

# MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE



## ESSAI

UNE EFFICACITÉ INÉDITE  
ET TOUJOURS 9 000 TR/MN !

## CHRONO

L'ESSAI DE LA 992 CUP  
EN EXCLUSIVITÉ



# SPÉCIAL 911 GT3



ESSAI NOUVEAUTÉ MC20 : MASERATI VISE LES SOMMETS !



MATCH ROMA vs 911 TURBO S : LE TRÔNE DES GT MIS EN JEU

## SUPERTEST



**BMW M3 COMPETITION**  
LA LOURDE DESCENDANTE  
DE 510 CH  
TORTURÉE SUR NOS BASES

L 12744 - 99 - F: 6,50 € - RD



BEL - LUX : 7,50€ / CH : 13€ / ESP - PORT. CONT - IT : 7,80€ / DOM/S : 8,00€ / TOM 1400XPF / MAR 80MAD / CANADA 14,95\$ CAD

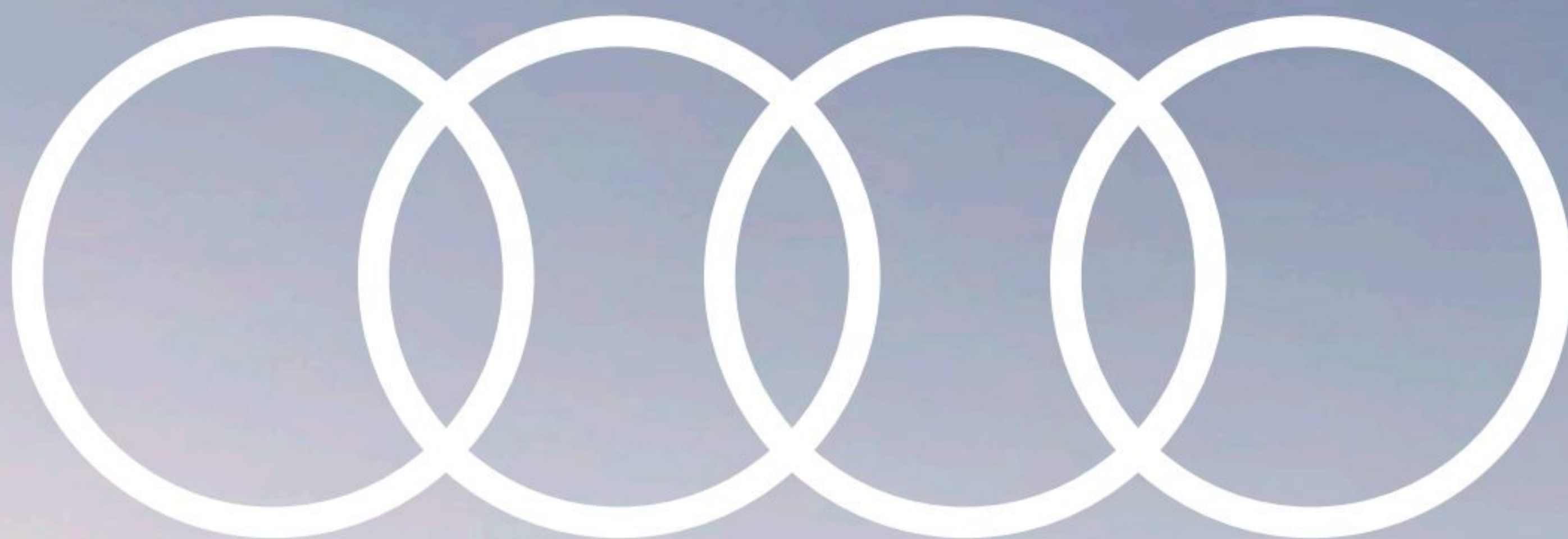


# Houston, nous avons une solution.

Nouvelle Audi RS e-tron GT 100% électrique  
Le futur nous anime.

[progress.audi](https://www.audi.fr/progress)

Gamme Audi RS e-tron GT : consommation en cycle mixte (kWh/100 km)\* : 21,0 - 21,6. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 0 en phase de roulage. «Tarif» au 18/02/2021. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la



consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. \* Selon configuration.  
Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370.

# ÉPOQUE FORMIDABLE



**E**ntre le numéro précédent et celui-ci, vous avez remarqué que l'électrification gagne nos colonnes. D'après vos vives réactions sur les réseaux, vous n'êtes pas près d'abandonner le moteur thermique. Nous non plus, rassurez-vous. De-là à ignorer le monde qui nous entoure ! L'automobile vit des temps difficiles. Contraints par nos têtes pensantes européennes, les constructeurs s'engouffrent dans l'électrique, alors que les process de fabrication, d'alimentation, de recharge et de recyclage sont laborieux. La FIA, elle, a bien du mal à montrer la voie, à faire adhérer à la Formula E et tente un coup de poker en voulant électrifier le championnat GT. Au milieu de cet imbroglio politico-écologique, Porsche tire son épingle du jeu en brillant sur tous les tableaux. Il montre patte "verte" avec la Taycan, tout en continuant de nous faire rêver avec les GT3 et Carrera Cup. Mais il va plus loin, en misant sur le biocarburant, histoire de calmer les détracteurs du moteur thermique. Il entre désormais en phase de tests en Supercup, en partenariat avec Exxon Mobil (photo). De son côté, Ferrari vient d'annoncer son premier modèle électrique en 2025, mais illumine la planète auto par son V12 capable de grimper à 9500 tr/mn. Est-ce un chant du cygne ? Du 100 % thermique, probablement. Mais d'excitantes sportives hybrides existent déjà (SF90, Artura, Sian) et vont se démocratiser, s'alléger au fil du temps. Le cataclysme électrique est en marche. Mais nous disposerons toujours d'issues de secours pour goûter à notre passion. Le maître mot : rester positif et trouver ces issues. À très vite pour fêter ensemble un anniversaire très spécial : le 100<sup>e</sup> numéro de *Motorsport* !

“ NOUS DISPOSERONS TOUJOURS D'ISSUES DE SECOURS POUR GOÛTER À NOTRE PASSION ”



**JULIEN DIEZ**  
RÉDACTEUR EN CHEF

**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,  
Jacques WARNERY, Cédric PINATEL  
Photographes :  
Yannick PAROT, Tibo  
Directeur artistique :  
Jean GRODY  
Rédacteur graphiste :  
José VILELA  
Secrétaire de rédaction :  
Eric COWEZ  
Chef de fabrication : José VILELA

**ADMINISTRATION**

MOTORSPORT est édité par la  
Société NG Presse.  
SARL au capital de 130 000 €.   
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 France  
(Offset)  
par  
l'Imprimerie  
Mordacq  
Rue de  
Constantinople,  
62120  
Aire-sur-la-Lys.



**Commission paritaire :**

0612 8877345  
Diffusion MLP/I.S.S.N. : 1778-0799.  
Dépôt légal : à parution  
Les manuscrits et documents non  
insérés ne sont pas rendus.

**NOS ESSAIS EN VIDEO**



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélérations, tours chrono...) sur notre chaîne Youtube, forte de 133 000 abonnés et cumulant plus de 110 millions de vues ! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.



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

N'hésitez pas à nous interpeller sur les réseaux sociaux, où notre communauté dépasse les 50 000 abonnés sur Facebook.



@MagazineMotorsport



@motorsportmag



# Et si vous rouliez en Öhlins !

## Gamme Road and Track



### Amortisseurs Road and Track pour toutes voitures sportives :

Audi S3/RS3/S4/RS4/S5/RS5  
 Audi TT/TTS/TTRS  
 BMW 1M, M2, M3, M4  
 BMW Z4  
 Fiat 124, 500  
 Ford Focus  
 Ford Mustang  
 Honda Civic, S2000  
 Hyundai I30  
 Lotus Elise, Exige  
 Mazda MX5, RX7, RX8  
 Mini  
 Mitsubishi Lancer  
 Nissan 370Z, GT-R  
 Porsche tous modèles  
 Renault Clio 4 RS  
 Seat Cupra, Leon  
 Subaru BRZ, Impreza  
 Suzuki Swift  
 Toyota GT86  
 Vw Golf, Scirocco



### Amortisseurs TTX, 2 à 4 voies pour :

Alpine A110  
 Audi R8  
 BMW M2  
 BMW M3  
 BMW M4  
 Lamborghini Huracán  
 Lotus Exige  
 Lotus Evora  
 Megane 4 Trophy-R  
 Nissan GT-R  
 Porsche 991 GT3 RS  
 Porsche 997 GT3 RS  
 Porsche Cayman GT4



Pour télécharger nos tarifs Auto 2021, scannez le QRCode ou rendez-vous sur [pfpracing.com/auto2021.pdf](http://pfpracing.com/auto2021.pdf)

## 320 TITRES DE CHAMPION DU MONDE

### Sur Route ou Circuit, retrouvez la qualité et la performance Öhlins



## PFP RACING

2 rue Marc Seguin - BP 59 - 15130 ARPAJON-SUR-CERE  
 Tél. +33 (0)4 71 48 15 34 - Fax. +33 (0)4 71 64 25 93  
 f PFP Racing Öhlins France - Email : [pfpracing.com](mailto:pfpracing.com)  
 Site web : [www.pfpracing.com](http://www.pfpracing.com)

PEUGEOT SPORT ENGINEERED 

# NOUVELLE 508

PIONEERING PERFORMANCE AGAIN\*

360 Chevaux - Hybride Rechargeable - À partir de 46g de CO<sub>2</sub>/km<sup>(1)</sup>

\*Prendre encore de l'avance.

PEUGEOT RECOMMANDE **TOTAL** (1) Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 2,03 ; Emissions de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) : 46.

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 1er septembre 2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC), qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO<sub>2</sub> et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veuillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur [peugeot.fr](http://peugeot.fr). Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



## ACTU

- 12 PREMIÈRE LIGNE**  
Ferrari 812 Competizione
- 16 LA TRIBUNE DE ROMAIN MONTI**
- 18 COTÉ COURSE**  
GT électrique & Beltoise BT01
- 22 ENTREVUE**  
Serge Saulnier, Président du Directoire du Circuit de Nevers Magny-Cours

## SPÉCIAL PORSCHE 911 GT3

- 26** Essai nouveauté
- 38** En piste: 992 Cup

## ESSAIS

- NOUVEAUTÉS**
- 46** Maserati MC20
- 54** Skoda Octavia RS
- 60** Porsche Taycan
- SUPERTEST**
- 68** BMW M3 Competition
- MATCH**
- 80** Ferrari Roma vs Porsche 911 Turbo S
- 76 NOS CHRONOS À MAGNY-COURS**

## EN PISTE

- 98** Magazine: Spynergie vs Romain Monti
- 104** Pistard: Jérémy et sa Porsche 911 GT3

## VINTAGE

- 110 LA COLLECTION MOTORSPORT**  
Subaru BRZ

## PRATIQUE

- 17** ABONNEZ-VOUS
- 24** SHOPPING
- 96** COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION
- 106** LE PRIX DES SPORTIVES





VENEZ MARQUER  
L'ASPHALTE

À

NOGARO



	<b>11H</b>	22 - 23 MAI > JARAMA		<b>30H</b>	28 - 29 AOUT > JEREZ
	<b>10H</b>	5 - 6 JUIN > NOGARO		<b>12H</b>	2 - 3 OCTOBRE > MISANO
	<b>12H</b>	10 - 11 JUILLET > CASTELLET		<b>8H</b>	22 - 23 OCTOBRE > DIJON

agrée **FFSAI**

Suivez-nous sur les réseaux :

[www.lameracup.fr](http://www.lameracup.fr) / 01 34 20 30 20

06 26 41 42 20 / [info@lameracup.fr](mailto:info@lameracup.fr)



## NOUVELLE CUPRA FORMENTOR e-HYBRID RECHARGEABLE

FEEL ANOTHER WAY.\*

Il existe de nombreuses façons de se sentir vivant.  
Et plus d'une façon de vivre votre vie.  
Vous avez juste à trouver la vôtre.  
Essayez le meilleur de l'innovation avec  
la CUPRA Formentor e-HYBRID rechargeable.  
Et découvrez la puissance d'une conduite  
à l'état pur avec un moteur de 245 ch,  
et une autonomie en 100 % électrique allant jusqu'à 55 km.

\*Une autre voie est possible.

**CUPRA Formentor VZ e-HYBRID 245 DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,5 - 1,6. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (min - max g/km) : 33 - 35. Autonomie électrique WLTP (min - max km) : 52 - 55.**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Volkswagen Group France - S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.

Visuel borne de recharge non contractuel. **Rendez-vous sur [cupraofficial.fr](https://www.cupraofficial.fr)**



# Ferrari 812 Competizione L'APOTHÉOSE



Chez Ferrari, une surprise peut en cacher une autre : le plus puissant V12 de la marque dûment homologué peut se déguster avec ou sans toit. Et il hurle jusqu'à 9 500 tr/mn !

**C**'est devenu une tradition chez Ferrari. Depuis le début du siècle, chaque modèle V12 avant à deux places reçoit une variante extrême en fin de vie. En 2010, la 599 Fiorano s'est muée en "GTO" pour culminer à 670 ch. En 2015, la F12 Berlinetta a tutoyé les 780 ch dans sa version "tdf", premier modèle de la marque doté de roues arrière directrices. Alors que la 812 Superfast actuelle a déjà un record de puissance à son actif, avec un V12 dénué d'artifice de 800 ch, voilà

qu'elle repousse les limites de la technologie de l'atmosphérique.

### Hurlement inédit

Le 6,5 litres revoit son équipement mobile par rapport à la Superfast pour atteindre la stratosphère. Les nouvelles bielles en titane, allégées de 40 % comparé à l'acier, se fixent sur des axes de pistons à revêtement DLC (Diamond Like Carbon) qui réduit les frictions. Rééquilibré, le vilebrequin perd 3 % de masse

et la distribution gagne aussi des éléments recouverts de DLC (cames et poussoirs). Le circuit d'admission utilise un collecteur plus compact et conserve une géométrie variable introduite par la Superfast. La Competizione inaugure par ailleurs une pompe à huile spécifique à débit variable. Ces petites améliorations permettent de pousser la puissance maximale à 830 ch, ce qui représente un record pour un moteur thermique Ferrari homologué pour la route.



Le record de la Superfast est pulvérisé. La Competizione grimpe à 830 ch!



La FXX K et son V12 record sont à portée de mains : 860 ch à 9 200 tr/mn, complétés par un électromoteur de 190 ch. Ces 830 ch s'obtiennent à 9 250 tr/mn et le rupteur n'intervient qu'à 9 500 tr/mn, soit 500 de plus que celui de la 812 Superfast ou 250 tr/mn de plus que la FXX K. À titre de comparaison, le V12 Lamborghini s'arrête à 8 750 tr/mn et même le flat-6 de la dernière 911 GT3 coupe à 9 000 tr/mn. Malgré la présence d'un filtre à particules pour passer les normes de pollution, qui a poussé les ingénieurs à revoir la ligne pour ne pas altérer le son, la voix de ce V12 promet de procurer des frissons. Qui dit mieux ? Deux futures supercars pourraient dépasser les 10 000 tr/mn avec leur V12 atmo :

la Gordon Murray T50 et l'Aston Martin Valkyrie.

### Cup 2R sur-mesure

Ce moteur de rêve est accompagné d'une pléiade de modifications. La boîte à double embrayage voit ses temps de passage baisser de 5 %. Outre un refroidissement plus efficace de 10 %, les appendices aéros augmentent l'appui maxi de 30 % sur l'avant. La super GT reste fidèle aux roues arrière directrices et reçoit des freins proches de ceux de la SF90 Stradale. Elle chausse des Michelin Pilot Sport Cup 2R sur-mesure, pouvant être montés sur des jantes en carbone optionnelles : - 3,7 kg. On retrouve aussi ces fibres light sur des pièces de carrosserie, permettant

d'économiser 38 kg. Côté électronique, la 812 Competizione inaugure l'évolution 7.0 du Side Slip Control, qui englobe la gestion du différentiel piloté (E-Diff 3.0), de l'antipatinage, de la direction intégrale (Short Wheelbase 3.0), de la suspension active mais aussi de la pression du freinage en usage extrême. Les accélérations annoncées laissent bouche bée. Avec un 0 à 200 km/h en 7"5, l'Italienne ferait mieux qu'une F8 Tributo ou une McLaren 720S (7"8). Bluffant, pour un tel gabarit et une auto dépassant probablement 1,6 tonne dans la vraie vie. Elle est annoncée à 1 487 kg à sec, soit 38 kg de moins que la Superfast. Sur le circuit de Fiorano, la Competizione gagne une seconde pleine par rapport à la F12tdf et 1"5 par rapport à la 812 Superfast. La supercar LaFerrari est dans



L'ultime V12 Ferrari peut chanter jusqu'à 9 500 tr/mn!



Proche de celui de la Superfast, l'intérieur est tapissé d'Alcantara et de cuir.



Par rapport à la Superfast, la Competizione mincirait de 38 kg grâce à des éléments en carbone.

le viseur, à seulement trois petits dixièmes, et la SF90 Stradale hybride de 1 000 ch la distance d'une seconde.

Comme la 599 GTO et le projet spécial SP3 JC sur base de F12tdf, cette Ferrari extrême pourra être commandée en cabriolet. Attention, la Competizione A ne possède pas le mécanisme de toit électrique de la 812 GTS. Il faudra un peu d'huile de coude pour enlever et remettre le toit amovible de la "Aperta". La perspective de rouler cheveux au vent avec un V12 atmosphérique atteignant 9 500 tr/mn justifie bien ce sacrifice. Limitées respectivement à 999 et 549 exemplaires, les 812 Competizione et Competizione A font logiquement flamber la note et réclament au minimum un demi-million d'euros. ■

**Moteur** >> V12, 6,5 litres  
**Puissance** >> 830 ch à 9 250 tr/mn  
**Couple** >> 70,6 mkg à 7 000 tr/mn  
**Transmission** >> propulsion, 7 double embrayage  
**Poids** >> 1 487 kg à sec  
**Perfs** >> 0 à 100 km/h en 2"8, 0 à 200 km/h en 7"5, 340 km/h  
**Prix** >> 500 000 € (999 ex.) / 578 000 € (549 Aperta)



Surprise, la 812 Competizione se déguste aussi en cabriolet "Aperta".

## EN BREF

### Lotus Emira



La dernière voiture de sport à moteur thermique Lotus se cache dans la pénombre et sera dévoilée le 6 juillet. Conçue pour s'attaquer à la Porsche 911, elle offrira au choix un 4 cylindres turbo ou un V6. Son style s'inspirera de l'Evija, la supercar électrique de la marque. Rappelons que les Elise, Exige et Evora se préparent à quitter définitivement le catalogue.

### Toyota GR 86



Remplaçante de la GT86, la Toyota GR 86 possède un 4 cylindres à plat atmosphérique de 235 ch et ne pèserait que 1 270 kg! Le 0 à 100 km/h serait abattu en 6"3, ce qui lui permettrait de devancer le roadster MX-5 2.0 184 ch de 2 dixièmes. Contrairement à sa sœur la Subaru BRZ, cette nouvelle GR sera commercialisée sur le marché français. Reste à espérer que le malus écologique ne soit pas trop rédhibitoire...

### Bentley Continental GT Speed



La version Speed adopte un W12 poussé à 659 ch, couvrirait le 0 à 100 km/h en 3"6 et filerait à 335 km/h. D'inédites roues arrière directrices, un différentiel arrière piloté et des freins carbone-céramique permettent d'en faire une authentique sportive selon Bentley. Elle bénéficie aussi de réglages spécifiques au niveau de la suspension, de la direction et de la boîte ZF à double embrayage. Appétissant, n'est-ce pas?

### Aston Martin Vantage F1 Edition



Pour honorer l'arrivée d'Aston en Formule 1, la Vantage se décline en F1 Edition plus performante. Le V8 biturbo d'origine AMG grimpe à 535 ch mais le couple ne change pas. La boîte auto ZF 8 bénéficie de passages plus rapides. La suspension et la direction en profitent pour évoluer. Quant au kit aéro, conséquent, il ajouterait 200 kg d'appui.



Romain réalise nos chronos sur le circuit GP de Magny-Cours et pilote en championnat GT, quand la crise sanitaire ne s'en mêle pas. Il nous fait partager ici ses coups de cœur et ses coups de gueule.

« **QUE C'EST BON.** Que c'est bon de bifurquer de la route du politiquement correct le temps d'un essai. Ces dernières semaines ont été le reflet de la schizophrénie du paysage de l'automobile sportive actuel. Je n'ai jamais testé autant de voitures électriques avec d'un côté les Tesla Model 3 Performance, Audi RS e-tron GT et Porsche Taycan Turbo S, et de l'autre l'essai de la Porsche 992 GT3 Cup, voiture de course "à l'ancienne" car thermique. Alors je pourrais rester dans le ton du moment, vous dire que j'ai été stupéfait par la poussée de l'e-tron ou par l'équilibre du Taycan sur circuit qui pèse pourtant près de 2,4 tonnes, ce qui est loin d'être faux. Mais je préfère m'attarder sur les sensations et, n'ayons pas peur des mots, les émotions ressenties au volant de la nouvelle 911 GT3 Cup. Elle saisit, hurle, vit, vibre, prend aux tripes. Elle est addictive. À quand une voiture politiquement correcte qui saura nous faire vibrer de la même manière? C'est tout le mal que je nous souhaite, même si pour l'instant la marche ressemble davantage à un mur. En attendant je vais profiter un maximum des voitures de course telles qu'on les connaît, tant qu'elles existent. » ■

Assurances CHABOUD

## L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

NOUVEAU SITE  
INTERNET

\*voir conditions en agence

[www.assurances-chaboud.com](http://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](mailto:chaboud.grenoble@allianz.fr)



# ABONNEZ-VOUS



# 27% DE RÉDUCTION

## 1 ANNÉE, 6 NUMÉROS

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

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

# 35€

**AU LIEU  
DE 48 €**

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

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



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

\* Offre valable uniquement en France

**INTERNET** Abonnez-vous en ligne sur le site [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)



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

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

**Abonnement France** pour un an **35 €**  
 **Abonnement France** pour deux ans **75 €\***  
\* Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

**Abonnement étranger** pour un an **45 €**  
 **Abonnement étranger** pour deux ans **85 €**

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

NOM ..... PRÉNOM .....

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

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

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



# Électricité dans l'air

De la Beltoise BT01 jusqu'aux nouvelles GT électriques prévues par la FIA, voilà le genre de voitures de course auxquelles il faudra s'habituer dans un futur proche.

**J**aguar ne produira plus un seul moteur thermique d'ici 2030. Pareil chez Bentley, Ford Europe ou Volvo. Chez Mercedes et Audi, on prévient déjà que les moteurs à combustion ne seront pas remplacés. Même Ferrari planche sur une sportive 100 % électrique pour 2025. Alors faut-il s'attendre à une disparition rapide des bons vieux pistons en piste ? De la Formule 1 jusqu'au Supertourisme en passant par les GT et les monoplaces, tous les championnats actuels majeurs, Formula E exceptée, rassemblent des

voitures de course thermiques. Mais pour Julien Beltoise, la mutation brutale à venir sur les circuits ne fait aucun doute : « *Entre les normes de bruit, les associations de riverains toujours plus virulentes autour des circuits et l'impossibilité croissante de convaincre les sponsors d'associer leur image à des véhicules polluants, le sport automobile va lui aussi devoir se convertir à la technologie zéro émission* ». D'où l'arrivée de la Beltoise E-Technology BT01, une voiture de course dont le cahier des charges intègre précisément ces contraintes. S'appuyant

sur l'expertise de Spark Racing Technology en matière de véhicules électriques de course (qui fournit les groupes motopropulseurs des Formula E et des protos Extreme E), cette jolie GT ressemble à une GT4. Et pour cause, elle repose sur une structure tubulaire de Ginetta G55.

## Chronos d'Alpine Cup

Avec 390 ch pour 1 200 kg, les performances de la BT01 évoquent d'ailleurs l'univers du GT4. Elle abat le 0 à 100 km/h en moins de 4"0 et peut

**BELTOISE BT01**

Moteur >> 1 élec, 390 ch  
 Batteries >> 46 kWh  
 Poids >> 1200 kg  
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 4"0,  
 210 km/h  
 Prix >> environ 150 000 € en  
 version loisir/stage  
 Éligibilité >> coupe monomarque  
 en 2023 ou 2024



La Beltoise BT01 existera en deux versions, l'une pour des stages/trackdays et l'autre pour une coupe monomarque.

atteindre 210 km/h, ce qui suffit sur la plupart des circuits. Mais sans pneus slicks, elle claque plutôt des chronos d'Alpine Cup et reste légèrement en dessous d'une GT4. « On évite volontairement les slicks pour ne pas avoir à jeter des pneus après chaque session de roulage » précise Julien Beltoise. « C'est plus durable, ça coûte moins cher et ça permet à l'auto de garder un tempérament joueur. » Profitant d'une répartition des masses de 48/52 % grâce au positionnement des batteries et du moteur, cette BT01 doit recevoir d'importantes évolutions techniques d'ici sa sortie en 2022.

« On réfléchit à installer un châssis en carbone pour faciliter l'homologation FIA, en plus d'un système de refroidissement liquide des batteries plus efficace que l'élément actuel à air. Mais le démonstrateur que vous avez sous les yeux est conforme au niveau de performances que nous voulions atteindre. »

**Coupe monomarque**

Si tout se passe comme prévu, Beltoise E-Technology produira huit exemplaires de la BT01 avant la fin de l'année prochaine. Les sept

premiers intégreront la flotte d'un nouveau concept de stages de pilotage, le huitième servira à l'homologation course au standard FIA. « Vendue à environ 150 000 €, la BT01 en version loisir servira aux stages de pilotage avec un moniteur dans le siège de droite et des journées types de 3 heures de roulage, ainsi que des charges rapides de 40 kW entre chaque session de 10 ou 12 minutes. Notre système innovant de chargeurs-stockeurs permet d'ailleurs d'utiliser sept voitures en permanence, même lorsque le circuit ne possède pas les infrastructures



### FIA GT ÉLECTRIQUE

Moteur >> environ 580 ch

Batteries >> 87 kWh

Poids >> environ 1500 kg

Perfs >> 0 à 100 km/h en 2"4, 300 km/h

Recharge rapide à 700 kW





### McLaren 720S GT3 X

Prenez une McLaren 720S GT3, ajoutez-y plus d'appui aérodynamique et un V8 biturbo débarrassé de ses brides réglementaires. Le résultat, c'est la GT3X de 720 ch, qui dispose d'un système "push to pass" ajoutant 30 ch pendant quelques secondes. Attention, elle ne peut plus courir en compétition et se limite aux trackdays.



### Bentley Continental "Pikes Peak"

Cette Continental GT3 ne vise pas le record absolu réalisé par Romain Dumas en 2018 au volant du proto électrique Volkswagen ID.R (7'57"148), mais celui de la Porsche 911 GT2 RS Clubsport (9'36"559) réalisé en 2020 (catégorie Time Attack 1). Pour cela, la grosse Bentley profite d'un V8 et d'une aéro débridés. L'auto carburera à l'essence synthétique.



### Cupra Leon Competición

Comme Audi et contrairement à Volkswagen, Cupra n'abandonne pas le championnat TCR thermique. La précédente mouture représentait un des piliers des championnats de tourisme. La petite nouvelle défendra les couleurs de Cupra dès cette saison. Comme ses concurrentes, la traction possède un 4 cylindres turbo développant 340 ch.



### Subaru BRZ GT300

La nouvelle BRZ est déjà engagée en compétition au Japon. Comme le précédent modèle, elle s'inscrit dans la petite catégorie du championnat Super GT, le GT300 qui fait office de seconde division derrière le GT500. Dotée d'un 4 cylindres boxer 2 litres turbo bridé à 350 ch pour se conformer à la réglementation, elle bénéficie d'un châssis qui tient plus du sport-proto que de la voiture de série.



électriques nécessaires. » Quant à la version course, elle se destinera à une compétition monomarque en support durant les week-ends dédiés aux Alpine Europa Cup ou Porsche Carrera Cup. L'auto pourra tenir 25 minutes avec des batteries de 46 kWh, ce qui suffit largement pour ce format.

### Futures GT3 électriques

Du côté de la FIA, l'objectif est d'aiguiller les constructeurs vers un nouveau championnat de GT électriques. L'idée est de bâtir un équivalent "zéro émission" de la catégorie GT3, avec des supersportives au style radical de 580 ch pour 1 500 kg. Ces GT électriques pourraient se baser sur des châssis de GT3 débarrassés de leur bloc thermique, avec deux ou quatre moteurs et autant de roues motrices que possible. La FIA cible des performances similaires aux actuelles GT3 en piste, mais avec de meilleures accélérations : on parle d'un 0 à 100 km/h en 2"4. Il faudra apprendre à vivre sans la formidable diversité acoustique du GT3 actuel. Le message est clair, la catégorie GT se prépare à la révolution électrique. ■

Voilà à quoi ressembleront les futures GT électriques imaginées par la FIA, performantes comme des GT3 thermiques.

# SERGE SAULNIER

PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DU CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS

Successivement mécano, pilote, directeur d'écurie et team manager de Peugeot Sport, cet homme discret et passionné préside à la destinée du circuit de Magny-Cours depuis plus de dix ans et nous expose sa vision sereine et optimiste du sport automobile.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS TIBO/THE GOOD CLICK



**MOTORSPORT** Quel avenir imaginez-vous pour les circuits en France ?

**SERGE SAULNIER** Je ne suis pas inquiet pour les grands circuits parce qu'ils ont une histoire et une vraie légitimité économique avec d'importantes retombées sur leurs territoires. La technopole de Magny-Cours, c'est trente entreprises et près de 500 emplois ! Je suis plus inquiet pour les petites structures privées créées ces quinze dernières années, qui ont bien souvent peu de retombées économiques si ce n'est pour elles-mêmes, créent un certain nombre de nuisances pour leur environnement et existent depuis peu de temps. D'un autre côté, la transition énergétique va aller vers des tendances beaucoup moins bruyantes et polluantes donc les arguments que peuvent avoir certains à l'encontre des circuits ne seront bientôt plus valables.

**MS** L'empreinte carbone n'est donc pas une menace à court terme pour les circuits ?

**SS** Non, pour l'instant, on ne nous impose que des limites en termes de nuisances sonores. À juste titre d'ailleurs car on ne pouvait pas continuer à avoir des taux au-dessus de 110 dB. D'un point de vue écologique, nous faisons en sorte d'être politiquement corrects. Nous avons installé 28 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques, ce qui fait du circuit un site à énergie positive. Nous produisons trois fois plus d'électricité que ce que l'on consomme. Une deuxième tranche d'installation de panneaux est prévue et devra permettre l'alimentation en électricité d'une station hydrogène.

**MS** Comment évolue l'activité du circuit, entre roulages loisir et compétition ?

**SS** Il y a une dizaine d'années, les teams de course avaient plus de latitude pour faire des essais de développement. Au fur et à mesure des durcissements des règlements, les roulages loisir ont pris le dessus, notamment la moto qui représente aujourd'hui 60 % de l'activité de la piste Grand Prix. D'une façon générale, on constate un succès populaire incomparable avec entre 20 000 et 25 000 spectateurs pour une épreuve moto contre 2 000 à peine pour un meeting du championnat de France FFSA GT.

**MS** En tant qu'ancien team manager du programme 908 au Mans, quel regard portez-vous sur l'évolution de la réglementation de l'ACO ?

**SS** La réglementation Hypercar et LMDH est tout à fait justifiée et intelligente. Ce qui fera sa réussite sera la gestion de la balance de performances mais on s'aperçoit que c'est déjà un succès avec le retour de nombreux constructeurs.

L'endurance a de beaux jours devant elle, surtout dans la mesure où elle accompagnera la transition énergétique. Ce qui est excitant dans la période actuelle, c'est que ça oblige à se remettre en question et cela peut permettre au sport automobile de redevenir un terrain d'essai, de recherche et développement comme il a pu l'être il y a quelques décennies.

**MS** Le retour de la F1 à Magny-Cours, est-ce encore un sujet ?

**SS** La F1 a fait beaucoup de bien en termes de notoriété pour le site mais elle a fait beaucoup de mal sur le plan financier. La F1 fonctionne à 40 % sur ses propres recettes et à 60 % sur des fonds publics. Il est clair que pour nous, ces dix dernières années, ni la région, ni le département, ni l'agglomération de Nevers n'étaient en mesure d'apporter suffisamment d'argent dans le tour de table. Ne pas avoir la F1 nous a permis d'investir dans les infrastructures. Après il peut y avoir des opportunités. On a constaté l'année dernière que certains circuits historiques sont revenus dans le calendrier. Les gradins sont homologués, l'autoroute depuis Paris arrive désormais au circuit, l'axe depuis Lyon va être doublé. Donc pourquoi pas, mais pas à n'importe quel prix...

**MS** Quel regard portez-vous sur les voitures de sport modernes ?

**SS** Elles sont exceptionnelles ! Aujourd'hui, tout est remarquable, sans parler des systèmes d'assistance. Sur la route, franchement, je ne suis pas quelqu'un qui aime rouler avec une voiture ancienne. Ma femme a une petite MGB. C'est sympa mais entre la direction, les freins, la boîte de vitesses... Je suis plus fasciné par les pièces mécaniques réalisées dans les années 50/60 avec peu de moyens techniques.

**MS** Un modèle ou une marque d'aujourd'hui qui vous fait rêver ?

**SS** Je serais plus dans le SUV. Aujourd'hui l'objectif c'est plus de pouvoir mettre mon vélo à l'arrière de ma voiture sans avoir à démonter les roues que d'avoir une sportive.

**MS** Et une voiture que vous auriez aimé garder ?

**SS** Mon coupé Alfa 2.0 Bertone. Il consommait, c'était monstrueux. Mais comme toute la bande de l'époque, j'ai fait de sacrés temps avec entre Paris et Magny-Cours, à la fin des années 70... Le record doit être 1h16, c'est Jacques Lafitte qui l'a fait. Si tu mettais plus d'1h30 t'étais un mauvais... Et on sortait de l'autoroute à Nemours pour prendre ensuite l'ancienne nationale. ■

## SPEED DATING

Né en 1952, à Châlons-en-Champagne

### Expériences

**1971-1973** >> mécanicien, championnats de France de Formule Renault et F3  
**1974-1976** >> pilote, Formule Renault  
**1980-1981** >> pilote, participation aux 24h du Mans sur WM  
**1981** >> fondateur écurie Promatecme : deux titres de champion de France en F3  
**1999** >> Promatecme devient Saulnier Racing  
**2006-2010** >> Peugeot Sport, Team Manager en charge du programme 908 Le Mans. Doublé aux 24h 2009  
**2010** >> circuit de Nevers-Magny-Cours, Président du directoire

### Première voiture >>

Simca 1000



### Voiture actuelle >>

BMW X6



### Auto préférée >>

Coupé Alfa Romeo 2.0 Bertone



Hobby >> Vélo



“ LE RETOUR DE LA F1 À MAGNY-COURS, POURQUOI PAS, MAIS PAS À N'IMPORTE QUEL PRIX ”



## BMW ALPINA XD3 ET XD4

TRANSMISSION INTÉGRALE

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

La pierre angulaire, posée par Burkard Bovensiepen dans les années 1960 avec une BMW 1500 à la puissance accrue, est devenue au cours de ces cinq dernières décennies une valeur incontournable de l'automobile sportive de luxe. Ce qui était déjà, à cette époque, un produit de haute qualité technique de la manufacture ALPINA, à savoir le moteur à quatre cylindres de la BMW « Nouvelle Classe » équipé d'un système sophistiqué de carburateurs Weber, fait désormais partie intégrante de la philosophie ALPINA dans une forme évoluée. Les automobiles BMW ALPINA, de leur naissance dans les meilleures conditions grâce aux qualités des voitures BMW, représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Les nouveaux modèles BMW ALPINA XD3 et XD4 marient ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

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



- 1** » Fer à marquer barbecue Mercedes 53 € - [www.mercedes-benz.fr](http://www.mercedes-benz.fr) **2** » Gants de pilote The Outlierman 340 € - [www.theoutlierman.com](http://www.theoutlierman.com)  
**3** » Porsche 911 RSR 1:18 Amalgam 759 € - [gregory.gaye@amalgam.com](mailto:gregory.gaye@amalgam.com) **4** » Maserati MC20 Nettuno engine poster 45 € - [www.maseratistore.com](http://www.maseratistore.com)  
**5** » Magazine Enzo Hors-Série "Ferrari, les années 80" 9,90 € - [www.ngpresse.fr/enzomagazine](http://www.ngpresse.fr/enzomagazine)  
**6** » Tag Heuer Formula 1 1350 € - [www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com) **7** » Porsche eBike Cross 7990 € - [shop.porsche.com](http://shop.porsche.com)





## **IMPORTATEUR - DISTRIBUTEUR**

**DES PLUS GRANDES MARQUES DU SPORT AUTOMOBILE DEPUIS 1977**



**SUSPENSION  
FREINAGE  
MOTEUR  
ECHAPPEMENT  
EQUIPEMENT**

# 9<sup>e</sup> CIEL

La GT3 peut toujours grimper à 9 000 tr/mn en vrillant les tympans et les neurones. Cette génération 992 a d'autres cordes à son arc pour rendre accro : grip, efficacité, aéro réglable... Cerise, la boîte manuelle est de la partie et le pack Touring sans appendice est dans les cartons.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.







## LA FERVEUR MÉCANIQUE ET LES 9 000 TR/MN JUSTIFIENT À EUX SEULS L'ACHAT DE **CETTE QUATRIÈME GÉNÉRATION DE GT3**

**L**a bamboche démarre à 5 000 tr/mn. Le frisson envahit. Les tympans se dilatent. Les poils se dressent à 7 000 tr/mn. Les sens s'affolent. L'orgasme auditif débute. Le flat-6 atmo se met à hurler, téléportant dans l'univers de la course: 911 RSR, 24h du Mans... Le système nerveux disjoncte. Le tableau de bord clignote en bleu. Ça y est, le rupteur intervient. Vous venez d'atteindre 9 000 tr/mn et l'orgasme automobile. Et dire que la prochaine RS pourrait grimper plus haut, selon le porte-parole des GT et 718, Oliver Hilger: « *On peut relever le limiteur à 9 200 tr/mn sans problème* ». On pourrait s'arrêter là et conclure l'essai. Cette ferveur mécanique justifie à elle seule l'achat de cette quatrième génération de GT3. Mais avant de passer à la caisse et de déboursier plus de 200 000 € avec le malus (hors options), autant la connaître sur le bout des doigts.

### Trésor mécanique

La plus grosse crainte est donc vite écartée. Le 4 litres répond présent. Il n'est pas – encore – secondé par un moteur électrique pour satisfaire aux normes antipollution. Il génère ainsi toute cette progressivité, cette saveur, cette rage et cette partition atmosphérique menant des râles au hurlement. L'échappement actif mêlant inconel, acier et titane (sorties) accentue les borborygmes à bas régimes en libérant les deux clapets actifs. Aussi

incroyable que cela puisse paraître, il recèle deux filtres à particules en amont du gros silencieux s'étalant sur toute la largeur et abrité derrière un vrai diffuseur métallique. Il parvient même à mincir de 10 kg par rapport à la tuyauterie du 991.2 Speedster (510 ch), à la configuration mécanique très proche. Porsche allège les pistons (-20 g chacun), revoit la forme des collecteurs d'échappement et le mix des composants pour le carter d'huile. Ce bloc n'a donc pas réclamé une grosse prise de tête vis-à-vis de l'évolution des normes de pollution et stagne à 510 ch maxi. Un miracle. Il inclut toujours un équipage mobile ultra-light (dont des bielles en titane), des soupapes commandées par culbuteurs, mais aussi une admission à deux étages (et clapets de résonance) et papillon de gaz individuel, une injection directe grimant à 250 bars ou une lubrification à carter sec (contrairement aux Carrera). Le résultat est flamboyant et risque de faire tilter quelques sonomètres jalonnant nos chers circuits français, pris au piège par les associations de riverains. C'est sûr, votre virée ne passera pas inaperçue. En tendant l'oreille, chaque action sur les gaz ou chaque changement de rapport est décelable... C'est de la télémétrie auditive! Quel bonheur. Le genre de sportive qui revigore et déconnecte de la réalité en un claquement de pied. Imaginez cet orchestre à six vents au quotidien! Une véritable thérapie atmosphérique.

Il peut être mené à la baguette selon deux méthodes: expéditive et performante ou puriste et attachante... Difficile de choisir entre la boîte 6



Le nouvel aileron "col-de-cygne" en carbone s'ajuste sur 4 positions.



En option, le carbone peut garnir la coque des sièges, des rétros ou le toit.



AVEC LE REcul, LA MASSE  
N'EST PAS SI ÉLOIGNÉE DE LA 996 GT3  
ORIGINELLE, REMONTANT À 1999  
**ET REVENDIQUANT 1 350 KG**



manuelle et la PDK 7 (et non 8 pour l'alléger, abandon de l'overdrive). En se focalisant sur le chrono, l'apport du double embrayage est imparable. Il se défend aussi au quotidien et face à de longs embouteillages. La PDK gagne en nervosité, sans atteindre le niveau télépathique Ferrari. Elle possède aussi l'avantage d'avoir un rapport de pont et deux rapports (4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>) plus courts que la BVM6. La vitesse maxi s'obtient d'ailleurs en 7<sup>e</sup>, à 6 500 tr/mn. Porsche sème le trouble en adoptant le même look entre les deux types de levier. La commande traditionnelle est héritée du Speedster. Précise, très agréable, gratifiante (autant qu'auparavant), elle recèle même un talon-pointe automatique pour les plus feignants, bien ficelé. Comment ne pas succomber? Si le circuit n'est pas une priorité, elle s'impose pour sa pureté et l'accentuation de la connexion homme/machine. Sachez aussi que la boîte manuelle est associée à un simple autobloquant mécanique (PTV), tandis que la PDK bénéficie des services d'un différentiel piloté (PTV+). Vous êtes partagé? C'est normal, le mix envisagé pour ces transmissions en France est de l'ordre de 50/50%. Proposée au même prix, la BVM6 permet d'économiser 17 kg et d'atteindre la masse annoncée de 1 418 kg.

### Poids de forme

La GT3 réussit l'exploit d'afficher le même poids que la 991 phase 1 de 2013... Et ce malgré l'évolution technologique et législative. C'était l'objectif des concepteurs, qui n'ont pas lésiné sur les moyens. Au point de conférer à cette simple GT3 des subtilités dignes d'une RS. Elles comprennent un allègement de toutes les vitres et l'adoption d'une coûteuse batterie lithium-

ion de 60 Ah (-10 kg), qui peut encore gagner 3,5 kg en option (40 Ah). Le recours au carbone (PRFC) est inévitable: aileron, becquet et capot avant, au process de fabrication taillé pour une diffusion élargie comparée à l'ex-RS. En option, il peut garnir le toit, les rétros, la coque des sièges (-12 kg) ou les disques de freins (- 50 % du poids). En plus des efforts touchant l'échappement et de la boîte PDK, Porsche s'est penché sur les jantes forgées, pourtant élargies et grimant jusqu'à 21 pouces à l'arrière, qui recourent à un écrou central. Enfin, les boucliers en plastique gagnent 2 kg et même l'espace arrière (remplaçant les deux places) passe par la case régime. Avec le recul, la masse n'est pas si éloignée de la 996 GT3 originelle, remontant à 1999 et revendiquant 1 350 kg. La largeur (équivalente à celle des Carrera et non des Turbo) et les voies ont bondi avec le temps, comme la puissance: + 10 cm, + 150 ch! Forcément, le gain en performances est spectaculaire. Pas tant en vitesse maxi, qui n'a jamais été la priorité de la pistarde. On passe tout de même de 302 à 320 km/h. Mais le 0 à 100 km/h gagne 1"4 avec la PDK (3"4) et le 0 à 200 km/h pas moins de 5"0 (10"8)! Le launch control est d'ailleurs dément, comme vous le verrez sur notre chaîne YouTube, en autorisant un décollage à 6 300 tr/mn.

Encore plus spectaculaire, la 992 lui colle une minute sur un tour de Nordschleife! Un autre monde. Pourtant, à l'époque, Walter Röhrl avait réussi à descendre sous les 8 minutes: 7'56"33. À l'automne dernier, Lars Kern a officialisé un 6'59"93 sur les 20,8 km désormais chronométrés. Ce qui correspond à 6'55"30 sur les 20,6 km servant de référence précédemment (voir encadré des records en p. 35). Il faut tout de même préciser que



Cette couleur de lancement se nomme "bleu requin" et est facturée 3600 euros.



le modèle de présérie ayant servi au record était chaussé de magiques Cup 2R, disponibles en accessoires. Porsche estime le gain à 7"0 par rapport aux Cup 2 de série. Ce qui veut dire qu'au final, la 992 gagnerait environ 10"0 par rapport à la précédente GT3 991.2 (7'12"70), à pneus comparables. Il faut aussi souligner que les réglages de suspension (barres antirollis, pincement et carrossage) et d'aéro (aileron et soubassement avant) étaient optimaux. Par exemple, le carrossage négatif est passé de -1,3 à -2,1°. Le soubassement était relevé à l'avant pour générer de l'appui (équerres près des passages de roues) et l'aileron incliné au maximum (4 positions). Attention, ces réglages aéros "Performance" ne sont pas homologués pour la route. Ils permettent à la 992 d'annoncer une hausse d'appui de 50 % par rapport à l'ainée et 350 kg maxi à 300 km/h. L'énorme aileron en col-de-cygne n'est pas vain. Impressionnant, ses montants décalés vers la lunette permettent de fluidifier le flux d'air inférieur. Il rappelle le décrochement de la RSR ou de la Senna, dans une moindre mesure. Il est complété par un becquet fixe en bec de canard, affublé d'une grille d'aération. Décidément, on navigue dans l'univers des anatidés. Si ces appendices vous irritent les rétines, pas d'affolement, le discret pack Touring va sortir prochainement.

### Sentiment d'impunité

C'est la sensation qui se dégage après une virée sur le tracé de Bilster Berg et sur les routes alentour. La GT3 a pourtant du pain sur la planche avec ce grand huit au relief déroutant et aux pièges monumentaux. Or elle s'en sort indemne et grandit d'une telle expérience. Elle interloque par sa docilité en

flirtant avec les limites. Le travail au volant est moindre avec cette génération, qui bénéficie d'une stabilité inédite et d'un châssis alu/acier ultrarigide. Nous nous en doutions, suite aux tests des Carrera et du missile Turbo S. Le placement et la capacité du train avant à encaisser les pires difficultés mettent en exergue la nouveauté de cette 992 GT3 : une double triangulation à l'avant (voir schéma en p.32), héritée de la compétition. Porsche loue tellement ses bienfaits qu'on se demande pourquoi il ne l'a pas proposée plus tôt : moindre sous-virage, maniabilité, stabilité au freinage, étendue des réglages pour les amortisseurs pilotés, prévisibilité des réactions... La métaphore du responsable du développement Preuninger est parlante : « Supposons que vous pliez le genou et que quelqu'un vous bouscule sur le côté. Avec une suspension McPherson, vous perdez l'équilibre. Un essieu à double bras transversal vous stabilise au niveau de l'épaule et vous pouvez continuer l'exercice sans problème ». Cette architecture de suspension inédite est complétée par un amortissement piloté abaissant l'assiette de 20 mm par rapport à une Carrera, par des ressorts rigidifiés et épaulés par des auxiliaires (helpers), par des rotules rigides (sauf bras supérieur à l'arrière) et des roues arrière directrices (maxi 2°). Tout cet armement et la possibilité d'ajuster les barres antirollis, le pincement et le carrossage sont bien dignes d'une pointilleuse RS. D'ailleurs, les temps au tour devraient se rapprocher de ceux, surréalistes, de la 991.2 RS.

En clair, le déhanché est divin. Le train avant gagne encore en sérénité et se place plus facilement. Sa hargne est évidente, mais sa finesse reste moindre par rapport à une ex-RS. La direction est ultra-tranchante, au



### Poids: objectif stabilisation

Pour contenir la masse au niveau d'une 911 GT3, la 992 mixe l'aluminium (majoritaire) à l'acier pour les châssis/carrosserie, et fait appel au carbone pour le capot avant (percé de deux extracteurs) et l'aile. Les vitres minçissent, comme la boîte PDK, la batterie, les boucliers ou l'échappement.



### Suspension: double triangulation

Répandue chez les sportives, cette architecture à triangles superposés issue de la compétition est apparue sur la 911 RSR en 2017. Elle remplace donc la suspension avant de type McPherson et reste l'exclusivité de la GT3 au sein de la gamme 992 routière.



### Pneus: Cup 2R

La GT3 repose sur des jantes alu forgées élargies de 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière, à écrou central. Les semi-slicks sont montés de série: 4 choix au départ usine, dont le Michelin Pilot Sport Cup 2. Mais Porsche va plus loin en proposant les "3/4 slicks" Cup 2 R en accessoires.



### Boîte: manuelle ou PDK

La PDK à double embrayage est évidemment de la partie mais compte seulement 7 rapports (et non 8 comme les Carrera/Turbo). L'alternative manuelle subsiste, à 6 rapports. Les deux regorgent de qualités et le choix repose sur l'usage, l'état d'esprit du conducteur.





### Aéro active: digne d'une RS!

Porsche met la gomme sur les appendices, entre l'aile en col-de-cygne (4 positions) aux montants décalés vers la lunette et le becquet bec de canard (avec grille d'extraction d'air). Pour obtenir une bonne balance aéro en position Performance, des équerres situées devant les passages de roues sont relevées pour créer un phénomène d'aspiration. L'appui maxi s'élève à 350 kg à 300 km/h. Une version épurée pack Touring sera proposée prochainement.



### Moteur: 9000 tr/mn!

Le flat-6 4 litres est toujours de la partie et rupte à 9000 tr/mn. Il reçoit peu de modifications: pistons et échappement, qui s'allège de 10 kg et qui compte toujours deux filtres à particules. Il délivre 510 ch et 47,9 mkg.

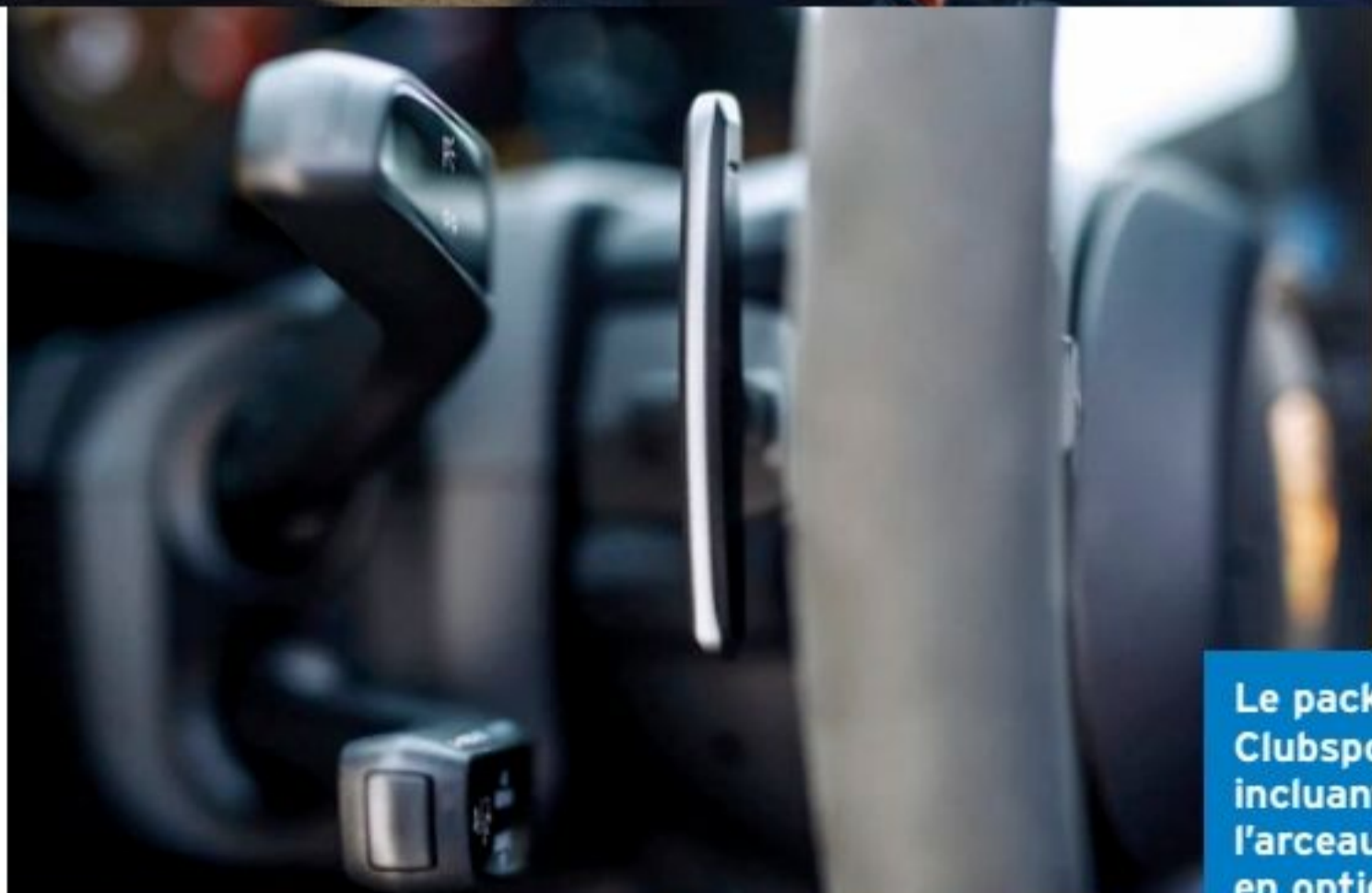




Le compteur peut se simplifier en Track. Le pack Chrono reste optionnel.



Les baquets en carbone (-12 kg) sont nécessaires à l'installation des harnais.



Le pack Clubsport incluant l'arceau existe en option gratuite.





## LA 992 COLLE UNE MINUTE À L'ORIGINELLE 996 SUR UN TOUR DE NORDSCHLEIFE! UN AUTRE MONDE

point de surprendre de prime abord en Track. En gardant un maximum de vitesse et en utilisant le freinage dégressif, cette GT3 pivote comme toute 911 qui se respecte. L'arrière ne se fait pas prier pour survivre, mais il faut en rajouter et anticiper les reprises de grip, assez brutales avec de bons semi-slicks. Outre Michelin, Porsche homologue trois montes en sortie d'usine: Dunlop, Goodyear et Pirelli. Plus que jamais, le grip constitue un gigantesque point fort! Entre l'architecture, les gomme et le différentiel piloté (PTV+ avec la PDK), les *g* pleuvent de toute part. Ils submergent carrément avec les Cup 2R, homologués pour la première fois sur une "simple" GT3. Nous avons pu y goûter en passager du sympathique ambassadeur Bernmeister. Les freinages, déjà ultra-mordants et constants, peuvent être retardés à un point inimaginable. Le grip latéral est quasi digne d'un slick. L'arrière ne bouge plus. Les aides, qui s'ennuyaient déjà, n'interviennent plus. Rappelons que comme toutes les "GT" maison, elles dissocient le correcteur de trajectoire et l'antipatinage. C'est sûr, cette 992 va faire flamber le chrono et sacrément dévorer de la gomme.

### RS connexion

La frontière se réduit avec la philosophie des RS. Le confort reste correct de la part d'une pistarde, mais il régresse par rapport à celui de la 991 GT3 et évoque plutôt une 991.2 RS. Les bruits de roulement, aéros et mécaniques bercent les trajets autoroutiers. Par exemple, la 992 navigue à 140 km/h à 3500 tr/mn en 6<sup>e</sup>, avec la boîte manuelle. Elle devient également plus sensible au guidonnage, comme une RS, y compris en réglages soft (usine). Le faible débattement de suspension, les larges gomme et la transparence de la direction (à assistance électrique) accentuent cet effet. En contrepartie, le feeling est très pur et sied à merveille à cette athlète. Les occupants sont connectés au châssis, à la mécanique et ont davantage conscience de la vitesse par rapport aux Carrera et Turbo. Les coûteux baquets à coque carbone (5400 €) contribuent à cette osmose et restent confortables. Ils sont nécessaires à l'installation des harnais (passager optionnel), associés au pack Clubsport proposé sans supplément en France. Comme à l'accoutumée, l'intérieur évolue peu et se passe de cuir étendu ou de chrono de série. Les équipements de confort sont conservés et le volant abrite une molette



**P**orsche a réussi à gagner une minute en 22 ans d'évolution de GT3! Voici la liste des chronos signés par le constructeur pour les sept versions de pistardes produites, sur la configuration 20,6 km de la célèbre Nordschleife.

### NORDSCHLEIFE

TEMPER DE RÉFÉRENCE		
1	<b>992</b> : 2021 (Cup 2R) 4 litres, 510 ch, PDK	<b>6'55"30</b>
2	<b>991.2</b> : 2017 4 litres, 500 ch, PDK	<b>7'12"70</b>
3	<b>991</b> : 2013 3,8 litres, 475 ch, PDK	<b>7'25"00</b>
4	<b>997.2</b> : 2009 3,8 litres, 435 ch	<b>7'40"00</b>
5	<b>997</b> : 2006 3,6 litres, 415 ch	<b>7'46"00</b>
6	<b>996.2</b> : 2003 3,6 litres, 381 ch	<b>7'54"00</b>
7	<b>996</b> : 1999 3,6 litres, 360 ch	<b>7'56"33</b>

# LES G PLEUVENT DE TOUTE PART. ILS SUBMERGENT CARRÉMENT AVEC LES CUP 2R, POUR LA PREMIÈRE FOIS HOMOLOGUÉS SUR UNE "SIMPLE" GT3



Flat-6 de folie  
Docilité/stabilité  
Boîte manuelle dispo!  
Réglages pour trackdays



Tarif/options  
Aéro Performance réservée à la piste  
Durée de vie des pneus ?

pour les modes de conduite: Normal, Sport et Track. Le compte-tours reste analogique et est encadré d'un affichage pouvant se simplifier en Track. Les 5 cadrans typiques sont réduits à 3 indiquant des éléments essentiels pour la piste: températures, pressions pneus et huile. Des lumières accompagnent les montées en régime et clignotent en bleu à l'approche des 9000 tr/mn. Bref, on en prend plein les yeux et on n'a aucune envie de quitter cette piste, débordant de charisme. Porsche a réussi à accentuer l'efficacité de la GT3, tout en la rendant plus facile d'accès. Un exploit qui conforte son statut de pistarde école, évolutive grâce à ses nombreux réglages. Mais que reste-t-il à la RS? Elle misera sans doute sur une radicalité exacerbée par rapport à ses aînées. L'aéro sera encore plus spectaculaire. La puissance du 4 litres devrait grimper avec parcimonie, comme le régime de rotation. La boîte PDK sera sans doute imposée pour maximiser les performances. Le poids, lui, diminuera, à grands coups d'équipements de confort supprimés (optionnels) et de carbone qui fera s'envoler la note. La 992 réserve encore de belles surprises atmosphériques. La RS débarquera l'année prochaine et le pack Touring pointera cette année. ■

## VERDICT

PORSCHE 911

>>20

Comment ne pas lui accorder la note maxi, tant elle renverse et représente plus que jamais un Graal atmo'! Le flat-6 hurle autant qu'avant et justifie à lui seul de signer le gros chèque. La 992 GT3 se rapproche de l'esprit RS, par son confort, sa quantité de réglages, son aéro, son dynamisme. Bien épaulée par la nouvelle suspension avant, elle bondit sur ses proies avec une facilité déconcertante. Le grip est délirant, surtout avec les Cup 2R optionnels. Elle continue d'être LA pistarde école qui met en totale confiance et atomise le chrono. Elle a de fortes chances de figurer au sommet de l'affiche de notre élection 2021.

### TECHNIQUE

Moteur	flat-6, injection directe
Cylindrée	3 996
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 8 400
Couple maxi (mkg à tr/mn)	47,9 à 6 100
Régime maxi (tr/mn)	9 000
Transmission	propulsion
Boîte	6 méca (8 double emb.)
Différentiel autobloquant	série (piloté avec PDK)
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
avant/arrière	255/35 R20 & 315/30 R21
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (408/380)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 418 (1 435)
Poids/puissance (kg/ch)	2,8
Long.-larg.-haut. (mm)	4 573 - 1 852 - 1 279
Empattement (mm)	2 457
Voies Av/Ar (mm)	1 601 / 1 553

### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	320 (318)
De 0 à 100 km/h	3"9 (3"4)
De 0 à 200 km/h	11"9 (10"8)
Conso. moyenne (l/100 km)	13,3 (12,4)
Emissions CO2 (g/km)	304 (283)

### BUDGET

Prix de base (€)	173 562
Prix modèle testé (€)	206 232
Malus 2021 (€)	30 000

# 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](http://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



# DES RACINES ET DES AILES

*La GT3 Cup conserve les gènes qui ont fait sa légende mais entre dans une nouvelle ère avec une 992 plus bestiale et affûtée que jamais. Frissons garantis à Magny-Cours.*

**PAR** NICOLAS GOURDOL  
**PHOTOS** YANNICK PAROT



TAG Heuer

Petelet

3

Centres Porsche  
Fréjus et Toulon

AuverClim

MICHELIN

ABME



## JAMAIS LA CUP N'AVAIT PRIS DE TELLES LIBERTÉS PAR RAPPORT À LA SÉRIE EN MATIÈRE DE CULTURISME

**A**ucune autre voiture de course ne mérite autant une place dans le showroom d'une concession. La Cup est devenue un membre à part entière de la gamme Porsche, une machine à fantasmes dont chaque nouvelle génération provoque un émoi planétaire. Sa production totale en 30 ans de carrière dépasse 4000 exemplaires et devrait franchir la barre des 5000 fin 2022. Pareils succès commercial, longévité et aura n'ont pas d'équivalent dans le monde de la compétition automobile. Une 911 dans toute sa splendeur qui use et abuse de sa proximité avec la GT3 de série pour tisser des liens avec les amoureux de la marque, à moins que ce ne soit l'inverse... Fait marquant, pour ne pas dire troublant, qui illustre en partie le pourquoi d'une telle légende: le chrono réalisé par le tout jeune Alessandro Ghirelli lors des premiers essais officiels de la Cup 992 sur la piste Grand Prix de Magny-Cours. 1'37"983, c'est à peine deux secondes plus lent que les meilleures GT3 (la catégorie reine des GT, pas la 911) et cinq secondes plus vite que la McLaren Senna de 800 ch aux mains de notre ami pilote Romain

Monti. La dernière GT3 RS de série tournait, elle, en 1'50. Comme performance, ça se pose là!

### Carrément méchante

Se retrouver nez à nez ou nez à cul avec cette nouvelle génération est une douce torture pour la rétine. De loin, elle garde la silhouette de la GT3 992 de route. De près, elle dégage une bestialité déroutante et inédite. Jamais la Cup n'avait pris de telles libertés par rapport à la série en matière de culturisme. Les ailes arrière XXL sont celles de la Turbo (+ 28 mm par rapport à la Cup 991) et c'est nouveau, mais tenez-vous bien, elles sont plus étroites que les avant, élargies de deux centimètres supplémentaires! Du jamais vu sur une 911. Avec des pneus de 30 cm de large, la 992 est chaussée devant comme la 991 l'était derrière. Le train avant a visiblement pris la grosse tête depuis qu'il a troqué ses McPherson pour de beaux triangles superposés inaugurés par la RSR et hérités de la nouvelle GT3 de série. De quoi transfigurer un comportement, *a fortiori* celui d'une auto de course, d'autant que la suspension arrière n'a presque pas évolué. Le grip incomparable de la proue a permis, disons plutôt imposé, d'augmenter celui de la poupe, d'où l'aileron monumental en col-de-cygne réglable sur

11 positions et préfigurant, soyons fous, celui de la prochaine GT3 RS. Cet appendice fonctionne de concert avec le becquet "bec de canard" et le large diffuseur hérités du modèle de route. Porsche ne donne pas de valeurs, mais ce n'est clairement pas sur la sinieuse piste Club de Magny-Cours que nous allons pouvoir exploiter la supposée énorme charge aéro.

On pourrait passer des heures à détailler cette machine de guerre à la finition aéronautique. Le manager du team ABM à qui nous devons cet essai exclusif nous montre fièrement l'astucieux système d'encoches permettant de poser proprement le capot arrière en carbone sur l'aileron. C'est assez rare sur les 911 modernes pour être souligné, le flat-6 est en partie visible. Il s'agit du 4,0 litres atmosphérique de la GT3 dont vous savez tout après la lecture de l'article qui précède. Puissance et couple sont identiques et obtenus aux mêmes régimes. Curieusement, le régime maxi diffère. Privé des 9000 tours, le pilote de la Cup doit se contenter de 8750. Croyez-moi, il s'en contente. Question vacarme, le cockpit entièrement vidé n'est pas épargné. Entre les claquements et sifflements de la transmission, les bruits de roulement et tout ce qui fait la partition érotico-métallique d'une vraie voiture de course, immersions et fris-





La Cup reprend le dessin de l'aile de la GT3 de série, mais à une toute autre échelle.



La puissance du flat-6 est identique sur les GT3 de route et de course.



## Prise de muscles

L'image parle d'elle-même et ferait presque croire que la 991/2 Cup (à gauche) pose à côté d'une RSR échappée du Mans. La 992 se démarque par une base aéro plus spectaculaire de la GT3 de route mais aussi par une carrosserie copieusement élargie. Pour la première fois, une Cup adopte les hanches pulpeuses de la 911 Turbo et s'offre en prime des ailes avant hypertrophiées. Résultat: la proue de la nouvelle génération est 7 cm plus large que la poupe de l'ancienne! Le bloc 4,0 litres est similaire. Il hérite des améliorations apportées sur la GT3 de route pour passer de 485 à 510 ch. Notez que le régime maxi grimpe quant à lui de 8500 à 8750 tours. Le freinage est optimisé mais conserve les mêmes dimensions tout en restant privé d'ABS dans le cadre de la Carrera Cup. La coque allégée de la 992 de série permet de compenser en partie l'évolution du gabarit. La nouvelle ne pèse ainsi que 60 kg de plus que l'ancienne. Le tarif, lui, explose, passant de 189000 à 225000 € HT!





Incontestablement l'une  
des places les plus  
enviables pour vivre les  
frissons de la course  
automobile.



## LE RÉPONDANT DU CHÂSSIS À UN PILOTAGE AUTORITAIRE CRÉE UNE CONNEXION AUSSI BRUTALE QUE NATURELLE AVEC LA MACHINE

sons sont garantis dès le ralenti. Avant cela, il convient de se frayer un chemin entre l'arceau cage et le profond baquet pour empoigner le magnifique volant emprunté la GT3 R.

### Des sensations pures

On aperçoit au loin la planche de bord de la voiture de série mais l'essentiel des commandes est regroupé sur le volant ainsi que sur une petite console centrale sur mesure. Le coupe-circuit est à droite mais le bouton de mise à feu, lui, reste à gauche. La pédale d'embrayage ne sert que pour démarrer. Elle demande un peu de doigté pour que la voiture s'élançe puis hoquette, méchamment allergique aux pieds droits mous et hésitants. La PDK à double embrayage d'origine laisse sa place à une boîte séquentielle à crabots qui redonne tout son sens à l'adjectif percutant avec en prime un toucher franc au niveau des palettes.

Dépouillée et bénéficiant de portes, d'un capot moteur et d'un aileron en plastique renforcé de fibres de carbone, la nouvelle Cup est donnée pour 1 260 kg en ordre de marche, soit 60 de plus que la 991 et 175 de moins que la GT3 de série. L'accélération n'a pour autant rien de démentiel

même si, pour l'heure, la consigne de chauffer consciencieusement les pneus prime sur l'exploitation du rapport poids/puissance de la bête. Outre le fait qu'une voiture de course de ce calibre montée en slicks avec un carrossage négatif avoisinant 4° (!) a un besoin vital d'avoir des gommes chaudes bouillantes pour s'exprimer pleinement, il faut bien garder à l'esprit que les voitures de la Carrera Cup ont la particularité de ne disposer ni d'ABS ni d'antipatinage. Les aides électroniques sont en revanche disponibles en option pour les teams qui destinaient l'auto à d'autres championnats ou pour l'amateur de trackdays qui voudrait troquer sa supercar de route à 300 000 euros pour une vraie caisse de piste et humilier tout ce qui porte une plaque d'immatriculation sur tous les circuits du monde en jouissant en prime de sensations incomparables dès le tour de chauffe.

Avec la 991, la montée en température des pneus était plus facile à mesurer. Si l'auto ne tournait pas, c'est que les gommes étaient froides. Basique. Le train avant vorace de la 992, lui, commence à mordre avec des slicks glacés. Après deux tours, il est temps de commencer à prendre

des g. Le répondant du châssis à un pilotage autoritaire crée une connexion aussi brutale que naturelle avec la machine. Brutale car la plus petite action semble amplifiée au centuple, mais pas physique pour autant en raison d'une position de conduite idéale et d'un volant particulièrement léger. La Cup adopte pour la première fois une assistance électrique qui nuit légèrement au feeling et cela d'autant que la direction est ultra-directe. Un seul tour de volant de butée à butée, je n'avais jamais vu ça. C'est 0,5 tour de moins que l'ancienne génération! En cause, sans doute, les nouveaux triangles supérieurs sur l'essieu avant qui limitent l'angle de braquage. Le souci, c'est qu'une auto qui ne braque pas ne contre-braque pas davantage. Vous la sentez venir l'excuse du journaliste confiant qui s'est offert un tête-à-queue plein de panache à la sortie du grand gauche? Les hommes d'ABM m'avaient prévenu: la 992 téléphone moins à la limite que la 991. Je confirme. On est comme à la maison dans une voiture facile, précise et saine jusqu'à ce que la poupe décide brutalement de lâcher prise pour finir par tourner autour du train avant planté à la corde.

# LA CUP REND 32 KM/H EN BOUT DE LIGNE DROITE À LA McLAREN SENNA MAIS LUI COLLE UNE DEMI-SECONDE AU TOUR



## BASE DE MESURES

### MAGNY-COURS CLUB

En seulement une poignée de tours et sans toucher aux réglages, la nouvelle Cup fait déjà montre d'une efficacité surnaturelle. Elle surpasse d'une demi-seconde la McLaren Senna, voiture de route

la plus rapide chronométrée ici, et de trois secondes la 991 GT3 RS Phase 2. Les vitesses de passage en courbe surpassent de près de 10 % celles des meilleures sportives de série.

Avant ma figure libre, j'ai pu savourer une motricité invraisemblable et une efficacité euphorisante avec des pics à plus de 1,7 g en courbe. Dans le double droit, la Cup passe à 113 km/h là où la 991/2 GT3 RS chaussée Michelin Cup R passe à 105 ! Elle rend 32 km/h en bout de ligne droite à la McLaren Senna mais lui colle une demi-seconde au tour, ce qui permet d'imaginer le grip phénoménal auquel on a affaire. Les slicks représentent dans ce domaine un atout majeur, d'autant que Michelin a travaillé le sujet. Les Pilot Sport N3 de la 992 sont plus légers de 0,9 kg à l'arrière et offrent une adhérence latérale supérieure de 10 % à l'avant. Contrairement au monde de la grande série, ici, la limite n'est plus la voiture mais le pilote, son

coup de volant, et le temps qu'il passera à affiner les réglages du châssis et son niveau de prise de risques. Le dosage des freins n'est pas simple alors je garde de la marge pour éviter d'aplanir un pneu et fâcher l'équipe qui m'attend à mon retour aux stands. Nous n'aurons pas non plus le loisir de toucher aux réglages qui n'étaient pas, de l'aveu du team, adaptés à cette piste. Tout cela n'empêche pas la nouvelle 992 d'être une demi-seconde plus rapide que la 991 Phase 1 du Sébastien Loeb Racing que nous avons essayée en 2015 avec des réglages sur mesure et un timing moins serré. Porsche annonce un gain de 1 %, soit environ une seconde au tour sur un grand circuit, valeur qui semble déjà avoir été confirmée en course.

TECHNIQUE	
Moteur	6 à plat atmosphérique
Cylindrée (cm³)	3 996
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 8 400
Couple maxi (mkg à tr/mn)	47,9 à 6 150
Régime maxi (tr/mn)	8 750
Transmission	propulsion
Boîte de vitesses	6 à crabots
Commande	séquentielle au volant
Différentiel autobloquant	mécanique à disques
Antipatinage	non
Pneumatiques	Michelin slicks Sport Cup N3
Dimensions avant	30/65-18
Arrière	31/71-18
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (380/380)
Etriers (pistons)	fixes/fixes (6/6)
ABS	non
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Suspension avant	triangles superposés
Arrière	multibras
Poids annoncé (kg)	1 260
Poids/Puissance (kg/ch)	2,5
Long. - larg. - haut. (mm)	4 580 - 1 920 - 1 405
Empattement (mm)	2 459
Voies AV/AR (mm)	non communiqué
TARIF	
Prix de base HT (€)	225 000
Coût saison Cup	env. 200 000

Quoi qu'il en soit, la GT3 Cup, plus bestiale, rapide et gratifiante à piloter que jamais assoie encore un peu plus sa légende et celle d'une marque qui maîtrise comme nulle autre son sujet. Elle est vendue 270 000 euros TTC, soit 30 000 de moins qu'une McLaren 620R et que la majeure partie des supersportives de route correctement optionnées. Certains diront que ça n'a rien à voir. Avouez que ça fait quand même réfléchir... ■

Un grand merci à ABM pour nous avoir laissé le volant d'une de leurs deux voitures engagées cette saison en Carrera Cup aux mains de Milan Petelet et Victor Blugeon. Le team propose des roulages avec coach sur Porsche de course ou de série. Plus d'informations par mail: [contact@a-b-m.fr](mailto:contact@a-b-m.fr).

# CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR  
**WWW.NGPRESSE.FR**



Si pour certains le programme et les nouvelles ambitions de Maserati n'étaient pas encore très clairs, la MC20 vient clarifier les choses et jeter un splendide pavé en carbone dans la mare des supersportives.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS MASERATI

# PROFESSION



# DEFOI



**L'**orgueil est un puissant moteur. Un V6 biturbo de 630 ch dans le cas présent. Révolutionnaire selon Maserati pour qui le "fait maison" revêt désormais plus d'importance dans son usine historique que dans la cuisine d'une Trattoria de Modène. Emmenée depuis 2019 par Davide Grasso, ex-P.-D.G. de Converse, c'est une nouvelle équipe bien dans ses baskets qui clame haut et fort son indépendance, tout en y mettant les formes. Celles d'une GT à moteur central: basse, large, sensuelle, racée et subtilement agressive, baptisée MC20 pour "Maserati Corse 2020". Voilà qui nous renvoie l'image merveilleuse de la MC12 de 2004 (12 pour le nombre de cylindres) d'autant que les deux autos affichent un poids similaire et exactement la même puissance. Sauf qu'aussi flatteuse que soit cette référence à l'iconique hypercar conçue pour la course sur base de Ferrari Enzo, celle-ci incarne une époque où le destin de la marque était intimement lié à celui de sa voisine de Maranello. Et ce rapprochement, Maserati n'en veut plus, au point d'avoir fièrement rompu le contrat avec le cheval cabré pour la fourniture de ses moteurs à compter de 2021. Un pari respectable mais osé lorsque l'on sait l'expertise et les coûts de développement que réclame la conception d'un bloc maison... et du reste. Les ingénieurs du Maserati Innovation Lab, créé en 2015 après l'annonce du plan ambitieux de Sergio Marchionne (ancien patron du groupe FCA décédé en 2018), sont partis d'une feuille blanche. Il est vain de chercher une quelconque proximité avec la F8 Tributo. La conception de la première Maserati de "grande série" à moteur central depuis la Bora (1971) se rapproche d'ailleurs bien davantage de celle d'une McLaren. Le châssis s'articule autour d'une large baignoire en carbone pesant 108 kg (82 kg pour la coque McLaren) conçue avec le soutien de la noble maison Dallara et fabriquée à la main chez Tecno Tessile Adler, près de Naples, comme le furent la coque de l'Alfa 4C et celle de LaFerrari.

Deux faux châssis en aluminium de part et d'autre de la cellule centrale complètent une structure conçue pour s'adapter facilement aux versions Spider et 100 % électriques programmées respectivement pour 2022 et 2023. Seuls quelques points d'ancrage ainsi que l'orientation des fibres de carbone changeront pour optimiser la rigidité de chaque modèle. L'ouverture en élytre de la porte en carbone dévoile la

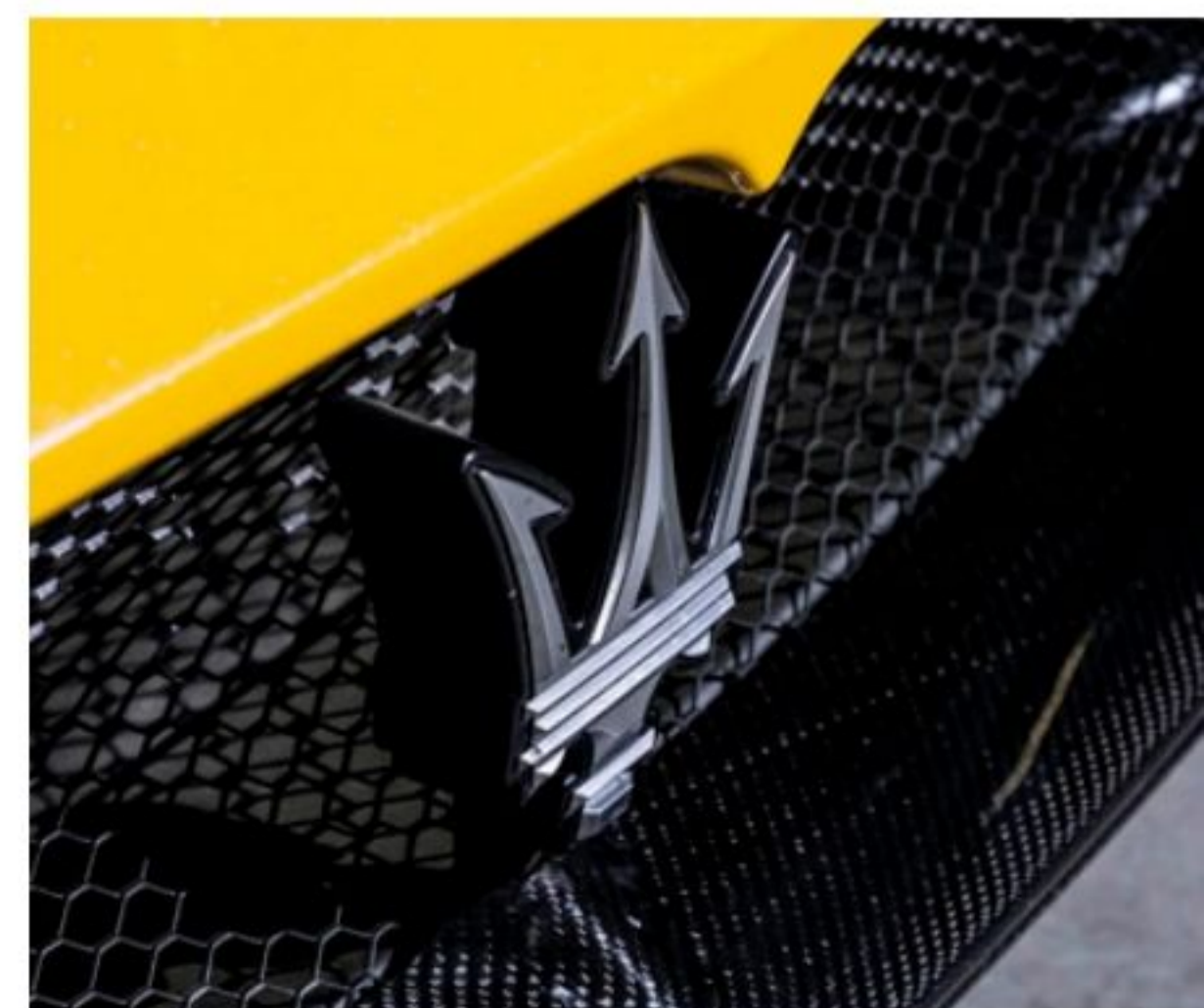
coque et la roue avant. Comme chez McLaren, l'apport en termes d'exclusivité fait mouche. On croit plonger tête baissée dans le monde fabuleux des supercars même si la MC20 se veut en réalité plus proche, nous allons le voir, de celui du Grand Tourisme.

Malgré un toit plus bas de 8 cm que celui d'une 911, l'accès au cockpit est particulièrement aisé. Un baquet conçu par Sabelt vous y accueille confortablement. La position de conduite est remarquable et l'espace offert aux deux seuls occupants plutôt généreux. Dans l'air du temps, le design du mobilier drapé de cuir et d'Alcantara est épuré, de bonne facture mais sans grande originalité. Passons rapidement sur la tablette centrale accrochée au tableau de bord ou encore l'instrumentation virtuelle comme on en voit partout ailleurs, et concentrons-nous sur la petite molette qui tombe naturellement sous la main droite. Celle-ci permet de choisir entre quatre modes de conduite, de déconnecter l'ESP (en cinq secondes) et de dissocier la raideur d'amortissement des autres paramètres grâce au bouton central. C'est simple, clair et efficace comme dans peu de voitures de sport modernes. La rétrovision serait quasi nulle si le rétroviseur central n'était pas équipé d'un écran relié à une caméra filmant vers l'arrière. Bluffant.

### Changement de ton

La clé dans la poche, on procède à la mise à feu en pressant le bouton Start placé sur le volant à jante épaisse. C'est à ce moment précis que ceux qui possèdent ou ont possédé une Maserati juste pour sa musique auront les yeux mouillés... Le V8 atmosphérique enchanteur des GranSport et autres GranTurismo a pour descendance un V6 biturbo de seulement 3,0 litres de cylindrée dont le timbre ne rend pas justice à son rendement surnaturel. Celui-ci culmine à 210 ch/litre, à comparer aux 174 du flat-6 de la 911 Turbo S ou aux 189 du V8 de la F8 Tributo! Point de turbos géants (au contraire) pour atteindre une telle valeur, mais une botte secrète utilisée sur les V6 suralimentés des F1 contemporaines. Une préchambre de combustion dont Maserati est le premier constructeur à proposer une application sur un moteur à essence de série, et cela sans l'aide, nous dit-on, d'un équipementier.

Je vous renvoie à l'encadré en page 51, mais retenez que ce concept révolutionnaire permet à lui seul le gain d'environ 120 ch et une baisse de la consommation de 3 %. Cela valait bien une petite rallonge de 150 euros par moteur pour l'ajout de six bougies et autant de préchambres. Doté en prime d'une double





ON S'IMAGINE PARTI POUR UN CORPS  
À CORPS ENDIABLÉ. ON DÉCOUVRE UNE  
PARTENAIRE DOUCE ET BIEN ÉLEVÉE,  
PRESQUE DISTANTE AU PREMIER ABORD

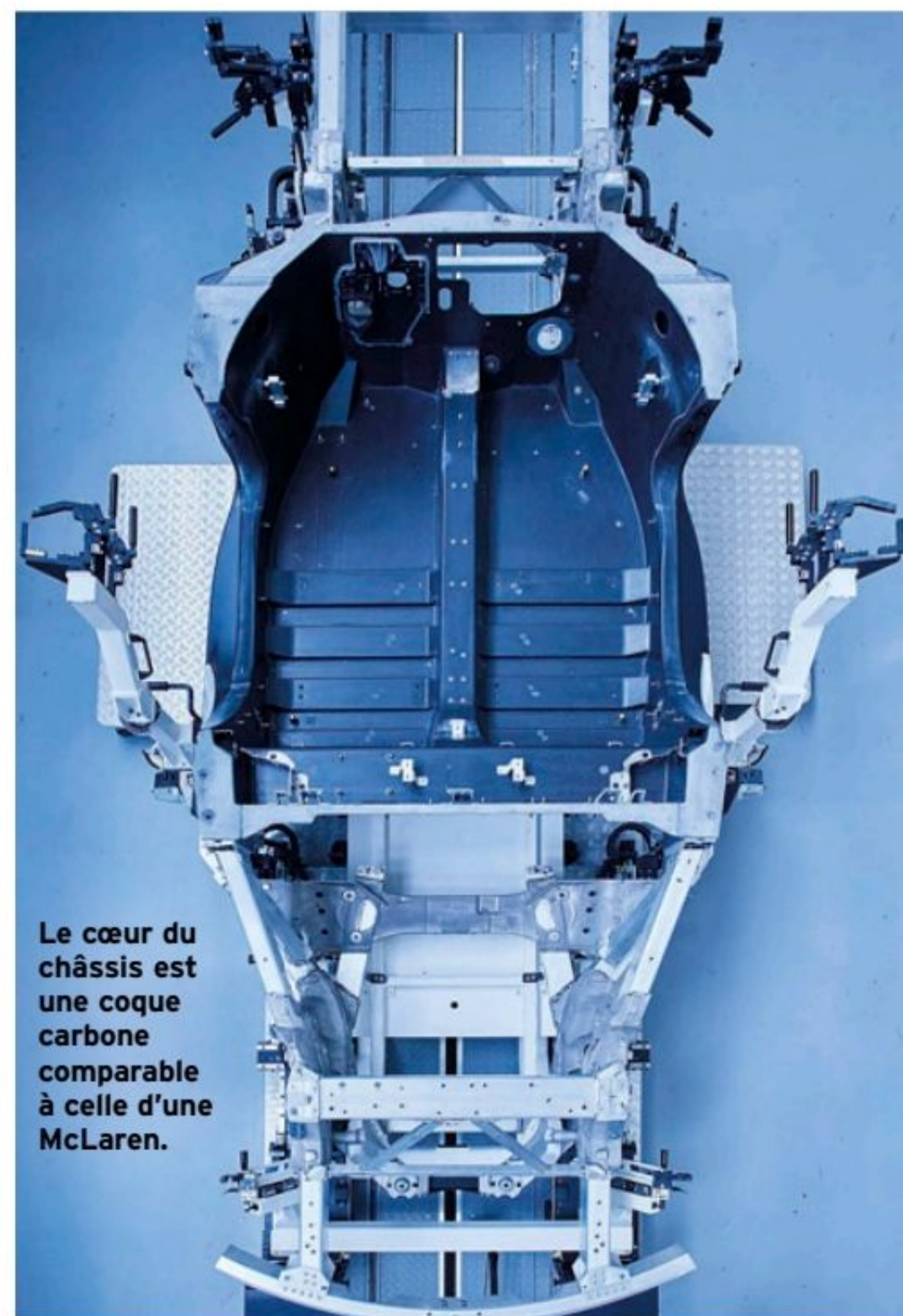


Le V6 en position centrale  
arrière chante beaucoup  
moins fort qu'il ne pousse.





**L'AMBITIEUSE MASERATI  
A LE TRIDENT QUI RAYE  
LE PARQUET MAIS NE  
DYNAMITE PAS LA CATÉGORIE**



Le cœur du châssis est une coque carbone comparable à celle d'une McLaren.



L'affichage du compteur change en fonction du mode de conduite choisi.



Cette molette permet de configurer l'auto à sa guise en toute simplicité.



Un petit coffre de 50 litres en complète un autre de 100 litres, à l'arrière.



La MC20 génère un niveau d'appui très honorable en dépit de l'absence d'appendices.



Ergonomique et bien fini, le cockpit manque juste d'originalité.

injection (directe à 350 bars et indirecte), d'une distribution variable dernier cri et d'un carter sec, ce bloc ultra-compact baptisé Nettuno (rapport à Neptune et son fameux Trident) développe 630 ch. Une puissance dans la bonne moyenne du segment tandis que le poids de la MC20 se situe, lui, dans la très bonne moyenne. 1475 kg dans la configuration la plus légère, c'est 165 de moins qu'une 911 Turbo S, 55 de moins que la McLaren GT mais 40 de plus que la F8 Tributo pourtant dépourvue de coque carbone. Comme quoi...

### En douceur

Au volant de cette créature aux caractéristiques balistiques, on s'imagine parti pour un corps à corps endiablé dans les collines d'Emilie Romagne. On découvre une partenaire douce et bien élevée, presque distante au premier abord. La direction à assistance électrique est directe et précise, mais très légère, non sans rappeler celle d'une Ferrari. Ceux qui misent sur

le volant pour sentir le grain de la route et la moindre variation de grip préféreront le feeling proposé par Porsche ou encore mieux, McLaren. D'une coque carbone, on attend la beauté, la légèreté, la sécurité mais aussi l'impression d'être connecté au châssis, de sentir chaque pulsation de la mécanique. C'est le cas, là encore, chez McLaren mais pas ou disons trop peu à bord de la MC20. Du point de vue d'un ingénieur, filtrer aussi efficacement les vibrations mérite une médaille. De celui d'un épurien en quête d'émotions, ce sont des frissons sacrifiés sur l'autel d'un niveau de confort que l'on ne cherche pas forcément au volant d'une berlinette italienne à moteur central.

L'ambitieuse Maserati a le trident qui raye le parquet mais ne dynamite pas la catégorie. Elle y entre avec une finesse qu'elle conserve en mode Sport ou même Corsa. Les débattements généreux de la suspension combinés au remarquable amortissement piloté magnéto rhéologique (comme chez Ferrari) effacent les défauts de la chaussée et participent acti-

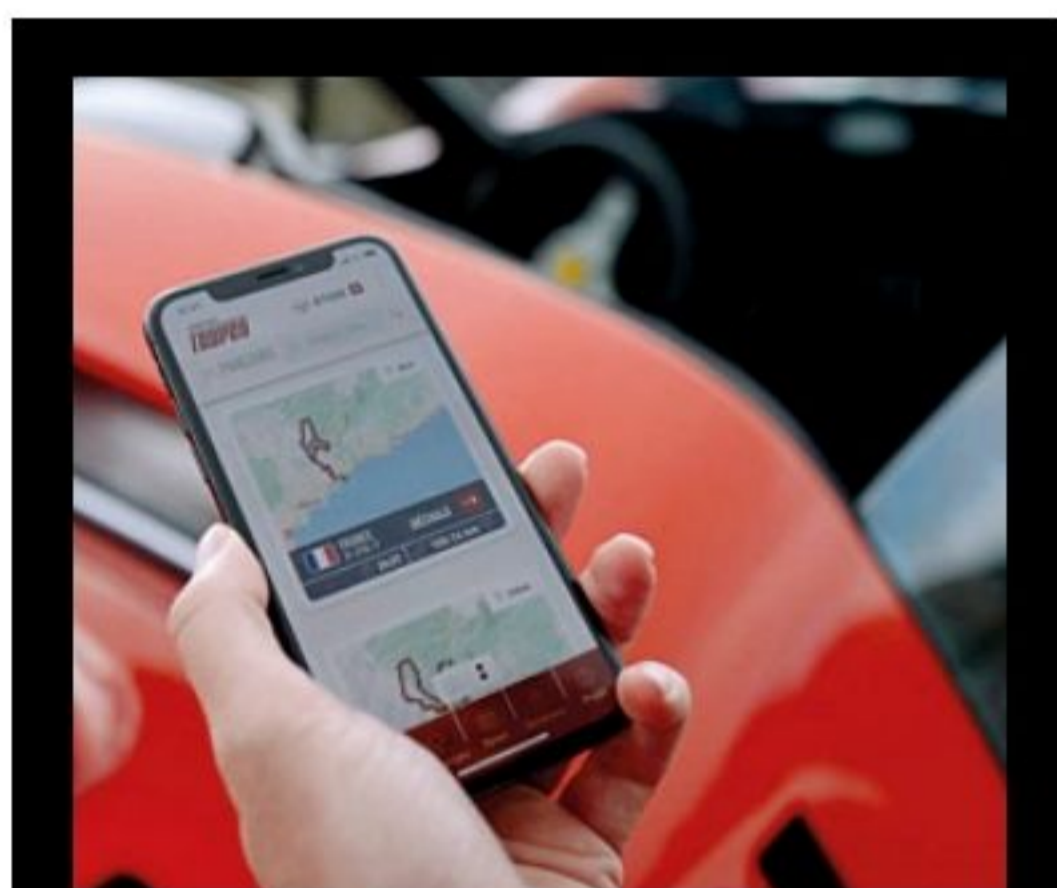


### BOTTE SECRÈTE

Le V6 100 % Maserati doit son exceptionnel rendement à un concept de combustion issu de la Formule 1 et appliqué pour la première fois à un moteur à essence de série. Baptisé MTC (Maserati Twin Combustion), le principe repose sur l'intégration d'une préchambre de combustion surplombée par une première bougie. Il s'agit d'une pièce métallique allongée d'une poignée de centimètres, couleur cuivre, dont le volume est cinquante fois plus petit que celui de la chambre principale. Une infime partie du mélange air/essence comprimé par le piston s'y engouffre via des petits trous puis explose en formant autant de torches venant enflammer la chambre principale et provoquer un feu d'artifice assurant une combustion plus rapide, plus complète et même moins chaude. Le dispositif est complété par une deuxième bougie greffée latéralement au cylindre, celle-ci pouvant prendre le relais à faible charge, lorsque la préchambre n'est pas nécessaire. Cette technologie permet l'adoption d'un taux de compression exceptionnellement élevé pour un moteur suralimenté (11,0:1) et serait responsable d'environ 120 des 630 ch du bloc.



- + Poussée du V6  
Mise au point soignée  
Poids maîtrisé
- Châssis policé  
Tarif  
Sonorité



### UNE MC20 À GAGNER

Le lancement du "Plus grand rallye du monde" est imminent. L'application GranTrofeo va permettre à tous, dans le monde entier, de participer à différents challenges de régularité en sélectionnant le parcours de son choix dans une immense base de données. Les performances réalisées permettront de figurer dans le classement général et de remporter des lots exceptionnels, dont une Maserati MC20 mise à disposition du vainqueur du grand challenge pendant un an. Plus d'informations sur [www.GranTrofeo.com](http://www.GranTrofeo.com).

vement à une docilité épatante. Sur des routes pas beaucoup plus larges qu'elle, la MC20 se faufile tel un félin, souple, agile et très, très rapide. On aurait presque tendance à l'oublier tant il reste discret et linéaire, mais le V6 pousse monstrueusement fort à tous les régimes. "Supercarré" (alésage supérieur à la course) et doté de petits turbos soufflant à 2 bars, le moteur made in Modène répond sans préavis et adore prendre des tours. On guette une note ensorce-lante à l'approche des 8000 et les crépitements d'un 14 Juillet à la descente des rapports, mais on ne trouve rien de mieux à se mettre sous le tympan qu'un feulement lointain. Ces satanés filtres à particules ne sont pas innocents. On en a vu couper les cordes vocales de la F8 Tributo et de tant d'autres sportives.

Faute de chanter, la Maserati enchante par ses performances, sa force tranquille et la confiance qu'elle inspire. Avec 59 % du poids sur l'arrière, des voies extra-larges et des baskets sur mesure signées Bridgestone, la motricité n'est mise en défaut que si on le désire puissamment. Même chose en matière d'équi-

libre. Combinée au plus grand empattement de la catégorie (2,70 m), la très élaborée suspension à triangles superposés (dite semi-virtuelle) assure une stabilité remarquable même lorsqu'on rentre (trop) fort dans un virage qui se referme. Ni réaction parasite ni piège, la berlinette sous-vire d'abord gentiment pour calmer le jeu avant d'enrouler sans faire de zèle.

Un peu de zèle ne fait pourtant pas de mal, surtout quand c'est bien fait. Je pense à la magie que dégagent ces Ferrari modernes aussi sauvages que simples à apprivoiser. La MC20 ne dispose pas encore d'une telle maîtrise de l'électronique au service des acrobates du dimanche mais elle a le mérite de rester prévenante, précise et équilibrée à des limites que nous avons pu tutoyer sur l'Autodomo di Modena. Quatre tours de ce tracé sinueux confirment la tendance sous-vireuse entraperçue sur la route. Rien de bien méchant. Il suffit de garder tard les freins et prendre l'accélérateur tôt pour rendre la poupe active et lâcher la grosse cavalerie. Au tour du différentiel piloté (2400 euros) de gérer la montagne de couple disponible dès 3000 tours. La boîte double embrayage à huit rapports se montre rapide et efficace, mais pas au niveau de ce que l'on trouve chez Porsche, Ferrari ou McLaren. Fait amusant, cette transmission fournie par Tremec équipe également la Corvette C8. Même si le mode launch control assure un décollage éclair, les performances stratosphériques annoncées semblent difficiles à réaliser... 2<sup>e</sup>88 de 0 à 100 km/h, c'est deux centièmes de mieux qu'une F8 Tributo de 720 ch! Qu'elle soit ou non capable d'un tel exploit, la MC20 reste une sacrée catapulte puissamment stoppée par des freins carbone-céramique (option à 12000 euros) dans lesquels il ne faut pas hésiter à taper fort.

Un circuit de plus grande envergure serait nécessaire pour apprécier le fruit des 2000 heures passées dans la soufflerie de Dallara. Afin de préserver la pureté de la ligne et le coefficient de pénétration dans l'air, Maserati a tout misé sur le dessin du fond plat, du diffuseur et des bas de caisse pour créer de l'appui. Et ça marche, avec 100 kg générés à 200 km/h. C'est autant qu'une McLaren 600 LT à 250 km/h et plus que la précédente 911 GT3.

Pour quel résultat chrono en main? C'est ce qu'il nous tarde de voir sur nos bases de mesures. Avec un prix de base de 220 000 euros (et plus de 321 000 euros pour notre modèle d'essai!!!), la MC20 n'a pas vraiment le droit à l'erreur. Rien qu'en cochant l'option freins carbone-céramique, en série chez les concurrentes, elle dépasse le prix d'une 911 Turbo S, d'une Huracán EVO RWD, d'une McLaren GT et atteint celui d'une Ferrari F8 Tributo. ■

### TECHNIQUE

Moteur	V6 à 90
Cylindrée	3000 cm <sup>3</sup>
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	630 à 7 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	74,4 à 3 000
Régime maxi (tr/mn)	8 000
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	mécanique
Pneumatiques	Bridgestone Potenza Sport
Dimensions avant	245/35 ZR 20
Arrière	305/30 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques acier ventilés (380/350)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 475
Poids/puissance (kg/ch)	2,3
Long.-larg.-haut. (mm)	4 669 - 1965 - 1 221
Empattement (mm)	2 700
Voies Av/Ar (mm)	1 681 / 1 649

### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	326
De 0 à 100 / 200 km/h	2 <sup>e</sup> 9 / 8 <sup>e</sup> 8
Conso. moyenne (l/100 km)	11,5
Emissions CO2 (g/km)	261

### BUDGET

Prix de base (€)	220 000
Prix modèle testé (€)	321 880
Malus 2021 (€)	30 000

### VERDICT

MASERATI MC20 » 16

L'entrée de Maserati dans la catégorie des supersportives est objectivement réussie mais pas fracassante. La MC20 est un vrai bijou d'ingénierie, une supersportive raffinée, ultra-performante et facile à appréhender, mais pas le monstre de sensualité que nous pouvions espérer. En cause, un V6 froidement efficace et un châssis aux réglages plus rassurants qu'exaltants. La nouvelle berlinette italienne n'a ni la bestialité d'une 911 Turbo S, ni le panache d'une F8 Tributo, ni le tranchant d'une McLaren, ni la théâtralité d'une Huracán. Elle incarne pour l'heure une vision singulière et séduisante du Grand Tourisme, appliquée au monde des supercars. De quoi laisser la place dans la gamme pour une version bien plus radicale dans un futur que l'on espère proche.

# Motor Sport

## Trackdays

Calendrier 2021 / 5 journées

6 mars  
20 septembre



Magny-Cours GP

24 mai



Magny-Cours Club

14 juillet



Lurcy-Lévis

25 octobre



Val de Vienne

■ Conseils  
de coachs  
diplômés

■ Essais  
partenaires

■ Présence  
de l'équipe  
du magazine  
Motorsport

Nos  
partenaires:



Réservation en ligne: [www.billetweb.fr/pro/motorsporttrackdays](http://www.billetweb.fr/pro/motorsporttrackdays)

Informations par mail: [trackday@motorsport-magazine.fr](mailto:trackday@motorsport-magazine.fr)



# DISCRÈTE HEROINE

Les sportives des familles à moins de 40 000 euros sont devenues suffisamment rares pour célébrer comme il se doit l'arrivée d'une nouvelle génération d'Octavia RS aux charmes discrets parfaitement préservés.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS ADRIEN CORTESI



## PEU OU PAS DE SOUS-VIRAGE EN ENTRÉE ET UNE POUPE ACTIVE JUSTE CE QU'IL FAUT



**M**ais où est donc passée la pléthore de berlines moyennes performantes et gentiment récréatives, assez subtilement déraisonnables pour néveiller la méfiance ni de votre moitié ni de votre banquier ? Souvenez-vous, si votre âge le permet, des BMW 320i, Alfa 156 V6, Ford Mondeo ST220, MG ZT 190 (oui oui), Ford Focus ST break, au début des années 2000, sans oublier évidemment la Subaru Impreza WRX. Le choix du père de famille un tant soit peu sportif et n'ayant pas les moyens de s'offrir une M5 ou RS6 était alors vaste. En 2021, il se limite au groupe Volkswagen (merci à lui) qui perpétue la catégorie avec la Cupra Leon break et sa très proche cousine, la Skoda Octavia RS. Les autres constructeurs ont pour beaucoup continué la course à l'armement chez les grosses berlines ou les maxi GTI mais ont cessé de pimenter leurs berlines de milieu de gamme. J'en ai fait personnellement le constat en 2019 quand, cherchant à pimenter un peu ma vie de famille, je me suis tourné vers la précédente Octavia RS devenue la voiture travelling préféré de notre photographe. Voilà pour ma déclaration d'intérêts. Seize mois et 30 000 km plus tard, je ne regrette pas ce choix et j'attends la nouvelle génération au tournant.

Des tournants, ce n'est pas ce qui manque dans la région choisie par Skoda pour cet essai. Une jolie boucle savoyarde autour d'Annecy serpentant de Manigod au col de la Forclaz au volant des deux versions RS (essence) désormais au catalogue. Une vraie, nous le verrons plus loin, et une fausse avec laquelle nous débutons la journée. Il s'agit du modèle hybride rechargeable baptisé iV doté d'un petit 1,4 litre turbo de 150 ch couplé à un moteur électrique pour une puissance totale de 245 ch. Pourquoi "fausse" disais-je plus haut ? Loin de moi l'idée de balayer d'un revers de manche l'électrification. Celle-ci peut même être, comme on l'a vu ailleurs, l'occasion d'apporter un surplus de performances voire d'agrément. Seulement dans le cas présent, pour peu que les batteries ne soient pas vides, on dispose au mieux de la puissance de la version 100 % thermique pour un poids en hausse, lui, de 100 kg. Résultat, un 0 à 100 km/h annoncé en 7"3, contre 6"7 pour la RS de l'ancien monde. Pire, l'agrément du petit moteur à explosion est inexistant, et la sonorité aussi artificielle que caricaturale du résonateur (placé dans la baie de pare-brise) en mode "Sport" est rigolote cinq minutes... à peine. Pour couronner le tout, la iV ne profite pas du châssis sport abaissant la hauteur de caisse de 15 mm, cela pour protéger les batteries situées sous le coffre. Voilà le prix à payer, en plus d'un surcoût de 2 590 €, pour échapper au malus et disposer d'une autonomie

d'une soixantaine de kilomètres en tout électrique. Cela étant dit, la vraie-fausse RS fait montre d'un comportement assez bluffant dans les lacets alpins. Le châssis est plutôt neutre mais agile pour une berline de 1 620 kg, avec un train avant solide, voire incisif lorsque le différentiel piloté (de série) donne un coup de pouce. Même les freins tiennent à peu près le choc, mais je change de monture non sans soulagement à mi-parcours.

Me voilà à la maison, avec le 2,0 litres turbo sous le pied droit. Le même que celui équipant l'actuelle Golf GTI, développant 245 ch. La déco et le mobilier continuent leur montée en gamme. La finition et les équipements sont ainsi plus que jamais aux standards germaniques. Les dimensions de l'Octavia cinquième du nom restent très similaires mais l'habitabilité et le volume du coffre progressent et se placent au niveau des berlines de la catégorie supérieure. Le frein à main, l'authentique, a quant à lui disparu. Fini les glisses au câble sur la neige... Notre modèle d'essai est équipé de la DSG à sept rapports mais il est intéressant de noter que la boîte manuelle reste au catalogue, ce qui n'est plus le cas en France pour la Golf GTI.

La transmission à double embrayage n'est clairement pas l'atout majeur de l'auto : trop "glissante" et pas assez réactive en conduite sportive. La qualité première de l'Octavia RS, outre sa





La qualité perçue fait un bond en avant et l'habillage en Alcantara (de série) fait son petit effet.



Les jolis baquets sont toujours d'origine. Les jantes de 19 pouces sont en option.



- + Rapport prix/prestations  
Châssis plaisant et sérieux  
Agrément mécanique
- Boîte DSG très perfectible  
Puissance de freinage



## JOUER DANS LA COUR DE LA GOLF GTI ET PRENDRE AINSI L'ASPI DE BON NOMBRE DE SPORTIVES PLUS RADICALES

polyvalence, demeure son comportement. Je retrouve avec davantage de grip l'équilibre remarquable de la précédente génération : peu ou pas de sous-virage en entrée, et une poupe active juste ce qu'il faut. La nouvelle plate-forme MQB Evo (la même que sur la Golf 8) intègre notamment une nouvelle centrale électronique favorisant la communication entre les dispositifs électroniques. Le tandem formé par le différentiel actif et la suspension pilotée (890 €) gagne ainsi en efficacité et permet bien des choses sur ces routes ô combien sélectives. Jamais, même en descente, je n'ai l'impression de rentrer trop fort, tandis que la motricité remarquable autorise une reprise des gaz franche et rapide. Le caractère et la santé du 2,0 litres font le reste. Ce bloc délivre son couple maxi généreux (37,7 mkg) dès 1600 tr/mn et ne rechigne pas à prendre des tours en gratifiant les passagers d'une sonorité assez typée... pour un quatre cylindres turbo moderne. L'Octavia doit par ailleurs son dynamisme à un poids maîtrisé : 1520 kg, soit à peine 60 kg de plus que la Golf. Ne sous-estimez pas l'efficacité de la berline tchèque. La phase 1 de l'ancienne génération, dotée de 220 ch, tournait déjà en 2015 plus fort sur notre piste de référence que l'actuelle BMW 128ti. Pas une référence je vous l'accorde. On peut raisonnablement penser que la nouvelle Octavia RS pourrait jouer

dans la cour de la Golf 8 GTI et prendre ainsi l'aspi de bon nombre de sportives plus radicales de prime abord pour un prix de base toujours aussi attractif : 38 590 €, soit 410 € de moins qu'une insipide et sous équipée BMW 318i de 156 ch... Chez Cupra, il existe une Leon break de 310 ch autrement plus performante vendue 44 700 €, mais le malus s'envole et l'écart final avec l'Octavia avoisine 10 000 €.

Enfin, les montagnards sportifs regretteront que la transmission intégrale soit toujours réservée à la RS mazoutée, mais la version deux roues motrices essence avec quatre pneus neige pourrait bien en consoler plus d'un. ■

### VERDICT

SKODA OCTAVIA RS >>15



L'Octavia RS reste, à condition de ne pas opter pour la version hybride ou diesel, un choix très pertinent pour tout bon père de famille en quête d'un peu de sensations sportives. Dynamique, efficace et performante, cette berline (disponible aussi en break) propose toujours un rapport prix/prestation imbattable sur son segment.

### TECHNIQUE

Moteur	4 en ligne, inj. directe
Cylindrée	1984 cm <sup>3</sup>
Suralimentation	turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 de 5 250 à 6 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	37,7 de 1 600 à 4 300
Régime maxi (tr/mn)	6 750
Transmission	traction
Boîte	6, mécanique 7, double emb. (option)
Différentiel autobloquant	piloté, type Haldex
Pneumatiques AV/AR	225/40 R 18
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (340/310)
Etriers AV/AR (pistons)	flottants/flottants (1/1)
Poids annoncé (kg)	1 489 / 1 520*
Poids/puissance (kg/ch)	6,1 / 6,2*
Long.-larg.-haut. (mm)	4 702 - 1 829 - 1 457
Empattement (mm)	2 681
Voies Av/Ar (mm)	1 550 / 1 541

### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	250
De 0 à 100 km/h	6"8 / 6"7*
Conso. moyenne (l/100 km)	7,1 / 7,0*
Emissions CO2 (g/km)	160

### BUDGET

Prix de base (€)	38 590 / 40 290*
Malus 2021 (€)	1 504

\*Version DSG

**digigi**  
SERVICES



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

## NOS GARANTIES

+ 30 CENTRES ET 12 BANCS DE PUISSANCE

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



**digigi**  
SERVICES

📍 ZI ACTIPOLE PARIS EST - 4/6 Boulevard de Beaubourg - 77183 CROISSY BEAUBOURG  
☎ 01.60.08.09.22  
🌐 [www.digiservices.fr](http://www.digiservices.fr)  
✉ [contact@digiservices.fr](mailto:contact@digiservices.fr)



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

**01.60.08.09.22**



# DANSE AVEC LES WATTS

*Pour convaincre les réfractaires à l'électrique, Porsche met l'accent sur le fun avec cette Taycan propulsion, dotée d'un seul moteur arrière allant jusqu'à 476 ch. L'occasion de s'amuser un peu et de voir si la lourde berline est toujours aussi bluffante.*

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS TIBO/PORSCHE FRANCE

**Q**ue vous le vouliez ou non, la Taycan est déjà un succès, avec plus de 20 000 exemplaires vendus l'an dernier. En France, où les modèles électrifiés représentent 60 % des Porsche vendues, il s'en écoule deux fois plus que la Panamera : 527 contre 259 modèles en 2020, malgré un prix moyen de 158 000 €. La moitié de la clientèle (50 ans de moyenne) n'était pas Porschiste et l'utilise pour une société. Pour l'anecdote, devinez quel est le modèle le plus plébiscité en France ? Le Cayenne E-Hybrid Coupé. Sans commentaire. D'après vos réactions

sur les réseaux sociaux, le chemin est encore long pour vous convaincre. On vous comprend, mais il faudrait faire preuve d'une extrême mauvaise foi pour dénigrer les qualités de la Taycan.

## Bridée

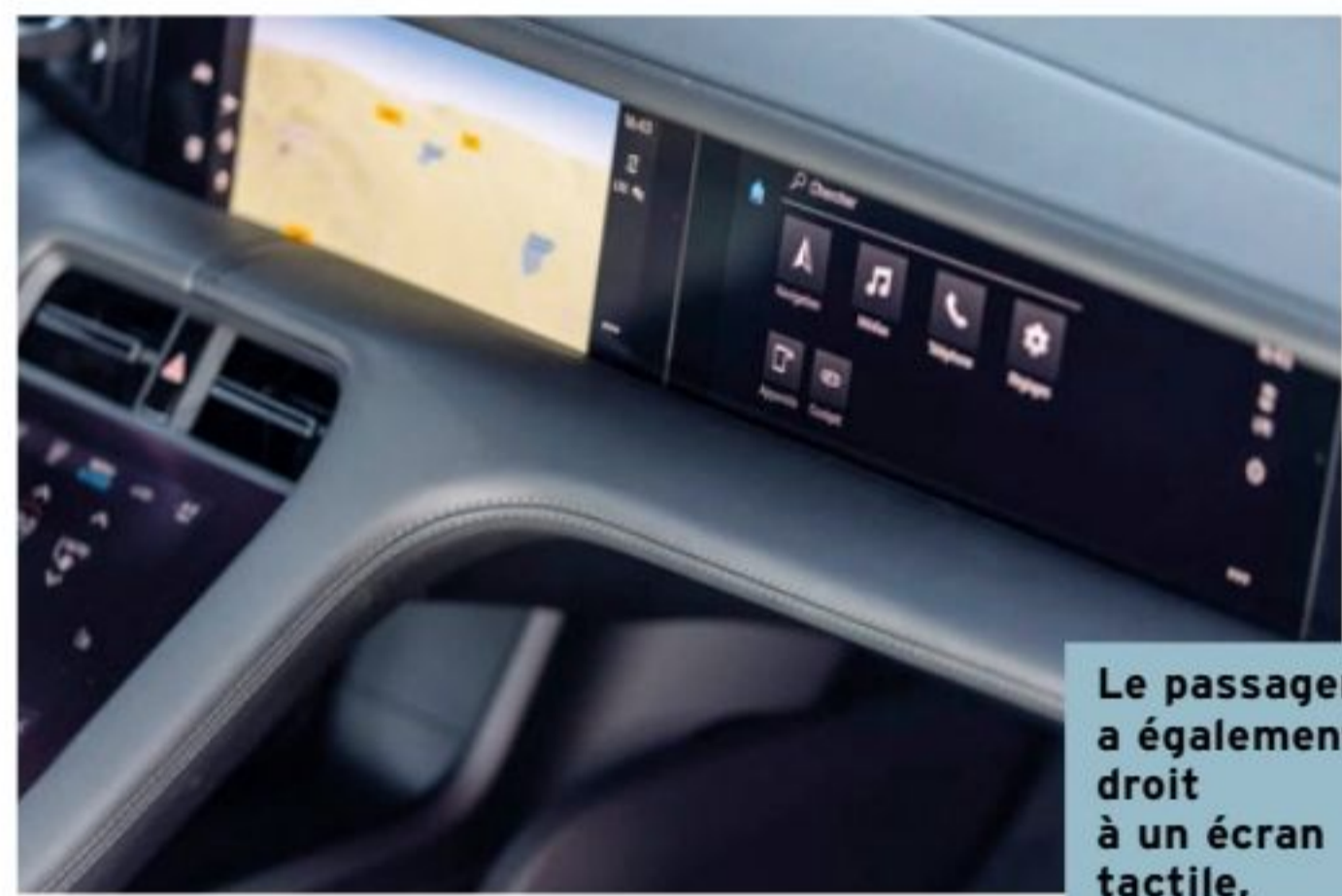
Comme la cousine RS etron GT, la Taycan a ce don de concilier avec la fée électricité par son dynamisme, malgré un gabarit et un poids hors normes : 5 m de long et 2,3 tonnes pour le drags-ter Turbo S de 761 ch catapulté par deux moteurs (avant et arrière). L'entrée de gamme propulsion se débarrasse de celui de devant et s'approcherait des deux tonnes avec la batterie standard (79,2 kWh, 341 km d'autonomie, 2 050 kg), lui

octroyant maxi 408 ch et 35,2 mkg. Il n'y a pas d'erreur de frappe. La proportion entre la force disponible immédiatement, bridée et digne d'une GTI, et la puissance maxi tendant vers l'univers GT est renversante. De plus, ces valeurs sont uniquement disponibles pendant le launch control et il ne reste que 326 ch en dehors. L'électromoteur synchrone de 13 cm de long et 24,5 cm de diamètre (EM 245/130) peut toutefois avoir plus de peps en ajoutant un étage de batteries (Performance Plus 93,4 kWh à 5 572 €). Cela rajoute 80 kg, une pincée de couple (36,4 mkg maxi), ainsi qu'une bonne dose de puissance (476 ch maxi, 380 ch hors overboost) et d'autonomie (484 km).





Pour être régulier, mieux vaut conserver une charge constante et contre-braquer en douceur.



Le passager a également droit à un écran tactile, en option (1032 €).



Voilà ce qu'il reste du levier de vitesse ! Ci-dessous, le monogramme Porsche peut être coloré.



# MÊME SUR LE MOUILLÉ, IL N'EST PAS FACILE DE DRIFTER ÉTANT DONNÉ LE FAIBLE COUPLE ET LA MOTRICITÉ



Confort  
Efficacité  
Motricité



Sensations  
Options dynamiques  
Réseau de recharge

C'est cette version que nous testons aujourd'hui, affublée d'excellents Michelin Pilot Sport 4 partageant la première monte avec des Pirelli P Zero, également dédiés ("NFO"). Bon, vous imaginez bien qu'avec ce couple et ce poids, les lancements massent gentiment la nuque, au lieu de la briser avec la Turbo S. Au point que la valeur double de 0 à 100 km/h et qu'elle s'éloigne de 7"0 de 0 à 200 km/h. Un gouffre. De là à dire que la propulsion se traîne revient à vivre déconnecté de la réalité: 5"4 de 0 à 100 km/h, 16"5 de 0 à 200 km/h et une bride qui surgit facilement à 230 km/h. L'accélération est cependant progressive et ouatée. Elle est ponctuée par le passage du deuxième rapport, qui intervient entre 80 et 130 km/h (en launch control) en ajoutant un à-coup en Sport+. À en croire la campagne de lancement, cette entrée de gamme miserait plutôt sur son côté fun de propulsion.

## e drift

Porsche a joué la carte de l'originalité et s'est mis en tête d'établir un record de drift. La scène se déroule en décembre dernier, sur un cercle d'évolution détrempe de 200 m de circonférence du Porsche Experience Center de Hockenheim. L'histoire ne dit pas si Dennis Retera a pris de la Nautamine pour éviter de régurgiter, mais le chef des instructeurs a réussi à boucler 210 tours, sous la surveillance du Guinness Book. Ce qui représente l'équivalent d'un marathon (42,17 km), à viser le cercle par

les portières à une moyenne de 46 km/h pendant 55 minutes. « *Maintenir un niveau de concentration élevé sur 210 tours, c'est éprouvant, d'autant plus lorsque l'asphalte humide n'offre pas la même adhérence sur toute la longueur du circuit. Je me suis appliqué à contrôler le drift avec la direction, une technique plus efficace que le dosage de l'accélération, et qui réduit le risque de tête-à-queue* », raconte le pilote-instructeur. Ses moindres faits et gestes (angle, patinage, télémétrie) ont été épiés par la championne de drift Denise Ritzmann, pour le compte de l'organisme des records. Tout cela dans le but de montrer qu'électricité peut rimer avec félicité.

Porsche France a l'excellente initiative de combiner un essai routier au milieu des vignobles champenois à une séance de glisse sur une ancienne base aérienne convertie en centre d'essais Bosch, dans la banlieue de Reims (Juvincourt). L'objectif? S'amuser et prendre la mesure du record établi. Le slalom, l'évitement et le cercle ont beau être mouillés, il faut être généreux avec la pédale de droite étant donné le faible couple et l'excellente motricité: gomme Michelin, poids conséquent sur l'arrière et autobloquant mécanique (piloté PTV Plus en option). Effectivement, pour entretenir la glisse sur le petit cercle à disposition, mieux vaut être constant avec les gaz (sauf à vouloir moduler la trajectoire) et tricoter des avant-bras... Mais pas trop: environ un quart de volant. La magie opère

et le royaume de la glisse s'offre à vous. Une fois calée, la Taycan propulsion joue les équilibristes pour un pachyderme et peut enchaîner les tours jusqu'à être à court de jus. Aucun doute, c'est le conducteur qui craque en premier. Au bout de dix tours, la tête commence à tourner et le manque de repères visuels se fait sentir. Chapeau bas à Dennis Retera!

## Transfigurée

L'autre avantage de ce site Bosch est qu'il comporte un circuit non arrosé, comprenant quelques enchaînements intéressants. On se rend vite compte que le comportement de la Taycan propulsion est métamorphosé par rapport celui de la Turbo S. L'avant ne se jette plus sur la corde et a tendance à lâcher prise en premier. L'arrière, lui, enroule moins volontiers. Quant à la suspension, plus soft, elle dégage davantage de mouvements parasites. Méconnaissable. Toutes les propus' se passent de barres antirollis actives. Elles peuvent en revanche recourir à la suspension pneumatique (2 178 €) et aux roues arrière directrices (2 352 €, liées à la direction à démultiplication variable). Notre modèle d'essais dispose de ces équipements dynamiques. Il n'empêche, le placement est marqué par une réelle baisse de mordant. Le freinage dégressif ne suffit pas à mouvoir l'arrière. Il faut rajouter du volant et des watts pour transformer le sous en survirage. Attention toutefois, étant donné le grip et la masse, les



## MÉTAMORPHOSÉ, LE COMPORTEMENT EST NETTEMENT MOINS DYNAMIQUE QUE CELUI DE LA TURBO S

reprises d'adhérence peuvent être brutales. Cette Taycan propulsion peut donc jouer en repoussant les aides, mais il faut la provoquer et garder à l'esprit son gabarit.

Quoi qu'il en soit, le déhanché ne sidère pas, contrairement à la Turbo S, qui défie les lois de la physique, peut être survireuse et toise la catégorie des berlines furtives. Disons que l'entrée de gamme permet de garder les pieds sur Terre et d'entrevoir plus facilement les limites, le gabarit. Cela dit, on n'a pas l'impression de malmener une berline aussi lourde. Elle bluffe surtout par son confort, crucial sur le segment: insonorisation, filtrage des aspérités, débattement, moelleux de la sellerie. Cette berline au centre de gravité inférieur

à celui d'une 992 profite aussi de bons freins, confiés ici à un simple dispositif en acier. Il est épaulé par un système de récupération d'énergie au lever de pied, dont l'effet reste minime en Sport et qui mériterait une position Sport+agressive.

On verrait bien ce genre de set-up sur une GTS propulsion plus coupleuse, affublée de barres anti-roulis actives, du différentiel piloté, de réglages de suspension plus radicaux et d'une direction moins filtrée. Ce cocktail pourrait devenir plus alléchant qu'une électrisante Turbo S, mais n'enlèverait en rien le problème de fond touchant les infrastructures françaises: nombre de bornes rapides, entretien, complexité d'utilisation. ■

La recharge (si possible rapide) reste un réel problème en France. Sans parler du tarif.



### VERDICT

PORSCHE TAYCAN >> 14



C'est sûr, cette Taycan ne possède pas le côté foudroyant de la Turbo S: poussée, perfs, vivacité. Mais l'entrée de gamme mérite déjà la mention bien pour son niveau de performances, son confort et son déhanché camouflant sa masse. Oui, cette lourde berline électrique peut être fun, mais en forçant le trait et pas autant qu'escompté.

### TECHNIQUE

Moteur	1 élec. 245/130
Type	synchrone
Capacité batteries	93,4 kWh (Perf. Plus)
Puissance maxi (ch)	380 (476 avec boost)
Couple maxi (mkg)	36,4
Régime maxi (tr/mn)	16 000
Transmission	propulsion
Boîte	ar 2 rapports
Différentiel autobloquant	de série
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4
Avant/arrière	225/55 & 275/45 R19
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (360/358)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	2 130 (Perf. Plus)
Poids/puissance (kg/ch)	4,5
Long.-larg.-haut. (mm)	4 963 - 1 966 - 1 394
Empattement (mm)	2 900
Voies Av/Ar (mm)	1 710 / 1 694

### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	230
0 à 100 / 200 km/h	5"4/16"5
Conso moyenne (kWh/100 km)	21,7 km

### BUDGET

Prix de base (€)	86 254 / 124 630
Bonus 2021 (€)	0



DRIVE THE LEGEND.

# RÊVES DE COURBES.

## CLUBSPORT

approved by Walter Röhrl



### Bilstein Clubsport

Le kit de suspension BILSTEIN Clubsport reprend 50 ans de savoir-faire dans le sport automobile et le transfère sur la route. Un enroulement homologué allemand TÜV haut de gamme combiné à la technologie monotube BILSTEIN crée une combinaison parfaite pour répondre aux exigences de haute performance. Les virages rapides et les situations extrêmes ne défient plus le châssis.

**BILSTEIN**<sup>®</sup>



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



**Eurofac S.A.**

21/23 rue Henri Becquerel  
ZAC de la Tuilerie - 77645 Chelles Cedex

Tel : 01.64.72.40.60  
Fax : 01.64.21.41.22

[contact@eurofac.fr](mailto:contact@eurofac.fr)  
[www.eurofac.fr](http://www.eurofac.fr)





# FUMÉE BLANCHE

*La G80 a été élue par le haut conseil M pour prendre la succession de la dynastie M3, désormais synonyme de berline. Le gabarit explose, la puissance aussi. Heureusement, certains fondamentaux perdurent : propulsion, 6 en ligne, répartition des masses... Nous allons étudier à la loupe la Competition de 510 ch, seule version disponible en France.*

**PAR** JULIEN DIEZ **PHOTOS** YANNICK PAROT



**L**a M3 incarne le guide suprême "M". Un coupé devenu iconique, né en 1986 pour l'homologation en championnat FIA Groupe A (rallye et circuit). Il s'est cherché sur le plan mécanique: 4 cylindres, 6 en ligne, V8, suralimentation... Puis sur le plan marketing, en devenant une berline pour laisser place au coupé M4. Toutes les générations ont défendu corps et âme les fondamentaux BMW M: équilibre, propulsion, hauts régimes, feeling, joie de vivre, poids contenu. La nouvelle G80 a un tantinet la pression. Elle respecte le 6 en ligne, la propulsion et peut recevoir une boîte manuelle selon les pays (la France en est privée). Sauf qu'elle se dope à fond, à tous points de vue. Mécanique, en dépassant pour la première fois

500 ch en Competition. Physique, en faisant de la gonflette au point d'être aussi baraquée qu'une M5 du début du millénaire (E39 V8). Avec une telle carrure et les renforts structurels nécessaires, la masse s'envole au-delà de 1 700 kg. BMW M bannit donc l'un de ses préceptes. Pour la forme, il propose des éléments en carbone: toit (de série), freins carbone/céramique, baquets, pack M Carbon ajoutant des entrées d'air, un diffuseur, des coques de rétros et un becquet. Il mise aussi sur le Pack M Performance Piste associant les coûteux freins aux baquets et à des jantes forgées allégées (habillées de semi-slicks) pour réduire la sentence de 25 kg. Anecdote. À l'opposé, la marque impose la boîte à convertisseur en France. Pour la première fois dans l'histoire de la M3, elle proposera même une transmission intégrale débrayable (+ 75 kg!) dès cet été et une carrosserie break dès l'année prochaine. Tous ces bouleversements ont de quoi effrayer et l'éloigner de la piste.

### Moteur/boîte

Premier point rassurant, le long capot abrite bien un 6 cylindres en ligne posé sur l'essieu avant et cerné de barres antirapprochement. Il faut dire que le bestiau de 3 litres délivre 510 ch en Competition (480 ch en standard). Il reçoit l'aide de deux assistances respiratoires, qui s'occupent chacune de trois cylindres et compriment l'air à hauteur de 0,7 bar maxi. Cette configuration n'est pas exclusive à l'icône et ce sont des SUV qui en ont eu les honneurs (X3 et X4M)! BMW M innove en utilisant l'impression 3D pour une partie de la culasse, afin de l'alléger et de mieux intégrer les conduits de refroidissement. En parlant de refroidissement, il est juste ahurissant et comprend cinq radiateurs d'eau, deux d'huile (moteur et boîte), plus le condensateur pour la clim. Quant à l'échappement actif, il cache un énorme silencieux et un incontournable filtre à particules. Rassurez-vous, la sonorité est loin d'être étouffée! Le caisson de basses claironne lorsque les vannes s'ouvrent (indépendamment des modes de conduite). Bonne nouvelle, l'échappement n'écrase pas la tonalité métallique typique, soignée mais pas aussi prenante qu'à bord d'une M2 CS. Ce six pattes ronfle fort et évite de lisser les montées en régime. Il assène une droite à 3 000 tr/mn et pète la forme jusqu'à 7 200 tr/mn. Il aurait mérité de grimper plus haut et d'exulter, pour perpétuer la tradition du haut régime.

Celle du précieux levier en prend aussi pour son grade en France, alors qu'il existe et est associé à la configuration 480 ch. Les clients de l'Hexagone doivent composer avec la boîte auto, seule transmission couplée à la Competition. Si cette ZF à 8 rapports n'a pas la niaque d'une double embrayage, elle s'en sort bien et se fait oublier. C'est l'essentiel. Elle fait preuve de douceur en normal, s'énervé un peu en Sport et devient plus rapide en Sport+, en ajoutant des à-coups. Elle se pilote depuis les palettes au volant (carbone en option) ou le levier (+ vers le bas). Étant donné le nombre de rapports, l'étagement des quatre premiers est relativement court. Ce qui devrait payer à l'accélération, comme nous allons le vérifier sur notre gigantesque ligne droite de Lurcy-Lévis.

### Performances

Le cœur balance. D'un côté, cette génération rassure par sa fougue, qui a le mérite de ne pas partir en fumée et qui s'appuie ici sur des semi-slicks. De l'autre, elle refroidit par sa masse, annoncée à 145 kg de plus qu'une F80 Pack Competition DKG (450 ch)! La balance de notre partenaire W-Autosport confirme ce surpoids: 1 733 kg, soit 16 kg de plus que la M4. Nicolas chauffe les gommes avec des reprises en Drive, décoiffantes: 5<sup>m</sup>2 de 80 à 150 km/h et 6<sup>m</sup>3 de 140 à 200 km/h. Des temps dignes d'une R8 RWD! Tiens donc, est-ce qu'elle lui tient tête aussi à l'accélération? Encore faut-il dénicher la procédure de lancement. Elle nécessite de désactiver le correcteur de trajectoire (DSC), de mettre la boîte en manuel 3, de freiner et d'accélérer. Le régime se cale à 2 500 tr/mn. Et surprise, le deuxième rapport s'enclenche automatiquement. Voilà son secret pour décoller sans débordement tout en évitant de toucher

**LA PUISSANCE EXPLOSE.  
LE GABARIT ET LE POIDS AUSSI.  
LA G80 CHANGE DE SEGMENT.  
ELLE EXISTERA MÊME EN  
INTÉGRALE ET EN BREAK**





Superbes, ces baquets à coque carbone optionnels réduisent le confort.



La M3 aux ailes joufflues s'élargit de 7 cm par rapport à une M340i xDrive.

**LE SIX EN LIGNE RONFLE  
FORT ET ÉVITE DE LISSER LES  
MONTÉES EN RÉGIME. IL ASSÈNE  
UNE DROITE À 3 000 TR/MN**



La M3 partage sa structure, son empattement et ses dessous avec la M4.

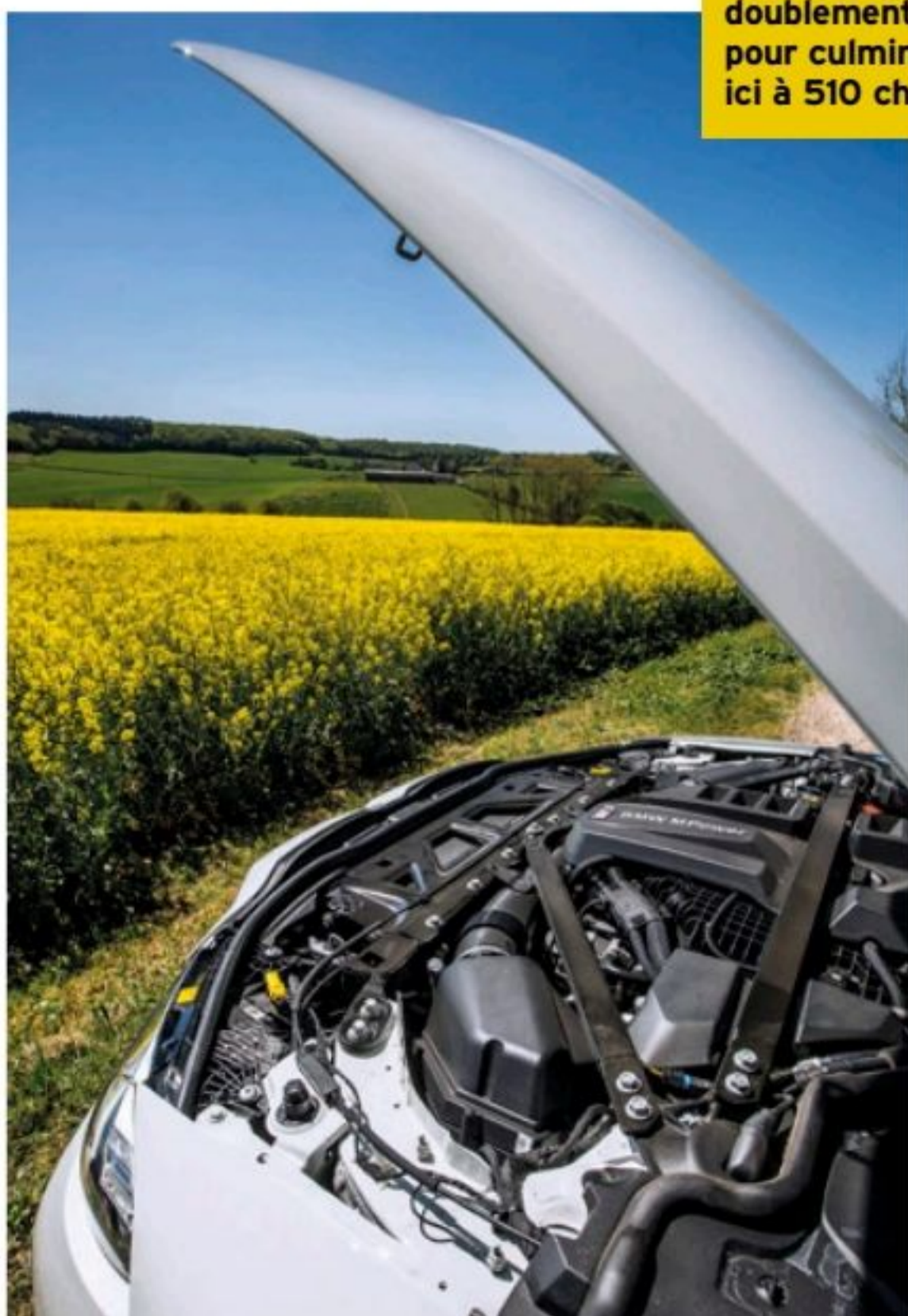




Eh oui, une M3 Competition peut recevoir des semi-slicks Michelin en option!



Le 6 en ligne est au rendez-vous et se dope doublement pour culminer ici à 510 ch.



La position de conduite est parfaite! Le graphisme du compteur, lui, laisse à désirer.

aux rapports de boîte et de pont. Économique et efficace. BMW M annonce un surréaliste 3<sup>h</sup>9 de 0 à 100 km/h. Nous relevons 4<sup>h</sup>0. Chapeau. C'est aussi bien que la R8 citée plus haut et une demi-seconde de mieux que l'ancienne M3 pack Competition. Ensuite, la berline franchit le 1000 m à 254 km/h, au bout de 21<sup>h</sup>2. La R8 la coiffe au poteau: 21<sup>h</sup>0. La 992 Carrera S maintient la distance: 20<sup>h</sup>7. La concurrente Giulia QV est larguée, alors qu'elle délivre la même puissance et pèserait un quintal de moins: 22<sup>h</sup>0. La M3 F80, elle, se fait distancer d'une seconde, et la M4 GTS (500 ch) engrage en lui concédant 0<sup>h</sup>3. La G80 remet les pendules à l'heure et marche aussi fort qu'une RS6 Avant. Moralité, elle risque de vexer beaucoup de monde aux péages.

Et sur les autobahns? Idem, si elle opte pour le pack M Driver comprenant un stage de pilotage et une bride repoussée de 250 à 290 km/h. L'aînée s'arrêtait à 280 km/h, comme l'actuelle RS4 Avant. Une concurrente optimiste revendique toutefois "Mach 3": la Giulia QV, annoncée à 307 km/h! Bref, cette génération assure côté performances. Nous n'en doutons pas un instant. Espérons qu'elle n'en oublie pas pour autant sa fonction première de "daily" familial.

### Sur la route

Autour de nos bases, les petites virées peuvent vite atteindre les contreforts du Morvan. La promenade débute à un rythme de sénateur, soulignant le confort de cette génération. Les bruits ambiants restent discrets, bien que ceux de roulement soient accentués par les pneus semi-slicks. Cette monte accroît le feeling de direction, variable selon les modes, mais aussi le guidonnage, cette tendance à épouser le relief. Il faut dire aussi que le carrossage du train avant McPherson (et triangles alu) est généreux. La berline s'avère proche du coupé en matière de filtrage de suspension. L'efficacité est probante et les amortisseurs pilotés électro-magnétiquement (de série) restent conciliants y compris en Sport+.

Cet effort est quelque peu entaché par la fermeté des baquets optionnels (3850 €), comprenant des coques en carbone et une futille séparation à l'entrejambe. En augmentant le rythme, on n'a pas l'impression d'avoir 1,7 tonne entre les mains. Sans être éradiqués, les mouvements parasites sont bien gérés en Sport+. L'allusion aux modes de conduite revient souvent mais, désolé, ils sont nombreux et incontournables. Accrochez-vous, vous pouvez moduler les gestions moteur (3 cartographies), boîte (3 autos et 3 manuels), suspension (3 tarages), direction (2 densités), freins (2 assistances), échappement (clapets



La note maxi est loupée de peu! Ludique et osé cet analyseur de drift (de série).



Malgré le filtre à particules, l'échappement actif ne lézine pas sur les grondements.

ouverts/fermés), correcteur de trajectoire DSC (3 niveaux) et antipatinage sur 10 positions (si DSC off). Heureusement, le conducteur/metteur au point peut configurer ses choix préférés (M1 et M2), commutables depuis le volant. Quoi qu'il en soit, il prend vite la mesure de l'efficacité de cette GT déguisée en familiale, dotée d'un solide train avant et d'un arrière qui accompagne gentiment... À moins d'abuser de lui à l'aide des gaz. Ça y est, ça dérape... Il est grand temps d'aller à Magny-Cours.

### Sur la piste

Les conditions sont idéales: 15°C, faible vent, semi-slicks et plaquettes de freins à peine rodés. Précisons que notre modèle d'essai conserve le dispositif acier de série, qui a résisté à notre batterie de tests en prenant soin de le refroidir... Pas sûr qu'il tienne toute une journée de trackday. Contrairement à la M4 testée dans le numéro précédent (avec option carbone/céramique), le répondeur à la pédale devient percutant en Sport (assistance réglable). Au placement, le train avant s'accroche sacrément, limite trop pour jouer avec l'équilibre de propulsion. Il faut en rajouter et le saturer pour que l'arrière se remue... à l'aide des gaz! Il reste insensible au freinage dégressif. Cela permet de rentrer fort, puis il faut doser les gaz ou ajuster l'antipatinage (si DSC off), bien ficelé. Le surcroît de grip attendu de la part des Cup 2 n'est pas frappant. L'étagement court de la boîte 8 oblige la plupart du temps à évoluer sur le rapport supérieur en courbe.

Même si cette génération fait son maximum pour camoufler ses rondeurs, elle le paye dans nos longs pièges: double droit et rayon constant. Du coup, sa capacité à surpasser l'illustre M4 CS chaussée de Cup 2 devient douteuse. D'autant que

les gommes chauffent vite et obligent à revoir les pressions. Nicolas rentre aux stands, en sueur après deux sessions musclées: « C'est une vraie M, on se bat au volant! Dans le rayon constant, elle embarque et sous-vire en raison de son poids. On perd des dixièmes par rapport à une M4 CS. Il n'y a pas une grosse attaque au niveau des freins. En revanche, je reconnaitrais le feeling d'une M3 même les yeux fermés! ». Tous ces efforts se soldent par un tour bouclé en 1'21"63! Elle se situe ainsi à mi-chemin entre les aînées M4 CS (1'20"72 en Cup 2) et M3 pack Competition (1'22"90). Dans notre classement, elle côtoie des pointures comme la 991 Carrera 4 GTS ou la Shelby GT350R! Le souci est que cela ne dure pas longtemps. Les gommes sont martyrisées et l'efficacité chute après une dizaine de tours. Imaginez sans les semi-slicks? Avec l'expérience de la M4 CS et de nombreux autres modèles, le gain est estimé à 2"0 au tour. Ce qui relègue la petite nouvelle derrière son aînée!

L'autre problème vient de la capacité du réservoir (59 l), limitant l'autonomie en usage circuit. Bref, on ne devrait pas beaucoup voir cette génération sur des trackdays. Pour achever les gommes, nous ne pouvions nous empêcher de tester l'analyseur de drift (de série) indiquant la durée, l'angle et la distance des glisses. Malgré les gommes fatiguées, il faut y mettre du panache. Cette lourde propu' nécessite de la vitesse, de surbraquer et de transformer aux gaz l'amorce de sous-virage en survirage. Puis il ne faut pas hésiter à garder un bel angle de dérive. Malgré le nuage de fumée et la banane au volant, le jackpot des cinq étoiles n'est pas décroché... Vexant. L'envie de persévérer dérange, quitte à finir sur les jantes, mais il reste 270 km à cette drifteuse avant de regagner ses pénates. Ce jeu, pardon cet outil, n'est pas à mettre entre toutes les mains! ■



**ON NE DEVRAIT PAS BEAUCOUP  
VOIR CETTE GÉNÉRATION SUR DES  
TRACKDAYS : MASSE, USURE  
DES CONSOMMABLES, AUTONOMIE**



Efficacité  
Performances  
Confort  
Analyseur de drift!



Poids/gabarit  
Prix  
Taille réservoir

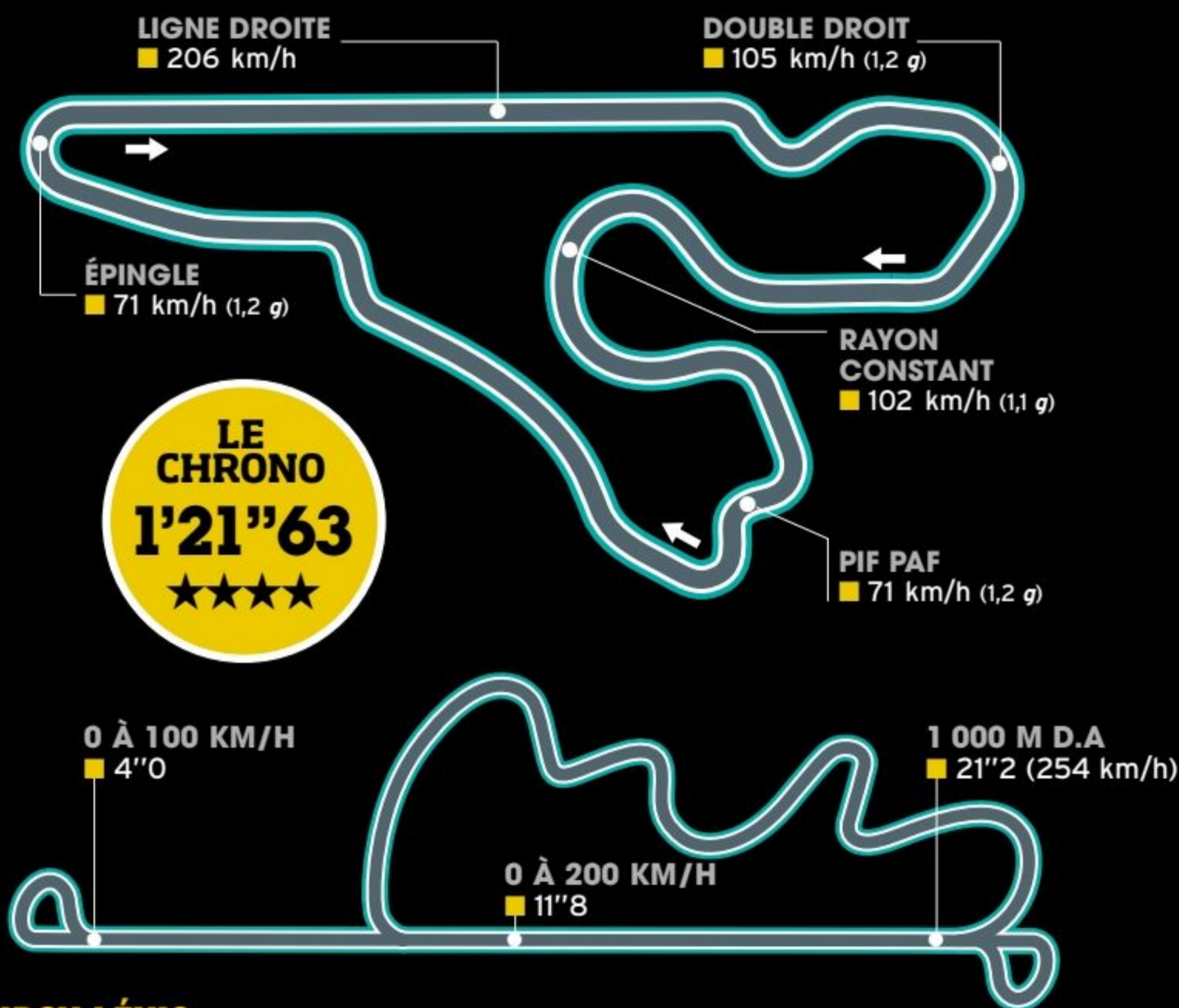


## BASES DE MESURES

### MAGNY-COURS CLUB

La M3 Competition décroche un bon chrono, surtout au regard de sa masse ! Elle grimpe ainsi sur la 3<sup>e</sup> marche du podium des berlines. Elle devance son aînée M3 Pack Competition DKG

grâce à un solide train avant, une pêche d'enfer... et le grip des semi-slicks Michelin optionnels, qui font gagner 2"0 en moyenne ! Du coup, à pneus comparables, elle régresse.



### LURCY-LÉVIS

La G80 sort l'artillerie lourde : un 6 en ligne biturbo de 510 ch ! Mais elle s'empâte, comme le confirme la balance de notre partenaire W-Autosport (1733 kg vérifiés). Pour décoller fort

sans toucher aux rapports de boîte auto (courts), elle a la particularité de démarrer en 2<sup>e</sup> ! Le résultat est probant et les accélérations dignes d'une GT... ou d'une RS6 Avant.



## VERDICT

BMW M3 COMPETITION >>> 16

Cette génération G80 passe la vitesse supérieure, à tous points de vue. Elle bombarde et conserve du caractère mécanique, tout en offrant plus de grip naturel. Elle soigne sa suspension, ses occupants et son efficacité globale. Le souci est qu'à force de s'empâter, elle boxe dans la catégorie poids lourds. Elle séduira les amateurs de GT, de familiales furtives, mais décevra les aficionados M par son gabarit, l'usure des consommables, son autonomie.

## TECHNIQUE

Moteur	6 en ligne, inj. directe
Disposition	avant, longitudinale
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 993
Alésage x course (mm)	84 x 90
Rapport volumétrique	9,3 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (adm. et échap. à calage variable)
Suralimentation	2 turbos+1 éch. air/eau
Pression maxi (bar)	0,7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 6 250
Puissance au litre (ch)	170
Couple maxi (mkg à tr/mn)	66,2 de 2 750 à 5 500
Couple au litre (mkg)	22,1
Régime maxi (tr/mn)	7200

## TRANSMISSION

Type	propulsion																
Boîte de vitesses	8, automatique																
Commande	séquentielle																
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	<table border="1"> <tr> <td>1<sup>e</sup></td> <td>5 / 7,9 / 57</td> </tr> <tr> <td>2<sup>e</sup></td> <td>3,2 / 12,4 / 89</td> </tr> <tr> <td>3<sup>e</sup></td> <td>2,14 / 18,5 / 133</td> </tr> <tr> <td>4<sup>e</sup></td> <td>1,72 / 23,0 / 165</td> </tr> <tr> <td>5<sup>e</sup></td> <td>1,31 / 30,2 / 217</td> </tr> <tr> <td>6<sup>e</sup></td> <td>1,00 / 39,5 / 285</td> </tr> <tr> <td>7<sup>e</sup></td> <td>0,82 / 48,2 / 290</td> </tr> <tr> <td>8<sup>e</sup></td> <td>0,64 / 61,8 / 290</td> </tr> </table>	1 <sup>e</sup>	5 / 7,9 / 57	2 <sup>e</sup>	3,2 / 12,4 / 89	3 <sup>e</sup>	2,14 / 18,5 / 133	4 <sup>e</sup>	1,72 / 23,0 / 165	5 <sup>e</sup>	1,31 / 30,2 / 217	6 <sup>e</sup>	1,00 / 39,5 / 285	7 <sup>e</sup>	0,82 / 48,2 / 290	8 <sup>e</sup>	0,64 / 61,8 / 290
1 <sup>e</sup>	5 / 7,9 / 57																
2 <sup>e</sup>	3,2 / 12,4 / 89																
3 <sup>e</sup>	2,14 / 18,5 / 133																
4 <sup>e</sup>	1,72 / 23,0 / 165																
5 <sup>e</sup>	1,31 / 30,2 / 217																
6 <sup>e</sup>	1,00 / 39,5 / 285																
7 <sup>e</sup>	0,82 / 48,2 / 290																
8 <sup>e</sup>	0,64 / 61,8 / 290																
Rapport de pont	3,15																
Blocage de différentiel	Ar piloté																
Antipatinage	déconnectable																
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2																
Dimensions avant	275/35 ZR 19																
Arrière	285/30 ZR 20																
Jantes avant/arrière	9,5x19 & 10,5x20																

## CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 5 places
SCx - Cx	0,77 - 0,33
Suspensions avant	McPherson (triangles), combinés ressort/amortisseur barre antirollis
Arrière	multibras, combinés ressorts/amortisseurs barre antirollis
Amortissement	piloté (de série)
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø de braq.)	2 (12,2)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent./perforés (380/370)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé/mesuré (kg)	1 730 / 1 733
Répartition AV/AR (%)	910/823 (52/58 %)
Poids/puissance (kg/ch)	3,4
Réservoir (litres)	59
Long. - larg. - haut. (mm)	4 794 - 1 903 - 1 433
Empattement (mm)	2 857
Voies avant/arrière (mm)	1 617 / 1 605

## PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	290 (option)
Rapport	6 <sup>e</sup>
De 0 à 100 km/h	4"0
à 120 km/h	5"1
à 140 km/h	6"3
à 160 km/h	7"8
à 180 km/h	9"7
à 200 km/h	11"8
400 m départ arrêté	11"8 (200 km/h)
1 000 m	21"2 (254 km/h)
De 80 à 150 km/h en D	5"2
De 140 à 200 km/h en D	6"3
Conso. moy. (l/100 km)	10,2
Emissions CO <sub>2</sub> (g/km)	234

## TARIF

Prix (€)	102 000
Prix du modèle essayé (€)	125 485
Malus écologique 2021 (€)	30 000
Puissance fiscale (CV)	41



Motorsport

BMW

M12

CS RACING\*



L'ESPACE  
BIENVENUE

Concessionnaire

**BMW M MOTORSPORT**

m2csracing@bienvenue.net.bmw.fr  
06 07 83 83 13

\*Utilisation exclusive sur circuit. 2 modèles : 1 version 365 CV et 1 version 450 CV Eligible dans les séries TC Tourisme, ROSCAR, TTE, ULTIMATE, 24H-SERIES, Coupe de France, Clubsport, Track Day, etc.



324  
voitures chronométrées

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

5400  
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. Il accueille des stages de pilotage et de nombreux clubs autos mais surtout motos. Contact: 03 86 21 80 85.

## LA MÉTHODE

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

### Chronos du mois

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

### TOP 3 GT

McLaren Senna  
1'14"93



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



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



### TOP 3 BERLINES

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



Porsche Taycan Turbo S  
1'21"28



BMW M3 G80 (Cup 2)  
1'21"63



### TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R  
1'22"84



Mégane 4 R.S. Trophy  
1'23"87



Seat Leon Cupra "Perfo."  
1'25"10



### TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo  
1'15"62







Dallara Stradale  
1'16"32



Donkervoort GTO  
1'16"88



# LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0 1'11"50 	Radical SR8 RX 1'12"05 	Radical SR3 RS 1'13"81 	Mitjet Supertourisme 1'14"30 	Porsche 911 Cup (992) 1'14"44 	McLaren Senna 1'14"93 	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02 
Radical RXC Turbo 1'15"62 	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91 	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06 	Dallara Stradale 1'16"32 	Radical SR3 SL 1'16"40 	Lamera GT 1'16"54 	Huracán Evo 1'16"69 
McLaren 720S 1'16"80 	Donkervoort GTO 1'16"88 	Ligier JS2R 1'16"95 	Huracán Performante 1'17"17 	Aventador SVJ 1'17"17 	Lamera Cup (slicks) 1'17"19 	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36 
McLaren 675LT 1'17"48 	911 (991/2) GT3 RS 1'17"68 	Alpine ShiftTech Lille 1'17"72 <sup>(6)(9)</sup> 	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 
911 (991/2) GT3 1'18"85 	Lotus Exige S1 Duratec <sup>(6)</sup> 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 	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 <sup>(5)</sup> 1'19"81 	M3 E92 4.4 DM <sup>(6)</sup> 1'19"98 	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 porte 63 S 1'20"49 	911 (991/2) C4S 1'20"52 	Nissan GT-R 2013 1'20"52 	Nissan GT-R 2012 1'20"55 	Corvette Z06 Pack Perfo 1'20"58 	Nissan GT-R Nismo 1'20"61 	Lexus LFA 1'20"64 
911 (991) Turbo S 1'20"70 	Mitjet 2.0 litres 1'20"70 	BMW M4 CS (Cup 2) 1'20"72 	Audi R8 RWS <sup>(8)</sup> 1'20"89 	Evora Exigence Racing 1'20"93 	GT-R Track Pack <sup>(2)</sup> 1'20"94 	Nissan GT-R 2011 1'21"05 
Mégane "500" Dijon Auto <sup>(6)</sup> 1'21"10 	Peugeot RCZ Cup 1'21"10 	KTM X-Bow 1'21"20 	Porsche Taycan Turbo S 1'21"28 	Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28 	Boxster 718 GTS 1'21"58 	911 (991) C4 GTS 1'21"61 
BMW M3 G80 (Cup 2) 1'21"63 	Mustang Shelby GT350R 1'21"64 	Lotus Exige Cup 430 1'21"68 	718 Cayman S 1'21"70 	Caterham R300 Superlight 1'21"70 	Corvette C7 Stingray 1'21"72 	Nissan GT-R 1'21"75 
997 GT3 RS 3.8 <sup>(5)</sup> 1'21"78 	Mercedes AMG GT S 1'21"79 	911 (991/2) C2S 1'22"00 	Jaguar F-Type R "2020" 1'22"02 	Caterham 485R 1'22"10 	Audi R8 RWD 1'22"15 	Lamborghini LP570-4 1'22"16 

# LE CLASSEMENT

<b>BMW M8 Competition</b> 1'22"18	<b>BMW M8 Comp. GC</b> 1'22"20	<b>Porsche 911 GT3 997</b> 1'22"20	<b>Aston Martin Vantage</b> 1'22"25	<b>BMW M5 F90</b> 1'22"29	<b>Porsche 718 Boxster S</b> 1'22"52	<b>Audi R8 V10 Plus</b> 1'22"58
<b>Audi TT RS Mk2</b> 1'22"60	<b>Panamera Turbo S E-Hybrid</b> 1'22"78	<b>Mercedes AMG GT</b> 1'22"80	<b>Leon Cupra R 450-R<sup>(6)</sup></b> 1'22"82	<b>BMW M2 Competition</b> 1'22"82	<b>Mégane R.S. 4 Trophy-R</b> 1'22"84	<b>Audi R8 V10</b> 1'22"86
<b>911 (991) C2S X51</b> 1'22"89	<b>BMW M4 F82 CS</b> 1'22"90	<b>BMW M3 F80 Pack Comp.</b> 1'22"90	<b>911 (997) Turbo S</b> 1'22"90	<b>Alpine A110S</b> 1'22"96	<b>Toyota GR Supra</b> 1'22"96	<b>911 (991) Carrera S</b> 1'22"98
<b>Aston V12 Vantage S</b> 1'22"98	<b>Clio IV Cup (course)</b> 1'23"00	<b>BMW Z4 M40i</b> 1'23"06	<b>Lotus Exige S</b> 1'23"22	<b>E 63 S AMG "2018"</b> 1'23"26	<b>Lamborghini Urus</b> 1'23"26	<b>Golf VI GTI APR<sup>(6)</sup></b> 1'23"28
<b>Alfa Romeo Giulia QV</b> 1'23"35	<b>Mercedes A 45 S AMG</b> 1'23"38	<b>Mercedes SLS AMG</b> 1'23"50	<b>BMW M2</b> 1'23"50	<b>Jaguar F-Type SVR</b> 1'23"60	<b>Ferrari California</b> 1'23"65	<b>BMW 850i xDrive</b> 1'23"68
<b>BMW M4 DKG</b> 1'23"72	<b>Toyota GT 86 Monstaka</b> 1'23"75 <sup>(6)</sup>	<b>Cadillac ATS-V</b> 1'23"77	<b>Mégane R.S. 4 Trophy</b> 1'23"87	<b>911 (991) Carrera Cab</b> 1'24"18	<b>Cadillac CTS-V</b> 1'24"20	<b>Cayman 981 GTS</b> 1'24"21



Audi R8 (boîte méca) 1'24"22	AMG CLA 45 S SB 1'24"26	Audi RS4 B9 1'24"29	Caterham Superlight 1'25"70	Porsche Boxster 1'28"65
			Honda Civic Type R FK2 1'25"70	Mercedes C 63 AMG 1'28"80 <sup>(1)</sup>
Venturi 400 Trophy "route" 1'24"44	Camaro V8 "2016" 1'24"50	Maserati MC Stradale 1'24"54	Caterham 275R 1'25"72	Mitsubishi EVO X MR 1'28"88
			Cayman S Sport 1'25"80	Ford Fiesta ST "2018" 1'29"07
Boxster Spyder 1'24"55	Panamera Turbo S 1'24"55	911 (997/2) C2S 1'24"57	Mercedes A 45 AMG 1'25"82	Honda S2000 1'29"15
			Mercedes E 63 AMG 1'25"90	Clio 4 R.S. Trophy 1'29"18
Focus RS Mk3 (Cup) 1'24"58	Alpine A110 1'24"62	Ford Mustang Bullitt 1'24"63	911 (997/2) C4S 1'25"94	VW Golf VI GTI Ed. 35 1'29"29 <sup>(3)</sup>
			Ginetta G40R 1'25"96	VW Golf VII GTI Perf 1'29"40
AMG C 63 S Coupé 1'24"70	BMW 1 M Dijon Auto <sup>(6)</sup> 1'24"71	Audi R8 R Tronic 1'24"77	Toyota GR Yaris Track 1'25"98	Toyota Yaris GRMN 1'29"41
			Mégane 4 R.S. EDC 1'25"99	VW Golf VI R 1'29"42
Lotus Elise Cup 250 1'24"78	Panamera Turbo 1'24"78	Westfield FW300 ST3 1'24"80	Audi S4 "2016" 1'26"09	Jeep Trackhawk 1'29"48
			Lotus Elise S "2012" 1'26"11	Opel Corsa OPC 1'29"55
Jaguar F-Type R 1'24"84	Audi RS5 B9 Sportback 1'24"85	Aston V8 Vantage S 1'24"85	Cayman S 987 II 1'26"19	Renault Mégane 3 R.S. Sport 1'29"58
			Mustang Laguna Seca 1'26"22	Ford Focus ST 2012 1'29"60
BMW M5 (F10) 1'24"89	BMW M3 E92 Compet. 1'24"90	Alfa Romeo 4C 1'24"91	Mercedes CLS 63 Perfo 1'26"30	Lotus Elise Club Racer 1'29"71
			Jaquar XKR "2009" 1'26"38	BMW 135i 1'29"75
Fun Cup 2020 1'24"95	Artega GT 1'24"95	Lexus RC F 1'25"04	Cayman 981 1'26"40	Hyundai Genesis 3.8 1'29"90
			Audi RS5 1'26"40	Renault Mégane R26 1'30"00
Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10	Boxster S (981) 1'25"11	Focus RS Pack Perf. 1'25"15	Audi RS3 2015 1'26"40	Opel Insignia OPC 1'30"01
			Audi RS6 2009 1'26"48	Abarth 124 Spider 1'30"15
Mercedes C 63 S AMG 1'25"20	Honda Civic Type R FK8 1'25"39	Lotus Evora 1'25"40	Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26"48	Skoda Octavia RS 220 1'30"25
			911 (997) C4S kit moteur 1'26"50	Mini JCW "2015" 1'30"28
Mégane R.S. Trophy-R 1'25"41	911 (997/2) GTS 1'25"52	Audi RS6 (C7) 1'25"52	BMW Série 1 M coupé 1'26"50	Mazda 3 MPS Mk2 1'30"28
			BMW M3 E90 1'26"51	Audi S3 "2006" 1'30"31
Ford Focus RS (Mk3) 1'25"60	Mercedes A 45 Mk2 1'25"62	Panamera GTS 1'25"70	Audi TT RS BVM 1'26"57	Ford Fiesta ST "2013" 1'30"32
			Mégane R.S. 275 Trophy 1'26"58	Audi RS3 1'30"60 <sup>(3)</sup>
			Peugeot RCZ R 1'26"60	VW Scirocco TSI 1'30"63
			Chevrolet Camaro 1'26"61	Abarth 695 Biposto 1'30"76
			Audi TTS Coupé 1'26"63	208 Racing Cup 1'30"80
			BMW 340i Pack Perf. 1'26"78	Lotus Elise 2010 1'30"90
			BMW M135i xDrive 1'26"86	VW Polo GTI 2018 1'30"91
			Mustang Shelby GT 500 1'27"01	Clio 4 R.S. Cup 1'30"91
			Nissan 370 Z 1'27"04	Clio R.S. WSR 1'30"93
			Ford Focus ST 1'27"10	Peugeot RCZ 1.6 1'31"00
			BMW M235i 1'27"10	Mini Cooper S JCW (2008) 1'31"01
			Peugeot 308 GTi 1'27"12	Clio 3 R.S. /2 Cup 1'31"04
			Volvo S60 Polestar 1'27"15	Infiniti G37 S coupé 1'31"16
			Corvette C6 LS3 1'27"16	Peugeot 208 GTI 1'31"20
			Mégane 3 R.S. 2014 1'27"27	Toyota GT86 1'31"20
			BMW M135i 1'27"28	Subaru BRZ 1'31"30
			Mercedes A35 AMG 1'27"29	Honda Civic Type R Champ. Ed. 1'31"30
			Mégane 4 R.S. CUP 1'27"30 <sup>(2)</sup>	Alfa Romeo Giulietta QV 1'31"40
			208 GTi 30th 1'27"30	BMW 128ti 1'31"41
			Mégane 3 R.S. Trophy 1'27"30 <sup>(3)</sup>	Volkswagen Polo V GTI 1'31"50
			Mégane R26.R "Toyo" 1'27"34	Mini Cooper S 5P F56 1'31"70
			Subaru WRX STi S 1'27"40	Peugeot 308 GTi (2010) 1'31"80
			BMW X6 M 1'27"40	Abarth Punto SS 1'32"25
			BMW M3 E92 Coupé 1'27"40	Renault Twingo R.S. 2 1'32"50
			Audi S3 Mk4 1'27"43	Peugeot 308 GT 1'32"50
			Leon Cupra Sub8 <sup>(7)</sup> 1'27"57	Skoda Fabia RS 1'32"60
			Audi S4 1'27"65	Volkswagen Golf VI GTI 1'32"74
			BMW Z4 35i 1'27"68	Renault Clio 2 R.S. 1'32"74
			Opel Astra OPC 1'27"70	Honda Civic Type R FN2 1'32"90
			C 63 AMG coupé Pack 1'27"70	Secma F16 1'32"92
			DS3 Performance 1'27"79	Renault Clio 2 R.S. Mk2 1'32"92
			Ford Mustang 2.3 1'27"80	Suzuki Swift Sport II 1'33"21
			Mini GP11 1'27"80	Mazda MX-5 2.0 MZR 1'33"25
			Mitsubishi Evo X GSR 1'27"81	Audi A1 185 ch 1'33"32
			BMW Z4 35is 1'27"85	Honda Civic Type R EP3(1) 1'33"39
			Mégane 3 R.S. Cup 1'27"87	Nissan Juke Nismo RS 1'33"40
			Audi S1 1'27"88	Abarth Punto Supersport 1'33"52
			Mitsubishi Evo IX 1'27"99	Peugeot 205 GTi 1.9 1'33"72
			Ford Mustang GT 5.0 1'28"00	Alfa Romeo Mito QV 1'33"82
			Jaquar XFR 1'28"00	Renault Twingo R.S. 1'33"86
			Subaru STi "2008" 1'28"04	Renault Laguna Coupé V6 1'34"53
			Ford Focus RS 1'28"06	Mazda MX-5 ND 2.0 1'34"65
			Lexus IS-F 1'28"10	Abarth 500 1'35"03
			VW Golf 8 GTI 1'28"11	Renault Clio Williams(4) 1'35"18
			Ford Focus RS 500 1'28"22 <sup>(2)</sup>	Citroën C2 VTS 1'35"26
			Porsche Cayman S <sup>(10)</sup> 1'28"35 <sup>(10)</sup>	Abarth 500 kit SS 1'35"55
			VW Scirocco R 1'28"40	Suzuki Swift Sport 1'35"59
			VW Scirocco R 1'28"46	Renault Mégane R.S. dCi 1'36"01
			Seat Leon Cupra R 1'28"49	Ford Sportka 1'39"62
			Mégane R26.R "Michelin" 1'28"57	Renault Twingo GT 1'40"80
			BMW (F40) M135i 1'28"58	Fiat Panda 100 HP 1'42"05
			Porsche Cayman 1'28"63	



# TERRAIN VOLCANIQUE

Ces adeptes du Grand Tourisme ont la capacité d'entrer en éruption sur simple appel du pied droit. Ferrari avance en terrain miné, balayé depuis des décennies par l'ouragan Turbo... Voyons comment se positionne la Roma sur ce segment prisé, en arpentant les enivrantes routes auvergnates.

**PAR** JULIEN DIEZ **PHOTOS** YANNICK PAROT





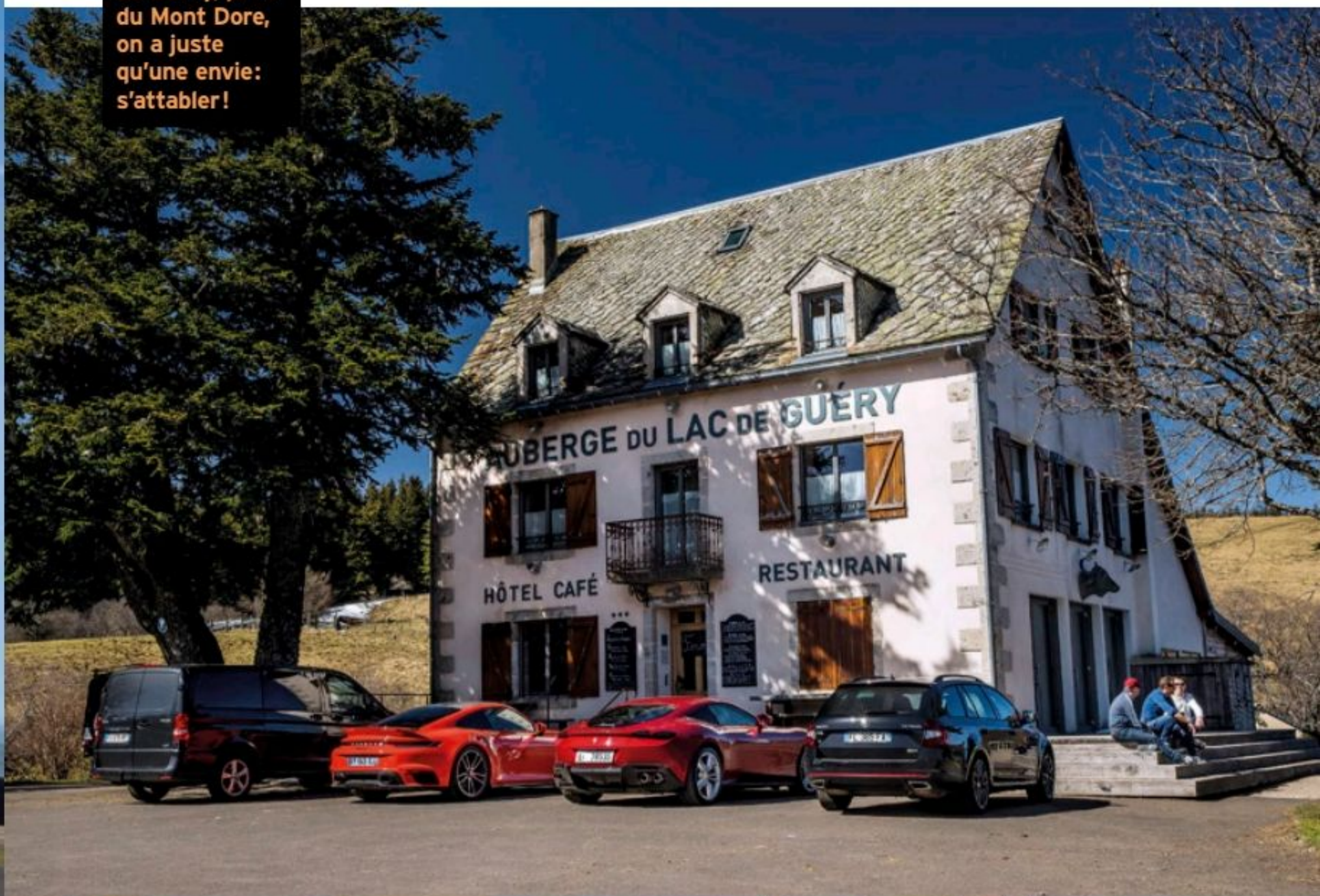


LA ROMA DÉGAGE UNE CLASSE  
NATURELLE ET UNE PURETÉ QUI AVAIENT  
DÉSERTÉ LES RANGS FERRARI

Même pas peur!  
La neige sert  
de décor.  
Aucun nuage  
à l'horizon.  
Le paradis.



Au bord lac de Guéry, près du Mont Dore, on a juste qu'une envie: s'attabler!



Comme la SF90, la Roma fait sa révolution digitale et "haptique".

**P**ersonne n'attendait Ferrari sur ce créneau. Il a posé les jalons d'une architecture à V8 avant avec le coupé/cabriolet California, devenu Portofino. Puis il s'est lancé l'an passé sur le segment des GT, en misant sur une élégance très sixties renvoyant à la sublime 250 GT Berlinetta Lusso. En la découvrant, la Roma dégage une classe naturelle et une pureté qui avaient déserté les rangs Ferrari. Le museau aplani et son originale calandre percée interpellent, comme la sensualité des ailes et la forme des feux arrière. Le profil très élancé et le long capot ne laissent planer aucun doute sur l'emplacement de la mécanique. L'an dernier, Nicolas a fondu sous son charme lors des premiers essais. Outre une

architecture qu'il chérit, il garde un souvenir ému de son corps à corps endiablé dans les vignobles d'Emilie-Romagne. Au point de brûler d'envie de lui opposer la référence du segment, qui incarne une arme atomique de 650 ch: la 911 Turbo S. Elle a d'ailleurs marqué les esprits lors de notre élection 2020, par son efficacité tous temps et ses chronos d'enfer. C'est le genre de match que l'on adore, puisque l'on n'a aucune idée de son issue. Le terrain de jeu est à la hauteur du calibre de ces sportives: l'Auvergne, ses volcans, ses routes si délicieuses qu'elles obligent le photographe à se freiner et les conducteurs à se raisonner.

### Nostalgie et digitalisation

Le lieu de rendez-vous donne le ton de la rencontre: le superbe belvédère de Pierre Carrée (Orcines), surplombant Clermont-Ferrand et

situé au bord d'un lacet. Miam. Les partis pris stylistiques sautent aux yeux. Deux écoles s'affrontent. D'un côté, une icône qui abuse de la muscu' et montre les crocs. De l'autre, *una bella donna*, charnelle et dénuée d'appendices qui mise sur la douceur. À l'applaudimètre, la nouveauté remporte logiquement les suffrages, bien aidée par son échappement grandiloquent à bas régimes (en Sport et Race). En faisant le tour du propriétaire, une question taraude: ces 2+2 sont-elles vraiment capables d'accueillir du monde à l'arrière. Des enfants, oui. Des adultes, ça se complique, surtout à bord de l'italienne "2+". Ces places font donc office de dépannage et ont le mérite d'exister, de s'ajouter au coffre cubant 345 l sur la Roma. Très vite, les yeux convergent vers le révolutionnaire habitacle Ferrari. Les écrans pullulent: incurvé pour le compteur, central pour le multimédia et annexe pour amuser le



La Roma adore se dandiner et survirer, surtout avec des pneus hiver!



passager (en option). La belle clé/carte avec le cheval cabré en impose. Sur l'imposant tunnel, qui sépare le cockpit, le clin d'œil à la grille métallique fait sourire, en guise de commande de boîte. L'ensemble n'est toutefois pas à la hauteur de la pureté et de la simplicité extérieures. L'incontournable Manettino est toujours de la partie, sur le volant débordant de fonctions. Surprise, il intègre un mode Race, contrairement à la Portofino. De bon augure de la part d'une GT qui se la coule douce. Il se commande via le curseur traditionnel associé à un afficheur au tableau de bord précisant le mode choisi. Pour le reste,

une grande partie des boutons s'actionne de manière haptique (à effleurement). Les geeks vont adorer. Les autres auront du mal à s'y faire et ne manqueront pas de déclencher inopinément l'aide vocale ou le type d'affichage. Une question d'habitude, espérons-le. La révolution numérique s'avère plus intuitive chez Porsche et le mélange néorétro plus digeste. Il n'y a guère que le petit rasoir en guise de commande de boîte qui dénote. Face aux superbes baquets Ferrari, raides et peu enveloppants, les sièges adaptatifs Porsche préfèrent se concentrer sur le maintien, ajustable. Heureusement, vu les

g encaissés! Très vite, ils déferlent sur les serpents menant au lac de Guéry.

### Le bon, la brute

Le temps de saluer le Puy-de-Dôme, nous filons gentiment en direction du Mont-Dore. Même en évitant d'être criminels, ces GT partagent cette faculté à minimiser l'effet de vitesse, en évoluant furtivement sans forcer. Un œil sur le compteur suffit à redescendre sur Terre. La Roma marque d'emblée par son confort, qui surpasse de loin celui de la 992, raidie et qui en rajoute ici avec le châssis Sport... À éviter pour un usage



**FACE À LA DOLCE VITA, LA PLUS  
PUISSANTE DES 911 FAIT L'EFFET D'UNE BRUTE  
QUI ÉVOQUE LES SUPERSPORTIVES**



**Pas facile de  
se glisser dans  
les ruelles  
médiévales du  
superbe village  
de Besse.**

Un grand merci à l'hôtel "Le Castelet" pour son accueil! Tenu par un passionné roulant en Alpina, l'établissement entièrement refait se situe à deux pas du centre du Mont-Dore (63) et de la gare routière. Il comprend 30 chambres, un parking fermé et un espace détente incluant un spa. Renseignements: hotel-castelet.com.



Ces reines du Grand Tourisme cachent deux petites places arrière de dépannage.



Bien équipée, la 911 Turbo S impose la boîte PDK 8 et les freins carbone/céramique.



Grand Tourisme. Précisons toutefois que dans le camp adverse, l'amortissement piloté testé ici est optionnel (3960 €). Le filtrage reste ouaté, même en Race. Au point de ne ressentir aucun besoin d'utiliser la touche "Schumi", située sur le Manettino et assouplissant la suspension dans les modes sportifs pour attaquer sur le bosselé. L'insonorisation est bien digne de la catégorie et permet d'avaler les kilomètres sans fatigue. On s'attendait toutefois à ce que les bruits de roulement générés par les pneus hiver couvrent les turbulences aéro. Cette douceur de vivre se

retrouve en tenue de caisse, où les mouvements persistent en Race. Ils permettent d'obtenir une progressivité de bon aloi, mais cette amplitude combinée aux pneus lamellisés nuit à la précision. Le jour et la nuit par rapport à une 911 Turbo S remontée à bloc: barres antirouils actives, roues arrière directrices, aéro active poussée et châssis Sport (optionnel). Face à la dolce vita, le batracien aux hanches extra-larges fait l'effet d'une brute, s'éloignant du Grand Tourisme pour investir le royaume des supersportives: réactivité, grip latéral, performances...

Toutes deux ont évidemment beaucoup d'appétit et le gros réservoir de 90 l (option gratuite) paraît indispensable sur la 911 pour espacer les ravitaillements. En parlant de cela, une auberge nous fait saliver par sa carte et son emplacement au bord du petit lac de Guéry. Fausse joie, les portes restent closes, y compris pour de la vente à emporter. Foutue crise sanitaire. Déçue, l'équipe file à la station thermale du Mont Dore et se gargarise d'enchaînements divins. La Roma suit le rythme sans problème, en jouant des palettes. Il faut dire qu'elle interloque par son équilibre,

**D'UN CÔTÉ, UNE ICÔNE QUI ABUSE  
DE LA MUSCU' ET MONTRE LES CROCS.  
DE L'AUTRE, UNA BELLA DONNA  
CHARNELLE ET DÉNUÉE D'APPENDICES**

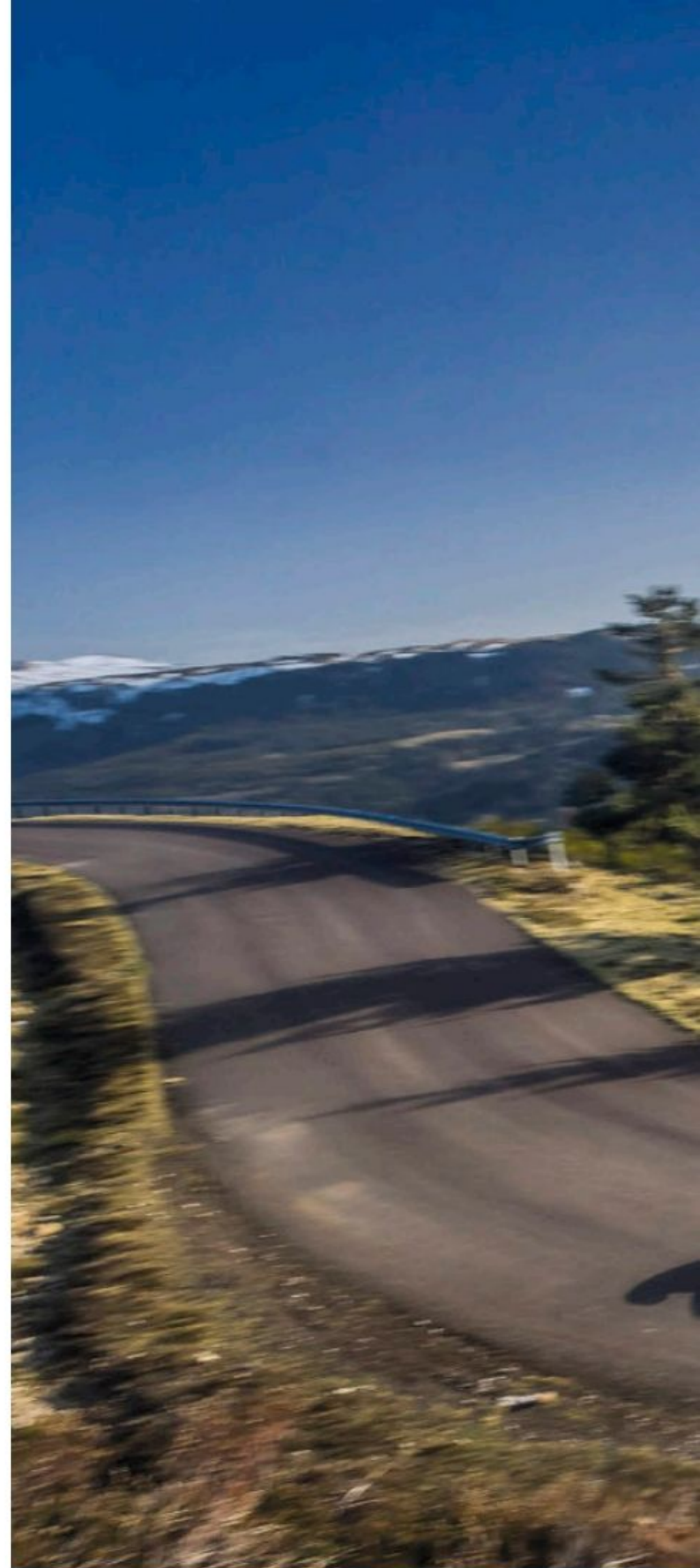
Quel panorama sur Clermont-Ferrand! Il donne le ton de cette rencontre auvergnate.



L'ergonomie réclame de l'accoutumance, surtout les touches haptiques.



Le clin d'œil à la grille métallique fait sourire ! À droite, le Launch Control.



son répondant mécanique et sa boîte 8 à double embrayage hérité de la SF90. La PDK 8, aussi rapide et intuitive soit elle, ne peut lutter contre un tel niveau d'engagement et de pugnacité. Cela dit, le mode automatique Porsche s'adapte davantage au style de conduite

### L'art du dopage

Dans le genre, la 911 Turbo fait office de pionnière et de référence depuis 1975. Elle doit affronter désormais une ribambelle de GT dopées à mort et place la barre très haut en version S : 650 ch extraits du flat-6 3,8 litres à injection directe. Cette mécanique a su conserver son



# QUAND LA ROMA PARADE À COUPS D'ÉCHAPPEMENT ACTIF À BAS RÉGIMES, LA 911 MISE SUR LES RÂLES CARACTÉRISTIQUES



Pendant que la Roma s'amuse et chahute, la 911 Turbo S rêve de lui faire l'intérieur.



Et toi, t'attaquais ? Tout le monde s'oxygène au sommet de la course de côte.

col de la croix S' Robert  
alt:1451 m

sale caractère au fil des générations. À savoir flanquer un gros coup de pied au derrière à 3000 tr/mn. Avant, c'est le calme avant la tempête (turbo lag). Après, le séisme se propage jusqu'à 7200 tr/mn et le limiteur saute au visage. Encore une fois, le mot "brute" vient naturellement à l'esprit. Les turbos à géométrie variable (montés en miroir) cognent sans ménagement et compriment jusqu'à 1,4 bar. Leur souffle s'avère discret, contrairement au passé. Mais bonjour l'uppercut ! On ne se lasse pas de ses coups de boutoir, effaçant les lignes droites et pixélisant le somptueux décor menant au circuit de Charade. Quel que soit l'itinéraire depuis le Mont-Dore,

il rend dingue. Il est toutefois impératif de rester au-dessus de 3000 tr/mn pour ne pas voir du rouge pointer dans le rétro. La Roma abrite le V8 3,9 litres issu de la Portofino, qui minimise le temps de réponse des turbos et déploie sa force progressivement dès 2000 tr/mn. Enfin, pas toute sa force, puisque le Variable Boost Management ajuste le couple en fonction du rapport et que les 77,5 mkg déboulent seulement en 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup>. Ce bloc étonne ensuite par sa hargne dans les tours, entre 5000 et 7500 tr/mn, et maintient sa puissance maxi jusqu'au rupteur. Rappelons qu'il a la particularité de compenser la greffe de filtres à particules par la suppression des deux silencieux !

Au-delà de cet original échappement, le V8 se distingue de la configuration Portofino (600 ch) par ses profils d'arbres à cames et ses régimes de rotation de turbos relevés de 5000 tr/mn. Dans les deux cas, la sonorité n'est pas envoûtante. Quand l'Italienne parade à coups d'échappement actif à bas régimes (modes sportifs), l'Allemande mise sur les râles caractéristiques. Puis ces GT dopées s'éclaircissent la voix, sans émoustiller les tympans... Mais qu'est-ce qu'elles bombardent ! En grim pant les cols environnants, la Roma parvient à rester dans le sillage de la 911. Les relances épatent. Souvenez-vous, nous avons mesuré pour la Turbo S (en Drive) moins de 5"0 de

# DIFFICILE DE QUITTER L'AUVERGNE, APRÈS DEUX JOURS DE FOLIE À ARPENTER DES ROUTES TOUJOURS PLUS BELLES



- +  
Démonstration de force  
Performances  
Facilité  
Vivacité
- Confort avec châssis Sport  
Autonomie (avec petit  
réservoir)  
Moins exclusive



Équilibre  
Faible inertie des turbos  
Côté joueur  
Élégance



Grip avec pneus hiver  
Commandes haptiques  
Sonorité feutrée

# LA DOUCEUR ET LA JOIE DE VIVRE ITALIENNES AFFRONTENT LA FUREUR ET LA RIGUEUR GERMANIQUES



## Charade : e-Circuit

Le mythique circuit, situé à 10 km de Clermont-Ferrand, est en train de se métamorphoser sous la pression des riverains et de la conjoncture autophobe. Repris en 2020 par la société spécialisée dans les nouvelles énergies Green Corp Konnection et dirigée par Gerlain Chicherit, Charade a pour objectif de devenir le premier

e-circuit de montagne, tourné vers l'électrique. Les travaux débutent cette année et comprennent la création d'un immense parc photovoltaïque pour alimenter le complexe. Dès 2022, le circuit espère accueillir une manche de championnat de France de e-rallycross, après avoir élargi la piste à deux endroits. Il continuera d'accueillir des véhicules

thermiques pendant une dizaine de jours par an: Charade Classic, Grand Prix Historic, Grand Prix Camions... Une page se tourne. Nous suivrons de près cette troublante mutation, qui semble incontournable pour sauver le site. Un grand merci de nous avoir accueillis si chaleureusement! Renseignements: [www.charade.fr](http://www.charade.fr).

140 à 200 km/h et moins de 4"0 de 80 à 150 km/h. Surréaliste. Mais pas autant que les accélérations! Même si Ferrari annonce 9"3 de 0 à 200 km/h, la Roma est terrassée par la plus puissante des 992, aidée par sa transmission intégrale, son launch control catapultant à 5000 tr/mn et son punch supérieur. Nous avons mesuré il y a un an le missile en 8"4 de 0 à 200 km/h (contre 8"9 annoncées!) et en 18"9 au 1000 m départ arrêté. Un temps digne de la crème des supersportives! Imaginez, dans une autre vie, j'avais mesuré la 918 Spyder en 18"0... Cela remet les idées en place. C'est certain, les mises en vitesse et la force de cet ouragan traumatisent tous ceux qui ont eu la chance d'y goûter, comme l'ami Frédéric,

fervent passionné et gérant de l'hôtel "Le Castelet" au Mont Dore. Lui et son fils ont eu du mal à se remettre du launch control. Quelle chance de vivre dans un tel paradis. Le moindre trajet se transforme en spéciale. Au beau milieu de cet éden auvergnat, le recueillement s'impose devant le monument Charade, en pleine mutation (voir encadré ci-dessus).

### Deux salles, deux ambiances

La vue sur le Puy de Dôme est imprenable. Le relief est juste délirant. Le tracé de ce mythique circuit de montagne remontant à 1958 et raccourci à partir de 1989 (3,97 km) procure toujours autant d'effet. L'occasion de profiter de nos

GT, sans risquer la prison... Quoique, avec les associations de riverains environnantes, on ne sait jamais! Toutes deux confirment leur swing diamétralement opposé. D'un côté, la douceur et la joie de vivre italiennes. De l'autre, la fureur et la rigueur germaniques. Ferrari prouve qu'il maîtrise parfaitement cette architecture à V8 central avant reculé au maximum. Ce n'est pas une surprise, quand on connaît les évolutions de la California et la Portofino. Au placement, le mordant du train avant et l'équilibre rappellent d'ailleurs cette dernière. Comme elle, la Roma ne verrouille pas sa caisse. Mais elle déçoit ici par son manque de grip latéral et de motricité, avec ses pneus hiver. De bons P Zero devraient arran-



Pour la première fois de son histoire, Ferrari propose un coupé à V8 central... avant.

Ravitaillement obligatoire! Au menu: aligot, St Nectaire, jambon, le tout un brin arrosé.





TECHNIQUE	Ferrari	Porsche
Moteur	V8 à 90°, inj. directe	flat-6, inj. directe
Cylindrée (cm³)	3 855	3 745
Suralimentation	2 turbos	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	620 de 5 750 à 7 500	650 à 6 750
Couple maxi (mkg à tr/mn)	77,5 de 3 000 à 5 750	81,5 de 2 500 à 4 000
Régime maxi (tr/mn)	7 500	7 200
Transmission	propulsion	intégrale
Boîte	8, double embrayage	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté E-Diff3	piloté Ar
Pneumatiques	Michelin Pilot Sp. Alpin	Pirelli P Zero NA1
avant	245/35 R 20	255/35 ZR 20
arrière	285/35 R 20	315/30 ZR 21
Freins AV/AR (ø en mm)	carbone-céramique (390/360)	carbone-céramique (420/390)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)	fixe (10/4)
Poids annoncé (kg)	1 570	1 640
Poids/puissance (kg/ch)	2,5	2,5
Long.-larg.-haut. (mm)	4 656 - 1 974 - 1 301	4 535 - 1 900 - 1 303
Empattement (mm)	2 670	2 450
Voies Av/Ar (mm)	1 652 / 1 679	1 583 / 1 600
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	320	330
De 0 à 100/200 km/h	3"4 / 9"3	2"7 / 8"9
Conso. moyenne (l/100 km)	11,2	11,9
Emissions CO2 (g/km)	255	271
BUDGET		
Prix de base (€)	198 265	224 793
Prix modèle testé (€)	254 449	253 485
Malus 2021 (€)	+30 000	+ 30 000

ger cela. L'avantage est qu'ainsi parée, elle adore survirer. Un peu en mode Track, à la folie en coupant les aides. C'est sûr, elle réclame plus d'efforts au volant que sa complice du jour. Le ressenti est d'ailleurs plus léger et filtré à bord de la Roma, qui fait face à la meilleure assistance de direction électrique du marché, trouvant le bon compromis entre densité et feeling. La 911 offre également un meilleur toucher de freins, plus percutant et facile à doser. Ceux de la Roma obligent à sévèrement taper dedans. Toutes deux abritent de gros disques en carbone/céramique, martyrisés par une armée de pistons : 10 par étrier à l'avant de la 911, un record ! La Turbo S sait aussi être drôle, à condition de garder beaucoup de vitesse en entrée et de la déstabiliser au freinage. L'embrayage multidisque piloté comprend alors que vous voulez jouer et laisse libre cours à la fantaisie. Pas mal pour une intégrale ! Vu les contraintes, les pneus se dégradent rapidement et le survirage s'accroît. Mais naturellement, la Turbo S n'est pas là pour plaisanter. Elle saute sur les cordes, s'y accroche hardiment, vire à plat et

profite d'un grip phénoménal. Clair, net, précis et sans bavure. Aucun doute, la reine du chrono, c'est elle... Jusqu'au jour où la Roma décidera de s'enlever, via un pack HGTE. Une suspension tenant mieux l'arrière et les mouvements de caisse lui irait comme un gant, ainsi qu'une direction plus transparente et un échappement plus folklorique. La Turbo S, elle, devrait freiner ses ardeurs de supersportives et redescendre sur la planète GT en matière de confort.

Avant de regagner la vraie vie, nous devons terminer cette virée auvergnate en beauté, en profitant du tracé de la course de côte réputée du Mont-Dore Chambon-sur-Lac s'achevant au sommet du col de la croix Saint Robert. Un délice. Épreuve du championnat de France de la Montagne, cette montée de 5 km et 43 virages a vu défiler de grands noms depuis 1961 : Schlessler, Larrousse, Trintignant, Rosinski... Si vous passez dans le coin le second week-end du mois d'août, un arrêt s'impose. Difficile de quitter une telle région, après deux jours de folie à découvrir des routes toujours plus belles, bien entrete-

nues et alternant lacets et plateaux avec vues panoramiques. Les testeurs Michelin ont de la chance d'avoir un tel terrain de jeu... Pardon, de travail. ■

## VERDICT

FERRARI » 17



PORSCHE » 17



Irritant, direz-vous, de conclure un match par une égalité ! Entièrement d'accord, mais on ne s'attendait pas à un tel écart de philosophie. L'une mise sur la douceur de vivre, l'équilibre joueur de propulsion, l'élégance... Et il s'agit d'une Ferrari ! L'autre sort les crocs, verrouille son châssis et cogne à l'ancienne... C'est le missile Porsche, qui mériterait de se détendre un peu pour conserver ses lettres de noblesse GT. La Roma, elle, est bien née et toucherait les plus exigeants en augmentant le curseur sportif, par exemple via un pack HGTE.

« Parce que les meilleures performances sont celles qui durent. »

## REPROGRAMMATION MOTEUR

- + Cartographie sur-mesure développée individuellement sur banc de puissance 4X4
- + 12 ans d'expérience dans la préparation et l'optimisation moteur
- + Garantie des performances annoncées avec courbe de puissance
- + Remise d'origine gratuite pendant 5 ans

## CONVERSION E85 FLEXFUEL

- + Économies à la pompe jusqu'à -50%
- + Réduction des gaz à effet de serre
- + Conversion sans danger pour votre véhicule
- + Fonctionne à l'éthanol, au sans plomb ou avec un mélange des deux
- + Aucun ajout de boîtier additionnel

## VENTE & MONTAGE DE PIÈCES PERFORMANCE

- + Des milliers de références disponibles (échappements, turbos, suspensions, systèmes de freinage, admissions, etc.)
- + Collaboration avec les meilleures marques du marché (Akrapovic, KW Suspension, Eventuri, BMC Air Filters, Theturboengineers, Wagnertuning, etc.)

Bénéficiez d'une remise de 10% sur nos prestations  
(hors pièces et main d'oeuvre)

**CODE PROMO MOTORSPORTMAG10**

Contactez-nous !

**ShifTech Paris**  
01 84 80 82 24  
info-paris@shiftech.fr

**ShifTech Lyon**  
04 65 84 47 13  
info-lyon@shiftech.fr

**ShifTech Belgique**  
+32 10 45 46 51  
info@shiftech.be

**ShifTech Tours**  
02 46 65 00 90  
info-tours@shiftech.fr

**ShifTech Luxembourg**  
+352 20 33 32 70  
info-lux@shiftech.lu

[www.shiftech.eu](http://www.shiftech.eu)

Suivez-nous









**6,90€**

**LE NUMÉRO**

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine



**N°98**

Commandez directement sur [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr) ▶  
Retrouvez-y tous les numéros de **MotorSport** et complétez votre collection



<b>Meriva OPC</b> N° 4	<b>Cayman (981) S</b> N°51	<b>911 (991/2) GT3 RS</b> 82/84/85	<b>Mégane R.S. R26RN°23/27/87</b>	<b>Subaru</b>	<b>Golf V GTI</b> Pirelli N°14
<b>GT</b> N°10	<b>Cayman (981) GTS</b> N°60	<b>911 (991/2) GT2 RS</b> N°82/87	<b>Mégane R.S. DCi</b> N°11	<b>Impreza WRX</b> N° 2	<b>Golf VI GTI Ed. 35</b> N°45
<b>GTC Concept</b> N°11	<b>Cayman GT4</b> N°63/64/67	<b>911 (991/2) Speedster</b> N°90	<b>Mégane III R.S.</b> N°31	<b>Impr. WRX 2.0 R 2008</b> N°13	<b>Golf VII GTI Perfo</b> N°55
<b>Pagani</b>	<b>718 Cayman S</b> N°72/67/74	<b>911 (992) Carrera PDK</b> N°98	<b>Mégane III R.S. 275</b> N°59	<b>Impreza STI</b> N° 3	<b>Golf VII GTI Clubsport</b> N°72
<b>Huayra</b> N°48	<b>718 Caym. GT4</b> N°89/91/96	<b>911 (992) S</b> N°86/88/91	<b>Mégane III Trophy-R</b> N°60	<b>Impreza WRX STI 2008</b> N°15	<b>Golf VII GTI</b> N°78
<b>Peugeot</b>	<b>911 (964) C2</b> 80'S	<b>911 (992) 4S</b> N°88	<b>Mégane IV R.S.</b> N°80	<b>WRX STI-S</b> N°36	<b>Golf VII GTI TCR</b> N°86
<b>205 rallye</b> 80'S	<b>911 (996/2) GT3.</b> N°40	<b>911 (992) 4S</b> N°88	<b>Mégane IV R.S. Cup</b> N°84/85	<b>BRZ</b> N°46	<b>Golf R32</b> N° 2
<b>205 GTi 1.9</b> N°52	<b>911 (997) 4S Cab.</b> N° 1	<b>911 (992) Turbo S</b> N°95/97	<b>Mégane IV Trophy</b> N°85/87	<b>Suzuki</b>	<b>Golf VII R</b> N°57
<b>306 S16</b> N°50	<b>911 (997) 4S</b> N° 4	<b>Cayenne GTS</b> N°15	<b>Mégane IV Trophy-R</b> N°90/91	<b>Swift Sport</b> N°11	<b>Golf VIII GTi</b> N°95/98
<b>407 Coupé V6</b> N° 2	<b>911 (997) Car. 4S kit</b> N°12	<b>Panamera Turbo</b> N°29	<b>Laguna GT</b> N°21	<b>Swift Sport 2012</b> N°46	<b>Scirocco</b> N°22
<b>207 1.6 THP</b> N° 8	<b>911 (997) Turbo</b> N° 5	<b>Panamera Turbo S</b> N°42	<b>Laguna coupé V6</b> N°25	<b>TechArt</b>	<b>Scirocco R</b> N°33
<b>207 RC</b> N°10	<b>911 (997) Turbo Cab</b> N°12	<b>Panamera GTS</b> N°47	<b>RUF</b>	<b>Cayman GT Sport</b> N° 9	<b>Eos 2.0 TFSI</b> N° 8
<b>207 SW RC</b> N°16	<b>911 (997) GT3</b> N° 5	<b>Panamera II GTS</b> N°86	<b>RT12</b> N° 9	<b>Tesla</b>	<b>T-Roc R</b> N°91
<b>208 GTi</b> N°52	<b>911 (997) GT3 RS</b> N° 8	<b>Panamera hybrid</b> N°53	<b>Saab</b>	<b>Roadster Sport</b> N°38	<b>Passat CC V6</b> N°20
<b>208 GTi 30th</b> N°61/62	<b>911 (997) GT2</b> N°14	<b>Pan. Turbo S E-Hybrid</b> N°84	<b>9-3 V6 XWD</b> N°12	<b>Model S</b> N°57	<b>Passat R36</b> N°24
<b>308 THP 175</b> N°20	<b>911 (997) GT2 RS</b> N°36	<b>Panamera 2021</b> N°97	<b>9-3 Turbo X</b> N°18	<b>Toyota</b>	<b>Volvo</b>
<b>308 GTi</b> N°66/67	<b>911 (997/2) S</b> N°22	<b>Taycan Turbo S</b> N°90/94/97	<b>Seat</b>	<b>Yaris GRMN</b> N°80	<b>C70 T5</b> N° 4
<b>308 R Hybrid Proto</b> N°67	<b>911 (997/2) 4S</b> N°23	<b>959</b> N° 3	<b>Ibiza Cupra</b> N°29	<b>GR Yaris</b> N°97	<b>C30 T5</b> N° 8
<b>508 PSE</b> N°98	<b>911 (997/2) GTS</b> N°40	<b>Carrera GT</b> N° 3	<b>Leon FR 2.0 TFSI</b> N° 6	<b>GT86</b> N°46	<b>S60 Polestar</b> N°74
<b>RCZ</b> N°34	<b>911 (997/2) SC</b> N°31	<b>918 SPYDER</b> N°56/61	<b>Leon Cupra</b> N° 9	<b>GR Supra 2.0</b> N°94	<b>Westfield</b>
<b>RCZ R</b> N°55/56	<b>911 (997/2) Turbo</b> N°31	<b>Radical</b>	<b>Leon Cupra R</b> N°31	<b>GR Supra 3.0</b> N°88/89/91	<b>FW 300</b> N°32
<b>Porsche</b>	<b>911 (997/2) Turbo S</b> N°35	<b>SR3 SL</b> N°43	<b>Leon Cupra "2014"</b> N°57/60	<b>TVR</b>	<b>FW 300 ST3</b> N°46
<b>Boxster S</b> N°11	<b>911 (997/2) GT3 RS</b> N°54	<b>RXC Turbo 500</b> N°65	<b>Secma</b>	<b>Sagaris</b> N°11	
<b>Boxster S Mk2</b> N°27	<b>911 (997/2) GT3 4.0</b> N°42	<b>Renault</b>	<b>Roadster F-16</b> N°24/44	<b>Volkswagen</b>	
<b>Boxster RS 60 Spyder</b> N°20	<b>911 (991) S</b> N°44	<b>Twingo GT</b> N°12	<b>Sin</b>	<b>Up GTI</b> N°80	
<b>Boxster S (981)</b> N°45/48	<b>911 (991) S X51</b> N°51	<b>Twingo R.S.</b> N°24	<b>R1 550</b> N°82	<b>Polo III GTI</b> N° 5	
<b>Boxster GTS (981)</b> N°58/62	<b>911 (991) Car. Cab</b> N°48	<b>Twingo R.S. 2012</b> N°46	<b>Skoda</b>	<b>Polo IV GTI</b> N°37	
<b>Boxster Spyder (981)</b> N°26	<b>911 (991) Carrera 4</b> N°49	<b>Clio Williams</b> N°51	<b>Fabia RS</b> N°36	<b>Polo V GTI</b> N°62	
<b>718 Boxster S</b> N°70/71	<b>911 (991) C4 GTS</b> N°63	<b>Clio 1 R.S.</b> N°51	<b>Octavia RS</b> N° 1	<b>Polo V R WRC</b> N°56	
<b>718 Boxster GTS</b> N°88	<b>911 (991) Targa</b> N°58	<b>Clio 2 R.S. Ph. 2</b> N°51	<b>Octavia RS</b> N°62	<b>Polo VI GTI</b> N°87	
<b>718 Spyder</b> N°89	<b>911 (991) GT3</b> N°54/56	<b>Clio 2 R.S. Ph. 3</b> N°51	<b>Smart</b>	<b>Golf GT TSi</b> N° 6	
<b>Cayman 2.7</b> N° 7	<b>911 (991) GT3 RS</b> N°67	<b>Clio R.S. Team (182 ch)</b> N° 1	<b>Fortwo Brab. Ultim. 101</b> N° 2	<b>Golf GTI 16S Oettinger</b> 80'S	
<b>Cayman S</b> N° 1	<b>911 (991) R</b> N°72	<b>Clio R.S. R27</b> N°11	<b>Fortwo Brabus</b> N°13	<b>Golf GTI</b> N° 8	
<b>Cayman S Mk2</b> N°26	<b>911 (991) Turbo S</b> N°54/55	<b>Clio IV R.S.</b> N°51		<b>Golf V GTI Edition 30</b> N° 9	
<b>Cayman R</b> N°40	<b>911 (991) Turbo S</b> N°54/55	<b>Clio IV R.S. Trophy</b> N°65			
<b>Cayman (981)</b> N°54	<b>911 (991/2) S</b> N°67/73	<b>Mégane R.S.</b> N° 8			
	<b>911 (991/2) C4S</b> N°71	<b>Mégane GT 2.0 T</b> N° 9			
	<b>911 (991/2) GTS</b> N°78	<b>Mégane R.S. F1 T. R 26</b> N° 9			
	<b>911 (991/2) GT3</b> N°76/79/81				

**IMPORTANT**  
Les numéros ci-dessous sont épuisés et ne peuvent pas être commandés:  
**18, 40, 56, 57, 68, 70, 71, 73, 78, 80, 84, 86, 87, Guide 2019 et Guide 2016**

**MotorSport BON DE COMMANDE COLLECTION**

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

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

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

\*GUIDES, 80'S \*\*Port et emballage compris en France métropolitaine

MODE DE PAIEMENT  Par chèque à l'ordre de NG PRESSE **TOTAL** ..... €

Par carte bancaire système 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.



*Notre pilote Romain Monti relève le défi de Spynergie, à savoir se mesurer à cet amateur paraplégique sur le circuit GP de Magny-Cours, sans utiliser ses jambes.*

PAR ROMAIN MONTI PHOTOS TIBO/THE GOOD CLICK

# ATTRAPE-MOI



**SI TU PEUX !**



## CETTE EXPÉRIENCE RESTE DE LOIN CELLE QUI

**T**out au long de mon parcours de pilote, j'ai constamment dû m'adapter pour être performant le plus rapidement possible. Découvrir une nouvelle voiture de course en qualification et tenter d'en extraire le maximum, rouler à l'aveugle sous des trombes d'eau sur le grand tracé du Nürburgring, établir un chrono en cinq tours avec une Lotus Exige 430 Cup en conduite à droite... Bref, avec le temps, je sais désormais affronter toutes sortes de situations inhabituelles. Toutes? Non. Celle de rouler sans utiliser mes jambes est de loin l'expérience la plus psychologiquement incompréhensible avec laquelle mon cerveau a dû composer.

Tout a commencé par un coup de fil de l'ami Thierry, amateur de trackdays connu sous le nom Spynergie sur les réseaux sociaux, et paraplégique: « Romain, ça te dirait d'essayer ma Porsche 911 GT3 RS... » – Oh oui! – « ... sans utiliser tes jambes? ». Euh... Rendez-vous est pris sur la piste Grand Prix de Magny-Cours pour relever ce challenge. Je commence par établir un chrono de référence, en utilisant mes deux bras et mes deux jambes. Je retrouve rapidement mes marques au volant d'une voiture que j'adore toujours autant: une GT3 RS type 991 phase 2 de 520 ch. Résultat: 1'49"6. Correct. Au tour de Thierry, qui n'utilise que les mains: 1'52"3. Pas mal. Je retourne en piste, en laissant mes jambes de côté

cette fois. Pour que vous compreniez la situation, essayez d'imaginer une discipline que vous maîtrisez et que l'on vous dise: « C'est bien, maintenant tu oublies tout et tu recommences ». Dans mon cas, c'est oublier quinze ans de pilotage traditionnel, ses bons gestes, ses réflexes, et entièrement me réadapter.

Il existe plusieurs systèmes, en fonction des handicaps et des préférences de chacun, pour permettre aux personnes à mobilité réduite de conduire. Concrètement, sur ce système, le freinage ne se situe plus au niveau du plancher, mais avec un levier remontant près du volant à pousser à la main, reliée mécaniquement à la pédale de frein. L'accélération ne se fait plus avec la pédale de droite, mais à l'aide un cerceau situé derrière le volant, qui en épouse le diamètre et agit électriquement sur l'accélérateur. En clair, en arrivant sur un virage, il faut pousser cette poignée pour freiner. En sortant du virage, il faut tirer le cerceau pour remettre les gaz.

### Conduire comme un pied avec les mains!

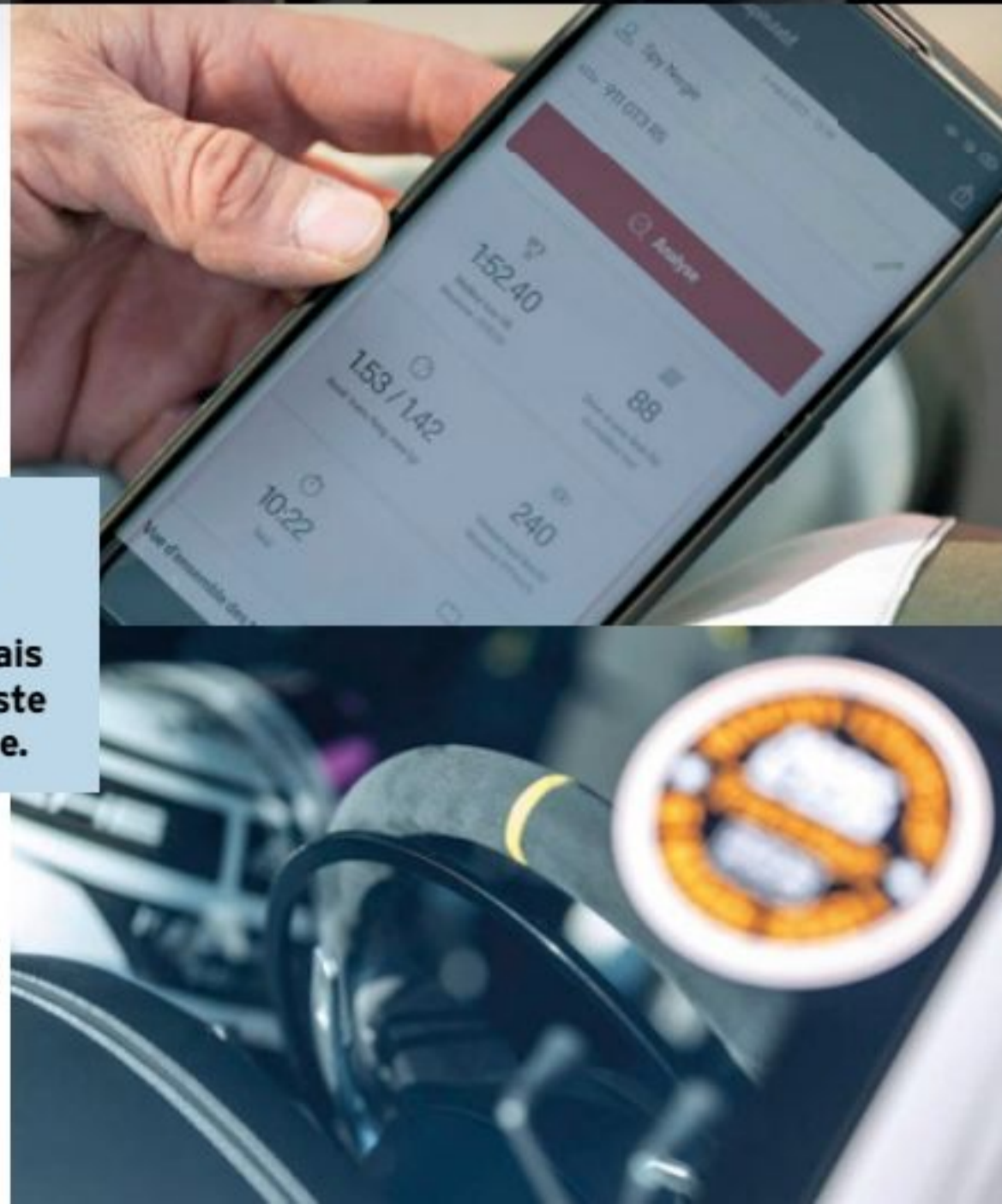
Me voilà installé derrière le volant. Je demande à Thierry de venir avec moi en passager pour me coacher. Ses conseils vont être précieux. Cela fait près de vingt ans que ce passionné utilise ce système, et plus de dix ans qu'il l'expérimente sur piste. Lorsque j'arrive à plus de 240 km/h en bout de ligne droite avant Adélaïde, le seul réflexe très humain et protecteur est de chercher la pédale de frein... pas une



Pour freiner, il faut pousser ce levier. Le cercle derrière le volant sert d'accélérateur.



## M'A LE PLUS PERTURBÉ DERRIÈRE UN VOLANT



Le chrono progresse de tour en tour, mais Thierry reste intouchable.

poignée à pousser. Pour que mon esprit ne se mette pas complètement en défaut, je décide d'appliquer la stratégie dite du "Raidillon". Lors de ma première fois en Lamborghini Huracán GT3 à Spa, je savais qu'il ne fallait pas freiner dans le Raidillon. Pour m'habituer, dès mon premier tour, je me suis imposé de ne jamais toucher aux freins, quitte à décélérer 100 m trop tôt. C'est cette même torture mentale que je me suis infligée à Magny-Cours. Je savais que si je touchais une fois la pédale de frein avec le pied, mon cerveau ne pourrait pas oublier cet automatisme. Ainsi, je passe ce premier tour à uniquement me concentrer sur le fait de ne jamais utiliser mes jambes.

### Concentration et persévérance

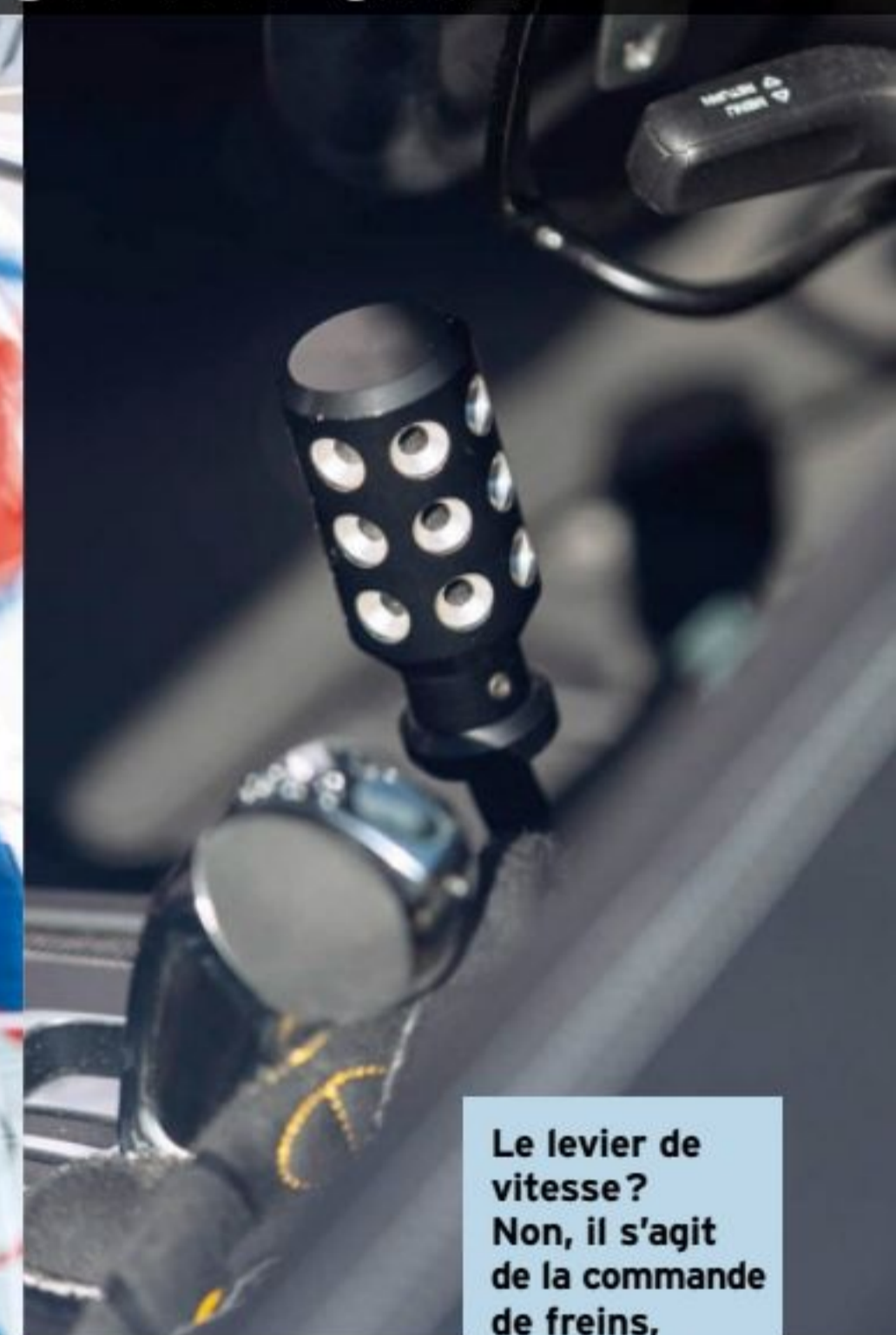
Deuxième tour, je tente de mettre plus de rythme et d'autres problèmes se font sentir. Impossible d'accélérer à fond. Ce n'est pas que le système ne fonctionne pas, c'est plutôt le cerveau du bonhomme qui ne suit pas. Écraser une pédale pour accélérer à fond, je sais faire. Tirer un cerceau derrière un volant, tout en braquant ou débraquant, c'est moins naturel. Je n'ose pas accélérer à fond, même en ligne droite, par peur de ne pas maîtriser. En plus de devoir m'habituer à ce fonctionnement, j'ai un mauvais réflexe qui apparaît. Lorsque j'essaie de trouver le levier de frein, il y a une chance sur deux que je me retrouve avec le sélecteur de la boîte PDK à la place. Il faut dire que les deux commandes sont à la même hauteur avec 5 cm d'écart,



## LA VRAIE DIFFICULTÉ RÉSIDE EN LA REMISE DE GAZ



Thierry a prodigué de précieux conseils à Romain durant ce roulage.



Le levier de vitesse? Non, il s'agit de la commande de freins, à pousser.

donc ce n'est pas simple de se repérer tout en restant concentré. Le chrono donne son verdict: 2'15"6.

Troisième tour, j'augmente le rythme et je lutte contre mes réflexes. Désormais je n'ai plus l'appréhension d'accélérer à fond. Par contre, j'éprouve une grande difficulté à doser l'accélération en sortie de virage. Le cercle, d'une course de 18 mm, est très sensible et il faut être délicat pour ne pas générer d'à-coups déstabilisateurs. Complicé. Je me retrouve souvent à mettre trop de gaz, donc à relâcher, puis en remettre à nouveau. Ni la voiture, ni mon estomac, ni mon ego n'aimons ça. Le chrono progresse: 2'08"6.

Quatrième tour, j'acquiesce davantage de confiance. Mon freinage dégressif à la main est plus propre, académique. J'ai moins d'appréhension à l'abord d'un gros freinage et j'ose désormais freiner tardivement, tout en gardant une marge. Je prolonge le freinage jusqu'au point de corde à Adélaïde, j'essaie de réaccélérer progressivement tout en débrayant. Raté... Mais je ne lâche rien. J'entre dans la chicane rapide du Nürburgring. J'arrive à plus ou moins calquer mes gestes sur mes repères habituels. Ça passe sans encombre. Puis le difficile 180° pointe. C'est un virage à gauche, dans lequel il faut réaccélérer tôt, avec les roues toujours braquées. J'ai la main droite sur la commande de frein, la main gauche qui tourne le volant pour entrer dans le virage, et je devrais utiliser cette même main gauche

pour reprendre les gaz vu qu'elle est déjà sur le volant. Sauf qu'ayant déjà du mal à être progressif de la main droite, volant braqué, l'opération devient chirurgicale. Je préfère lâcher la commande de frein, récupérer la main droite pour la mettre sur le cerceau quitte à négliger les gaz un court instant. La partie la plus complexe est passée. Je ne fais pas d'erreur grossière. Le chrono tombe: 1'59"7! Soit le temps, au dixième près, d'une BMW M2 Competition conduite avec tous les membres. C'est la première fois que je suis si heureux de rouler sous les 2' à Magny-Cours GP! Je prends la mesure de la performance de Thierry, qui arrive à boucler un tour en 1'52"3. Le bougre roule 7" plus vite que moi. Bon, j'ai tout de même gagné 15" en deux tours. Laissez-moi quelques tours de plus...

Finalement, on s'habitue facilement au fait de freiner avec la main. La vraie difficulté réside en la remise de gaz et la précision du dosage en utilisant les doigts. C'est le point qui m'a le plus perturbé. Heureusement, je n'avais pas à gérer le passage des rapports, ayant laissé la PDK en automatique. Maîtriser un tel système réclame du temps. Chapeau bas l'artiste. L'expérience de Thierry prouve qu'il existe toujours une solution pour vivre sa passion... Et claquer de sacrés temps! Voire réaliser l'impossible, comme l'a prouvé l'émouvante aventure SRT41 du quadri-amputé Frédéric Sausset aux 24 heures du Mans. Cette expérience reste de loin celle qui m'a le plus perturbé derrière un volant. Inoubliable. ■

CURRUS RACING

# DÉCOUVREZ LES PISTES DES PLUS BEAUX CIRCUITS D'EUROPE

PREMIUM



\*Photo de cette page acceptée

Imaginez être dans la peau d'un pilote au volant d'un bolide sur un vrai circuit de course. C'est l'opportunité que vous offre Currus Racing. Coaché par un pro, louez la voiture de vos rêves sur les plus beaux circuits d'Europe (Spa-Francorchamps, Nürburgring, Bugatti Le Mans, Paul Ricard, Magny-Cours, Monza, Estoril, etc.), en conduite sur glace et Trackdays...

### Informations et réservations :

Currus Racing Sarl - 72, zone Industrielle um Monkeler L-4149 Schifflange  
Tél : +352 621 306 487 - Email : pierre@currusracing.com - [www.currusracing.com](http://www.currusracing.com)



# L'ENTREPRENEUR

Jérémy pratique la piste depuis plus de cinq ans, après avoir goûté au mythe 911. Derrière le plaisir du pilotage, ce chirurgien renommé occupe la majorité de son temps libre à la création d'un site orienté sur les loisirs du sport automobile auquel participe notre pilote Romain Monti.

PAR JACQUES WARNERY  
PHOTOS TIBO







La Porsche 991/2 GT3 reçoit un covering spécifique à l'effigie de son projet Eazy Racer.



L'habitacle de la GT3 reste identique à l'origine.



« Il y a pratiquement six ans, j'ai appris qu'une sortie circuit était organisée un samedi au Paul Ricard et je m'y suis rendu, pensant tourner en m'inscrivant sur place. Ce n'était évidemment pas le cas. » Jérémie comprend alors que ce milieu inconnu à ses yeux reste fermé pour les non-initiés. Cette volonté de faciliter l'accès à l'univers du sport automobile devient vite la raison d'être d'un projet qu'il mûrit depuis longtemps : celui de monter un site internet dédié. Le concept se concrétise progressivement et le site *eazyracer.com* prend vie pendant le confinement, avant de devenir effectif en octobre dernier. « L'idée est de proposer une plateforme sur les multiples activités autour du sport automobile, à la manière d'un grand magasin de jouets. Le site permet de mettre en relation divers acteurs et organisateurs auprès des particuliers : sorties circuit, coaching, stages, baptêmes, mais aussi road trips, karting, location de véhicules et pilotage virtuel. »

Ce travail de fourmi prend à ce chirurgien tout son temps libre. Il entraîne dans l'aventure deux personnes dédiées au fonctionnement et au développement du site. Ce projet s'est accéléré grâce à la rencontre de notre pilote Romain Monti : « J'ai profité du début du confinement pour faire de la simulation intensive sur *Assetto Corsa*. Je me suis abonné à sa chaîne YouTube et j'ai découvert un garçon honnête et sincère qui fait partager les coulisses de sa passion. À force d'échanger sur les réseaux sociaux, je lui ai fait part de mon projet qu'il a tout de suite apprécié. Nous nous sommes donc associés. Compétiteur

### « Les montées chromatiques du flat-6 jusqu'à 9 000 tr/mn resteront gravées dans ma mémoire et donnent l'impression de décoller »

dans l'âme, dynamique et positif, Romain s'implique totalement et connaît parfaitement le milieu. Sa popularité et sa communauté en perpétuelle croissance permettent de fédérer beaucoup de monde ». Partie prenante du projet, sa femme travaille sur l'aspect marketing et le relationnel en travaillant avec l'ami Romain. Le contexte difficile ne l'empêche pas d'être optimiste : « Le sport auto évoluera sans doute d'une autre manière, avec de nouvelles énergies, mais je reste persuadé qu'il continuera d'exister et prendra de l'ampleur. De notre côté, nous comptons développer le site, mettre en place de multiples partenariats et l'internationaliser avec des événements étrangers ».

Derrière l'entrepreneur se cache un passionné dont la première auto est une Peugeot 106 XSi : « Je l'ai eue une fois le permis en poche à 18 ans. C'est une vraie petite sportive enjouée qui m'a laissé un excellent souvenir. Je l'ai revendue cinq ans plus tard, à regret ». Il s'offre sa première 911 en 2015 et découvre l'ivresse des sorties circuit : « J'ai disputé mon premier trackday sur le

Paul Ricard avec ma 997 Carrera S. J'ai adoré, l'ambiance, la sensation de liberté, l'effet grisant et la possibilité de s'approcher des limites, impossibles à jauger au quotidien ». Il profite de ce baptême du feu pour se faire coacher. « Il faut rester humble avant de se lancer. Surtout qu'il y a une multitude d'informations à gérer et que les débuts sont difficiles. Le coaching me semble indispensable pour progresser rapidement. » Au point de goûter aux joies du light. « J'en ai profité pour réaliser un stage Caterham sur le circuit de Lédénon avec la société *Driving Concept*. J'ai adoré l'absence d'inertie et le côté gros kart de la voiture. » Le relief proche des montagnes russes de ce tracé en fait son circuit préféré. Mais Jérémie reste fidèle à la 911. « Je suis passé ensuite à une 997/2 GTS qui offre des sensations plus feutrées. » Il la troque ensuite contre une 991/2 Carrera T : « Un excellent modèle sous-estimé et aussi authentique que ma première Carrera S ».

C'est pourtant en juillet 2019 que Jérémie touche le Graal. « J'ai bénéficié d'une allocation pour une 991/2 GT3 PDK. La différence avec mes précédentes 911 est énorme et c'est avec elle que j'ai eu mes meilleurs souvenirs au Castellet. Les montées chromatiques du flat-6 jusqu'à 9 000 tr/mn resteront gravées dans ma mémoire et donnent l'impression de décoller. J'ai eu l'occasion de conduire d'autres modèles concurrents, mais aucun n'offre un tel niveau d'engagement ni un tel sentiment de récompense de l'avoir bien conduite. » L'histoire d'amour devrait durer encore quelque temps, même si Jérémie semble enclin à goûter aux plaisirs d'une GT3 Cup. ■

## ABARTH

### 595

595 Competizione 180 ch 8 CV **26 990 €**



## ALFA ROMEO

### GIULIA

QV V6 biturbo 510 ch 40 CV **88 900 €**  
GTA V6 biturbo 540 ch NC **171 600 €**  
GTAm V6 biturbo 540 ch NC **176 400 €**



### STELVIO

QV V6 biturbo 510 ch 41 CV **98 500 €**



## ALPINA

### B3/B3 TOURING

6 en ligne biturbo 462 ch **83 500/85 300 €**



### B5/B5 TOURING

V8 biturbo 621 ch **120 250/123 300 €**



### B8

V8 biturbo 621 ch **164 150 €**



## ALPINE

### A110

Pure 252 ch 15CV **58 000 €**  
Légende 252 ch 15CV **62 100 €**  
S 292 ch NC **69 100 €**



## ASTON MARTIN

### VANTAGE

V8 biturbo (BVM7 ou BVA8) 510 ch 41 CV **140 975 €**  
Roadster V8 biturbo 510 ch 41 CV **149 143 €**  
F1 Edition V8 biturbo 535 ch NC **162 000 €**



### DB11

V8 biturbo 510 ch 41 CV **189 277 €**  
Volante V8 biturbo 510 ch 41 CV **204 705 €**  
AMR V12 biturbo 639 ch 53 CV **224 874 €**



### DBS SUPERLEGGERA

V12 biturbo 725 ch 69 CV **288 504 €**  
Volante V12 biturbo 725 ch 69CV **303 933 €**



### DBX

V8 biturbo 550 ch **185 042 €**



## AUDI

### S3

Sportback 2.0 T 310 ch **56 740 €**  
Berline 2.0 T 310 ch **57 290 €**



### RSQ3

RSQ3 2.5 T 400 ch 29 CV **71 330 €**  
RSQ3 Sportback 2.5 T 400 ch 29 CV **73 200 €**



### RS4 AVANT

V6 biturbo 450 ch 34 CV **96 940 €**



### RS5

Coupé V6 biturbo 450 ch 34CV **99 040 €**  
Sportback V6 biturbo 450 ch 34CV **99 040 €**



### RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK

RS6 V8 biturbo 600 ch 52 CV **133 600 €**  
RS7 V8 biturbo 600 ch 52 CV **139 000 €**



### S8

V8 biturbo 571 ch **156 400 €**



### RS ETRON GT

2 élec. 646 ch **140 700 €**



### Q8

SQ8 V8 biturbo 507 ch NC **125 500 €**  
RSQ8 V8 biturbo 600 ch 53CV **159 900 €**



### TT

S 2.0 T 300 ch 20 CV **64 490 €**  
RS 2.5 T 400 ch 29 CV **78 940 €**  
Roadster **+ 3 000 €**



### R8

RWD 540 ch 46 CV **149 750 €**  
V10 Coupé 570 ch NC **182 230 €**  
V10 Coupé Performance 620 ch 56 CV **218 330 €**  
Spyder **+ 14 400 €**



## BENTLEY

### CONTINENTAL

GT V8 550 ch 46 CV **201 120 €**  
GTC V8 550 ch 46 CV **222 600 €**



## BMW

### SÉRIE 1/ 2

128ti 2.0 turbo 265 ch NC **46 550 €**  
M135i xDrive 2.0 turbo 306 ch 19 CV **52 950 €**  
M235i Gran Coupé 2.0 306 ch 19 CV **55 550 €**



### SÉRIE 3/4

M340i xDrive 374 ch 26CV **66 850 €**  
M440i xDrive 374 ch 26CV **68 400 €**  
M440i xDrive Cabriolet 374 ch 26CV **74 900 €**



### M3/M4 COMPETITION

M3 3.0 biturbo 510 ch **102 000 €**  
M4 3.0 biturbo 510 ch **104 550 €**



### SÉRIE 5

M550i xDrive V8 biturbo 530 ch NC **96 400 €**  
Competition V8 biturbo 625 ch 55 CV **138 850 €**  
CS V8 biturbo 635 ch NC **199 900 €**



### Z4

M40i 340 ch 23 CV **68 000 €**



### SÉRIE 8

M850i 530 ch 43 CV **129 150 €**  
M850i Cabriolet 530 ch 43 CV **137 150 €**  
M850i Gran Coupé 530 ch 43 CV **126 400 €**  
M8 Competition 625 ch 55 CV **173 450 €**  
M8 Competition Cab. 625 ch 55 CV **181 450 €**  
M8 Comp. Gran Coupé 625 ch 55 CV **170 700 €**



### X3/X4 M

X3 M Competition 510 ch 41CV **108 850 €**  
X4 M Competition 510 ch 41CV **111 350 €**



**X5/X6 M**

X5 M Competition	625 ch	56CV	145 400 €
X6 M Competition	625 ch	56CV	148 200 €



**FORMENTOR**

VZ 2.0 turbo 4WD	310 ch		44 670 €
------------------	--------	--	----------



**812**

Superfast V12	800 ch	81 CV	297 914 €
GTS V12	800 ch	81 CV	329 658 €



**HONDA**

**CIVIC TYPE R**

4 cyl. turbo	320 ch	21CV	44 920 €
--------------	--------	------	----------



**BUGATTI**

**CHIRON**

W16 4 turbos	1 500 ch		2 880 000 €
Sport W16 4 turbos	1 500 ch		3 180 000 €
Pur Sport W16 4 turbos	1 500 ch		3 840 000 €



**DALLARA**

**STRADALE**

4 en ligne turbo	400 ch	29CV	191 520 €
------------------	--------	------	-----------



**SF90**

Stradale V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch		423 514 €
Spider V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch		NC



**NSX**

V6 + 3 élec.	581 ch		201 500 €
--------------	--------	--	-----------



**DONKERVOORT**

**D8 GTO-JD70**

2.5 turbo	422 ch		198 000 €
R 2.5 turbo	422 ch		237 600 €



**FORD**

**FIESTA ST**

1.5 turbo	200 ch	11 CV	26 850 €
-----------	--------	-------	----------



**JAGUAR**

**F-TYPE**

P300 2.0 turbo	300 ch		64 490 €
P450 V8 à compresseur	450 ch		93 020 €
R V8 à comp.	575 ch		126 400 €



**CATERHAM**

**SUPER SEVEN**

Super 1600	137 ch	NC	46 020 €
275	137 ch	NC	37 914 €
485	240 ch	15CV	58 794 €
CSR 485	240 ch	15CV	66 594 €



**FERRARI**

**F8**

Tributo V8 biturbo	720 ch	69CV	232 694 €
Spider V8 biturbo	720 ch	69CV	258 268 €



**PUMA ST**

1.5 turbo	200 ch	11 CV	33 850 €
-----------	--------	-------	----------



**F-PACE**

SVR	550 ch		106 680 €
-----	--------	--	-----------



**CHEVROLET**

**CORVETTE STINGRAY**

Coupé V8 6.2 pack Z51	502 ch		99 000 €
Cab. V8 6.2 pack Z51	502 ch		106 000 €



**PORTOFINO M**

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



**FOCUS ST**

2.3 turbo	280 ch	18 CV	35 650 €
-----------	--------	-------	----------



**KTM**

**X-BOW**

R (DSG + 5 831 €)	300 ch	19 CV	103 411 €
GT (DSG + 5 831 €)	300 ch	19 CV	111 265 €



**CUPRA**

**LEON**

1.4 turbo e-Hybrid	245 ch	8CV	41 070 €
2.0 turbo	300 ch	NC	40 510 €
2.0 t. Sportstourer 4WD	310 ch	NC	44 700 €



**ROMA**

V8 biturbo	620 ch	NC	198 205 €
------------	--------	----	-----------



**MUSTANG**

V8 5.0	450 ch	36 CV	49 900 €
V8 5.0 Cabriolet	450 ch	36 CV	53 900 €
Mach 1 5.0	460 ch	37 CV	62 400 €



**LAMBORGHINI**

**HURACÁN EVO**

RWD Coupé V10	610 ch	NC	191 873 €
RWD Spyder V10	610 ch	NC	211 006 €
4WD Coupé V10	640 ch	59CV	221 382 €
4WD Spyder V10	640 ch	59CV	243 466 €



**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 redoutable Civic Type R, 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 raisonnable. Performante, rigoureuse, elle ne possède certes pas le tranchant des adversaires, mais fait craquer par son arrière mobile aux placements et son excellent grip. Merci aux Michelin P4S et au différentiel piloté. Surprenante, joueuse, accessible, elle sent bon l'authentique GTI!

## HURACÁN STO

RWD V10 640 ch 59 CV **299 294 €**



## AVENTADOR

S V12 740 ch 74 CV **338 606 €**  
SVJ V12 770 ch 78 CV **423 668 €**



## URUS

V8 biturbo 650 ch 59 CV **223 361 €**



## LAND ROVER

### RANGE ROVER SPORT

SVR V8 à comp. 575 ch **136 900 €**



## LEXUS

### RC F

V8 5.0 464 ch 37 CV **91 190 €**  
Track Edition 464 ch 37 CV **121 990 €**



## LC 500

Coupé 477 ch 35 CV **127 490 €**  
Cabriolet 477 ch 35 CV **133 490 €**



## LOTUS

### ELISE

Sport 240 Final Edition 243 ch NC **56 980 €**  
Cup 250 Final Edition 246 ch 13 CV **64 500 €**



### EXIGE

Sport 390 402 ch NC **80 590 €**  
Sport 420 Final Edition 426 ch NC **100 400 €**  
Cup 430 Final Edition 436 ch NC **130 100 €**



### EVORA

GT410 416 ch 25 CV **102 120 €**  
GT410 Sport 416 ch 25 CV **113 220 €**



### EVIJA

4 électriques 2 000 ch **2 288 400 €**



## MASERATI

### GHIBLI/QUATTROPORTE

Ghibli Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV **135 450 €**  
Quattro. Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV **170 900 €**



## LEVANTE

GTS V8 biturbo 530 ch 45 CV **140 800 €**  
Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV **163 950 €**



## MC20

V6 biturbo 630 ch env. **220 000 €**



## MAZDA

### MX-5

1.5 132 ch 7 CV **29 100 €**  
2.0 184 ch 10 CV **35 800 €**  
2.0 RF 184 ch 10 CV **38 300 €**



## McLAREN

### GT

V8 biturbo 620 ch 55 CV **199 500 €**



### ARTURA

V6 biturbo + 1 élec. 680 ch **228 000 €**



### 720S/765LT

Coupé V8 biturbo 720 ch 67 CV **262 500 €**  
Spider V8 biturbo 720 ch 67 CV **288 000 €**  
765LT 765 ch NC **338 500 €**



## SPEEDTAIL

V8 biturbo et 1 élec 1 070 ch **2 364 860 €**



## MERCEDES

### CLASSE A/CLA/GLA

A 35 AMG 306 ch 20 CV **51 549 €**  
A 45 S AMG 421 ch 31 CV **70 699 €**  
CLA 35 AMG 306 ch 20 CV **55 299 €**  
CLA 45 S AMG 421 ch 31 CV **73 299 €**  
GLA 35 AMG 306 ch 20 CV **57 099 €**  
GLA 45 S AMG 421 ch 31 CV **75 049 €**



### CLASSE C

63 S AMG 510 ch 40 CV **110 649 €**  
Coupé 63 S AMG 510 ch 40 CV **111 799 €**



### CLASSE E

63 S AMG (break + 2200 €) 612 ch 53 CV **139 800 €**



### AMG GT

GT C 557 ch 48 CV **162 851 €**  
GTC Roadster 557 ch 48 CV **176 051 €**  
GT R 585 ch 51 CV **180 701 €**  
GT Black Series 730 ch env **300 000 €**



### AMG GT 4 PORTES

63 S 639 ch 57 CV **175 451 €**



## 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 cossue. 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.

**GLC**

63 S AMG	510 ch	42 CV	112 000 €
Coupé 63 S AMG	510 ch	42 CV	115 600 €



**GLE**

63 S AMG	612 ch	54 CV	149 150 €
63 S AMG Coupé	612 ch	54 CV	164 550 €



**MINI**

**BERLINE**

Cooper S	184 ch	10 CV	28 500 €
John Cooper Works	231 ch	12 CV	34 800 €
Cabrio			+ 3 100 €



**CLUBMAN/COUNTRYMAN**

Clubman JCW	306 ch	19 CV	45 200 €
Countryman JCW	306 ch	19 CV	47 100 €



**MORGAN**

**3 WHEELER**

V2	115 ch	21 CV	48 170 €
----	--------	-------	----------



**PLUS 4/ PLUS 6**

Plus 4 2.0 turbo	258 ch	17 CV	79 380 €
Plus 6 3.0 turbo	340 ch	24 CV	100 680 €



**NISSAN**

**GT-R**

V6 biturbo	570 ch	49 CV	111 000 €
Track Edition	570 ch	49 CV	126 500 €
Nismo	600 ch	53 CV	223 000 €



**PAGANI**

**HUAYRA TRICOLORE**

V12 biturbo (3 ex.)	840 ch		6 600 000 €
---------------------	--------	--	-------------



**PEUGEOT**

**508 PSE**

2.0 turbo et 2 élec.	360 ch		67 100 €/+ 1300 € SW
----------------------	--------	--	----------------------



**PORSCHE**

**718 BOXSTER**

2.0 turbo	300 ch	19 CV	60 049 €
T 2.0 Turbo	300 ch	19 CV	68 929 €
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	73 220 €
GTS 4.0	400 ch	30 CV	87 273 €
Spyder 4.0	420 ch	32 CV	97 601 €



**718 CAYMAN**

2.0 turbo	300 ch	19 CV	58 010 €
T 2.5 Turbo	300 ch	19 CV	66 890 €
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	71 180 €
GTS 4.0	400 ch	30 CV	85 233 €
GT4 4.0	420 ch	32 CV	100 357 €



**911 CARRERA**

Carrera (cab'+14 400 €)	385 ch	28 CV	110 192 €
Carrera S (cab'+14 400 €)	450 ch	34 CV	125 792 €
Targa 4S	450 ch	34 CV	148 112 €



**911 GT3**

4.0	510 ch		173 562 €
-----	--------	--	-----------



**911 TURBO**

3.8 (cab'+ 13 680 €)	580 ch	NC	192 922 €
S 3.8 (cab'+ 13 680 €)	650 ch	61 CV	224 796 €



**TAYCAN/CR. TURISMO**

1 électrique	476 ch		86 254/96 454 €
4S 2 électriques	530 ch		109 414/114 814 €
Turbo 2 électriques	680 ch		156 334/157 774 €
Turbo S 2 électriques	761 ch		189 934/191 374 €



**PANAMERA**

4S E-Hybrid	462 ch		132 316 €
GTS	480 ch		142 756 €
Turbo S	630 ch		187 036 €
Turbo S E-Hybrid	700 ch		193 037 €
Sport Turismo		Environ	+ 3 000 €



**MACAN**

GTS V6 2.9 biturbo	380 ch		81 020 €
Turbo V6 2.9 biturbo	440 ch		94 939 €



**CAYENNE**

GTS	460 ch	NC	117 898 €
Turbo	550 ch	41 CV	148 016 €
Turbo S E-Hybrid	680 ch	NC	179 216 €
"Coupé"			environ + 4 000 €



**RENAULT**

**MÉGANE R.S.**

4 cyl turbo	300 ch		42 900 €
Trophy	300 ch		47 900 €



**TOYOTA**

**GR YARIS**

3 cyl. turbo	261 ch		35 600 €
--------------	--------	--	----------



**GR SUPRA**

2.0 turbo	258 ch	15 CV	54 900 €
6 en ligne turbo	340 ch	23 CV	63 900 €



**VOLKSWAGEN**

**UP!**

GTI 3 cyl. turbo	115 ch	6 CV	19 690 €
------------------	--------	------	----------



**GOLF**

GTI 2.0 turbo	245 ch	14CV	43 210 €
GTI Clubsport 45 2.0 t	300 ch	NC	49 990 €
R 2.0 turbo	320 ch	20CV	50 260 €



**T-ROC**

R 2.0 turbo	300 ch	19 CV	49 250 €
-------------	--------	-------	----------



**LE CHOIX DE MOTORSPORT**

**DÉCOUVRABLE » Elise**



Indémorable, l'icône Elise est un "must have" dans le monde de l'automobile

sportive. En préretraité, la petite Lotus conserve un pouvoir émotionnel rare. C'est Le roadster anglais par excellence, l'un des plus sûrs moyens de vibrer au grand air sur une petite route de montagne. La Final Editon clôt sa longue carrière en beauté. Elle délivre au minimum 243 ch et permet de profiter une dernière fois de ce poids plume en alu... Une larme.

**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 grâce à la suspension retouchée et à la hausse de puissance permet d'aller chercher d'excellents chronos. Et 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.

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

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

<b>ABARTH</b>	<b>M COUPÉ</b> N°48	<b>FOCUS RS</b> N° 7	<b>C 63 AMG BLACK SERIES</b> N°66	<b>BOXSTER S 3.2</b> N° 4
<b>GRANDE PUNTO</b> N°40	<b>ROADSTER M</b> N° 2	<b>FOCUS RS Mk II</b> N°62	<b>CL 65 AMG</b> N°37	<b>BOXSTER SPYDER</b> N°51
<b>ALFA ROMEO</b>	<b>Z8</b> N° 7	<b>PUMA 1.7</b> N°38	<b>CLK 63 BLACK SERIES</b> N°50	<b>CARRERA GT</b> N° 1
<b>147 GTA</b> N° 4	<b>Z1</b> N°10	<b>SIERRA RS COSWORTH</b> N° 5	<b>E 55 AMG</b> N°11	<b>CAYMAN GT4 "981"</b> N°89
<b>156 GTA</b> N°18	<b>Z4M COUPÉ</b> N°27	<b>SPORTKA</b> N°27	<b>McLAREN SLR</b> N°32	<b>CAYMAN S "987"</b> N°26
<b>75 TURBO</b> N°10	<b>BUGATTI</b>	<b>HOMMELL</b>	<b>McLAREN SLR ROADSTER</b> N°36	<b>RENAULT</b>
<b>8C COMPETIZIONE</b> N°45	<b>EB 110 S</b> N° 3	<b>BERLINETTE RS2</b> N°11	<b>SL 55 AMG</b> N°19	<b>19 16S</b> N°16
<b>BRERA 3.2 V6</b> N°33	<b>VEYRON 16.4</b> N°71	<b>HONDA</b>	<b>SL 65 AMG BLACK SERIES</b> N°44	<b>21 TURBO</b> N°22
<b>ALPINA</b>	<b>CHEVROLET</b>	<b>CIVIC TYPE-R</b> N° 1	<b>SLK 32 AMG</b> N°24	<b>5 GT TURBO</b> N° 3
<b>B9 3.5</b> N°21	<b>C7 STINGRAY</b> N°93	<b>CIVIC TYPE R</b> N°64	<b>SLK 55 AMG</b> N° 3	<b>CLIO III R.S.</b> N°23
<b>ALPINE</b>	<b>CORVETTE C5</b> N°22	<b>INTEGRA TYPE-R</b> N° 4	<b>SLS AMG</b> N°73	<b>CLIO R.S. "2004"</b> N° 2
<b>A 310 V6</b> N°18	<b>CORVETTE C5 ZR-1</b> N°26	<b>NSX</b> N°14	<b>SLS AMG BLACK SERIES</b> N°88	<b>CLIO R.S. (PHASE 1)</b> N°19
<b>A 610 TURBO</b> N° 3	<b>CORVETTE C6</b> N°57	<b>S2000</b> N° 7	<b>MG</b>	<b>CLIO V6</b> N° 9
<b>ASTON MARTIN</b>	<b>CORVETTE C6 Z06</b> N°12	<b>JAGUAR</b>	<b>ZR 160</b> N°21	<b>CLIO V6 (PHASE 2)</b> N°27
<b>DB9</b> N° 7	<b>CORVETTE C6 ZR-1</b> N°76	<b>XJ220</b> N°29	<b>ZT 260</b> N°16	<b>CLIO WILLIAMS</b> N° 5
<b>DB7 GT</b> N°17	<b>CHRYSLER</b>	<b>XKR</b> N°28	<b>MINI</b>	<b>MÉGANE III R.S.</b> N°92
<b>DBS</b> N°28	<b>300C SRT-8</b> N°38	<b>KTM</b>	<b>COOPER S JCW</b> N° 5	<b>MÉGANE R.S.</b> N° 7
<b>V8 VANTAGE</b> N°30	<b>CROSSFIRE SRT-6</b> N°25	<b>X-BOW</b> N°39	<b>COOPER S JCW GP</b> N°59	<b>MÉGANE R.S. DCI</b> N°36
<b>V12 VANTAGE</b> N°53	<b>VIPER GTS</b> N° 2	<b>LAMBORGHINI</b>	<b>MITSUBISHI</b>	<b>MÉGANE R.S. R26.R</b> N°41
<b>VANQUISH</b> N°13	<b>VIPER RT/10</b> N°15	<b>COUNTACH QV</b> N°30	<b>EVOLUTION IX</b> N°35	<b>MÉGANE R.S. F1 TEAM R26</b> N°31
<b>VANTAGE GT12</b> N°90	<b>CITROËN</b>	<b>DIABLO</b> N° 6	<b>LANCER EVO VIII</b> N° 3	<b>R21 2L TURBO QUADRA</b> N°60
<b>AUDI</b>	<b>AX SPORT</b> N°21	<b>JALPA</b> N°25	<b>LANCER EVOLUTION</b> N°61	<b>SAFRANE BITURBO</b> N°18
<b>A1 QUATTRO</b> N°87	<b>C2 1.6i 16V VTS</b> N° 6	<b>LP500-4 GALLARDO</b> N°72	<b>MVS</b>	<b>SPIDER</b> N° 8
<b>R8 5.2 FSI QUATTRO</b> N°69	<b>C4 VTS</b> N°18	<b>LP570-4 SUPERLEGGERA</b> N°83	<b>VENTURI</b> N° 4	<b>TWINGO R.S.</b> N°54
<b>R8 GT</b> N°80	<b>DS3 RACING</b> N°68	<b>MURCIÉLAGO</b> N°58	<b>NISSAN</b>	<b>SAAB</b>
<b>R8 MK1 V8</b> N°95	<b>SAXO 1.6i 16V VTS</b> N° 4	<b>LANCIA</b>	<b>350Z</b> N° 2	<b>900 TURBO AERO</b> N°37
<b>RS2</b> N° 2	<b>CIZETA</b>	<b>DELTA HF INTEGRALE</b> N° 1	<b>370Z</b> N°41	<b>SEAT</b>
<b>RS3</b> N°78	<b>V16T</b> N°32	<b>RALLYE</b> N°13	<b>SKYLINE GT-R R34</b> N°56	<b>LEON CUPRA R</b> N°23
<b>RS4</b> N° 4	<b>DE LA CHAPELLE</b>	<b>LEXUS</b>	<b>OPEL</b>	<b>SMART</b>
<b>RS4 V8</b> N°33	<b>TYPE 55</b> N°28	<b>IS-F</b> N°52	<b>ASTRA OPC</b> N°20	<b>FORFOUR BRABUS</b> N°17
<b>RS6</b> N°24	<b>DE TOMASO</b>	<b>LFA</b> N°65	<b>CORSA OPC</b> N°36	<b>ROADSTER COUPÉ</b> N°22
<b>S2</b> N°26	<b>PANTERA SI</b> N°31	<b>LOTUS</b>	<b>GT</b> N°34	<b>SUBARU</b>
<b>S3</b> N°14	<b>DODGE</b>	<b>2-ELEVEN</b> N°37	<b>LOTUS OMEGA</b> N° 7	<b>IMPREZA WRX "2006"</b> N° 5
<b>S3 "2006"</b> N°35	<b>VIPER SRT-10</b> N°33	<b>340 R</b> N° 9	<b>SPEEDSTER TURBO</b> N°16	<b>IMPREZA WRX STI 2.5</b> N° 7
<b>S8</b> N°39	<b>DONKERVOORT</b>	<b>ELISE</b> N° 1	<b>PAGANI</b>	<b>SUZUKI</b>
<b>SPORT QUATTRO</b> N°55	<b>D8 210</b> N° 6	<b>ELISE SC</b> N°41	<b>ZONDA C12 S 7.3</b> N°75	<b>SWIFT SPORT</b> N°30
<b>TT 3.2 V6</b> N° 1	<b>FERRARI</b>	<b>ESPRIT S4</b> N° 5	<b>PEUGEOT</b>	<b>TALBOT</b>
<b>TT RS MK1</b> N°91	<b>2 TR</b> N°23	<b>EUROPA S</b> N°20	<b>106 RALLYE</b> N°11	<b>SUNBEAM LOTUS</b> N°15
<b>TTS</b> N°40	<b>348 TB</b> N°19	<b>EVORA</b> N°84	<b>205 GTi 1.9</b> N° 1	<b>TOYOTA</b>
<b>UR-QUATTRO</b> N°49	<b>360 MODENA</b> N°42	<b>EXIGE S</b> N°31	<b>205 RALLYE</b> N° 5	<b>MR 140 VVT-i</b> N° 5
<b>BENTLEY</b>	<b>456 GT</b> N°27	<b>MASERATI</b>	<b>206 RC</b> N° 3	<b>SUPRA BITURBO</b> N°10
<b>CONTINENTAL GT SPEED</b> N°40	<b>458 SPECIALE</b> N°86	<b>3200 GT</b> N°14	<b>207 RC</b> N°38	<b>YARIS GRMN</b> N°97
<b>BMW</b>	<b>575 M</b> N° 4	<b>GRANTURISMO S</b> N°37	<b>306 S16</b> N°14	<b>VENTURI</b>
<b>1 M</b> N°67	<b>599 GTB FIORANO</b> N°74	<b>QUATTROPORTE</b> N°35	<b>308 GTI BY P.S.</b> N°96	<b>400 GT</b> N°25
<b>130i</b> N°32	<b>612 SCAGLIETTI</b> N°40	<b>SHAMAL</b> N°24	<b>309 GTi16</b> N° 8	<b>VOLKSWAGEN</b>
<b>135i</b> N°41	<b>CHALLENGE STRADALE</b> N° 8	<b>MAZDA</b>	<b>405 Mi16</b> N° 6	<b>GOLF GTI "1976"</b> N° 2
<b>3.0 CSL</b> N°22	<b>ENZO</b> N° 5	<b>3 MPS</b> N°29	<b>RCZ R</b> N°85	<b>GOLF GTI 16S OETTINGER</b> N°35
<b>325 Ti COMPACT</b> N°24	<b>F355</b> N°12	<b>323 GT-R</b> N° 9	<b>PORSCHE</b>	<b>GOLF RALLYE</b> N° 8
<b>M3 "1986"</b> N° 3	<b>F40</b> N° 1	<b>6 MPS</b> N°19	<b>911 (964) TURBO 3.3</b> N°43	<b>GOLF IV R32</b> N°15
<b>M3 3.0 E36</b> N°13	<b>F430</b> N° 3	<b>MX-5 2.0</b> N° 6	<b>911 (993) CARRERA</b> N°30	<b>GOLF V GTI</b> N°32
<b>M3 COUPÉ (E92)</b> N°70	<b>F430 SCUDERIA</b> N°34	<b>MX-5 MK2</b> N°17	<b>911 (997) GT2 RS</b> N°81	<b>GOLF V R32</b> N°34
<b>M3 CSL</b> N° 1	<b>F50</b> N°26	<b>RX-7</b> N°11	<b>911 (997) GT3 RS</b> N°79	<b>LUPO GTI</b> N°12
<b>M3 "E46"</b> N°31	<b>FIAT</b>	<b>RX-8 PERFORMANCE</b> N° 2	<b>911 (997) TURBO</b> N°39	<b>NEW BEETLE RSI</b> N°17
<b>M3 GTS</b> N°77	<b>CINQUECENTO SPORTING</b> N°10	<b>McLAREN</b>	<b>911 CARRERA 4 "964"</b> N°21	<b>PASSAT R36</b> N°39
<b>M4 F82 CS</b> N°98	<b>PANDA 100 HP</b> N°29	<b>F1</b> N°28	<b>911 CARRERA S "997"</b> N° 2	<b>POLO IV GTI</b> N°29
<b>M4 F82 GTS</b> N°94	<b>UNO TURBO I.E.</b> N° 6	<b>MP4 12C</b> N°82	<b>911 GT2 "996"</b> N°16	<b>SCIROCCO R</b> N°46
<b>M5 "E39"</b> N°34	<b>FORD</b>	<b>MERCEDES BENZ</b>	<b>911 GT3 "996"</b> N°13	<b>VOLVO</b>
<b>M5 "E60"</b> N° 6	<b>ESCORT RS COSWORTH</b> N°12	<b>190E 2.3-16</b> N° 4	<b>911 TURBO "996"</b> N° 6	<b>C30 T5</b> N°36
<b>M6</b> N°28	<b>FIESTA ST</b> N°23	<b>500 E</b> N°15	<b>928 S4</b> N° 9	<b>S60 R</b> N°25
<b>M635 CSi</b> N°20	<b>FOCUS ST</b> N°33	<b>C 32 AMG</b> N°20	<b>944 TURBO</b> N° 7	
			<b>959</b> N°47	
			<b>996 GT3 MK2</b> N°63	

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



## INTERNET

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



## SUBARU BRZ



**En 2012, Subaru et Toyota s'associent pour produire les BRZ/GT86, à contre-courant de la surenchère qui envahit la planète sportives. La propulsion light, simple, réjouissante et atypique avec son flat-4 s'échange désormais à partir de 19 000 €. Tentant, non ?**

**L** La démarche est rafraîchissante, dans une conjoncture tendant vers la lourdeur et la surpuissance. Toyota possédait déjà des parts dans Subaru mais c'est la première fois que les deux Japonais unissent leur force pour produire un petit coupé. Qui a fait quoi ? Une grande opacité entoure cette association. Il semblerait que l'idée ait germé chez Toyota, et Subaru revendique la majeure partie du développement. Cette joint-venture a donné naissance à 3 modèles, produits dans l'usine Subaru de Gunma (Japon) : BRZ, GT86 et FR-S pour feu la marque jeune et branchée de Toyota aux USA, Scion. Les différences sont minces et quasi exclusivement esthétiques : boucliers, habillages dans l'habitacle. La position de conduite est irréprochable : basse, jambes allongées, baquets enveloppants. L'ambiance évoque plutôt le début du millénaire, entre la qualité des matériaux, le graphisme et l'infotainment. Les places arrière, elles, sont accessoires et leur modularité, en lien avec le coffre, a été imaginée pour accueillir 4 pneus slicks. Délicate attention, qui en dit long sur les intentions de ses concepteurs. Ce poids plume est vivant, ultra-communicatif, et fleure bon l'authentique sportive. L'impression de conduire une petite propulsion d'antan domine. Et c'est déjà beaucoup ! Il est juste dommage que la mécanique ne procure pas le frisson attendu

de la part d'un coupé light de 200 ch. Le flat-4 atypique se réveille dans les tours sans être percutant et reste anémique aux régimes conventionnels. Ce 2 litres revendique certes une architecture très Subaru, permettant d'abaisser le centre de gravité, mais sans la suralimentation typique de la marque... qui aurait été la bienvenue ! Une aubaine pour les préparateurs. Toyota a apporté sa patte en greffant la bi-injection (directe/indirecte) et en imposant des cotes

## EN BREF

Sortie &gt;&gt; 2012

Moteur &gt;&gt; 4 à plat

Cylindrée >> 1 998 cm<sup>3</sup>

Puissance &gt;&gt; 200 ch

Vitesse maxi &gt;&gt; 226 km/h

historiques : 86 x 86 mm. Il a également conçu la boîte manuelle à 6 rapports, qui manque de rapidité et de précision. Dommage pour un tel jouet ! Avec une puissance digne d'une Clio 3 R.S., les deux constructeurs ont naturellement relégué les performances au second plan. Malgré les bons Cx et rapport poids/puissance, le coupé ne décolle pas les rétines et se positionne au niveau d'une MX-5 2 litres : 0 à 100 km/h en

8"3, 1000 m en 28"3... À l'époque, une RCZ de même puissance faisait mieux. Au quotidien, les 2 derniers rapports longs et le manque de peps imposent de tirer plus que de raison sur la mécanique, au détriment de la consommation qui grimpe vite au-dessus de 12 l/100 km. Ses géniteurs affirment avoir misé sur le plaisir de pilotage, dans sa plus simple expression. Le cocktail propu', poids contenu et parfaite répartition des masses fait cette "Toybaru" une machine à croquer des violos. Le feeling est remarquable. Le train avant n'est pas hyper mordant, mais suffisamment costaud et bien accordé à une poupe mobile à souhait. La Nipponne incite à jouer avec les transferts de masse, à réaccélérer tôt... Bref, à s'occuper d'elle ! La suspension, elle, digère les défauts de manière sèche, mais pas inconfortable, et maîtrise les mouvements de caisse. Quant au freinage, il n'est pas à la hauteur de l'excellent châssis : efficacité, calibrage de l'ABS. Sur notre tracé fétiche de Magny-Cours Club, le coupé est pénalisé par ses freins, son manque de punch et ses pneus dignes d'une Prius (Michelin Primacy). Résultat, le BRZ plonge dans les profondeurs du classement en tournant en 1'31"60. Il rappelle surtout, à chaque virage, qu'il a envie de jouer, tout en douceur. Il est possible d'entretenir de belles glisses, à condition d'avoir de l'élan et de rester dans les tours. Il est donc infiniment plus plaisant à conduire qu'une RCZ ou une Clio R.S., mais n'offre pas le piquant d'une S2000.

**TECHNIQUE**

**MOTEUR**

Type (cylindres)	4 à plat, bi-injection
Disposition	avant, longitudinale
Cylindrée (cm³)	1 998
Alésage x course (mm)	86 x 86
Rapport volumétrique	12,5 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (admi. et échap. à calage variable)
Suralimentation	non
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch) tr/mn	200 à 7 000
Puissance au litre (ch/l)	100
Couple maxi (mkg à tr/mn)	20,9 à 6 400
Couple au litre (mkg/l)	10,5
Régime maxi (tr/mn)	7 400

**TRANSMISSION**

Type	propulsion
Boîte de vitesses	6, mécanique
Commande	grille en H
Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 <sup>re</sup> 3,62 - 7,7 - 57 2 <sup>e</sup> 2,19 - 12,8 - 94 3 <sup>e</sup> 1,54 - 18,2 - 134 4 <sup>e</sup> 1,21 - 23,1 - 171 5 <sup>e</sup> 1,00 - 28 - 207 6 <sup>e</sup> 0,77 - 36,3 - 226
Rapport de pont	4,1
Différentiel autobloquant	Torsen
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Primacy
Dimensions Av/Ar	215/45 R 17
Jantes Av/Ar	7x17

**CARROSSERIE - CHÂSSIS**

Carrosserie	coupé, 2+2
SCx (m²) - Cx	NC - 0,27
Suspension avant	McPherson (triangles), + barre antiroulis
Suspension arrière	triangles superposés, combinés ressort/amortisseur + barre antiroulis
Amortissement piloté	non
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø de braq.)	2,5 (10,8)
Freins AV/AR (ø en mn)	disques ventilés (294/290)
Etriers AV/AR (pistons)	flottants/flottants (1/1)
Assistance au freinage	ABS + EBV
Poids annoncé (kg)	1 239
Poids/puissance	6,2 kg/ch
Réservoir (litres)	50
Long. - larg. - hauteur (mm)	4 240 - 1 775 - 1 285
Empattement (mm)	2 570
Voies avant/arrière (mm)	1 520 / 1 540

**PERFORMANCES**

**VITESSE MAXI**

Vitesse maxi (km/h)	226
---------------------	-----

**ACCÉLÉRATIONS**

De 0 à 100 km/h	8"1
à 200 km/h	10"8
400 m départ arrêté	15"7 (149 km/h)
1000 m D.A.	28"3 (190 km/h)

**REPRISES**

De 80 à 150 en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	16"7 / 26"5
De 140 à 200 en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	non mesuré

**CONSUMMATION**

Urbaine (l/100 km)	9
Moyenne (l/100 km)	6,9
Emissions CO <sub>2</sub> (g/km)	181



Compact, bien proportionné, le BRZ annonce la couleur par son appellation: "Boxer Rear wheel drive Zenith"!



Le flat-4 manque de peps et aurait mérité une suralimentation.

**P OINTS FORTS**

- Ludique
- Légèreté
- Position de conduite
- Prix/plaisir

**P OINTS FAIBLES**

- Freinage
- Perfs
- Finition
- Pneus de série



La position de conduite est parfaite, mais il ne faut pas être regardant sur les matériaux.

**TARIFS ET ÉQUIPEMENTS**

**BUDGET**

Prix à sa sortie	29 800 €
Cote moyenne	22 000 €
Puissance fiscale	12 CV

**SÉRIE**

Autobloquant Torsen
Phares xénon
Climatisation auto

Jantes alu 17 pouces
Clé mains-libres
Rétros et vitres électriques

**OPTIONS**

Boîte automatique
Peinture métallisée
Sellerie cuir/Alcantara



**AVIA**  
PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ  
DE MOTORSPORT



# VOTRE PASSION EST AUSSI LA NÔTRE

**700 stations à votre service partout en France**

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

Station-service Avia Thevenin & Ducrot de Magny-cours

**thevenin-ducrot.fr**

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

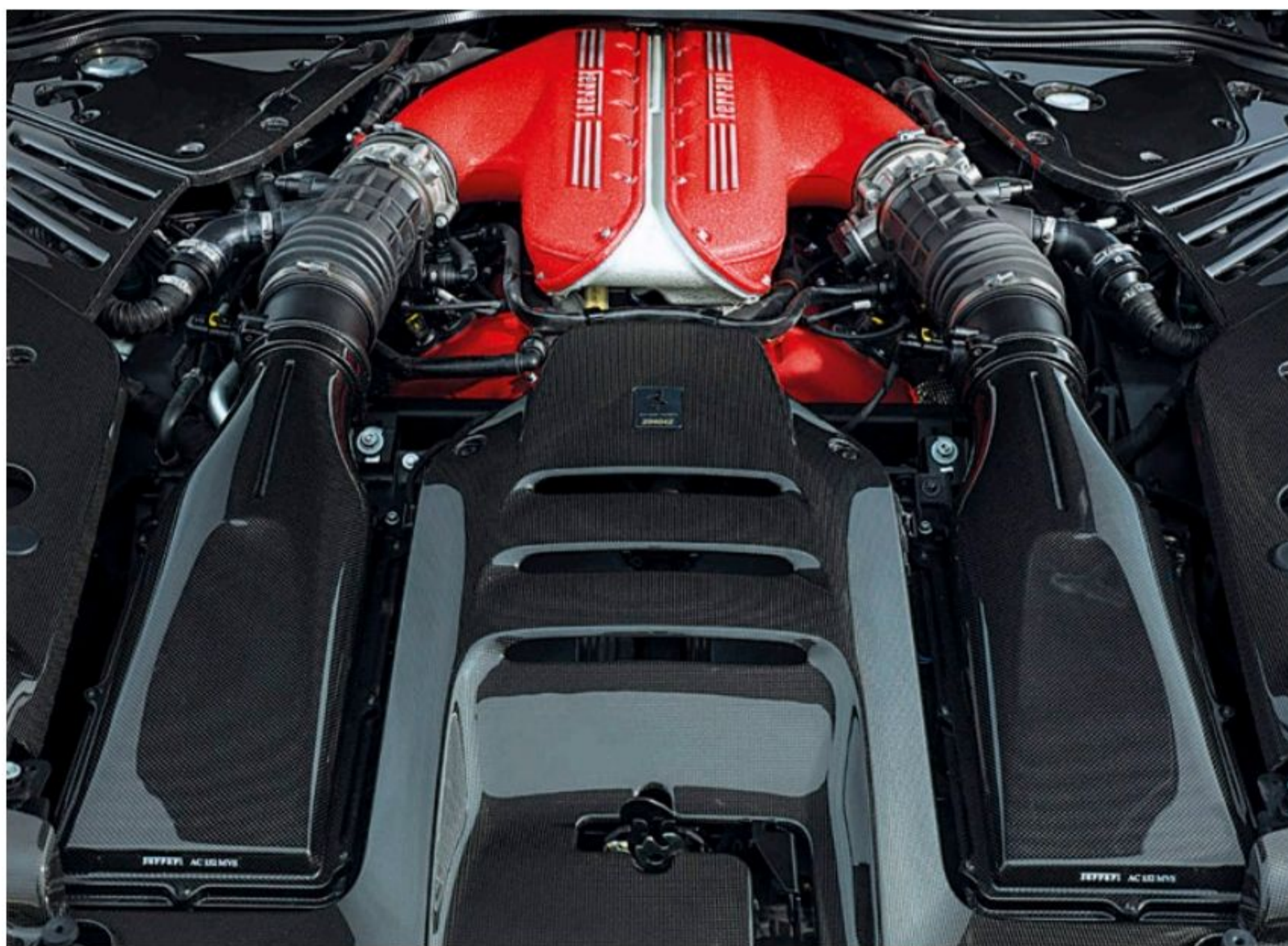




# LE COUP DE GUEULE DES MONSTRES SACRÉS

Quand deux immenses artistes au crépuscule d'une vie remplie de mélodies ayant inspiré des millions de fans prennent la parole sans filtre et haussent le ton, on se tait et on écoute.

**L**e 2 mai dernier, Michel Sardou s'exprimait sur TF1 à l'occasion de la sortie d'un livre: « *La bagnole électrique, ça me mine. Je veux pas d'une bagnole silencieuse, je veux entendre le cri du moteur quand je monte les tours. C'est ça qui me faisait bander!* ». Amen. Avec quelque part dans le cœur de la mélancolie, repensait-il peut-être au V12 de la 456 GT qui partagea un temps sa vie. Comme une réponse d'un monstre sacré à un autre, trois jours plus tard Ferrari dévoilait la 812 Competizione. 830 ch, douze cylindres et - j'en frissonne comme aux premières notes du *Lac du Connemara* - 9500 tours par minute! Si les Ritals n'étaient pas là... Jean-Jacques His, autre artiste français à qui l'on doit tant de belles mélodies, m'avait prévenu en 2012 lors de l'essai de la F12berlinetta: « *Le F140 tiendra jusqu'à 2023!* ». L'ex-motoriste de Maranello disait donc vrai. Mieux encore, le chef-d'œuvre mécanique remontant à l'Enzo chante plus haut que jamais, plus haut que personne ne l'aurait jamais imaginé, exprimant toute sa rage de devoir disparaître sous le joug d'une époque aussi formidable que triste à mourir. Comme un chanteur incapable de raccrocher le micro, enchaînant les tournées



d'adieux, le V12 venant du sud a repoussé l'échéance avec le panache et l'élégance des plus grands. Il se pourrait bien que cette fois, le chant de la Competizione soit bel et bien celui du cygne. Un orgasme auditif ultime à faire pâlir tous les marquis de Sade. Qu'il en soit ainsi. Quand mes idoles auront disparu, il restera leur répertoire à passer en boucle à mes enfants parce que la vie, c'est plus marrant, c'est moins désespérant, en chantant.

COMME UN CHANTEUR ENCHAÎNANT LES TOURNÉES D'ADIEUX, LE V12 VENANT DU SUD A REPOUSSÉ L'ÉCHÉANCE AVEC LE PANACHE ET L'ÉLÉGANCE DES PLUS GRANDS

# *Moteur & Sens*

**MOTEUR & SENS VOUS ACCUEILLE**  
*AU SEIN DE SA NOUVELLE ADRESSE À 15 MINUTES DE PARIS*



10 rue de l'Orme Saint Germain | 91160 Champlan | Tél : 01 69 30 98 40

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

**OÙ**  
VOUS VOULEZ

**QUAND**  
VOUS VOULEZ

**AVEC QUI**  
VOUS VOULEZ

**GRAN**  
**TROFEO**

**Voici le plus grand rallye au monde.**

Après dix ans d'organisation de rallyes\* dont la réputation n'est plus à faire, nous avons mis à profit cette période bien particulière pour élaborer une vraie révolution : le plus grand rallye au monde, où que vous soyez, quel que soit votre copilote ou pilote, quand vous le voulez, et quelle que soit votre auto. Retrouvez la liberté et rejoignez la compétition sans plus attendre !

\*Rallye Père-Fils™, Rallye Père-Fille™, Padre-Figlio™, 1000kmGT™ notamment



Courant printemps 2021

À découvrir aussi sur  
[www.GranTrofeo.com](http://www.GranTrofeo.com)