N°105 / JUIN-JUILLET 2022 / 7,90 €

MotorSport

Motor Sport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

NOUVEAUTÉ

BMW M4 CSL
- 100 KG, 550 CH

SUPERTEST

CAYMAN GT4 RS
IL VEUT LA PEAU DES 911 "GT" !

RADICALEMENT PORSCHE

GAMME GTS
APPELLATION CONTRÔLÉE ?

ESSAI LOTUS EMIRA V6 : ÉVOLUTION OU RÉVOLUTION ?

SUPERTEST ALPINE A110 S : LES CHRONOS EN SEMI-SLICKS

BEL/LUX 8,90 € – CH 14 CHF – ESP-IT-PORT-CONT 8,90 € – DOM/S 8,90 € – TOM/S 1460 XPF MAR 90 MAD – CAN 16,50 $ CAD

L 12744 - 105 - F: 7,90 € - RD

La passion dessine de nouvelles perspectives.

L'émotion nous anime.

RS 3

Audi Vorsprung durch Technik

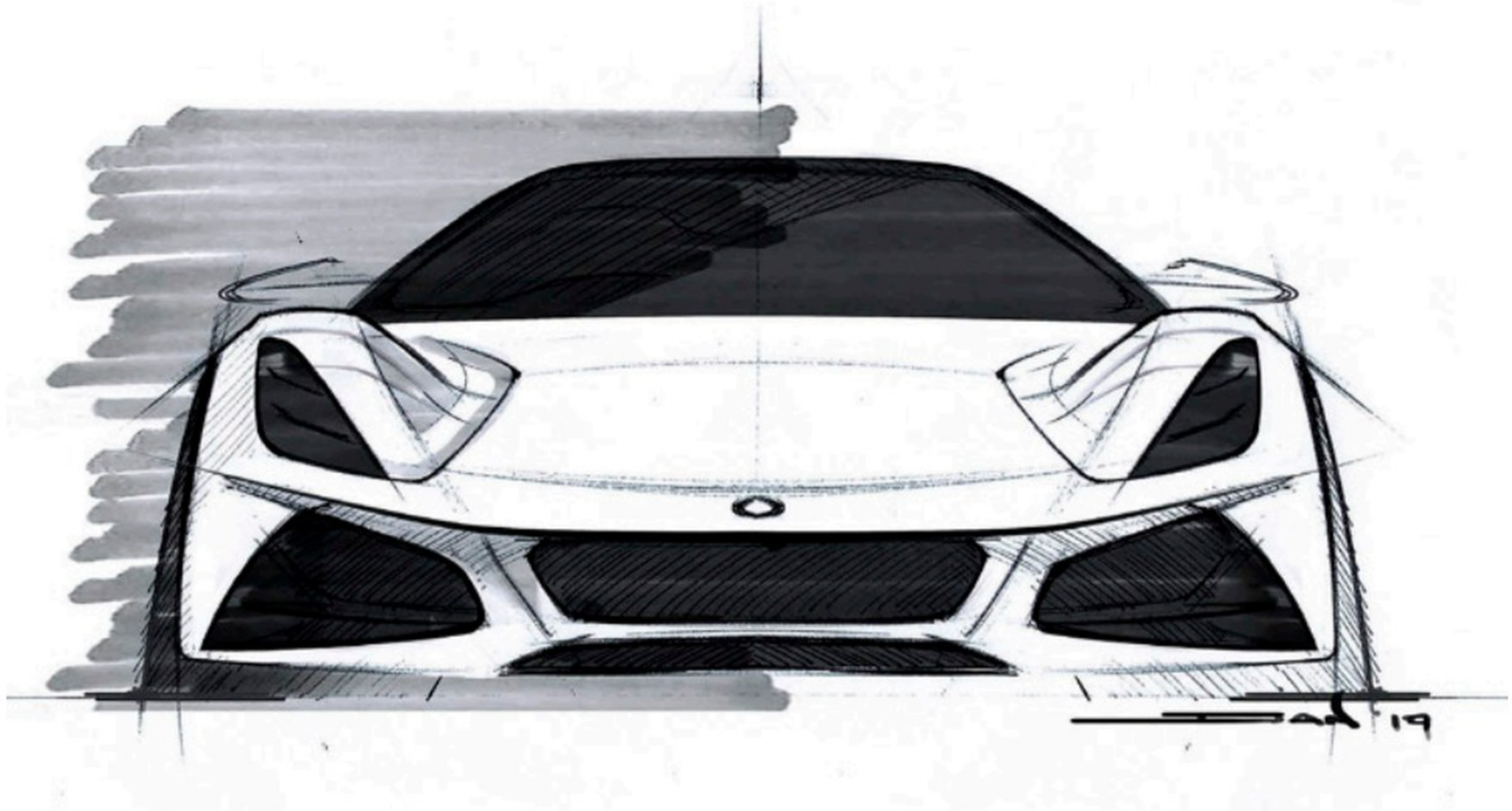
Gamme Audi RS 3 Sportback : consommation mini/maxi en cycle mixte (WLTP) (l/100 km) : 9 - 9,5. « Tarif » au 01/04/2022. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO. #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

AU QUOTIDIEN, PRENEZ LES TRANSPORTS EN COMMUN. #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

MANIFESTE LOTUS



Structuré. Ambitieux. Réalisable. Voilà les qualificatifs qui viennent à l'esprit à propos du projet Lotus, après deux jours passés dans le saint des saints. Rien à voir avec les effets d'annonce de Dany Bahar. Hethel se réorganise pour basculer du statut d'artisan à celui de constructeur de sportives à l'échelle mondiale. Oui, l'absence de poids plume effraie. Oui, les paris de l'électrique et du SUV sont risqués. Mais de grands groupes le soutiennent financièrement et le modèle économique mis en place paraît solide : usines anglaise et chinoise, standard de qualité, gamme diversifiée, réseau mondial… Tout cela avec pour objectif de continuer à produire d'authentiques sportives. Lotus compte bien commercialiser l'Emira thermique le plus longtemps possible, mais prépare avec Alpine une berlinette électrifiée, dont le faux châssis alu arrière (abritant le moteur, les batteries et un train à double triangulation) trône à l'entrée du bâtiment de recherche et développement.

> « LOTUS COMPTE BIEN COMMERCIALISER L'EMIRA THERMIQUE LE PLUS LONGTEMPS POSSIBLE »

De quoi être rassuré sur l'avenir d'une marque aussi emblématique, qui mérite le succès.
Je tenais aussi à vous remercier pour vos nombreux retours concernant le précédent édito. Vos avis sont unanimes. Vous êtes attachés au papier et pas prêts à l'abandonner, quitte à payer plus cher le magazine. Nous avons pris le parti de conserver les mêmes pagination et qualité de papier tout en augmentant, espérons-le provisoirement, le prix en kiosque. Pour remercier les plus fidèles, nous ne touchons pas aux tarifs des abonnements et des précommandes.
Un grand merci pour votre soutien !

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

Deux mois sans se revoir, l'attente est insoutenable !
N'hésitez pas à nous interpeller sur les réseaux sociaux, où notre communauté atteint 50 000 abonnés sur Facebook.

@MagazineMotorsport

@motorsportmag

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

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

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

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

SERVICE DES VENTES
MLP
legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE
Imprimé en France (offset)
par l'imprimerie Mordacq
Rue de Constantinople
62120 Aire-sur-la-Lys

Commission paritaire : 0612 K877345
Diffusion MLP/I.S.S.N. : 1778-0799.
Dépôt légal : à parution
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

NOS ESSAIS EN VIDÉO

Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélérations, tours chrono…) sur notre chaîne Youtube, forte de 135 000 abonnés et cumulant plus de 113 millions de vues ! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.

SALTI

CRÉATEURS DE BÂTIMENTS

AGENCE SALTI

CRÉATEURS DE BÂTIMENTS

WWW.AGENCESALTI.COM

ACTU

8 PREMIÈRE LIGNE
BMW M4 CSL
911 Sport Classic

14 LA TRIBUNE DE ROMAIN MONTI

16 COTÉ COURSE
Ferrari Challenge
Peugeot 9X8

ESSAIS

NOUVEAUTÉS
20 Lotus Emira V6 et le renouveau de Lotus
32 BMW M135i xDrive 2022
38 Aston Martin DBX 707

SUPERTEST
72 Alpine A110 S Cup2

CHRONO
80 Volkswagen Polo GTI

86 NOS CHRONOS À MAGNY-COURS

SPÉCIAL PORSCHE

44 Supertest Cayman GT4 RS
58 Essai gamme GTS 2022

MAGAZINE

90 Nouveautés pneus 2022

EN PISTE

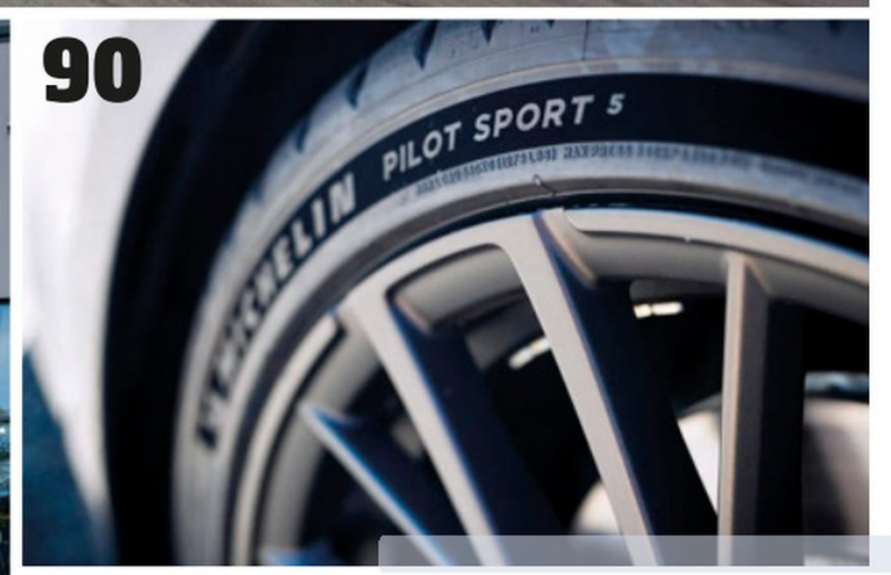
104 Pistard : Fabien et son Audi R8

VINTAGE

110 LA COLLECTION MOTORSPORT
Lotus Exige V6

PRATIQUE

15 ABONNEZ-VOUS
18 SHOPPING
102 COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION
106 LE PRIX DES SPORTIVES



REJOIGNEZ LA COMMUNAUTÉ MOTORSPORT SUR
www.facebook.com/MagazineMotorsport

26 JUIN 2022

11ème EDITION

AVEC FRANCOIS DELECOUR, PARRAIN DU MOTOR SPORTIVE DAY

LA PLAGNE
MONTCHAVIN - LES COCHES

Montchavin Les Coches

MOTOR SPORTIVE DAY

RASSEMBLEMENT DE SUPERCARS ET BELLES SPORTIVES

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

AIME LA PLAGNE
VENDREDI 24 JUIN
Exposition des voitures
à partir de 17h00

RETROUVEZ NOUS SUR FACEBOOK MOTOR SPORTIVE DAY

LA PLAGNE
la Plagne Tarentaise

Elysées Patrimoines · Artissimo Spectacles · ODP Œuvre des pupilles orphelins et fonds d'entraide des Sapeurs-Pompiers de France · TAAJ Paris · Le Garage Alpin · Jean Lain Just Drive ! / Hyundai · West Motors · Veramac · Gtechniq Smart Surface Science · Rhin Blue · Akrich & Savary Avocats Associés · Motor Sport

Les énormes entrées d'air du bouclier avant se passent de grille de protection.

Les badges associés au 50e anniversaire demeurent optionnels.

À droite, le six en ligne biturbo est gonflé à 550 ch et sous haute protection en aluminium.

BMW M4 CSL

Anniversaire joyeux

BMW M réserve à ses fans une belle surprise à l'occasion de ses 50 ans : la renaissance de la mythique appellation CSL, qui a quasiment cet âge. La M4 s'allège ainsi de 100 kg et se radicalise pour seulement 1 000 collectionneurs.

Le tableau de bord reste classique et non incurvé comme une i4.

Les équipements de confort demeurent et les assistances à la conduite sont réduites.

À droite, ces superbes baquets peuvent recevoir des harnais. La banquette disparaît et des casques peuvent être entreposés.

M4 CSL
Moteur » 6 en ligne biturbo, 3 litres, 550 ch
Transmission » propulsion, BVA8
Poids » 1625 kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3"7/10"7, 307 km/h (bridée)
Prix » 178 000 € (1000 exemplaires)

À 178 000 €, on ne peut pas vraiment parler de cadeau pour ce collector. Il vient plutôt de la renaissance de trois lettres, qui font vibrer les amateurs de BMW M depuis 1973 et la sortie de la Batmobile 3.0 "CSL". À un détail près, désormais, elles ne veulent plus dire "Coupé Sport Leichtbau" mais "Competition Sport Lightweight". Justement, entrons dans le vif du sujet avec l'élément phare de ce modèle : l'allègement annoncé à un quintal ! Une belle performance, impliquant la suppression de la banquette arrière (- 21 kg), remplacée par un rangement pour deux casques. Elle s'explique par le recours au carbone pour les baquets (- 24 kg), certains éléments intérieurs (tunnel, console) et de carrosserie (- 11 kg au total) : capot bombé, lame avant, rétros, diffuseur et l'incontournable coffre en bec de canard (- 6,7 kg). À bord, l'équipement reste fourni pour une version radicale. La hi-fi et la climatisation sont seulement simplifiées. Dans l'absolu, un régime de 100 kg est remarquable, mais rappelons que la masse initiale s'élève à 1 725 kg ! Le gros coupé de 4,80 m reposant sur la plateforme acier CLAR

Et l'aéro dans tout ça ? La portance diminue à l'avant et l'appui stagne à l'arrière : 30 kg à 200 km/h.

souffre d'un embonpoint que BMW M explique par les contraintes liées à l'homologation, la complexité de l'échappement et la croissance des gabarits. Précisons qu'une Série 2 Coupé, réduite à 4,55 m et partageant les mêmes dessous, pèse aussi lourd…

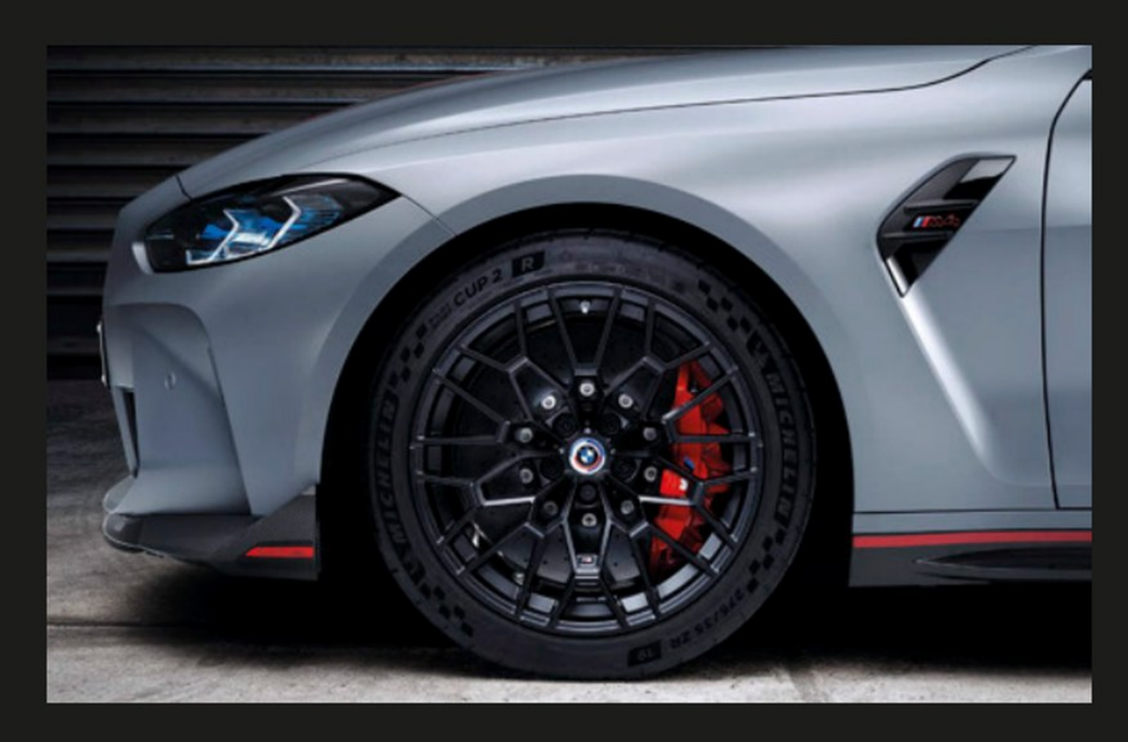
Pure propulsion

Pour arriver à ses fins et à limiter le poids à 1,6 tonne, cette M4 bannit la transmission intégrale, comme les roues arrière directrices. Elle conserve toutefois la boîte auto ZF à 8 rapports (montée sur des supports rigidifiés), présentée désormais comme plus rapide qu'une double embrayage DKG. Et le levier alors ? Il a été exclu du cahier des charges misant sur les performances, la précision sur circuit. La gestion du convertisseur dispose tout de même d'un set-up spécifique, adapté au regain de puissance du 6 en ligne biturbo : 550 ch. Un record au sein de la dynastie M3/M4 ! Par rapport à la Competition, les 40 ch supplémentaires sont obtenus en relevant la pression de suralimentation de 0,7 à 1,1 bar et en revoyant le silencieux (en titane).

L'imposant système de refroidissement n'a pas besoin d'être renforcé. Si le 0 à 100 km/h gagne seulement 0"1 par rapport à la version 510 ch (3"7), le 0 à 200 km/h marque un gouffre entre les deux versions : 1"8 d'écart ! L'édition limitée oublie les 250 km/h imposés, mais reste bridée… à 307 km/h ! Une question de pneus ? Oui, mais aussi de différentiel. À ce propos, BMW M sort l'artillerie puisqu'il s'agit de Michelin Pilot Sport Cup 2R de série. Forcément, avec de telles gommes proches de la compétition et qui ont nécessité trois ans de développement, il se devait de claquer un temps sur la Nordschleife : 7'20"21 sur les 20,8 km, contre 7'27"88 pour M4 GTS (500 ch). Pour arriver à ses fins, il affûte bien évidemment le châssis. Il abaisse l'assiette de 8 mm, revoit les lois de l'antipatinage réglable (positions 6 à 10) et impose les disques carbone/céramique (-14,3 kg). Quant à la suspension, elle comprend des supports rigides à l'arrière, un recalibrage des amortisseurs pilotés (ZF Sachs) et des ressorts (aidés d'auxiliaires), ainsi qu'une augmentation du carrossage positif et de la taille des barres antiroulis.

Cette M4 sera déclinée en trois couleurs (gris, blanc et noir) et reconnaissable à ses touches de rouge (supprimées sur demande) ou ses feux arrière Laser inédits (en option à l'avant). La renaissance de la CSL est programmée pour cet été et il faudra faire un vœu si vous la croisez dans l'Hexagone. Sur les 1 000 exemplaires produits, seuls 29 ont été alloués à la France, contre 250 pour les USA, 150 pour l'Allemagne et 100 pour le Royaume-Uni. Cette surprise radicalisée marque le début des festivités du 50e anniversaire, qui se poursuivront avec la présentation de la M3 Touring en juin, puis de la M2 en fin d'année et enfin du second modèle entièrement crée par M : le SUV hybride XM, fort de 750 ch. *« On fait des SUV mais on n'oublie pas d'où on vient »*, précise Robert Pilsl, project leader M2/M3/M4. *« L'offre est large, avec d'un côté les incontournables dédiés à nos fans et de l'autre les SUV comme le XM qui s'adresse essentiellement à la Chine et aux USA. Le but est de créer des autos spéciales pour plaire à nos copains. Avec l'électrification, on trouvera une solution pour avoir une vraie M. »* ■

Nous avons eu la chance de la découvrir en mars dernier et de constater qu'elle chausse des Cup 2 R de série !



BMW ALPINA B3

TRANSMISSION INTÉGRALE

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis* 1965

La pierre angulaire, posée par Burkard Bovensiepen dans les années 1960 avec une BMW 1500 à la puissance accrue, est devenue au cours de ces cinq dernières décennies une valeur incontournable de l'automobile sportive de luxe. Les automobiles BMW ALPINA représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Le nouveau modèle BMW ALPINA B3 marie ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

• 340 kW (462 ch) • 700 Nm • Vitesse maximum 303 km/h • 0 -100 km/ h 3,8 s

• Consommation cycle urbain/extra-urbain/mixte : 13,9 / 7,7 / 9,9 l / 100 km
• Emissions de CO2 en cycle mixte : 228 g / km, Catégorie d'efficacité énergétique (Allemagne) : F

Groupe GRIM : BMW Montélimar, Montpellier, Valence
08 05 02 14 14 I www.groupe-grim.com I www.alpina-configurateur.com/fr

JULIEN DIEZ ET CÉDRIC PINATEL – PHOTOS D.R.

Porsche 911 Sport Classic

Une GT2 vintage !

Porsche Exclusive rend hommage à la fameuse 2.7 RS au travers d'une édition limitée à 1 250 exemplaires mêlant propulsion, boîte manuelle, flat-6 biturbo de 550 ch et look rétro.

Après la 911 Targa Heritage Design Edition évoquant les années 50/60, le département de personnalisation s'attaque aux années 60/début 70 avec pour ambition de saluer l'iconique 2.7 RS. Génial, un moteur atmo' hurlant aussi fort que le Cayman GT4 RS ? Pas du tout. Cette 911 est basée sur une Turbo, avec les ailes rebondies mais en gommant les entrées d'air. Du coup, l'échangeur servant à la suralimentation migre à l'arrière. Pourtant, le popotin rebondi abrite bien le 3,7 litres biturbo, ramené de 580 à 550 ch et 61,2 mkg (gestion électronique) pour être couplé à une boîte manuelle à 7 rapports. Inédit sur la 992 ! L'aéro active spectaculaire des Turbo disparaît au profit de l'aileron emblématique en forme de queue de canard. L'appui serait identique à celui de la Turbo en position Performance (aileron relevé), à savoir 50 kg de déportance sur l'arrière. Les jantes Fuchs réinterprétées côtoient un toit creusé et un capot avant en carbone, ainsi que des bandes contrastées par rapport aux cinq coloris disponibles. À bord, l'ambiance joue à fond la carte du rétro, entre le superbe cuir Cognac et les sièges au motif "pied-de-poule". Suréquipé, ce collector embarque d'office une suspension pilotée Sport, des roues arrière directrices, des barres antiroulis actives et des freins carbone/céramique… Mais l'addition flambe : près de 300 000 € ! Après les années 50/60, puis 60/70, Porsche Exclusive rendra hommage aux années 70 (avec la 930 Turbo ?), puis aux années 80 en semblant tenter par un clin d'œil à la 959 surélevée Safari. ■

Moteur ›› flat-6 biturbo, 3,7 litres, 550 ch
Transmission ›› propulsion, 7 manuelle
Poids ›› 1570 kg
Perfs ›› 0 à 100/200 km/h en 3''9/12''0, 315 km/h
Prix ›› 280 603 € (1250 exemplaires)

Les entrées d'air latérales disparaissent, mais il s'agit bien d'une base de Turbo.

Le superbe cockpit rétro accueille une commande de boîte manuelle !

EN BREF

Toyota GR Corolla

Après la timide Supra puis la savoureuse GR Yaris et la ludique GR 86, Toyota revient sur le créneau des compactes avec la GR Corolla. Au menu : un trois cylindres turbo 1,6 litre développant 304 ch, une transmission intégrale extrapolée de sa petite sœur et une boîte manuelle. Tout pour en faire une tueuse de Mégane R.S. ! Hélas, elle ne sera pas importée officiellement en Europe, mais des concessionnaires français s'organisent face à la demande.

Ferrari 296 GTS

Comme de coutume avec les berlinettes, le constructeur italien enlève le toit de sa récente 296 GTB. Le V6 hybride de 830 ch ne change pas et l'auto pèse 70 kg de plus que le coupé, soit 1 540 kg à sec. Le 0 à 100 km/h s'expédierait toujours en 2"9 et le 0 à 200 km/h en 7"6, soit +0"3 par rapport au coupé. Le prix approchera sans doute les 300 000 €.

Ferrari SP48 Unica

Ce One-off ne repose pas sur le châssis de la 296 GTB mais sur celui de la F8 Tributo. Exemplaire unique confectionné en un an pour un client très exigeant, il est marqué par une partie arrière en carbone supprimant la lunette et obligeant à revoir le refroidissement du V8 biturbo 3,9 litres, ainsi que l'aéro.

Audi RS 4 & RS 5 Pack Compétition

Ces éditions spéciales s'en tiennent à 450 ch, mais grâce à quelques artifices dynamiques, on note une légère progression des performances. Elles ajoutent un échappement RS Sport Plus, une suspension pneumatique "RS Sport Pro" et relèvent la bride à 290 km/h. Ce sont surtout les Pirelli P Zero Corsa qui permettent à la RS 5 d'abattre le 0 à 100 km/h en 3"8 et la RS 4 en 3"9, ainsi que de freiner plus court. En France, seule la RS 4 bénéficiera de ce pack.

2012 10 ANS 2022

LAMERA CUP

SAVE THE DATE

9 - 10 JUILLET 2022

LE CASTELLET

LA LAMERA CUP SOUFFLE SES 10 BOUGIES

1	MAGNY-COURS	2 - 3 Avril
2	MISANO	30 Avril - 1er Mai
3	NOGARO	4 - 5 Juin
4	CASTELLET	9 - 10 Juillet
5	PORTIMAO	10 - 11 Septembre
6	VALENCIA	1 - 2 Octobre HORS CHAMPIONNAT
7	DIJON	21 - 22 Octobre

agréée FFSA 1952 - 2022

- 7 circuits prestigieux
- 7 week-ends d'exception
- 10 500 km de course
- + de 100 pilotes engagés chaque week-end
- 120 h de roulage

Suivez-nous sur les réseaux : www.lameracup.fr / 01 34 20 30 20 06 26 41 42 20 / info@lameracup.fr

SCANIA · COM AND PROTECT · Continental · Triangleintérim Solutions RH · Ford · ANGE BARDE GENÈVE

PHOTO CSA RACING - YOHAN PASCHAL

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

JE VOUS AVAIS LAISSÉS *dans ma dernière rubrique sur mes essais en championnat de France GT4 avec l'Audi R8. C'est finalement en championnat d'Europe GT4 que je suis engagé à l'année, avec la Toyota Supra et le team CMR, pour un programme officiellement soutenu par le constructeur. En parallèle, je reviens du Canada, avec quelques cervicales en moins, mais de nombreux souvenirs en plus. C'est incroyable de voir la puissance des réseaux sociaux. Grâce aux vidéos sur mes courses, j'ai été recruté par le team canadien SH Karting pour les aider dans leur développement. Pendant deux semaines, j'ai pu enchaîner les journées de roulage et les découvertes. J'ai roulé en kart, en proto, en GT moderne et historique… ouf! J'ai découvert les circuits de Mosport et de Mont-Tremblant ainsi que la piste de kart de Saint-Hilaire. La combinaison de l'aéro redoutable de la Radical SR3, de l'ultra-rapide circuit de Mosport et d'un casque non adapté à la conduite à l'air libre, aura eu raison de mes cervicales. Qui plus est en rajoutant une journée en kart 6 vitesses. Je vous laisse aller voir ça sur ma chaîne… Cette mission a été incroyablement riche, aussi bien sur le plan sportif qu'humain, et pourrait bien se poursuivre…*

Assurances CHABOUD

L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

*voir conditions en agence

NOUVEAU SITE INTERNET

N°orias:07025534

www.assurances-chaboud.com

15 rue Thiers – 38000 GRENOBLE

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

ABONNEZ-VOUS

30 % DE RÉDUCTION

1 ANNÉE
6 NUMÉROS
+ HORS-SÉRIE
TOUTES LES SPORTIVES DU MONDE

35 €
AU LIEU DE 50 €

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

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

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

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

*Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

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

NOM ..... PRÉNOM .....

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

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

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

Ferrari **Challenge**

Girl Power

Depuis deux saisons, le Ferrari Challenge voit gagner la gent féminine. Et l'une des plus puissantes compétitions monomarques au monde incarne toujours la meilleure porte d'entrée vers les GT de course de la marque.

Les pelotons rassemblent plus de cinquante autos à chaque meeting.

Il faut remonter à 1993 pour trouver les origines du Ferrari Challenge. Alors que la Porsche Supercup faisait ses débuts, Ferrari a utilisé la 348 TB pour mettre au point une voiture de course réservée aux clients de la marque, désireux d'en découdre sur la piste entre eux. La 348 Challenge développait 320 ch (20 de plus que le modèle routier) et bénéficiait de pneus slicks en plus d'un châssis modifié pour la compétition. Le Challenge Ferrari a basculé ensuite sur la F355 en 1995, avec une approche très puriste dans l'esprit : boîte manuelle, pas d'ABS ni de béquille électronique. Ce n'est qu'avec l'arrivée de la 360 Challenge en 2000 que la compétition a commencé à intégrer les boîtes séquentielles et les aides à la conduite. Depuis, la formule n'a jamais vraiment changé : cette coupe monomarque se court avec une version spécialement préparée de la berlinette produite et s'impose comme l'une des plus puissantes au monde, derrière le Lamborghini Huracán Super Trofeo qui lui a subtilisé la plus haute marche avant l'arrivée de la 488 Challenge. Pensée avant tout pour les gentlemen drivers, elle permet de se battre dans des pelotons de plus de cinquante autos, désormais répartis en plusieurs catégories selon les niveaux. Les équipes qui gèrent les autos sont toutes rattachées aux concessionnaires. Comptez environ 300 000 € tout compris pour une saison dans le Ferrari Challenge Europe, en comptant la location de la voiture ainsi que sa préparation pour les sept meetings de l'année.

Pilotes de F1 et équipages féminins

Si le Challenge fait avant tout le bonheur des clients qui veulent progresser en pilotage, il permet aussi régulièrement à quelques espoirs de s'y distinguer pour viser ensuite d'autres disciplines. Par exemple, le Danois Nicklas Nielsen, champion en 2018, est devenu ensuite pilote d'usine Ferrari. Et le Challenge voit gagner des femmes. Le champion en titre du Challenge européen est une championne, la Danoise Michelle Gatting qui roule cette saison en GT World Challenge. Son équipe, Iron Lynx, a trouvé une autre recrue féminine pour le championnat 2022 du Challenge Ferrari.
Du haut de ses 18 ans, la Française Doriane Pin pilote une 488 Challenge Evo rose et connaît déjà la plus haute marche du podium. La championne de France de karting 2019 a en effet dominé la première manche de la saison à Portimão avant de repartir du bon pied lors du meeting du Paul Ricard, démarré depuis la pole position. Alors qu'elle dominait la course 1, elle a été victime d'une crevaison à cinq minutes de l'arrivée. Puis une gestion catastrophique de la qualification de la

Cette 488 rose se fait aussi remarquer par ses résultats.

Doriane Pin, du team Iron Lynx, mène le championnat !

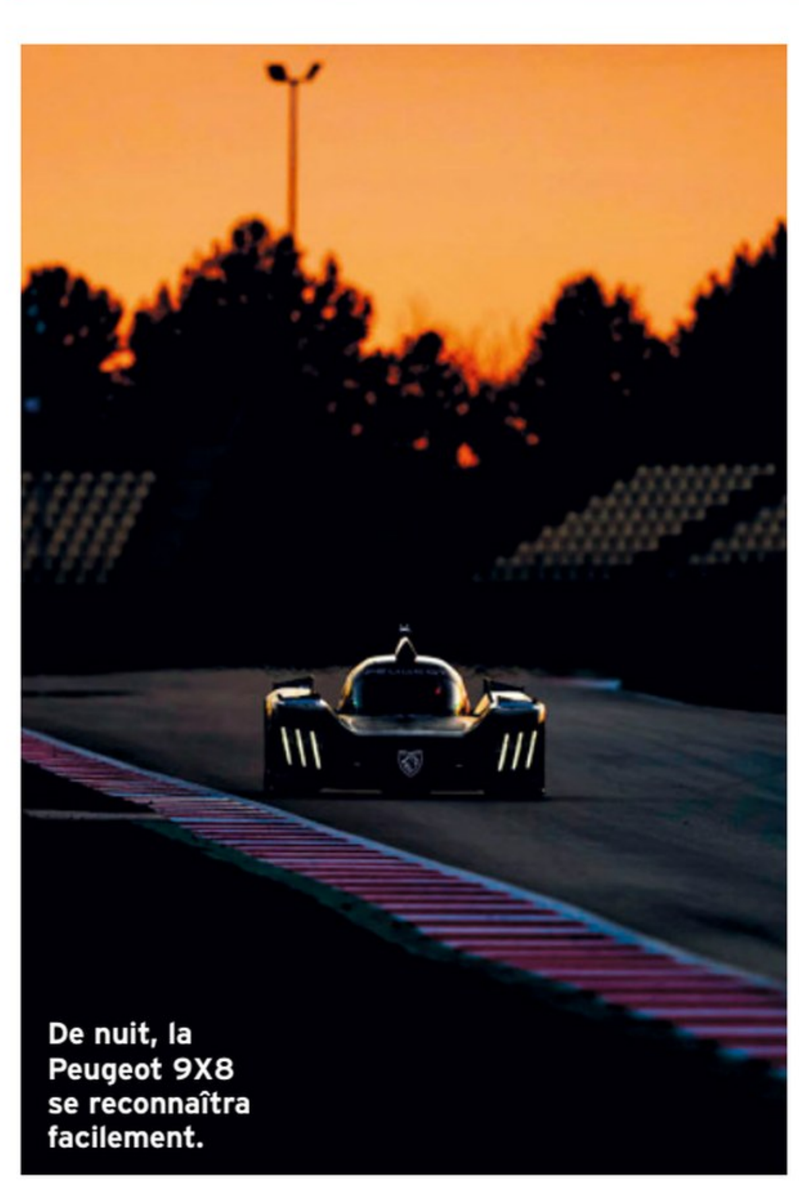
course 2 l'a empêchée de réaliser un tour rapide. De quoi pimenter son week-end, terminé par une remontée superbe jusqu'à la troisième place. Elle mène toujours le championnat avant les cinq manches restantes. Notez qu'Adrian Sutil, l'ancien pilote de Formule 1, fait désormais partie de ses adversaires.

La 296 Challenge en 2024

Même si la 488 GTB a été remplacée au catalogue en 2019, l'actuelle 488 Challenge Evo est loin d'avoir fini sa carrière.
Sa remplaçante sur base de 296 GTB n'arrivera en effet qu'en 2024. Comme la nouvelle GT3 qui vient de faire ses premiers tours de roues, elle mettra de côté le moteur électrique et ne gardera que le V6 biturbo. Sa philosophie évoluera peu par rapport à la 488 Challenge Evo, avec un châssis très proche de celui du modèle routier, une boîte séquentielle, un peu d'appui aérodynamique (le modèle actuel du Challenge ne revendique que 250 kg d'appui à 300 km/h) et une gestion poussée des aides à la conduite. Le volant de la 488 Challenge Evo permet notamment de régler très finement le déclenchement de l'antipatinage et de définir la glisse maximale tolérée. Tout est imaginé pour séduire à la fois les adeptes de la discipline et les pilotes professionnels, désormais habitués aux moteurs fortement bridés sur les GT3 et les GTE qui se disputent les courses les plus prestigieuses du grand tourisme mondial. Le V8 biturbo de la 488 Challenge développe par exemple 670 ch, au lieu de 500 ch pour la 488 GTE… ■

Peugeot 9X8

Voici enfin la version définitive de la 9X8 ! Elle débutera en compétition à l'occasion des 6 heures de Monza le 10 juillet prochain, après avoir fait l'impasse sur les 24 heures du Mans 2022 pour des questions stratégiques liées à l'homologation de la voiture. L'aérodynamisme et la carrosserie évoluent un peu par rapport au premier concept car. L'approche demeure la même : la 9X8 n'a pas d'aileron traditionnel, en tout cas dans cette configuration dévoilée à Portimão. Sous le capot, elle embarque un V6 biturbo 2,6 litres développant 707 ch à l'arrière et un moteur électrique de 272 ch à l'avant. Rappelons que le règlement oblige les compétiteurs de la catégorie Hypercar à ne pas cumuler plus de 680 ch en permanence, les obligeant à moduler la puissance. Elle accuse seulement 1 030 kg sur la balance. ■

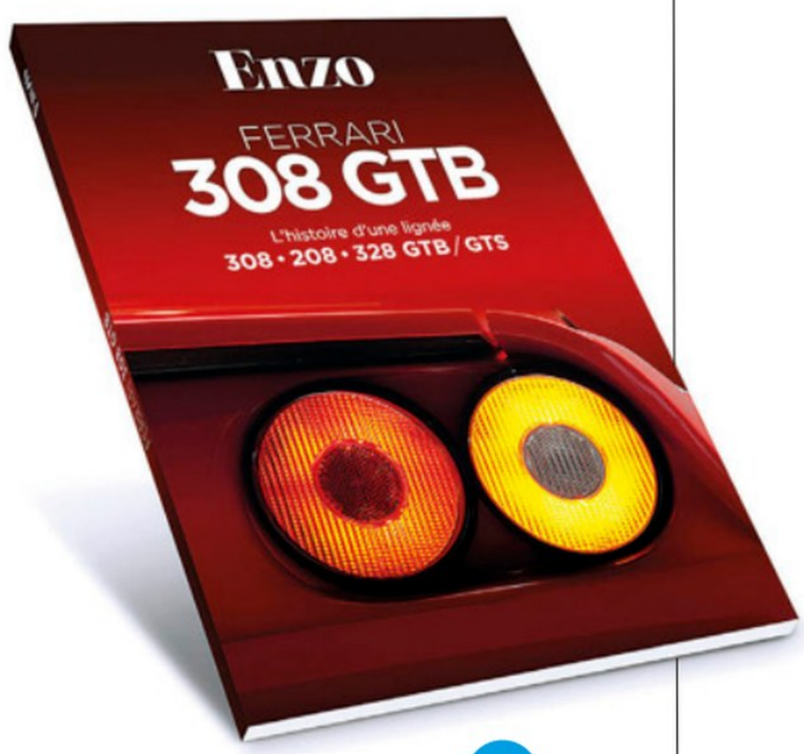


De nuit, la Peugeot 9X8 se reconnaîtra facilement.

PAR NICOLAS GOURDOL

1

2



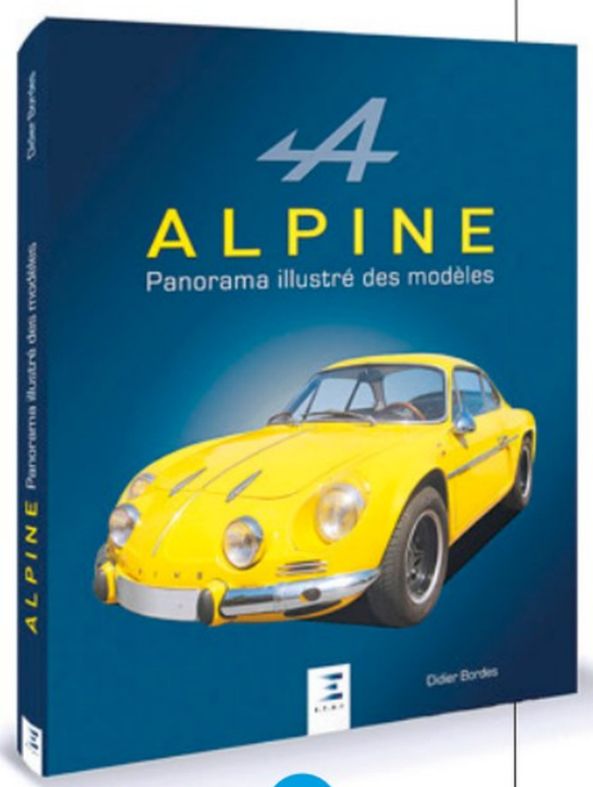
3

4

5

6

7



8

1 » Porsche 992 GT3 1:43 55 € - shop.porsche.com **2 » Tag Heuer Monaco Gulf Special edition** 6 700 € - tagheuer.com
3 » Hors série livre ENZO "Ferrari 308" 14,90 € - https://www.ngpresse.fr/enzomagazine
4 » Lunettes Porsche Design 290 € - shop.porsche.com **5 » Lotus Emira 1:43 Minichamps** 109,95 € - miniatures-minichamps.com
6 » Playmobil 911 Carrera RS 2.7 71,99 € - shop.porsche.com **7 » Sweat Porsche RS 2.7** 129 € - shop.porsche.com
8 » Livre Alpine Didier Borde - ETAI 42 € - editions-etai.fr

GS27
DEPUIS 1968
Ligne de Soins pour véhicules
AUTO, MOTO & CYCLE
DÉCONTAMINE
LES JANTES MÊME LES PLUS
SENSIBLES
GS27 CLASSICS
NETTOYANT
DÉCONTAMINANT
JANTES
DISSOUT LES PARTICULES FERREUSES
COMPATIBLE JANTES SENSIBLES
CHANGE DE COULEUR
LA référence
FABRICATION FRANÇAISE
CHANGE DE COULEUR
COMPATIBLE
JANTES SENSIBLES
> FORMULE GÉLIFIÉE POUR PLUS D'EFFICACITÉ
> DISSOUT LES PARTICULES FERREUSES
> PH NEUTRE
Fabrication française
Depuis 1968
Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle
sur www.GS27.com et en magasins spécialisés.

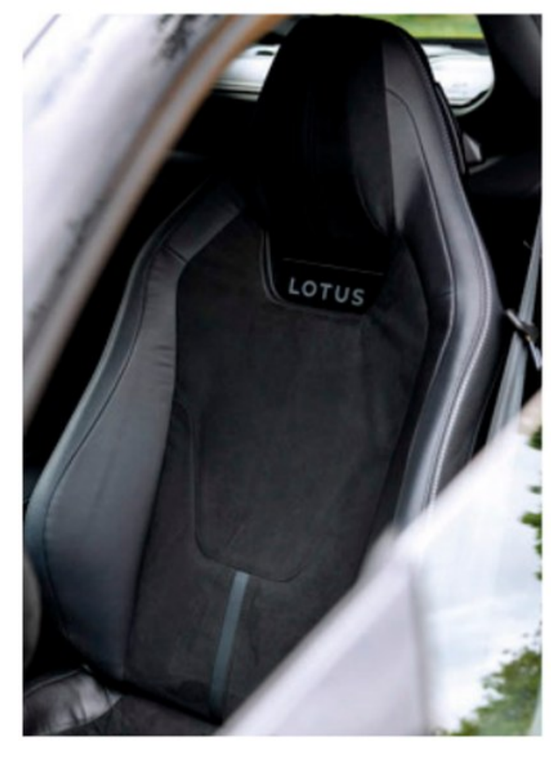
R-ÉVOLUTION

Lotus revient en force ! Le coupé à moteur central Emira lance les hostilités, en s'inspirant de la supercar Evija pour la ligne et de l'Evora ou de l'Esprit pour la philosophie. Nous fêtons les retrouvailles à Hethel, avec l'une des premières First Edition V6 sorties des nouvelles chaînes de production.

PAR *JULIEN DIEZ* ***PHOTOS*** *JAROWAN POWER/LOTUS*

Les entrées d'air latérales sont scindées pour alimenter le V6 et les radiateurs.

Sympathique clin d'œil à Lamborghini...



La découpe du capot et les phares s'inspirent de l'Evija.

CETTE NOUVELLE LOTUS EST BIEN NÉE ET NE DEMANDE QU'À S'ÉPANOUIR : PLUS DE WATTS, DE CARACTÈRE MOTEUR ET DE RÉGLAGES RADICAUX

Le choc. Hethel est en ébullition. Il rebat les cartes pour conquérir le monde, avec une supercar, un SUV et une GT thermique visant à rassurer la clientèle… Mais aussi et surtout à l'élargir. Sur la droite, un showroom et un restaurant d'entreprise flambant neufs. Sur la gauche, l'immense usine d'assemblage Chapman qui fait entrer Lotus dans une nouvelle ère (voir p. 27). C'est elle qui va chouchouter la petite dernière, balayant à la fois l'Elise, l'Exige et l'Evora. Juste devant, les nouveau-nés peuvent faire leurs premiers pas sur une aire d'évolution inédite. Le bâtiment dédié à la Driving Academy, lui, a disparu dans le but d'être prochainement reconstruit plus loin: stages de pilotage avec l'Emira (qui redémarre le 22 juin, à partir de 180 £), prise en mains des nouveaux véhicules… Lotus passe la vitesse supérieure, grâce au soutien de son actionnaire principal depuis 2017, le géant Geely (51 %, contre 49 % pour le malaisien Etika). L'esprit familial et artisanal demeure, fort heureusement. Et cela permet d'accomplir des miracles, comme concocter un programme sur mesure un mois avant les essais presse officiels. Il faut dire que nous avons harcelé Lotus, dans le but de découvrir le nouveau visage de la marque et de tester ce coupé qui a la lourde tâche de succéder à des icônes. Le risque est colossal, d'autant que l'Emira est présentée comme le dernier bastion du moteur à combustion. En effet, l'Evija et l'Eletre ne sortiront qu'en électrique. Et un futur petit coupé électrique élaboré en collaboration avec Alpine est d'ores et déjà dans les cartons. Respirez, cela va bien se passer. Il suffit de se plonger dans les dessous de l'Emira pour se rendre compte qu'elle garde un pied dans le passé et un lien étroit avec l'Evora: type de châssis, moteur, gabarit, philosophie… Alors, rassuré?

Technologies éprouvées

Bien que l'empattement soit identique, Lotus assure que le châssis alu a été entièrement redessiné. Il reprend le procédé de collage/rivetage et est désormais concocté dans une usine située à côté de l'aéroport de Norwich. Cette baignoire centrale est couplée une nouvelle fois à de faux châssis alu pour l'avant et acier plus costaud pour l'arrière. On retrouve également la même architecture de suspension, à savoir une double triangulation avant et arrière, des combinés passifs amortisseurs Bilstein/ressorts Eibach et des barres antiroulis. Les pistards peuvent se ruer sur le pack Sport, raidissant les ressorts et modifiant le set-up des amortisseurs (détente, vitesse d'exécution), le tout associé à des Michelin Pilot Sport Cup 2. De série, le pack Tour se focalise sur la polyvalence: tarages de suspension soft et pneus Goodyear Eagle F1 Supersport. Précisons que ces deux montes ont été développées pour l'Emira. Tous ces composants connus et reconnus sont habillés d'une carrosserie en composite qui n'est plus fabriquée chez Sora mais chez Faurecia, un autre sous-traitant français.

Quand on a la chance d'avoir l'Evora et sa descendance sous les yeux, on se rend compte que le gabarit évolue peu: moins de 2 cm d'écart en longueur par rapport à la GT, hauteur et empattement identiques… Mais l'Emira élargit les épaules (+ 4 cm) pour accueillir de grandes voies. Les formes, elles, revisitent le mélange de rondeurs et de découpes géométriques typiques, tout en évoquant la supercar Evija: phares effilés (à LED), écopes biseautées sur le capot avant… L'intérieur conserve également un côté épuré mais se veut plus classique et inclut une juste dose d'écrans: central tactile (avec mode Performance indiquant l'appui aéro) et compteurs (avec pression des pneus) au

+
Feeling
Déhanché typique
Efficacité suspension
Ambiance

–
Caractère mécanique
Dosage fin pour survirer
Plus filtrée qu'une Evora GT

La qualité reste au-dessus d'une Alpine, mais en dessous d'un Cayman bien équipé.

Les trois modes agissent sur l'accélérateur, l'échappement et les aides à la conduite.

La commande manuelle à tringlerie apparente a survécu!

graphisme simple mais pénalisés par des reflets. La position de conduite est relevée d'un cran par rapport à l'Evora, en raison de sièges rembourrés offrant un maintien latéral insuffisant. On retrouve le sourire en voyant le bon vieux levier, dont la tringlerie apparente est désormais protégée par une grille, les commandes de ventilation dessinant un bonhomme casqué (comme McLaren) ou le bouton de démarrage protégé par une goupille (comme Lamborghini). Mais où se cache la commande d'ESP? Elle apparaît sur le menu des modes de conduite et peut se déconnecter en deux temps: mode Track et Off (conservant l'ABS). Ouf, l'honneur Lotus est sauf. Il est grand temps d'aller secouer cette berlinette à moteur central sur le circuit maison et les routes alentour.

Vieille connaissance bridée

Dès le démarrage, un timbre métallique connu éveille les tympans… En douceur. Le V6 ne claironne pas à tout va, comme à bord des dernières Exige ou Evora. Il s'agit toujours du 3,5 litres Toyota dopé par un compresseur Edelbrock. Mais il opte pour une philosophie GT et non un côté grandiloquent. Il se révèle souple et linéaire, en déployant gentiment sa force à partir de 3 000 tr/mn et en commençant à se libérer dans les tours. Mais il est coupé dans son élan par le rupteur, intervenant tôt: 6 800 tr/mn. Le sifflement traditionnel du compresseur et l'échappement actif restent sur la réserve. Lotus semble en garder sous le coude pour mieux nous surprendre à l'avenir. Il ne faut pas oublier, non plus, que le V6 doit propulser au minimum 100 kg de plus par rapport à une Evora GT 410 (416 ch). Le constructeur évoque un poids minimal de 1 405 kg pour l'Emira, sans préciser qu'il s'agit probablement de la future version i4 (environ 70 000 €), abritant un quatre cylindres 2 litres turbo AMG de 360 ch coupé à une boîte à double embrayage. Nul doute que les performances devraient être très proches, étant donné la santé du bloc M139 et la rapidité de la boîte. Même si le bon vieux levier est ultra-attachant, il ne peut lutter en vitesse d'exécution.

Nous retrouvons la boîte à 6 rapports éprouvée par les Exige et Evora. Comme le tunnel est rehaussé, le débattement se retrouve raccourci. Le pédalier réclame d'avoir des chaussures fines et l'ergonomie facilite le talon-pointe. Les passages sont suffisamment prompts et précis, sauf au rétrogradage de 4e à 3e, où le guidage tend vers la 5e, très proche. Au niveau des performances, Lotus n'annonce pas de chrono sur son circuit fétiche, mais seulement un 0 à 100 km/h exécuté en 4"3 (4"2 pour une Evora GT 410) et une vitesse maxi de 290 km, contre 298 km/h pour l'aînée. C'est sûr, cette Emira ne manque pas de ressources, mais on n'a pas l'impression d'avoir 400 ch sous le pied: mises en vitesse, caractère moteur lissé, sonorité jamais débordante. Vivement la suite! Pour les impatients, il existe l'alternative piste GT4, disponible dès à présent (voir encadré).

Feeling maison

Les fidèles pratiquants vont bénir un élément crucial chez Lotus: le feeling bio, la connexion totale. Merci le châssis alu, la qualité de la suspension et l'assistance de direction hydraulique (comme l'Evora), peu filtrante. En contrepartie, comme auparavant, le guidonnage est conséquent, malgré l'absence de semi-slicks, et oblige tenir le cerceau sur le bosselé. Rien de choquant de la part d'une Lotus, mais les néophytes risquent d'être surpris. Précisons toutefois que notre modèle d'essai dispose d'une suspension Sport raidie. Ce setup n'occasionne aucune perte de grip et régale par son compromis confort/efficacité. Comme à l'accoutumée, plus le rythme augmente, plus le filtrage excelle et la fermeté s'atténue. D'un côté, ces réglages ne sont pas assez radicaux pour un usage piste. De l'autre, ils amenuisent sans doute la poly-

Emira GT4

À peine commercialisée, l'Emira s'attaque à la compétition clients. Lotus n'oublie pas ses racines sportives et compte s'aligner dès 2023 en championnat GT4 dans le monde entier, via des teams privés. Développée en collaboration avec le team RML, cette version course a fait ses premiers tours de roues à Portimão cet hiver et participera à quelques épreuves cette saison. La Lotus Cup européenne, elle, se compose du coup cette année d'Elise et d'Exige. Pour limiter le budget et respecter les normes du FIA GT4, l'Emira reste proche de la série : châssis alu, carrosserie composite. L'habitable est évidemment vidé et livré avec un seul baquet. Fabriquée dans un atelier spécifique, cette GT4 dispose d'un gros kit aéro : lame avant en fibres naturelles, aileron arrière réglable. L'appui obtenu serait colossal selon le constructeur, qui ne souhaite pas encore le communiquer. Le V6 délivre certes la même puissance qu'en série (400 ch selon la balance de performances), mais les pistons, les bielles et le compresseur (Harrop TVS 1900) sont spécifiques. Il est couplé à une boîte séquentielle X-Trac et à un autobloquant. La suspension, elle, inclut des amortisseurs Öhlins réglables. Les freins sont signés Alcon et l'ABS devient ajustable. Un airjack se charge de soulever l'auto pour faciliter les changements de pneus (Pirelli). Lotus annonce un poids de 1300 kg, qui ne tient pas compte des liquides dont 96 l de carburant. Il la commercialise à partir de 165 000 £ hors taxes et a déjà alloué toute la production 2022.

Le pack Sport modifie la suspension et les pneus: Cup 2 et non Goodyear.

La First Edition suréquipée accompagne le lancement.

Les retrouvailles! Le V6 à compresseur délivre ici 400 ch.

valence offerte par le pack Tour. Notre Evora First Edition suréquipée chausse ici des pneus classiques (en raison d'une météo incertaine) associées à la suspension Sport, qui a été mise au point avec les Cup 2. Au bout du compte, ce remix est pertinent sur route ouverte, même en relevant le rythme. Mais dès que l'on tutoie les limites sur piste, les Eagle F1 Supersport saturent un peu vite et n'offrent pas le grip, la progressivité d'un Michelin Pilot Sport ou d'un Pirelli P Zero. Le point positif? L'Emira est sensible au transfert de charge et peut glisser. Il faut transformer le sous en survirage en gardant une bonne vitesse d'entrée, en appuyant le freinage dégressif et en ajoutant du volant. Attention, avec tout le poids sur l'arrière, le dosage s'avère fin.

En adoptant une conduite plus académique, on retrouve le déhanché d'une Evora S: équilibre de coupé à moteur central, avant à placer à l'aide des freins, super-motricité naturelle. L'Emira pourra supporter 100 ch de plus sans problème et profiter davantage de l'autobloquant Torsen, guère sensible ici. Un Cayman GTS reste plus vif aux placements, plus stable, équilibré. Sans oublier une polyvalence et une facilité de conduite sans égale. Une Alpine S renchérit sur ses ennemies par sa précision, son agilité (poids plume) et son potentiel côté ludique en forçant le trait. Ces coupés se rejoignent sur un point: leur freinage puissant et endurant. Mais l'Emira n'offre pas le même niveau de stabilité.

En clair, cette nouvelle Lotus est bien née et ne demande qu'à s'épanouir: plus de watts, de caractère moteur et de réglages radicaux. Elle s'inscrit dans la lignée de l'Evora et se définit comme une douce GT avec le pack Tour, ou prête à en découdre sur piste avec le pack Sport. À pneus équivalents, elle devrait s'incliner à Magny-Cours face à ses ennemies. Nous avons hâte de le vérifier et de la convier à la phase finale de notre élection Sportive 2022, chaussée de semi-slicks.

VERDICT

LOTUS EMIRA V6 »17

L'Emira ne révolutionne pas la marque. Tant mieux! Elle se veut une évolution de la gamme GT et reprend le flambeau de l'Evora. On retrouve donc le feeling pur maison, l'équilibre de berlinette à moteur central et un ensemble V6 à compresseur/boîte manuelle éprouvé. La petite dernière possède de solides bases et mérite plus de puissance, de caractère moteur, une suspension radicalisée et des kilos en moins pour en faire la Lotus de nos rêves. Un Cayman GTS la devance en sensations mécaniques, en performances, en dynamisme... Mais la plume A110 S reste au-dessus du lot en dynamisme et s'avère la plus attachante: gabarit, réactivité, côté fun sur demande.

TECHNIQUE	
Moteur	V6
Cylindrée (cm³)	3456
Suralimentation	compresseur Edelbrock
Puissance maxi	400 ch
Couple maxi	43,8 mkg
Régime maxi (tr/mn)	6800
Transmission	propulsion
Boîte	6, manuelle
Différentiel autobloquant	en série
Pneumatiques	Goodyear Eagle F1 Supersport LTS
Avant/arrière	245/35 & 295/30 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (hydrau.)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (NC/NC)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (4/4)
Poids annoncé (kg)	environ 1400
Poids/puissance (kg/ch)	3,5
Long.-larg.-haut. (mm)	4412 - 1895 - 1225
Empattement (mm)	2575

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	290
De 0 à 100 km/h	4"3
Conso. moyenne (l/100 km)	NC
Emissions CO2 (g/km)	NC

BUDGET	
Prix de base (€)	95 995 (First Edition)
Malus 2022 (€)	NC

FEU D'ARTIFICE

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS JAROWAN POWER/LOTUS

Cette nouvelle usine d'assemblage marque un changement d'ère.

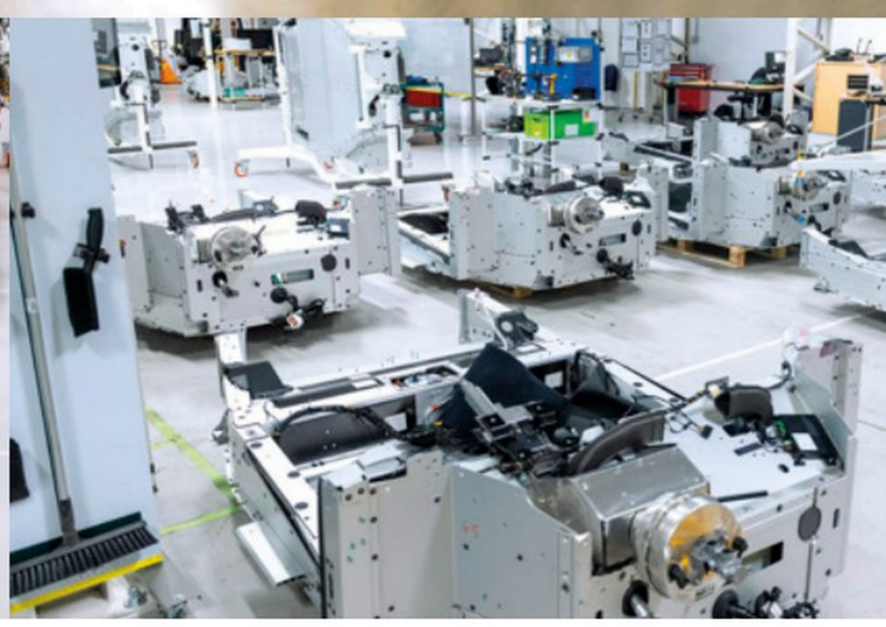
L'Emira n'est que la première pierre d'un édifice qui s'annonce électrique et alourdi. Nous vous emmenons dans les coulisses de cette nouvelle ère, marquée par des infrastructures inédites et la sortie d'une supercar ou d'un SUV.

Jamais Hethel n'a subi une telle transformation depuis sa création en 1966. Le récent bâtiment de recherches et développement n'est rien comparé à l'usine Chapman, fraîchement inaugurée en compagnie de la descendance du créateur qui a fait du "Light is right" son leitmotiv. Il risque de doublement se retourner dans la tombe. Une première fois face à la transformation du site et de la marque. Une seconde fois en jetant un œil au poids des nouveautés : minimum 1,4 tonne pour l'Emira et jusqu'à plus de 2 tonnes pour le SUV. Lotus aura-t-il les moyens de ses ambitions ? Le parti pris électrique n'est-il pas trop risqué ? Il s'appuie sur de grands groupes chinois (Geely, majoritaire) et malaisien (Etika) depuis 2017. Il a d'abord souhaité travailler son image avec un laboratoire roulant : l'Evija. Mais c'est finalement l'Emira qui lui grille la politesse et étrenne les lourds investissements : 100 millions £ pour la nouvelle usine, 300 personnes recrutées et formées en interne. *« Lotus est en train de passer du statut d'artisan anglais spécialisé dans les sportives à une réelle marque mondiale tournée vers la performance »* lance son président Matt Windle, au parcours varié : Tesla, Caterham, Zenos… Cherchez l'intrus. Soyez rassuré, Lotus compte produire l'Emira thermique le plus longtemps possible !

High tech

Les outils de production automatisés contrastent avec le côté artisanal du passé. Les baignoires en alu sont désormais assemblées

La production de l'Emira a débuté, au sein de la nouvelle usine Chapman.



à Norwich, aux côtés des faux-châssis, des pièces en acier/alu et du réservoir, avant de rejoindre l'ancienne aile de l'usine d'assemblage. D'un côté sont entreposés la coque en alu collé/riveté et les faux châssis avant/arrière. De l'autre, Lotus reconfigure les V6 sans âme provenant de chez Toyota et délivrant à la base 280 ch. Nom de code: 2GR-FE. Le constructeur anglais revoit l'admission, l'échappement, les supports moteur, le système de refroidissement, les bougies, la gestion… Et lui greffe un compresseur pour lui donner de la personnalité. Pendant que les faux châssis reçoivent leurs trains roulants, un robot se charge en partie de la greffe subtile des éléments de carrosserie sur le châssis. Ensuite, la cellule centrale part à l'atelier peinture automatisé, voulu peu énergivore et gourmand en eau. Commence alors le défilé des chariots autonomes (AGV) entre les postes des deux lignes d'assemblage. Ils permettraient de faciliter les changements de process et aux équipes de mieux se concentrer. Chaque poste nécessite 40 minutes et Lotus table sur un rythme de croisière de 5 000 voitures par an, en gardant une possibilité de doublement. En remontant ces lignes, on remarque les ateliers alignant automatiquement les roues, les phares, vérifiant la configuration choisie et l'électronique. Il existe aussi un test d'étanchéité, un banc à rouleaux, une station carburant et un service qualité, incluant des retouches de peinture et un circuit de validation dynamique adjacent. Tout ce balai est supervisé par 500 personnes, ce qui porte l'effectif total à 1 700 salariés (contre 850 en 2017).

Evija

La supercar électrique, dont le nom se prononce à l'espagnole (*evira*), est assemblée non loin de là, dans un autre entrepôt multifonction appelé "factory free". Oui, elle existe et les premiers exemplaires vont être livrés en juillet. Aussi fou que cela puisse paraître, ce projet de 2 000 ch (500 ch par moteur/roue) servant de vitrine à Lotus va éclore, au nez et à la barbe de Rimac et Pininfarina. Russell Carr, son designer fort sym-

Les superbes amortisseurs inboard sont signés Multimatic.

Russell Carr, responsable du design, raconte la genèse de ce projet fou.

Les pontons latéraux cachent des rangements.

Les premières Evija seront fin prêtes en juillet.

pathique, a démarré le projet en septembre 2017… Et livré la première maquette trois mois plus tard. Le premier prototype, lui, remonte à 2020. La pression est énorme puisque ce projet détermine l'orientation stylistique de la marque : *« Un mélange de glamour et de modernité, qui puise son inspiration dans l'aviation et le sport automobile »* ajoute-t-il. L'aura dégagée par cette anglaise tout en carbone (monocoque signée CPC) est bien digne d'une supercar. Le regard se veut menaçant. Les portes en élytre font autant d'effet que les flancs sculptés, qui cachent des rangements. *« L'idée des feux arrière vient d'un designer français, à qui l'on doit aussi l'intérieur de l'Emira ! »* précise le responsable du design. Leur finesse et leur intégration en bout de tunnels aéros ébahissent. Le diffuseur arrière et l'aéro active sont tout aussi désappointants : *« Nous aurons plus d'appui que la Valkyrie »* annonce un responsable communication. Le cockpit se révèle tout aussi dingue que la ligne et érige la pureté en dogme : une barre horizontale en guise de planche de bord et une oblique pour la console regroupant les commandes. *« Pour finaliser les détails extérieurs et intérieurs, nous utilisons l'impression 3D en interne »* ajoute le designer. La visite de l'atelier de montage permet d'entrevoir ses entrailles, captivantes. Le bloc de batteries est installé en position centrale, le plus bas possible et de manière transversale. Les quatre électromoteurs fabriqués par un sous-traitant anglais sont gérés indépendamment et la puissance est modulée par électronique. Il n'y a pas de différentiel, ni de boîte de vitesses. Le refroidissement (moteurs et batteries) comprend deux petits radiateurs avant et un gros couché à l'arrière, où l'on peut observer la suspension inédite. Chaque essieu dispose de trois amortisseurs inboard pilotés (dont deux combinés à des ressorts) : deux pour le latéral et un pour le vertical. Cette pièce d'orfèvre est concoctée par le réputé Canadien Multimatic. Un vaisseau spatial cette supercar, dont la sonorité a été imaginée par un musicien, qui a mixé le sifflement électrique au moteur Cosworth ayant servi en F1 de 1968 à 1982.

SI LOTUS DOIT SUIVRE CE CHEMIN DE CROIX POUR DÉGAGER DU BÉNÉFICE ET DÉVELOPPER D'AUTHENTIQUES SPORTIVES, ALORS POURQUOI PAS

Le SUV électrique Eletre produit en Chine n'arrivera que fin 2023.

Intrigant. Les performances, elles, relèvent du domaine de l'abstrait et appliquent une règle de trois d'un genre nouveau : 3"0 de 0 à 100 km/h, 3"0 de 100 à 200 km/h et 3"0 de 200 à 300 km/h. Donc neuf petites secondes pour atteindre "Mach3" ! Renversant, comme la masse de 1,7 tonne et le prix de 2 millions £. Lotus table toujours sur 130 exemplaires, qui n'ont pas tous trouvé preneur : *« Les clients veulent la tester avant d'acheter »* rétorque le constructeur. Aussi incroyable que cela puisse paraître, ce sera possible cet été.

Eletre

Dans un coin de l'entrepôt dédié à l'Evija se cache la dernière nouveauté dévoilée fin mars à Londres : le SUV électrique prononcé "*Eletra*". Le gabarit et le style géométrique évoquent l'Urus. Prévu pour fin 2023, il sera produit en Chine dans une usine dédiée. Son design a été figé dans les bureaux Lotus de Coventry et le développement technique provient de celui de Francfort.

Il repose sur une plateforme inédite, permettant d'accueillir les batteries dans le plancher. La coque et la carrosserie sont majoritairement bâties en acier. La suspension, elle, est confiée à une double triangulation à l'avant et à un essieu multibras à l'arrière. Pour tenter de canaliser la masse, annoncée à environ 2 tonnes, l'Eletre s'équipera de combinés pneumatiques et d'options dynamiques vitales pour lutter contre les meilleurs (Porsche, Lambo', Aston) : antiroulis actif, roues arrière directrices et système Torque Vectoring. L'intérieur, baigné de lumière grâce au toit panoramique, séduit par sa simplicité, son originalité et ses matériaux. Le mastodonte est propulsé par deux moteurs électriques cumulant plus de 600 ch, qui lui permettraient de descendre sous les 3"0 de 0 à 100 km/h.

Lotus a pour objectif une autonomie de 500 km et un tarif avoisinant les 100 000 £. Inutile de s'offusquer. Si Lotus doit suivre ce chemin de croix pour dégager du bénéfice et développer d'authentiques sportives, alors pourquoi pas… L'essentiel est qu'il puisse proposer une véritable gamme, sortir la tête de l'eau et continuer son projet de coupé light électrifié, en collaboration avec Alpine… dont nous avons pu apercevoir la cellule centrale alu contenant les batteries. ■

www.marcassus-sport.com

MARCASSUS Sport

MORGAN

New Plus Four

CATERHAM 7 MADE IN GREAT BRITAIN

New Super Seven

RADICAL FRANCE
WITH MARCASSUS SPORT

New Rapture

Plus de 25 ans d'expérience au service de votre passion !

Retrouvez toutes nos offres sur www.marcassus-sport.com

Marcassus Sport BORDEAUX
40, impasse du Forgeron
33127 SAINT-JEAN-D'ILLAC

+33 (0) 562 122 900

Marcassus Sport TOULOUSE
26, avenue du Louron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

Pièces détachées et accessoires de nos marques : www.marcassus-shop.com

SECONDE CHANCE

La plus sportive des Série 1 a mal débuté sa carrière en 2019. BMW M Performance revoit sa copie (trains roulants, sonorité) pour en faire une concurrente crédible à la S3 et l'A 35 AMG.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.

L'habitable n'évolue pas, contrairement aux pneus qui gagnent d'excellents Michelin optionnels.

Fort de 306 ch, le 4 cylindres turbo travaille sa voix.

Le badge du 50e anniversaire BMW M est optionnel.

LES AMATEURS DE SURVIRAGE PEUVENT PASSER LEUR CHEMIN. CETTE COMPACTE VISE LA NEUTRALITÉ ET À DIMINUER LE SOUS-VIRAGE

La pression était trop forte. Remplacer l'unique compacte propulsion de la production en écartant le 6 cylindres et en devenant une traction déguisée en intégrale relevait du suicide. La première mouture a laissé la rédaction sur sa faim : déhanché, feeling, freins, 2 litres sans âme. Pour mémoire, l'actuelle génération de Série 1, baptisée F40 (!), oscille sur le Club entre 1'31"41 pour la Ti (265 ch) et 1'28"58 pour l'intégrale de 306 ch. Une catastrophe, causée en grande partie par la monte pneumatique. Cette M Performance ne représente que 5 % du mix des ventes de Série 1, contre une majorité pour le coupé Série 2 (M240i). C'est pourquoi BMW ne souhaite pas investir davantage sur ce segment et rétorque aux RS3 et A 45 AMG de manière détournée, par la M240i. Cela ne l'empêche pas de revoir sa copie, présentée au sein de l'usine de Leipzig où sont assemblées les Série 1, 2 Gran Coupé et Active Tourer, Mini Countryman (nouvelle en 2023), i3 (jusqu'en juin), mais aussi des batteries pour l'iX. Plus de 1 000 autos sortent des chaînes chaque jour, avec un cheminement et une mise en scène soignés. Dans le hall d'entrée, une Série 1 tunée nous accueille, affublée d'appendices qui la rapprochent esthétiquement d'une A 45. Elle est préparée par le département M Performance Parts, uniquement sur le plan esthétique : gros aileron, bouclier avant avec dérives latérales, rétros et diffuseur en carbone forgé. Et l'échappement hyperactif télécommandable alors ? Il n'est plus possible d'homologuer un tel dispositif selon Markus Tauchen, responsable projet. Dommage, il a fait des ravages à bord des Mini JCW, M2 et aurait donné du charisme au quatre cylindres turbo.

Bande-son remixée

Cela dit, le 2 litres devient plus bavard. L'échappement crépite davantage au lever de pied et le mix sortant des haut-parleurs se veut plus entraînant et moins artificiel qu'auparavant. Le souci vient plutôt du côté linéaire de ce quatre pattes et de son manque d'entrain dans les tours, où il a du mal à taper le rupteur (6 600 tr/mn). Sans aller jusqu'à entreprendre de profondes modifications, BMW aurait pu affiner la cartographie. On retrouve donc une mécanique qui s'exprime entre 2 500 et 6 000 tr/mn, en privilégiant l'efficacité à l'émotion. Les performances sont au rendez-vous. Rappelez-vous, nous avions relevé 4"8 et 24"2 au 1 000 m en 2020 pour un modèle d'essai pesé à 1 588 kg. Tout cela en utilisant une boîte auto, imposée. La DKG, elle, est compatible avec le 2 litres jusqu'à la 120i (178 ch) car cette boîte à double embrayage encaisse maxi 38,7 mkg. La M135i dispose donc d'un convertisseur Aisin et de rapports courts, qui nécessitent souvent d'aborder les courbes sur le rapport supérieur. Les passages deviennent marqués en Sport et créent des à-coups en manuel. Mieux vaut d'ailleurs prendre les commandes, car le Drive Sport a du mal à s'adapter aux changements de rythme. Et le levier alors ? Il est peu demandé selon BMW à ce niveau de gamme et donc abandonné. Dans les environs de Leipzig, les autobahns invitent à titiller la bride. L'enrobé est bien entretenu et il existe des portions illimitées à trois voies. L'occasion de constater que le limiteur intervient dès le 5e rapport, à l'approche de la zone rouge. Les 250 km/h sont atteints avec facilité, ce qui prouve l'excellente santé du bloc et donne envie de s'amuser avec les autochtones. Arf, impossible de distancer un satané break Audi S6 diesel. Vous imaginez le défouloir et la tournure que prennent les trajets quotidiens boulot-dodo… Le rêve, qui existe encore en Allemagne. Pourvu que ça dure !

Bottes optionnelles

L'enjeu principal du cru 2022 concerne l'évolution du dynamisme. BMW a concentré ses efforts sur la suspension passive, qui hérite du travail réalisé pour la 128Ti. Ah bon, il s'agit d'une référence ? À l'avant, le carrossage négatif est augmenté de 25 % pour culminer à 1,2°. À l'arrière, il ne change pas et atteint 2°. Chaque essieu reçoit également de nouveaux ressorts/amortisseurs et des supports de suspension rigidifiés. Quant à l'amortissement piloté optionnel Select Drive (BWI, 160 € seulement), les réglages demeurent inchangés mais il interagit plus activement avec d'autres systèmes actifs, dont la transmission intégrale… À ce sujet, la gestion de l'embrayage piloté est recalibrée dans le but d'accroître la stabilité et la "prédiction". Précisons que le train arrière n'est sollicité qu'en cas de besoin et reçoit au maximum 50 % du couple. Les amateurs de survirage peuvent donc passer leur chemin. Cette compacte vise la neutralité et la diminution du sous-virage.

Concernant la direction, dont la crémaillère est à pas variable, le constructeur a voulu réduire

+
Pneus Michelin optionnels
Sonorité retravaillée
Performances

–
Caractère moteur
Pas l'âme d'une GTI
Tarif

LES BOTTES DE SEPT LIEUES MICHELIN MÉTAMORPHOSENT LA SÉRIE 1, QUI DEVIENT RÉELLEMENT EFFICACE… EN OPTION !

les remontées de couple et accroître la stabilité à haute vitesse. Or l'assistance avait déjà tendance à gommer ces remontées au prix d'une lourdeur flagrante dès le mode Comfort, accentuée désormais. Une compacte de 306 ch aidée par un autobloquant à l'avant se doit d'être vivante, communicative et de croquer les cordes à pleines dents. Or les tarages du Torsen restent inchangés (36 % à l'accélération, 26 % à la décélération) et l'effet de blocage timide. Espérons que le discours prenne une autre tournure à propos de la suspension. L'amortissement actif optionnel, combiné à des jantes de 18 pouces, soigne le confort en mode éponyme et se raidit généreusement en Sport. Au point de canaliser les méfaits de la masse et de devoir l'éviter sur le bosselé. Le train avant lui, gagne de la constance et de l'efficacité. Il en va de même en conservant la suspension passive, qui rajoute un brin de vivacité au placement et un léger piochage en combinaison avec les 19 pouces. Le tarage se rapproche du mode Sport de l'amortissement actif, sans être aussi sec en compression.

Au final, ces évolutions châssis seraient infimes et difficiles à cerner sans un élément essentiel, qui s'accapare à lui seul 70 % du bonus dynamique : les nouveaux pneus Michelin Pilot Sport 4 (18 pouces) et 4S (19 pouces) sur mesure. L'appellation change pour des raisons marketing, mais les composants et la formule magique sont identiques. Le grip enchante. Ces bottes de sept lieues métamorphosent la Série 1, qui devient réellement efficace. Elle manque toutefois de mordant et de fun pour une sportive de ce calibre. La philosophie tient plus de la GT compactée que de la GTI. D'où la volonté d'offrir ces pneus qu'en option. De série, la M135i peut être chaussée en classiques Michelin, Continental ou Goodyear. En 18 pouces, elle peut recevoir des gommes sportives au développement spécifique : Michelin Pilot Sport 4 ou Pirelli P Zero. Pour être sûr d'avoir la monte adéquate, à savoir les Michelin Pilot Sport, il faut se tourner vers les jantes de 19 pouces enveloppées d'office de 4S, disponibles à partir de juillet. Quant aux freins, ils n'évoluent pas en dehors d'une nouvelle couleur d'étriers optionnelle (rouge). Ils ont flanché temporairement sur un des modèles d'essai, mais ont tenu le choc sur un autre, testé dans les mêmes conditions et sur les mêmes routes. En mettant bout à bout les évolutions 2022, on se rend compte que la compacte garde un esprit paisible et que son efficacité l'élève enfin au niveau de la concurrence, à condition d'être bien chaussée. ■

VERDICT

BMW M135i xDRIVE »14

Oui, la Série 1 s'achète une conduite et se hisse au niveau des A 35 AMG et S3. Mais elle le doit avant tout à ses pneus Michelin optionnels, combinés à de nouveaux tarages de suspension. Le grip séduit, comme les performances ou la stabilité. Cette compacte n'a toutefois pas le grain de folie d'une GTI : déhanché, caractère mécanique… À l'image des concurrentes citées.

TECHNIQUE	
Moteur	4 en ligne, inj. directe
Cylindrée	1 998 cm³
Suralimentation	1 turbo (double entrée)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	306 de 5 000 à 6 250
Couple maxi (mkg à tr/mn)	45,9 de 1 800 à 4 500
Régimes maxi (tr/mn)	6 800
Transmission	intégrale
Boîte	8, automatique
Différentiel autobloquant	central piloté, Av Torsen
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4S
Avant/arrière	235/35 R 19
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (360/330)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Poids annoncé (kg)	1 525
Poids/puissance (kg/ch)	5
Long.-larg.-haut. (mm)	4 319 - 1 799 - 1 434
Empattement (mm)	2 670
Voies Av/Ar (mm)	1563/1560
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	250 (bridée)
0 à 100 km/h	4"7
Conso moyenne (l/100 km)	7,8
BUDGET	
Prix de base (€)	54 250/ 60 650
Malus 2022 (€)	4 026

N°1 FRANCAIS GESTION MOTEUR DEPUIS 2003

NOS GARANTIES

- 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 RÈGLAGES INDIVIDUELS ET PERSONNALISÉS
- REMISE A L'ORIGINE GRATUITE DANS TOUS LES CENTRES

+ 30 CENTRES ET 12 BANCS DE PUISSANCE

digi services.fr

ZI ACTIPOLE PARIS EST - 4/6 Boulevard de Beaubourg - 77183 CROISSY BEAUBOURG

01.60.08.09.22

www.digiservices.fr

contact@digiservices.fr

Infos line:

01.60.08.09.22

KY71 FHB

MASSIVE ATTAQUE

Je suis en plein schisme émotionnel. Je suis heureux d'être sur une piste dingue pour essayer une Aston Martin de plus de 700 ch mais également dépité à l'idée de devoir pousser un SUV de plus de 2 m de large et 2,2 tonnes sur un toboggan étroit laissant peu de place à l'erreur. Quel sentiment va-t-il rester après l'essai de ce DBX707 sur le terrifiant Bilster Berg ?

PAR PATRICK GARCIA **PHOTOS** TOBIAS KEMPE & MARCUS WERNER/ASTON MARTIN

POUR BRILLER SUR LES DRAG RACES, UN RAPPORT DE BOÎTE RACCOURCI ET UN LAUNCH CONTROL PERMETTENT UN 0 À 100 KM/H EN 3"3

Il y a deux questions auxquelles je dois répondre à propos de ce DBX707. La première est de savoir si, comme le prétend Aston Martin, il s'agit du *« SUV de luxe le plus puissant au monde »* ou, plus concrètement comme me le demande le rédac' chef: *« Est-ce lui le nouveau boss des SUV ? »*.

Pour trouver la réponse à la première question, le V8 6,2 litres compressé d'un Dodge Durango SRT Hellcat émarge à 720 ch et l'ancien Jeep Grand Cherokee Trackhawk proposait déjà 707 ch. Le DBX707 est donc plutôt le plus puissant des SUV européens actuels puisque, avant l'arrivée du nouvel Urus et du Ferrari Purosangue, il ne trouve face à lui que le SUV Lambo' de 650 ch et le Cayenne Turbo GT de 640 ch.

La question la plus intéressante reste donc de savoir s'il s'agit du boss du segment. Et là aussi, la question va être "vite répondue" puisque je n'ai essayé ni l'un ni l'autre de ses rivaux. Cependant, tout n'est pas perdu car nous nous trouvons sur le très vallonné (euphémisme) circuit de Bilster Berg dans le centre de l'Allemagne et l'instructeur chargé d'ouvrir la piste à bord d'une DBS Superleggera s'appelle… Vettel. OK, OK, il s'agit de Fabian Vettel, le frère de Sebastian mais il a tout de même sous le pied droit un V12 de 725 ch et une auto autrement plus légère !

Une évolution subtile

Ce DBX plus sportif n'a pas osé le V12 et conserve donc le groupe motopropulseur emprunté à la E 63 AMG, soit un V8 4 litres biturbo. Grâce à de nouveaux turbos, à une optimisation du refroidissement et à l'adaptation de la boîte Speedshift 9 rapports à embrayage humide plus résistante, il délivre dorénavant 707 ch et 91,8 mkg contre "seulement" 550 ch et 71,4 mkg à la version standard dont il se distingue extérieurement par quelques légères évolutions. On note un bouclier arrière un peu plus ouvragé et aéré comportant 4 sorties d'échappement, des bas de caisse plus épais, et un masque avant redessiné avec une calandre et des ouvertures élargies. On s'étonnera quand même que par rapport au modèle de base, les éléments suivants soient identiques: cylindrée, taux de compression, dimensions générales, poids de 2 245 kg, jantes de 22 pouces, Pirelli P Zero spécifiques en 285/40 à l'avant et 325/35 à l'arrière, démultiplication de direction, modes de conduite (GT, Sport et Sport+).

Pourtant, Aston Martin annonce un passage à des disques carbone-céramique élargis de 10 mm (420 mm) par rapport aux disques acier du DBX, ce qui ferait économiser 40,5 kg. Si l'on plonge dans la fiche technique, on note tout de même une répartition du poids légèrement modifiée passant de 54/46 sur le DBX à 52/48 sur le 707 sans doute à cause des radiateurs supplémentaires installés à l'arrière, qui compensent peut-être les 40,5 kg gagnés sur le freinage, pour refroidir le différentiel par ailleurs renforcé pour supporter le couple en nette hausse.

La suspension pneumatique à trois chambres est elle aussi reconduite mais ses caractéristiques et réglages sont totalement revus pour s'adapter aux performances. Les paramétrages de consistance de direction sont également reconsidérés pour apporter plus de ressenti. Autre particularité du 707, en plus de rapports de boîte légèrement raccourcis (3,27 contre 3,07), un mode "Race Start" (launch control) est inauguré, ce qui doit permettre de briller sur les drag races avec un 0 à 100 km/h donné pour 3"3 contre 4"5 pour le V8 standard et 7"4 sur le 0 à 160 km/h.

Mais si tout cela peut déjà donner des frissons, la vraie première émotion ressentie, c'est face au bestiau qui nous attend dans sa teinte optionnelle Satin Titanium Grey à 8 150 € que tout le monde voit plus verte que grise. À peine plus agressif que le DBX (tout se joue en partie basse), le 707 impressionne par sa calandre béante mais aussi par ses roues de 23 pouces optionnelles (5 250 €), minuscules dans leurs immenses arches de roues. On prend alors conscience de son gabarit (5,04 m de long), puis on ouvre cette lourde porte freinée par de petits vérins et on découvre un intérieur plutôt réussi où quelques nouveautés apparaissent. Une molette sur la console centrale permet de sélectionner les modes et il n'est plus besoin d'aller fouiller dans le menu sur l'écran tactile pour trouver le bouton de désactivation de l'ESP… que l'on nous a absolument interdit de toucher ! Comme trop souvent… Par conscience professionnelle, c'est donc la première chose que je fais. Une pression brève vous place en ESP Sport et une autre, plus longue, affiche ESP Off au tableau de bord. Voyons voir.

Surprise dynamique

Au démarrage, un effleurement de la pédale de frein produit un couinement caractéristique indiquant la présence derrière les étriers à 6 pistons de plaquettes hautes performances (de série), ce qui est rassurant. Si vous écrasez correctement la pédale de droite, l'échappement à valves actives grogne alors joliment dans les modes Sport et Sport+, c'est même mieux que les Vantage présentes sur l'évènement. La direction est transparente et précise. À la première épingle en montée, on sent que l'envoi de la puissance vers l'arrière est plus prononcé que sur le modèle standard. Cela désaxe rapidement la poupe

L'habitacle accueillant et confortable, l'assise haute, le cuir à surpiqûres, tout cela évoque plus l'univers GT que le sport.

Une nouvelle molette sur la console centrale permet de sélectionner les modes de conduite.

Le DBX707 conserve le V8 AMG mais il est largement revu pour passer de 550 à 707 ch.

+
Équilibré, onctueux, facile
Comportement décent sur circuit
Confort de roulage

–
Poids
Manque de ressenti
À ce prix, ne vaut-il pas mieux une vraie sportive et un SUV moins radical ?

mais l'électronique coupe l'injection brutalement. Alors, ESP off ou pas off ? La question ne sera pas tranchée ce jour-là. Le staff Aston Martin persiste à dire que l'ESP est entièrement débrayable et qu'il est possible de rouler par les portières mais que nous disposons de modèles de préséries… N'ayant à disposition aucun technicien capable de répondre avec certitude, il se peut également que, comme c'est le cas de nos jours avec les différentiels pilotés, ce soit simplement une intervention de la fonction torque vectoring agissant sur le contrôle du lacet pour aider l'auto à garder la meilleure trajectoire… plus que l'ESP qui cherche à "sauver" l'auto en cas de perte de contrôle. La frontière entre les deux est d'autant plus floue que le véhicule est lourd et haut. Quoi qu'il en soit, impossible de tenir une dérive ici.

Laissez-nous chanter

L'autre souci du jour fut le rythme auquel on nous a permis de rouler. Le circuit est merveilleusement vallonné, il offre souvent de faibles dégagements et réclame beaucoup d'humilité sur quelques freinages en descente et virages en aveugle. Nous partons par groupe de quatre autos derrière un pace car censé donner le rythme mais cale sur le plus lent du groupe… Résultat, nous avons passé la majeure partie de la journée à nous traîner. Dans ces conditions, la suspension pneumatique adaptative et les barres antiroulis actives très peu mises à contribution gardent une souplesse qui promet d'être agréable sur route. Par expérience, ces amortisseurs pneumatiques à trois chambres que l'on trouve aussi chez Porsche offrent le meilleur compromis entre sportivité et confort. Sauf qu'ici, jusqu'à ce que les gens merveilleux d'Aston parviennent à nous offrir une session plus rythmée, il était impossible de juger des qualités sportives annoncées du DBX707. Nous n'aurons donc que trois tours derrière le frère de "qui vous savez" au volant d'une DBS Superleggera pour tester ce DBX707.

Pour tout vous dire, Vettel n'a fait que me ralentir… Je rêvais d'écrire ça un jour ! Certes, j'imagine que Fabian avait pour consigne d'imposer un rythme qui préserve le DBX707. Nous étions donc loin d'être au maximum. Les freinages étaient extrêmement précoces mais quelle surprise d'être parvenu sans forcer à coller littéralement au train de la DBS qui dandinait sur les remises de gaz, tout en perdant le deuxième DBX707 derrière moi. Il faut dans tous les cas éviter de brusquer la bête pour aller vite et durablement, ne pas freiner trop fort et trop tard. On sent clairement que ça ne résistera pas longtemps si l'on force trop. Mais lorsque l'on parvient à se caler sur son rythme idéal, le DBX707 se montre étonnamment efficace. Il y a moins d'interventions électroniques des différentiels que sur un DBX standard. La suspension s'affermit beaucoup sur les gros appuis grâce notamment aux barres antiroulis actives. L'équilibre général est bon. Les transferts de masse sont clairement ressentis. Il suffit de charger juste ce qu'il faut l'avant pour arriver à tourner et on peut ensuite accélérer férocement en sortie et pousser jusqu'aux 7000 tr/mn de la zone rouge.

Les 707 ch sont bien là puisque la DBS V12 ne s'échappe que légèrement en ligne droite. Toutefois, les sensations sont lissées par le poids et le gabarit que l'on ressent en permanence malgré un contrôle de caisse plutôt correct. Ce qui me fait dire qu'il sera sans doute impossible d'adopter un vrai pilotage de circuit, ni de ressentir le grand frisson. La physique impose des limites qui imposent qu'on se limite…

Toutefois, cette rigueur somme toute surprenante m'a quand même donné envie d'aller essayer ses rivaux, ce qui n'était pas gagné. Au final, le sentiment qui prédomine est donc plutôt positif, même si la Vantage F1 Edition noire qui tournait en même temps que nous me faisait drôlement plus envie. Non, un SUV ne remplacera jamais une vraie sportive mais Aston Martin qui avait besoin de ce genre d'auto n'a pas raté son coup. ■

VERDICT

ASTON MARTIN DBX707 »17

Après cette brève prise en mains sur circuit qui demande à être approfondie, nous pouvons affirmer qu'il s'agit d'un engin réussi voire étonnant pour un SUV. Mais le DBX standard l'était également, ce n'est donc pas une surprise. Toutefois, il est difficile de dire si le DBX707 est désormais le boss du segment d'autant qu'aucun chrono sur un circuit de référence n'a été communiqué. Sachez toutefois que le staff Aston Martin nous a avoué qu'ils attendaient l'arrivée de Pirelli P Zero Corsa optionnels développés spécifiquement pour le 707. Ce n'est qu'après les avoir reçus qu'ils tenteront d'aller chercher le record sur la Nordschleife qui est la propriété du Cayenne Turbo GT en 7'38''92.

TECHNIQUE	
Moteur	V8
Cylindrée	3982 cm³
Suralimentation	2 turbos
Puissance (ch à tr/mn)	707 à 4500
Couple (mkg à tr/mn)	91,8 à 6000
Régime maxi (tr/mn)	7000
Transmission	intégrale
Boîte	9, auto (emb. humide)
Différentiel autobloquant	central/arrière
Pneumatiques	Pirelli P Zero A8A
Avant-arrière	285/40 & 325/35 R 22
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)
Freins AV/AR (ø en mm)	420/390 carb-céram.
Etriers	fixes/flottants (6/1)
Poids annoncé (kg)	2245
Poids/puissance (kg/ch)	3,2
Long.-larg.-haut. (mm)	5039 -1998- 1680
Empattement (mm)	3060
Voies Av/Ar (mm)	1698/1664
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	310
De 0 à 100 km/h	3''3
Conso. moy. (l/100 km)	14,2
Emissions CO2 (g/km)	323
BUDGET	
Prix de base (€)	240504
Malus 2022 (€)	40000

MOTORTECH

votre réseau de professionnels

Reprogrammation moteur

+kW
+Nm

tolérances mécaniques

France
Suisse
DOM-TOM

+ DE PUISSANCE
+ DE COUPLE
- DE CONSOMMATION

· Garantie des performances.
· L'expérience d'un réseau de professionnels.
· + de 12 ans d'activité.

www.motortech.fr

TENTATIVE DE PUTSCH

Le cadet de la famille en a ras le bol de rester dans l'ombre et tente de renverser le pouvoir 911. Nous avons donc invité la crème des 911 radicales à arbitrer les épreuves de son supertest : Magny-Cours, Lurcy-Lévis, pesée et virée dans le Morvan.

PAR JULIEN DIEZ **PHOTOS** YANNICK PAROT

Magny-Cours
PORSCHE
GT4RS
GG-465-HB
92

992 GT3

Moteur » flat-6, 3 996 cm³
Puissance maxi » 510 ch à 8 400 tr/mn
Couple maxi » 47,9 mkg à 6 100 tr/mn
Régime maxi » 9 000 tr/mn
Transmission » propulsion, 7 double embrayage
Poids mesuré » 1475 kg
Poids/puissance » 2,9 kg/ch
Pneus Av&Ar » 255/35 R20 - 315/30 R21
Perfs mesurées » 0 à 100/200 km/h en 3"2/10"6
400/1000 m D.A. en 11"0/20"1
Vitesse maxi » 318 km/h
Prix de base » 178 595 €

PAROLE DE PROPRIÉTAIRE

NICOLAS, 992 GT3

« Je trouve ce Cayman GT4 RS très abouti. Il procure énormément de plaisir, surtout au niveau de la sonorité. C'est un truc de fou. La boîte ressemble beaucoup à celle des autres. C'est un magnifique outil, qui va prendre de la valeur. J'ai été tout de suite comme chez moi. Je préfère le couple, le train avant et la stabilité de la GT3, mais ce Cayman est plus ludique, il bouge un peu sans faire peur, même en coupant les aides. Je pourrais craquer, si j'avais un budget illimité ! Mais je garde la GT3 parce que la voiture de sport par excellence reste une 911. Le Cayman restera toujours le petit frère... Ce qui n'est pas juste, surtout à ce niveau-là. »

SUR LE PAPIER, LE CAYMAN GT4 RS S'ANNONCE COMME LA PISTARDE RÊVÉE QUI FLEURE (QUASI) LA BONNE AFFAIRE

Il attend ce moment depuis 2005. Il en a assez de jouer les petits frères gentillets, sous-motorisé. Il tente un coup d'État. Le croco ose s'attaquer à la grande sœur iconique, traitée comme une reine dans le monde entier, y compris sur piste. Les traits sont tirés. Les voies s'élargissent : 6 mm par rapport au GT4. Les appendices foisonnent, au point d'hériter d'une lame extractible et d'un aileron réglable en col-de-cygne. Bref, il a mangé du lion et la crise d'adolescence s'annonce sévère… D'autant qu'il cache le flat-6 hurlant de la GT3 et que son châssis est entièrement réglable. Sur le papier, le Cayman GT4 RS s'annonce comme la pistarde rêvée qui fleure (quasi) la bonne affaire, en démarrant sous les 150 000 €. Les 911 observent de loin l'énergumène, mais semblent sereines. À tort ? C'est ce que nous allons voir, grâce à la confiance et à la gentillesse de deux propriétaires qui sont venus à notre rencontre.

Les photos de famille mettent en exergue la longueur d'avance des aînées en matière de gabarit. Le Cayman est distancé en longueur, largeur, voies, mais il possède le plus gros empattement et se révèle le plus bas. Il n'a rien d'un gringalet et utilise les mêmes codes stylistiques : écopes sur le capot, pack Weissach bi-ton et ailes dignes de la 991.2 GT3 RS, aileron en col-de-cygne doublé d'un becquet fixe telle une 992 GT3. Il ne va pas aussi loin en matière de hanches galbées ultra-sensuelles. Rappelons que cette 991.2 osait élargir le popotin telle une Turbo (en incluant ses entrées d'air) alors que la 992 conserve les épaules d'une Carrera. Elle laisse sans doute ce privilège à la RS, révélée en fin d'année et annoncée comme l'ultime pistarde atmo. Le cadet 718 met tout de même en avant ses entrées d'air latérales (ici en carbone), qui alimentent… les radiateurs, puisque le flat-6 respire grâce aux custodes reliées à la boîte à air ! En adoptant pour la première fois la panoplie "Renn Sport", le Cayman franchit un cap en termes d'aéro. Au point d'être autant plaqué au sol que les 911 ? Non, la hiérarchie est respectée. Mais le travail est conséquent depuis les prises d'air avant bordées de dérives jusqu'au diffuseur intégré au fond plat, en passant par les multiples écopes. Comme la 992, il dispose de réglages Performance dédiés à la piste et non homologués route, élargissant la lame avant et braquant l'aileron. Porsche annonce un gain de 25 % par rapport au 718 GT4, soit 225 kg de déportance à 315 km/h contre 180 kg à 304 km/h. La 992 doit relever des équerres situées devant les passages de roues et son aileron à quatre positions pour obtenir 350 kg d'appui à 300 km/h. Cela fait sourire notre poussin 991.2, qui toise la famille : 416 kg maxi annoncés en obliquant l'aileron. Une telle charge aéro se paie en vitesse maxi, même en aplanissant l'aileron, et la plus puissante du lot (520 ch) ferme la marche avec 312 km/h. Le Cayman, doté de la même boîte PDK à 7 rapports assortie d'un pont un poil plus long, la devance de justesse avec 315 km/h. Quant à la 992, équipée d'une autre boîte à double embrayage, elle leur grille la politesse avec 318 km/h et peut

même grimper à 320 km/h avec l'alternative manuelle, qu'elle est la seule à proposer. Tout se joue donc dans un mouchoir de poche en vitesse maxi, un exercice pour lequel elles ne sont pas taillées.

Adieu la polyvalence ?

Une utilisation quotidienne ou GT représente le cadet des soucis de ces pistardes. Les suspensions sont copieusement raidies. L'insonorisation est sommaire. Le flat-6 et les bruits de transmission se chargent de réchauffer l'ambiance. Mais comment se situe le petit dernier ? *« Il va peut-être falloir envisager les bouchons d'oreille »* ironise notre photographe, après un trajet intense entre Paris et Magny-Cours. Il faut dire que le passager arrière est du genre volubile et la connexion avec les tympans sans filtre : aucune paroi de séparation ! Sur autoroute, à allure presque légale, le régime dépasse 3 500 tr/mn en 7e. Tant qu'à faire, cet overdrive aurait mérité d'être allongé. La 991.2 suit cette tendance, en baissant d'une octave, et oblige les occupants à élever la voix pour converser. Le plus étonnant est que la 992 GT3 se révèle aussi radicale et vénère le "bio", alors qu'elle n'arbore pas le logo RS. À la base, précisons que le niveau de rigidité du châssis alu/acier de la génération 992 atteint des sommets et cela se ressent dès les Carrera. Heureusement, comme le reste du trio, elle embarque un amortissement piloté Bilstein et peut affûter sa géométrie : carrossage, pincement, antiroulis, voies, hauteur de caisse… Nos propriétaires ne s'en privent d'ailleurs pas. Nicolas a augmenté le carrossage avant/arrière de 1 à 1,45° de la 992 et compte grimper jusqu'à 2,15° à l'aide de cales. Rappelons que le train avant à double triangulation hérité de la course est inédit, que les ressorts reçoivent l'aide d'auxiliaires (helpers) et que les liaisons au châssis sont rigides (Unibal). Quant à Sébastien, il a tapé à la porte de Manthey Racing pour des réglages aux petits oignons, à un prix raisonnable. De quoi sublimer l'efficacité des trains roulants, composés aussi de ressorts auxiliaires, de supports rigides et de paliers moteurs actifs. Cette génération pouvait même recevoir des barres antiroulis en carbone.

Notre GT4 RS, lui, s'appuie sur la configuration usine et suit cette voie de la coursification : ressorts auxiliaires arrière, rotules Unibal. Il reprend le train avant de la 991.2 GT3 et l'arrière de l'ancien Cayman GT4. Il hérite des freins de la 992 GT3. En revanche, il se passe de roues arrière directrices, contrairement aux deux 911. Ce trio partage la même philosophie en matière de filtrage de suspension : ferme en compression, faible débattement qui favorise le louvoiement et peut générer des micro-pertes d'adhérence sur le bosselé. Le mode normal de l'amortissement actif mériterait d'ailleurs d'être plus détendu (compression et détente). Le Sport, lui, s'enclenche uniquement sur du billard. L'efficacité est démente. Aucun mouvement de caisse ne vient parasiter les placements. Vous vous en doutiez, le confort n'est pas leur fort, mais les lombaires ne portent pas plainte au bout de 100 km, ni même les tympans. Les sièges, eux, restent confortables, même lorsqu'il s'agit de baquets à coque carbone issus de la 918 (disponibles sur les trois modèles). L'ambiance fleure bon la course : Alcantara ou équivalent Race-tex, carbone, arceau, harnais (en plus de la

FINALEMENT, LE JEUNE PREMIER TALONNE LA 992 GT3 SUR LE CLUB MALGRÉ DES CONDITIONS DÉFAVORABLES

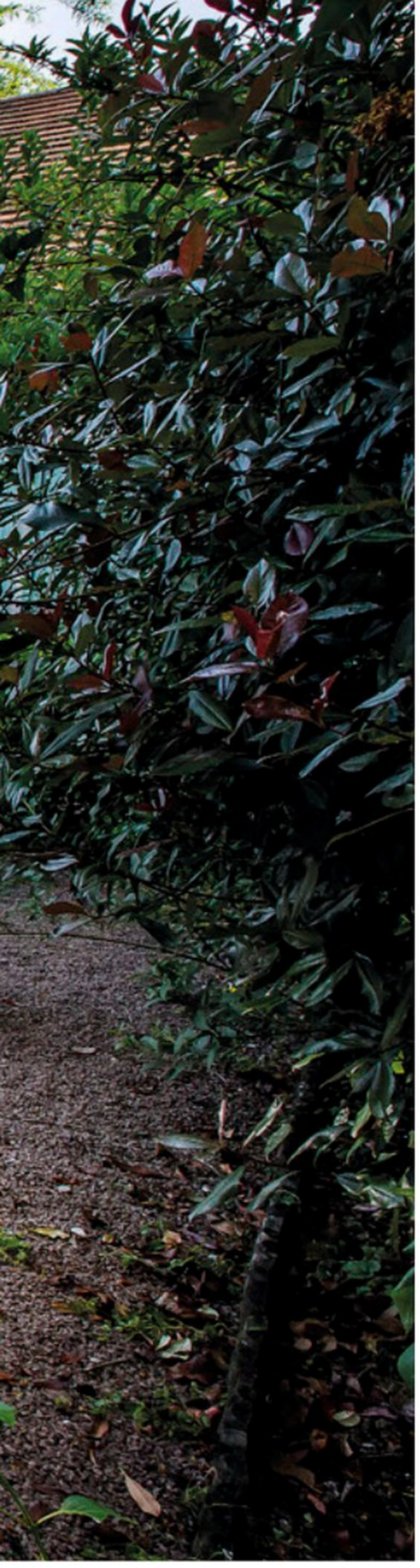
Ces excellents baquets carbone sont standard, contrairement au chrono ou à l'omniprésence de feutrine.

L'aileron réglable adopte des supports en col-de-cygne, comme la GT3.

Dérives latérales, écopes sur les ailes, ce Cayman en met plein la vue. Il peut recevoir des Cup 2R en option.

Un grand merci à notre partenaire l'hôtel Pit Stop à Lurcy-Lévis, géré par le circuit et situé sur la charmante place du village. D'une capacité de 9 chambres, il est également ouvert à la location de salle dans le cadre d'événements. La restauration est assurée par l'excellente brasserie voisine : "Le café de l'univers". Renseignements : www.circuit-lurcy-levis.com.

Ces jantes ne sont pas en magnésium mais en alu et peintes en bleu indigo (option).



LE CONCERT MÉTALLIQUE ORCHESTRÉ PAR L'ADMISSION PREND UNE AMPLEUR INÉDITE À BORD DU CAYMAN. JUBILATOIRE

ceinture). L'apprenti pilote trouve vite ses repères. La 992 possède un coup d'avance en matière de technologies embarquées : interfaces tactiles, digitalisation… Détail important, le Cayman peut aussi contenir tout l'attirail d'un pistard, grâce à ses deux coffres (125 et 136 l). Pour espacer les ravitaillements, le petit coupé peut recevoir un réservoir de 90 l (192 €), comme ses sœurs. Utile, mais cela pénalise évidemment le poids qui vire à l'obsession familiale et peut pousser l'acheteur de GT4 RS à se passer de multimédia. Le cadet part confiant à ce sujet pour remporter la palme de la légèreté. À tort.

Le poids et le chrono

Le Cayman fait la moue sur la balance de notre partenaire W-Autosport. Et pour cause, il incarne la lanterne rouge de la bande ! Encore une fois, cela se joue dans un mouchoir de poche : 1 488 kg pour le reptile (+50 kg par rapport au GT4) contre 1 485 kg pour la 991.2 de Sébastien équipée du pack Weissach et d'une batterie lithium, et 1 475 kg pour la 992 PDK allégée par l'option freins carbone/céramique. La 718 s'équipe pourtant de freins carbone/céramique (7 980 €) et du pack Weissach (15 948 €) incluant des éléments en carbone apparent (capot avant, entrées d'air, boîte à air, rétros, aileron), des sorties d'échappement et un arceau en titane ou un revêtement de planche de bord en feutrine. Mais il fait l'impasse sur les coûteuses jantes en magnésium (15 000 €) et s'équipe généreusement (comme les 911) : multimédia, relevage de l'essieu avant… Vu le gabarit réduit, pourquoi une telle masse ? La 992 fait appel majoritairement à de l'alu pour sa coque… La 718 aussi, à hauteur 70 % contre 30 % d'acier. Logique, elles partagent la même plateforme MME. L'explication se trouve sans doute dans l'ensemble moteur/transmission avec une ligne d'échappement plus longue (expliquant la baisse de puissance), une boîte 7 différente et l'autobloquant mécanique (et non piloté). Du coup, le cadet voit son rêve de les devancer au sprint brisé. Nous n'avons malheureusement jamais mesuré de 991.2 GT3 RS (520 ch), qui était annoncé de 0 à 100 km/h en 3"2 et de 0 à 200 km/h en 10"6. La 992 GT3 (510 ch) est censée respecter son aînée en annonçant 3"4/10"8, or nous avons relevé 3"2 et 10"6 à Lurcy-Lévis avec des Michelin Pilot Sport Cup 2R (optionnels). Le GT4 RS tente le tout pour le tout, en chaussant des Cup 2 dédiés (N1) neufs. Toutes les aides sont remerciées. Le régime de départ fait écarquiller les yeux et sursauter les tympans : 5 400 tr/mn ! Les GT3, elles, poussent le bouchon jusqu'à 6 500 tr/mn. Une pensée pour la transmission. Au décollage, le croco se cherche un peu par rapport à une 911… Enfin, tout est relatif quand on regarde le résultat : 3"5 de 0 à 100 km/h et 11"1 de 0 à 200 km/h ! Il franchit ensuite la borne kilométrique en 20"5 à 258 km/h, contre 20"1 et 260 km/h pour la 992 GT3. Il devance donc de justesse une 991 GT3 (20"6). Le cadet peut donc s'enorgueillir de telles performances, d'autant qu'il assure un spectacle sonore qui dépasse l'entendement et surclasse le reste de la famille. Vengeance.

Flat-6 hystérique

Porsche Motorsport facilite le travail des vendeurs. Si un client hésite à signer un bon de commande pour le GT4 RS, il suffit d'une accélération pour qu'il brandisse le chéquier. La voix du flat-6 explose les tympans, raccordés directement à l'admission placée à quelques dizaines de centimètres. De l'extérieur, le 4 litres gronde autant que la GT3, avec un échappement actif qui ajoute des basses une fois libéré. À bord, le concert métallique orchestré par l'admission prend une ampleur inédite et abasourdit. Le cockpit sert de caisse de résonance. Jubilatoire. Motorsport a osé mettre les watts ! À côté, la 992 GT3 paraît timide et la 991.2 GT3 RS possède cette tonalité métallique authentique et pure, mais réduit le volume de la stéréo à 6 pattes. Nous avons affaire à la même base mécanique, à savoir un 4 litres à carter sec, dont la conception et la lubrification sont héritées des Cup. Il cache une admission variable (à deux étages), un échappement et des bielles en titane, des papillons de gaz individuels, une injection directe à 250 bars, ainsi qu'une distribution très course (soupapes commandées par culbuteurs). Il délivre jusqu'à 520 ch à bord de la 991.2, malgré les filtres à particules. Pour la 992, le constructeur réussit à gagner 10 kg sur l'échappement

991.2 GT3 RS

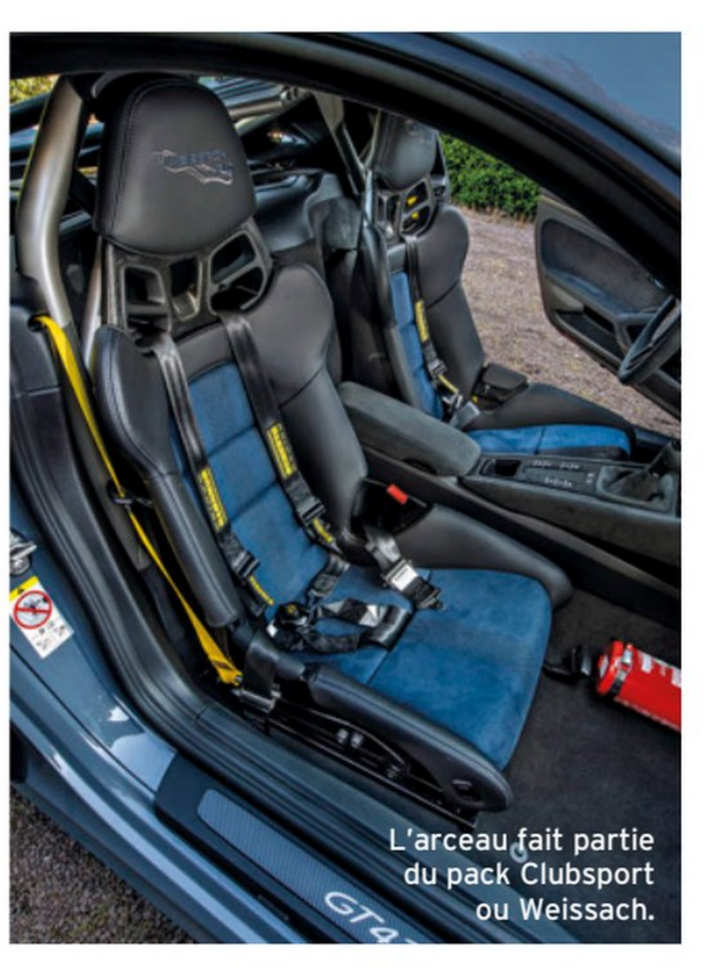
Moteur » flat-6 3 996 cm³
Puissance maxi » 520 ch à 8 250 tr/mn
Couple maxi » 47,9 mkg à 6 000 tr/mn
Régime maxi » 9 000 tr/mn
Transmission » propulsion, 7 double embrayage
Poids mesuré » 1 485 kg
Poids/puissance » 2,9 kg/ch
Pneus Av&Ar » 265/35 ZR 20 - 325/30 ZR 21
Perfs annoncées » 0 à 100/200 km/h en 3"2/10"6
Vitesse maxi » 312 km/h
Prix de base (cote 2022) » 198 335 (255 000) €

PAROLE DE PROPRIÉTAIRE

Sébastien, 991.2 GT3 RS

« J'adore la sonorité du GT4 RS ! Entre 8 000 et 9 000 tours, c'est extraordinaire. C'est ultra-métallique. J'ai l'impression de retrouver le bruit de la 991 GT3 phase 1. Et encore plus présent, parce qu'il résonne ! Enfin un Cayman avec du moteur ! Je trouve rapidement mes marques. Il pivote bien. Il glisse gentiment en sortie. Il est très équilibré, stable. C'est plus le train avant qui manque par rapport à la 992. La boîte n'est pas bien étagée sur ce tracé. Je ne suis pas prêt à basculer pour ce GT4 RS, car ma GT3 RS donne une confiance absolue, elle n'est jamais prise en défaut. Et en plus, je suis attaché au jaune ! »

Sur le Club, le GT4 RS reste dans le pare-chocs d'une 992 GT3.


L'arceau fait partie du pack Clubsport ou Weissach.

Le Cayman GT4 RS en détail

La charge aéro est modifiable uniquement sur piste, en jouant sur la lame avant et l'aileron.

Le flat-6 4 litres n'est autre que celui de la GT3 et de la 991.2 RS, ramené à 500 ch... Mais il chante plus fort !

La plateforme alu/acier est partagée avec la 992, mais pas le train avant, hérité de la 991.2 GT3.

Les entrées d'air latérales servent au refroidissement et non à l'admission, déportée au niveau des custodes.

(mêlant inconel, acier et titane), les pistons et le carter d'huile. Mais il perd 10 ch, tout en conservant le même couple maxi et en revoyant les régimes d'obtention à la hausse : + 300 tr/mn pour la puissance, + 100 tr/mn pour le couple. Le GT4 RS perd à son tour 10 ch, en raison de son architecture centrale. Le flat-6 a dû être retourné et totalement reconfiguré : système de refroidissement (eau, huile), admission, échappement à la ligne rallongée. Le couple perd 2 mkg et s'obtient à 6750 tr/mn. Au final, on retrouve à bord de chacune le caractère fluctuant si délicieux et pointu. Le 4 litres reprend en souplesse à bas régimes, puis change de visage à 5000 tr/mn, entre en transe à 7000 tr/mn et emmène jusqu'au 9e ciel : 9000 tr/mn ! Une drogue dure. Un Graal, digne des trois meilleures mécaniques au monde. Ne tombez pas dans le piège, ce six cylindres n'a rien à voir avec la pâle copie cubant 3995 cm³ (et non 3996 cm³), extrapolée du 3 litres et sévissant de manière linéaire sur les GTS (400 ch), GT4 et Spyder (420 ch).

Notre trio infernal est couplé à une boîte à double embrayage à 7 rapports, ultrarapide et obéissante. Le Cayman hérite toutefois de la PDK de la 991.2 RS, compatible avec un autobloquant classique contrairement à celle de la 992 GT3 (différentiel piloté uniquement). À l'opposé des 992 Carrera, la GT3 ressuscite le levier, qui singe la commande manuelle et que l'on retrouve à bord du GT4 RS. Dans tous les cas, le conducteur a le choix entre un levier (à l'endroit) et les palettes solidaires du volant, de taille réduite. Le mode Sport raccourcit les temps de passage et génère des coups de gaz au rétrogradage. La partition est parfaitement exécutée, y compris en Drive Sport qui rétrograde hyper activement au freinage. Malgré tout, on a envie de prendre les commandes pour magnifier l'osmose avec la mécanique. Un délice.

Hiérarchie respectée

Comme vous, nous attendons beaucoup de ce GT4 RS et espérons qu'il est en mesure d'agacer les terreurs insatiables de trackdays : les GT3. Porsche a donné un premier élément de réponse en communiquant les chronos sur la Nordschleife : 7'04"51 sur le 20,6 km en Cup 2R avec Jörg Bergmeister aux commandes. Le gain est abyssal par rapport au GT4 :

En prise directe ! La sonorité du flat-6 4 litres est démentielle.

Ô surprise, le cadet est le plus lourd de la bande : 1488 kg !

TECHNIQUE

Moteur	flat-6, injection directe
Disposition	centrale Ar, longitudinale
Cylindrée (cm³)	3 996
Alésage x course (mm)	102 x 81,5
Rapport volumétrique	13,3
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (admi. et échap. à calage var.)
Suralimentation	non
Pression maxi (bar)	-
Puissance maxi (ch à tr/mn)	500 à 8 400
Puissance au litre (ch)	125
Couple maxi (mkg à tr/mn)	45,9 à 6 750
Couple au litre (mkg)	11,5
Régime maxi (tr/mn)	9 000

TRANSMISSION

Type		propulsion
Boîte de vitesses		double embrayage
Commande		séquentielle
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1re	3,75/ 8,0 / 72
	2e	2,38/ 12,5 / 113
	3e	1,72 / 17,4 / 156
	4e	1,34 / 22,3 / 201
	5e	1,11 / 26,9 / 242
	6e	0,96 / 31,1 / 280
	7e	0,84 / 35,5 / 315
Rapport de pont		4,17
Blocage de différentiel		mécanique
Antipatinage		déconnectable
Pneumatiques		Michelin Pilot Sport Cup2
Dimensions avant		245/35 ZR 20 (N1)
Arrière		295/30 ZR 20 (N1)
Jantes avant/arrière		8,5 & 11 x 20

CHÂSSIS

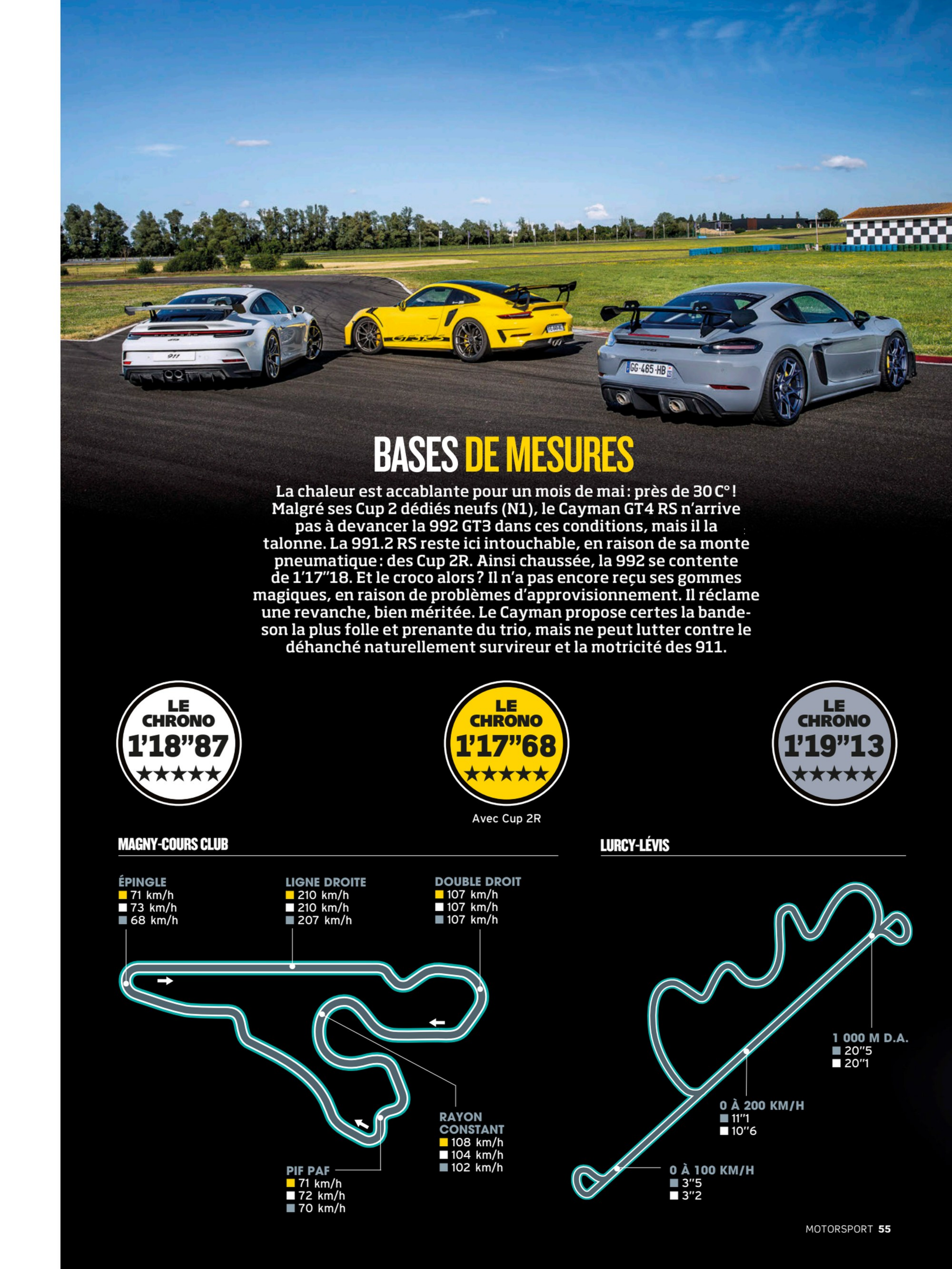
Carrosserie	coupé, 2 places
SCx - Cx	0,67 – 0,33
Suspensions avant	McPherson (triangles) + barres antiroulis
Arrière	essieu multibras combinés ressort/amortisseur barre antiroulis
Amortissement	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)
Tours de volant (ø de braq.)	NC (11,4)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (410/390) carb./céram.
Etriers AV/AR (pistons)	fixes 6/4
Assistance au freinage	ABS
Poids mesuré (kg)	1 488
Répartition AV/AR (%)	651/837 (44/66)
Poids/puissance (kg/ch)	3
Réservoir (litres)	90 (option)
Long. - larg. - haut. (mm)	4 456 – 1 822 – 1 267
Empattement (mm)	2 482
Voies avant/arrière (mm)	1 545/1 542

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	315
Régime (tr/mn) - Rapport	8 870 tr/mn - 7e
De 0 à 100 km/h	3''5
à 120 km/h	4''6
à 140 km/h	5''8
à 160 km/h	7''3
à 180 km/h	9''0
à 200 km/h	11''1
400 m départ arrêté	11''3 (203 km/h)
1 000 m	20''5 (258 km/h)
De 80 à 150 km/h en D	4''7
De 140 à 200 km/h en D	6''0
Conso. moy. (l/100 km)	13,2
Emissions CO_2 (g/km)	299

TARIF

Prix (€)	144 485
Prix du modèle essayé (€)	184 637
Malus écologique 2022 (€)	40 000
Puissance fiscale (CV)	40



BASES DE MESURES

La chaleur est accablante pour un mois de mai : près de 30 C° ! Malgré ses Cup 2 dédiés neufs (N1), le Cayman GT4 RS n'arrive pas à devancer la 992 GT3 dans ces conditions, mais il la talonne. La 991.2 RS reste ici intouchable, en raison de sa monte pneumatique : des Cup 2R. Ainsi chaussée, la 992 se contente de 1'17"18. Et le croco alors ? Il n'a pas encore reçu ses gommes magiques, en raison de problèmes d'approvisionnement. Il réclame une revanche, bien méritée. Le Cayman propose certes la bande-son la plus folle et prenante du trio, mais ne peut lutter contre le déhanché naturellement survireur et la motricité des 911.

LE CHRONO 1'18"87 ★★★★★

LE CHRONO 1'17"68 ★★★★★

Avec Cup 2R

LE CHRONO 1'19"13 ★★★★★

+
Mécanique folle
Grip
Docilité/stabilité
Perfs

–
Polyvalence
Poids par rapport à la 911
Chrono proche du GT4

LE RÉGIME DE DÉPART FAIT SURSAUTER LES TYMPANS. LE DÉCOLLAGE EST HÉSITANT, PUIS LE GT4 RS SIGNE UN 1 000 M EN 20"5 !

plus de 23"0. Mais la 992 GT3 reste loin devant : - 9"0, à gommes comparables. Elle devance de justesse la 991.2 RS, qui a profité aussi des Cup 2R : 6'55"30 contre 6'56"0. Concernant le Cayman, le pilote officiel Porsche estime l'apport des Cup 2R à 5"0 au tour par rapport aux Cup 2 et justifie l'écart avec la GT3 par l'appui aéro et la taille de pneus inférieure (- 10 mm à l'avant, - 20 mm à l'arrière). Voyons si cette hiérarchie est respectée sur notre circuit Club. Notre GT4 RS à peine rodé (1 500 km au compteur) chausse des pneus quasi neufs, ajustés aux pressions nominales. Les conditions de piste sont défavorables, en raison d'un thermomètre approchant les 30 °C en ce mois de mai. Nicolas s'élance, bataille puis rentre aux stands trois tours plus tard pour baisser les pressions et tenter d'améliorer le chrono. Peine perdue.

Verdict : 1'19"13, au niveau d'une 911 R et juste derrière l'excellente Corvette C7 Grand Sport. Finalement, cette 718 talonne la 992 GT3 (1'18"87), équipée en Cup2 N0 et testée dans de meilleures conditions. La GT3 fait la différence en ligne droite par sa puissance et dans les virages lents, grâce à son train avant. *« Je suis sûr qu'on peut faire un peu mieux »* lance Nicolas. *« On gagne à peine une seconde à pneus comparables par rapport au GT4 de 2015, à boîte manuelle. La différence de chronos n'est pas cohérente avec les sensations »* ajoute-t-il, avant d'analyser la bête. *« L'ambiance est fabuleuse. La prise en mains est extra. Ce Cayman est équilibré, agile. À l'épingle, il vient moins naturellement sur les freins par rapport à une 911. Pour claquer un chrono, c'est plus compliqué qu'avec la 911, je n'arrive pas à être aussi régulier. »* Sur cette piste, un autre élément perturbe : l'étagement des rapports, qui fait hésiter entre la 2e et la 3e. La dernière solution s'impose, en raison d'un couple suffisant et du risque de déstabilisation en changeant de rapport.

De prime abord, comme avec tous les Cayman, la docilité frappe. Puis l'on retrouve l'équilibre caractéristique et un niveau de grip bluffant. Nous n'en avions jamais douté, ce châssis encaisse les 500 ch sans broncher. Entre l'architecture, les pneus semi-slicks et l'autobloquant, la motricité est difficile à prendre en défaut. Pour l'aider à pivoter aux placements et éviter la légère phase sous-vireuse, un copieux freinage dégressif est le bienvenu. Ainsi, le survirage déboule mais il s'obtient plus facilement aux gaz. Le feeling de direction est limpide. Les freins sont ultra-mordants et constants sous l'effort. Le GT4 (420 ch) est métamorphosé et le RS évolue sur dans une autre sphère : vivacité, vitesse d'entrée, précision, panache. Pourtant, ces progrès se soldent par une seule seconde de gagnée au tour dans ces conditions. *« Ça fait cher la seconde ! »* conclut Nicolas. Il faut aussi reconnaître que le jeune rebelle ne peut lutter contre le swing inimitable de la 911, qui pivote instinctivement, dispose d'un grip dément à la remise de gaz et survire plus facilement. La 992 se démarque par son train avant dévastateur et le carrossage augmenté accroît ici les *g* latéraux. Du coup, elle nécessite une vitesse d'entrée plus élevée pour se dandiner. Quant à la 991.2 RS, elle s'avère au bout du compte la plus enviable et attachante. Elle semble lire dans vos pensées. Elle se place au millimètre, en remuant juste ce qu'il faut. Elle réclame plus de bagarre au volant par rapport aux 992 et Cayman. Mais en retour, elle gratifie d'une séance de pilotage exceptionnelle, qui rapproche du domaine de la course et incite à se surpasser pour aller chercher les derniers dixièmes. Pas étonnant que Sébastien soit si attaché à son poussin, dont la cote ne cesse de grimper. Seule la nouvelle RS pourrait casser cette idylle… Et sa tirelire. ■

VERDICT

718 CAYMAN GT4 RS »20

Comment ne pas tomber amoureux ? La sonorité métallique et le charisme de ce flat-6 atmo' rendent dingue dès la première montée en régime. Par rapport au GT4, le gain est spectaculaire en mécanique, en performances et en précision. Une seule seconde les sépare pourtant sur le Club, ici surchauffé. Le jeune rebelle est capable de titiller la 992 GT3 sur ce tracé et mérite sa revanche, en s'équipant de Cup 2R optionnels. Il n'a pas le swing des 911, ni leur motricité, mais mérite amplement les honneurs et une convocation à notre élection Sportive 2022.

WEST MOTORS

Achat et vente de véhicules sports et premium

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

WEST MOTORS LYON

51 chemin du Moulin Carron
69570 Dardilly

04 78 21 96 47

contact@westmotors.fr

Visitez notre site dès maintenant !

WEST MOTORS CANNES

609 route de la Roquette
06250 Mougins

09 77 02 72 15

contact@westmotors-cannes.fr

FAMILLE, RECOMPOSEE

Les membres de cette vaste clique vénèrent le Gran Turismo Sport, une appellation née dans les années 60 avec la 904 GTS. Il y en a pour tous les goûts, du pachyderme à la berline, en passant par l'icône GT, le moteur central et la fée électricité. Mais sont-ils dignes de porter ce blason ? C'est ce que nous avons vérifié sur route et sur piste, non loin de Rome.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.

Il y a de quoi y perdre son latin. Le constructeur, dont les ventes l'érigent au rang de généraliste (301 915 exemplaires en 2021 !), commercialise désormais quatorze déclinaisons GTS réparties sur six modèles. Si cette dénomination incarne un milieu de gamme mêlant performance et polyvalence, elle ornait à l'origine des sportives radicales. La 904 était dérivée de la course et homologuée en petite série (106 exemplaires), comme la 924 près de 20 ans plus tard (59 seulement !). Il faut attendre le début des années 90 pour entrevoir la philosophie des modèles actuels, plus GT que RS, avec la 928. Porsche a ensuite pris le parti (très marketing) de remettre au goût du jour cette appellation dans les années 2000… Avec le Cayenne ! Puis il a retrouvé la raison en se penchant sur la 911, mais le brouillon 997 ne restera pas dans les annales. Il a fallu attendre la 991 et les Boxster/Cayman type 981 pour redorer ce blason, grâce à de fabuleuses mécaniques atmosphériques et à des châssis judicieusement affûtés. Ce ne sont pourtant pas ces modèles qui accaparent la majorité des ventes (26 % pour la 911, 16 % pour les 718), mais le SUV Macan avec 52 % en 2021. C'est pourtant de loin celui qui égratigne le plus la philosophie GTS ! Cette vaste famille partage les mêmes gimmicks : des boucliers remodelés, des sièges plus sportifs, des touches sombres à l'extérieur (jusqu'aux optiques) et à l'intérieur parsemé de feutrine. De manière globale, elle offre un équipement complet incluant une suspension pilotée rabaissant l'assiette, le pack Sport Chrono, une sonorité retravaillée (même pour la Taycan !) et moins d'insonorisants. Un sacré programme, que nous allons étudier de près pour chaque candidate afin de déterminer si elle mérite le blason "GTS".

Moteur » V8 biturbo, 3996 cm³
Puissance » 460 ch de 6000 à 6500 tr/mn
Couple » 63,2 mkg de 1800 à 4500 tr/mn
Transmission » intégrale, boîte 8 auto, différentiel actif
Pneus » Michelin Pilot Sport 4S MO
Poids annoncé » 2175 kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 4"5/17"2, 270 km/h
Prix » 124337 € (Coupé)

Le V8 biturbo est toujours de la partie !

Ce Cayenne incarne l'un des plus dynamiques SUV au monde.

LE COLOSSE MET PEU DE TEMPS À BRISER LA GLACE

Cayenne Coupé GTS

Nous démarrons par le plus douteux du lot. Un SUV de 4,94 m et 2,2 tonnes, qui ose se prénommer "Coupé" en raison de son toit fuyant. Zen, soyons zen. Le colosse met pourtant peu de temps à briser la glace. Le V8 4 litres biturbo de 460 ch, pouvant se muer en 4 cylindres à faible charge, grogne sans vergogne, laisse entendre le sifflement des turbos qui se déchaînent à 3000 tr/mn. Il manque juste d'allonge et coupe sous 7000 tr/mn. Il est couplé à une boîte auto à 8 rapports, qui s'en sort avec les honneurs mais a tendance à rétrograder tardivement. Elle cache un launch control, qui emmène le poids lourd à 200 km/h en 17"6 ! Ce Cayenne bluffe surtout par son déhanché. Son dynamisme est proche de celui de la sommité des SUV : l'Urus. Il s'équipe pour cela d'une transmission intégrale privilégiant l'arrière (embrayage multidisque piloté), d'un différentiel actif et d'une suspension pilotée abaissant la caisse de 20 mm relativement raide en compressions pour un usage quotidien. Il existe toutefois une combinaison moins radicale en option, mêlant des ressorts pneumatiques à trois chambres à des amortisseurs pilotés (-10 mm). *A contrario*, si vous recherchez l'efficacité absolue, Porsche propose en sus des roues arrière directrices, un antiroulis actif et des disques costauds au carbure de tungstène (PSCB). La version "Coupé" peut même troquer son toit panoramique contre du carbone pour économiser 21 kg (pack Sport). Mieux vaut en rire, au regard de la masse totale ! Cette masse est toutefois sacrément bien maîtrisée. La réactivité épate. La caisse est parfaitement tenue. Le grip latéral bluffe, avec des Michelin Pilot Sport 4S dédiés aux pattes. L'avant finit par élargir la trajectoire, mais il est possible de contrecarrer le sous par du survirage pour faire pivoter le molosse. Incroyable. Même le feeling de direction permet de garder le contact, qui reste plus filtré qu'à bord d'une Panamera. Ce 4x4 réussit un véritable tour de force et possède une âme sportive. À ce titre, il mérite bien le label GTS.

Moteur ›› V6 biturbo, 2894 cm³
Puissance ›› 440 ch de 5700 à 6600 tr/mn
Couple ›› 56,1 mkg de 1900 à 5600 tr/mn
Transmission ›› intégrale, boîte 7 à double embrayage, différentiel actif (option)
Pneus ›› Pirelli P Zero Corsa dédiés (option)
Poids annoncé ›› 1960 kg
Perfs ›› 0 à 100/200 km/h en 4''3/16''9, 272 km/h
Prix ›› 92190 €

Le moins respectueux de l'appellation GTS est pourtant le plus vendu de la famille.

LE FER DE LANCE DES MACAN A MAUVAISE MINE

Macan GTS

Le petit SUV vie sa dernière année de production, en thermique. Le GTS profite de cette fin de vie précipitée pour devenir le fer de lance de la gamme, au nez et à la barbe du défunt Turbo. Il en reprend la motorisation, à savoir le V6 biturbo en configuration 440 ch. La première génération de 370 ch ne méritait pas le label GTS et manquait de sportivité à tous les égards. À la même époque, le Turbo de 400 ch tapait dans l'œil par son dynamisme et son côté survireur inespéré. L'espoir subsiste donc pour cette seconde phase, restylée en 2018. Il va être de courte durée. La mécanique continue d'être lissée et timide. Le 3 litres biturbo se réveille en douceur à 3500 tr/min et grimpe à 6800 tr/mn sans conviction. La bande-son reste feutrée et la force déployée n'a rien de spectaculaire. Objection, scande le chrono, en brandissant un 0 à 200 km/h en 16"9, supérieur au Cayenne… Ah, tout de même, le launch control est efficace. Pourtant, cette boîte à double embrayage déçoit et a du mal à suivre en attaquant. Sa gestion est à l'image de la mécanique et du comportement : non sportive, dénuée de piment. Les mouvements de caisse subsistent. L'avant fait preuve de fainéantise au placement et l'arrière joue peu, même sous la torture. Pourtant, notre Macan d'essai n'oublie aucun équipement dynamique : ressorts pneumatiques et amortisseurs pilotés, différentiel piloté (pack Sport optionnel), P Zero Corsa dédiés (pack Sport), disques carbone/céramique (optionnel). Au moins, le freinage est à la hauteur de la réputation Porsche. Pour couronner le tout, la direction manque de ressenti et de franchise, en raison d'une démultiplication excessive. Dommage, ce petit SUV quitte la scène sans coup d'éclat et galvaude le label GTS. Oui, cela ne l'empêche pas d'être le plus vendu des GTS. Comme quoi, les acheteurs sont peu soucieux de l'ADN et des préceptes sportifs si chers à la marque.

Moteur » V8 biturbo, 3996 cm³
Puissance » 480 ch à 6500 tr/mn
Couple » 63,2 mkg de 1800 à 4000 tr/mn
Transmission » intégrale, boîte 8 à double embrayage, différentiel actif (option)
Pneus » Michelin Pilot Sport 4S NDO
Poids annoncé » 2020 (2040) kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3"9/15"1 (15"4), 300 (292) km/h
Prix » 144218 € (Sport Turismo: 147098 €)

LE RÊVE DE TOUT PARENT RESPONSABLE POUR AMENER LES

Le V8 biturbo marche très fort et mériterait d'être plus loquace à bord.

De série, elle chausse d'excellents Michelin Pilot Sport 4S dédiés.

Cette Panamera ravira son conducteur, confortablement installé.

ENFANTS À L'ÉCOLE… ET SE DÉFOULER À LA MOINDRE OCCASION

Panamera GTS

En voilà une excellente surprise ! Façon de parler, car l'on connaissait déjà le potentiel des berline/break furtifs, depuis l'essai des versions restylées 2021 de cette seconde génération. Gigantesque (5,05 m de long), lourde, la Panamera a de quoi recadrer les amateurs de SUV sportifs. Elle bombarde avec classe : 15"4 de 0 à 200 km/h pour le break (15"1 pour la berline allégée de 20 kg) ! Le V8 biturbo délivre désormais 480 ch et marche très fort de 3 000 à 6 800 tr/mn, au son d'un échappement Sport grommelant, que l'on aimerait davantage présent à bord. Il faut garder à l'esprit qu'il s'agit d'une familiale et dans ce contexte, le compromis proposé frise la perfection : insonorisation, espace à bord, ambiance, confort, filtrage de suspension. Elle se montre moins tendre en compression qu'un Macan GTS, mais elle - au moins - brille dans le sinueux. Elle fait appel de série à des ressorts pneumatiques à trois chambres couplés à des amortisseurs pilotés abaissant la caisse de 10 mm. Elle camoufle ses 2 tonnes et épate par son équilibre, en s'équipant en option des roues arrière directrices et de l'antiroulis actif couplé au différentiel piloté PTV Plus. Le plus drôle, c'est qu'elle ne se fait pas prier pour remuer du popotin. Au placement, l'avant se jette sur la corde avec une niaque inattendue et en conservant les freins, l'arrière pivote gentiment. Puis la transmission intégrale permet d'entretenir la glisse à l'accélération. Génial, le rêve de tout parent responsable pour amener les enfants à l'école… et se défouler sur circuit sans perdre la face. Cette GTS est calibrée en ce sens : lubrification du V8, copieux système de freinage (acier), superviseur électronique 4D Chassis Control pour accorder les éléments dynamiques actifs. La boîte à double embrayage est plutôt bien étagée avec cinq premiers rapports courts et deux réservés à la baisse des émissions. En attaquant, mieux vaut d'ailleurs rester en Drive Sport+ pour éviter de taper le rupteur en manuel. Même sur circuit, elle rétrograde juste à temps. La direction a progressé depuis le restylage et les informations affluent. Bref, on prend du plaisir et on n'a pas envie de rentrer aux stands à Vallelunga. Surtout que le tracé italien (4,08 km) réserve de longues courbes rapides en dévers à couper le souffle. La Panamera avale tous les pièges plus vite que la Taycan, mais se fait rattraper par la montagne de watts en ligne droite. Nous avons relevé au final 1"7 d'écart en faveur de l'électrique, via l'application Track Precision (gratuite). Cet outil télémétrique porte bien son nom et s'intègre parfaitement au système multimédia. Précisons toutefois que la Panamera est mieux chaussée, sature moins et offre plus de grip latéral grâce aux Michelin Pilot Sport 4S (*vs* Pirelli P Zero dédiés) développés pour ce modèle. Après toutes ces louanges, vous vous doutez qu'elle honore le blason GTS, avec les félicitations du jury.

APPELLATION APPROUVÉE GTS

Moteur » 2 élec. Av/Ar
Puissance » 598 ch
Couple » 86,6 mkg
Transmission » intégrale, boîte 2 auto, différentiel actif Ar
Pneus » Pirelli P Zero NFO
Poids annoncé » 2295 (2310) kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3"7/12"0, 250 km/h
Prix » 135659 € (Sport Turismo: 136619 €)

LE COCKTAIL N'EST PAS AUSSI FOUDROYANT,

Taycan GTS

Après l'électrochoc subi avec la Turbo S et l'essai d'une propulsion de base sous-motorisée, que réserve donc la révolution électrique en GTS : une propulsion surpuissante ? Non. Une intégrale radicalisée ? Non plus. Il s'agit d'un intermédiaire disposant de la grosse batterie (93,4 kWh) et des moteurs avant/arrière de la Turbo (680 ch) dont la puissance cumulée est ramenée à 598 ch lors du launch control (517 ch le reste du temps). Le couple, lui, reste identique : 86,6 mkg ! Si la berline Panamera GTS (elle aussi existe en break) parvient à s'accrocher de 0 à 100 km/h, (+0"2), elle se fait larguer ensuite sur le 0 à 200 km/h (+3"1), avant de se venger en vitesse maxi et d'atteindre 300 km/h (contre 250 km/h). Dans les deux cas, le décollage laisse sans voix (depuis 5000 tr/mn à bord de la Panamera) mais la poussée électrise dans la Taycan, sans procurer la décharge d'une Turbo S (761 ch, 107 mkg). Les occupants disposent de moins d'espace que dans la Panamera et d'un filtrage de suspension moins conciliant, malgré les ressorts pneumatiques à trois chambres et les amortisseurs pilotés de série. Il n'existe pas de différentiel interpont et les électromoteurs sont gérés indépendamment, avec un essieu avant sollicité seulement en cas de besoin. L'arrière, lui, reçoit l'aide d'un différentiel piloté pour aider l'enclume de 2,3 tonnes à pivoter. Quant aux roues arrière directrices et à l'antiroulis actif, ils sont étonnamment relégués ici au rang des options. Le cocktail n'est pas aussi foudroyant, savoureux et surprenant qu'à bord de la Turbo S. On ne retrouve pas cette absence d'inertie irrationnelle et ce côté joueur désappointant en ajoutant du frein et du volant. L'avant lâche davantage prise et l'arrière se meut avec plus de difficulté. Les réactions et la qualité des infos perçues sont moins naturelles qu'à bord de la Panamera et le poids élevé embarque davantage dans les longues courbes. Mais il faut reconnaître que Porsche accomplit des miracles face à une telle masse, en abaissant le centre de gravité. Même les freins s'en sortent haut la main ! Le dosage guère naturel et la récupération variable réclament toutefois de l'accoutumance. Au final, ce qui manque le plus, ce sont les sensations auditives. Le sifflement des électromoteurs laisse de marbre les tympans, comme la bande-son crée en Sport (spécifique au GTS). On ne perçoit que les bruits de roulements, les pneus agonisants et le passage du second rapport autour de 120 km/h. Dans l'ensemble, une GTS bardée d'options dynamiques délivre un tel niveau de performances et de dynamisme qu'elle mérite les trois lettres sacrées… Mais sans conviction, puisqu'elle n'atteint pas le niveau de fun et de mordant d'une Turbo S et qu'elle écarte intrinsèquement un sens crucial pour une sportive : l'ouïe. De plus, n'oublions pas qu'à l'heure actuelle, l'utilisation de modèles électriques reste un casse-tête en raison du manque d'infrastructures et de la faible autonomie.

L'autonomie et la recharge restent un problème.

Les Porschistes ne seront pas dépaysés... Sauf concernant la sonorité.

SAVOUREUX ET SURPRENANT QU'À BORD DE LA TURBO S

Moteur » 6 à plat biturbo, 2981 cm³
Puissance » 480 ch à 6500 tr/mn
Couple » 58,1 mkg de 2300 à 5000 tr/mn
Transmission » intégrale (propulsion), boîte 7 à double embrayage (6 manuelle), différentiel piloté (autobloquant)
Pneus » Pirelli P Zero NA1
Poids annoncé » 1595 (1580) kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 3''3/11''8 (4''3/13''4), 309 (288) km/h
Prix » 155138 € (Carrera GTS Cabriolet : 161618 €)

IL SUFFIT JUSTE DE CHOISIR SON CAMP : GTS

Une boîte manuelle, un flat-6 chantant et pas de toit… Le bonheur !

Le levier est proposé au même prix que la PDK.

En option, le pack d'allègement supprime les places arrière.

RADICALISÉE OU GTS POLYVALENTE SELON LES OPTIONS

911 Carrera 4 GTS et Carrera GTS Cabriolet

Nous continuons ce tour d'horizon fort instructif par la plus évidente des GTS, que nous avons déjà testée et approuvée en propulsion ou/et en cabriolet à boîte manuelle. Pourquoi ? Parce que Porsche ne réalise pas un coup marketing et s'est sérieusement occupé du châssis et de la mécanique de cette GTS pour en faire un délicieux intermédiaire entre une Carrera S et une GT3. C'est simple, on n'a qu'une envie : lui coller des semi-slicks et aller limer les cordes. Pour en arriver là, Porsche a magnifié le caractère et le son du 3 litres biturbo, qui délivre ici 480 ch suite à une pléiade de modifications : pression turbos (1,3 bar maxi), cartographie, gestion de l'échappement actif, volant moteur, refroidissement… Le flat-6 dopé soigne l'effet turbo à 3 000 tr/mn et prend un malin plaisir à aller chercher les 7 500 tr/mn, avec un timbre plus rugueux qu'à l'accoutumée. Le cabriolet met en exergue les bruits de suralimentation une fois la capote repliée, tandis que l'habitacle du coupé amplifie les résonances à un point étonnant, surtout quand il recourt au pack de conception allégé (8 472 €) : - 25 kg, baquets à coque carbone, verre et batterie allégés, retrait de la banquette arrière et de quelques insonorisants. Ce pack est associé aux roues arrière directrices et peut être complété par l'antiroulis actif optionnel pour obtenir une arme atomique, capable de tourner en 7'25" sur la Nordschleife. Précisons que le réglage des amortisseurs pilotés Bilstein (abaissant l'assiette de 10 mm) diffère selon ces options et qu'ils sont associés à l'arrière à des ressorts auxiliaires venant de la Turbo (comme les freins acier). Le potentiel de cette 911 laisse sans voix sur piste et la masse élevée s'efface totalement. Comme à l'accoutumée, inutile de recourir aux quatre roues motrices tant le grip naturel est fabuleux (le différentiel devient piloté avec la PDK). Mais Porsche souhaite ici mettre en avant la transmission intégrale, qui reste joueuse en entrant sur les freins… Le fameux swing typique de la 911 est préservé. La stabilité de cet outil, la rapidité des changements de cap et la qualité du freinage mettent totalement en confiance l'apprenti pilote. Nous avons hâte de chronométrer le coupé sur nos terres, car nous avons relevé sur ce tracé varié 2"7 de moins que le Cayman GTS. Cette 911 s'apprécie aussi au quotidien, à condition d'éviter les options dynamiques et d'assouplir l'amortissement piloté (gratuitement) d'une 992 intrinsèquement raide. Elle met d'autant plus en exergue le grand tourisme sportif en cabriolet à boîte manuelle (même prix que la PDK), aux débattements raccourcis. La connexion est amplifiée par la sonorité et cette commande de boîte rapide et précise (double débrayage automatique possible). Les remous épargnent les occupants à allure légale, contrairement à la Targa qui oblige à baisser les vitres tant les résonances deviennent gênantes au-delà de 100 km/h. Dès lors, le cockpit est brassé par l'air et il devient compliqué d'aligner les kilomètres dans ces conditions.

En dehors de la Targa, les coupé et cabriolet subliment la philosophie GTS. Il suffit juste de choisir son camp : GTS radicalisée ou GTS polyvalente selon les options.

Moteur » 6 à plat, 3995 cm³
Puissance » 400 ch à 7000 tr/mn
Couple » 43,8 mkg à 5500 tr/mn
Transmission » propulsion, boîte 7 à double embrayage (option), autobloquant
Pneus » Pirelli P Zero N1
Poids annoncé » 1435 (1435) kg
Perfs » 0 à 100/200 km/h en 4''0/13''7 (4''0/13''7), 288 (288) km/h
Prix » 86915 € (Boxster : 88955 €)

LE GRIP EST TEL QUE CES GTS POURRAIENT

Même aux limites, ces GTS restent stables, faciles à emmener.

ENCAISSER 100 CH DE PLUS ATMOS SANS PROBLÈME !

718 Cayman et Boxster GTS

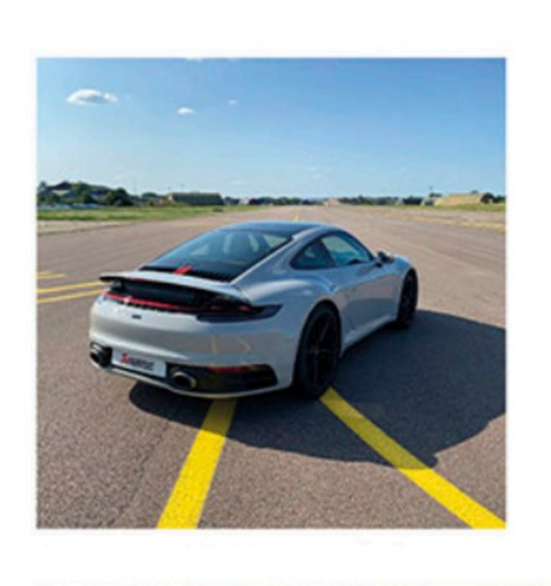
Quoi de plus naturel de la part de coupé/roadster à moteur central au poids contenu que de respecter la philosophie GTS. Les 718 sont d'ailleurs les plus légitimes à arborer les trois lettres, en hommage à la 904 Carrera GTS. L'interrogation porte plutôt sur l'apport de ces versions dans la gamme, entre les flat-4 turbo de 350 ch (S) et flat-6 atmo de 420 ch (GT4 et Spyder). Il faut d'abord rappeler que ces Cayman et Boxster, annoncés au même poids, reposent sur les trains roulants de la gamme classique, et non sur l'essieu avant de la 991 GT3 et l'arrière de l'ex-Cayman GT4 réservés aux GT4 et Spyder. La suspension, elle, inclut des paliers actifs pour la boîte et le moteur, ainsi qu'un amortissement piloté abaissant l'assiette de 20 mm. Sur demande (gratuite), le PASM peut être assoupli et l'assiette relevée de 10 mm pour accroître la polyvalence. Est-ce bien nécessaire ? Oui, pour une utilisation quotidienne, car les compressions sont quasi aussi raides que celles d'un GT4. Avec la suspension Sport de série, les mouvements de caisse sont exterminés et la progressivité reste de mise. Le châssis, mêlant 70 % d'alu à 30 % d'acier, ne bouge pas… Ces 718 sont des rocs, à l'image de leurs réactions à la limite. Au point que l'on aimerait un avant plus hargneux et un arrière plus mobile. Il faut dire que la combinaison entre le moteur central, les pneus Pirelli dédiés et l'autobloquant (classique) leur confère une motricité sans faille. Sur piste, le Cayman rassure par une stabilité et des freins imperturbables (carbone/céramique optionnel). Ces entrées de gamme Porsche peuvent encaisser 100 ch atmosphériques de plus sans problème… Ça tombe bien,

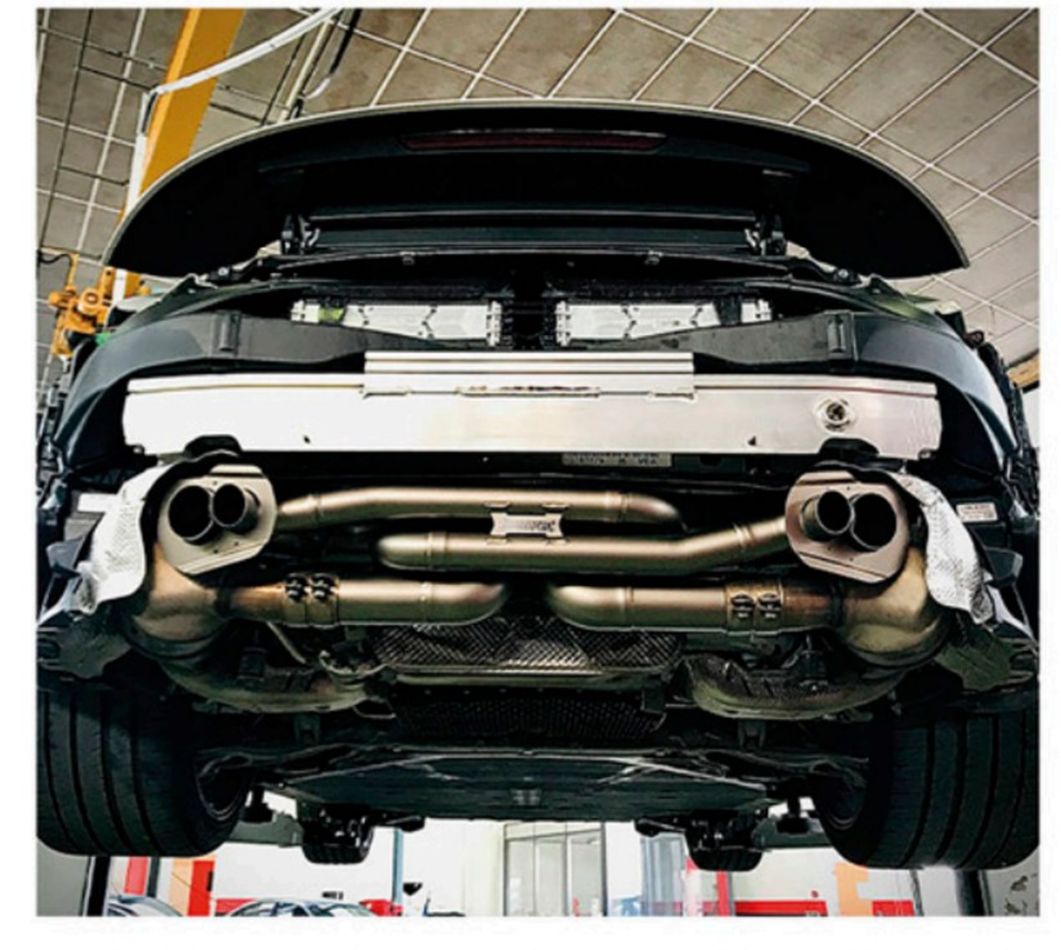
Les performances et le poids du Boxster seraient identiques à ceux du coupé.

Attention, ce flat-6 n'a rien à voir avec le 4 litres du Cayman GT4 RS.

CE 4 LITRES RESTE LINÉAIRE JUSQUÀ 7 800 TR/MN

elles ne s'en sont pas privées, mais uniquement en coupé avec l'excellentissime GT4 RS (voir p. 44). Attention, il ne s'agit pas de la même base mécanique. D'un côté, le 4 litres (3 996 cm³) coursifié à carter sec et distribution allégée permettant d'atteindre 9 000 tr/mn. De l'autre, le 3 litres des 992 Carrera à carter humide réalésé à 4 litres (3 995 cm³) et débarrassé de sa paire de turbos. Le résultat n'a pas du tout la même saveur. La tonalité métallique et éraillée répond présent. L'échappement Sport actif, doté de deux filtres à particules, s'en sort avec les honneurs. Mais les envolées sont loin d'être aussi communicatives et envoûtantes. Les occupants du Boxster profitent davantage de l'échappement, en étant protégés efficacement des remous jusqu'à 130 km/h cheveux au vent, et ceux du coupé de résonances soignées dans le cockpit. C'est plutôt le caractère linéaire du 3 995 cm³ qui laisse sur sa faim. Il commence à se remuer vers 4 000 tr/mn et croît jusqu'à 7 800 tr/mn sans faire de vague. Il ne possède pas cette hargne dans les tours qui rend dingue avec l'autre 4 litres, l'authentique. Le flat-6 est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports (avec double débrayage automatique) ou à une PDK à 7 rapports en option (testée ici). Cette dernière obéit au doigt et à l'œil, mais mériterait des rapports raccourcis. Avec une telle connexion à la mécanique et à la route, ces 718 font honneur au blason GTS et ont leur place dans la gamme. Ils s'adressent aux fans d'atmosphériques qui visent un usage polyvalent (avec l'amortissement assoupli) contrairement aux GT4 et Spyder, plus affûtés. Il leur manque toutefois un caractère moteur affirmé, un comportement joueur et des watts tant le châssis est efficace. Les performances (identiques aux deux carrosseries) sont toutefois d'un excellent niveau (0 à 200 km/h en 13"7 !) et l'exécution du launch control depuis 6 500 tr/mn vaut son pesant d'or. En parlant d'or, le malus français atteint bientôt le prix du lingot ! Malgré les rapports longs de la PDK optionnelle, ces GTS écopent d'une surtaxe de quasi la moitié de leur prix (40 000 €).





REPROGRAMMATION

Spécialiste de la reprogrammation moteur sur banc de puissance. Également le passage à l'éthanol.

NETTOYAGE AUTO

Prestation Express, Premium et Exclusive pour redonner l'éclat du neuf à votre véhicule.

PROTECTION DE CARROSSERIE

Notre centre est agrée pour la pose de protection de peinture et céramique XPEL.

TRACKDAY

Rejoignez-nous sur nos journées circuits (Nevers Magny-Cours, Le Mans Bugatti, Dijon Prenois...)

www.**trackday**.fr

VENTE ET INSTALLATION DE PIECES PERF

Retrouvez l'ensemble des marques spécialisées en performance

www.**auto-racing**.eu

VITRES TEINTÉES

Protection anti-UV, anti-effraction et esthétique pour véhicule.

VOS CENTRES AUTO RACING

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

www.**franceautoracing**.fr

WE ARE RACING

ALPINE
GE-134-PY
92

JOYEUX GRIP

Une récente mise à jour a apporté à l'Alpine A110 S un bonus de 8 chevaux, un kit aéro et des pneus semi-slicks en option. La joyeuse fêtarde deviendrait-elle trop sérieuse ? Rien n'est moins sûr.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT

La berlinette est autant un régal sur route que sur piste.

Entre des publications sur Instagram nous montrant tantôt une balade avec la sainte trinité des Ferrari 250 (GTO, California et Châssis Court) tantôt l'une de ses trois (oui trois !) McLaren F1 en drift, François Perrodo alias "fanchracing" affirmait il y a peu de temps que l'A110 S reste *« la meilleure voiture de sport que l'on puisse acheter de nos jours »*. Outre le fait que le milliardaire français de 45 ans ait quelques sérieux points de comparaison dans son garage d'une autre galaxie, c'est à en croire ses écrits un puriste, un authentique passionné et accessoirement un champion du monde en titre en WEC dans la catégorie LMGTE Am. Un type plutôt détestable, donc, avec qui j'ai malheureusement très peu de points communs excepté le même avis tranché sur la berlinette des temps de modernes.

Il est amusant de constater que plus les années passent depuis la renaissance d'Alpine en 2017, plus la pertinence du concept saute aux yeux. On a pu, sans doute à raison, pointer du doigt quelques menus défauts, un relatif manque de noblesse mécanique ou encore la timidité des évolutions proposées depuis cinq ans, mais prendre le volant en 2022 de l'A110 S remastérisée et posée sur quatre semi-slicks procure la plus douce des gifles. Le bonheur est simple comme un coupé light d'à peine plus de 4 m de long bien suspendu, virevoltant dans la campagne nivernaise entre deux séances chrono. Tout sonne comme une évidence, à commencer par le rapport franc mais jamais trop viril, juste parfaitement naturel qui s'instaure avec l'auto au premier contact. Sa joie de vivre contagieuse donne simplement envie de rouler, de jouer, de s'évader en douce à la recherche d'un chapelet de virages menant, si l'on est gourmand, au sommet d'un col. Point de cime alpine cochée cette fois-ci sur notre parcours mais ce qu'il faut de verts paysages non rectilignes pour s'en donner à cœur joie. Cet essai a moins pour objectif de se fabriquer une nouvelle tranche de vie en berlinette que de jauger objectivement la mise à jour mécanique et les équipements sportifs inédits dont bénéficie l'A110 S Phase 2.

Commençons par le plus visible, à savoir le Kit Aéro comprenant une lame à l'avant et un aileron de taille respectable à l'arrière, le tout en carbone. L'option facturée 5 400 € fait sauter le limiteur à 260 km/h et permet d'atteindre 275, vitesse à laquelle 141 kg d'appuis supplémentaires (60 devant, 81 derrière) sont générés. Rien de transcendant sur le papier, mais les pistards salueront l'effort et apprécieront encore davantage les Michelin Pilot Sport Cup 2 enfin disponibles au catalogue moyennant une rallonge de 740 €. On peut s'étonner de voir les semi-slicks arriver si tard alors que les A110 pullulent depuis belle lurette sur les trackdays et que, de l'aveu des metteurs au point, le châssis de la S a été pensé dès le départ (en 2019 donc) pour en être équipé. Précisons que les trains roulants sont vierges de toute modification. Nous retrouvons ainsi les barres antiroulis et les ressorts affermis respectivement de 100 et 50 % ainsi qu'une garde au sol abaissée de 4 mm par rapport au modèle de "base".

Le 1,8 litre turbo a quant à lui été (subtilement) revu. Il gagne 8 ch pour atteindre la barre symbolique des 300, tandis que le couple maxi disponible 400 tours plus haut progresse de 6 %. En fonction des options cochées, le poids annoncé par Alpine oscille entre 1 102 et 1 140 kg. Bien que notre voiture d'essai bénéficie du toit en carbone (2 450 €), elle pèse 1 132 kg, soit 15 kg de plus que l'A110 S essayée en 2020. Avec la disparition des Lotus légères et la prise de gras de la concurrence, la berlinette fait plus que jamais figure de super poids plume. Songez qu'une Toyota Supra, une Corvette C8 et le Cayman GT4 RS pèsent respectivement 1 530, 1 684 et 1 488 kg ! Les mauvaises langues diront que c'est facile d'être mince avec deux, voire quatre cylindres en moins. Les honnêtes puristes, eux, se contenteront d'applaudir respectueusement. Tout ou presque ce qui fait de la berlinette une sportive d'exception tient dans sa légèreté. À commencer par des performances de haut vol pour une auto de seulement 300 ch. Le 0 à 100 km/h mesuré à Lurcy-Lévis fond littéralement, de 4"6 à 4"2, soit un dixième de mieux qu'un 718 Cayman S. Alpine prétend que le grip des Cup 2 par rapport à celui des Pilot Sport 4 n'est pour rien dans ce pro-

SA JOIE DE VIVRE CONTAGIEUSE DONNE JUSTE ENVIE DE ROULER, DE JOUER, DE S'ÉVADER

Un nouvel et agréable habillage en microfibres est proposé en option. L'infotainment a quant à lui été modernisé (compatibilité Apple Car Play / Android Auto)

La balance de W-Autosport confirme que la berlinette est une survivante chez les sportives poids plume.

Le toit carbone optionnel permet de gagner 1,9 kg.

COLLÉE AU BITUME COMME JAMAIS, SANS POUR AUTANT DEVENIR ENNUYEUSE, LOIN DE LÀ

grès. Permettez-nous de penser le contraire. Ainsi chaussée et forte d'un moteur plus puissant et rageur dans les tours, la nouvelle A110 S progresse de quatre dixièmes sur le mille mètres départ arrêté abattu désormais en 22"5. C'est précisément le temps réclamé par une M2 Competition de 410 ch!

Le quatre cylindres turbo ne dresse toujours pas les poils des avant-bras mais son caractère plus que jamais festif fait écho à celui du châssis. On le sait, les réglages de la S ont calmé le jeu par rapport à l'A110 originelle. Nous aurions ainsi pu craindre que les Michelin Cup 2 ne finissent de brider une auto que l'on aime avant tout pour son swing. Dans les faits, la berlinette est bel et bien collée au bitume comme jamais, sans pour autant devenir ennuyeuse, loin de là.

Ce que le grip accru des pneumatiques ôte en frissons aux accros du contre-braquage, il le rend en mordant, en précision, en (bonnes) remontées dans le volant et, bien sûr, en efficacité. Même si l'on n'achète pas, sauf cas exceptionnel (voir encadré ci-contre) une Alpine pour atomiser tout ce qui roule sur circuit, on peut savourer l'apport des semi-slicks dans ce domaine. En partant du principe qu'il ne reste pas grand-chose des 141 kg d'appuis promis à 275 km/h lorsqu'on prend un virage à 100, et compte tenu de la vitesse identique relevée en bout de ligne droite, on peut attribuer les progrès de l'A110 S sur notre piste de référence uniquement ou presque à ses pneumatiques. La Phase 2 passe ainsi 3 à 4 km/h plus vite dans les courbes rapides et tourne en 1'21"75 contre 1'22"96 pour la Phase 1. L'écart est significatif mais pas énorme. Logique si l'on se rappelle la motricité et le grip latéral déjà remarquables avec les Michelin Pilot Sport 4. La nouvelle berlinette de pointe s'intercale ainsi entre un 718 Cayman S (1'21"70) et une Mercedes-AMG GTS (1'21"79). Elle égale au passage la Nissan GT-R de 2008…

Les semi-slicks neufs dont nous disposions ici bannissent toute forme de drift contrairement à ceux, bien usés, de la présentation au Paul Ricard. L'agilité, elle, est bien là, diabolique, pour ne pas dire unique. Composer du bout des doigts et des orteils avec l'équilibre exceptionnel du châssis tout alu procure encore et toujours un plaisir incommensurable. Des réglages spécifiques permettraient sans doute de tirer pleinement parti de l'adhérence des Cup 2, mais on chipote car en l'état, l'A110 S a tout, comme le dit François, de la voiture de sport idéale. ■

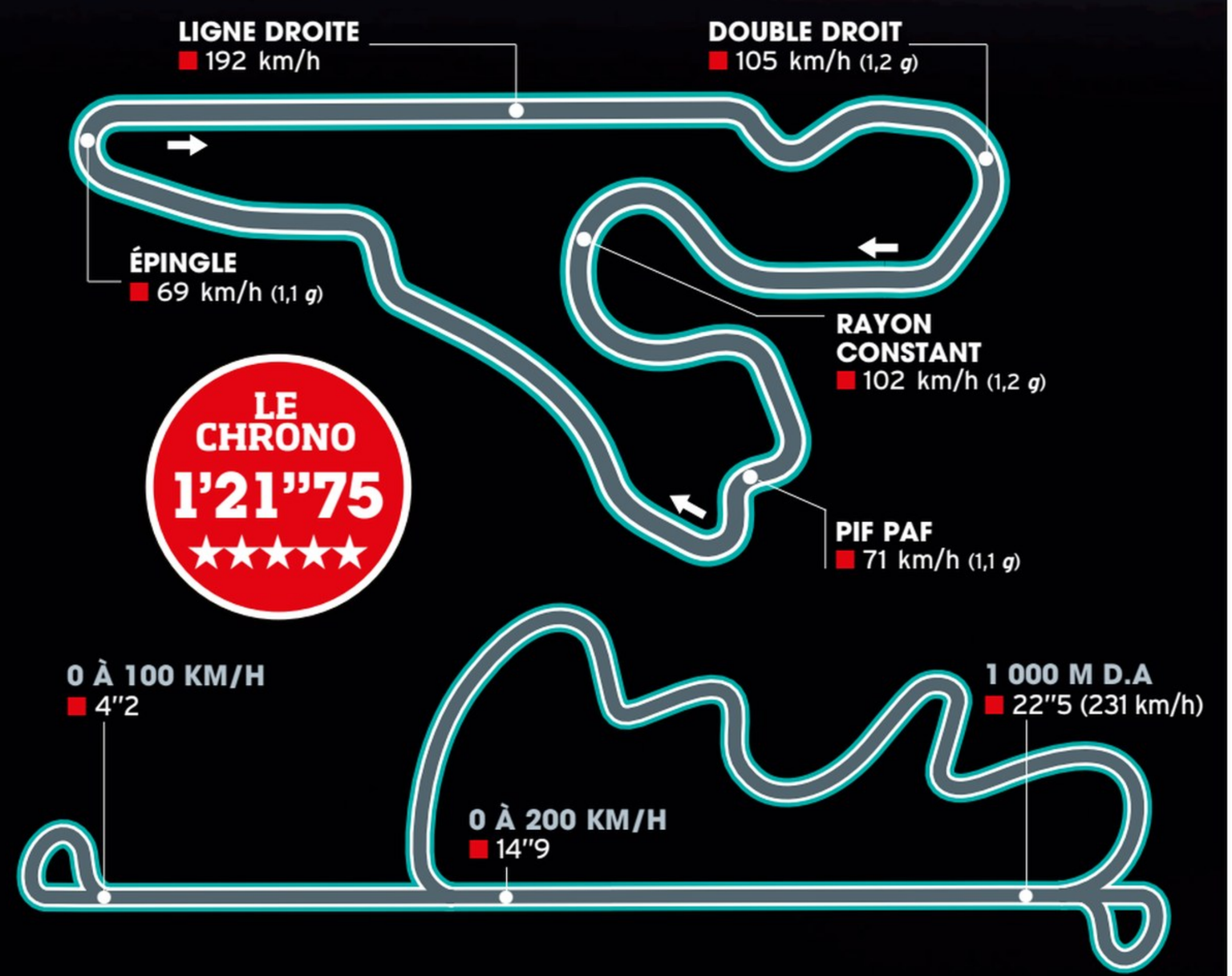
Pour aller plus loin

Ceux qui ne se contenteraient pas de jouer dans la cour d'un 718 Cayman S et qui voudraient aller se bagarrer avec une GT4 RS au volant de leur berlinette seront les bienvenus chez l'ami Marcel (NM Engineering). Le préparateur basé dans le nord de la France nous a prouvé à plusieurs reprises le potentiel insoupçonné de l'A110 sur piste. Lors de sa dernière venue à Magny-Cours, l'auto chaussée en semi-slicks et posée sur des combinés 3 voies tourna en 1'19"82. Depuis, l'allègement s'est poursuivi et la puissance est passée de 297 à 349 ch. Avis aux amateurs… Contact: info@nm-engineering.com

BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

Chaussée en semi-slicks, la berlinette passe logiquement beaucoup plus fort en courbe, freine mieux et améliore ainsi le temps de l'A110 S Phase 1 équipée de Michelin Pilot Sport 4 de plus d'une seconde. L'apport du kit aéro sur un circuit aussi sinueux est quasi nul.



LURCY-LÉVIS

La nouvelle A110 S part en trombe et améliore de près d'une demi-seconde son temps au mille mètres départ arrêté.

Prix/plaisir
Châssis exceptionnel
Légèreté
Look

Palettes trop petites
Feeling de direction perfectible

VERDICT

ALPINE A110 S »20

La berlinette n'évolue guère, mais pourquoi l'en blâmer. Elle procure un plaisir intact, immense et singulier en toutes circonstances. L'intérêt du kit aéro n'est pas évident, en revanche la possibilité de chausser l'auto en Cup 2 représente un réel atout en matière d'efficacité sur route comme sur piste sans grever le plaisir de pilotage exceptionnel que procurent le fabuleux châssis et la légèreté. À moins de 80 000 euros malus compris, le rapport prix/plaisir proposé par Alpine est plus que jamais imbattable, d'où la note maximale.

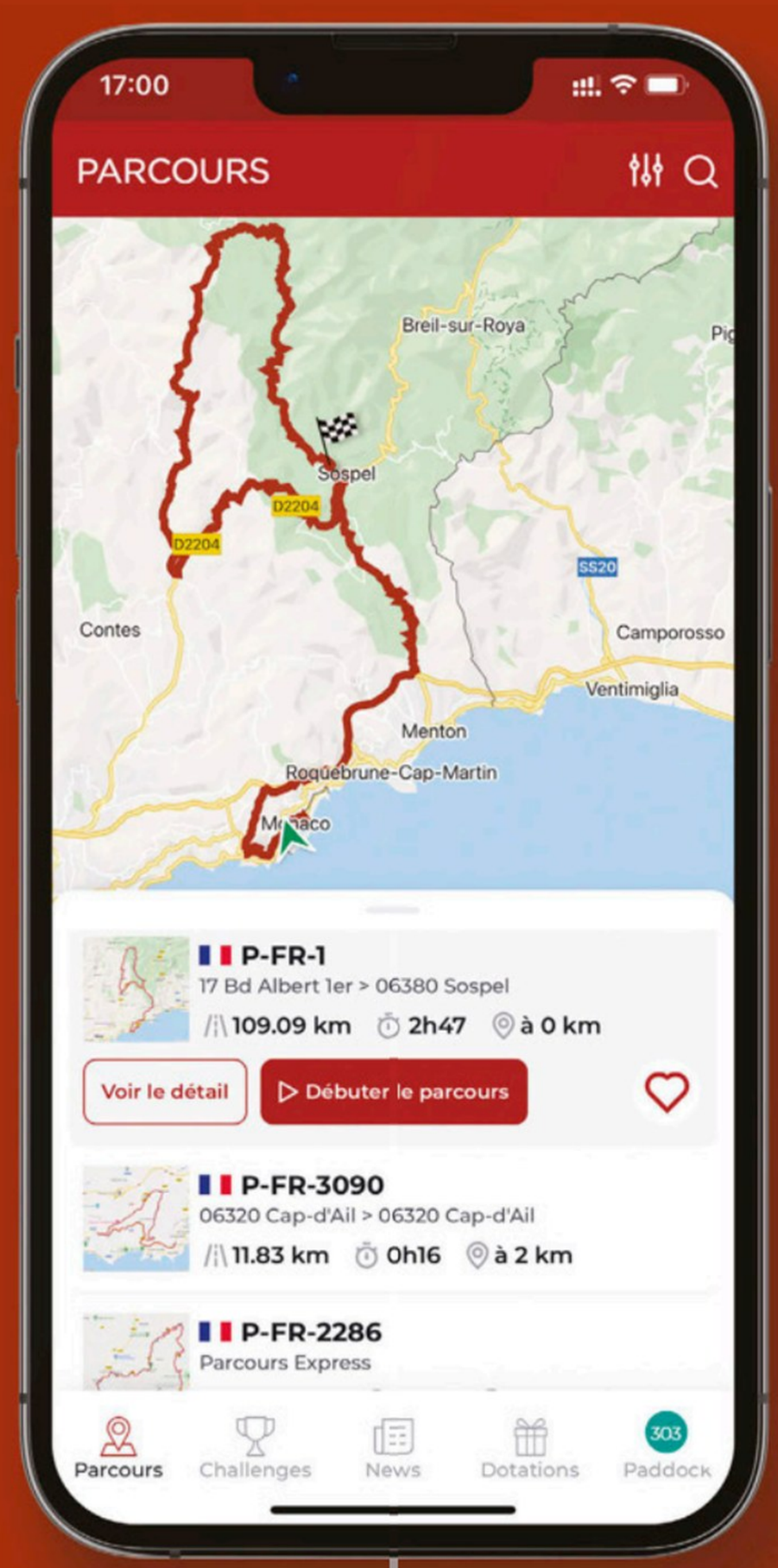
TECHNIQUE	
Moteur	4 en ligne
Disposition	centrale arrière, transversale
Cylindrée (cm³)	1 798
Alésage x course (mm)	79,7 x 90,1
Rapport volumétrique	9,0 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (admi. echap. à calage variable)
Suralimentation	turbo + échangeur air/eau
Pression maxi (bar)	1,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 6 300
Puissance au litre (ch)	167
Couple maxi (mkg à tr/mn)	34,6 de 2 400 à 6 000
Couple au litre (mkg)	19,2
Régime maxi (tr/mn)	6 800

TRANSMISSION		
Type		propulsion
Boîte de vitesses		7, double embrayage
Commande		séquentielle au volant
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1re	3,62 / 8,7 / 60
	2e	2,37 / 13,3 / 91
	3e	1,52 / 18,5 / 127
	4e	1,16 / 24,3 / 166
	5e	0,93 / 30,3 / 207
	6e	0,84 / 37,5 / 257
	7e	0,71 / 44,4 / 275
Rapport de pont		3,79 / 4,24 (3e à 5e)
Blocage de différentiel		non
Antipatinage		déconnectable
Pneumatiques		Michelin Pilot Sport Cup 2
Dimensions avant		215/40 R 18
Arrière		245/40 R 18
Jantes avant/arrière		7,5 / 8,5 x 18

CHÂSSIS	
Carrosserie	coupé, 2 places
SCx - Cx (avec kit aéro)	non communiqué
Suspensions avant	triangles superposés combinés ressort/amortisseur barre antiroulis
Arrière	triangles superposés combinés ressort/amortisseur barre antiroulis
Amortissement	passif
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (320/320)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids mesuré (kg)	1 132
Répartition AV/AR (%)	483 / 649 (43 / 57)
Poids/puissance (kg/ch)	3,8
Réservoir (litres)	45
Long. - larg. - haut. (mm)	4 181 – 1 798 – 1 252
Empattement (mm)	2 420
Voies avant/arrière (mm)	1 556 / 1 553

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	275
Régime (rapport)	6 800 (7e)
De 0 à 100 km/h	4"2
à 120 km/h	5"6
à 140 km/h	7"3
à 160 km/h	9"3
à 180 km/h	11"9
à 200 km/h	14"9
400 m départ arrêté	12"2 (184 km/h)
1 000 m	22"5 (231 km/h)
De 80 à 150 km/h en Drive	6"0
De 140 à 200 km/h en Drive	8"6
Conso. moy. (l/100 km)	6,8
Émissions CO2 (g/km)	155

TARIF	
Prix de base (€)	71 500
Prix du modèle essayé (€)	85 380
Malus écologique 2022 (€)	1 176
Puissance fiscale (CV)	15



LE RALLYE AUTOMOBILE CHANGE DE DIMENSION

GRAN TROFEO®

Voici le plus grand rallye au monde.
Où que vous soyez, quand vous voulez, quel que soit votre copilote ou pilote et avec l'auto de votre choix, participez à GranTrofeo™ en mode touristique ou compétition, réalisez les meilleures performances et remportez des récompenses exceptionnelles !

Plus de 3 000 parcours disponibles dans 17 pays.

Télécharger dans l'App Store

DISPONIBLE SUR Google Play

GranTrofeo™ est une marque déposée, © Copyright sur l'ensemble des créations, tous droits réservés

GF-595-QW
75

GTI?

La question se pose génération après génération, et la réponse est pour l'heure toujours restée négative. La Polo n'a-t-elle d'une authentique GTI que le blason ? Voyons ce qu'il en est avec cette ultime mise à jour.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT

LA SAGESSE DES RÉGLAGES FINIT PAR AVOIR RAISON DE VOTRE ENTHOUSIASME

Entre amnésie et excès d'optimisme, nous voici repartis en quête d'une Polo GTI bourrée de panache et de joie de vivre. Bonne chance ! Depuis la première génération remontant à 1998, la recette fut plus ou moins savoureuse, mais jamais assez épicée, osée, gourmande. Volkswagen a le don de frustrer les sportifs avec une constance inaltérable. Les chances qu'une simple mise à jour sur la sixième génération inverse la vapeur sont aussi minces que de voir un Français gagner Roland Garros, mais on entame cet essai en s'accrochant au souvenir encore frais des progrès dynamiques accomplis par la Golf 8 GTI. Rappelons que les deux autos partagent la plateforme MQB et le bloc-moteur EA888…

Tandis que le 2,0 litres turbo de sa grande sœur stagne à 245 ch, celui de la Polo voit sa puissance portée de 200 à 207 ch, pour un couple inchangé mais bien assez généreux. Sur le papier, la petite Volkswagen (plus de 4 m tout de même) est la mieux armée d'une catégorie dont la star du moment est coréenne. La Hyundai i20 N brille par son caractère et ses chronos sur piste mais doit rendre les armes en performances pures. La Polo est tout bonnement la petite compacte deux roues motrices la plus véloce que nous ayons eue entre les mains, excepté les Mini GP2 et 3 privées de places arrière et chaussées en semi-slicks. 208 GTI By Peugeot Sport, Clio R.S. Trophy, Fiesta ST : tout ce beau monde est battu sur l'épreuve reine du 1 000 m départ arrêté.

GTI de ligne droite

Avec un temps de 26"3 (27"1 pour la Hyundai), on se trouve ici au niveau d'une Mégane 3 R.S. et à 2 dixièmes seulement derrière la Golf GTI. C'est du sérieux, d'autant que les reprises sont au diapason. Le 4 cylindres turbo semble avoir 30 ch de plus qu'annoncé mais manque de relief. Dans ce domaine la boîte à double embrayage imposée n'arrange rien mais sa rapidité et son excellent launch control jouent un rôle clé côté perfs. Les exploits de la Polo à Lurcy-Lévis apparaissent d'autant plus époustouflants après un détour par la balance de W-Autosport. Celle-ci affiche 1 354 kg, contre 1 286 annoncés. C'est 110 de moins qu'une Golf (encore heureux) mais 120 kg de plus que le tandem Fiesta ST / i20 N ! Le poids de la boîte robotisée et d'une interprétation un tantinet bourgeoise de l'esprit GTI… La Polo vise depuis toujours une clientèle raffinée plus sensible à son petit confort qu'au grand frisson. Ne tournons pas autour du pot, deux virages suffisent pour comprendre que fondamentalement, rien n'a changé. La direction guère informative commande un train avant obéissant, plutôt solide mais pas assez vorace pour se sentir pousser des ailes dans la campagne nivernaise. Quand une i20 N ou une Fiesta ST se plante à la corde, se déhanche, lève une patte arrière et enroule gaiement, la Polo GTI passe bien partout sans la moindre fantaisie. Forcer le trait permet d'apprécier les qualités intrinsèques d'un châssis rigoureux et bien équilibré, mais la sagesse des réglages finit par avoir raison de votre enthousiasme. La GTI dispose toujours d'une suspension abaissée de 15 mm, d'une barre stabilisatrice plus épaisse à l'avant et d'un essieu arrière rigidifié. De quoi encaisser de beaux appuis sur route, d'autant que les amortisseurs pilotés (en option) réalisent un travail sérieux sur le mode le plus sportif. Outre un typage trop consensuel, l'absence de différentiel autobloquant grève sévèrement l'efficacité et le plaisir au volant. Tandis que la Golf conserve un système de type Haldex (embrayage piloté) pour accentuer le mordant du train avant, la Polo s'en remet uniquement à un dispositif électronique (XDS) plutôt bien conçu mais insuffisant pour espérer ferrailler avec les références du segment. Sensible sur route, le manque devient cruel sur piste, surtout lorsqu'on doit composer avec des pneus inadaptés à cet usage. L'endurance des ContiSportContact 5 n'a d'égal que leur inefficacité. Ce n'est malheureusement pas la première fois que nous sommes confrontés à ces fusibles qui perdent presque autant de pavés de gomme qu'ils font perdre de dixièmes sur un tour chrono. Le caractère gentiment sous-vireur de la

Ces Continental n'ont pas leur place sur une voiture de sport.

Le 2,0 litres turbo EA888 est le bloc le plus velu de la catégorie.

On rit jaune en découvrant le poids de cette "petite" GTI 220 kg plus lourde qu'une Alpine A110 S...

+
Perfs canon
Homogénéité
Présentation

–
Manque de caractère
Efficacité limitée
Prix/prestations

Polo devient ainsi caricatural. Impossible de trouver le grip et l'agilité nécessaires pour ne serait-ce que sauver l'honneur. Le chrono plafonne à 1'32"08. Ridicule, quand on sait que la Polo 6 GTI tournait déjà en 1'30"91 avant le restylage, un temps lui-même tout juste honorable comparé au 1'29"68 signé à l'époque par une Fiesta ST. Depuis, la Hyundai i20 N est passée sous la barre des 1'28 ! Plus de quatre secondes séparent ainsi la référence sportive de la catégorie de la Polo alors même que cette dernière est plus rapide en bout de ligne droite. C'est dire le temps perdu dans les virages, notamment le rayon constant où la GTI plafonne à 90 km/h quand la i20 N flirte avec les 100.

S'ils avaient été livrés à temps, de bien meilleurs Michelin PS4 auraient dû équiper notre voiture d'essai. Quand bien même les excellentes gommes françaises permettraient de gagner disons entre une et deux secondes au tour, la Polo resterait loin, trop loin d'autos qui méritent bien davantage d'être appelées GTI. La pilule est d'autant plus dure à avaler que la proprette et raffinée Volkswagen se permet d'être 3 000 euros plus chère que la Coréenne et de dépasser, dans le cas de notre modèle d'essai, les 35 000 euros hors malus ! ■

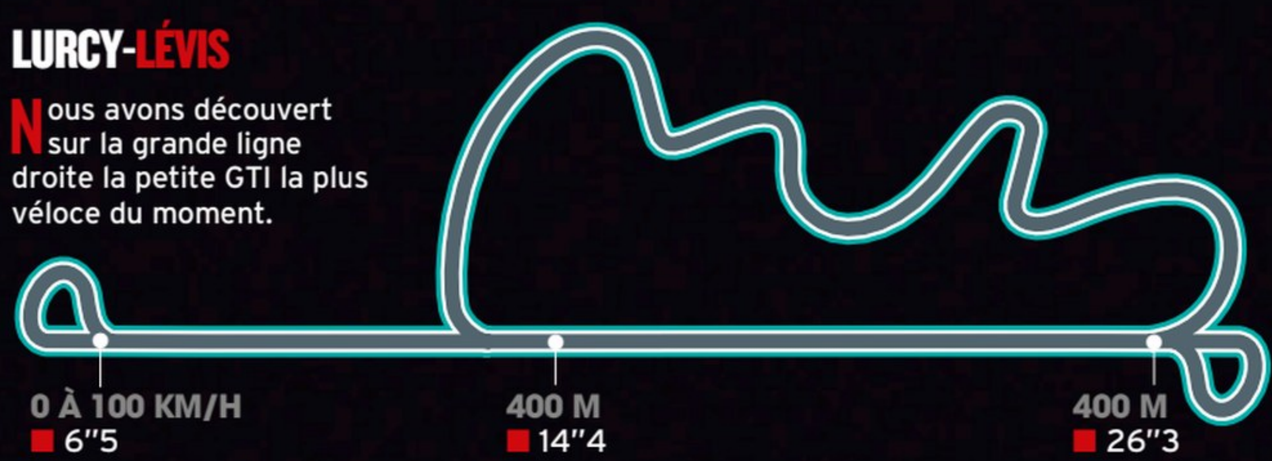
BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

La Polo ne brille pas, doux euphémisme par son efficacité sur notre piste de référence. Déjà pas vraiment taillée pour l'exercice par nature, notre voiture d'essai souffrait en prime d'une monte pneumatique parfaitement inadaptée...

LURCY-LÉVIS

Nous avons découvert sur la grande ligne droite la petite GTI la plus véloce du moment.



TECHNIQUE	
Moteur	4 en ligne turbo
Cylindrée	1 984 cm³
Suralimentation	turbo
Puissance maxi	207 ch à 6 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	32,6 à 1 500
Régime maxi (tr/mn)	6 200
Transmission	traction
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	non
Pneumatiques	ContiSportContact 5
Avant/arrière	215/40 R 18
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/pleins (312/230)
Etriers AV/AR (pistons)	flottants (1/1)
Poids mesuré (kg)	1 354
Poids/puissance (kg/ch)	6,5
Long.-larg.-haut. (mm)	4 074 - 1 751 - 1 435
Empattement (mm)	2 552
Voies Av/Ar (mm)	1 508 / 1 492

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	240
0 à 100 km/h	6"3
à 120 km/h	8"5
à 140 km/h	11"3
à 160 km/h	14"7
à 180 km/h	19"3
à 200 km/h	26"2
De 0 à 400 m	14"4 (159 km/h)
1 000 m	26"2 (200 km/h)
80 à 150 km/h en Drive	9"2
Conso moy. WLTP (l/100 km)	6,5 l/100
Emissions CO2 (g/km)	154

BUDGET	
Prix de base (€)	31 205
Prix du modèle essayé (€)	35 650
Malus 2022 (€)	1 386

VERDICT

POLO GTI »10

En lui accordant cinq pages et un essai chrono en bonne et due forme, nous avions l'espoir un peu fou de voir enfin la petite Volkswagen s'encanailler, ne serait-ce qu'un peu. Malheureusement, si l'amour des petites GTI endiablées rend aveugle, la Polo GTI redonne la vue...

SHIFTECH

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

REPROGRAMMATION MOTEUR

- Cartographie **sur-mesure** développée individuellement sur banc de puissance 4X4
- **14 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 boitier 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 Marseille
04 13 33 37 73
info-marseille@shiftech.fr

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

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

ShifTech Gap
04 65 84 75 52
info-gap@shiftech.fr

ShifTech Nantes
02 55 99 78 78
info-nantes@shiftech.fr

www.shiftech.eu

Suivez-nous

NOS CHRONOS À MAGNY-COURS

LE CIRCUIT

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

346
voitures chronométrées

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

5700
kilomètres environ parcourus sur ce tracé

49
marques représentées dans le classement

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

Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks)
1'25"07

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
Huracán STO	1'16"89
Ligier JS2R	1'16"95
Huracán Performante	1'17"17
Aventador SVJ	1'17"17
992 GT3 (Cup 2R)	1'17"18
Lamera Cup (slicks)	1'17"19
991/2 GT2 RS (Cup 2)	1'17"36
McLaren 675LT	1'17"48
McLaren 620R	1'17"60
991/2 GT3 RS (Cup 2R)	1'17"68
Alpine NM Engineering	1'17"72(6)(9)
308 Racing Cup	1'17"75
McLaren 600LT	1'17"84
911 (992) Turbo S	1'18"31
Corvette C7 Z06 "Z07"	1'18"48
991/2 GT3 (Cup 2 N1)	1'18"85
992 GT3 (Cup 2 NO)	1'18"87
Lotus Exige S1 Duratec(6)	1'18"87
AMG GT R "2020"	1'18"92
911 (991) GT3	1'18"95
Corvette Grand Sport	1'19"00
911 R (991)	1'19"10
718 Cayman GT4 RS	1'19"13
Lotus 3 Eleven	1'19"20
911 (991) GT3 RS	1'19"22
570S Track Pack	1'19"32
Corvette C6 ZR1	1'19"33
Lamborghini LP700-4	1'19"40
GT-R Track Edition	1'19"45
McLaren 12C Coupé	1'19"51
KTM X-Bow R	1'19"51
Mercedes AMG GT R	1'19"55
Alpine A110 Cup	1'19"55
Ginetta G55 Cup	1'19"66
MP4-12C Spider	1'19"80
Lotus Exige MS460(5)	1'19"81
M3 E92 4.4 DM(6)	1'19"98
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
Corvette C8 Stingray	1'20"66
911 (991) Turbo S	1'20"70
Mitjet 2.0 litres	1'20"70
BMW M4 CS (Cup 2)	1'20"72
Audi R8 RWS(8)	1'20"89
Evora Exigence Racing	1'20"93
GT-R Track Pack(2)	1'20"94
Nissan GT-R 2011	1'21"05
Mégane "500" Dijon Auto(6)	1'21"10
Peugeot RCZ Cup	1'21"10
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
A110S Pack Aéro (Cup 2)	1'21"75
Nissan GT-R	1'21"75

LE CLASSEMENT

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

LE CLASSEMENT

Focus RS Mk3 (Cup) 1'24"58

Alpine A110 1'24"62

Ford Mustang Bullitt 1'24"63

AMG C 63 S Coupé 1'24"70

BMW 1 M Dijon Auto(6) 1'24"71

Audi R8 R Tronic 1'24"77

Lotus Elise Cup 250 1'24"78

Panamera Turbo 1'24"78

Westfield FW300 ST3 1'24"80

Jaguar F-Type R 1'24"84

Audi RS5 B9 Sportback 1'24"85

Aston V8 Vantage S 1'24"85

BMW M5 (F10) 1'24"89

BMW M3 E92 Compet. 1'24"90

Alfa Romeo 4C 1'24"91

Fun Cup 2020 1'24"95

Artega GT 1'24"95

Audi RS3 8Y (PZERO) 1'24"97

Lexus RC F 1'25"04

Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks) 1'25"07

Alpine Légende GT 1'25"09

Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10

Boxster S (981) 1'25"11

Focus RS Pack Perf. 1'25"15

Mercedes C 63 S AMG 1'25"20

Honda Civic Type R FK8 1'25"39

Lotus Evora 1'25"40

Mégane R.S. Trophy-R 1'25"41

911 (997/2) GTS 1'25"52

Audi RS6 (C7) 1'25"52

Ford Focus RS (Mk3) 1'25"60

Mégane 4 Trophy 2020 1'25"60

Mercedes A 45 Mk2 1'25"62

Caterham Superlight 1'25"70

Honda Civic Type R FK2 1'25"70

Caterham 275R 1'25"72

Cayman S Sport 1'25"80

Mercedes A 45 AMG 1'25"82

Mercedes E 63 AMG 1'25"90

Porsche 911 (997/2) C4S	1'25"94
Ginetta G40R	1'25"96
Toyota GR YARIS Track	1'25"98
Mégane 4 R.S. EDC	1'25"99
Audi S4 B9	1'26"09
Lotus Elise S "2012"	1'26"11
Cayman S 987 II	1'26"19
Mustang Laguna Seca	1'26"22
Mercedes CLS 63 Perfo	1'26"30
Jaguar XKR "2009"	1'26"38
VW Golf VIII GTI Clubsport 45	1'26"39
Cayman 981	1'26"40
Audi RS5	1'26"40
Audi RS3 2015	1'26"40
Audi RS6 2009	1'26"48
Golf GTI Clubsport (Cup2)	1'26"48
911 (997) C4S kit moteur	1'26"50
BMW Série 1 M coupé	1'26"50
BMW M3 E90	1'26"51
Audi TT RS BVM	1'26"57
Mégane R.S. 275 Trophy	1'26"58
Peugeot RCZ R	1'26"60
Chevrolet Camaro	1'26"61
Audi TTS Coupé	1'26"63
BMW 340i Pack Perf.	1'26"78
BMW M135i xDrive	1'26"86
Mustang Shelby GT 500	1'27"01
Nissan 370 Z	1'27"04
Ford Focus ST	1'27"10
BMW M235i	1'27"10
Peugeot 308 GTi	1'27"12
Volkswagen Golf 8 R	1'27"13
Volvo S60 Polestar	1'27"15
Corvette C6 LS3	1'27"16
Cupra Leon VZ 2.0	1'27"20
Mégane 3 R.S. 2014	1'27"27
BMW M135i	1'27"28
Mercedes A35 AMG	1'27"29
Mégane 4 R.S. CUP	1'27"30(2)
208 GTi 30th	1'27"30
Mégane 3 R.S. Trophy	1'27"30(3)
Mégane R26.R "Toyo"	1'27"34
Subaru WRX STi S	1'27"40
BMW X6 M	1'27"40
BMW M3 E92 Coupé	1'27"40
Audi S3 Mk4	1'27"43
Lotus Elise Sport 240 Final Edition	1'27"49
Leon Cupra Sub8(7)	1'27"57
Audi S4	1'27"65
BMW Z4 35i	1'27"68
Opel Astra OPC	1'27"70
C 63 AMG coupé Pack	1'27"70
DS3 Performance	1'27"79
Ford Mustang 2.3	1'27"80
Mini GPII	1'27"80
Mitsubishi Evo X GSR	1'27"81
BMW Z4 35is	1'27"85
Mégane 3 R.S. Cup	1'27"87
Audi S1	1'27"88
Hyundai i20 N	1'27"91
Mitsubishi Evo IX	1'27"99
Ford Mustang GT 5.0	1'28"00
Jaguar XFR	1'28"00
Subaru STi "2008"	1'28"04
Ford Focus RS	1'28"06
Lexus IS-F	1'28"10
VW Golf 8 GTI	1'28"11
Ford Focus RS 500	1'28"22(2)
Porsche Cayman S(10)	1'28"35(10)
VW Scirocco R	1'28"40
VW Scirocco R	1'28"46
Seat Leon Cupra R	1'28"49
Mégane R26.R "Michelin"	1'28"57
BMW (F40) M135i	1'28"58
Porsche Cayman	1'28"63
Porsche Boxster	1'28"65

Mercedes C 63 AMG	1'28"80(1)
Mitsubishi EVO X MR	1'28"88
Ford Fiesta ST "2018"	1'29"07
Honda S2000	1'29"15
Clio 4 R.S. Trophy	1'29"18
VW Golf VI GTI Ed. 35	1'29"29(3)
VW Golf VII GTI Perf	1'29"40
Toyota Yaris GRMN	1'29"41
VW Golf VI R	1'29"42
Jeep Trackhawk	1'29"48
Opel Corsa OPC	1'29"55
Renault Mégane 3 R.S. Sport	1'29"58
Ford Focus ST 2012	1'29"60
Ford Fiesta ST mk7 5 portes	1'29"68
Lotus Elise Club Racer	1'29"71
BMW 135i	1'29"75
Hyundai Genesis 3.8	1'29"90
Renault Mégane R26	1'30"00
Opel Insignia OPC	1'30"01
Abarth 124 Spider	1'30"15
Skoda Octavia RS 220	1'30"25
Mini JCW "2015"	1'30"28
Mazda 3 MPS Mk2	1'30"28
Audi S3 "2006"	1'30"31
Ford Fiesta ST "2013"	1'30"32
Audi RS3	1'30"60(3)
VW Scirocco TSI	1'30"63
Abarth 695 Biposto	1'30"76
208 Racing Cup	1'30"80
Lotus Elise 2010	1'30"90
VW Polo GTI 2018	1'30"91
Clio 4 R.S. Cup	1'30"91
Clio R.S WSR	1'30"93
Peugeot RCZ 1.6	1'31"00
Mini Cooper S JCW (2008)	1'31"01
Clio 3 R.S. /2 Cup	1'31"04
Infiniti G37 S coupé	1'31"16
Peugeot 208 GTi	1'31"20
Toyota GT86	1'31"20
Subaru BRZ	1'31"30
Honda Civic Type R Champ. Ed.	1'31"30
Alfa Romeo Giulietta QV	1'31"40
BMW 128ti	1'31"41
Volkswagen Polo V GTI	1'31"50
Mini Cooper S 5P F56	1'31"70
Peugeot 308 GTi (2010)	1'31"80
Volkswagen Polo VI GTI mk2	1'32"08
Abarth Punto SS	1'32"25
Renault Twingo R.S. 2	1'32"50
Peugeot 308 GT	1'32"50
Skoda Fabia RS	1'32"60
Volkswagen Golf VI GTI	1'32"74
Renault Clio 2 R.S.	1'32"74
Honda Civic Type R FN2	1'32"90
Secma F16	1'32"92
Renault Clio 2 R.S. Mk2	1'32"92
Suzuki Swift Sport II	1'33"21
Mazda MX-5 2.0 MZR	1'33"25
Audi A1 185 ch	1'33"32
Honda Civic Type R EP3(1)	1'33"39
Nissan Juke Nismo RS	1'33"40
Abarth Punto Supersport	1'33"52
Peugeot 205 GTi 1.9	1'33"72
Alfa Romeo Mito QV	1'33"82
Renault Twingo R.S.	1'33"86
Renault Laguna Coupé V6	1'34"53
Mazda MX-5 ND 2.0	1'34"65
Abarth 500	1'35"03
Renault Clio Williams(4)	1'35"18
Citroën C2 VTS	1'35"26
Abarth 500 kit SS	1'35"55
Suzuki Swift Sport	1'35"59
Renault Mégane R.S. dCi	1'36"01
Ford Sportka	1'39"62
Renault Twingo GT	1'40"80
Fiat Panda 100 HP	1'42"05

SOUS PRESSION

Le pneu sportif routier a la lourde tâche de succéder à la référence Pilot Sport 4. Nous sommes allés à la rencontre de ses concepteurs et nous avons testé le résultat sur les pistes de Ladoux et de magnifiques routes auvergnates à bord d'une Alpine A110S.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS DPPI/ANTONIN VINCENT/MICHELIN

Le PS5 dispose
d'une structure asymétrique:
extérieur rigide pour le sec
et intérieur tendre pour le mouillé.

L'OBJECTIF PAR RAPPORT AU PS4 ? ÊTRE AUSSI PERFORMANT DANS LA DURÉE ET MEILLEUR SUR LE MOUILLÉ

Le PS5 est décliné en 54 dimensions, du 17 au 21 pouces.

La redécouverte du site historique de Ladoux, situé au nord de Clermont-Ferrand, laisse sans voix. Que de changements ! Les pistes et le banking permettant les tests à haute vitesse sont toujours là. Mais les testeurs passent désormais sous le gigantesque bâtiment de recherches et développement, créé en 2015 et baigné de lumière. L'emblématique essayeur Jérôme Haslin, en charge des marques sportives les plus prestigieuses, le traverse ici à 215 km/h sans forcer en Alpine, avec l'effet d'un tunnel tourbillonnant, puis atteint 250 km/h pour jauger la stabilité à haute vitesse. Ils sont dix-sept seulement à s'occuper des pneus de tourisme, avec un talent et une rigueur extraterrestres. Leur beau métier, ultra-prisé, fait partie de la centaine de professions représentées sur le campus. Imaginez, ce site référent (sur sept dans le monde) réalise 50 000 tests par an. Une machine de guerre, qui doit relever de nombreux défis dans un avenir proche, en diminuant les émissions de particules et en augmentant la longévité des pneumatiques. Ces émissions, pointées du doigt par l'agence de l'environnement française (ADEME), sont étudiées de près depuis 2005 et seront classées dès 2026 par la commission européenne en fonction de l'usure (uniquement basées sur le neuf actuellement). L'enjeu des prochaines décennies consiste aussi à rendre le mélange de gommes écoresponsable, en utilisant des matériaux durables. Michelin en utilise actuellement à hauteur de 30 %, grâce notamment au caoutchouc naturel, et vise les 40 % en 2030 puis 100 % en 2050. Ce qui veut dire qu'il doit remplacer progressivement les 70 % restant, dépendants du pétrole. Pour bien comprendre cet enjeu, il faut savoir qu'un pneu est composé de 200 ingrédients, dont par ordre d'importance : caoutchouc synthétique et naturel, noir de carbone et silice, additifs, métal, textile… Le caoutchouc synthétique est formé d'élastomère, d'une charge renforçante et d'une fonction chimique déterminante pour l'étendue

Jérôme Haslin, essayeur, nous éclaire sur la mise au point du PS5.

Le pneu sans air "Uptis" sera commercialisé en 2024.

des réglages. Pour le rendre durable, le manufacturier planche sur des élastomères utilisant des déchets recyclés : polystyrène, bois… En parallèle, il finalise le développement du pneu sans air Uptis, attendu pour 2024 et utilisé jusqu'alors dans le domaine de la manutention. Intrigant.

Performances sur le long terme

Pour le Pilot Sport 5, le cahier des charges, défini par le service marketing en fonction des retours clients, des médias et des organismes indépendants, stipule qu'il doit être aussi efficace que le 4 sur le sec, performant dans la durée et meilleur sur le mouillé. Sorti le 1er janvier, ce pneu de route a nécessité deux ans de développement et dispose d'une structure asymétrique avec un extérieur rigide (moins d'entailles) pour le sec et un intérieur souple et rainuré pour le mouillé. La bande de roulement utilise une couche composée d'aramide et de nylon issue de la compétition (Dynamic Response) et l'épaulement affiche un témoin d'usure à trois hauteurs (trois trous). Dans un souci de design, de qualité et de démarcation, le flanc se pare à hauteur de 80 % de feutrine, composée de poils de 400 microns piégeant la lumière. Michelin annonce avoir gagné 20 % par kilomètre sur les émissions de particules, grâce à une masse inférieure de 500 g en moyenne, tout en améliorant la surface de contact au sol et la longévité de 15 %. Le "PS5" pour les intimes est fabriqué dans dix usines dans le monde et décliné en 54 dimensions, du 17 au 21 pouces. Durant le développement, les essayeurs se sont appuyés sur quinze modèles de sportives, essentiellement des GTI comme la Golf 8 ou des coupés comme le TT ou l'A110 puisque sa monte est non dédiée. À ce sujet, les Pilot Sport 4 et 4S poursuivent leur carrière, lorsqu'ils sont associés à un développement spécifique : Ferrari 296 GTB, BMW M135i…

Malgré la chaleur et l'après-midi de tests intensifs, l'usure reste raisonnable.

Gigantesque, le récent bâtiment de recherches et développement enjambe une piste.

Place à l'action. Jérôme Haslin nous explique dans un premier temps sa procédure de test. Avant de jauger les prototypes fabriqués à Ladoux (après une haute dose de simulation), il commence par se remémorer le pneu référentiel, à savoir ici le PS4. Puis il attaque la batterie de tests, sur routes et circuits, afin de vérifier la concordance avec le cahier des charges. Parmi les épreuves, il établit des courbes de gain de lacet à 0,2 *g* et à 0,5 *g*. Comment ? En visant un point fixe en bord de piste et en mettant de l'angle au volant de manière progressive (0,2 *g*) ou plus sèchement (0,5 *g*) à charge constante, ici autour de 120 km/h. Il étudie ainsi le temps de réponse et l'angle de dérive. En lacet, l'équilibre des forces opposées avant (vers l'intérieur)/arrière (vers l'extérieur) peut aboutir à un comportement neutre ou typé, comme survireur avec les Alpine. Nous avons affaire ici à une S, qui swingue beaucoup moins que la version 252 ch. C'est flagrant lors des changements d'appui réalisés à haute vitesse, lors des placements sur le sec et sur le mouillé. La glisse reste envisageable, à condition d'en rajouter : freinage dégressif, volant, gaz. Même sur le mouillé, où la hauteur d'eau s'élève à 0,7 mm, elle fait preuve d'une épatante efficacité. Le meilleur des deux mondes, que l'on connaissait déjà avec le PS4. Il se trouve que le PS5 réclame moins d'autorité au volant au volant pour détendre les pattes arrière. Ce qui va plutôt bien à l'A110S ! Sur piste, on retrouve ainsi une berlinette light à moteur central de près de 300 ch capable de claquer un super chrono sur le sec et qui s'en sort haut la main sur le mouillé, créant un climat de totale confiance. L'idéal. Si l'on veut jouer, il suffit d'exagérer les injonctions pour qu'elle pivote puis survire en ajoutant du gaz. Sur route, l'apport des PS5 se traduit par un arrière qui enroule davantage aux placements. Le niveau d'efficacité et de grip (latéral et longitudinal) reste supérieur à celui du rival Continental Sport Contact 7. Au bout d'une après-midi de tortures, l'épaulement montre des signes de fatigue (classiques), sans conséquence sur l'excellente tenue de route. Évidemment, les propriétaires d'A110S qui désirent aller plus loin et améliorer leurs chronos disposent désormais de glus Cup2. Comme auparavant, l'évolution 5S attendue l'année prochaine ne devrait pas se décliner en cette taille (18 pouces). ■

AVIA
PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ
DE MOTORSPORT

VOTRE PASSION EST AUSSI LA NÔTRE

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

Station-service Avia Thevenin & Ducrot de Magny-cours

Notre **gamme de lubrifiants** fabriqués en France.

Usine norme ISO-9001-2015

Produits exclusivement disponibles dans les 400 stations Avia Thevenin & Ducrot.

Pour vous garantir la meilleure qualité possible de notre gamme de lubrifiants Avia, nous avons fait le choix de la développer dans notre propre usine de production de lubrifiants.
Située à Lyon, elle est conforme aux cahiers des charges des constructeurs avec lesquels nous collaborons. Essentiellement disponible en conditionnements destinés aux professionnels de l'automobile, vous pouvez retrouver la gamme en bidons de 1, 2 ou 5 litres dans nos 400 stations.

thevenin-ducrot.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

THEVENIN & DUCROT
DEPUIS 1929

AVIA

OBJECTIF SECONDE MONTE

Le manufacturier allemand veut croquer du Michelin Pilot Sport, en mettant à jour son pneu sportif et en visant le marché de la deuxième monte. Nous l'avons testé sur une 911, une i30N et une Golf GTI.

PAR JULIEN DIEZ **PHOTOS** D.R.

La batterie de tests s'est déroulée sur l'exigeant circuit F1 de Portimão.

La cible est toute désignée: le meilleur pneu hautes performances polyvalent du marché, alias le Michelin Pilot Sport, dont la cinquième génération vient de sortir (voir p. 90). *« Il surclasse le 4S sur tous les plans! »* lance Burkhard Wies, responsable de la recherche et du développement. Cette septième génération de Sport Contact, qui a nécessité 5 ans de développement, équipe pour l'instant les Maserati Levante et Quattroporte en première monte et se concentre sur la deuxième monte. Ses composants s'adaptent non pas à chaque véhicule, mais à chaque segment en ajustant la stabilité du flanc, la rigidité de la carcasse, l'adhérence sous charge, la résistance à haute vitesse ou la maniabilité. Parmi eux, le mélange de caoutchouc appelé "Black Chili 3" évolue vers plus d'efficacité tous temps et de longévité. Par rapport au prédécesseur Sport Contact 6, le 7 gagnerait 17 % en longévité, 10 % en performances sur piste sèche et 6 % en freinage (8 % sur le mouillé). Comme vous pouvez le voir, la bande de roulement est asymétrique et l'épaulement extérieur se démarque par de petits losanges oblongs appelés "éléments de verrouillage", dont le but est de limiter le mouvement latéral et d'accroître la stabilité. Le design est inspiré de la course, de l'aéronautique, et l'objectif a été d'accroître la surface au sol. Pour jauger les bienfaits de son dernier bébé, Continental ne va pas jusqu'à l'opposer à l'ennemi n° 1 français (dommage), mais le compare

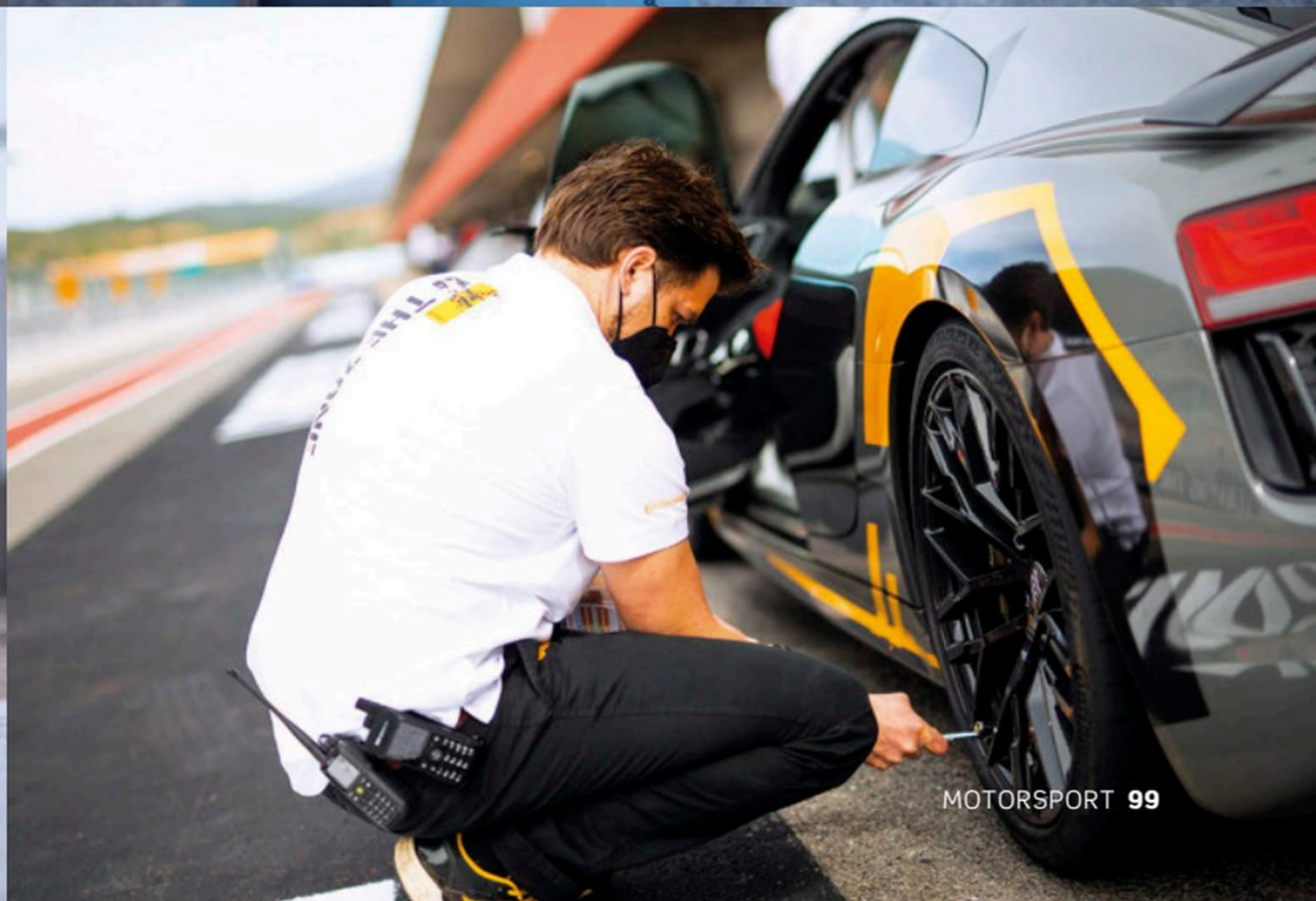
Asymétrique, la bande de roulement est marquée par des losanges oblongs sur l'extérieur.

à l'aîné de sixième génération. Le terrain de jeu laisse rêveur: le circuit F1 de Portimão, le grand huit portugais estomaquant par sa variété, sa technicité et son dénivelé. Les conditions sont idéales: 20 °C, sec. Les montures ? Nous démarrons par des Hyundai et un modèle en fin de vie, qui n'est plus importé en France: la compacte i30N, une GTI traction qui a plutôt bien vieilli. Avec les Sport Contact 6, la Coréenne digère le couple sans sourciller sur le sec et se révèle homogène en jouant avec les limites d'adhérence: peu de sous-virage, arrière qui enroule efficacement. En chaussant les 7, elle devient plus mordante aux placements et réagit plus promptement aux injonctions.
Il est temps désormais de passer à la propulsion ou à une intégrale typée propulsion: la 992 Carrera/Carrera 4. Une fois encore, point de comparaison avec le Pirelli P Zero dédié de première monte, mais une volonté d'aller chercher la performance et le chrono. Notre 911 Carrera 4 dénuée de barres antiroulis actives se révèle assez neutre et progressive en la bousculant. La motricité - naturelle et singulière avec le flat-6 en sac à dos - excelle comme à l'accoutumée et le grip latéral enchante, comme la stabilité. Sans égaler les P Zero de première monte, Continental franchit un cap et devient une intéressante alternative, d'autant qu'il profite de l'absence de Michelin sur ce créneau. Enfin, pour jauger le gain sur le mouillé, des Golf GTI sont mises à disposition en Sport Contact 6 et 7, équipées d'appareils de mesures maison. L'exercice consiste à se glisser dans la peau d'un développeur et nécessite de la régularité, de l'aplomb en tapant dans les freins à vitesse imposée. Le gain n'est pas évident de prime abord depuis 85 km/h, mais les relevés indiquent bien une marge de progression d'1 m et un pic de décélération à 1,2 *g* contre 1,1 *g* avec les anciennes gommes.
Après l'avoir torturé, il est certain que le Sport Contact a rattrapé son retard face aux P Zero et Pilot Sport de seconde monte (non dédiée), en s'approchant davantage du premier et en restant derrière l'excellent second (5). Alors que la mode est au développement spécifique et coûteux, Continental ne souhaite pas livrer bataille sur ce marché et continuera de se focaliser sur la deuxième monte, sur un travail par segment. Le tarif du 7 reste quant à lui identique à celui de l'aîné 6. Il vise les 900 références, avec un diamètre qui s'échelonne du 18 au 23 pouces et un cœur de cible GTI.
Pour se démarquer, le manufacturier multiplie les partenariats avec les tuners allemands, dont Brabus et Klasen Motors qui colle deux turbos au V10 de la Huracán Performante (900 ch !). Enfin, il dénigre l'utilisation de semi-slicks. *« Après une journée circuit, le retour à la maison est compliqué avec ce type de gommes. Nous préférons ne pas être les meilleurs en chrono et privilégier la sécurité, la polyvalence d'utilisation »*, explique le responsable développement. Un parti pris pour le moins étonnant. ■

Continental ne souhaite pas s'aventurer sur le marché des semi-slicks.

Chiffres à l'appui, le Sport Contact 7 progresse par rapport à son aîné sur le mouillé.

Cette Huracán Performante signée Klasen Motors développe 900 ch !



GOODYEAR EAGLE F1 ASYMMETRIC 6

Référence sur le marché des pneus sportifs de remplacement, l'Eagle F1 Asymmetric passe cette année à la sixième génération.

PAR NICOLAS GOURDOL
PHOTOS GOODYEAR

Organiser un grand comparatif de pneumatiques dans les règles de l'art est un exercice particulièrement complexe, coûteux et chronophage. En 2012, nous avons eu l'opportunité d'en réaliser un à grande échelle avec le soutien du site internet Rezulteo. L'expérience fut très enrichissante et les résultats pas toujours intuitifs. Le Goodyear Eagle F1 Asymmetric fit partie des excellentes surprises, en se hissant au sommet de sa catégorie en freinage, troisième en subjectif et troisième au classement général sur dix prétendants. Ce rappel a pour but de bien situer un pneu au nom certes familier mais qui ne bénéficie clairement pas de l'aura sportive d'un Michelin Pilot Sport ou d'un Pirelli P Zero. Et pour cause, nous parlons ici d'un pneu ayant fait l'essentiel de sa carrière sur le banc du remplacement. Ce sera encore le cas, tout du moins dans sa phase de lancement, de tout nouveau Asymmetric 6. Comparé au 5, on peut parler d'une évolution en douceur d'un point de vue sportif. Le dessin reste très proche, les performances sur le sec aussi. La seule innovation notable réside dans l'emploi d'une bio-résine issue des eaux résiduaires d'usines de fabrication de papier. Mélangée à la gomme, elle permet d'augmenter les microcontacts avec la route et donc d'améliorer le grip, notamment sur le mouillé. Notez que cette technologie a d'abord été développée pour les pneus ultra-hautes performances de la gamme. Le manufacturier met également en avant un concept baptisé Dry Contact Plus. L'idée est ici d'offrir une empreinte capable de s'adapter aux variations de charge grâce à des cavités spécifiques. Contrairement à d'autres marques, Goodyear a renoncé à développer une gamme spécifique pour les voitures électriques. Le nouveau venu présente ainsi des évolutions censées en faire un pneu "EV Ready". Concrètement, cela se traduit par un allégement de la carcasse, des flancs plus aérodynamiques et une réduction des bruits de roulement pouvant aller jusqu'à 2 dB!
L'Eagle F1 Asymmetric 6 est d'ores et déjà disponible en 59 dimensions, du 17 au 22 pouces, de 205 à 275 de large. ■

L'Eagle F1 semi-slick

La sortie du nouvel Asymmetric 6 est l'occasion de rappeler que la gamme Eagle F1 compte à son sommet un pneu semi-slick baptisé SuperSport et concurrent direct du Michelin Pilot Sport Cup 2. Goodyear a même connu la consécration en obtenant en 2019 l'homologation et le marquage Porsche pour les GT3 et GT2 RS.

Motor Sport Trackdays

Calendrier 2022 / 7 journées

12 mars
21 mars (Race day)
13 juin (nocturne)
3 octobre

Magny-Cours GP

13 mars

Magny-Cours Club

24 juin (Exclusive day)

Dijon Prenois

6 septembre (Exclusive day)

Le Mans Bugatti

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

Nos partenaires :

AVIA
WEST MOTORS
PIRELLI
GARMIN CATALYST
4move
LS GROUP
SHIFTECH ENGINEERING
B.R.M Chronographes

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

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

Abarth
- 500 N°23
- 500 esse esse N°28
- Grande Punto N°14
- Punto Evo N°38
- 124 Spider N°71/80

Alfa Romeo
- MiTo N°22
- MiTo QV N°34
- Giulietta QV N°38
- Giulia Quadrifoglio N°70/75
- Giulia GTA/GTAm N°100/102
- Brera 3.2 V6 N° 2
- Spider 3.2 V6 Q4 N° 6
- 8C Competizione N°13
- 8C Spider N°30
- 4C N°55/57
- 4C Spider N°64
- Stelvio Quadrifoglio N°83

Alpina
- B3 S Biturbo N°36
- B3 Biturbo N°58
- B5 Biturbo N°41

Alpine
- A110 N°79/82/85
- A110 Légende GT N°100
- A110S N°91/92/96/97
- A110S 2022 N°104

Ariel
- Atom 300 N° 6
- Atom 500 N°37

Artega
- GT N°37

Aston Martin
- V8 Vantage N° 4
- V8 Vantage 2008 N°21
- V8 Vantage Roadster N°10
- V8 Vantage S N°44
- Vantage N°81/85
- Vantage AMR N°91
- Vantage F1 Edition N°101
- DB9 N° 7
- DBS N°14
- DB11 N°75
- DB11 V8 N°80
- DBS Superleggera N°83
- DBS Superleggera Vol. N°89
- V12 Vantage N°29
- V12 Vantage S N°60
- GT12 N°66
- Vanquish "2012" N°49
- Rapide N°33
- Rapide AMR et E N°88
- DBX N°95

Audi
- A1 TFSI 185 ch N°40
- A1 quattro N°45/50/87
- S1 N°57/61
- UR-quattro 80'S
- Sport quattro 80'S
- 200 quattro 80'S
- S2 80'S
- RS2 80'S
- A3 Cabriolet 2.0 TFSI N°17
- S3 N° 7
- S3 2013 N°52/58
- S3 Sportback 2020 N°96
- RS3 N°39/41
- RS3 "2015" N°64/67
- RS3 "2022" N°102/104
- RSQ3 N°93
- TT 3.2 quattro N° 6
- TT Roadster 2.0 TFSi N° 9
- TT Road. 3.2 V6 quat. N° 9
- TTS N°20
- TTS "2014" N°60
- TT RS N°29/30
- TT RS Mk2 N°72/74/79
- A4 V6 3.2 FSI quattro N°14
- RS4 N° 1
- S4 Cabriolet N° 2
- S4 V6 compresseur N°25
- S4 V6 turbo "2016" N°74
- RS4 Cabriolet N° 6
- RS4 Avant N°13
- RS4 "B8" N°47/49
- RS4 "B9" N°79/85
- A5 Sportback N°30
- S5 N°11/18
- RS5 N°34
- RS5 "2017" N°77
- RS5 Sportback N°91
- S6 N° 5
- RS6 Avant N°17
- RS6 "2013" N°52/53
- RS6 Avant "2020" N°97
- RS7 "2020" N°90
- S8 N° 3
- RS e-tron GT N°98/102
- RSQ8 N°92
- R8 V8 N°12/100
- R8 V12 TDI Le Mans N°20
- R8 V10 N°27
- R8 V10 Plus N°49/51
- R8 Spyder N°34
- R8 Spyder "2016" N°73
- R8 GT N°37
- R8 II V10 Plus N°65/67
- R8 II RWS N°81
- R8 II Mk2 Perfor. N°85
- R8 II RWD N°95/97

BAC
- Mono N°55

Bentley
- Continental GT Speed N°16
- Continental GT 2 V8 S N°61
- Conti.2 GTC Speed N°64
- Continental GT 3 W12 N°87
- Conti. GT 3 Speed N°103
- Flying Spur Speed N°22

BMW
- 130i N° 1
- 135i Coupé N°15
- M 135i N°49
- M 135i xDrive N°52
- 128ti 2021 N°98
- M 135i xDrive 2020 N°90
- 123d Coupé N°18
- 125i Cabriolet N°20
- 1 M coupé N°40/100
- M235i N°57/59
- M240i xDrive N°104
- M2 N°69/71
- M2 Competition N°83/85/89
- M2 CS N°94/96/97
- Z4 M Roadster N° 4
- Z4 M Coupé N° 6
- 335i Coupé N° 7
- 340i M Performance N°69
- Z4 3.0 Si N° 8
- Z4 "2009" N°28
- Z4 SDrive Si N°30
- Z4 M40i xDrive N°88
- M3 E92 N°12/13
- M3 E46 N°40/98
- M3 E90 Berline N°20
- M3 E92 GTS N°35
- M3 F80 / M4 F82 N°58/60
- M3 F80 Pack Comp. N°73
- M3 CS N°83
- M340i xDrive N°94
- M3 Compet. G80 N°99/102
- M4 Cab N°60
- M4 F82 GTS N°72
- M4 F82 CS N°78/79
- M440i xDrive 2020 N°96
- M4 G82 Comp. N°98
- i4 M50 N°103
- M5 F10 N°45
- M5 F90 N°83/85
- M5 F90 Competition N°83
- M5 F90 CS N°103
- M6 N° 7
- M6 Biturbo N°47
- M6 Gran Coupé N°52
- M850i Coupé/cab' N°85/94
- M8 Gran Coupé N°94
- M8 Coupé N°90/94
- 650i cab. N°40
- 850i xDrive N° 7
- X6 N°21
- X6 M N°33
- i8 N°59

BRP
- Can-Am Spyder Road. N°13

Bugatti
- Veyron Super Sport. N°37
- Chiron N°75

Cadillac
- BLS 2.8 V6 Turbo N° 5
- ATS-V N°75
- CTS 3.6 V6 AWD N°15
- CTS-V Coupé N°37
- CTS-V N°67/73
- STS-V N°15
- XLR-V N°15

Carver
- Carver One N° 7

Caterham
- Seven 165 N°55
- Superlight 120 N°42
- Superlight R300 N°46
- 485R N°53
- 275R N°65

Chevrolet
- Corvette C6 Z06 N° 4/10
- Corvette C6 2008 N°18
- Corvette C6 Z06 Perf N°45
- Corvette C6 ZR1 N°42
- Corvette C7 N°56/60
- C7 Grand Sport N°76
- Corvette C7 Z06 N°68/73
- Corvette C7 ZR1 N°86
- Corvette C8 N°93/102/103
- Camaro SS N°43
- Camaro V8 "2016" N°73
- Camaro Z28 N°68

Chrysler
- 300C SRT-8 N°24

Citroën
- AX Sport 80'S
- C2 VTS N°23

Cupra
- Born V N°103
- Leon e-Hybrid N°96
- Leon VZ 300 N°100/101/102
- Formentor VZ 2.0 N°96
- Formentor VZ 5 N°100
- Ateca N°86/95

Dallara
- Stradale N°91

Dodge
- Challenger Hellcat N°86
- Viper SRT-10 N° 7
- Viper ACR N°18
- Viper Hennessey N°18
- Viper 2 GTS N°86
- Viper 4 ACR Extreme N°86

Donkervoort
- D8 GT N°26
- D8 GTO N°53/66
- D8 GTO RS N°76/90

DS
- DS3 Racing N°38
- DS3 Performance N°75

Ferrari
- 348 TB 80'S
- F430 N° 7
- F430 Scuderia N°14
- 458 Italia N°31/42
- 458 Spider N°43
- 458 Speciale N°55/59
- 488 GTB N°64
- 488 Spider N°67
- 488 Pista N°85
- 488 Pista Spider N°89
- F8 Tributo N°90/95
- 296 GTB N°104
- California N°25/31
- California T N°59
- Portofino N°88
- Portofino M N°101
- Roma N°95/99
- 599 GTB Fiorano N° 5
- 599 GTB HGTE N°29
- 599 XX N°33
- 599 GTO N°34
- FF N°40/61
- GTC4Lusso N°71
- GTC4Lusso T N°75
- F12berlinetta N°48
- F12tdf N°68
- 812 Superfast N°77
- 812 Competizione N°102
- LaFerrari N°58
- SF90 Stradale N°94
- SF90 Stradale As.Fi. N°100

Fiat
- Panda 100 HP N° 9

Ford
- Sportka N°12
- Fiesta S N°24
- Fiesta ST Mk2 N°51
- Fiesta ST200 N°71
- Fiesta ST Mk3 N°84/85/101
- Puma ST N°97
- Focus ST N° 2
- Focus ST Mk2 N°47/52
- Focus RS Mk2 N°27/29/32/100
- Focus RS 500 Mk2 N°35
- Focus RS Mk3 N°68/70
- Focus RS Mk3 Perfo. N°79
- Focus ST Mk4 N°89/91/92
- Mondeo 2.5 T N°12
- GT N° 7
- GT 2017 N°76
- GT40 N 7
- Mustang Shel. GT500 N°10
- Mustang Shel. GT2007 N°19
- Mustang GT500 2010 N°35
- Mustang Boss LS N°44
- Mustang "2015" N°64/67
- Mustang "2018" N°81
- Mustang Bullitt 2018 N°86/89
- Mustang Sh. GT350R N°68/77
- Mustang Sh. GT500 N°93
- Mustang Mach-E GT N°104

Ginetta
- G40R N°48/52

Honda
- Civic 1.8 i-VTEC Sport N° 2
- Civic Type R EP3 N°52/77
- Civic Type R FN2 N°10
- Type-R Champ. FN2 N°29/77
- Civic Type R FK2 N°64/67
- Civic Type R FK8 N°77/79
- Civic Ty. R FK8 Ltd E. N°96/97
- Accord N°21
- CR-Z N°34/38
- S2000 N°46
- NSX "2016" N°72

Hyundai
- i20N N°101/102
- Veloster N°42
- i30N N°79/87
- Genesis coupé 3.8 N°39

Infiniti
- G37S coupé N°27

Jaguar
- XK N° 5
- XKR Coupé N° 8
- XKR-S N°41
- XF SV8 N°18
- F-Type N°52
- F-Type R Coupé N°59
- F-Type SVR N°71/73
- F-Type R 2020 N°94
- F-Type P450 N°103
- XE SV Project 8 N°82/90
- F-Pace SVR N°89

JEEP
- Grand Chero. Track. N°92

KTM
- X-Bow N°22/29
- X-Bow R N°41
- X-Bow GT N°52

Lamborghini
- Murciélago LP 640 N° 6
- Miura N°11
- Countach N°11
- Diablo N°11
- Gallardo Superleg. N°12
- Gallardo Nera N°13
- Gallardo Spyder N°13
- Gallardo LP560-4 N°21
- Huracán N°58
- Huracán LP580-2 N°74
- Huracán Perfor. N°77/81/85
- Huracán EVO N°89/91
- Huracán EVO 2WD N°101
- Huracán STO N°102
- Murciélago LP670 SV N°29
- Aventador LP700-4 N°47
- Aventador SV N°65
- Aventador SVJ N°84/95
- Veneno N°65
- Urus N°86/93

Lexus
- IS-F N°18
- LFA N°31/39
- RC F N°62/64

Lotus
- Exige S N° 5
- Exige S V6 N°50
- Exige RGB N°40
- Exige S V6 N°46
- Exige S V6 roadster N°53
- Exige Sport 380 N°78
- Exige Cup 430 N°85
- Elise S1 N°77
- Elise S N° 6
- Elise S "2012" N°48
- Elise "2010" N°34
- Elise Club Racer N°42
- Elise SC N°17/22
- Elise Cup 250 N°70/78
- Elise Sport 240 F.Ed. N°100
- Europa S N° 7
- Europa SE N°23
- 2-Eleven N°13
- 3-Eleven N°78
- Evora N°28/33
- Evora S N°37/40
- Evora GT430 N°79

Marcos
- TSO N°11

Maserati
- Coupé GranSport N° 4
- Granturismo N°12
- Granturismo S N°21
- MC Stradale N°41
- Ghibli SQ4 N°87
- Quattroporte Sport GT-S N°15
- Quattroporte GT-S N°27
- Levante Trofeo N°91
- MC20 N°99

Mazda
- 3 MPS N° 8
- MX-5 2.0 Perform. N° 3
- 6 MPS N° 4
- MX-5 Roads. Coupé N° 7
- MX-5 2009 N°27/46
- MX-5 ND N°66
- MX-5 ND Mk2 N°84/89
- MX-5 RF N°75

McLaren
- 570S N°67
- 570S Track Pack N°79
- 570 GT N°71/72
- 600LT N°84/87
- 600LT Spider N°87/91
- 620R N°95/101
- GT N°90
- MP4-12C N°39/55
- MP4-12C Spider N°53
- 650S N°59
- 675 LT N°65/69/73/87/100
- 675 LT Spider N°70
- 720S N°76/82/85
- 720S Spider N°87
- 765LT N°98
- 765LT Spider N°103/104
- 720S GT3X N°103
- P1 N°56/61
- Senna N°83/87
- Elva N°98

Mercedes-Benz
- A 35 AMG N°87/88
- A 45 AMG 360 ch N°53/54
- A 45 AMG Mk2 381 ch N°70
- A 45 S AMG N°89/92/97/104
- CLA 45 S AMG S.B. N°96
- CLK 63 AMG N° 5
- CLK 63 AMG Black Ser. N°11
- SLK 350 N°18
- SLC 43 AMG N°70
- C 63 AMG N°14
- C 63 AMG coupé N°43
- C 63 AMG BS N°44
- C 63 S AMG N°63/67
- C 63 S AMG Coupé N°63/67
- E 63 AMG N° 6
- E 63 AMG "2010" N°30
- E 63 AMG biturbo N°42
- E 63 AMG "2013" N°51/57
- E 63 S AMG N°74/83
- CLS 63 AMG biturbo N°45
- CL 63 AMG N° 8
- CL 63 AMG "2010" N°36
- CL 65 AMG N°11
- S 63 AMG Coupé N°61
- SL 63 AMG N°19
- SL 65 AMG BS N°28
- SLR Roadster N°12
- SLS AMG N°30
- SLS AMG roadster N°43
- SLS AMG Black S. N°51
- AMG GT 63 S 4 p. N°86/91
- AMG GT S N°61/63
- AMG GT N°71
- AMG GT R N°74/79/95
- AMG GT R Pro N°87

Mini
- Cooper S N° 8
- Cooper S JCW GP N° 8
- Cooper S JCW N°23
- Cooper S Coupé JCW N°45
- JCW GP II N°51
- Cooper S "2014" N°57
- JCW "2015" N°64/65
- Clubman JCW N°92
- JCW GP III N°94/97

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

Morgan
- Aero 8 N°11
- Aeromax N°21

Nissan
- 350Z N° 6

7,90 €
LE NUMÉRO
Frais de livraison inclus en France Métropolitaine

N°104

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

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

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

Opel

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

Pagani

Huayra	N°48

Peugeot

205 rallye	80'S
205 GTi 1.9	N°52
306 S16	N°50
407 Coupé V6	N° 2
207 1.6 THP	N° 8
207 RC	N°10
207 SW RC	N°16
208 GTi	N°52
208 GTi BPS	N°61/62/100
308 THP 175	N°20
308 GTi	N°66/67
308 R Hybrid Proto	N°67
508 PSE	N°98
RCZ	N°34
RCZ R	N°55/56

Porsche

Boxster S	N°11
Boxster S Mk2	N°27
Boxster RS 60 Spyder	N°20
Boxster S (981)	N°45/48
Boxster GTS (981)	N°58/62
Boxster Spyder (981)	N°26
718 Boxster S	N°70/71
718 Boxster GTS	N°88
718 Spyder	N°89
Cayman 2.7	N° 7
Cayman S	N° 1
Cayman S Mk2	N°26
Cayman R	N°40
Cayman (981)	N°54
Cayman (981) S	N°51
Cayman (981) GTS	N°60
Cayman GT4	N°63/64/67
718 Cayman S	N°72/67/74
718 Caym. GT4	N°89/91/96
718 Cayman GT4 RS	N°104
911 (964) C2	80'S
911 (996/2) GT3.	N°40
911 (997) 4S Cab.	N° 1
911 (997) 4S	N° 4
911 (997) Car. 4S kit	N°12
911 (997) Turbo	N° 5
911 (997) Turbo Cab	N°12
911 (997) GT3	N° 5/29
911 (997) GT3 RS	N° 8
911 (997) GT2	N°14
911 (997) GT2 RS	N°36
911 (997/2) S	N°22
911 (997/2) 4S	N°23
911 (997/2) GTS	N°40
911 (997/2) SC	N°31
911 (997/2) Turbo	N°31
911 (997/2) Turbo S	N°35
911 (997/2) GT3 RS	N°54
911 (997/2) GT3 4.0	N°42
911 (991) S	N°44
911 (991) S X51	N°51
911 (991) Car. Cab	N°48
911 (991) Carrera 4	N°49
911 (991) C4 GTS	N°63
911 (991) Targa	N°58
911 (991) GT3	N°54/56
911 (991) GT3 RS	N°67
911 (991) R	N°72
911 (991) Turbo S	N°54/55
911 (991/2) S	N°67/73
911 (991/2) C4S	N°71
911 (991/2) GTS	N°78
911 (991/2) GT3	N°76/79/81
911 (991/2) GT3 RS	82/84/85
911 (991/2) GT2 RS	N°82/87
911 (991/2) Speedster	N°90
911 (992) Carrera PDK	N°98
911 (992) S	N°86/88/91
911 (992) 4S	N°88
911 (992) GTS	N°102/103
911 (992) Turbo S	N°95/99
911 (992) GT3	N°99/102
Cayenne GTS	N°15
Panamera Turbo	N°29
Panamera Turbo S	N°42
Panamera GTS	N°47
Panamera II GTS	N°86
Panamera hybrid	N°53
Pan. Turbo S E-Hybrid	N°84
Panamera 2021	N°97
Taycan (propulsion)	N°99
Taycan Turbo S	N°90/94/97
959	N° 3
Carrera GT	N° 3
918 SPYDER	N°56/61

Radical

SR3 SL	N°43
RXC Turbo 500	N°65

Renault

Twingo GT	N°12
Twingo R.S.	N°24
Twingo R.S. 2012	N°46
Clio Williams	N°51
Clio 1 R.S.	N°51
Clio 2 R.S. Ph. 2	N°51
Clio 2 R.S. Ph. 3	N°51
Clio R.S. Team (182 ch)	N° 1
Clio R.S. R27	N°11
Clio IV R.S.	N°51
Clio IV R.S. Trophy	N°65
Mégane R.S.	N° 8
Mégane GT 2.0 T	N° 9
Mégane R.S. F1 T. R 26	N° 9
Mégane R.S. R26R	N°23/27/87
Mégane R.S. DCi	N°11
Mégane III R.S.	N°31
Mégane III R.S. 275	N°59
Mégane III Trophy-R	N°60
Mégane IV R.S.	N°80
Mégane IV R.S. Cup	N°84/85
Mégane IV Trophy	N°85/87
Mégane IV Trophy-R	N°90/91
Mégane IV.2 Trophy	N°101
Laguna GT	N°21
Laguna coupé V6	N°25

RUF

RT12	N° 9

Saab

9-3 V6 XWD	N°12
9-3 Turbo X	N°18

Seat

Ibiza Cupra	N°29
Leon FR 2.0 TFSI	N° 6
Leon Cupra	N° 9
Leon Cupra R	N°31
Leon Cupra "2014"	N°57/60

Secma

Roadster F-16	N°24/44

Sin

R1 550	N°82

Skoda

Fabia RS	N°36
Octavia RS	N° 1
Octavia RS 2015	N°62
Octavia RS 2021	N°99

Smart

Fortwo Brab. Ultim. 101	N° 2
Fortwo Brabus	N°13

Subaru

Impreza WRX	N° 2
Impr. WRX 2.0 R 2008	N°13
Impreza STi	N° 3
Impreza WRX STi 2008	N°15
WRX STi-S	N°36
BRZ	N°46

Suzuki

Swift Sport	N°11
Swift Sport 2012	N°46
Swift Sport Hybrid	N°101

TechArt

Cayman GT Sport	N° 9

Tesla

Roadster Sport	N°38
Model S	N°57

Toyota

Yaris GRMN	N°80
GR Yaris	N°97/100/101
GT86	N°46
GR86	N°104
GR Supra 2.0	N°94
GR Supra 3.0	N°88/89/91

TVR

Sagaris	N°11

Volkswagen

Up GTI	N°80
Polo III GTI	N° 5
Polo IV GTI	N°37
Polo V GTI	N°62
Polo V R WRC	N°56
Polo VI GTI	N°87
Golf GT TSi	N° 6
Golf GTI 16S Oettinger	80'S
Golf GTI	N° 8
Golf V GTI Edition 30	N° 9
Golf V GTI Pirelli	N°14
Golf VI GTI Ed. 35	N°45
Golf VII GTI Perfo	N°55
Golf VII GTI Clubsport	N°72
Golf VII GTI	N°78
Golf VII GTI TCR	N°86
Golf R32	N° 2
Golf VII R	N°57
Golf VIII GTi	N°95/98
Golf VIII GTi Club. 45	N°10
Golf VIII R	N°101
Scirocco	N°22
Scirocco R	N°33
Eos 2.0 TFSI	N° 8
T-Roc R	N°91
Passat CC V6	N°20
Passat R36	N°24

Volvo

C70 T5	N° 4
C30 T5	N° 8
S60 Polestar	N°74

Westfield

FW 300	N°32
FW 300 ST3	N°46

ZENOS

E10 R	N°68

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 7,90 €** L'UN** (9,90** € pour l'étranger/DOM-TOM), **SOIT** ..... €

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

*GUIDES ANNUELS, 80'S — **Port et emballage compris

TOTAL ..... €

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

NOM ..... PRÉNOM .....

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

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

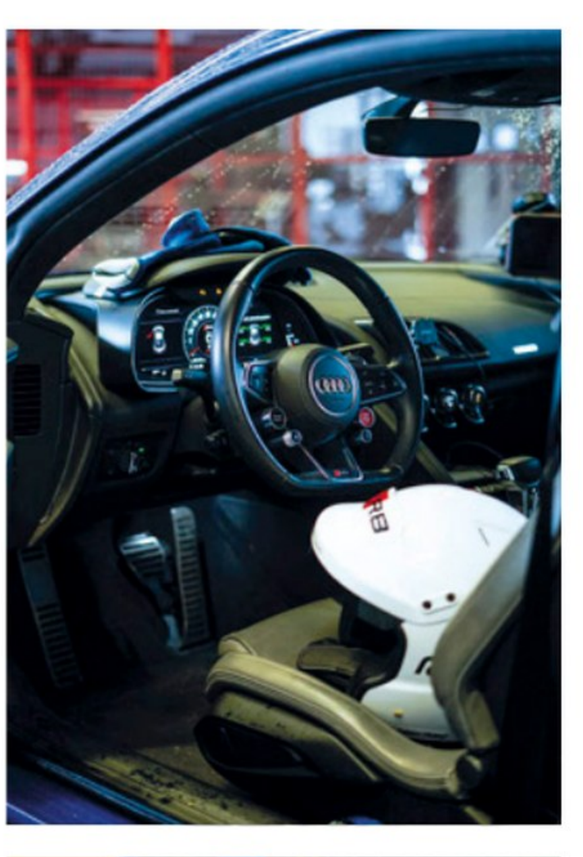
Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.

LE MÉLOMANE

Les Audi R8 ne courent pas les trackdays, surtout quand elles sont préparées en conséquence pour aller chercher les essaims de Porsche GT3 qui pullulent en circuit. Fabien ose la différence avec son atypique cantatrice.

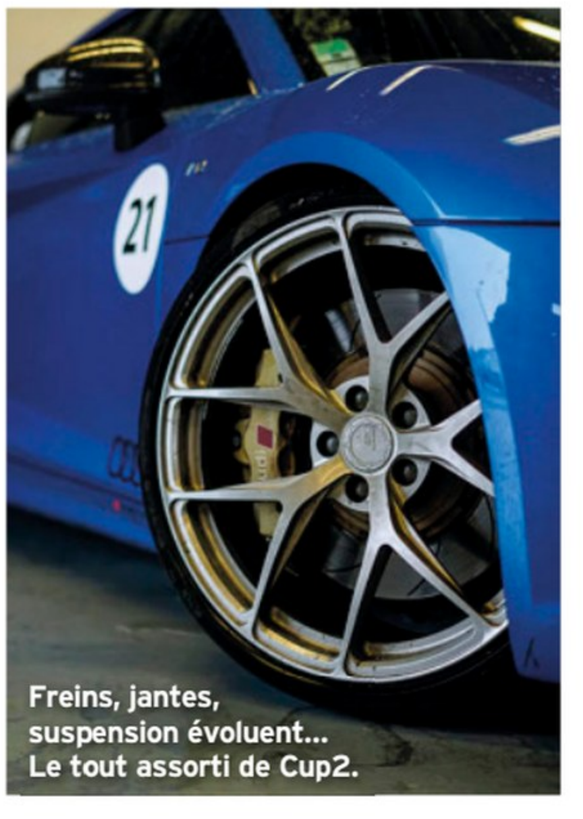
PAR JACQUES WARNERY
PHOTOS ARNAUD DEMASIER

Une fois affûtée, la R8 V10 Plus peut se mesurer aux 991 GT3 en piste.



Comment ne pas tomber amoureux de la sonorité du V10 ?

Arceau sur mesure, baquets, harnais, rien ne manque !



Freins, jantes, suspension évoluent… Le tout assorti de Cup2.

« Le chant de la R8 me rappelle par certains côtés celui des mythiques Audi quattro. » Quand on est de la génération des Groupe B, il est logique d'avoir été marqué au fer rouge par les montures de Walter Röhrl, Stig Blomqvist et autres Michèle Mouton. Comme beaucoup de passionnés de l'époque, Fabien découvre les joies de sa première sportive avec une Peugeot 205 GTi 1.9 dont il garde un souvenir ému. Il en profite pour limer les départementales de son coin et s'offre alors un stage de pilotage sur terre à Cergy-Pontoise : *« La formation durait deux jours et nous avions à disposition des Peugeot 106, 309 GTi16, 405 Mi16 et 505 turbo. Un vrai bonheur avec des architectures différentes »*. Les aléas de la vie l'obligent à mettre sa passion entre parenthèses, même si quelques puissantes Audi A8 égayent sa vie d'automobiliste.

Fabien y revient en 2010 avec la Nissan GT-R : *« Tous les médias parlaient alors d'une arme absolue. Cela a forcément éveillé ma curiosité »*. Fin 2010, il jette son dévolu sur une version 485 ch âgée de dix mois et affichant 9 000 km au compteur. Le premier contact sur piste vient à travers des baptêmes organisés pour le Téléthon sur le circuit Bugatti du Mans. Une belle occasion de découvrir sa monture, assortie d'une rencontre qui va changer les choses : *« Nous avons échangé préalablement par messagerie entre propriétaires de GT-R et je les ai retrouvés sur place. J'ai découvert Seb qui fréquentait les sorties circuit de manière assidue et nous avons tout de suite sympathisé »*. Le garçon en question n'a aucun mal à inoculer le virus à Fabien :

« La voiture est plus gratifiante encore et le moteur addictif quand il donne l'impression d'enclencher la postcombustion au-delà de 6 000 tr/mn »

« Il m'a emmené sur des véritables trackdays via le club 911 IDF et j'y ai tout de suite pris goût, après une première expérience sur le circuit GP de Magny-Cours ». À force de rouler et de se faire coacher par Seb, Fabien monte en puissance au même rythme que sa monture : *« J'ai confié la voiture au préparateur GL Racing basé à Trappes. Il a commencé par installer un stage 1 portant la puissance à 590 ch »*. Puis l'escalade se poursuit : *« Un stage 2 de 640 ch et 790 Nm de couple est arrivé un peu plus tard, avec des down pipes spécifiques, des turbos toujours d'origine. Le freinage est devenu bien plus efficace avec de gros disques de frein AP Racing et l'arrivée d'un plus gros aileron l'a rendue bien plus stable »*. Spa qu'il apprécie par-dessus tout, Dijon, Magny-Cours GP, Le Vigeant et une multitude d'autres tracés deviennent son second domicile à raison d'une bonne dizaine de sorties annuelles jusqu'à la fin des années 2010. Après 107 000 km dans les jantes, la GT-R change de propriétaire, après plein de joies et quelques frayeurs dont un éclatement de pneu à 200 km/h dans la ligne droite de Dijon Prenois.

Trouvant la GT3 RS un peu trop chère, Fabien s'intéresse à l'Audi R8 V10 Plus, mais sa rareté sur les trackdays l'interroge. Une discussion avec Christophe Tinseau le rassure et Moteurs et Sens finit par lui trouver la perle rare en mai 2019 : *« Un magnifique exemplaire Bleu Ara, avec les sièges sport dont les dossiers sont évidés pour pouvoir installer les harnais »*. Une première sortie au Vigeant lui permet d'apprivoiser l'auto entièrement d'origine : *« J'ai tout de suite eu de bonnes sensations, même si le liquide de frein d'origine a vite avoué ses limites. C'est donc la première chose que j'ai fini par changer ! »*. Ensuite, le préparateur KSF basé à Verrières a confectionné un arceau sur mesure pour accueillir ces fameux harnais, et affûté la bête en conséquence : disques acier Brembo racing en lieu et place des modèles céramique d'origine, amortisseurs KW réalisés pour Audi Sport, batterie Lite box et jantes BC Forge 20 pouces pour chausser des Michelin Pilot Sport Cup 2. L'Audi devient alors une redoutable pistarde capable de se mesurer aux Porsche 991 GT3. Surtout après être allé chez Manthey Racing pour réaliser une géométrie : *« Je n'ai pas reconnu la voiture. Elle est devenue plus efficace sur tous les terrains de jeux »*. Fabien apprécie son châssis plus vif que celui de la GT-R et son pilotage plus fin : *« La voiture est plus gratifiante et le moteur addictif quand il donne l'impression d'enclencher la postcombustion au-delà de 6 000 tr/mn »*. Avec un tel package, Fabien qui tourne déjà en 1'52" sur la piste de Magny-Cours GP est bien parti pour écrire de belles histoires avec sa belle Allemande, dont les tout derniers Pirelli Trofeo R la rendent plus savoureuse encore. ■

ABARTH

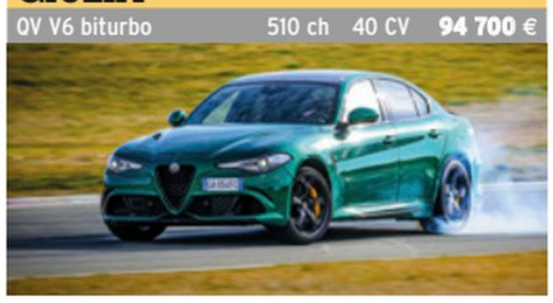
695

1.4 turbo	180 ch	8 CV	**27 990 €**

ALFA ROMEO

GIULIA

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



STELVIO

QV V6 biturbo	510 ch	41 CV	**102 900 €**

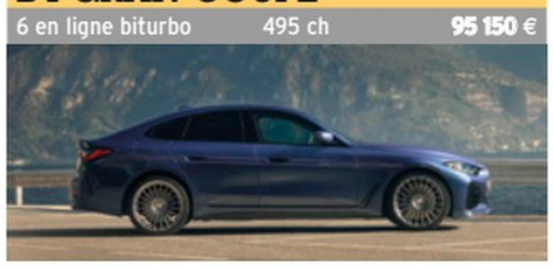
ALPINA

B3/B3 TOURING

6 en ligne biturbo	462 ch	**85 600/87 400 €**

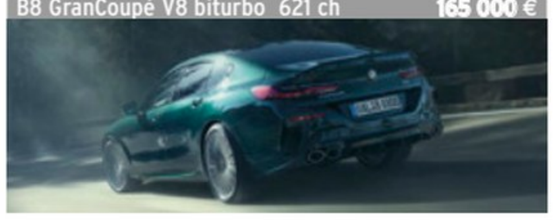
B4 GRAN COUPÉ

6 en ligne biturbo	495 ch	**95 150 €**



B5/B5 TOURING/B8

B5/Touring V8 biturbo	621 ch	**121 950/125 000 €**
B8 GranCoupé V8 biturbo	621 ch	**165 000 €**



ALPINE

A110

A110	252 ch	15 CV	**60 500 €**
GT	300 ch	NC	**70 500 €**
S	300 ch	NC	**72 500 €**

ASTON MARTIN

VANTAGE

V8 biturbo (BVM7 ou BVA8)	510 ch	41 CV	**148 840 €**
F1 Edition V8 biturbo	535 ch	NC	**172 840 €**
Roadster			environ + 8 000€

DB11

V8 biturbo	510 ch	41 CV	**195 530 €**
Volante V8 biturbo	510 ch	41 CV	**211 865 €**
V12 biturbo	639 ch	53 CV	**216 000 €**

DBS SUPERLEGGERA

V12 biturbo	725 ch	69 CV	**303 530 €**
Volante V12 biturbo	725 ch	69 CV	**320 065 €**

DBX

V8 biturbo	550 ch	**194 420 €**
707 V8 biturbo	707 ch	**240 505 €**

AUDI

S3/RS3

Sportback/berline 2.0 T	310 ch	**58 190/58 755 €**
Sportback/Berline 2.5 T	400 ch	**69 990/71 390 €**

RSQ3

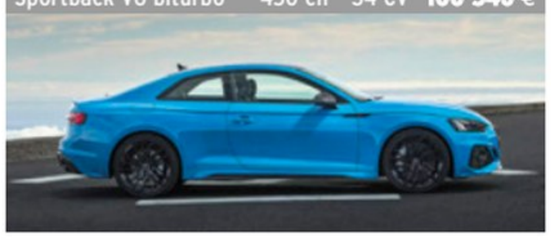
RSQ3 2.5 T	400 ch	29 CV	**73 870 €**
RSQ3 Sportback 2.5 T	400 ch	29 CV	**75 810 €**

RS4 AVANT

V6 biturbo	450 ch	34 CV	**98 410 €**

RS5

Coupé V6 biturbo	450 ch	34 CV	**100 540 €**
Sportback V6 biturbo	450 ch	34 CV	**100 540 €**



RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK

RS6 V8 biturbo	600 ch	52 CV	**137 650 €**
RS7 V8 biturbo	600 ch	52 CV	**143 920 €**

S8

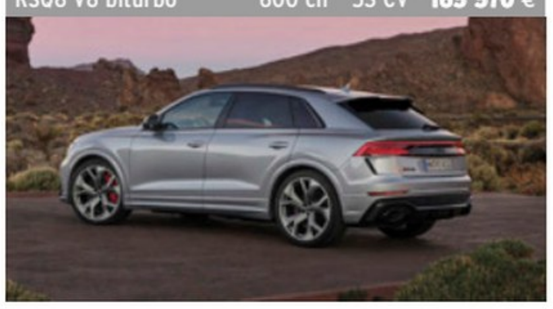
V8 biturbo	571 ch	**160 700 €**

RS ETRON GT

2 élec.	646 ch	**145 690 €**

Q8

SQ8 V8 biturbo	507 ch	NC	**129 220 €**
RSQ8 V8 biturbo	600 ch	53 CV	**165 570 €**



TT

S 2.0 T	300 ch	20 CV	**66 830 €**
RS 2.5 T	400 ch	29 CV	**81 780 €**
Roadster			**+ 3 000 €**

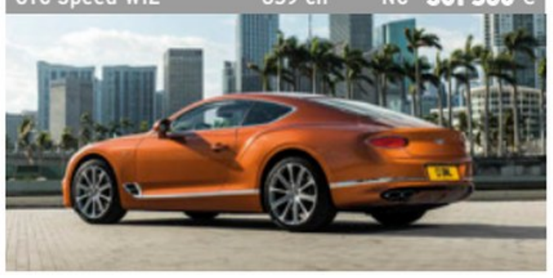
R8

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

BENTLEY

CONTINENTAL

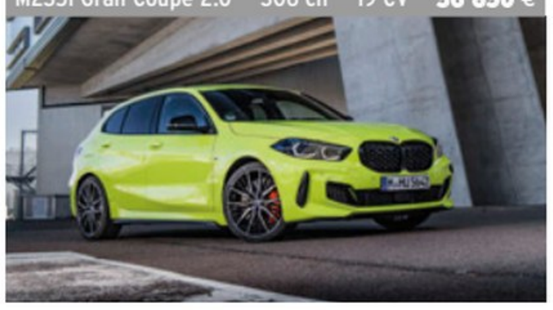
GT V8	550 ch	46 CV	**220 320 €**
GTC V8	550 ch	46 CV	**242 400 €**
GT Speed W12	659 ch	NC	**274 200 €**
GTC Speed W12	659 ch	NC	**301 560 €**



BMW

SÉRIE 1/ 2

128ti 2.0 turbo	265 ch	NC	**47 600 €**
M135i xDrive 2.0 turbo	306 ch	19 CV	**54 250 €**
M235i Gran Coupé 2.0	306 ch	19 CV	**56 850 €**



SÉRIE 2 COUPÉ

M240i 3.0 turbo	374 ch	**59 900 €**

SÉRIE 3/4

M340i xDrive	374 ch	26 CV	**67 300 €**
M440i xDrive	374 ch	26 CV	**70 650 €**
M440i xDrive Gran Cpe	374 ch	26 CV	**71 000 €**
M440i xDrive Cabriolet	374 ch	26 CV	**77 150 €**

M3/M4 COMPETITION

M3 3.0 biturbo	510 ch	**105 100 €**
M4 3.0 biturbo	510 ch	**107 650 €**
M4 xDrive Cabriolet 3.0	510 ch	**118 650 €**

I4

M50 Gran Coupe 2 élec.	544 ch	**73 750 €**

SÉRIE 5

Competition V8 biturbo	625 ch	55 CV	**143 300 €**

Z4

30i 2.0	258 ch	15 CV	**56 650 €**
M40i 3.0	340 ch	23 CV	**69 250 €**

SÉRIE 8

M850i	530 ch	43 CV	**131 600 €**
M850i Cabriolet	530 ch	43 CV	**139 600 €**
M850I Gran Coupé	530 ch	43 CV	**128 600 €**
M8 Competition	625 ch	55 CV	**174 800 €**
M8 Competition Cab.	625 ch	55 CV	**182 800 €**
M8 Comp. Gran Coupé	625 ch	55 CV	**171 800 €**

X3/X4 M

X3 M Competition	510 ch	41CV	**111 700 €**
X4 M Competition	510 ch	41CV	**114 000 €**

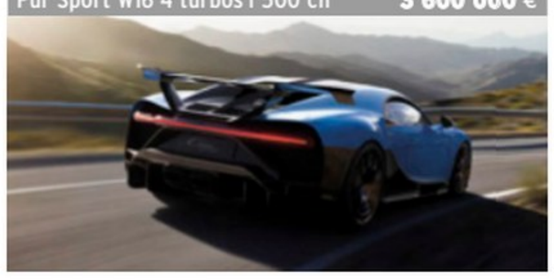
X5/X6 M

X5 M Competition	625 ch	56 CV	**147 900 €**
X6 M Competition	625 ch	56 CV	**150 700 €**

BUGATTI

CHIRON

W16 4 turbos	1 500 ch	**3 000 000 €**
Sport W16 4 turbos	1 500 ch	**3 180 000 €**
Super Sport W16 4 t.	1 600 ch	**4 120 000 €**
Pur Sport W16 4 turbos	1 500 ch	**3 600 000 €**



CATERHAM

SUPER SEVEN

170 S/R	85 ch		**37 675/39 474 €**
485 S/R	240 ch		**63 235/68 514 €**
485 CSR	240 ch	15 CV	**71 634 €**

CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY

Coupé V8 6.2 pack Z51	482 ch	**88 620 €**
Cab. V8 6.2 pack Z51	482 ch	**95 170 €**

CUPRA

LEON

2.0 turbo	245 ch	8 CV	**40 950 €**
2.0 turbo	300 ch	NC	**43 650 €**
2.0 t. Sportstourer 4WD	310 ch	NC	**47 850 €**

BORN

VZ	230 ch	**44 600 €**

FORMENTOR

VZ 2.0 turbo 4WD	310 ch	**49 990 €**

DALLARA

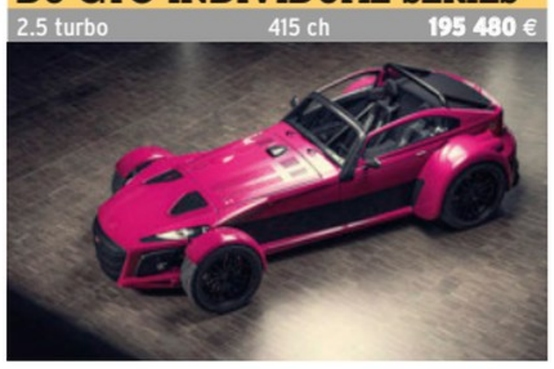
STRADALE/EXP

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

DONKERVOORT

D8 GTO INDIVIDUAL SERIES

2.5 turbo	415 ch	**195 480 €**



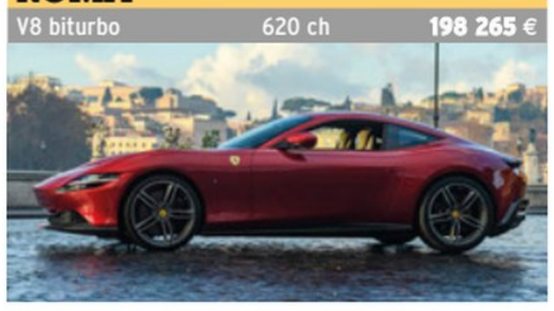
FERRARI

PORTOFINO M

V8 biturbo	620 ch	**195 377 €**

ROMA

V8 biturbo	620 ch	**198 265 €**



296 GTB/GTS

Coupé V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	**269 000 €**
GTS V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	**269 000 €**

812

Superfast V12	800 ch	81 CV	**297 974 €**
GTS V12	800 ch	81 CV	**329 718 €**
Competizione V12	830 ch	NC	**491 443 €**
Competizione A V12	830 ch	NC	**569 974 €**

SF90

Stradale V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch	**423 514 €**
Spider V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch	**465 714 €**

DAYTONA SP3

V12 (599 ex)	840 ch	**2 000 000 €**

FORD

FIESTA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	**28 890 €**

PUMA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	**35 450 €**

FOCUS ST

2.3 turbo	280 ch	18 CV	**39 150 €**

MUSTANG

V8 5.0	450 ch	36 CV	**58 400 €**
V8 5.0 Cabriolet	450 ch	36 CV	**62 400 €**
Mach 1 5.0	460 ch	37 CV	**68 400 €**

MUSTANG MACH-E

GT 2 électriques	487 ch	**77 490 €**

HYUNDAI

I20 N

1.6 turbo	204 ch	**28 100 €**

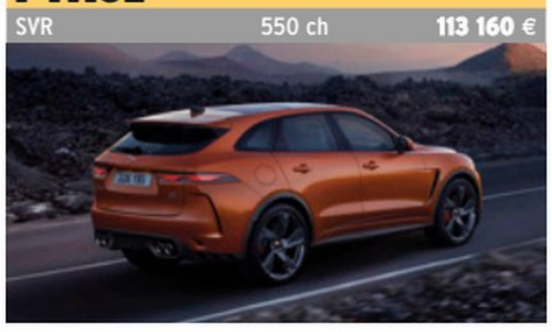
JAGUAR

F-TYPE

P300 2.0 turbo	300 ch	**69 850 €**
P450 V8 à compresseur	450 ch	**96 170 €**
R V8 à comp.	575 ch	**130 220 €**

F-PACE

SVR	550 ch	**113 160 €**



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 !

KTM

X-BOW

R (DSG + 5 831 €)	300 ch	19 CV	**107 400 €**
GT (DSG + 5 831 €)	300 ch	19 CV	**114 600 €**

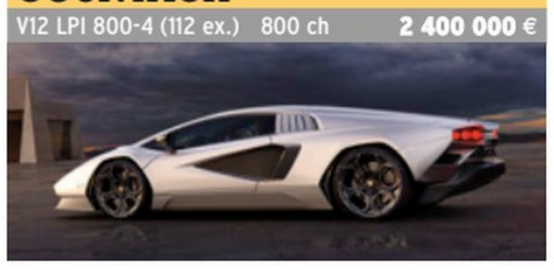
LAMBORGHINI

HURACÁN EVO/STO

RWD Coupé V10	610 ch	NC	**191 873 €**
RWD Spyder V10	610 ch	NC	**211 006 €**
4WD Coupé V10	640 ch	59 CV	**221 382 €**
4WD Spyder V10	640 ch	59 CV	**243 466 €**
Tecnica 2WD V10	640 ch	59 CV	**231 640 €**
STO RWD V10	640 ch	59 CV	**299 294 €**

COUNTACH

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



URUS

V8 biturbo	650 ch	59 CV	**226 710 €**

LAND ROVER

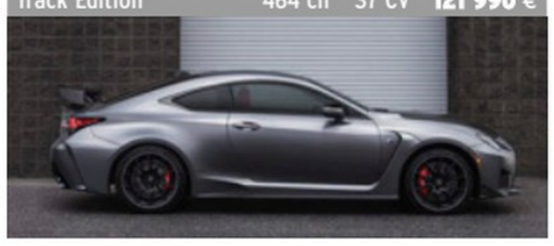
RANGE ROVER SPORT

SVR V8 à comp.	575 ch	**136 900 €**

LEXUS

RC F

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



LC 500

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

LOTUS

EMIRA

2.0 turbo	360 ch	environ	**70 000 €**
V6 3.5 à compresseur	400 ch		**95 995 €**

EVIJA

4 électriques	2 000 ch	**2 370 000 €**

MASERATI

GHIBLI/QUATTROPORTE

Ghibli Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	**140 350 €**
Quattro. Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	**174 700 €**

GRECALE

Trofeo V6 biturbo	530 ch	**115 400 €**

LEVANTE

Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	**161 200 €**

MC20

V6 biturbo	630 ch	**220 000 €**

MAZDA

MX-5

1.5	132 ch	7 CV	**30 850 €**
2.0	184 ch	10 CV	**37 550 €**
2.0 RF	184 ch	10 CV	**40 050 €**

McLAREN

GT

V8 biturbo	620 ch	55 CV	**203 500 €**

ARTURA

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

720S

Coupe V8 biturbo	720 ch	67 CV	**271 900 €**
Spider V8 biturbo	720 ch	67 CV	**298 300 €**

MERCEDES

CLASSE A/CLA/GLA

A 35 AMG	306 ch	20 CV	**52 050€**
A 45 S AMG	421 ch	31 CV	**70 900 €**
CLA 35 AMG	306 ch	20 CV	**55 800 €**
CLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	**73 500 €**
GLA 35 AMG	306 ch	20 CV	**57 100 €**
GLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	**74 750€**

CLASSE C

63 S AMG Coupé	510 ch	40 CV	**113 100€**
63 S AMG Cabriolet	510 ch	40 CV	**117 650 €**

CLASSE E

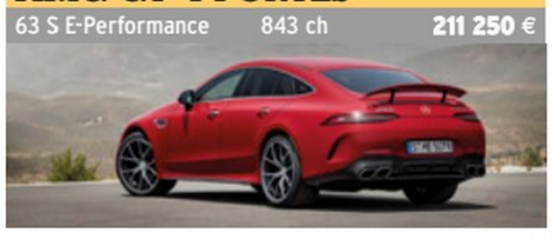
63 S AMG (break + 2200 €)	612 ch	53 CV	**137 450 €**

AMG SL

63 4MATIC+	585 ch	**NC**

AMG GT 4 PORTES

63 S E-Performance	843 ch	**211 250 €**



GLC

63 S AMG	510 ch	42 CV	**109 100 €**
Coupé 63 S AMG	510 ch	42 CV	**112 700 €**

GLE

63 S AMG/Coupé 612 ch	54 CV	**150 200/165 550 €**

MINI

BERLINE

Cooper S	184 ch	10 CV	**28 900 €**
John Cooper Works	231 ch	12 CV	**35 200 €**
Cabrio			**+ 3 100 €**

LE CHOIX DE *MOTORSPORT*

BERLINE » BMW M5 Comp.

BMW reste incontestablement le plus talentueux faiseur de berlines sportives. Alors que la M5 a signé un excellent temps sur notre piste de référence, la version Competition monte encore d'un cran avec 25 ch supplémentaires et un châssis capable de prouesses inédites sur une familiale aussi 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 8 900 tr/mn. Pour ne rien gâcher, l'Italienne affiche un confort impressionnant et une agilité époustouflante, sans oublier de se montrer bestiale et ultra-efficace sur piste avec le juste dosage entre facilité de conduite et plaisir pur au volant.

CLUBMAN/COUNTRYMAN

Clubman JCW	306 ch	19 CV	**46 500** €
Countryman JCW	306 ch	19 CV	**48 400** €

MORGAN

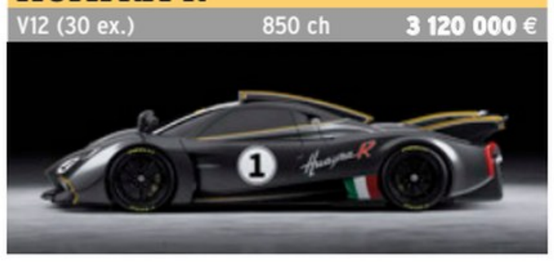
PLUS 4/ PLUS 6

Plus 4 2.0 turbo	255 ch	17 CV	**86 370** €
Plus 6 3.0 turbo	335 ch	24 CV	**109 700** €

PAGANI

HUAYRA R

V12 (30 ex.)	850 ch	**3 120 000** €



PEUGEOT

508 PSE

2.0 turbo et 2 élec.	360 ch	**68 550 €/+ 1 300 € SW**

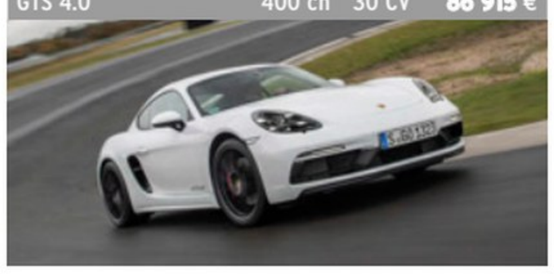
PORSCHE

718 BOXSTER

2.0 turbo	300 ch	19 CV	**61 730** €
T 2.0 Turbo	300 ch	19 CV	**70 670** €
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	**74 900** €
GTS 4.0	400 ch	30 CV	**88 955** €
Spyder 4.0	420 ch	32 CV	**100 430** €

718 CAYMAN

2.0 turbo	300 ch	19 CV	**59 690** €
T 2.5 Turbo	300 ch	19 CV	**68 630** €
S 2.5 turbo	350 ch	24 CV	**72 860** €
GTS 4.0	400 ch	30 CV	**86 915** €

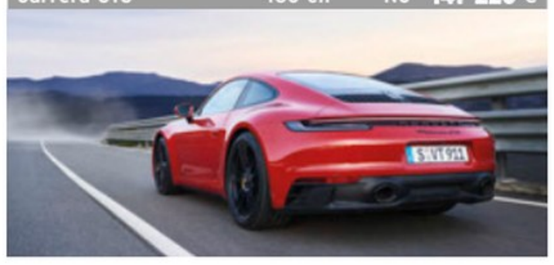


718 CAYMAN GT4/GT4 RS

GT4 4.0	420 ch	32 CV	**103 265** €
GT4 RS 4.0	500 ch	NC	**144 485** €

911 CARRERA

Carrera (cab'+14 400 €)	385 ch	28 CV	**113 390** €
Carrera S	450 ch	34 CV	**128 990** €
Targa 4S	450 ch	34 CV	**151 310** €
Carrera GTS	480 ch	NC	**147 220** €

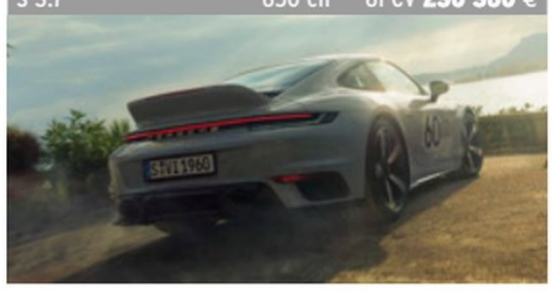


911 GT3/TOURING

4.0	510 ch	**178 595** €

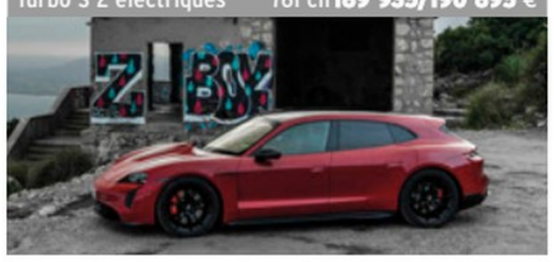
911 TURBO/SPORT CLASSIC

3.7 (1250 ex)	550 ch	NC	**280 605** €
3.7 (cab'+ 13 680 €)	580 ch	NC	**197 490** €
S 3.7	650 ch	61 CV	**230 360** €



TAYCAN/SP. TURISMO

1 électrique	476 ch	**89 360/90 320** €
GTS 2 électriques	598 ch	**135 660/136 620** €
Turbo 2 électriques	680 ch	**156 335/157 775** €
Turbo S 2 électriques	761 ch	**189 935/190 895** €



PANAMERA/SP. TURISMO

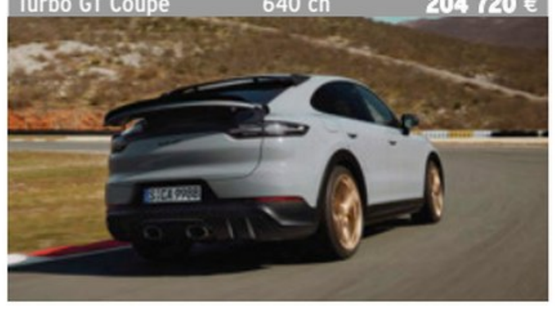
GTS	480 ch	**145 435/148 315** €
Turbo S	630 ch	**191 155/195 475** €
Turbo S E-Hybrid	700 ch	**197 155/210 475** €

MACAN

GTS V6 2.9 biturbo	440 ch	**92 190** €

CAYENNE/COUPÉ

GTS	460 ch	**120 380/124 340** €
Turbo	550 ch	**151 715/156 755** €
Turbo S E-Hybrid	680 ch	**182 915/186 635** €
Turbo GT Coupé	640 ch	**204 720** €



RENAULT

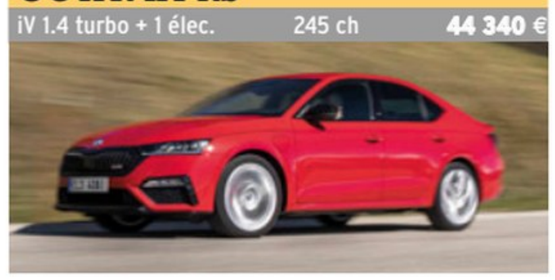
MÉGANE R.S.

4 cyl. turbo	300 ch	**44 650** €
Trophy	300 ch	**49 650** €

SKODA

OCTAVIA RS

iV 1.4 turbo + 1 élec.	245 ch	**44 340** €



TESLA

MODEL 3

Performance 2 élec.	482 ch	**62 990** €

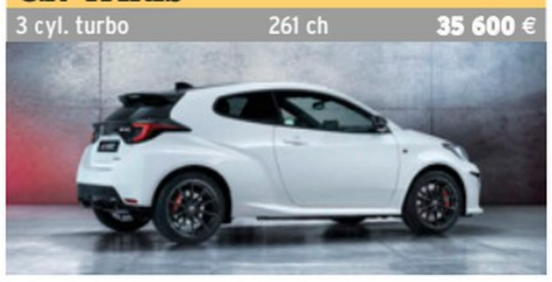
MODEL S

Plaid 3 élec.	1 020 ch	**129 990** €

TOYOTA

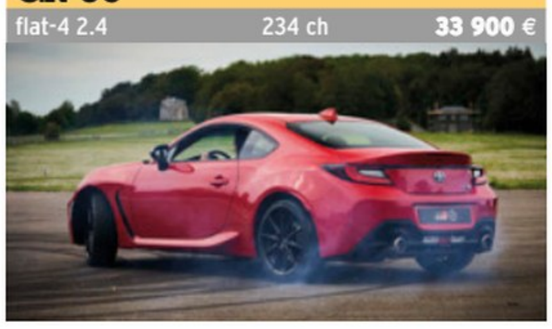
GR YARIS

3 cyl. turbo	261 ch	**35 600** €



GR 86

flat-4 2.4	234 ch	**33 900** €



GR SUPRA

2.0 turbo	258 ch	15 CV	**49 900** €
6 en ligne turbo	340 ch	23 CV	**61 900** €

VOLKSWAGEN

UP!

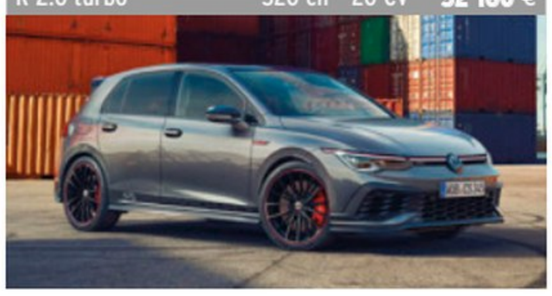
GTI 3 cyl. turbo	115 ch	6 CV	**20 380** €

POLO

GTI 2.0 turbo	207 ch	11 CV	**31 205** €

GOLF

GTI 2.0 turbo	245 ch	14 CV	**44 315** €
GTI Clubsport 2.0 turbo	300 ch	19 CV	**48 865** €
R 2.0 turbo	320 ch	20 CV	**52 180** €



LE CHOIX DE *MOTORSPORT*

DÉCOUVRABLE » MX-5

La MX-5 incarne le roadster light par excellence ! L'icône trentenaire n'est pas taillée pour la piste ni le chrono, mais ses performances suffisent amplement. La magie opère, y compris en respectant les limitations : légèreté, simplicité, équilibre de propulsion, réactions progressives et survireuses, ensembles moteur/boîte alléchants. À déguster sans modération avec le pack Sport. Le rapport prix/plaisir continue de crever le plafond !

PISTARDE » A110S

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

FICHES DÉJÀ PARUES

La Collection *Motorsport* est un recueil d'essais des meilleures sportives d'hier et d'aujourd'hui. Des textes synthétiques, des descriptifs techniques complets ainsi que les performances détaillées vous permettront de comparer de façon simple et rapide des autos de taille, de puissance ou d'époques différentes.
Pour tout savoir sur vos sportives préférées, cultivez votre passion avec la Collection *Motorsport* !

ABARTH
GRANDE PUNTO	N°40

ALFA ROMEO
147 GTA	N° 4
156 GTA	N°18
75 TURBO	N°10
4C	N°100
8C COMPETIZIONE	N°45
BRERA 3.2 V6	N°33

ALPINA
B9 3.5	N°21

ALPINE
A 310 V6	N°18
A 610 TURBO	N° 3

ASTON MARTIN
DB9	N° 7
DB7 GT	N°17
DBS	N°28
V8 VANTAGE	N°30
V12 VANTAGE	N°53
VANQUISH	N°13
VANTAGE GT12	N°90

AUDI
A1 QUATTRO	N°87
R8 5.2 FSI QUATTRO	N°69
R8 GT	N°80
R8 MK1 V8	N°95
RS2	N° 2
RS3	N°78
RS4	N° 4
RS4 V8	N°33
RS6	N°24
S2	N°26
S3	N°14
S3 "2006"	N°35
S8	N°39
SPORT QUATTRO	N°55
TT 3.2 V6	N° 1
TT RS MK1	N°91
TTS	N°40
UR-QUATTRO	N°49

BENTLEY
CONTINENTAL GT SPEED	N°40

BMW
1 M	N°67
130i	N°32
135i	N°41
3.0 CSL	N°22
325 Ti COMPACT	N°24
M3 "1986"	N° 3
M3 3.0 E36	N°13
M3 COUPÉ (E92)	N°70
M3 CSL	N° 1
M3 "E46"	N°31
M3 GTS	N°77
M4 F82 CS	N°98
M4 F82 GTS	N°94
M5 "E39"	N°34
M5 "E60"	N° 6
M6	N°28
M635 CSi	N°20
M COUPÉ	N°48
ROADSTER M	N° 2
Z8	N° 7
Z1	N°10
Z4M COUPÉ	N°27

BUGATTI
EB 110 S	N° 3
VEYRON 16.4	N°71

CHEVROLET
CORVETTE C5	N°22
CORVETTE C5 ZR-1	N°26
CORVETTE C6	N°57
CORVETTE C6 Z06	N°12
CORVETTE C6 ZR-1	N°76
C7 STINGRAY	N°93
C7 Z06	N°103

CHRYSLER
300C SRT-8	N°38
CROSSFIRE SRT-6	N°25
VIPER GTS	N° 2
VIPER RT/10	N°15

CITROËN
AX SPORT	N°21
C2 1.6l 16V VTS	N° 6
C4 VTS	N°18
DS3 RACING	N°68
SAXO 1.6l 16V VTS	N° 4

CIZETA
V16T	N°32

DE LA CHAPELLE
TYPE 55	N°28

DE TOMASO
PANTERA SI	N°31

DODGE
VIPER SRT-10	N°33

DONKERVOORT
D8 210	N° 6

FERRARI
2 TR	N°23
348 TB	N°19
360 MODENA	N°42
456 GT	N°27
458 SPECIALE	N°86
575 M	N° 4
599 GTB FIORANO	N°74
612 SCAGLIETTI	N°40
CHALLENGE STRADALE	N° 8
ENZO	N° 5
F355	N°12
F40	N° 1
F430	N° 3
F430 SCUDERIA	N°34
F50	N°26

FIAT
CINQUECENTO SPORTING	N°10
PANDA 100 HP	N°29
UNO TURBO I.E.	N° 6

FORD
ESCORT RS COSWORTH	N°12
FIESTA ST	N°23
FOCUS ST	N°33
FOCUS RS	N° 7
FOCUS RS Mk II	N°62
PUMA 1.7	N°38
SIERRA RS COSWORTH	N° 5
SPORTKA	N°27

HOMMELL
BERLINETTE RS2	N°11

HONDA
CIVIC TYPE-R	N° 1
CIVIC TYPE R	N°64
INTEGRA TYPE-R	N° 4
NSX	N°14
S2000	N° 7

JAGUAR
XJ220	N°29
XKR	N°28

KTM
X-BOW	N°39

LAMBORGHINI
COUNTACH QV	N°30
DIABLO	N° 6
JALPA	N°25
LP500-4 GALLARDO	N°72
LP570-4 SUPERLEGGERA	N°83
MURCIÉLAGO	N°58

LANCIA
DELTA HF INTEGRALE	N° 1
RALLYE	N°13

LEXUS
IS-F	N°52
LFA	N°65

LOTUS
2-ELEVEN	N°37
340 R	N° 9
ELISE	N° 1
ELISE SC	N°41
ESPRIT S4	N° 5
EUROPA S	N°20
EVORA	N°84
EXIGE S	N°31

MASERATI
3200 GT	N°14
GRANTURISMO S	N°37
QUATTROPORTE	N°35
SHAMAL	N°24

MAZDA
3 MPS	N°29
323 GT-R	N° 9
6 MPS	N°19
MX-5 2.0	N° 6
MX-5 MK2	N°17
RX-7	N°11
RX-8 PERFORMANCE	N° 2

McLAREN
F1	N°28
MP4 12C	N°82

MERCEDES BENZ
190E 2.3-16	N° 4
500 E	N°15
A 45 AMG MK1	N°104
C 32 AMG	N°20
C 63 AMG BLACK SERIES	N°66
CL 65 AMG	N°37
CLK 63 BLACK SERIES	N°50
E 55 AMG	N°11
McLAREN SLR	N°32
McLAREN SLR ROADSTER	N°36
SL 55 AMG	N°19
SL 65 AMG BLACK SERIES	N°44
SLK 32 AMG	N°24
SLK 55 AMG	N° 3
SLS AMG	N°73
SLS AMG BLACK SERIES	N°88

MG
ZR 160	N°21
ZT 260	N°16

MINI
COOPER S JCW	N° 5
JCW GP	N°59
JCW GP 2	N°102

MITSUBISHI
EVOLUTION IX	N°35
LANCER EVO VIII	N° 3
LANCER EVOLUTION	N°61

MVS
VENTURI	N° 4

NISSAN
350Z	N° 2
370Z	N°41
SKYLINE GT-R R34	N°56

OPEL
ASTRA OPC	N°20
CORSA OPC	N°36
GT	N°34
LOTUS OMEGA	N° 7
SPEEDSTER TURBO	N°16

PAGANI
ZONDA C12 S 7.3	N°75

PEUGEOT
106 RALLYE	N°11
205 GTi 1.9	N° 1
205 RALLYE	N° 5
206 RC	N° 3
207 RC	N°38
208 GTi BY P.S.	N°101
306 S16	N°14
308 GTI BY P.S.	N°96
309 GTi16	N° 8
405 Mi16	N° 6
RCZ R	N°85

PORSCHE
911 (964) TURBO 3.3	N°43
911 (993) CARRERA	N°30
911 (997) GT2 RS	N°81
911 (997) GT3 RS	N°79
911 (997) TURBO	N°39
911 CARRERA 4 "964"	N°21
911 CARRERA S "997"	N° 2
911 GT2 "996"	N°16
911 GT3 "996"	N°13
911 TURBO "996"	N° 6
928 S4	N° 9
944 TURBO	N° 7
959	N°47
996 GT3 MK2	N°63
BOXSTER S 3.2	N° 4
BOXSTER SPYDER	N°51
CARRERA GT	N° 1
CAYMAN GT4 "981"	N°89
CAYMAN S "987"	N°26

RENAULT
19 16S	N°16
21 TURBO	N°22
5 GT TURBO	N° 3
CLIO III R.S.	N°23
CLIO R.S. "2004"	N° 2
CLIO R.S. (PHASE 1)	N°19
CLIO V6	N° 9
CLIO V6 (PHASE 2)	N°27
CLIO WILLIAMS	N° 5
MÉGANE III R.S.	N°92
MÉGANE R.S.	N° 7
MÉGANE R.S. DCI	N°36
MÉGANE R.S. R26.R	N°41
MÉGANE R.S. F1 TEAM R26	N°31
R21 2L TURBO QUADRA	N°60
SAFRANE BITURBO	N°18
SPIDER	N° 8
TWINGO R.S.	N°54

SAAB
900 TURBO AERO	N°37

SEAT
LEON CUPRA R	N°23

SMART
FORFOUR BRABUS	N°17
ROADSTER COUPÉ	N°22

SUBARU
BRZ	N° 99
IMPREZA WRX "2006"	N° 5
IMPREZA WRX STI 2.5	N° 7

SUZUKI
SWIFT SPORT	N°30

TALBOT
SUNBEAM LOTUS	N°15

TOYOTA
MR 140 VVT-i	N° 5
SUPRA BITURBO	N°10
YARIS GRMN	N°97

VENTURI
400 GT	N°25

VOLKSWAGEN
GOLF GTI "1976"	N° 2
GOLF GTI 16S OETTINGER	N°35
GOLF RALLYE	N° 8
GOLF IV R32	N°15
GOLF V GTI	N°32
GOLF V R32	N°34
LUPO GTI	N°12
NEW BEETLE RSI	N°17
PASSAT R36	N°39
POLO IV GTI	N°29
SCIROCCO R	N°46

VOLVO
C30 T5	N°36
S60 R	N°25

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

INTERNET
Commandez directement sur **www.ngpresse.fr**

LOTUS EXIGE S V6

Avant de partir à la retraite fin 2021, l'Exige a vécu une décennie bodybuildée, sous le signe du 6 cylindres suralimenté. À l'heure où l'Emira tourne une page de l'histoire Lotus, revenons sur sa carrière mouvementée.

Lotus a eu du mal à se remettre de la folie des grandeurs de l'ère Bahar, illustrée en 2010 par cinq nouveautés dévoilées à Paris. Le constructeur est irrémédiablement attiré vers le haut de gamme, comme le laisse entrevoir l'Evora dès 2009 : plus de rentabilité avec de faibles volumes. Il lui vient alors l'idée de mixer les châssis de l'Elise pour l'avant et de l'Evora pour l'arrière, avec un soubassement rigidifié et un empattement rallongé de 7 cm. L'objectif ? Passer la vitesse supérieure et abandonner le 4 cylindres culminant à 260 ch. On retrouve ainsi la mécanique et la boîte manuelle de l'Evora S, agrémentée de rapports raccourcis. Les mensurations de l'Elise explosent : + 30 cm de long, + 8 cm de large. L'Exige V6 se révèle encore plus basse et réclame toujours de la gymnastique pour se glisser dans le cockpit, étriqué. À son lancement, le toit était fixe (boulonné) et le Roadster à toile amovible (moins radical) est sorti un an plus tard. Même en optant pour le pack Race, la suspension passive reste conciliante. Une vraie petite GT, capable de gagner de lointains circuits sans souci. Il faut tout de même composer avec des baquets raides, une direction dépourvue d'assistance (gênante dans les manœuvres) et d'un réservoir ridicule (40 l) eu égard à l'appétit du V6 : difficile de descendre sous les 15 l/100 km. Justement, parlons-en de ce 3 litres d'origine Toyota affublé d'un compresseur Eaton. Il développe au départ 350 ch et marque davantage par sa rondeur, sa souplesse. Il atteint sa puissance maxi en mode Sport, qui permet de relever le rupteur à 7 200 tr/mn et de libérer l'échappement actif. Logiquement, le roadster profite mieux de ce dernier. Cette mécanique est couplée à un bon vieux levier, qui réclame de la patience et une méticuleuse décomposition tant la précision et le guidage lui font défaut. Même en cochant le pack Race, l'autobloquant est aux abonnés absents et la régulation du panache est confiée à un antipatinage ajustable… Et du panache, cette plume de 1100 kg en regorge. Inutile de faire appel au launch control (pack Race), guère efficace, l'Exige S claque le 400 m départ arrêté en 12''3 et le 1000 m en 22''2 contre 21''7 pour une 991 S. L'étau se resserre entre ces ennemies sur notre circuit Club, puisqu'il s'en tient à 0''24 : 1'23''22 en P Zero Corsa. Un temps excellent dans l'absolu, mais pas au niveau des attentes et qui met en exergue l'absence de blocage de différentiel. Cette Exige reste derrière une X-Bow ou une Caterham R300. La suspension passive canalise mal les mouvements de caisse, même en la raidissant de 15 % via le pack Race. Notons qu'une barre antiroulis arrière fait son apparition. Au final, l'Anglaise manque de franchise sur ses appuis et de réglages radicaux. D'où l'existence dès 2013 d'une version Cup (350 ch) allégée de 80 kg malgré l'arceau, équipeé d'amortisseurs réglables et de Trofeo, accompagnée d'une Cup R dédiée à la piste : un seul siège, 120 kg, 366 ch.

En 2017, la maxi Exige perd ses quatre feux ronds et continue de s'émanciper à coups de régime, d'appui aéro et de puissance supplémentaires. La Sport 380 débarque avec 30 ch de plus, une trentaine de kilos de moins et 140 kg d'appui. Elle marque aussi l'arrivée de la commande de boîte à tringlerie apparente, plus précise et rapide. L'Anglaise hypertrophiée poursuit son ascension en boostant le V6 à 402, 416 ou 426 ch et termine sa carrière à 436 ch. Mais toujours sans autobloquant et avec des réactions manquant d'homogénéité. Elle parvient à tourner en 1'21''68 en chaussant des Cup 2 sur le Club, avec des trains roulants méritant d'être peaufinés.

Gare à vous, elle réclame de la persévérance, de la mise au point et un bon physique pour l'exploiter pleinement. En contrepartie, elle bombarde de *g* et fait exploser l'adrénaline. Au cours de sa longue carrière, la plume s'est transformée en pétard aux divines saveurs old school. Elle démarre à 73 000 € en occasion.

EN BREF

Sortie	2012
Moteur	V6 à compresseur
Cylindrée	3 456 cm³
Puissance	350 ch
Vitesse maxi	274 km/h

TECHNIQUE

MOTEUR	
Type (cylindres)	V6 à 60°
Disposition	centrale Ar, transversale
Cylindrée (cm³)	3 456
Alésage x course (mm)	94 x 83
Rapport volumétrique	10 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (calage variable admi)
Suralimentation	compresseur Eaton
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch) tr/mn)	350 à 7 000
Puissance au litre (ch/l)	101
Couple maxi (mkg à tr/mn)	40,8 à 4 500
Couple au litre (mkg/l)	12
Régime maxi (tr/mn)	7200

TRANSMISSION	
Type	propulsion
Boîte de vitesses	6, manuelle
Commande	grille en H
Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1re 3,54 - 8,8 - 63
	2e 1,91 - 16,3 - 118
	3e 1,41 - 22,1 - 159
	4e 1,09 - 28,6 - 206
	5e 0,97 - 37,4 - 269
	6e 0,86 - 42,2 - 274
Rapport de pont	3,77 (1 à 4)/3,24 (5 et 6)
Différentiel autobloquant	non
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Pirelli P Zero Corsa
Dimensions Av&Ar	205/45 R 17 & 265/35 R18
Jantes Av&Ar	7,5x17 & 9,5x18

CARROSSERIE - CHÂSSIS	
Carrosserie	coupé, 2 places
SCx (m²) - Cx	NC - 0,43
Suspension avant	triangles superposés, combinés ressorts/ amortisseurs + barre antiroulis
Suspension arrière	triangles superposés, combinés ressorts/ amortisseurs + barre antiroulis
Amortissement piloté	non
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (non)
Tours de volant (ø de braq.)	2,9 (10,6 m)
Freins AV/AR (ø en mn)	disques ventilés/percés (350/332)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (4/4)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé (kg)	1176
Poids/puissance	3,4 kg/ch
Réservoir (litres)	40
Long. - larg. - hauteur (mm)	4 084 - 1 802 - 1 129
Empattement (mm)	2 370
Voies avant/arrière (mm)	1 453 / 1 499

PERFORMANCES

VITESSE MAXI	
Vitesse maxi (km/h)	274

ACCÉLÉRATIONS	
De 0 à 100 km/h	4"2
à 200 km/h	13"6
400 m départ arrêté	12"3 (189 km/h)
1000 m D.A.	22"2 (241 km/h)

REPRISES	
De 80 à 150 en 5e/6e	9"3 / 10"9
De 140 à 200 en 5e/6e	9"5 / 10"9

CONSOMMATION	
Urbaine (l/100 km)	14,5
Moyenne (l/100 km)	10,1
Emissions CO_2 (g/km)	236

Intimidante, bodybuildée, l'Exige V6 marque par cet imposant arrière-train surmonté d'un gros aileron (de série).

POINTS FORTS

Performances
Agrément
Freinage

POINTS FAIBLES

Réglages "Race" soft
Commande de boîte
Pas d'autobloquant

Le V6 d'origine Toyota est boosté par un compresseur pour atteindre ici 350 ch!

L'essentiel. La plume évite toute fioriture pour prendre soin de sa ligne: 1,2 tonne annoncée!

TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

BUDGET	
Prix à sa sortie	67 190 €
Cote moyenne	77 000 €
Puissance fiscale	25 CV

SÉRIE
Airbags
Lecteur CD/MP3
Antipatinage réglable
Echappement actif
Jantes alu 17/18 pouces

OPTIONS
Pack Race, freinage haute performance
Climatisation, sellerie cuir
Pirelli Trofeo

VONE RACING

REPROGRAMMATION - PREPARATION MOTEUR

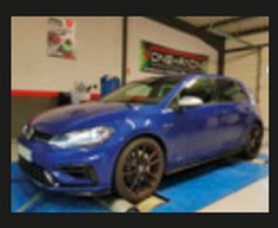
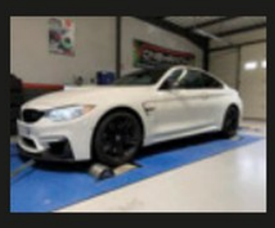
REPROGRAMMATION
MOTEUR SUR MESURE
SUR BANC DE PUISSANCE
4 ROUES MOTRICES
REPROGRAMMATION E85

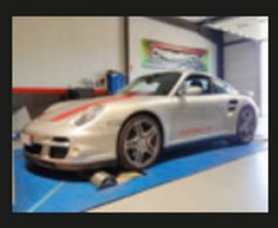
VENTE ET MONTAGE
DE PIECES PERFORMANCE

- FREINAGE
- SUSPENSIONS
- ECHAPPEMENT

www.vone-racing.fr

UTILITAIRE CITADINE GTI SPORTIVE CROSSOVER SUV GT SUPERCAR



VALENCE (26)
infos@vone-racing.fr
06.88.45.23.37

MONTPELLIER (34)
montpellier@vone-racing.fr
04.67.42.22.04

VENDEE (85)
vendee@vone-racing.fr
06.16.31.51.09

CENTRE (41)
tours@vone-racing.fr
06.59.62.35.08

Supersprint BILSTEIN GASDRUCK STOSS DÄMPFER Forge MOTORSPORT MILLTEK SPORT KW suspensions WAGNERTUNING Fi EXHAUST BMC Air Filter

PAR NICOLAS GOURDOL

S'IL NE DEVAIT EN RESTER QU'UNE...

Ce n'est plus un secret, Renault va emmener Alpine dans le virage à marche forcée du tout électrique. On ne connaît pas encore précisément l'échéance, mais l'A110 thermique cédera sa place à une toute nouvelle version tirant sa puissance de ses seules batteries. 2025, 2026 ? Peu importe la date, ce sera trop tôt...

Même s'il y a encore tant à dire sur le sujet, mon propos ne porte pas ici sur le principe de l'électrification à grande échelle du parc automobile. Nous y allons tout droit pour le meilleur et pour le pire, et quand un constructeur comme Renault annonce l'électrification totale de la marque Alpine à l'horizon 2024-2026, c'est bien dans le pire qu'il risque d'être le meilleur. Je le répète même si j'ai peu de chance d'être entendu, la question n'est pas de s'accrocher au moteur thermique (seulement) par amour du vroum vroum et du parfum de l'essence brûlée. Je m'attriste simplement à l'idée de voir disparaître bien trop tôt, sans raison valable, une voiture de sport bien plus écoresponsable que ces gros appareils électroménagers sur roues embarquant des centaines de kilos de lithium. Ce qu'il y a de plus vert et de plus vertueux dans une automobile, c'est sa légèreté. Simple, raffinée et bien conçue, l'A110 est restée un poids plume, une brindille comparée à la marée déferlante de poids lourds. Selon nos informations, la tant attendue version "Radicale", dans l'esprit des Mégane Trophy-R, pourrait débarquer en fin d'année en passant sous la barre des 1000 kg !

La berlinette est si svelte et efficacement propulsée qu'elle échappe presque à l'impitoyable malus, quand certaines de ses concurrentes directes sont fusillées par une taxe confiscatoire de 40 000 euros. Y avait-il urgence de s'associer à Lotus pour imaginer un petit coupé 2 places 100 % électrique forcément plus lourd, cher et moins festif d'ici 2024 ? Certainement pas. On n'achète pas une A110 par nécessité. On s'offre une compagne de voyage, de jeu, vibrante et passionnante pour égayer ses week-ends et/ou son quotidien. En faire un "objet de mobilité" comme un autre soumis au diktat de l'électrique n'a aucun sens, pas même écologique. Qu'on me prouve qu'une auto aussi bien dans son temps et ses baskets, dont chaque exemplaire ne doit parcourir en moyenne que quelques milliers de kilomètres par an, affiche un moins bon bilan carbone que celle qui la remplacera dans un silence assourdissant !

Alors faites tous les SUV de 2 tonnes que vous voulez en trahissant l'esprit d'Alpine, mais laissez la berlinette que nous connaissons vivre la longue et belle vie qu'elle mérite.

CE QU'IL Y A DE PLUS VERT ET DE PLUS VERTUEUX DANS UNE AUTOMOBILE, C'EST SA LÉGÈRETÉ

Moteur & Sens

Automobiles d'exception | Vente et services sur mesure

10 Rue de L'Orme Saint-Germain

91 160 CHAMPLAN

01 69 30 98 40

SUIVEZ-NOUS
@MOTEURETSENS

moteuretsens.com

B.R.M
Chronographes

FF39-40-TG-LFN-ABLM

FULL FLOATING CONCEPT

info@brm-manufacture.com - +33(0)1 61 02 00 25

brm-chronographes.com