur! N'ayez crainte, les supersportives sont au rendez-vous. Les années précédentes, l'Aventador garnissait d'ailleurs les rangs et sa remplaçante

aura son baptême de glace dès 2024. En attendant la sortie de la Sterrato haute sur pattes (exposée en statique), la Huracán est fort bien représentée avec quatre versions: deux intégrales Evo de 640 ch (coupé et Spyder) et deux propulsions de même puissance (Tecnica et STO). Passer du coupé au Spyder rappelle que l'espace et le recul sont plus comptés. Afin de ne pas se cristalliser, le décapotage reste proscrit, mais les moniteurs incitent à ouvrir la lunette pour communier avec le V10. À se damner! Contrairement à bon nombre de stages, les briefings/débriefings sont courts dans le but de privilégier la pratique et des conseils personnalisés depuis le siège passager.

Reparamétrage

Les coachs ne manquent pas d'imagination pour enseigner l'art de la glisse. Les ateliers comprennent les incontournables slaloms et cercle d'évolution pour se dégourdir les avant-bras et le pied droit. L'occasion pour les moniteurs de jauger le niveau des élèves qui doivent s'adapter à l'équilibre des différents modèles et mesurer l'importance du regard, des variations de charge et de la coordination des mouvements (gaz, volant). Les esprits s'échauffent. Les tympanes jubilent des grognements du V8 ou des cris du V10. Sur quelle planète évoluons-nous? L'effet est saisissant. Le dépaysement garanti. Les affaires se corsent avec la réalisation de l'appel contre-appel sur une aire plane dessinant un 8. Lorsqu'il est maîtrisé en balançant sagement une propulsion (appel à angle raisonnable, contre braquage

**LES HURACÁN INTÉGRALES ÉPATENT,
MAIS LES PURES PROPULSIONS
RENDENT DINGUE. LE PARADIS EXISTE !**

DES TAUREAUX DE TOUTES LES COULEURS ET TAILLES HURLENT DE JOIE EN DANSANT SUR LA GLACE. SURRÉALISTE



proportionnel et gaz tardif), il faut tout revoir pour s'adapter à la transmission intégrale: appel généreux, gaz permanent, proscrire le contre-braquage et débraquage progressif en visant la sortie tout en accentuant les gaz. Facile à dire. Allez expliquer à votre cerveau qu'un mastodonte de 2,1 tonnes peut aborder une épingle à l'envers sans encombre. Mais il faut y croire et la magie opère. La caisse est bien tenue et le mode Rally très survireur ici surprend, en coupant les aides. Le feeling n'a toutefois pas la saveur d'une authentique sportive telle la Huracán, qui informe sur le grip de manière transparente à condition d'éviter la surassistance optionnelle sur les EVO.

Ateliers originaux

Tout au long du stage, les moniteurs surprennent par la variété des ateliers. Par exemple, le « Top Gun » rend hommage au film pour la précision exigée. Il demande d'évoluer en glisse sur trois quarts de cercle puis de passer la ligne d'arrivée à la perpendiculaire, entre deux plots serrés et au plus près du premier. Avec une Evo intégrale, le dosage précis du V10 atmo (en première) et la connexion totale facilitent la vie, jusqu'à ce que le cerveau électronique LVDI perde les pédales et coupe la transmission intégrale: différence de vitesse enregistrée par les capteurs, opposition des forces. Avec l'Urus Performante, la mission se complique. Il nécessite de conserver les gaz jusqu'au bout en visant le plot intérieur. Ça passe tout juste, en restant en première pour éviter le turbo lag. L'exercice « 007 » consiste, lui, à se prendre pour un cascadeur en débutant par un évitement, puis en réalisant un 360° avant de s'extirper entre deux plots définis. Cette fois, c'est la Huracán qui est plus à la peine car il s'agit d'une

propulsion (STO) cherchant le grip et réclamant un dosage fin des gaz. Incroyable, le pachyderme adore quant à lui partir en toupie tel un patineur artistique en maintenant les gaz, puis viser la sortie en ajustant le braquage. Vous trouvez ces exercices trop faciles? Bravo, cela signifie que vous êtes un expert de la danse lapone. Qu'à cela ne tienne, Lamborghini réserve une dernière épreuve, plutôt corsée: un challenge consistant à glisser sur trois quarts de cercle, puis de valser sur un pif paf et autour d'un plot (360°) avant de retourner au point de départ en s'arrêtant sur une zone imposée (sous peine de pénalité). Les difficultés se concentrent autour du 360°, de la manière de s'en extirper et du freinage final. Chaque élève dispose de trois essais avant chronométrage et le gagnant remporte un lot surprise. Sacré programme!

Efficace ou artistique?

Entre chaque atelier, les élèves appliquent les chorégraphies apprises sur un circuit très technique et bosselé, où la vitesse n'est pas prioritaire. Mieux vaut d'ailleurs éviter les réglages fermes des suspensions pilotées. L'objectif n° 1? Réaliser le tour parfait tout en glisse, en exécutant un ballet sans fausse note que ce soit en propulsion ou en intégrale. Les transmissions 4WD privilégient le train arrière et diffèrent par leurs technologies: embrayage piloté pour la Huracán et Torsen pour l'Urus. Elles se retrouvent dans les deux cas épaulées par un différentiel piloté à l'arrière. Le résultat est bluffant et incite à glisser efficacement, à se battre contre le chrono.

Pas de problème, Lamborghini peut dégainer la télémétrie embarquée et jauger votre progression,

vos conseils. « Mets moins de volant. Donne plus d'impulsion. Patiente avec les gaz. Attention à ton regard. » Les conseils fusent. Les têtes à queue sont légion. Les murs de neige menacent. Le rythme s'accélère. Au fil de la journée, les instructions diminuent. Les gestes et la chorégraphie se précisent.

Les Huracán Evo 4WD s'avèrent logiquement imbattables pour aller chercher le chrono tout en s'amusant. Elles dessinent des trajectoires au cordeau, utilisent tout le potentiel des clous et évitent d'écarter la trajectoire. Elles épatent, mais les pures propulsions rendent dingue: Tecnica et STO. Elles exigent certes plus de finesse et de patience pour compenser la baisse de motricité. Mais la glisse prend de telles proportions qu'elle mène au Nirvana. Au diable l'efficacité, quel plaisir de boucler des tours sans jamais avoir les roues droites! Un propriétaire de Huracán Evo partage cet avis, au point de vouloir troquer son intégrale contre une propulsion alors qu'il vit en Suède!

Ce stage coûte très cher, mais la qualité des prestations et le sentiment d'exclusivité permanent justifient ce positionnement: enseignement personnalisé, plateau à disposition, logistique. Confirmés ou débutants, tous les élèves repartent avec un sourire béat et des souvenirs givrés plein la tête. « Je n'en reviens pas de réussir à glisser de la sorte! Je parlais de rien et les pilotes ont su s'adapter à mon niveau » conclut la cliente hongkongaise. L'Accademia Neve 2023 a fermé ses portes et les intéressés devront patienter jusqu'en 2024, où Lamborghini pourrait reprendre la direction de la Laponie pour varier les plaisirs. ■

Imaginez le V10 hurlant jusqu'à 8 700 tr/mn!



Les briefings sont courts, puisque les instructions sont livrées en live.



AUTO RACING



REPROGRAMMATION



ESTHÉTIQUE / PPF



TRACKDAYS / EVENTS



ATELIER MÉCANIQUE



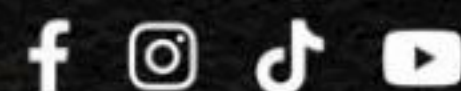
BOUTIQUE EN LIGNE

NOTRE RÉSEAU

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



AUTO-RACING.FR



GLISSE VERTUEUSE ?

Depuis décembre dernier, Porsche produit un carburant de synthèse se voulant écoresponsable. Nous l'avons testé en conditions extrêmes, en valsant à Val Thorens.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS TIBO / PORSCHE



À droite, le E-fuel élaboré ici à base d'éthanol européen.

Le fameux biocarburant fait débat à Bruxelles depuis début mars, avant l'adoption définitive du plan climat visant à interdire la vente de véhicules thermiques à l'horizon 2035. L'Allemagne a répondu favorablement à ce couperet européen, à condition qu'il existe une réglementation spécifique concernant les carburants alternatifs. En la matière, Porsche fait figure de précurseur, grâce à un consortium baptisé Highly Innovative Fuels (HIF) auquel prend part Exxon Mobil, Siemens Energy ou Enel Green Power. Cette collaboration a donné naissance à la première usine de fabrication de E-fuel au Chili (Haru Oni), un lieu balayé par les vents 270 jours par an. HIF utilise ici l'éolien pour produire l'énergie nécessaire à l'électrolyse de l'eau (de mer dessalinisée) : séparer l'hydrogène (H) de l'oxygène (O₂). L'étape suivante consiste à synthétiser l'hydrogène obtenu avec du CO₂ capté dans l'air selon un procédé chimique (tenu secret). Cette méthanisation brevetée par la société anglaise Johnson Matthey nécessite ensuite l'ajout d'additifs (non détaillés) pour obtenir le fameux E-fuel. La production s'en tient à 130 000 litres cette année, mais HIF compte rapidement monter en cadence pour atteindre 55 millions de litres d'ici 2026. L'objectif est de plafonner le prix au litre à 2 € hors taxes. Le bio fuel va dans un premier temps alimenter les 911 alignées en Supercup et les Porsche Experience Center du monde entier. Comparé au sans-plomb 98, le E-fuel

utilisé lors des essais savoyards est synthétisé à base d'éthanol (et non de méthanol) et provient d'Europe. Il possède une texture identique et une teinte plus claire. L'odeur, elle, pique moins le nez mais on reste sur le même type d'effluves.

Bonnet blanc

L'excellente nouvelle est qu'au volant, on ne ressent aucune différence par rapport à du sans-plomb traditionnel. On retrouve avec joie un Cayman GT4 RS qui n'a pas sa langue dans la poche, qui aime les régimes stratosphériques (9000 tr/mn) et qui est orchestré de mains de maître par la boîte à double embrayage à 7 rapports. Cela dit, elle a peu de travail ici puisqu'on ne dépasse pas la 3e. Étant donné le dénivelé et les faibles dégagements du tracé de Val Thorens (qui ouvre la saison du Trophée Andros), Porsche limite la prise de vitesse et d'angle. Les placements doivent ainsi s'exécuter sagement à l'aide des freins ou seulement du volant selon le virage. La technique de l'appel contre-appel devient donc futile. Les aides à la conduite sont remerciées. Le mode Sport Plus est enclenché, mais on assouplit rapidement la suspension étant donné les bosses se formant au fil des tours. La progressivité du flat-6 devient une précieuse alliée, d'autant que la motricité est volontairement réduite. Toute la flotte à disposition (3 modèles) s'équipe évidemment de clous, recouvrant l'ensemble de la bande de roulement à l'avant pour assurer le guidage. Mais sur l'essieu moteur, seules deux rangées de clous sont installées de chaque côté de la bande pour ne pas altérer rapidement la glace. Résultat, mieux vaut manœuvrer en douceur et éviter de

AU VOLANT, ON NE RESSENT
AUCUNE DIFFÉRENCE PAR RAPPORT À
DU SANS-PLOMB TRADITIONNEL





QU'IMPORTE LE TERRAIN DE JEU, LE GT4 RS ENSORCELLE PAR SA VOIX ET SON DÉHANCHÉ

flirter avec les bas-côtés. Même à allure modérée, on apprécie la précision de la direction, l'équilibre de propulsion à moteur central et la progressivité du survirage. Selon la courbure du virage, nul besoin d'utiliser le freinage dégressif et le croco pivote en surbraquant. Il suffit ensuite d'entretenir gentiment la dérive aux gaz en débraquant progressivement. Bon, ce n'est pas aussi spectaculaire et envoûtant qu'une authentique danse lapone, rapide et ponctuée d'appel contre-appel. Mais ces enchaînements en « slow motion » permettent de prendre le temps d'apprécier la glisse. Dans ces conditions, la suspension entièrement réglable mérite plus de débattement et de souplesse. Qu'importe le terrain de jeu, le GT4 RS ensorcelle par sa voix et son déhanché. Il ne bénéficie ici d'aucun renfort et se contente de troquer ses baskets (Cup 2 voire Cup 2R en option) contre des crampons.

Feuille de route

Le E-fuel ne détourne pas Porsche de l'électrique et de son objectif fixé à 80 % des ventes dans le monde d'ici 2030... Donc demain ! Pour y parvenir, il va totalement électrifier le Macan, le 718 et ajoutera à la gamme un énorme SUV taillé pour les USA. « L'électromobilité reste notre priorité. En même temps, nous continuons de construire des moteurs à combustion modernes. La 911 est plus que jamais populaire auprès des clients »

explique Oliver Blume, président de Porsche AG. Le constructeur considère le E-fuel comme un complément permettant au 1,3 milliard de véhicules thermiques sur Terre de continuer à fonctionner en réduisant leur empreinte carbone. Mais quelle est exactement l'ampleur de cette réduction ? La production de ce carburant de synthèse tend vers la neutralité carbone et la captation de CO₂ lors de la production permettrait de compenser (en théorie) les rejets à l'échappement.

Le hic ? Les émissions resteraient proches de celles générées avec du sans-plomb 98. Comme notre chère réglementation européenne se base sur l'émission de CO₂ pour niveler les taxes (aboutissant à des super malus en France), l'utilisation de biocarburant n'a de sens que si Bruxelles légifère et prend en compte le cycle de production. D'autre part, il est indispensable que d'autres pétroliers suivent les traces du consortium HIF pour que la production soit conséquente et devienne une alternative au carburant fossile : automobile, poids lourds, aviation, transport maritime. À court terme, il est plus facile d'imaginer le E-fuel comme un complément de l'énergie fossile (à l'image de l'éthanol actuel) puisqu'il ne nécessite aucune installation ni cartographie spécifique et peut se mélanger sans problème. Au-delà des aspects législatif et politique, le E-fuel doit aussi prouver sa fiabilité sur le long terme, le côté vertueux de sa production et exposer ses rejets de polluants. ■



Le GT4 RS régale par son équilibre et son flat-6 hurlant.

718 CAYMAN GT4 RS

Moteur >> flat-6, 4 litres, 500 ch, 450 Nm

Transmission >> propulsion, BVR 7

Pneus >> Lappi Winter Tyres à clous

Poids mesuré >> 1488 kg

Perfs mesurées (Cup 2) >> 0 à 100/200 km/h en 3''5/11''1, 400/1000 m en 11''3/20''5, 315 km/h

Prix >> 147375 €



Toute la flotte de Cayman s'équipe de pneus cloutés.

NOS CHRONOS À MAGNY-COURS



359
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	
Corvette C8 Z06 (Cup R) 1'15"23	
991/2 GT2 RS (Cup R) 1'15"91	

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
Corvette C8 Z06 (Cup 2R) 1'15"23	Radical RXC Turbo 1'15"62	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91	992 GT3 RS (Cup 2 R) 1'15"96	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06	Dallara Stradale 1'16"32	Radical SR3 SL 1'16"40
McLaren 765LT Spider 1'16"51	Lamera GT 1'16"54	Huracán Evo 1'16"69	McLaren 720S 1'16"80	Donkervoort GTO 1'16"88	Huracán STO 1'16"89	Ligier JS2R 1'16"95
Huracán Performante 1'17"17	Aventador SVJ 1'17"17	992 GT3 (Cup 2R) 1'17"18	Lamera Cup (slicks) 1'17"19	Huracan Tecnica 1'17"35	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36	McLaren 675LT 1'17"48
McLaren 620R 1'17"60	992 GT3 RS (Cup 2) 1'17"66	991/2 GT3 RS (Cup 2R) 1'17"68	Alpine NM Engineering 1'17"72 ⁽⁶⁾⁽⁹⁾	308 Racing Cup 1'17"75	McLaren 600LT 1'17"84	911 (992) Turbo S 1'18"31
Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	992 GT3 Touring (Cup 2 NO) 1'18"73	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 ⁽⁶⁾ 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 ⁽⁶⁾ 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

LE CLASSEMENT

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	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				



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	



ÉVOLUTION LOGIQUE

Après cinq ans de bons et loyaux services,
BMW décide de remplacer la M4 GT4.
Nous avons eu l'honneur de la tester sur le circuit de Nogaro.

PAR ROMAIN MONTI PHOTOS L'ESPACE BIENVENUE - UGO MISSANA





Le système de freinage est emprunté à la GT3!

GT4 TEAM
SINCE 2007



Ce sont les volant et pédalier qui s'ajustent, non les baquets.



Le capot est en lin, comme la console ci-dessus.



UN TRACTION CONTROL EST ENFIN

Avec plus de cinquante voitures au départ du championnat européen 2022 et plus de quarante en France, la catégorie GT4 s'inscrit comme une discipline qui compte en sport automobile. En plein essor, elle se situe à la croisée des trajectoires sportives des pilotes qui y évoluent. On y trouve de jeunes espoirs désireux de faire la démonstration de leur talent auprès des constructeurs, des pilotes amateurs voulant se confronter au haut niveau, et des pilotes professionnels confirmés. Avec un budget d'environ 300 000 € HT pour six courses, à répartir entre deux pilotes, le GT4 reste une discipline « accessible » par rapport aux millions réclamés par les monoplaces types F3 et F2.

Pour mémoire, une GT4 se base sur un modèle de série et reçoit de légères modifications afin de contrôler les coûts. C'est ainsi que l'on trouve par exemple des Audi R8, Aston Martin Vantage, Porsche 718 Cayman, AMG GT, Alpine A110, Toyota GR Supra, etc. Au total, plus de 14 constructeurs sont déjà présents et d'autres prévoient leur arrivée. BMW en fait partie depuis 2018 avec une M4 GT4 basée sur la F82. En 2023, le constructeur renforce son engagement en commercialisant un modèle développé sur la

base de la G82. C'est celle que je vais essayer aujourd'hui, sur invitation du team l'Espace Bienvenue et de BMW France.

Évoluant dans différents championnats GT4 à travers le monde depuis plus de cinq ans, j'ai pu piloter la majeure partie des voitures du plateau. J'ai notamment fait une saison complète en championnat de France à bord de l'ancienne M4 GT4 en 2018. Ceci va pouvoir me donner une solide base de comparaison pour quantifier l'apport de ce nouveau cru.

Une GT4 moderne

J'ai deux sessions d'environ 30 minutes pour apprivoiser la bête de 1 480 kg (poids d'homologation) et 550 ch potentiels. Potentiels, car la fée BOP (Balance Of Performance) va passer par là avant le coup d'envoi des championnats afin d'assurer que toutes les GT4, aussi différentes soient-elles, puissent lutter à armes égales. Comme ses collègues pistardes, la M4 va hériter d'une bride moteur, d'un lest et d'une hauteur de caisse augmentée. Elle devrait plutôt osciller autour de 400/420 ch en compétition, ce qui est le cas lors de cet essai. Je me laisse glisser dans le profond baquet, fixe. C'est avec le pédalier et le volant, tous deux ajustables, que je trouve la position de conduite idéale. L'habitacle est entièrement dépouillé et seules les fonctions



DISPONIBLE... UNE AUBAINE SOUS LA PLUIE !

indispensables au pilotage sont conservées. La gestion des différents systèmes électroniques se gère principalement depuis le volant, développé en partenariat avec Fanatec (matériel pour simulateurs), ainsi que depuis la console centrale en fibres naturelles. Obligation réglementaire FIA, les nouvelles voitures de course abandonnent peu à peu le carbone pour des matières plus écologiques. Ainsi, c'est le lin qui est utilisé à profusion dans cette M4, aussi bien dans l'habitacle, que pour les portes, le capot avant, la malle arrière, le splitter avant, le diffuseur ou encore l'aile.

L'ingénieur du jour m'expose les différentes commandes et fonctions. Parmi elles, le Traction Control (TC) est réglable sur dix positions. Ayant roulé sur l'ultra-sinueux tracé de Pau sous la pluie avec l'ancien modèle qui en était dépourvu, je peux vous dire que ce n'est pas une coquetterie lorsqu'il s'agit de sécurité et de performance. L'ABS est quant à lui hérité de la série, bien qu'entièrement recalibré.

Session pluvieuse, session heureuse ?

Maintenant qu'on a fait connaissance, je mélange pour mes premiers tours. Il pleut à Nogaro. Connaissant bien le tracé, je cherche directement à mettre du rythme pour me faire une idée précise du potentiel de cette monture. Le

verbe « chercher » est le bon car les conditions de piste vont vite calmer mes ardeurs. Dès que je pose le pied sur l'accélérateur, le couple débarque immédiatement, saturant les pneus arrière qui ont du mal à passer la puissance au sol. Vous comprenez maintenant pourquoi j'insistais sur la présence du TC... On peut vraiment compter sur lui pour se rassurer. Je pense particulièrement aux pilotes amateurs pour qui cette aide sera précieuse.

Dans les virages, impossible de prendre la trajectoire sèche car la voiture se dérobe des quatre roues sur l'appui. Dans ces conditions difficiles, l'Audi R8, l'Alpine A110 ou la Porsche Cayman à moteur central arrière auront l'avantage. La boîte est efficace, plus que l'ancienne à double embrayage. Il s'agit d'une automatique à convertisseur de couple héritée du modèle de série, mais le 8^e rapport, inutile en compétition, est supprimé. Sans être une référence, que ce soit à la montée ou à la descente, cette boîte auto fait ce qu'on lui demande. Là encore, on relève une nette amélioration par rapport à celle du modèle précédent, beaucoup plus lente et poussant vers l'avant au rétrogradage.

À l'attaque

Une nouvelle session a lieu plus tard dans la journée. Il s'est arrêté de pleuvoir, mais il fait froid. La piste a légèrement séché mais reste très



La BOP devrait brider la puissance autour de 400 ch.

En fibres naturelles, l'aile est ajustable.



Étonnant, la boîte auto ZF est conservée.



LE TRAIN AVANT PROGRESSE SENSIBLEMENT

Un grand merci à « L'espace bienvenue » pour l'organisation de cet essai dans des conditions difficiles et pour sa confiance.

grasse. Les pneus pluie sont donc toujours de la partie, mais le grip est bien supérieur. Désormais, je peux davantage tendre mes trajectoires et mettre la voiture en contrainte. Les problèmes de motricité disparaissent et je peux remettre les gaz beaucoup plus tôt, en attendant cependant d'être le plus droit possible. Je retarde les freins, même si le feeling n'est pas idéal sur la première partie de la course où l'on rentre énormément dans l'ABS. Force est de reconnaître que ça freine fort grâce au système emprunté à la GT3. Autre point où la M4 fait un bond par rapport à sa devancière: le train avant. Dans le premier secteur, très sinueux, elle m'étonne par sa propension à tourner, même sans la tenir aux freins. Dans l'Escargot où l'inertie a tendance à faire tirer droit, je rajoute un peu de volant et, là où la précédente serait partie en sous-virage, le train avant engage bien. La voiture pivote. Impressionnant.

Stable, bien amortie, puissante, coupleuse mais lourde et propice au roulis, le positionnement de cette nouvelle M4 reste le même que sa devancière, tout en apportant de nombreuses modifications qui renforcent son efficacité et facilitent la prise en main. Naturellement, elle sera plus à l'aise sur les longs circuits rapides comme Spa ou le Castellet que sur les tracés sinueux, d'autant plus s'ils sont humides. Évidemment, in fine, tout dépendra de la BOP définie sur chaque week-end de course.

À 187 000 € hors taxes et accessoires, elle paraît bon marché par rapport à ses concurrentes, en ayant fait le choix de conserver l'ABS et la boîte d'origine notamment. Nul doute que cette nouvelle GT4 aura une carte à jouer et que, bien emmenée, elle pourra évoluer sur le devant de la scène sur les championnats sprints. Et avec son siège ventilé, son pare-brise chauffant et sa climatisation, elle s'avère bien pensée pour les courses d'endurance comme les 24h du Nürburgring ou les 12h d'Abu Dhabi où elle est éligible. ■

TECHNIQUE

Moteur	6 en ligne
Cylindrée	2993
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch)	jusqu'à 550 (selon BOP)
Couple maxi (Nm)	jusqu'à 650 (selon BOP)
Régime maxi (tr/mn)	7200
Transmission	propulsion
Boîte	7, automatique
Différentiel autobloquant	de série (Drexler)
Pneumatiques	Pirelli PZero Wet Hard
Barres antiroulis	réglables sur 5 niveaux
Amortisseurs	KW à 2 voies
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	Disques ventilés/perçés AP Racing
Poids annoncé (kg)	1480 (homologation)
Poids/puissance (kg/ch)	2,7 (selon BOP)
Long.-larg.-haut. (mm)	4863 - 2093 - 1368
Empattement (mm)	2857

TECHNIQUE

Prix de base (€)	187000 HT
Éligibilité	FIA GT4, endurance



CONSTRUCTEUR
D'AUTOMOBILES EXCLUSIVES



BMW ALPINA D3 S TOURING

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

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

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

GRIM

BMW Valence Montélimar

0805021414 | www.groupe-grim.com | www.alpina-configurateur.com/fr

PASSAGE DE LA SECONDE

Nous avons assisté aux - quasi - premiers tours de roues de la P2 sur le circuit GP de Magny-Cours durant notre trackday. L'occasion de faire le point sur le développement avec son fondateur, Damien Alfano.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS ARNAUD DEMASIER



Équipée pour l'instant de Toyo, la P2 pourra recevoir des slicks.

Grâce au changement de volant, la P2 se transformera en bête de circuit.





L'équipe Quarkus s'étoffe et Renaldo Da Cunha devient pilote officiel.



« JE SUIS SUPER CONTENT.
ON N'EN EST QU'AU DÉBUT,
SANS DÉVELOPPEMENT,
ET ÇA FONCTIONNE ! »

DAMIEN ALFANO



Le quatre cylindres
compressé vient
de chez Kawasaki.
Quelle sonorité !

La P2 devait seulement parader lors de notre premier trackday de la saison (12 mars). Finalement, elle s'est élancée deux fois avec son pilote officiel Renaldo Da Cunha à un rythme inattendu et en faisant hurler le petit bloc de moto. « Je suis super content. On n'en est qu'au début, sans développement, et ça fonctionne ! » Damien Alfano ne peut contenir sa joie en s'extirpant du siège passager, comme l'ensemble de l'équipe. Le prototype P2 totalise seulement 1h30 de roulage et a réalisé des tests de freinage la semaine d'avant sur le circuit de Dijon-Prenois.

Nous avons quitté la P2 au Castellet, après sa présentation officielle en novembre. Au cours de ce trimestre hivernal, Quarkus s'est concentré sur le recrutement de six personnes auxquelles s'ajouteront une dizaine d'autres d'ici la fin de l'année (25 personnes au total, puis 50 en 2025). Le financement occupe également une place de choix :

« le projet a déjà coûté 2 millions d'euros. Nous allons réaliser une levée de fonds de 5 millions d'euros au premier semestre sous forme de Bons de Souscription d'Actions (BSA). Il y en aura cinq de la sorte au total et ces bons seront valorisés fin 2024 lors d'une augmentation de capital » précise le cofondateur. Ces fonds proviennent d'investisseurs privés et les acheteurs des dix premiers véhicules (P2) surnommés « parrains » ont permis de réaliser le premier prototype. Les locaux de la société basée aux Mureaux (78) s'agrandissent pour accueillir une salle dédiée au moteur et une autre aux matériaux composites.

Homologation FIA et route

Justement, au niveau des matériaux, Quarkus ambitionne une fabrication en interne pour les pièces en carbone et Kevlar. Y compris pour le châssis tubulaire en carbone, pour le moment sous-traité (en France). Celui-ci est renforcé à l'aide de panneaux en carbone et du Kevlar recouvrant les nœuds de cette ossature. La carrosserie comprend également des éléments en carbone/

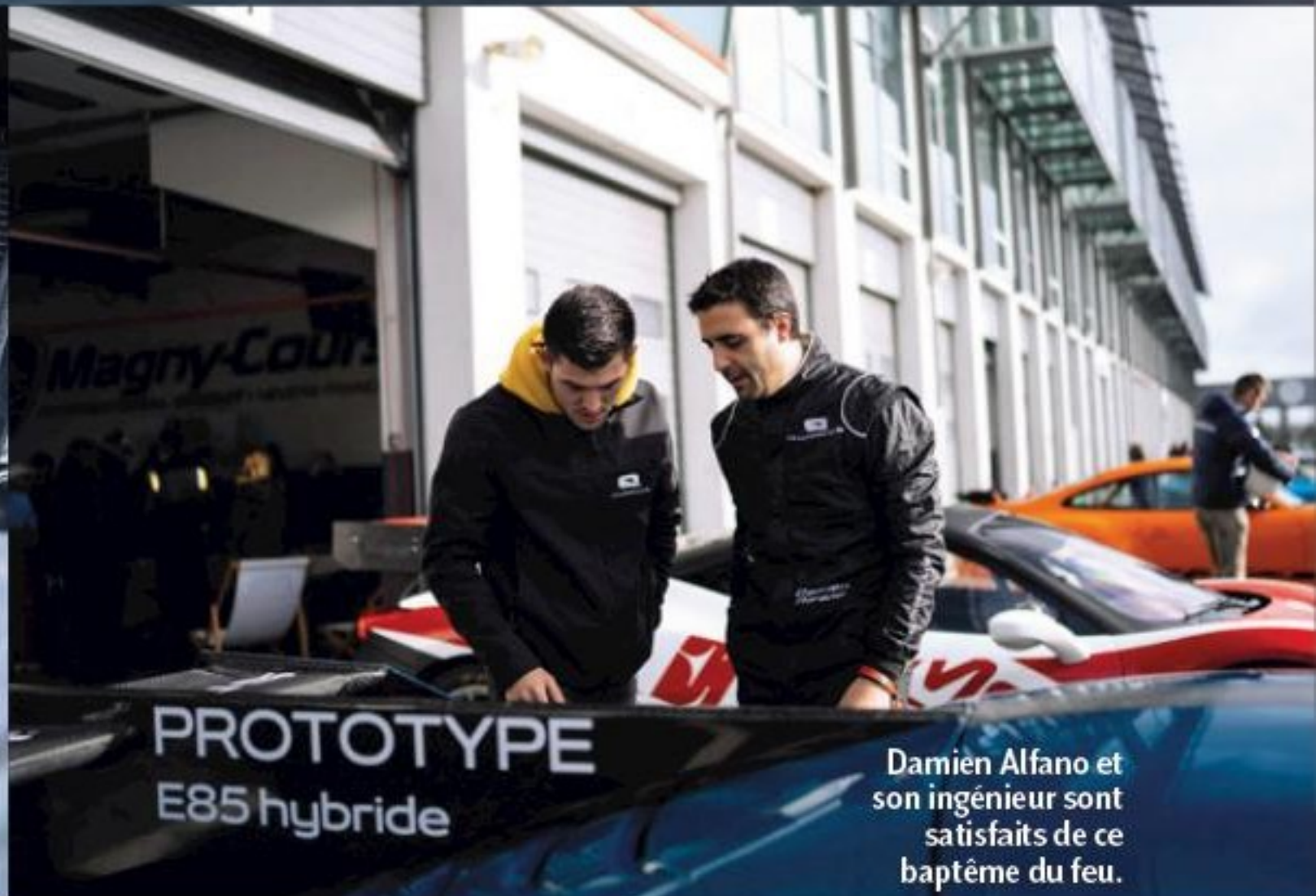
Kevlar, comme l'habitacle minimaliste. Tout cela dans le but de contenir le poids à sec à 550 kg (réservoir de 40 l). Ô miracle. En observant cette structure et la forme creusée du museau pour garantir un maximum d'appui, on se demande où logent les crash-box nécessaires à l'homologation route ? « Elles se situent dans les pontons latéraux et sur les côtés à l'avant. En cas d'impact frontal, des tubes d'aluminium se rétractent à l'intérieur des tubes en carbone, comme un piston » explique Damien Alfano. Concernant les chocs piétons, c'est une autre paire de manches qui attend l'ingénieur en charge des homologations, étant donné le gros splitter avant. Le fondateur précise qu'il vise d'abord une homologation FIA dès fin 2023, grâce à la rigidité du châssis et à un arceau. Il maintient sa volonté d'obtenir un sésame pour la route : « la petite série a les mêmes contraintes en matière de sécurité et de pollution. Ce sont les formalités administratives qui diffèrent. » Quarkus va d'abord travailler sur une homologation française, puis européenne. En 2027, il se tournera vers les marchés américains et japonais, proches sur le plan



Prochaine étape ?
La production
des P3 et la mise au
point dynamique.



Les combinés
coulissent sur
cette glissière pour
métamorphoser la
suspension.



Damien Alfano et
son ingénieur sont
satisfaits de ce
baptême du feu.

sécuritaire. Trois exemplaires de P3 seront assemblés d'ici la fin de cette année, qui se focalise sur la promotion de la P2 au travers d'une multitude d'événements. Puis la mise au point démarrera en 2024, avec une P3 100 % fonctionnelle: interface châssis/carrosserie, système air jack embarqué pour soulever l'auto, intérieur définitif avec baquets moulés, cartographie moteur, aéro.

Élément clé

Justement, l'écoulement de l'air constitue un des piliers de cette mise au point: perturbations du flux, refroidissement (2 radiateurs à l'avant et à l'arrière), appui qui devrait s'élever à 500 kg à 200 km/h. Colossal! Lorsque l'on scrute les formes de ce sport proto, cela paraît plausible. À l'arrière, Quarkus fait appel à un aileron actif intégrant un DRS, se redressant au freinage et s'inclinant de manière dissociée droite/gauche en courbe pour accroître l'efficacité.

Encore plus intrigant, les futures P3 conserveront un mode route et un mode piste opéré depuis un changement de volant. L'assiette s'abaissera de

110 à 60 mm. Le moteur adoptera une cartographie donnant accès à la pleine puissance, au régime maxi de 12500 tr/mn (contre 7500 sur route) et permettant de court-circuiter le FAP. Plus surprenant encore, la géométrie sera modifiée (autorisant des slicks). La suspension repose sur une double triangulation, une barre anti-roulis avant et des combinés passifs. Mais les ancrages supérieurs de ces combinés coulissent sur des glissières en alu. Le process va évoluer et la société Motion Engineering, jusque-là spécialisée dans le vélo, sera en charge de l'industrialiser. L'idée est de changer totalement de set-up grâce à un seul élément mécanique. « Nous voulons combiner un filtrage de Lotus sur route à celui d'un proto Nova sur circuit! » explique Damien Alfano. Innovant, on a hâte d'en savoir plus.

En attendant, le fondateur officialise la présence d'un moteur Kawasaki en position centrale arrière! Il s'agit d'un quatre cylindres 1 litre à compresseur développant 250 ch. Il ne reprend pas le cœur de la bête H2R, mais se nomme ZH2 et a été choisi pour sa distribution davantage en phase avec

les besoins de Quarkus. Il opte toutefois pour un carter sec et une hybridation utilisant un électromoteur Valeo d'environ 35 kW (50 ch) implanté en amont de la boîte et alimenté par un réseau basse tension 48V (pas de câble orange haute tension). Ce moteur électrique aussi gros qu'une pastèque s'occupera de la marche arrière, du démarrage (pas d'embrayage) et contribuera aux passages de rapports de la boîte séquentielle, moins intégrée au moteur par rapport à une moto.

Sur l'essieu arrière, on relève la présence d'un autobloquant mécanique. C'est le bureau d'études Kintesys basé à Elancourt qui a la lourde charge de mettre au point cette hybridation d'ici 2025, l'année de lancement du modèle définitif. Les commandes sont déjà ouvertes et un quart de la production de la Première Edition (20 exemplaires) a été alloué. Du niveau d'une Dallara Stradale, le tarif est fixé à 200 000 € TTC et les éditions suivantes basculeront à 200 000 € hors taxes. Promis, nous suivrons de près ce projet ambitieux et bien ficelé made in France, qui pourrait donner naissance à une tueuse de chronos. ■

PARCOURS SUP'

À plus de 75 ans, Christian écume les circuits avec toujours autant de ferveur et de passion. Aussi à l'aise sur deux ou quatre roues, il a possédé quarante-cinq autos dont des Donkervoort, Porsche et Lotus. Il est devenu totalement accro à son A110 S.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS PHOTOS: ARNAUD DEMASIER, YANNICK PAROT ET D.R.

MOTORSPORT Comment a débuté votre passion pour l'automobile?

CHRISTIAN WAUQUIEZ Elle a commencé tout jeune parce que mon père et mes deux frères plus âgés avaient tous un moteur dans le ventre. On a fabriqué un engin qui ressemblait à un kart et les allées en graviers du jardin servaient de circuit. Il y avait deux vitesses, un moteur de moto et ça dérapait bien. J'ai fait ensuite de la mobylette dès 8 ans dans le jardin, avant de pouvoir en faire dans la rue à 14 ans. J'ai ensuite passé le permis auto à 18 ans, puis moto gros cube. J'ai démarré avec une 4CV lestée avec des sacs de sable pour la rendre moins sensible. Puis j'ai eu une 2 CV, je m'amusais à bricoler tout le temps. J'ai toujours eu en parallèle une moto (19 au total!) et j'allais voir des courses à la frontière belge. J'ai aussi assisté à des Grand Prix sur le circuit de Reims avec mon père. J'ai eu ma première sportive en 1966, si on peut dire puisqu'il s'agissait d'une Triumph Spitfire4 importée des États-Unis, où j'ai fait des études. Elle dérapait beaucoup!

MS Comment vous est venue l'idée du circuit?

CW De retour des États-Unis, j'ai eu une Coccinelle. Puis je me suis marié, on est partis au Brésil en coopération. De retour, il y a eu une longue période de disette parce qu'on a eu quatre enfants et la volonté d'acheter une maison, avec les travaux qui en découlent. J'ai quand même eu une moto 750 cm³ à cette époque. J'ai rêvé pendant longtemps en lisant des revues - que j'ai toujours - sur les Caterham, le français Martin, les Donkervoort. J'ai fini par craquer pour une D8 S8A en 1993 de 120 ch et faire partie d'un Club Européen très actif dirigé par Michel Artéro. Tous les ans, un grand rassemblement avait lieu sur circuit, où il y avait environ 80 autos. C'est grâce à ce Club que j'ai fait mes premiers pas sur le circuit Paul Ricard.

MS Racontez-nous votre première fois en piste?

CW Mon objectif au départ, c'était simplement de me faire plaisir et d'éviter de casser la voiture parce que j'avais retourné toutes mes poches. Je ne voulais surtout pas l'abîmer. En plus des cours au Laquais, j'ai fait des stages sur glace. Ça m'a beaucoup aidé. Cet objectif n'a pas vraiment changé au fil du temps: avoir un volant entre les

mains et se faire plaisir, essayer de tirer profit d'une auto, simplement entendre rugir le moteur dans les tours. C'est toujours stimulant, on progresse continuellement, et quelle que soit l'expérience, faire tour après tour un bon temps sans commettre la moindre erreur de concentration est un sacré challenge! J'adore aussi partager ma passion avec des copains, échanger un maximum. Je suis toujours resté fidèle à la mécanique et aux réglages châssis d'origine.

MS Comment vous êtes-vous orienté vers votre sportive actuelle?

CW Ces choix sont dictés par la route et la piste. Avec ma femme, on aime beaucoup faire du tourisme, rencontrer des gens, d'autres cultures. Les voyages, c'est un peu notre résidence secondaire. On en a fait beaucoup, dont pendant des années à moto avec nos quatre enfants. Lors de l'achat de ma dernière Lotus, une Elise 250 Cup, j'ai déjà hésité avec une A110, mais il manquait quelque chose. Quand la S est sortie, j'ai été tout de suite emballé et j'ai revendu la Lotus au circuit du Laquais. À l'ouverture des commandes, à 9h, j'étais au centre Alpine. J'ai craqué pour son côté ludique, sa ligne, son agilité, ses rapports courts, sa petite taille. Elle virevolte facilement, elle est très réactive. Comme les Lotus, les Alpine attirent la sympathie. Il y a aussi un budget consommable tout à fait raisonnable. Je trouve que cette S propose un compromis très brillant avec un confort acceptable sur route et deux coffres à bagages. Sortant de la moto, ça nous suffit largement! Quand on l'a eu, on a taillé la route vers le sud-ouest et notre A110 S Bleu de France a eu un succès fou. Elle me donne aussi entière satisfaction sur circuit, pour lequel j'ai fini par acheter des Cup 2. Parmi toutes les voitures possédées, c'est ma préférée.

MS Si vous deviez la remplacer, ce serait pour quel modèle?

CW Je prendrai la même! La R semble pointue et demande d'être réglée finement pour voir une réelle différence avec la S. Et je n'aime pas son look, l'aile arrière. Je n'ai même plus envie d'une Lotus ou d'une Porsche. Comme nous n'avons plus qu'une seule auto, si elle approche les 100 000 km au compteur, je la changerai pour une nouvelle S juste avant l'arrêt de la production. ■



SPEED DATING

Première sortie circuit >> 1993

Nombre de sorties annuelles >> une dizaine

Première pistarde >> Donkervoort D8 SA



Pistarde rêvée >> Ferrari 296 GTB



Circuit préféré >> Le Laquais (38)



“ PARM
TOUTES
LES VOITURES
POSSÉDÉES,
C'EST MA
PRÉFÉRÉE ”



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 !



ABARTH

500

695 1.4 turbo	180 ch	8 CV	30 000 €
500e 1 élec. (1949 ex.)	154 ch	NC	43 000 €



ALFA ROMEO

GIULIA

QV V6 biturbo	510 ch	40 CV	94 700 €
---------------	--------	-------	----------



STELVIO

QV V6 biturbo	510 ch	41 CV	103 000 €
---------------	--------	-------	-----------



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 GT/B5 GT TOURING/B8

B5 GT/Touring V8 biturbo	634 ch	148 300/151 300 €
B8 GranCoupé V8 biturbo	621 ch	169 500 €



ALPINE

A110

A110	252 ch	15 CV	62 500 €
GT	300 ch	18 CV	72 500 €
S	300 ch	18 CV	74 500 €
R	300 ch	18 CV	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 €
770 Ultimate	770 ch	NC	NC



DBX

550 V8 biturbo	550 ch	206 300 €
707 V8 biturbo	707 ch	246 600 €



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	58 CV	146 450 €
RS7 V8 biturbo	600 ch	52 CV	143 920 €
RS7 Performance	630 ch	58 CV	152 720 €



S8

V8 biturbo	571 ch	162 840 €
------------	--------	-----------



RS ETRON GT

2 élec.	646 ch	145 800 €
---------	--------	-----------



Q8

S08 V8 biturbo	507 ch	NC	132 220 €
RS08 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	49 850 €
M135i xDrive 2.0 turbo	306 ch	19 CV	56 500 €
M235i Gran Coupé 2.0	306 ch	19 CV	59 800 €



SÉRIE 2 COUPÉ

M240i 3.0	374 ch	26 CV	61 850 €
M240i 3.0 xDrive	374 ch	26 CV	64 250 €



M2

3.0 biturbo	460 ch	NC	81 100 €
-------------	--------	----	----------



SÉRIE 3/4

M340i xDrive	374 ch	26 CV	72 800 €
M440i xDrive	374 ch	26 CV	72 950 €
M440i xDrive Gran Cpe	374 ch	26 CV	72 950 €
M440i xDrive Cabriolet	374 ch	26 CV	79 450 €



M3/M4

M3 Competition 3.0	510 ch	41 CV	109 950 €
M3 Touring Comp. 4WD	510 ch	41 CV	116 650 €
M3 CS 3.0 (1 800 ex.)	550 ch	NC	157 000 €
M4 Competition 3.0	510 ch	41 CV	112 500 €
M4 CSL 3.0 (1 000 ex.)	550 ch	46 CV	178 000 €
M4 Cabriolet Comp. 4WD	510 ch	41 CV	123 700 €



I4

M50 Gran Coupe 2 élec.	544 ch	77 200 €
------------------------	--------	----------



M5

Competition V8 biturbo	625 ch	55 CV	147 300 €
------------------------	--------	-------	-----------



Z4

M40i 3.0	340 ch	23 CV	70 300 €
----------	--------	-------	----------



SÉRIE 8

M850i	530 ch	43 CV	137 100 €
M850i Cabriolet	530 ch	43 CV	145 100 €
M850i Gran Coupé	530 ch	43 CV	134 100 €
M8 Competition	625 ch	55 CV	182 100 €
M8 Competition Cab.	625 ch	55 CV	190 100 €
M8 Comp. Gran Coupé	625 ch	55 CV	179 100 €



X3/X4/X5/X6 M

X3 M Competition	510 ch	41CV	116 900 €
X4 M Competition	510 ch	41CV	119 200 €
X5 M Competition	625 ch	56 CV	159 300 €
X6 M Competition	625 ch	56 CV	163 300 €



XM

V8 biturbo +1 élec.	653 ch	NC	178 000 €
---------------------	--------	----	-----------



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 €
Profilée W16 4 t. (1 ex.)	1 500 ch	11 751 000 €



CATERHAM

SUPER SEVEN

600	86 ch	44 274 €
2000	172 ch	61 434 €
170 S/R	86 ch	40 554/42 234 €
340 S/R	172 ch	56 274/57 954 €



CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY

Coupé V8 6.2 pack Z51	482 ch	99 650 €
Cab. V8 6.2 pack Z51	482 ch	106 200 €
E-Ray V8 6.2 +1 élec.	664 ch	env. 130 000 €



CORVETTE Z06

Coupé V8 5.5	645 ch	env. 150 000 €
Coupé V8 5.5	645 ch	env. 160 000 €



CUPRA

LEON

2.0 turbo	245 ch	14 CV	44 050 €
2.0 turbo	300 ch	19 CV	46 000 €
2.0 t. Sportstourer	300 ch	19 CV	47 660 €



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 €



DONKERVORT

F22

5 en ligne turbo (100 ex)	500 ch	294 000 €
---------------------------	--------	-----------



FERRARI

ROMA / SPIDER

Coupé V8 biturbo	620 ch	206 890 €
Spider V8 biturbo	620 ch	env.250 000 €



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	384 230 €
---------	--------	----	-----------



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	28 800 €
-----------	--------	----------



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	225 650 €
Folgore 3 électriques	761 ch	225 000 €



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

Spïder 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	94 105 €
Plus 6 3.0 turbo	335 ch	24 CV	115 180 €



PAGANI

UTOPIA

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



PEUGEOT

508 PSE

2.0 turbo et 2 élec.	360 ch	NC	
----------------------	--------	----	--



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		53 450 €
---------------------	--------	--	----------



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	22 735 €
------------------	--------	------	----------



POLO

GTI 2.0 turbo	207 ch	11 CV	33 540 €
---------------	--------	-------	----------



GOLF

GTI 2.0 turbo	245 ch	14 CV	47 860 €
GTI Clubsport 2.0 turbo	300 ch	19 CV	53 635 €
R 20 ans 2.0 turbo	333 ch		64 345 €



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.

PORSCHÉ 911 R (991.1)



En 2016, tous les fidèles de la marque se sont arrachés ce collector, produit à 991 exemplaires. Son crédo? La pureté. La R se définit comme une GT3 à boîte manuelle dépourvue d'aile, allégée et propulsée par le flat-6 de la RS.

Une bombe lâchée en plein salon de Genève 2016! Alors que la phase 2 de la 911 a débuté sa carrière un an avant, Porsche décide de mettre entre parenthèses la course folle à la performance pour se focaliser sur le plaisir. Andreas Preuniger, ingénieur et responsable du département GT, serait à l'origine de ce projet hors du temps, qui a engendré une spéculation sans précédent (jusqu'à trois fois son prix de base!). L'idée folle consiste à dégrader l'efficacité d'une bête de circuit pour les épicuriens. À l'époque, nous avons eu la chance de réaliser un essai complet allant de l'ancien circuit de Reims/Gueux et à Magny-Cours pour un total d'un millier de kilomètres. L'appellation « Racing » ne colle pas vraiment à la philosophie revendiquée, misant sur le fun et non la performance. Enfin, à l'usage, la R relève plus de la voiture de course que de la sportive lambda. Elle ensorcelle par son flat-6 4 litres de 500 ch hérité de la RS et bridé à 8500 tr/mn (contre 8800 tr/mn) en raison de la boîte manuelle. Anecdote, tant l'émotion envahit au-dessus de 6500 tr/mn et le bloc hurle à la mort. L'expérience prend encore plus de relief en agitant le levier ultra-précis et rapide. ZF s'est chargé de cette boîte 6, extrapolée de la transmission à 7 rapports apparue sur la Carrera et que l'on retrouve sur les 991.2 GT3. Dès le mode Sport, elle ajoute des coups de gaz automatiques au rétrogradage, parfaitement exécutés.

Sous son allure rétro marquée à l'extérieur par des bandes en hommage à la R originelle (1967-1968, 20 exemplaires) et à l'intérieur par les sièges pied-de-poule, cette édition limitée reprend des éléments allégés de la GT3 RS: toit magnésium, ailes et capot avant en carbone. Résultat, elle revendique seulement 1370 kg, soit 50 kg de moins que la RS! La R ne pousse pas le bouchon jusqu'à adopter sa carrure extra-large et mise sur celle de la GT3, élargie de 44 mm

EN BREF

Sortie >> 2016
Moteur >> flat-6
Cylindrée >> 3996 cm³
Puissance >> 500 ch
Vitesse maxi >> 323 km/h

par rapport à une Carrera. Elle hérite également de ses trains roulants ajustables, bénéficiant d'une mise au point particulière en raison de la disparition de l'aile. L'objectif? Rendre cette 911 plus récréative, en réduisant l'appui de 115 à 35 kg à 300 km/h. Pour rééquilibrer la balance aéro, la lame avant est raccourcie, l'aile rétractable plus inclinée et le diffuseur avancé sous le moteur. Résultat, elle termine sa course à 323 km/h, contre 315 km/h pour la

991.1 GT3. En accélérations, le levier ne peut lutter face à la PDK imposée sur la GT3, d'autant qu'il impose un décollage à maxi 4000 tr/mn. Insuffisant pour profiter de la motricité d'enfer! Du coup, le 0 à 100 km/h déçoit (4'4) et le 1000 m régresse d'une seconde. Pour une sportive non focalisée sur la piste, la R chausse tout de même des semi-slicks Michelin et épate par son niveau d'adhérence. En fait, le comportement s'avère très proche de celui d'une GT3, mais avec un amortissement piloté plus délicat et une poupe plus mobile. On retrouve une direction très pure, un équilibre idéal, un freinage exceptionnel et un train avant incisif. Les roues arrière directrices sont également de la partie, mais remaniées dans l'optique de donner plus de travail au conducteur. Bien que cette R ne soit pas destinée à la piste, nous avons décidé de vérifier cette théorie sur notre circuit de référence. Ô surprise, on retrouve une connexion homme/machine parfaite et un amortissement qui se verrouille habilement en Sport. La R se distingue seulement de la GT3 par une poupe un poil plus mobile dans le rapide et un avant plus sous-vireur dans le lent (autobloquant non piloté imposé par la boîte). Au bout du compte, le chrono est excellent (1'19"10) et se situe à seulement 0'2 de celui de la GT3. On ne se refait pas! Cette pépite atmo' reste évidemment très rare et chère sur le marché de l'occasion. Comptez environ 350 000 € pour un bel exemplaire.

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres)	6 à plat, injection directe
Disposition	arrière, longitudinale
Cylindrée (cm³)	3996
Alésage x course (mm)	102 x 81,5
Rapport volumétrique	13,2:1
Soupapes par cylindre	4 (levée variable)
Arbre(s) à cames	2 doubles (admi. à cal. vari.)
Suralimentation	-
Lubrification	carter sec
Puissance maxi (ch) tr/mn	500 à 8250
Puissance au litre (ch/l)	125
Couple maxi (Nm à tr/mn)	460 à 6 250
Couple au litre (Nm/l)	115,1
Régime maxi (tr/mn)	8 500

TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	mécanique
Commande	grille en H

Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re}	3,75 - 9,2 - 79
	2 ^e	2,38 - 14,6 - 124
	3 ^e	1,72 - 20,1 - 171
	4 ^e	1,34 - 25,9 - 220
	5 ^e	1,08 - 32,1 - 273
	6 ^e	0,88 - 39,4 - 323

Rapport de pont	3,76
Différentiel autobloquant	mécanique
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
Dimensions Av&Ar	245/30 et 305/30 ZR 20
Jantes Av&Ar	9 et 12 x 20

CARROSSERIE - CHÂSSIS

Carrosserie	coupé, 2 places
SCx (m²) - Cx	0,65 - 0,32
Suspension avant	McPherson (triangles), + barre antiroulis réglable
Suspension arrière	essieu multibras, combinés ressorts/ amortisseurs, roues directrices + barre antiroulis réglable
Amortissement piloté	de série
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø de braç.)	2,53 (11,5)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/perforés (410/390) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé (kg)	1370
Poids/puissance (kg/ch)	2,7
Réservoir (litres)	90 (option)
Long. - larg. - hauteur (mm)	4532 - 1852 - 1276
Empattement (mm)	2457
Voies avant/arrière (mm)	1551 / 1555

PERFORMANCES

VITESSE MAXI

Vitesse maxi (km/h)	323 en 6 ^e (8200 tr/mn)
---------------------	------------------------------------

ACCÉLÉRATIONS

De 0 à 100 km/h	4"4
à 200 km/h	12"5
400 m départ arrêté	12"2 (197 km/h)
1000 m D.A.	21"6 (255 km/h)

REPRISES

De 80 à 150 en 5 ^e /6 ^e	10"0 / 13"0
De 140 à 200 en 5 ^e /6 ^e	8"1 / 12"7

CONSOMMATION

Urbaine (l/100 km)	NC
Moyenne (l/100 km)	13,3
Émissions CO ₂ (g/km)	308



Hanches larges de GT3, aileron rétractable, bandes rétros, la R a acquis le statut de collector dès sa naissance.



P OINTS FORTS

Pureté/connexion
Flat-6/BVM6
Polyvalence

P OINTS FAIBLES

Tarif/spéculation

Le flat-6 4 litres est emprunté à la 991.1 GT3 RS.



Les baquets carbone prennent des airs rétros. Le levier est de retour!

TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

BUDGET

Prix à sa sortie	192 845 €
Cote moyenne	350 000 €
Puissance fiscale	42 CV

SÉRIE

Talon-pointe automatique
Baquets carbone « pied-de-poule »
Bandes vertes ou rouges

Aileron rétractable
JA 20 à écrou central
Disques carbone/céramique

OPTIONS

GPS / réservoir 90 l (gratuit)
Volant moteur monomasse
Système de levage avant
Batterie allégée

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE ALBERT II DE MONACO

TOP MARQUES MONACO™

SUPERCAR SHOW

CLASSIC CARS • HYPERCARS • INNOVATIONS



7 - 11 JUIN 2023
GRIMALDI FORUM
7 JUIN AVANT-PREMIERE | OPENING COCKTAIL
SEE IT ! BUY IT !

QUARKUS P2

www.topmarquesmonaco.com

[#topmarquesmonaco](https://twitter.com/topmarquesmonaco)





ÇA VA FINIR PAR SE SAVOIR

Il n'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir, dit le proverbe. Alors ouvrons les yeux en grand et acceptons tous de voir enfin la Corvette non pas comme un exotique outsider face à la crème européenne, mais comme une référence !

Si vous ne commencez pas la lecture de ce numéro par la fin, vous savez de quoi la nouvelle Corvette Z06 est capable. Si ça vous étonne, vous me décevez mais je vous rassure, même des membres de la famille Motorsport tombent encore des nues lorsqu'ils voient une Chevrolet tomber un record. Entre aveuglement, mauvaise foi et européocentrisme primaire, mon cœur balance pour expliquer le phénomène, et ce n'est pas faute, on me le reproche assez, de prêcher pour la paroisse américaine depuis les origines du mag. Oublions le subjectif et tenons en nous à la chronologie des faits.

Été 2011. La C6 ZR1 tourne en 1'19"33 sur la piste Club de Magny-Cours. Le même jour, elle colle sept dixièmes à la 458 Italia, une seconde à l'iconique GT3 RS 4.0 et 1"7 à la Nissan GT-R. Le record va tenir trois ans et même une arme du calibre du 718 GT4 RS ne fait pas mieux aujourd'hui.

Hiver 2012. La C6 Z06 dotée du Pack Performance surclasse par 0°C la Porsche 997 GT3 et accessoirement la Lexus LFA.

2014. La « basique » C7 Stingray vient se hisser 1"3 devant la 991 Carrera S et mettre en passant une petite claqué à l'Audi R8 V10 Plus de 550 ch.

Début 2016. La C7 Z06 "Z07" avec sa bonne vieille boîte manuelle lente et extra-longue signe le nouveau record chez les GT, huit dixièmes devant la 991 GT3 RS...

2017. La C7 Grand Sport ne bat pas de record mais se hisse entre les Porsche 991 GT3 et R, pour le prix d'une Carrera S sans option.



2021. La C8 Stingray ne lâche que trois dixièmes à la 992 Carrera S, référence du segment, sur les 2,5 km de notre tracé de référence.

2023. La C8 Z06 passe à moins d'une poignée de dixièmes de battre le record détenu par la McLaren Senna et laisse dans le rétro toutes les GT mesurées ici, à commencer par la 992 GT3 RS et la Ferrari 488 Pista.

Voilà donc douze ans que génération après génération, Chevrolet domine la concurrence chrono en main. Pourtant l'ami Seb qui écume les circuits depuis des lustres me l'assure, il n'a jamais vu une Corvette briller sur un trackday. Je lance donc un appel solennel aux propriétaires de Z06 : cessez de ménager la susceptibilité des porschistes... Le temps est venu de remettre les pendules à l'heure.

DOUZE ANS QUE GÉNÉRATION APRÈS GÉNÉRATION,
CHEVROLET DOMINE LA CONCURRENCE CHRONO EN MAIN

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



ACHETEZ OU VENDEZ

VOTRE FERRARI

MONACO . 8 JUIN 2023



MONACO
CAR
AUCTIONS®

www.MonacoCarAuctions.com