

# MotorSport

N°65 / AOÛT-SEPTEMBRE 2015 / 5,95 €

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

## COMPARATIF

... ET SI OPEL CRÉAIT LA SURPRISE...



MINI JCW



OPEL CORSA OPC



RENAULT CLIO R.S. TROPHY

## ESSAIS

BOXSTER SPYDER  
AVENTADOR LP-750 SV  
ABARTH BIPOSTO

## ESSAI



NOUVELLE AUDI R8

# MADAME PLUS

MCLAREN 675LT

ESSAI ÉPIQUE  
À SILVERSTONE !



**SUPERTEST**  
LA RADICAL RXC  
EN LIBERTÉ



L 12744 - 65 - F : 5,95 € - RD

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





LE POUVOIR DE LA BRILLANCE



**ProTech**<sup>®</sup>  
MONTE-CARLO  
[www.protech.mc](http://www.protech.mc)

ProTech<sup>®</sup> Monte-Carlo, Créateur de Solutions Esthétiques pour l'automobile depuis 1989.

ABOU DHABI - ARABIE SAOUDITE - BELGIQUE - CHINE - DUBAÏ - FRANCE - GENÈVE - HONG KONG  
KOWEÏT - LIBAN - MALAISIE - MIAMI - MONACO - OMAN - PAYS BAS - QATAR - SINGAPOUR - TAÏWAN



## ACTU

- 6 PREMIÈRE LIGNE**  
Lotus 3-Eleven
- 10 HOT SPOT**  
Alfa Romeo Giulia  
Peugeot 308 GTi
- TECHNIQUE**
- 20 Les moteurs qui font l'actu**
- 22 ACTU COURSE**

## ESSAIS

- COMPARATIF**
- 28** Renault Clio R.S. Trophy  
Opel Corsa OPC  
Mini JCW
- NOUVEAUTÉS**
- 40** Audi R8 V10 Plus
- 50** McLaren 675LT
- 56** Porsche Boxster Spyder
- 60** Lamborghini Aventador SV
- EXCLUSIF**
- 68** Lamborghini Veneno
- SUPERTEST**
- 72** Radical RXC Turbo
- CHRONOS**
- 80** Caterham 275R

## MAGAZINE

- 82 REPORTAGE**  
Motor Sportive Day

## EN PISTE

- 87 ESSAI**  
Abarth 695 Biposto
- 92 REPORTAGE**  
L'Ultracar au Castellet
- 96 NOS CHRONOS**  
**A MAGNY-COURS**  
201 voitures testées
- 100 CIRCUIT**  
Lédenon
- 101 AGENDA**
- 102 BONS TUYAUX**  
La mixité menacée  
sur les track days

## VINTAGE

- 110 LA COLLECTION MOTORSPORT**  
Lexus LFA
- 114 POST-SCRIPTUM**  
Le syndrome de la petite  
Ferrari

## PRATIQUE

- 26 SHOPPING**
- 48 COMPLÉTEZ VOTRE  
COLLECTION**
- 104 LE PRIX DES SPORTIVES**
- 113 ABONNEZ-VOUS**



REJOIGNEZ LA COMMUNAUTÉ MOTORSPORT SUR  
[www.facebook.com/MagazineMotorsport](http://www.facebook.com/MagazineMotorsport)

# Le garage de mes rêves

**A**u moment de valider les 116 pages de ce riche numéro estival, mon âme d'enfant refait surface. Le temps, comme je le faisais jeunot en dévorant des magazines devenus aujourd'hui de respectables concurrents, de cocher les sportives qui composeraient le garage de ma vie rêvée d'adulte, avant de sortir la calculette pour chiffrer le fantasme.



1 044 225 euros feraient l'affaire aujourd'hui. Assez pour hésiter le matin entre une 675LT, la McLaren extatique que les puristes attendaient, et l'Aventador SV, la Lamborghini la plus phénoménale des temps modernes. A ce duo j'ajouterais, non sans me pincer, la Corsa OPC qui rappelle ce que peut (et doit) être une petite GTI vivante et récréative. Un garage idéal ne le serait pas sans une Caterham, et la 275R représente un compromis parfait. Le déjà collector Boxster Spyder offrirait pour sa part une spéculation jouissive au grand air. Reste le joujou ultime, la dealeuse d'adrénaline nommée Radical RXC Turbo, seule voiture moderne à annihiler toute frontière entre la course et le quotidien.

Le phénomène ne s'essouffle pas, il s'amplifie: depuis quelques années l'automobile sportive s'étoffe, bouillonne, se radicalise tous azimuts, laissant plus que jamais les rêveurs de tout âge les yeux dans la vague devant leur satanée calculette. Il faudra travailler dur... alors commençons par prendre de bonnes vacances.

NICOLAS GOURDOL

#### MOTORSPORT

3 avenue du Maréchal Foch  
69006 Lyon  
Tél.: 04 78 89 68 51  
courrier@motorsport-magazine.fr  
Site Web: www.motorsport-magazine.fr

#### RÉDACTION

Rédacteur en chef:  
Nicolas GOURDOL  
Journalistes:  
Jean-François MARCHET (actus, essais),  
Clément BOURDIN, Jacques WARNERY

Contributeur: Jacques WARNERY  
Photographe: Yannick PAROT,  
Directeur artistique: Jean GRODY  
Rédacteur graphiste: José VILELA  
Secrétaire de rédaction: Eric COWEZ

#### ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par la  
Société NG Presse. SARL au capital  
de 60 000 euros. Siège social:  
3 avenue du Maréchal Foch  
69006 Lyon  
RCS Lyon 494 501 430.

#### Gérant:

Nicolas GOURDOL  
Directeur de la publication:  
Nicolas GOURDOL

#### PUBLICITÉ

MOTORSPORT est régi  
par NG Presse,  
3 avenue du Maréchal Foch  
69006 Lyon.  
Directeur de publicité:  
Nicolas GOURDOL  
ngourdol@motorsport-magazine.fr

#### SERVICE DES VENTES

Christelle PIERRE  
Tél.: 01 47 11 20 05

#### IMPRIMERIE

Imprimé en Belgique (offset) par  
Corelio Printing, 30 allée de la  
Recherche, B-1070 Bruxelles.  
Commission paritaire: 0612 K 877345  
Diffusion MLP/L.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 vidéos (accélération, tour chrono...) sur notre chaîne Youtube, la chaîne française numéro 1 dans l'automobile avec 110 000 abonnés et plus d'un million de vues par mois. Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-contre.





## Comme en compétition, exigez les meilleures performances pour vos pneus de tourisme

Pneumatiques compétition :  
utilisés en WTCC : 250/660 R18

Pneumatique de tourisme :

**ADVAN Sport** V105



au test comparatif



Test complet visible sur : [www.yokohama.fr](http://www.yokohama.fr)  
rubrique : COMMUNICATION / PRESSE

**ADVAN A005**  
Slick

**ADVAN A006**  
Pluie

**ADVAN Sport** V105



# YOKOHAMA

# Lotus 3-Eleven

Ethel cultive son jardin et surpasse les limites congénitales de l'Exige S V6 pour remettre à l'honneur son concept de barquette extrême.



**Moteur** >> V6 3,5 litres à compresseur  
**Puissance** >> 450 ch  
**0 à 100 km/h** >> < 3"  
**Vitesse maxi** >> 290 km/h  
**Prix** >> env. 115 000 euros (route)



La recette de la 3-Eleven reprend celle de la 2-Eleven, produite entre 2007 et 2011. Rappelez-vous, il s'agissait d'une barquette dépouillée à l'extrême, basée sur l'Exige S 4 cylindres et animée par la variante moteur la plus puissante, compatible avec une homologation route, tout en visant la clientèle des track days et des Lotus Cup Series (Europe, Royaume-Uni, Italie, USA et Japon). Moins sexy que l'Elise 340R, la 2-Eleven allait droit au but: 255 ch pour 670 kg, soit un rapport poids/puissance de 2,6 kg/ch. Depuis, l'eau a coulé sous les ponts. Il y a eu la parenthèse Bahar, et l'Exige S s'est embourgeoisée en adoptant le V6 de l'Evora. Cela lui va très bien. D'où l'idée d'une super 2-Eleven, la 3-Eleven, avec un rapport poids/puissance de pratiquement 2 kg/ch. Pour arriver à pareil résultat, il a fallu abaisser le »



## LA PRODUCTION SERA LIMITÉE À 311 EXEMPLAIRES



poids à environ 900 kg tout en rigidifiant le châssis. Suspensions et roues ont été allégées, et la carrosserie simplifiée a été réalisée dans un nouveau composite 40 % plus léger. Le procédé de fabrication dit "par infusion" repose sur l'injection sous vide de résine dans un empilage de tissus sec. Ensuite, il a fallu partir à la chasse aux chevaux. La puissance annoncée dépasse celle de la nouvelle Evora 400, et même celle de la très exclusive GTE: 456 ch à 7000 tr/mn pour 45,9 mkg stabilisés entre 3500 et 6500 tr/mn.

Deux variantes de la 3-Eleven seront commercialisées, route et piste. La première dispose d'une boîte manuelle 6 rapports à étage rapproché, la seconde d'une boîte crabotée à commande séquentielle. Le différentiel autobloquant Torsen est monté de série sur les deux définitions. Côté châssis, la suspension est dotée d'une barre anti-roulis avant et d'amortisseurs Öhlins réglables. Le freinage est signé AP Racing (étriers 4 pistons et disques de 332 mm rainurés et ventilés). La monte

pneumatique est signée Michelin (Pilot Super Sport et Cup 2). On remarquera pour finir que le design de la 3-Eleven est beaucoup moins sommaire que ne l'était celui de la 2-Eleven. Les formes sont à la fois ouvragées et voluptueuses, tandis que la configuration aérodynamique génère un appui de 215 kg à 240 km/h sur la variante course. Un couvre tonneau est prévu pour masquer la place du passager. La production de la 3-Eleven, limitée à 311 exemplaires, débutera en février 2016. ■



2 mois d'automobile sportive

Opel Astra



2  
JUN

**Opel Astra**

La nouvelle génération de la plus stratégique des Opel sera l'une des nouveautés marquantes du Salon de Francfort. Il est encore trop tôt pour parler de GSi et d'OPC, mais le fait que l'allègement atteigne 200 kg sur certaines versions et que les dimensions de la caisse aient plutôt diminué est de bon augure. Selon la tendance, c'est une 5 portes, comme la Mégane 4, confirmée elle aussi pour le même salon.

12  
JUN

**Nissan Juke R 2.0**

Revoici l'hybride transgénique obtenu par le croisement du Juke et de la GTR dans les ateliers de Ray Mallock. Il est question de deux exemplaires, l'un à conduite à droite, l'autre à conduite à gauche, disposant d'une puissance de 600 ch.

mémoire, celui-ci associe un 3 cylindres 1,5 litre turbo de 231 ch à un moteur électrique de 131 ch, pour un couple cumulé 58,1 mkg.

**Mercedes GLC**

Le GLC prend la suite du GLK en respectant la nouvelle nomenclature de la famille GL, laquelle le rattache à la Classe C. La variante AMG ne sera pas disponible au lancement.

Mercedes GLC



Nissan Juke R



BMW X1



3  
JUN

**BMW X1**

Nouvelle formule pour le "petit" crossover BMW qui est désormais construit sur la plateforme traction avant du groupe. Cela veut donc dire que ses versions 2 roues motrices vivent totalement de bord.

**3 pattes Ford**

Le 3 cylindres 1000 cm<sup>3</sup> de Ford, qui recueille l'unanimité sur ses qualités, fait officiellement l'objet de recherches portant sur l'adoption d'un système de coupure de cylindre qui s'accompagne de l'usage d'un volant moteur bi-masse destiné à contrôler l'équilibrage.

17  
JUN

**Moteur de l'année**

C'est BMW qui s'attribue le titre toutes catégories du moteur de l'année avec le groupe propulseur hybride de la i8. Pour

19  
JUN

**Impreza hybride**

Subaru annonce la sortie au Japon d'une Impreza Sport Hybride. Il s'agit d'une

hybridation douce, dans tous les sens du terme, associant un 2 litres thermique de 150 ch à un générateur électrique d'appoint de 13 ch, intégré à une boîte CVT.



*C'est un dur métier. Je suis le seul gars qui a l'honnêteté intellectuelle de le dire.*

SERGIO MARCHIONNE - P.-D.G. DE FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

**918**

La 918<sup>e</sup> et dernière Porsche 918 est sortie de chaîne le 19 juin, marquant la fin d'un cycle de production de 21 mois. Ce sont les Américains qui se sont attribué la plus grosse part avec 297 exemplaires.

Aston Martin DB9 GT



24  
JUN

**Aston Martin DB9 GT**

Encore une variation sur le thème DB9! Un petit coup de pouce porte la puissance à 547 ch, tandis que finition et équipements font le reste pour soutenir la fin carrière d'un modèle lancé en 2003.

# Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Si le trèfle porte bonheur à Sergio Marchionne, il sera un héros. Si la renaissance d'Alfa échoue, il sera un zéro. Faites vos jeux, et ne crachez pas trop vite dans la soupe.



Moteur >> V6 3 litres biturbo  
Puissance >> 510 ch  
0 à 100 km/h >> 3"9



**E**videmment, avec 510 ch dans le cornet, qui plus est labellisés Ferrari, une Giulia de cette trempe ne peut que faire rêver. Avec aussi une gueule pareille et des roues arrière motrices, de l'alu pour la suspension, du carbone pour le toit, le couvercle de coffre, l'arbre de transmission et les sièges, rien ne manque pour tenir la dragée haute à la M3 et à la C63 AMG. Il va sans dire que le châssis sera à la hauteur, avec des aides à la conduite et une aéro pilotée dont la description évoque la philosophie de fonctionnement d'une Ferrari.

Le problème est qu'Alfa a pour objectif d'atteindre un niveau annuel de 400 000 ventes d'ici 2018. 5,7 fois plus qu'aujourd'hui, tout en se forgeant une image haut de gamme. Depuis les 156 et 147, fort respectables à leur naissance avant d'être dépassées avec l'âge, on n'a rien vu venir de transcendant. Sans parler des lacunes des 147 et 156 GTA. Mieux vaut avoir la mémoire courte et se montrer patient et indulgent. L'important n'est pas que cette Giulia Quadrifoglio explose la M3 dont elle s'inspire, mais que ses sœurs roturières arrivent au plus vite et nous en donnent pour notre argent. ■





## RÉSEAU OFFICIEL FERRARI FRANCE. SUR LE CHEMIN DE L'EXCLUSIVITÉ.

Posséder une Ferrari est un rêve, que seul le Réseau Officiel pourra vous aider à assouvir dans les meilleures conditions.  
**En attendant, venez découvrir la nouvelle California T, parfait équilibre de sportivité, d'élégance et de polyvalence.**

Paris  
**Charles Pozzi**  
Tél : 01 47 39 96 50  
[contact@charles-pozzi.fr](mailto:contact@charles-pozzi.fr)

Cannes  
**Ferrari Cannes**  
Tél : 04 93 45 04 50  
[laura@ferrari-cannes.com](mailto:laura@ferrari-cannes.com)

Lyon  
**Gauduel**  
Tél : 04 78 35 14 00  
[s.albregue@gauduel.fr](mailto:s.albregue@gauduel.fr)

Mulhouse  
**Modena Motors**  
Tél : 03 89 31 19 19  
[g.oberle@modena-motors.fr](mailto:g.oberle@modena-motors.fr)

Toulouse  
**Modena Sport**  
Tél : 05 61 54 14 14  
[alincetto@modena-sport.fr](mailto:alincetto@modena-sport.fr)

Bordeaux  
**Palau**  
Tél : 05 57 92 01 92  
[myriamgady@groupe-palau.com](mailto:myriamgady@groupe-palau.com)

Monaco  
**Scuderia Monte-Carlo**  
Tél : (+377) 97 97 38 38  
[ac.palisse@scuderia-montecarlo.com](mailto:ac.palisse@scuderia-montecarlo.com)



**Ferrari.com**

# Peugeot 308 GTi

Après une 308 GT convaincante mais modérée, Peugeot se décide à sortir une 308 GTi plus agitée du bocal.



Puissance >> 270 ch  
0 à 100 km/h >> 6"  
Prix >> 37 500 euros



**D**errière son discours lyrique, Peugeot prétend avoir relevé un défi très difficile, celui de réaliser une sportive digne de ce nom dans le segment de marché le plus disputé, celui de la 308, c'est-à-dire des Golf, A3, Leon, Focus et Mégane. Il est certain que lorsque l'on abandonne la pratique, on a tendance à perdre la main et à douter. Nous aurons l'occasion de juger le résultat en septembre. Cela devrait bien se passer, vu la façon dont la 208 GTi a redressé la barre. En résumé, la 308 GTi, qui pèse 1205 kg, est proposée en deux variantes, 250 et 270 ch. Le 1,6 litre turbo de la RCZ

a quelque peu été mis à jour. La 270 ch est plus aiguisée puisqu'elle a droit à un autobloquant Torsen et à des roues de 19 pouces chaussées de Michelin Pilot Super Sport, sans parler d'une présentation plus typée avec des baquets cuir/Alcantara. Les deux modèles reçoivent un freinage renforcé avec disques avant de 380 mm. Les réglages des trains spécifiques sont marqués par une exigence de filtration et de tranchant comportemental. La direction de la variante 270 ch a été adaptée à la présence du Torsen. Le tout avec un souci de remontées d'information. Une fois encore, la participation de Peugeot Sport est mise en avant. A suivre... ■





**AUDI R8 V10 +**  
Tellement plus efficace

**FERRARI 488 GTB**  
La révolution turbo



**911 GT3 RS** Digne de son blason

# evo

THE THRILL OF DRIVING

## LA TYPE R DÉFIE SES RIVALES

SEAT LEON  
CUPRA 280 SUB8

BMW M135i

VOLKSWAGEN  
GOLF R

RENAULT  
MÉGANE R.S.  
275 TROPHY



HONDA CIVIC  
TYPE R



### ESSAIS

- MAZDA MX-5
- LAMBORGHINI AVENTADOR SV
- FORD MUSTANG V8 GT
- ARIEL NOMAD



M 01795 - 101 - F: 5,50 € - RD



AOUT 2015

# ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

# Alpine Celebration

Il s'agit d'un concept, très éloigné de la version de série, exception faite du design de la carrosserie, très proche de celui de la version de production.

**I**l est certain qu'avec sa coque en composite (détail officieux mais visible), cette berlinette chargée de célébrer les 60 ans de la marque Alpine est éloignée de celle qui sera, sauf erreur, produite en série avec un châssis en alu. Sans prendre de risques inconsidérés, nous pouvons aussi affirmer que le design de la carrosserie, réalisé sous la direction d'Antony Villain, est plus qu'évocateur de la réalité qui nous attend. Et le moins que l'on puisse dire est que cela ressemble beaucoup à une A110. Question: est-ce que les roues de SC sont plus iconiques (respect SVP!) que les Gotti à 6 branches de Monsieur Camille? D'un sens, c'est vous qui voyez. ■



# FORMULE 1

## RALLYE

## ENDURANCE

Des sensations  
enfin accessibles



# i-WAY

S(T)IMULATEUR  
DE SENSATIONS

### 3 EXPÉRIENCES DE PILOTAGE HORS DU COMMUN

Poussez les portes du complexe I-WAY et découvrez un espace ultra moderne proposant l'offre de simulation automobile la plus complète au monde. Avec 3 zones de simulation (Formule 1, Rallye, Prototype Endurance) s'appuyant sur les technologies les plus avancées, I-WAY vous plonge au cœur d'une véritable course automobile et vous confronte aux sensations extrêmes éprouvées par les pilotes professionnels. Profitez de notre pack "3 courses" pour vivre lors d'une même journée trois expériences de pilotage hautement sensationnelles en vous glissant dans la peau d'un pilote d'Endurance, de Rallye et de Formule 1.

# Ferrari 488 Spider

Ses acheteurs ne pourront pas l'utiliser pour leurs vacances d'été, mais elle sera à Francfort pour tenir la vedette.



**C**omme on le voit sur ces premières photos, Ferrari a choisi de ne pas changer une formule gagnante. Le toit rétractable, qui a permis de gagner 25 kg en regard de la capote traditionnelle qu'arborait la 430, reprend donc le concept apparu sur la 458 et unanimement apprécié. En revanche, les formes de la berlinette 488 ayant sérieusement évolué, la partie aéro a été reprise. D'autre part, la rigidité améliorée de la version fermée n'a en rien été affectée. Articulé sur deux sections, le hard-top à commande électrique se manœuvre en 14". Il va sans dire que la 488 Spider reprend toute la mécanique et la logique électronique de la GTB, à commencer par son V8 Turbo de 670 ch. La 458 Spider était donnée pour 1430 kg à sec avec les roues et les sièges les plus légers, la 488 descend à 1420 kg, soit 1525 kg en ordre de marche. Côté performances, le 0 à 100 km/h ne change pas, le 1000 m DA augmente de 0"2, et la vitesse de pointe perd moins de 5 km/h. ■

0 à 100 km/h >> 3"  
1000 m DA >> 18"9  
Vitesse >> + 325 km/h





# ALPINA France



MANUFACTURER OF  
EXCLUSIVE AUTOMOBILES



L'exception Alpina, c'est bien sûr une prestation dynamique de très haut niveau, délivrée avec une consommation et des émissions tout à fait raisonnables.

C'est aussi un comportement routier particulièrement équilibré qui autorise une conduite sportive sans pénaliser le confort et la souplesse en vitesse de croisière. C'est un ensemble de raffinements aérodynamiques et de design aussi élégants qu'efficaces. Mais avant tout, c'est un esprit. Celui de ceux qui sont à la fois passionnément gentlemen et intensément drivers.

Découvrez l'exception ALPINA chez votre distributeur exclusif.

## **Nouveaux modèles ALPINA :**

**D3 Bi-Turbo et D4 Bi-Turbo, 350 ch, 700 Nm, de 139g à 156g/km de CO<sub>2</sub>.**

**B6 Bi-Turbo édition 50, 600ch, 800 Nm, 242g/km de CO<sub>2</sub>.**

**L'exception se cultive dans la discrétion**

**FOUREL**

Partenaire **ALPINA**

26000 VALENCE

04 75 44 20 97

[www.alpina.de](http://www.alpina.de)

<http://fourel.concessionnaire-bmw.fr>

2 mois d'automobile sportive

24  
JUN

**McLaren P1 Prost**

McLaren expose à Goodwood des réalisations récentes de son atelier de personnalisation, MSO. Parmi elles se distingue une P1 dont les couleurs rendent hommage à Alain Prost.

**Musée Alfa Romeo**

La nouvelle Giulia a été présentée à Arese, dans le cadre du Musée Alfa Romeo, entièrement renové. Les visites ont repris, tous les jours sauf le mardi, de 10h à 18h, avec une nocturne jusqu'à 22h le jeudi (buffet campagnard gratuit).

McLaren P1 Prost



portée à 381 ch (+ 21) pour 48 mkg (+ 3). Cela abaisse le chrono du 0 à 100 km/h de 0"4. Le léger restylage porte sur les blocs optiques, la calandre et les boucliers.

**Aventador**

Le patron de Lamborghini a confirmé la sortie d'un roadster Aventador SV, dont la production sera limitée à 500 exemplaires.

1<sup>er</sup>  
JUILLET

**Nardo a 40 ans**

Le centre d'essais de Nardo fête ses 40 ans. Connu pour son anneau de vitesse de 12,6 km de long et 4 km de diamètre, il a été initié par Fiat et dépend depuis 2012 de la filiale engineering de Porsche.



*Nous ne nous intéressons pas à l'aspect utilitaire du transport. Nous n'avons pas l'intention de construire un robot capable de transporter une cargaison entre un point A et un point B.*

OPINION DU DR WOLFGANG EPPLE - DIRECTEUR TECHNIQUE DE JAGUAR - SUR LA VOITURE SANS CONDUCTEUR



Chevrolet Camaro Convertible



**Cabrio Camaro**

La version découvrable de la Chevrolet Camaro sera disponible début 2016. Sa capote à commande électrique pourra être actionnée en roulant à moins de 50 km/h.

25  
JUN

**Bilan McLaren**

En 2014, les ventes de Woking ont augmenté de 18 % grâce un score de 1649 unités, dont 248 P1. L'objectif est de franchir le cap des 4 000 en 2017.

26  
JUN

**Classe A AMG**

L'actuelle compacte de Mercedes fait l'objet d'une phase 2. L'A45 AMG est en mesure de résister à l'Audi RS3 avec une puissance

29  
JUN

**Audi A4**

La nouvelle A4 ne change guère de style mais son Cx descend à 0,23 et sa masse perd 120 kg sur les versions les plus économes. La 1,4 litre 150 ch essence d'entrée de gamme est homologuée à 4,9 litres aux 100.

Audi A4



Mercedes A45 AMG



**350**

C'est le nombre de chevaux dont dispose officiellement la Ford Focus RS. Ces 350 ch s'accompagnent d'un couple de 44,9 mkg maintenu entre 2000 et 4500 tr/mn et d'un overboost de 48 mkg durant 15 secondes.

2 mois d'automobile sportive

2  
JUILLET

**BMW et l'hydrogène**

Le constructeur bavarois fait un point sur ses axes de recherche et confirme la poursuite de ses travaux sur l'hydrogène et la pile à combustible. Associé aux véhicules électriques, le concept est élégant mais complexe à industrialiser. Cela fait maintenant 15 ans que BMW planche sur le sujet et il partage à présent ses connaissances avec Toyota.

BMW et l'hydrogène



toutes les variantes sportives de Volvo. Cela portera cette année sur la commercialisation de 750 dérivés de la Série 60, un chiffre qui doit être doublé à moyen terme. La création de Polestar remonte à 1996.

21  
JUILLET

**BMW à Pebble Beach**

Surfant sur ses 40 ans de présence aux USA, BMW sera présent avec deux concepts sur les pelouses du plus sélect des concours d'élégance.

3  
JUILLET

**Giugiaro s'en va**

Après avoir vendu à VW le reste des parts qu'il avait encore dans sa société, Giorgetto Giugiaro a choisi de se retirer à l'âge de 76 ans. C'est une grande page de l'histoire automobile qui est tournée pour de bon.

Giorgetto Giugiaro



14  
JUILLET

**Volvo rachète Polestar**

La marque suédoise a pris le contrôle à 100 % de son partenaire sportif. La marque Polestar sera désormais utilisée pour

Volvo Polestar



L'assureur haut de gamme

ASSURANCE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

Assurez votre sportive, de la GTi à la GT

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

- Assurance kilométrique
- Assurance des équipements hors série
- Garantie sur circuit en sortie club\*

\*voir conditions en agence

NOUVELLES  
COORDONNÉES

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

N°orias: 07025534

12 rue Lafayette - 38000 GRENOBLE

Tel : 04 76 54 29 80 / Fax : 04 76 42 66 19 / Mobile: 06 23 43 06 96 / E-mail : loic.chaboud@agents.allianz.fr

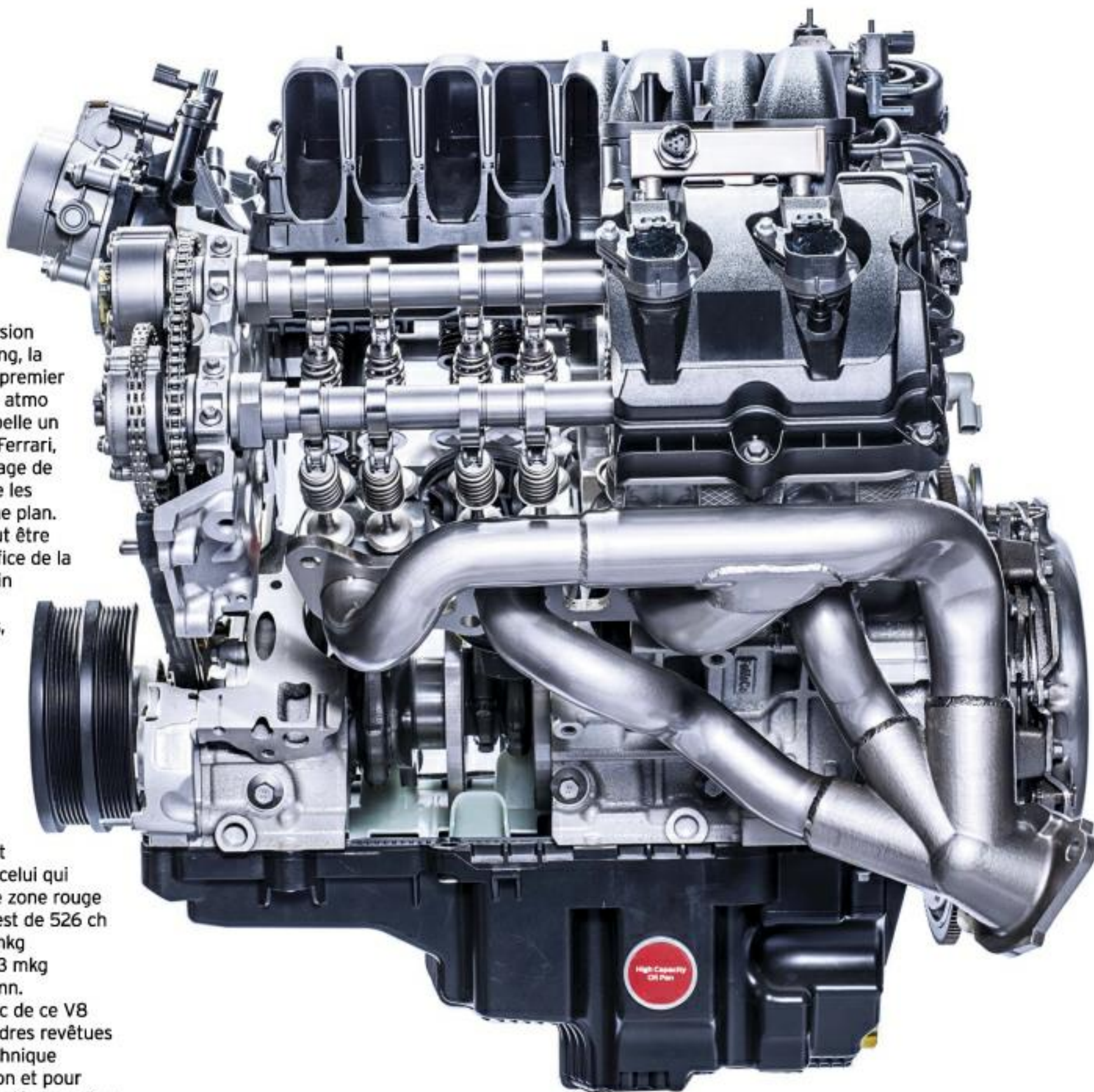
Création & Agence

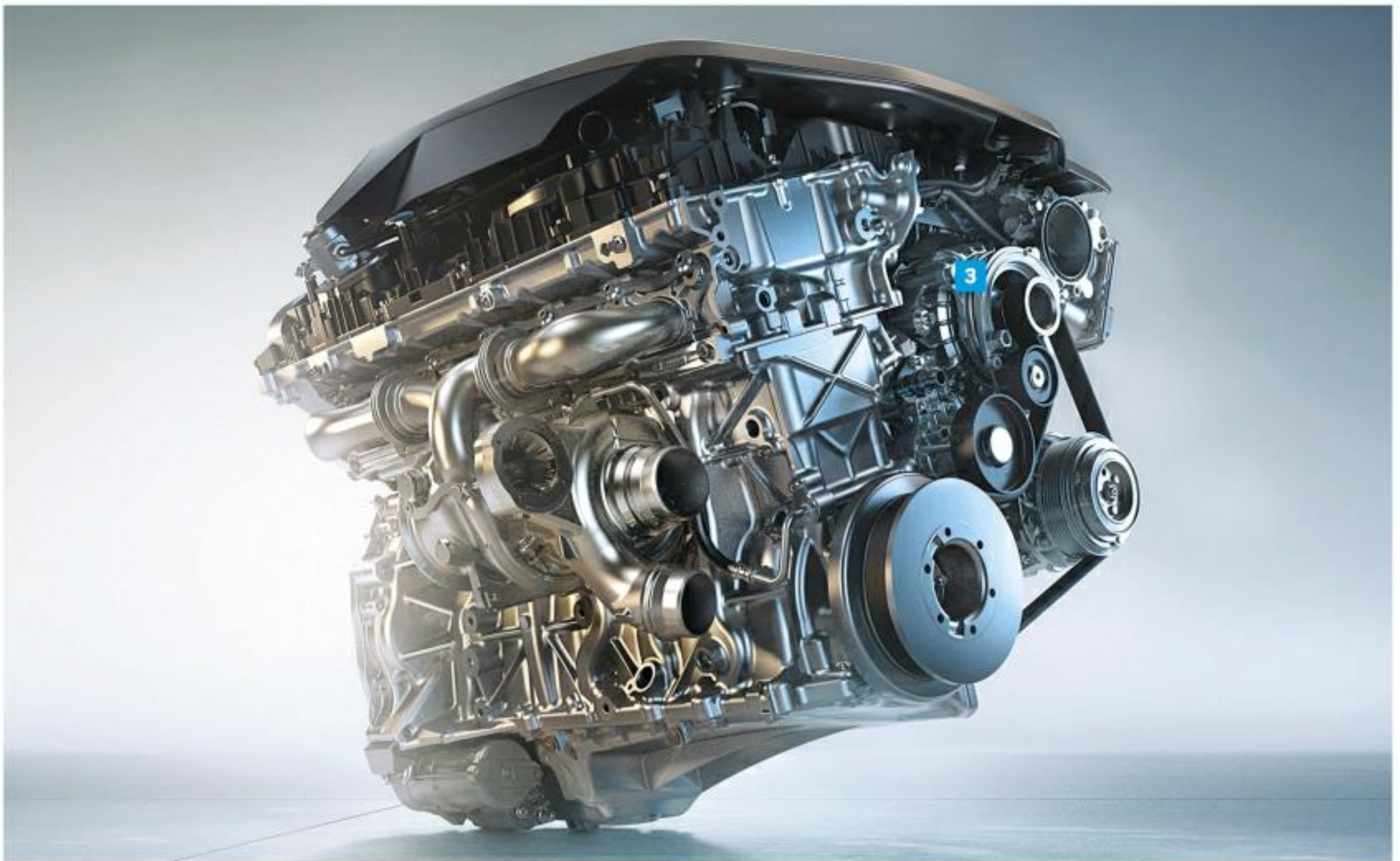
# Moteurs en fête

Pendant que les Allemands poursuivent leur quête d'efficacité, Ford surprend avec un V8 atmo qui palpite comme un italien.

## LE V8 RITAL DE LA MUSTANG SHELBY

**D**epuis septembre dernier, Ford distille au compte-gouttes les caractéristiques de la version la plus affûtée de la nouvelle Mustang, la Shelby GT350. Celle-ci surprend en premier lieu par son nouveau moteur, un V8 atmo de 5,2 litres, doté de ce que l'on appelle un vilebrequin plat. Comme sur un V8 Ferrari, les bielles sont alignées avec un calage de 180° au lieu de 90°. C'est-à-dire que les manetons sont alignés dans le même plan. L'ordre d'allumage des cylindres peut être alterné d'un banc à l'autre, au bénéfice de la phase d'échappement. Le vilebrequin est plus léger, le moteur respire mieux et peut prendre plus de tours, mais le revers de la médaille est constitué de vibrations plus délicates à maîtriser, problème qui s'accroît avec la montée en cylindrée. Dans le cas qui nous intéresse, celle-ci est de 5163 cm<sup>3</sup>, avec un rapport alésage course presque carré de 94x93 mm. Ce 5,2 litres se veut le V8 atmo de la marque ayant le meilleur rendement obtenu à ce jour (102 ch au litre) et celui qui atteint le plus haut régime avec une zone rouge située à 8250 tr/mn. Sa puissance est de 526 ch à 7500 tr/mn et son couple de 59 mkg à 4750 tr/mn, avec une valeur de 53 mkg maintenue entre 3450 et 7000 tr/mn. Ford a également précisé que le bloc de ce V8 était en alu avec des parois de cylindres revêtues de plasma céramique, selon une technique longuement éprouvée en compétition et pour laquelle le constructeur américain a développé un procédé d'application qui lui est propre. Le rapport volumétrique est de 12:1 et la levée des arbres à cames, admission et échappement, est de 14 mm, avec côté échappement des soupapes refroidies au sodium. La section du collecteur d'admission très direct est de 87 mm. Autant de signes de forte respiration. Le vilebrequin en acier forgé est percé d'une multitude de trous, et le carter d'huile, en matière composite, est cloisonné. Pas assez puissant pour la GT, ce bel atmo poussera la chansonnette dans la plus modeste Mustang.





## BMW 6 CYLINDRES B58

**L**e 6 cylindres en ligne turbo qui accompagne le lancement de la Série 7 et de la phase 2 de la Série 3 (modèles 740i et 340i) est encore nouveau. Il s'agit toujours d'un 3 litres turbo mais il n'a plus le même bloc ni les mêmes cotes. Il est lié à la nouvelle famille modulaire qui se met en place sur toute la gamme. A ce titre, il arbore l'alésage de 82 mm et la course de 94,6 mm du 3 cylindres 1,5 litre et du 4 cylindres 2 litres. La standardisation porte aussi sur la conception du bloc alu, des cylindres à frottements réduits, des ensembles admission et échappement, avec turbo intégré au collecteur. Capable de descendre à 6,5 litres de consommation et 152 g de CO<sub>2</sub> en utilisant tous les artifices contemporains, ce 3 litres suralimenté développe 326 ch de 5500 à 6500 tr/mn ainsi que 45,9 mkg à partir 1380 tr/mn. Ce sont les mêmes valeurs que celles de l'ancien bloc des Série 1 et Série 2 M.

## AUDI 2.0 TFSI

**L**e 4 cylindres 2 litres turbo à injection directe qui va équiper la nouvelle Audi A4 a subi une nouvelle mutation. Les ingénieurs d'Audi entendent conjuguer downsizing et adaptation optimale au besoin du véhicule et à sa vocation. Tout en affichant 190 ch, cette nouvelle déclinaison délivre 32,6 mkg sur une large plage qui va de 1450 à 4400 tr/mn. Sa consommation peut descendre à moins de 5 litres. Muni d'un système de levée variable des

comes d'admission, il fonctionne à temps partiel en cycle Miller. Celui-ci augmente la phase de détente et diminue la phase de compression pour abaisser la consommation d'énergie. Cela peut s'accommoder d'un rapport volumétrique plus élevé et d'un système de suralimentation. Dans la pratique, le temps d'ouverture des soupapes est réduit, bien plus à faible charge qu'à charge élevée. A pleine charge, la phase d'ouverture est abaissée de 190 à 170°. A charge partielle, elle descend à 140°, les soupapes se ferment plus tôt.



## LE W12 VW POURSUIT SA DIETE

**I**ndispensable en haut de la gamme (limousine A8 et gamme Bentley), le W12 Volkswagen poursuit sa carrière tout en modérant son appétit. Il arrive désormais à produire 608 ch et 91,7 mkg tout en réalisant une consommation normalisée de 10,6 litres, avec à la clé un taux de CO<sub>2</sub> de 250 g. Né il y a treize ans, il s'est converti au double système d'injection et aux cylindres à frottements réduits. Ses turbos sont à double entrée et 6 (2x3) de ses 12 cylindres peuvent être désactivés, non seulement par coupure d'injection mais aussi par neutralisation des soupapes. Son refroidissement et sa lubrification ont encore été optimisés et adaptés à de nouveaux usages style SUV. Il est également monté sur des supports à amortisseurs pilotés. ■

Ford GT

# Objectif Le Mans 2016

50 ans après la victoire de la MK2 noire de Bruce McLaren et Chris Amon, Ford reviendra au Mans avec une nouvelle GT pour affronter Aston Martin, Ferrari, Chevrolet et Porsche.



**L'**

annonce a été faite de manière très solennelle, en ouverture des dernières 24 Heures du Mans: Ford s'engage dans la catégorie GTE du Championnat du monde d'Endurance (WEC) et du Tudor United Sports Car Championship américain, avec la claire ambition

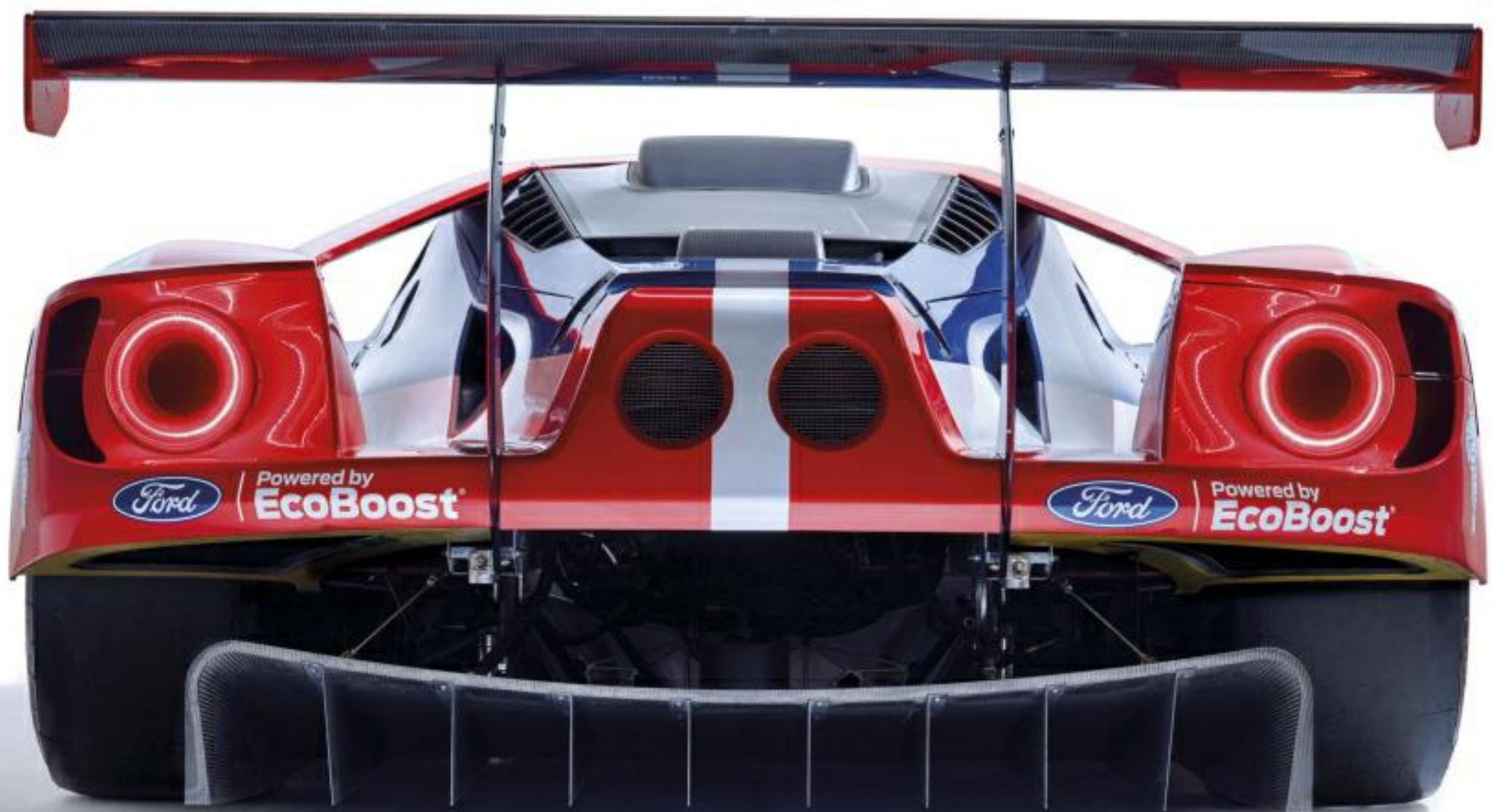
de l'emporter aux 24 Heures du Mans. Il ne s'agit donc pas de viser la victoire absolue, comme en 1966. Les deux programmes, menés avec deux équipes officielles de deux autos, pourront unir leurs efforts pour Le Mans.

Comme la Chevrolet Corvette C7-R, la Ford GT LM GTE a été pensée en même temps que la version

route dont elle dérive. Son étude a été menée sous la direction de Ford Performance, en étroite collaboration avec la branche sportive du groupe canadien Multimatic (engineering et équipements automobiles). Ce dernier possède une antenne en Grande-Bretagne et travaille entre autres avec Aston Martin. Multimatic, présent en compétition



## FORD SERA PRÉSENT EN 2016 DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, CATÉGORIE GT



depuis 1992, a remporté la catégorie LMP 675 des 24 Heures du Mans en 2000. Il équipait en amortisseurs une bonne part du plateau cette année, dont les deux tiers des autos figurant sur le podium. Sa relation avec Ford a débuté voilà vingt ans, et cela fait quelques semaines que la Ford GT de course tourne sur sa piste privée,

en Ontario. Le vétéran américain Scott Pruett a débuté le développement de la voiture, assisté de Joe Hand, pilote Ganassi que l'on a vu en DTM avec BMW. Ford a choisi Chip Ganassi pour la gestion sportive. Celui-ci n'est jamais venu au Mans, mais il fait gagner la marque en Daytona Prototype

avec une Riley équipée du V6 EcoBoost qui équipera la GT. Ce moteur désormais éprouvé est signé Roush Yates. George Howard Chappell, ancien responsable des programmes Aston Martin et Ferrari 550 chez Prodrive, est de la partie, via Multimatic. Coiffé d'une double casquette sportive et technique, il fera le lien Europe-Amérique. ■

24 Heures du Mans



Et à la fin,  
c'est la Corvette qui gagne...

**A** lors que les LMP1 se livraient une lutte à couteaux tirés, les GT ont eu plus que de coutume la vie difficile durant les dernières 24 Heures. L'an prochain, avec l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation GTE, elles devraient être plus rapides. Elles auront droit à 20 ch de

plus et 10 kg de moins ainsi qu'à une configuration aérodynamique plus favorable. Après l'élimination en qualification de sa compagne d'écurie sur accident consécutif à un accélérateur bloqué, la deuxième Corvette officielle l'a emporté en GTE Pro grâce à sa régularité. Au passage,

le Britannique Oliver Gavin a enrichi son palmarès d'une cinquième victoire qui s'ajoute à trois autres sur C5-R et une sur C6-R. Les Porsche, Ferrari et Aston Martin de pointe ont toutes connu des problèmes. En GTE Amateur, la Ferrari 458 coachée par Andrea Bertolini a tiré les marrons du feu. ■

Mercedes AMG GT3

Première course,  
première pole



**B** ernd Schneider a largement avancé la mise au point de la remplaçante de la SLS GT3. Il se plaît à souligner que son pilotage doit rester accessible à l'amateur, quitte à sacrifier les ultimes dixièmes que pourrait gratter un vrai pilote pro avec des réglages plus pointus. Il estime qu'entre une auto qui pardonne et une autre hyper affûtée, l'écart peut atteindre trois dixièmes au kilomètre. Cela dit, il trouve que la

nouvelle GT est plus agile que la SLS. Le week-end du 5 juin, l'AMG GT3 s'est présentée au départ de sa première course, une manche de VLN qui en appellera d'autres, à titre expérimental. Schneider a réalisé la pole, avec un écart de 5"1 sur son poursuivant, étant entendu que la balance de performances n'est pas encore pleinement appliquée. Ensuite, il a terminé à la 52<sup>e</sup> place, après avoir rencontré des problèmes de roulement de roue. ■

En bref

Abarth 695 Biposto R

Cette nouvelle version course a fait son apparition en ouverture du Rallye de Sardaigne, début juin, sous la conduite de Miki Biasion. La préparation comprend une boîte et une suspension spécifiques. En parallèle, le pilote de GT Andrea Bertolini a tourné avec une variante endurance de la 695 Asseto Corse, en plein développement.

Honda NSX



La nouvelle Honda NSX a fait office de Pace Car durant la course de côte de Pikes Peak. L'épreuve a été remportée par un proto électrique.

Aston Martin en F1

Aston Martin, via son nouveau patron (ex-Infiniti), négocie sa présence en F1 avec Red Bull qui de son côté discute avec Mercedes de la fourniture de ses moteurs en remplacement de Renault. Le scénario tient la route. De plus, l'ingénieur Adrian Newey a commencé à travailler sur un projet de voiture de route pour Aston Martin.





## IMPORTATEUR

DES PLUS GRANDES MARQUES DU SPORT AUTOMOBILE

LE PLUS GRAND CENTRE TECHNIQUE DE L'EST PARISIEN, UNIQUE EN SON GENRE!



BOUTIQUE-SHOWROOM



LABORATOIRE BTC  
Bilstein Technical Center



DISTRIBUTION  
France et outre-mer



L'ATELIER  
de la liaison au sol



- Développement & conception sur mesure :  
Systèmes de suspension  
Systèmes de freinage
- Géométrie 3D :  
Pesée sur balance  
Réglages
- Diag. moteur



VHC  
Rallye  
Circuit  
Industrie  
Track Day

[WWW.EUROFAC.FR](http://WWW.EUROFAC.FR)

21-23 rue Henri Becquerel - Z.A.E de la tuilerie - 77500 CHELLES

TEL : 01 64 72 40 60

PARTENAIRE



❖ **Reine du Mans**

Vainqueur des dernières 24H du Mans, cette 919 Hybrid au 1:43 aura fière allure dans votre collection au côté de l'Audi R18 victorieuse en 2014.

**Porsche 919 Hybrid 1:43**  
59,50 euros.

[www.porsche.com/france](http://www.porsche.com/france)



❖ **2.7 à roulettes**

Porsche Design fait vibrer la corde nostalgique très en vogue avec une collection en hommage à la 2,7 RS. Ce très beau trolley ultraléger aux couleurs de la mythique 911 est limité à 1973 exemplaires... évidemment.

**Trolley Porsche RS 2.7**  
699 euros.

[www.porsche.com/france](http://www.porsche.com/france)



❖ **Amis de 30 ans**

McLaren et Tag Heuer célèbrent 30 ans de collaboration avec ce très estival chrono à quartz qui se distingue par sa lunette en alu rouge et son bracelet NATO assorti. Il s'agit d'une série limitée à 5000 exemplaires.

**Tag Heuer Formula 1 McLaren**  
1700 euros.

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



❖ **GP de route**

Honda propose la première MotoGP de route. Le moteur V4 de 1000 cm<sup>3</sup> ne développe "que" 159 ch, mais de nombreuses pièces du moteur et du châssis sont directement issues de la course, justifiant un tarif proche de celui d'une Ferrari 488 GTB...

**Honda RC213V-S. 205 000 euros.**

[www.rc213v-s.com](http://www.rc213v-s.com)

❖ **Hommage**

La marque Autodromo présente une série spéciale de son original et accessible chrono à quartz Prototipo en hommage au pilote Brian Redman.

**Autodromo Prototipo Brian Redman**  
700 euros.

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



# PAINT SHIELD France

## FILM DE PROTECTION\* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.



\* Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

**CONTACT**  
**01 69 41 88 92**  
MAIL: [info@paintshieldfrance.fr](mailto:info@paintshieldfrance.fr)



PAINTSHIELD FRANCE FETE SES 10 ANS

ADRESSE:  
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

COMPARATIF RENAULT CLIO R.S. TROPHY / OPEL CORSA OPC / MINI JCW

# SURPRISES EN SERIE

Oubliez vos idées reçues sur les petites GTI cru 2015. Aux côtés de la nouvelle Clio R.S. Trophy, l'arrivée des Opel Corsa OPC et Mini JCW réserve son lot d'incertitudes et balaie de nombreux préjugés qui ont pourtant la vie dure chez les petites sportives. Explication de texte...

TEXTE JACQUES WARNERY  
PHOTOS YANNICK PAROT





**D**es paysages changeants, des lacs, une pointe de relief et un parc naturel varié: la région du Morvan s'apprécie pour son tourisme. Elle reste aussi une excellente base de travail pour juger des qualités d'un châssis. La séance photo bat son plein en cette matinée. Devant moi, une route mêlant virages sinueux, enfilades rapides et revêtement parfois inégal. Le terrain de jeu idéal pour immortaliser quelques actions et passer nos trois GTI sur le gril. Première à s'élancer devant l'objectif, la Corsa OPC donne tout de suite le ton. Son train avant s'inscrit naturellement et le différentiel autobloquant, disponible avec le Pack Performance, permet de réaccélérer très tôt. Au point même d'avoir constamment l'impression de pouvoir passer à chaque fois plus fort. La dernière petite bombe du Blitz s'accroche fermement à sa trajectoire et avale les pièges de cette départementale avec une étonnante aisance. Elle me demande une certaine implication au volant et me gratifie en échange d'une authenticité de plus en plus rare aujourd'hui.

Une sportive à l'ancienne avec l'efficacité en plus qui donne tout de suite le sourire. Première surprise.

Puis vient le tour de la Clio R.S. Trophy. Sur ce même parcours, la Renault suit le rythme imprimé par sa rivale allemande sans sourciller mais filtre davantage les sensations. Cela ne l'empêche pas de donner le change grâce à son châssis rigoureux, son équilibre et sa facilité de conduite bluffante qui possède cette faculté de mettre tout de suite à l'aise. Cette R.S. Trophy semble vraiment progresser par rapport au modèle classique, même s'il manque à la recette ce petit grain de folie présent sur l'inattendue Opel.

Dernière à passer devant un Yannick inspiré par le paysage, la Mini JCW attend patiemment mon signal. Dès les premiers tours de roues, je ne retrouve pas le toucher de route maison. Certes, la mécanique tonique et la direction toujours directe rappellent ses origines, mais il lui manque le fameux feeling de karting, cette vivacité et ces manières espiègles typiques de l'ADN Mini. Sur ce revêtement parfois inégal, la petite Anglaise paraît presque confortable. J'ai dit presque... Deuxième surprise, cette troisième génération >>

# LA CORSA ET LA MINI BALAIENT D'UN REVERS LES IDÉES REÇUES



de Cooper S JCW semble avoir mis de l'eau dans son vin. Au point d'en avoir perdu son identité? Pas si vite...

## Corsa corsée

Après les Audi S1 et 208 GTI 30th (devenue "by Peugeot Sport"), c'est au tour de la Corsa OPC de nous étonner. Par sa capacité à se hisser au niveau de jeu d'une Clio R.S. Trophy, elle s'annonce comme une des révélations d'un cru 2015 riche en nouveautés. Pour tout vous dire, elle m'avait déjà fait bonne impression lors de notre première rencontre, sur la présentation presse près de Bilbao. De là à brouiller les cartes chez les petites sportives, il y a un pas que je me refusais tout de même à franchir, peut-être encore ancré dans mes vieux préjugés. Il faut dire que les dernières réalisations de la branche OPC n'ont jamais bousculé les références du genre. Le fait que cette version actuelle reprenne la base technique de sa devancière n'avait rien pour rassurer. Cela ne l'empêche pourtant pas d'évoluer profondément en s'offrant un tout nouvel essieu de torsion arrière censé privilégier la vivacité. Ressorts, barres stabilisatrices et paliers élastiques sont entièrement revus. Les amortisseurs Koni également. Ils utilisent la technologie FSD (Frequency Selective Damping) qui adapte l'amortissement aux fréquences rencontrées sur la route sans passer par un système piloté. Enfin, le Pack Performance facturé 2 000 euros dont profite évidemment notre modèle ajoute un différentiel autobloquant, des réglages de suspensions raffermissent et des freins avant plus costauds (disques de 330 mm pincés par des étriers

Brembo à quatre pistons). Le travail des metteurs au point de la branche sportive a payé, et cette Corsa OPC assume parfaitement son positionnement radical.

## Une Clio sous haute surveillance

Particulièrement attendue au tournant, la version Trophy de la Clio R.S. pousse d'un cran le curseur de la sportivité. Souvenez-vous, le modèle classique de 200 ch nous avait laissé un fort goût d'inachevé, aussi bien dans le domaine des sensations de conduite que dans des choix techniques discutables. Imposer une boîte robotisée à double embrayage EDC reste contestable dans une catégorie censée privilégier les sensations de conduite, voire de pilotage... Surtout de la part d'un constructeur réputé pour l'expertise et la radicalité des produits issus de sa griffe sportive. Pourtant, la Trophy ne propose toujours pas la bonne vieille commande manuelle que les plus sportifs réclament à cor et à cri, même en option. Elle en profite toutefois pour retravailler sa boîte à double embrayage afin d'offrir des passages de rapports jusqu'à 30 % plus rapides. De son côté, la réduction de la course des palettes autoriserait des rétrogradages éclairés. Le 1.6 turbo gagne 20 ch et le châssis profite de nombreux aménagements. La hauteur de caisse est réduite de 20 mm à l'avant, de 10 mm à l'arrière, et les amortisseurs toujours dotés de butées hydrauliques sont raffermissent. Elle se chausse désormais en Michelin Pilot Super Sport de 18 pouces, comme une certaine Corsa OPC. En revanche, toujours pas la moindre trace d'un différentiel autobloquant, même en option. >>



Renault a remis les pendules à l'heure avec une Clio R.S. plus plaisante et efficace.



Les beaux baquets Recaro sont livrés en série.



De loin le cockpit  
le plus original et le  
plus raffiné du trio.





La boîte EDC de la Clio a fait de gros progrès mais ne devrait pas être imposée.

## LA CLIO R.S. POUSSE D'UN CRAN LE CURSEUR DE LA SPORTIVITÉ



Un peu léger pour aller chercher la surdouée 208 GTI by Peugeot Sport...

A l'exception d'un sticker Trophy sur la lame avant et de la présence de jantes 18 pouces Radical bénéficiant d'un traitement diamanté noir, la Clio R.S. Trophy ne change guère extérieurement. Sa carrosserie cinq portes imposée en fait une GTI au style atypique... L'habitacle s'offre de nouveaux sièges sport dotés d'appuie-tête intégrés, des seuils de portes siglés Trophy, quelques placages spécifiques. Le système de télémétrie embarquée R.S. Monitor reste une option facturée 250 euros.

### Mini fashion victim

L'intérieur de la Corsa apparaît en comparaison autrement plus austère. A l'exception de quelques surpiqures et de superbes baquets Recaro offrant une fermeté et un maintien sportifs, l'atmosphère est tristounette et les plas-

tiques basiques. Pour serrer ses tarifs (25 800 euros avec le Pack Performance, soit 28 000 euros malus compris), Opel a certainement dû rogner sur l'enveloppe budgétaire du poste présentation intérieure. La Clio R.S. Trophy (28 900 euros, 29 050 euros malus compris), et la Mini JCW (31 995 euros, 33 595 euros malus compris) demandent un investissement supplémentaire. Comme toujours, la petite Anglaise fait sauter la banque, même si la version à boîte automatique affichée la bagatelle de 33 895 euros permet de s'affranchir du malus écologique... A ce prix-là, la présentation intérieure unique conserve tout le charme que l'on attend d'une Mini. Les chromes omniprésents, les multiples éclairages optionnels et les interrupteurs façon aviation sont autant d'exemples du soin apporté à chaque détail. Seul regret, le grand cercle central regroupant les fonctions de divertissement délaisse son fameux tachymètre qui migre désormais devant le conducteur. Cette >>



## CETTE CORSA OPC ASSUME PARFAITEMENT SON POSITIONNEMENT RADICAL

version JCW y ajoute de superbes baquets, des seuils de portes spécifiques et, comme toujours, une multitude d'options pour personnaliser l'habitacle. Toujours aussi craquante avec sa bouille unique, la Mini JCW s'habille d'un kit carrosserie comprenant des jupes avant enveloppantes, une grille façon nid-d'abeilles, des bas de caisse et des jantes 18 pouces spécifiques. Un peu moins voyante que sa devancière, cette version reste une victime de la mode que l'on achète autant pour ses performances que pour son style. Tout le contraire d'une Corsa OPC qui mise davantage sur l'efficacité quitte à exhiber une allure plus datée, malgré la nouvelle livrée officielle OPC "Bleu Arden"...

Ces deux philosophies distinctes font la force et la diversité d'une catégorie de GTI en pleine évolution. Je vois mal quelqu'un hésiter entre l'Allemande et l'Anglaise. Cela n'empêche pourtant pas ces deux modèles au positionnement différent de partager le même objectif: la sportivité. Pour hausser le rythme par rapport à une Cooper S classique, cette version JCW s'offre une suspension sport, des freins avant pincés par des étriers Brembo à quatre pistons et un système de blocage électronique du différentiel qui agit sur les freins pour limiter le patinage. Une suspension pilotée est proposée en

option. Pourtant, il ne m'a pas fallu longtemps pour me rendre compte que cette Mini a bien changé. Certes, le 2 litres turbo marche fort, vraiment fort, mais le châssis moins vivant me semble avoir perdu la vivacité qui le rendait si attachant. La troisième génération de Mini JCW a mûri, quitte à rentrer dans le rang et perdre un soupçon de caractère au passage. Elle s'assagit, grandit, élargit sa polyvalence (et sa clientèle) et devient désormais une compagne plus facile à vivre sur les longs trajets. Cela ne veut pas dire que Monsieur ne piquera plus les clés de la Mini JCW de Madame sous prétexte d'aller chercher le pain et de faire durer le plaisir. Cela veut juste dire qu'il devrait le faire un peu moins souvent.

Sur ces deux jours intensifs d'essai, les Corsa et Mini jouent les surprises du chef et balacent d'un revers les idées reçues. Oui, Opel a les moyens techniques de semer la zizanie dans la bande. Et, non, la Mini n'est plus l'enfant terrible de la bande. Pendant ce temps, la Clio R.S. Trophy s'est affirmée et surveille ces deux rivales du coin de l'œil, sûre de sa force. Les pronostics vont bon train avant de sortir les chronos sur les pistes de Lurcy-Lévis et de Magny-Cours. Rendez-vous dans la partie expertise! ■



La qualité perçue demeure moyenne, mais la position de conduite et le maintien des baquets sont remarquables.



### Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport

## La grande absente



**V**éritabile star de la catégorie, la 208 GTi by Peugeot Sport n'était pas encore disponible en parc presse pour notre comparatif. Malgré les efforts de nos trois bombinettes, la Sochaliennne reste incontestablement la reine des sorties circuit. Son temps de 1'27"30 sur notre piste fétiche n'a toujours pas été battu, tant s'en faut, par les Opel, Renault et Mini qui pointent respectivement à 2"25, 1"88 et 2"98 derrière.

Même si l'Allemande distille des sensations de conduite comparables avec son différentiel autobloquant et son toucher de route radical, la 208 reste un cran au-dessus à tous les niveaux de jeu. L'excellente Audi S1 à l'efficacité et à la polyvalence redoutables conserve la médaille d'argent sur la piste Club (1'27"88), mais se voit désormais détrônée par la Mini JCW sur le terrain des performances. Pas sur le reste...

Clio R.S. Trophy

**+**  
Châssis rigoureux  
Efficacité sur piste  
Amortissement  
Equilibre

**-**  
Boîte EDC imposée  
Pas d'autobloquant

Cooper JCW

**+**  
Performances exceptionnelles  
Moteur efficace  
Présentation & style

**-**  
Caractère sportif émoussé  
Rigueur du châssis

Corsa OPC

**+**  
Sensations sportives  
Différentiel magique  
Rapport prix/prestations  
Mécanique vivante

**-**  
Confort ferme  
Présentation datée



MOTEUR/BOÎTE

- 1 MINI
- 2 OPEL
- 3 RENAULT

Si le 1.6 turbo constitue un standard désormais bien implanté chez les petites GTI, la Mini Cooper S JCW toise la concurrence du haut de son 2.0 turbo. A contre-courant de la mode du downsizing qui sévit également chez les sportives, il s'offre de multiples raffinements: turbo intégré au collecteur d'échappement, injection directe, calage des deux arbres à cames et levée des soupapes variable à l'admission. Par rapport à celui d'une Cooper S dont il dérive, ce bloc change ses pistons et son turbo. Ses 231 ch et son couple de 32,6 mkg disponibles de 1250 à 4800 tr/mn lui procurent un net avantage sur le papier. Les 220 ch et les 28,5 mkg (avec overboost) du 1.6 turbo Renault sont loin derrière. Pourtant, ce moteur d'origine Nissan parvient dans cette version Trophy à gagner 20 ch et 4 mkg de couple grâce à une cartographie revue et un turbo plus gros. En reprenant la mécanique de sa devancière, celle de la Corsa OPC fait figure de parent pauvre, malgré quelques aménagements: pas la moindre trace d'injection directe ni de distribution variable, et 207 ch seulement. Pourtant, son joli tonus à mi-régime et sa belle santé à l'approche de la zone rouge lui offrent un vrai caractère sportif, à l'exception d'un timbre discret malgré sa sortie Remus. En mode Race, la Clio flatte davantage l'oreille, mais ses sensations semblent moins marquées. Au point parfois de se demander où sont passés les 220 ch. Les mesures prouveront qu'ils sont bien présents. La boîte EDC désormais plus rapide suscite toujours un vaste débat et des réactions tranchées. Cela ne l'empêche pas de se montrer réactive et

efficace, à condition d'opter pour le programme Race. Dommage que l'étagement raté en raison des quatre premiers rapports trop courts n'ait pas été revu. Notre Mini d'essai s'offre également une boîte automatique aussi réussie sur route que dépassée sur circuit. Mais elle ne l'impose pas et propose en outre la traditionnelle commande manuelle. Disponible dès le régime de ralenti, le 2.0 turbo exploite sa cylindrée plus généreuse et sa technologie pour jouer les élastiques. Et il a le bon goût de consommer un peu moins que les blocs Opel et Renault. Certes, son allonge à hauts régimes est moins impressionnante, son caractère n'est pas des plus envoûtants et sa sonorité verse dans l'artificiel en mode sport, mais quelle efficacité!

PERFORMANCES

- 1 MINI
- 2 RENAULT
- 3 OPEL

Avant même de sortir le chrono sur la ligne droite de Lurcy-Lévis, tout le monde était d'accord sur les chances de la Mini. Mais personne ne pensait alors à un tel exploit. En franchissant la borne du 1000 m départ arrêté en 25"6, elle décroche le record de la catégorie et détrône pour deux dixièmes une aussi Audi S1 de puissance égale (25"8). En l'absence de quatre roues motrices et de tout système de launch control, la petite Anglaise subit un retard de 4 dixièmes au passage des 400 m (14"4 contre 14"), avant de coiffer sa rivale au passage des 1000 m. C'est dire la santé de la mécanique! Derrière, le match est plus serré. Malgré des sensations mécaniques moins marquées, la Clio prend l'avantage dès le 400 m (14"7 contre 15"1) et creuse l'écart jusqu'au kilomètre (26"5 contre 27"3). Avec ses airs de ne pas y toucher, la R.S. Trophy prend l'ascendant sur l'exceptionnelle

208 GTI 30th (26"7) quand l'Opel signe des temps directement comparables à ceux d'une 208 GTI (27"5), Clio R.S. (27"1) ou Fiesta ST (27"8). Malgré un étagement de boîte pratiquement aussi long en 5° que celui de ses rivales en 6°, la Mini signe des relances comparables sur le 80 à 150 km/h. La Corsa OPC profite de la démultiplication la plus courte des trois pour devancer la Mini et la Clio en reprises.

SUR LA ROUTE

- 1 OPEL
- 2 RENAULT
- 3 MINI

Sur les routes du Parc naturel du Morvan et de la région nivernaise, nos trois GTI nous ont étonnés, enthousiasmés et parfois déçus. Très attendue par une partie de la clientèle que la version normale a laissée sur sa faim, la Clio R.S. Trophy reste la moins surprenante, bien qu'elle abandonne une partie du caractère joueur de la R.S. classique au profit de manières un peu plus sérieuses. Si la poupe continue d'accompagner le mouvement, elle devient tout de même moins mobile lors d'un gros freinage appuyé ou d'un lever de pied énergique. La sensation de lourdeur propre aux modèles Renault Sport s'atténue également. Bien plus incisive, la Clio R.S. Trophy gagne une bonne dose de rigueur tout en conservant cette faculté d'imprimer un rythme infernal avec une aisance déconcertante. L'amortissement reste particulièrement réussi, même s'il lui arrive désormais de venir taper sur ses butées lors de grosses compressions abordées à vive allure. Les Michelin Pilot Super Sport apportent davantage de grip tout en suivant souvent le relief de la chaussée... La Corsa partage cette excellente monte

# Bases de mesures

## MAGNY-COURS

La Clio R.S. Trophy progresse de 1"7 par rapport à la version standard. Moins vélocité et un peu plus brouillonne, l'étonnante Corsa pointe non loin derrière. La Mini, pourtant largement plus rapide en ligne droite, perd ses moyens sur la piste en grande partie en raison de pneumatiques inadaptés.



## LURCY-LÉVIS

La Mini signe les meilleurs chronos de la catégorie en accélération, devant même l'Audi S1. Les vingt chevaux supplémentaires de la Trophy sont clairement bénéfiques. Un ton en dessous, la Corsa souffre d'une puissance inférieure et d'une boîte mécanique moins efficace sur cet exercice que les dispositifs automatiques de la concurrence.



pneumatique et lit encore davantage la route. Elle demande plus d'engagement et de poigne en échange d'une sportivité exacerbée. La petite Allemande se place avec panache et permet de remettre les gaz bien plus tôt sans élargir la trajectoire grâce à un différentiel autobloquant magique. La motricité devient sidérante et le plaisir total. L'amortissement plus ferme dans cette version Pack Performance apparaît plus costaud que celui de ses rivales et encaisse les pires traitements sans broncher. A l'instar d'une Fiesta ST plus espiègle mais moins radicale, cette teigne allemande reprend l'esprit GTI à la lettre et distille des sensations aujourd'hui en voie de disparition.

La Cooper S JCW suscite également l'étonnement et change ses manières. Mais en mettant beaucoup d'eau dans son vin, elle perd au passage cette vivacité, ses manières rebelles et ce sale caractère qui rend les Mini aussi attachantes qu'uniques. Même si la mécanique lui permet de combler son retard en ligne droite, la petite Anglaise peine à suivre le rythme de ses deux rivales lorsque l'on sort la grosse attaque. Elle louvoie et perd sa stabilité lors d'un freinage appuyé, se montre moins incisive et élargit davantage la trajectoire en sortie de virage. Cela ne l'empêche pas de progresser dans de nombreux domaines, grâce à un amortissement plus rigoureux et une faculté à adopter un rythme soutenu en toute décontraction. Profitant d'un excellent ensemble moteur/boîte, la Mini est la plus reposante au quotidien, mais assurément la moins vibrante des trois...

## SUR LA PISTE

- 1 RENAULT
- 2 OPEL
- 3 MINI

Les pronostics vont bon train avant les chronos sur circuit. Je vous avoue avoir mis une petite pièce sur la

Corsa. Dès les premiers tours de roues, elle semble aussi à l'aise qu'un poisson dans l'eau sur notre piste fétiche. Sur les gros appuis, la créature du Blitz jette son nez à la corde, la dévore avec gourmandise et la tient avec un incroyable aplomb. Le sous-virage, quel sous-virage? Le châssis rigoureux, conjugué à l'autobloquant mécanique Drexler d'une incroyable efficacité, lui permet de bannir ce mot de son vocabulaire. Le train avant qui se place avec aisance, la poupe qui enroule bien volontiers, l'effet autobloquant marqué et le brio des freins rendent le pilotage d'autant plus grisant. Profitant d'une proue incisive, elle avale le pif-paf avec panache et ressort plus fort que ses rivales. Seules les variations d'assistance de la direction peuvent perturber. Le chrono s'arrête à 1'29"55". C'est bien mieux notamment qu'une Fiesta ST (1'30"32), l'une des références du genre.

Puis vient le tour de la Clio R.S. Trophy. La R.S. classique avait fait couler beaucoup d'encre sur la piste de club de Magny-Cours aussi bien par son temps décevant (1'30"91) que par ses manières. Le travail réalisé par les hommes de Renault Sport a ici porté ses fruits. La Trophy paraît même plus vivante sur circuit que sur route. Elle s'inscrit désormais bien mieux et sa poupe enroule davantage, toutes proportions gardées. Désormais plus engageante, elle encaisse mieux les gros >>



appuis et permet de freiner très tard et très fort, malgré de simples étriers flottants à l'avant. La boîte EDC plus rapide et réactive participe à l'efficacité générale, même si l'étagement imparfait oblige à mettre la troisième en appui juste avant la sortie de l'épingle. Profitant notamment d'une meilleure vitesse en ligne droite que l'Opel, elle la devance de pratiquement quatre dixièmes (1'29"18). Un temps intéressant, même si les 208 GTi 30th (1'27"30) et Audi S1 (1'27"88) sont hors de portée.

Le tonus mécanique supplémentaire de la Mini parvient-il à compenser un châssis moins typé ? La réponse est non. Il suffit de deux virages pour se rendre compte que cette Cooper S JCW est moins à l'aise que ses deux rivales sur piste. Plutôt instable au freinage, elle rentre bien moins fort dans les courbes. Ensuite, la proue refuse d'engager, la poupe reste inerte, l'ensemble se vautre sur ses appuis et la trajectoire s'élargit systématiquement. Les accélérations tonitrueuses viennent vite à bout de l'endurance des freins, même avec les étriers à quatre pistons à l'avant, tandis que la boîte automatique, excellente sur route, perd ici tous ses moyens. Dû en grande partie à la médiocrité sportive des pneus Dunlop, ce manque de rigueur est lourdement sanctionné par un chrono de 1'30"28". Certes, c'est mieux qu'une Cooper S cinq portes (1'31"70), mais derrière la concurrence. Les temps changent... ■

### VERDICT



Qui aurait parié sur une courte victoire de la Corsa OPC face à un produit siglé Renault Sport ? En proposant un modèle efficace au positionnement plutôt radical, Opel l'a fait ! La firme du Blitz bouscule une catégorie en plein changement et égratigne les idées reçues. Plus rigoureuse et bien plus efficace sur piste, la Trophy est la Clio IV R.S. telle qu'elle aurait dû être à sa sortie, mais pas le modèle radical dont on pouvait rêver. La 208 GTi by Peugeot Sport reste ainsi loin devant en plaisir pur. Enfin, la Mini Cooper S JCW a également changé. Malgré des performances exceptionnelles, elle perd la sportivité et le caractère de sa devancière au profit d'une plus grande polyvalence à laquelle nous sommes beaucoup moins sensibles.

| MOTEUR                      | Mini JCW                                   | Corsa OPC                            | Clio R.S. Trophy                           |
|-----------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Type (cylindres)            | 4 en ligne, inj. directe                   | 4 en ligne                           | 4 en ligne, inj. directe                   |
| Disposition                 | avant, transversale                        | avant, transversale                  | avant transversale                         |
| Cylindrée (cm³)             | 1 998                                      | 1 598                                | 1 618                                      |
| Alésage x course (mm)       | 82,0 x 94,6                                | 79,0 x 81,5                          | 79,7 x 81,1                                |
| Rapport volumétrique        | 10,2:1                                     | 8,8:1                                | 9,5:1                                      |
| Soupapes par cylindre       | 4 (levée var. à l'adm.)                    | 4                                    | 4  |
| Arbre(s) à cames            | double (admi. et échap. à calage variable) | double                               | double (admi. et échap. à calage variable) |
| Suralimentation             | turbo + échangeur air/air                  | turbo BorgWarner + échangeur air/air | turbo Mitsubishi + échangeur air/air       |
| Pression maxi (bar)         | NC   | 1,2                                  | 0,9  |
| Lubrification               | carter humide                              | carter humide                        | carter humide                              |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 231 de 5 200 à 6 000                       | 207 à 5 800                          | 220 à 6 050                                |
| Puissance au litre (ch)     | 116  | 130                                  | 136  |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)   | 32,6 de 1 250 à 4 800                      | 28,5 à 1 900                         | 28,5 à 2 000                               |
| Couple au litre (mkg)       | 16,3                                       | 17,8                                 | 17,6                                       |
| Régime maxi (tr/mn)         | 6 500                                      | 6 500                                | 6 500                                      |

| TRANSMISSION  |                      |                           |                                     |                   |
|---|----------------------|---------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Type  | traction             | traction                  | traction                            |                   |
| Boîte de vitesses                                       | automatique          | mécanique                 | mécanique robotisée double-embayage |                   |
| Commande  | séquentielle         | grille en H               | séquentielle                        |                   |
| Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi | 1 <sup>e</sup>       | 4,46 - 7,3 - 47           | 3,82 - 7,2 - 47                     | 3,92 - 7,3 - 47   |
|   | 2 <sup>e</sup>       | 2,51 - 13,0 - 84          | 2,16 - 12,7 - 83                    | 2,43 - 11,8 - 77  |
|   | 3 <sup>e</sup>       | 1,55 - 21,0 - 137         | 1,48 - 18,6 - 121                   | 1,44 - 17,9 - 116 |
|   | 4 <sup>e</sup>       | 1,14 - 28,6 - 186         | 1,07 - 25,7 - 167                   | 1,02 - 25,2 - 164 |
|   | 5 <sup>e</sup>       | 0,85 - 38,3 - 246         | 0,88 - 31,3 - 203                   | 0,87 - 32,3 - 210 |
|   | 6 <sup>e</sup>       | 0,67 - 48,6 - 246         | 0,74 - 37,2 - 230                   | 0,70 - 40,7 - 235 |
| Rapport de pont   | 3,50                 | 4,18                      | 3,95 / 4, 39                        |                   |
| Différentiel autobloquant                               | non                  | Drexler mécanique         | non                                 |                   |
| Antipatinage  | déconnectable        | déconnectable             | déconnectable                       |                   |
| Pneus (marque et type)                                  | Dunlop SP Sport Maxx | Michelin Pilot SuperSport | Michelin Pilot SuperSport           |                   |
| Dimensions avant/arrière                                | 205/40 R18           | 215/40 R 18               | 205/40 R 18                         |                   |

| CHÂSSIS                        |  |  |  |
|--------------------------------|--|--|--|
| Carrosserie                    | berline, 4 places  | berline, 5 places  | berline, 5 places  |
| SCx (m²) - Cx                  | 0,71 - 0,34  | NC - NC  | 0,71 - 0,34  |
| Suspension avant               | McPherson (triangles) + barre antiroulis                         | McPherson (triangles) + barre antiroulis                               | McPherson (triangles) + barre antiroulis                               |
| Arrière                        | essieu "multibras" ressort/amortisseur séparés, barre antiroulis | essieu déformable ressort/amortisseur séparés, pas de barre antiroulis | essieu déformable ressort/amortisseur séparés, pas de barre antiroulis |
| Amortissement                  | piloté   | fixe   | fixe   |
| Contrôle de trajectoire        | déconnectable  | déconnectable  | déconnectable  |
| Direction (assistance)         | crémaillère (élect.)   | crémaillère (élect.)   | crémaillère (élect.)   |
| Tours de volant (ø de braq. m) | NC (10,8)  | 2,25 (10,6)  | 2,4 (10,9)   |
| Freins AV/AR (ø en mm)         | disques ventilés/perf. (330/259)                                 | disques ventilés (330/264)   | disques vent./pleins (320/260)   |
| Etriers AV/AR (pistons)        | fixes / flottants (4/1)  | fixes/flottants (4/1)  | flottants/flottants (1/1)  |
| Poids (kg)                     | 1 220  | 1 218  | 1 204  |
| Poids/puissance (kg/ch)        | 5,3  | 5,9  | 5,5  |
| Réservoir (litres)             | 44   | 45   | 45   |
| Long.-larg.-haut. (mm)         | 3 874 - 1 727 - 1 414  | 4 021 - NC - 1 479   | 4 090 - 1 732 - 1 432  |
| Empattement (mm)               | 2 495  | 2 510  | 2 589  |
| Voies AV/AR (mm)               | 1 485 / 1 485  | 1 472 / 1 464  | 1 504 / 1 500  |

| PERFORMANCES                                       |                       |                 |                 |
|--|-----------------------|-----------------|-----------------|
| Vitesse maxi                                       | 246 (5 <sup>e</sup> ) | 230             | 235             |
| Régime (tr/mn)                                     | 6 400                 | 6 200           | 5 800           |
| 0 à 100 km/h                                       | 6"4                   | 7"2             | 6"8             |
| à 120 km/h   | 8"3                   | 9"4             | 8"9             |
| à 140 km/h   | 10"6                  | 12"8            | 11"6            |
| à 160 km/h   | 13"3                  | 16"4            | 14"8            |
| à 180 km/h   | 17"0                  | 21"9            | 19"5            |
| à 200 km/h   | 21"9                  | 29"6            | 25"8            |
| De 0 à 400 m                                       | 14"4 (166 km/h)       | 15"1 (153 km/h) | 14"7 (159 km/h) |
| 1 000 m  | 25"6 (211 km/h)       | 27"3 (195 km/h) | 26"5 (202 km/h) |
| De 80 à 150 km/h en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> | 12"5 / 16"6           | 12"2 / 15"5     | 12"7 / 17"7     |
| Conso. essai (l/100 km)                            | 14,0                  | 14,6            | 15,0            |
| Emissions CO2 (g/km)                               | 155                   | 174             | 135             |

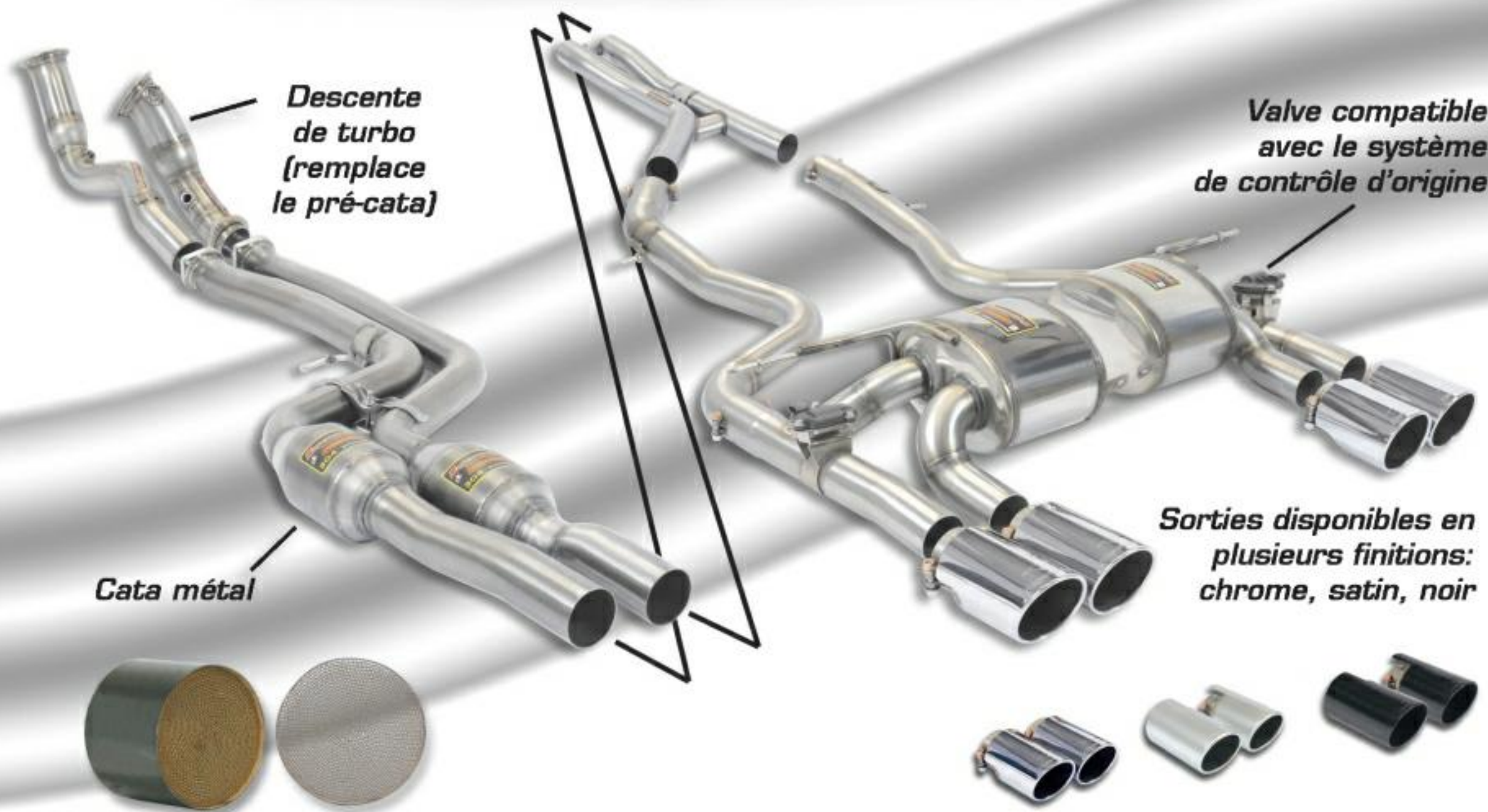
| TARIF                    |        |         |        |
|--------------------------|--------|---------|--------|
| Prix (€)                 | 31 995 | 25 800  | 28 900 |
| Prix du modèle essayé    | 40 985 | 26 300  | 31 320 |
| Bonus / malus écologique | +1500  | + 2 200 | +150   |
| Puissance fiscale (CV)   | 13     | 12      | 11     |

# Supersprint

HIGH PERFORMANCE EXHAUST SYSTEMS



**BMW F82 M4**  
**3.0 bi-turbo 2014->**  
également pour **M3 F80**  
et **M4 Cabrio F83**



[WWW.SUPERSPRINT.COM](http://WWW.SUPERSPRINT.COM)



Suivez notre actu sur Facebook :  
**RC SPORT ALCAR FRANCE**

La McLaren 675LT veut en faire voir à la concurrence! Etant donné que l'arrivée d'une 488 GTB plus extrême n'est pas prévue avant longtemps, cette version radicale de la 650S profite aujourd'hui d'un coup d'avance sur Ferrari. Nous l'avons essayée à Silverstone.

# Des vertes

## ET DES PAS MURÉS

TEXTE JACQUES WARNERY  
PHOTOS D.R.







# D

Deux boucles en passager pour découvrir le tracé, trois tours d'adaptation pour m'habituer à la monture, puis six plus soutenus pour jauger le potentiel de la bête. Devant moi, une piste large, rapide, quelques passages en aveugle, des enfilades nécessitant une bonne dose de bravoure et des freinages gros cœur. Pour mon baptême du feu à Silverstone, je m'attendais à un beau terrain de jeu, mais pas à un tel toboggan! Ou plutôt à un grand huit à bord de cette McLaren 675LT qui m'a injecté une bonne dose d'adrénaline. Mieux encore: une véritable perfusion qui bouscule mes repères! Je viens de prendre une claque, une grosse claque. Une de celles qui marquent le cortex au fer rouge et qui resteront longtemps gravées dans une case souvenirs pourtant sélective. Quelle pompe à feu!

L'histoire commence pourtant comme une simple opération mathématique. Elle part d'une 650S Coupé, ajoute 25 ch au V8 biturbo et retire 100 kg à l'ensemble, pour la modique somme 309 250 euros. Le résultat donne une 675LT (Long Tail, ou "longue queue"), limitée à 500 exemplaires au positionnement radical, à la manière d'une Ferrari 458 Speciale. Ajouter 72 750 euros à une addition déjà salée pour un petit quintal de moins sur la balance sent pour beaucoup le traquenard. Pas pour un vrai connaisseur qui sait ce qu'un tel allègement implique. J'y reviendrai... La 675LT n'a rien d'un simple collector de plus pour clients fortunés en mal d'exclusivité ou d'un artefact marketing. A une exception près: en se servant de l'imposant aileron rétractable de cette 675 pour justifier l'appellation Long Tail, McLaren joue avec le feu. La firme de Woking revient à une page glorieuse de son histoire: celle de la mythique F1 GTR Long Tail qui a adapté une carrosserie arrière plus longue pour finir deuxième aux 24 Heures du Mans 1997. Le clin d'œil est aussi sympathique que l'héritage est lourd à porter.

## Une diète sévère

En affichant 1230 kg à sec (soit une centaine de plus tous pleins faits dans la vraie vie), la 675LT pèse (à mesure de poids équivalente) respectivement 60 kg et 140 kg de moins que les Ferrari 458 Speciale et 488 GTB. Par rapport à la 650S, elle gagne 30 kg au poste châssis, 10 kg côté moteur/boîte, 20 kg dans l'habitacle, 5 kg au niveau de l'électricité et 35 kg sur la carrosserie, soit un total de 100 kg. Dans les stands du circuit de Silverstone, de nombreuses pièces spécifiques à cette 675LT sont exhibées comme des trophées de chasse. Cette magnifique sortie d'échappement en titane (dont la >>



longueur des conduits est rallongée de 30 cm pour optimiser le flux et la sortie des gaz) de 5,2 kg économise 1,1 kg. Les triangles de suspensions profitent du même processus de fabrication que ceux de la P1. Certains en aluminium sont ajourés, et ceux réalisés dans un acier spécifique deviennent plus compacts et légers. Suffisant pour gagner 10,3 kg à l'avant et 11,4 kg à l'arrière. La liste est longue, mais je vous avoue avoir été intrigué par des goujons de roues en titane moins lourds de 0,4 kg au total. Saviez-vous qu'un seul des vingt à monter ne pèse que 39 petits grammes ? Difficile de ne pas être admiratif, même si un écrou central aurait été tout aussi efficace. Quand j'interroge le chef de produit Mark Gayton sur le prix de ces drôles de goujons, il me répond d'un air amusé : « *Je ne*

*préfère pas le savoir, tant cela doit friser l'indécence !* ». Cet homme discret devient vite intarissable à l'heure de décrire son dernier bébé. Il me raconte alors avec passion quelques anecdotes sur la perte de poids, citant pêle-mêle le pare-brise dont l'épaisseur est réduite d'un millimètre pour gagner 3 kg, les vitres arrière plus fines d'un demi-millimètre pour gratter 500 g, le capot moteur en polycarbonate plus léger de 1,7 kg (soit 3,68 kg) et les éléments intérieurs ou extérieurs en carbone dont la finition satinée de 0,1 m d'épaisseur permet d'épargner encore 50 g. Ces morceaux choisis parmi tant d'autres me font prendre conscience que le surcoût par rapport à une 650S normale se justifie. Ils prouvent la passion anime l'ensemble d'un personnel de chez McLaren particulièrement fier de sa

progéniture. Comme chez certains concurrents transalpins ou allemands...

#### **Un châssis et une aéro plus efficaces**

Sagement rangées en épi, cinq 675LT s'exhibent sur l'allée des stands de la piste. Je me souviens qu'elle m'avait charmé lors de notre première rencontre au Salon de Genève. Elle m'envoûte aujourd'hui par ses formes, son exclusivité et son aspect bel objet. Le capot avant (de 0,9 mm seulement comme sur la 650S), les ailes avant et le toit sont en aluminium, les portes en matériaux composites. Tout le reste est en carbone. La proue adopte une lame avant plus imposante, des moustaches et des bas de caisse en carbone dotés d'une entrée d'air latérale... La poupe entièrement

# LA PISTE DE SILVERSTONE DEVIENT VITE UN TERRAIN DE JEU ADDICTIF

redessinée exhibe ses deux sorties d'échappement titane rondes et entourées d'un garnissage grillagé, des ouïes d'aérations latérales, et ce fameux capot moteur allégé grâce au polycarbonate. L'alleron arrière tout en carbone (2,3 kg) et plus imposant de 50 % justifie (en partie) cette fameuse appellation Long Tail. Ainsi grée, la 675LT muscle son jeu et s'offre une personnalité bien plus affirmée qui fait autrement plus envie qu'une 650S, surtout de 3/4 arrière. Suffisant pour augmenter l'appui aérodynamique de 40 %, soit une valeur d'environ 300 kg à 257 km/h, c'est-à-dire la moitié de celui d'une P1 en mode Race.

La hauteur de caisse diminuée de 20 mm à l'avant et augmentée de 5 mm à l'arrière optimise le fonctionnement d'un diffuseur »



La 675LT se prête bien volontiers aux facéties sur la piste. Et propose désormais un mode burn out...





L'alleron 50 % plus large sert également d'aéroofrein.



Contrairement au baquet conducteur réglable en longueur, celui du passager est fixe.



Le V8 biturbo se réveille à 3000 tr/mn et explose au-dessus de 5000 tr/mn...

# CETTE VERSION RADICALE DE LA 650S A UN COUP D'AVANCE SUR FERRARI



revu pour l'occasion. La 675LT s'élargit de deux petits millimètres, s'abaisse de 11 mm et ne s'allonge que de 34 mm par rapport à la 650S. Vous avez dit longue queue? Afin de gagner du grip, le châssis s'offre de voies élargies de 20 mm sur les deux trains. Les ressorts de suspensions sont allégés et raffermis de 27 % à l'avant et de 63 % à l'arrière afin de la rendre plus incisive. Enfin, la direction est désormais plus directe et le train avant s'offre un peu plus de pincement.

## Moteur, action!

Pour clore le chapitre boulons-rondelles, le V8 3,8 litres biturbo issu de chez Riccardo gagne 25 ch et 2 mkg de couple. Les 675 ch sont atteints à un régime légèrement inférieur (7100 tr/mn contre 7250), tout comme les 71 mkg (5500 tr/mn contre 6000 tr/mn). Pour en arriver là et pour gagner du poids, ce bloc dont le nom de code devient MT838 TL change 50 % de ses pièces et une bonne partie de son équipement mobile: pistons redessinés, arbres à cames et bielles allégés. Réalisées en acier haute résistance et ajourées, ces dernières ne pèsent que 474 g. Ne me demandez pas pourquoi ils n'ont pas choisi le titane... D'un diamètre identique, les turbos s'offrent des ailettes en

aluminium revues (52,5 g s'il vous plaît) et profitent d'un système de refroidissement plus léger et plus efficace. Le nouveau dessin du collecteur d'échappement accélère la mise en route des turbos et la soupape de décharge désormais pilotée électroniquement permet de conserver davantage de pression une fois le pied levé de l'accélérateur. Cet ensemble de modifications favorise les performances et cette fameuse réponse à l'accélérateur absolument essentielle à l'agrément en conduite sportive.

Le préposé à la piste m'indique qu'il est temps de m'installer à bord. Je retrouve vite mes marques par rapport à la 650S normale. Les commandes de clim autrefois sur les portes en élytre migrent dans l'écran central qui comprend désormais une télémétrie. Les baquets carbone plus légers de 15 kg rappellent l'univers de la course: épaisseur minimale, maintien excellent et ergonomie parfaite. Sur la console, les deux molettes permettent de choisir un des trois programmes de conduite (Normal, Sport et Track) sur le châssis ou la boîte, les écarts étant désormais plus marqués, surtout dans le mode le plus radical. Réalisée par Graziano, la transmission à sept rapports et double embrayage conserve le même étage-

ment, avec une vitesse de passage des rapports de 40 ms dans le mode le plus rapide. C'est alors que l'instructeur m'indique que l'ESP recalibré pour l'occasion est désormais déconnectable indépendamment des modes choisis, de manière partielle ou entièrement (en Sport et Track), c'est plus simple! Le mode Winter a également disparu. Je n'en aurai de toute façon pas besoin...

## Le grand huit

Après deux tours d'échauffement, je me rends compte tout de suite que la 675LT est dans son élément sur cette piste rapide de Silverstone. Précise, aiguisée et ultra-efficace, elle donne le grand frisson. Je n'ai conduit la 650S que sur la route et jamais roulé en 458 Speciale, mais je peux vous dire que cette version est un sacré outil d'une efficacité sidérante, surtout une fois chaussée des enveloppes semi-slicks Pirelli Trofeo R. Bien aidé par un train avant incisif et une direction ultra-directe, l'avant s'inscrit d'un coup de volant et se jette à la corde comme sur une voiture de course. Le châssis ultra-précis et équilibré réagit parfaitement aux transferts de masse. Malgré la cavalerie et le couple généreux, la motricité sidère. Seules les sorties de virage abordées >>



**Efficacité sur piste**  
Performances hallucinantes  
Moteur et boîte explosifs  
Pilotage grisant  
Exclusivité  
Polyvalence



**Vision arrière**  
Gabarit sur route



en seconde engendrent un survirage à l'accélération avec un pied de scaphandrier. L'absence de véritable différentiel autobloquant ne se fait guère sentir et le système électronique qui joue sur les freins délivre un feeling pratiquement comparable à celui d'un bon vieux procédé mécanique.

La ligne droite de Hangar Straight permet de me rendre compte de la santé de ce V8 biturbo et de sa faculté à prendre 8500 tr/mn avec la rage d'une mécanique de course libérée. Quel pétard! Les rapports claquent comme des coups de mitraillette, surtout en mode sport qui coupe l'allumage moteur à chaque passage. Le grand droite de Stowe me saute au visage à plus de 250 km/h. Une pression énergique sur les freins, deux coups sur la palette de gauche, et la difficulté passe comme une lettre à la

poste. Ou presque, tant les vitesses de passage demandent une bonne dose de sang-froid. Malgré un manque d'attaque due à une course morte, la bête freine fort, très fort même. Au point d'impliquer parfois quelques légères corrections au volant, malgré l'effet aérofrein plus marqué de l'imposant aileron arrière. Cela ne veut pas dire que cette 675LT est instable au freinage, mais elle implique son pilote qui ressent tout dans les fesses grâce aux excellents baquets, nuance. N'est-ce pas ce que certains reprochaient à la 650S?

Une fois revenu aux stands, j'apostrophe le pilote et metteur au point maison Chris Goodwin sur le cahier des charges: « Nous avons optimisé tous les paramètres pour rendre cette 675LT plus efficace: moteur, châssis, grip mécanique, appui aéro et allègement.

Le plus difficile a été d'en réaliser la parfaite synthèse pour rendre l'ensemble homogène et plus émotionnel. Pour y parvenir, nous avons particulièrement travaillé sur de nombreuses pistes (Spa, Nardo, Barcelone ou Silverstone), afin de lui offrir un équilibre neutre que le pilote peut faire varier à sa guise. » Quid des temps réalisés? « Difficile à dire. Sur cette piste (NDR: Silverstone International a un développé inférieur 3 km), la P1 est encore devant, mais je pense que la 675LT précède la 650S de deux bonnes secondes, voire trois. En revanche, nous avons réalisé, avec deux autres pilotes au profil complètement différent du mien, des temps similaires au dixième près. Preuve qu'elle s'adapte à tous les styles. » Pour la petite histoire, il se dit qu'il aurait conduit une Porsche 918 Spyder sur ce fameux tracé sans



| MOTEUR                      |  |
|-----------------------------|--|
| Moteur                      | V8, inj. indirecte                           |
| Disposition                 | centrale arrière, longitudinale              |
| Cylindrée (cm³)             | 3 799  |
| Alésage x course (mm)       | 93,0 x 69,9                                  |
| Rapport volumétrique        | 8,7 : 1                                      |
| Soupapes par cylindre       | 4  |
| Arbre(s) à cames            | 2 doubles (adm. et échap. à calage variable) |
| Suralimentation             | 2 turbos Mitsubishi                          |
| Lubrification               | carter sec                                   |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 675 à 7 100                                  |
| Puissance au litre (ch)     | 178  |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)   | 71,4 de 5 500 à 6 500                        |
| Couple au litre (mkg)       | 18,8   |
| Régime maxi (tr/mn)         | 8 500  |

| TRANSMISSION   |  |                   |
|--|--|-------------------|
| Type   | propulsion                             |                   |
| Boîte de vitesses                                      | mécanique robotisée à double embrayage |                   |
| Commande   | séquentielle                           |                   |
| Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi | 1 <sup>e</sup>                         | 3,98 - 9,9 - 84   |
|  | 2 <sup>e</sup>                         | 2,61 - 13,8 - 117 |
|  | 3 <sup>e</sup>                         | 1,90 - 18,9 - 161 |
|  | 4 <sup>e</sup>                         | 1,48 - 24,3 - 207 |
|  | 5 <sup>e</sup>                         | 1,16 - 31,0 - 264 |
|  | 6 <sup>e</sup>                         | 0,91 - 39,5 - 330 |
|  | 7 <sup>e</sup>                         | 0,69 - 52,1 - 330 |
| Rapports de pont                                       | 3,31                                   |                   |
| Blocage de différentiel                                | électronique                           |                   |
| Antipatinage   | déconnectable                          |                   |
| Pneumatiques   | Pirelli PZero Trofeo R                 |                   |
| Dimensions avant                                       | 235/35 R 19                            |                   |
| Arrière  | 305/30 R 20                            |                   |
| Jantes AV/AR   | 8,5 / 11 J 19/20                       |                   |

| CHÂSSIS                      |  |
|------------------------------|--|
| Carrosserie                  | berlinette, 2 places   |
| SCx - Cx                     | NC   |
| Suspensions avant/arrière    | triangles superposés combinés ressort/amortisseur, pas de barre antiroulis |
| Amortissement                | piloté   |
| Contrôle de trajectoire      | déconnectable  |
| Direction (assistance)       | crémaillère (hydraulique)  |
| Tours de volant (ø de braq.) | 2,66 (NC)  |
| Freins AV/AR (ø en mm)       | disques ventilés/perforés carbone/céramique (394/380)                      |
| Etriers AV/AR (pistons)      | fixes/fixes (6/4)  |
| Assistance au freinage       | ABS  |
| Poids (kg)                   | 1 230 (à sec)  |
| Poids/Puissance (%)          | 1,8  |
| Réservoir (litres)           | 72   |
| Long. - larg. - haut. (mm)   | 4 546 - 2 095 - 1 188  |
| Empattement (mm)             | 2 670  |
| Voies avant/arrière (mm)     | NC   |

| PERFORMANCES*          |      |
|------------------------|------|
| Vitesse maxi (km/h)    | 330  |
| De 0 à 100 km/h        | 2"9  |
| à 200 km/h             | 7"9  |
| à 300 km/h             | 22"5 |
| Conso. moy. (l/100 km) | 11,7 |
| Emissions CO2 (g/km)   | 275  |

| TARIF                      |         |
|----------------------------|---------|
| Prix (€)                   | 309 250 |
| Bonus/malus écologique (€) | + 8 000 |
| Puissance fiscale (CV)     | NC      |

aller aussi vite qu'avec la 675. Info ou intox? Sans doute un peu des deux, même si ces petites anecdotes alimentent la légende.

Un petit tour sur route avant de partir me prouve qu'elle reste une vraie McLaren. Je ne parle pas ici d'efficacité mais de polyvalence, voire d'ambivalence. A peine plus ferme que la 650S en mode normal, la 675LT reste confortable, facile à prendre en main, et profite d'un moteur (un peu) plus progressif, même si ces routes d'Angleterre paraissent parfois étroites en raison de la largeur généreuse de l'auto. Je n'aurai pas l'occasion de m'en plaindre, même en gagnant la supercagnotte. Les cinq cents exemplaires prévus sont aujourd'hui vendus alors que les livraisons débutent à peine. Nous aurons au moins eu la chance de passer une demi-journée avec l'une d'entre elles. ■

## VERDICT

NOTE 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20  
**MCLAREN 675LT** >>20

On savait la McLaren 650S efficace, polyvalente et incroyablement performante. Bien plus exclusive, cette 675LT conserve cette dualité en y ajoutant de l'émotion, une touche sexy, et ce soupçon de latinité qui manque à la première. Encore plus affûtée, vivante, radicale et capable de claquer des chronos hallucinants, cette version ultime donne le grand frisson et envoûte à jamais. Plus puissante qu'une Porsche GT3 RS, elle brille au firmament des versions radicales. Avant de disparaître à son tour, après avoir laissé une trace dans l'histoire.





# COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION **Motor Sport**



## ESSAIS

|                           |                                 |                             |                              |                             |                   |
|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Corsa OPC nürburg. N°45   | Cayman R N°40                   | 959 N°3                     | Leon Cupra N° 9              | Volkswagen                  | Scirocco R N°33   |
| Corsa OPC "2015" N°64     | Cayman (981) N°54               | Carrera GT N°3              | Leon Cupra R N°31            | Polo IV GTI N°5             | Eos 2.0 TFSI N° 8 |
| Astra OPC N° 2            | Cayman (981) S N°51             | 918 SPYDER N°56/61          | Leon Cupra "2014" N°57/60    | Polo V GTI N° 37            | Passat CC V6 N°20 |
| Astra OPC Mk2 N°47/48     | Cayman (981) GTS N°60           | <b>Radical</b>              | <b>Secma</b>                 | Polo VII GTI N° 62          | Passat R36 N°24   |
| Vectra Break OPC N° 2     | Cayman GT4 N°63/64              | SR3 SL N°43                 | Roadster F-16 N°24/44        | Polo R WRC N°56             |                   |
| Vectra OPC N° 2           | 911 (964) C2 80'S               | <b>Renault</b>              | <b>Skoda</b>                 | Golf GT TSI N° 6            | <b>Volvo</b>      |
| Insignia OPC N°30         | 911 (996/2) GT3. N°40           | Twingo GT N°12              | Fabia RS N°36                | Golf GTI 165 Oettinger 80'S | C70 T5 N° 4       |
| Zafira OPC N° 2           | 911 (997) 4S Cab. N° 1          | Twingo RS N°24              | Octavia RS N° 1              | Golf GTI N° 8               | C30 T5 N° 8       |
| Meriva OPC N° 4           | 911 (997) 4S N° 4               | Twingo RS 2012 N°46         | Octavia RS N°62              | Golf V GTI Edition 30 N° 9  |                   |
| GT N°10                   | 911 (997) Turbo N° 5            | Clio Williams N° 51         | <b>Smart</b>                 | Golf V GTI Pirelli N°14     | <b>Westfield</b>  |
| GTC Concept N°11          | 911 (997) Turbo Cab N°12        | Clio 1 RS N° 51             | Fortwo Brab. Ultim. 101 N° 2 | Golf VI GTI Ed. 35 N°45     | FW 300 N°32       |
| <b>Pagani</b>             | 911 (997) GT3 N° 5              | Clio 2 RS Ph. 2 N° 51       | Fortwo Brabus N°13           | Golf VII GTI Perfo N°55     | FW 300 ST3 N°46   |
| Huayra N°48               | 911 (997) GT3 RS N° 8           | Clio 2 RS Ph. 3 N° 51       | <b>Subaru</b>                | Golf R32 N° 2               |                   |
| <b>Peugeot</b>            | 911 (997/2) Turbo N°31          | Clio RS Team (182 ch) N° 1  | Impreza WRX N° 2             | Golf VII R N°57             |                   |
| 205 Rallye 80'S           | 911 (997/2) Turbo S N°35        | Clio RS R27 N°11            | Impr. WRX 2.0 R 2008 N°13    | Scirocco N°22               |                   |
| 205 GTI 1.9 N°52          | 911 (997/2) S N°22              | Clio IV R.S. N° 51          | Impreza STI N° 3             |                             |                   |
| 306 S16 N°50              | 911 (997/2) 4S N°23             | Mégane RS N° 8              | Impreza WRX STI 2008 N°15    |                             |                   |
| 407 Coupé V6 N° 2         | 911 (997/2) GTS N°40            | Mégane GT 2.0 T N° 9        | WRX STI-S N°36               |                             |                   |
| 207 1.6 THP N° 8          | 911 (997/2) SC N°31             | Mégane RS F1 T. R 26 N° 9   | BRZ N°46                     |                             |                   |
| 207 RC N°10               | 911 (997/2) GT3 RS N°54         | Mégane RS R26.R N°23/27     |                              |                             |                   |
| 207 SW RC N°16            | 911 (997/2) GT3 4.0 N°42        | Mégane RS DCI N°11          |                              |                             |                   |
| 208 GTI N°52              | 911 (997) Car. 4S kit N°12      | Mégane RS III RS N°31       | <b>Suzuki</b>                |                             |                   |
| 208 GTI 30th N°61/62      | 911 (997) GT2 N°14              | Mégane III RS 275 N°59      | Swift Sport N°11             |                             |                   |
| 308 THP 175 N°20          | 911 (997) GT2 RS N°36           | Mégane III RS Trophy-R N°60 | Swift Sport 2012 N°46        |                             |                   |
| RCZ N°34                  | 911 (991) Carrera S N°44        | Laguna GT N°21              | <b>TechArt</b>               |                             |                   |
| RCZ R N°55/56             | 911 (991) X51 N°51              | Laguna coupé V6 N°25        | Cayman GT Sport N° 9         |                             |                   |
| <b>Porsche</b>            | 911 (991) Car. Cab N°48         | <b>RUF</b>                  | <b>Tesla</b>                 |                             |                   |
| Boxster S N°11            | 911 (991) Carrera 4 N°49        | RT12 N° 9                   | Roadster Sport N°38          |                             |                   |
| Boxster S Mk2 N°27        | 911 (991) Carrera S N°44        | <b>Saab</b>                 | Model S N°57                 |                             |                   |
| Boxster RS 60 Spyder N°20 | 911 (991) C4 GTS N°63           | 9-3 V6 XWD N°12             | <b>Toyota</b>                |                             |                   |
| Boxster S (981) N°45/48   | 911 (991) Targa N°58            | 9-3 Turbo X N°18            | GT86 N°46                    |                             |                   |
| Boxster GTS (981) N°58/62 | 911 (991) GT3 N°54/56           | <b>Seat</b>                 | <b>TVR</b>                   |                             |                   |
| Cayman 2.7 N° 7           | 911 (991) Turbo S N°54/55       | Ibiza Cupra N°29            | Sagaris N°11                 |                             |                   |
| Cayman S N° 1             | 911 (991) Cayenne GTS N°15      | Leon FR 2.0 TFSI N° 6       |                              |                             |                   |
| Cayman S Mk2 N°26         | 911 (991) Panamera Turbo N°29   |                             |                              |                             |                   |
|                           | 911 (991) Panamera Turbo S N°42 |                             |                              |                             |                   |
|                           | 911 (991) Panamera GTS N°47     |                             |                              |                             |                   |
|                           | 911 (991) Panamera hybride N°53 |                             |                              |                             |                   |

**6,00€**  
LE NUMÉRO  
Frais de livraison inclus  
en France Métropolitaine



**INTERNET**  
Commandez directement  
sur [motorsport-magazine.fr](http://motorsport-magazine.fr)

## Motor Sport BON DE COMMANDE COLLECTION

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

JE DÉSIRE COMMANDER LES NUMÉROS ..... À 6,00€ L'UN (7,0€ pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT ..... €

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 ..... TOTAL ..... €

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.

# Telle qu'ien

Plus tempérée qu'une Ferrari ou une McLaren, plus moderniste qu'une 911 Turbo, plus latine qu'une Mercedes AMG GT, elle a repris des forces sans changer fondamentalement de caractère. Cela lui va très bien.

TEXTE JEAN-FRANÇOIS MARCHET PHOTOS D.R.



# D

e toutes les Audi, la R8 est la plus envoûtante et l'une des plus marquantes de ces dix dernières années. Ses qualités ne sont pas de celles qui affolent la toile et ses likers trollatiques. Elle n'est pas la plus spectaculaire, la plus sexy, ni la plus belle. Elle n'est pas la plus rapide, la plus excitée. Mais elle a ce maintien, cette élégance aristocratique que l'on rencontre rarement dans notre société.

En quelque huit ans de carrière, la R8 s'est vendue à 27 000 exemplaires, dont 630 en France. Toutes versions confondues. Ce résultat commercial a rendu possible la mise en gestation d'une seconde lignée dont les premières représentantes

sont deux V10 et une électrique. Plus tard viendra la remplaçante de la V8 d'entrée de gamme, laquelle, d'après les premières confidences, sera équipée d'un moteur suralimenté. Comme toujours chez Audi, la refonte est profonde mais pas franchement spectaculaire, à l'image d'un design très évolutif, façon Porsche, qui tend à faire durer une même silhouette. La deuxième génération R8 reprend tous les codes de la première avec un trait plus acéré, une forme générale plus étirée et plus large.

Techniquement, on retiendra en premier lieu que le châssis en aluminium est 40 % plus rigide et 15 % plus léger, sa masse étant de 200 kg tout rond.

# elle-même



Il se rattache à la dernière évolution des space-frames maison; lesquels intègrent des éléments en carbone. Sur la R8, cela se situe au niveau du tunnel central, de la cloison arrière et d'une partie des brancards, représentant 13 % du poids. Qui plus est, cette structure est partagée avec la Lamborghini Huracan. La peau extérieure est essentiellement en alu.

### **Confort et efficacité**

Le V10 à carter sec, monté en position centrale longitudinale, conserve les mêmes cotes mais il a pas mal évolué. Son rapport volumétrique a été

relevé de 12,5 à 12,7 et la double injection, directe et indirecte, a fait son entrée. Il a gagné 60 ch sur la V10 Plus qui en affiche 610, comme la Lambo, au régime de 8250 tr/mn, avant une limite fixée à 8750 tr/mn. Le débit de l'admission, fonctionnant avec un calage de distribution et un collecteur d'admission variables, a été accru et la réponse à l'accélérateur améliorée de 20 %. En revanche, la consommation du V10 Plus baisse moins que celle du 540 ch dit de base. Il est pourtant muni d'un système de désactivation d'un banc de cylindres. Celui-ci agit à faible et moyenne charges, sur les quatre rapports supérieurs, par

une coupure d'injection de 30 à 60 secondes.

La R8 de route reste aussi fidèle à la transmission intégrale. Celle-ci s'aligne sur les derniers développements maison en adoptant un embrayage central multidisque piloté qui autorise en théorie des reports de couple de 0 à 100 %. Le différentiel arrière est muni d'un autobloquant à tarage variable (accélération/décélération) de 25/40 %. Le différentiel avant se distingue de celui de la Huracan par un refroidissement liquide parce qu'il serait naturellement moins ventilé (configuration aérodynamique). Rien de vraiment nouveau pour la boîte double embrayage »

**ESSAI NOUVEAUTÉ** AUDI R8 V10 PLUS



Un grand choix de finitions est disponible.



Le freinage carbone, puissant et endurant, est de série.



7 rapports, si ce n'est une fonction roue libre destinée à abaisser la consommation.

La suspension à double triangulation dispose d'une nouvelle géométrie conjuguant confort et efficacité avec l'amortissement piloté magnéto rhéologique BWI, optionnel sur la V10 Plus. Le freinage carbone fait en revanche partie de la dotation de base de la V10 Plus. La direction à assistance et démultiplication variables (rapport évoluant de 10 à 17,5 selon la vitesse) est optionnelle. Il va sans dire que le catalogue des options est apte à faire grimper la facture au ciel. Les fameux phares à faisceau de route laser sont à 3960 euros. Et, comme toujours, les autos que nous avons essayées étaient, selon le jargon automobile, "chargées".

Aux dires de nos estimés confrères, entendez par là ceux dont nous partageons ou comprenons le jugement, la Lamborghini Huracan est plus rapide et plus efficace que sa devancière, la Gallardo, mais elle a dans le même temps perdu pas mal de caractère. Sa direction électrique à double paramétrage, que l'on peut donc retrouver sur la nouvelle R8, n'est pas très appréciée. Toute la ques-

# L'INTERFACE DIGITALE ET SES NOMBREUX PARAMÈTRES AJUSTABLES DEMANDENT UN TEMPS D'ADAPTATION ET DE COMPRÉHENSION



tion est de savoir comment l'Audi, de son côté a évolué. Plus sage ou moins sage? Le jugement peut être faussé par le fait que la R8 n'est plus une totale nouveauté et que sa version "Plus" est proposée d'emblée, ce qui lui donne un côté normalisé. Ajoutez à cela un essai sur route et sur piste avec des montes pneumatiques différentes, Pirelli PZero dans le premier cas et Michelin Pilot Sport Cup dans le second. Autre aspect à comprendre, l'interface et les nombreux paramètres ajustables, sans parler de choses plus ou moins gadgets comme l'indicateur de *g*, le temps au tour ou la température des pneus. Plus encore que celui du TT, le grand écran instrumental de la R8 demande une accoutumance, un temps d'exploration, avant d'en avoir la maîtrise, en fonction de ses propres besoins. Un peu comme avec un nouveau smartphone haut de gamme. La V10 Plus a aussi droit en série à un volant façon Ferrari, sans les clignotants mais presque plus complexe au premier abord car procédant d'une autre logique et offrant une palette de choix personnels plus étendue. Il s'agit à la base de programmer la suspension et la direction dynamique, la réponse de l'accélérateur, de la

boîte, de la transmission intégrale et du seuil d'intervention de l'ESP. Depuis le volant, on accède aux modes habituels du "drive select" : Confort, Automatique, Dynamique et Individualisé. S'ajoute un bouton "Performance" qui, une fois pressé, modifie l'affichage instrumental dans un style sportif et permet par rotation d'ajuster plus finement les paramètres de stabilité et de répartition de couple sur trois positions: sec, humide et neige.

## **Douceur et filtration**

Comme avant, la R8 se distingue par son poste de pilotage accessible et sa belle finition. Trois types de sièges sont proposés, du standard au baquet typé piste en passant par une version électrique au soutien accentué. Façon Ferrari, le moteur se met en route à l'aide d'un bouton rouge placé sur le volant. Le V10 donne de la voix et l'on peut l'aider à pousser plus loin la chansonnette avec une option sport à 2230 euros. Comme la Ferrari 488, la R8 impressionne tout de suite par la douceur et la filtration de son amortissement qui incitent à vite rechercher un mode plus ferme pour gagner en sensations au stade de la décou-

verte et de l'excitation de la première rencontre. Rien ne se passe en revanche au niveau de la direction. Rien de grave ou de gênant, rien de sympa non plus. Cela tient un peu de la relation virtuelle. Heureusement, le V10 est là pour réchauffer la relation. Doux, onctueux, hyper souple et dosable pour évoluer dans le trafic tout en gardant l'œil sur les hanches de la carrosserie et les bords de trottoir flingueurs de 20 pouces. Aussi civilisée soit-elle, la R8 donne envie de se lever tôt le matin pour sortir au plus vite de la ville. Très tôt même, pour devancer le soleil et exploiter ses phares puissants. Et puis lâcher les chevaux, éprouver l'ivresse du dernier atmo de la catégorie. Couple perché à 6500 tr/mn, montée qui n'en finit pas, et puis musique bien sûr. Les V8 turbo de McLaren et Ferrari sont plus efficaces mais moins romantiques. La douceur de caractère que nous avons déjà évoquée se traduit aussi par une facilité de prise en main et un sentiment de sérénité à haute vitesse. Jamais l'équilibre ne semble menacé, la maîtrise des transferts est celle d'une balance de précision. Une balance digitale serais-je tenté d'ajouter pour être en accord >>



**+**  
Facilité  
Confort  
Performances  
Plaisir de conduite  
Moteur

**-**  
Direction perfectible  
Filtration du dialogue



avec l'aspect artificiel de la direction, plus frustrant que perturbant en usage courant, quand on a le geste mesuré, quand on ne cisaille pas avec le volant. Même si Ferrari et Audi ont chacun leur approche, la dernière mouture de l'amortissement piloté BWI incite l'amateur de conduite à durcir les réglages. C'est-à-dire qu'un niveau sport se rapproche désormais d'un niveau confort pour celui qui tient le volant. Le passager aura son mot à dire. Bref, sur un revêtement évoluant entre bon et moyen, la "config dynamique" de la R8 est la meilleure, alliant facilité, sécurité et agrément. Au conducteur de doser le sous-virage en soignant les transferts de masse.

Six tours de piste à Portmao, toutes voiles dehors, prouvent que la V10 Plus est capable de

repousser ses limites tout en restant captive de son électronique. L'envoi d'une proportion de couple accentuée sur l'arrière et l'effet de couple vectoriel du supplément "Performance" font pivoter plus franchement la R8 avec un angle de dérive accentué. Il y a quelques mois, nous étions au même endroit avec la Classe C AMG qu'il fallait violenter en entrée de courbe serrée et dont le freinage était durement sollicité. La R8 nous a montré ce qu'était une vraie voiture de sport, aussi douce et civilisée soit-elle. Alors que l'on ne parle plus que de la voiture sans conducteur, nous vivons l'ère des aides à la conduite favorisant la performance et la rendant accessible à un plus grand nombre de conducteurs, sachant que le cerveau humain a encore son utilité. Profitons-en. ■

## VERDICT

NOTE 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

AUDI R8 V10 PLUS >> 18



La R8 a affiné ses bonnes manières, optimisé son bon caractère, tout en accédant à un niveau supérieur de performance. On aimerait mieux communiquer avec son train avant, mais elle a une grande maîtrise de la motricité et un sens parfait de l'équilibre. A sa facilité d'usage et son confort s'ajoute le plaisir en voie d'extinction d'une motorisation atmosphérique au registre étendu.

### Intégrale

L'embrayage multidisque, qui fait corps avec le différentiel avant, est piloté de manière à répartir la puissance sur les deux essieux en fonction de différentes logiques, de la sécurité pure au fun sur la piste, en symbiose avec la gestion de stabilité et de motricité.

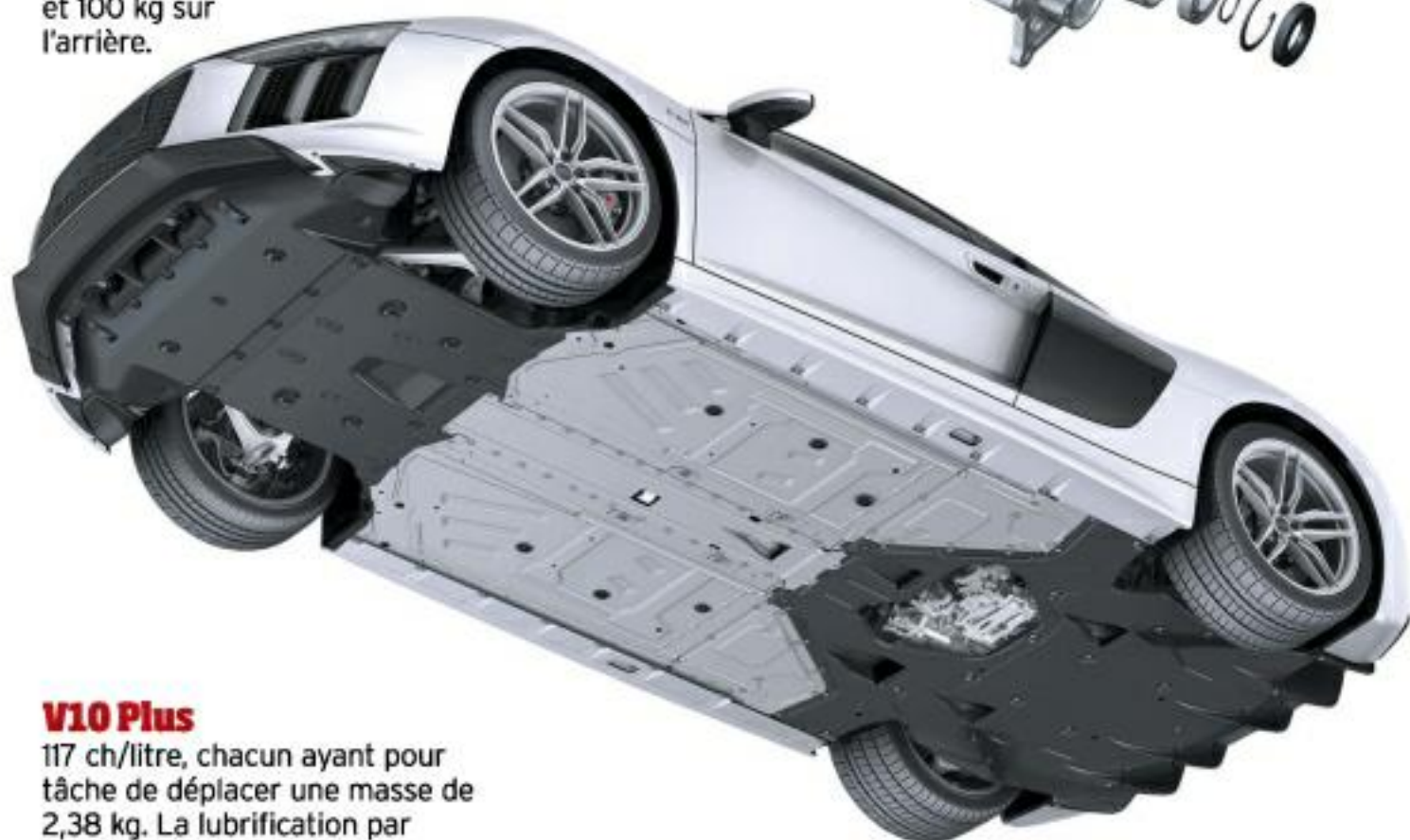
### Spaceframe

Une majeure partie de la structure alu et carbone est partagée avec celle de la Lamborghini Huracan. Cet ensemble pèse 200 kg et le carbone a permis de gagner 32 kg.



### Aero

L'Audi R8 a un dessous travaillé et complexe façon Ferrari. A 330 km/h, l'appui est de 40 kg sur l'avant et 100 kg sur l'arrière.



### V10 Plus

117 ch/litre, chacun ayant pour tâche de déplacer une masse de 2,38 kg. La lubrification par carter sec permet d'encaisser le 1,5 g en latéral revendiqué par la R8. Double injection et coupure temporaire d'un banc de cylindres font partie des nouveautés.



| MOTEUR                      |  |
|-----------------------------|--|
| Moteur                      | V10, inj. directe                            |
| Disposition                 | central arrière, longitudinale               |
| Cylindrée (cm³)             | 5 204  |
| Alésage x course (mm)       | 84,5 x 92,8                                  |
| Rapport volumétrique        | 12,7 : 1                                     |
| Soupapes par cylindre       | 4  |
| Arbre(s) à cames            | 2 doubles (adm. et échap. à calage variable) |
| Suralimentation             | -  |
| Lubrification               | carter sec                                   |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 610 à 8 250                                  |
| Puissance au litre (ch)     | 117  |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)   | 57,1 à 6 500                                 |
| Couple au litre (mkg)       | 11,0   |
| Régime maxi (tr/mn)         | 8 700  |

| TRANSMISSION   |  |                   |
|--|--|-------------------|
| Type   | intégrale                              |                   |
| Boîte de vitesses                                      | mécanique robotisée à double embrayage |                   |
| Commande   | séquentielle                           |                   |
| Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi | 1 <sup>e</sup>                         | 3,13 - 9,2 - 80   |
|  | 2 <sup>e</sup>                         | 2,59 - 13,8 - 120 |
|  | 3 <sup>e</sup>                         | 1,96 - 18,2 - 158 |
|  | 4 <sup>e</sup>                         | 1,24 - 23,2 - 202 |
|  | 5 <sup>e</sup>                         | 0,98 - 29,3 - 255 |
|  | 6 <sup>e</sup>                         | 0,98 - 36,4 - 317 |
|  | 7 <sup>e</sup>                         | 0,84 - 42,5 - 330 |
| Rapports de pont                                       | 4,458 (1/4/5), 3,588 (2/3/6/7)         |                   |
| Blocage de différentiel                                | central, piloté                        |                   |
| Antipatinage   | déconnectable                          |                   |
| Pneumatiques   | Michelin Pilot Sport Cup               |                   |
| Dimensions avant                                       | 245/35 R 19                            |                   |
| Arrière  | 295/35 R 19                            |                   |
| Jantes AV/AR   | 8,5 / 11,0 J 19                        |                   |

| CHÂSSIS                      |  |
|------------------------------|--|
| Carrosserie                  | berlinette, 2 places   |
| SCx - Cx                     | 0,74 - 0,36  |
| Suspensions avant/arrière    | triangles superposés combinés ressort/amortisseur, barre anti-roulis |
| Amortissement                | piloté (magnétique)  |
| Contrôle de trajectoire      | déconnectable  |
| Direction (assistance)       | crémaillère (électrique)   |
| Tours de volant (ø de braq.) | 2,1 (15,7)   |
| Freins AV/AR (ø en mm)       | disques ventilés/perforés carbone/céramique (380/356)                |
| Etriers AV/AR (pistons)      | fixes/fixes (6/4)  |
| Assistance au freinage       | ABS  |
| Poids (kg)                   | 1 555  |
| Poids/Puissance (%)          | 2,5  |
| Réservoir (litres)           | 73 (83 en option)  |
| Long. - larg. - haut. (mm)   | 4 426 - 1 940 - 1 240  |
| Empattement (mm)             | 2 650  |
| Voies avant/arrière (mm)     | 1 638 / 1 599  |

| PERFORMANCES*          |       |
|------------------------|-------|
| Vitesse maxi (km/h)    | 330   |
| Régime (tr/mn)         | 7 800 |
| De 0 à 100 km/h        | 3"2   |
| Conso. moy. (l/100 km) | 12,3  |
| Emissions CO2 (g/km)   | 287   |

| TARIF                      |         |
|----------------------------|---------|
| Prix (€)                   | 199 000 |
| Bonus/malus écologique (€) | + 8 000 |
| Puissance fiscale (CV)     | 54      |

\*Données usine



# Remake réu

Vous avez aimé le premier, vous adorerez celui-ci, doté d'une capote plus pratique et d'un moteur encore plus sympa...

TEXTE NIC CACKETT PHOTOS D.R.

**V**ous vous souvenez certainement du premier Boxster Spyder. Il est sorti il y a moins de cinq ans. Sexy à souhait, il était doté d'une capote sommaire, quelque peu bizarre et guère pratique, qui avait pour justification de contribuer à un allègement de 80 kg. Il était par ailleurs animé par le 3,4 litres du Cayman S, ce qui lui valait une augmentation de puissance symbolique et un caractère moteur accentué.

Voici le nouveau Spyder. Il est toujours dépourvu de capote électrique, mais il est à présent plus facile à décapoter et recapoter. Plus étanche aussi. Chose plus

importante encore, il a droit à un moteur toujours plus typé, rien moins que le 3,8 litres du Cayman GT4 et de la 911, fort pour l'occasion de 375 ch, soit 35 de plus que le Boxster GTS et 10 de moins que le GT4. De ce dernier, il n'a pas non plus le châssis très affûté, même si sa hauteur de caisse est abaissée de 20 mm. Sa suspension sport à amortissement passif est celle qui est proposée sur le Boxster, mais avec une barre antiroulis arrière spécifique. Et la boîte manuelle ? Il l'a ! Et les boucliers du GT4 ? Il les a aussi !

A l'intérieur, le Spyder est resté spartiate. Il pèse





Boîte méca,  
façon GT4.



Le gros 3,8 litres,  
image et son en direct.

# ssi

1315 kg, soit un peu moins que le GT4. Clim et combiné GPS sont une option gratuite qui remet 15 kg sur la balance. Léger ne veut pas dire moins fatigant à conduire car il faut plus de force pour manier le petit volant et la commande de boîte bien ferme, tout comme celle de l'embrayage.

## Le méchant de la famille

Le Spyder se veut le plus méchant des Boxster, le moins filtré en matière de sensations. On reste un peu sur sa faim côté accélérations. Plus coupleux, le »



# UN PLAISIR DE CONDUITE BIEN SUPÉRIEUR À CELUI DU BOXSTER



+ Caractère  
Performances  
Sportivité  
- Confort

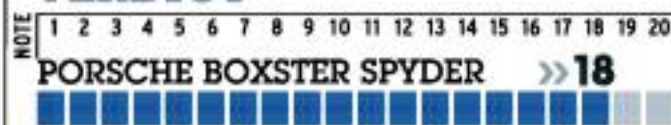
3,8 litres ne paraît pas plus costaud en dessous de 5000 tr/mn. Certes, les rapports de boîte sont longs, taillés pour l'autoroute. Une fois en 6, on remarque en définitive que l'on a plus de ressources pour doubler. Une petite route de campagne reste plus apte que ville et autoroute à révéler la vraie nature du Spyder. La dureté initiale de la direction s'efface alors devant son tranchant qui permet de mieux négocier les courbes serrées tandis que l'amortissement absorbe les inégalités sans affecter le maintien de la caisse. Le tout s'accompagne d'une vraie perception.

## Pas loin du GT4

Dans ce concert de louanges, il convient également de citer le moteur dont les envolées, la sonorité et la poussée atteignent des sommets encore jamais atteints sur un Boxster. Le Spyder est sacrément rapide, et cela n'a rien d'une illusion. Sur la boucle nord du Nürburgring, il est à seulement sept secondes du Cayman GT4. Toutefois, ce n'est pas la première chose que l'on retiendra

de ce premier essai. Il faut savoir que le Spyder apporte un plaisir de conduite bien supérieur à celui du Boxster. Avec ce dernier, il est préférable d'aller sur un circuit pour en cerner la limite. Le Spyder est régi par le même équilibre lié au moteur central, mais le train arrière, relié au sol par des gommes de 265 mm de large contre 295 sur le Cayman GT4, est plus communicatif. Il en devient plus vivant et plus joueur. ■

## VERDICT



Le Spyder n'a pas tout le potentiel du Cayman GT4 et il reste moins raffiné qu'un Boxster GTS au quotidien. Mais il apporte dans le même temps un lot de sensations qui lui sont propres, avec le niveau de performances le plus élevé de sa fratrie.

| TECHNIQUE                   |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| Moteur                      | 6 à plat, inj. directe            |
| Cylindrée (cm³)             | 3 800                             |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 375 à 6 700                       |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)   | 42,8 de 4 750 à 6 000             |
| Régime maxi (tr/mn)         | 7 800                             |
| Boîte de vitesses           | 6, mécanique                      |
| Transmission                | propulsion                        |
| Différentiel autobloquant   | mécanique                         |
| Dimensions pneus avant      | 235/35 ZR 20                      |
| Arrière                     | 265/35 ZR 20                      |
| Freins AV/AR (ø en mm)      | disques ventilés/pleins (340/330) |
| Etriers AV/AR (pistons)     | fixes/fixes (6/4)                 |
| Direction                   | crémaillère (électrique)          |
| SCx (m²) - Cx               | 0,65 - 0,33                       |
| Poids annoncé (kg)          | 1 315                             |
| Long. - larg. - haut. (mm)  | 4 414 - 1 801 - 1 262             |
| Empattement (mm)            | 2 475                             |
| Voie AV/AR (mm)             | 1 526 / 1 540                     |
| PERFORMANCES*               |                                   |
| Vitesse maxi (km/h)         | 290                               |
| De 0 à 100 km/h             | 4"5                               |
| à 200 km/h                  | 14"8                              |
| Conso. moyenne (l/100 km)   | 9,9                               |
| Emissions CO2 (g/km)        | 230                               |
| BUDGET                      |                                   |
| Prix (€)                    | 82 430                            |
| Bonus/Malus (€)             | + 8 000                           |
| Puissance fiscale (CV)      | 28                                |

\*Données constructeur



Une vraie capote, à commande manuelle.



Selectour Afat  
AFFAIRES



Ailleurs Voyages

+336 60 28 19 00

Nous construisons pour vous  
un nouvel Ailleurs  
pour vos déplacements professionnels

Envie d'Ailleurs  
pour vos prochaines vacances !

Selectour Afat



Ailleurs Voyages • 04 75 86 19 19



Comme son nom l'indique, elle va vite. A tel point que VW pourrait ne pas la voir du meilleur œil remettre en question la suprématie de la Porsche 918 sur le Ring.

# La dernière vraie Lambo ?

TEXTE JONATHAN LITTLE-BELL PHOTOS D.R.

# N

e nous vollons pas la face. Ces derniers temps, les Lamborghini ont quelque peu perdu de leur caractère. Fort heureusement, l'Aventador SV est arrivée à point nommé pour nous remettre du baume au cœur. Tout cela grâce à une vidéo diffusée sur le Net. Il s'agit d'un tour de la boucle nord du Ring, réalisé par un essayeur de Pirelli. Il paraît que cela a fait tousser en haut lieu. Si les pneus avaient tenu, le temps de la Porsche 918 aurait été battu. Il s'en est fallu de peu.

Qui dit SV dit Lamborghini d'exception. Avec pour l'Aventador un nouveau record de puissance: 750 ch à 8 400 tr/mn, 100 tr/mn avant la zone rouge. Certes, le V12 6,5 litres est toujours accouplé à une boîte robotisée simple embrayage qui ne nous a jamais laissé un souvenir impérissable, mais on nous a dit que sa gestion avait été optimisée. Plus prometteur est un allégement de 50 kg en regard de la version normale. Pour ce faire, quelques éléments de carrosserie, comme les panneaux de portes, sont allégés. M'est avis que le véritable gain de poids provient de l'habitacle dépouillé. Toujours est-il que la masse à sec est de 1525 kg, ce qui n'est >>



# LES 600 EXEMPLAIRES PROGRAMMÉS SONT DÉJÀ VENDUS



pas mal pour un engin aussi imposant, muni d'une transmission intégrale. On ne doit cependant pas être loin des 1700 kg en ordre de marche.

Quoi d'autre? Un gros aileron a fait son apparition, l'aéro a été reprise pour dégager plus d'appui. Un système d'amortissement piloté magnéto-rhéologique fait partie de la dotation standard, tout comme une nouvelle direction électrique dite dynamique, dont la programmation fait varier la démultiplication et l'assistance en fonction de paramètres étendus. Nous avons goûté à la chose sur la

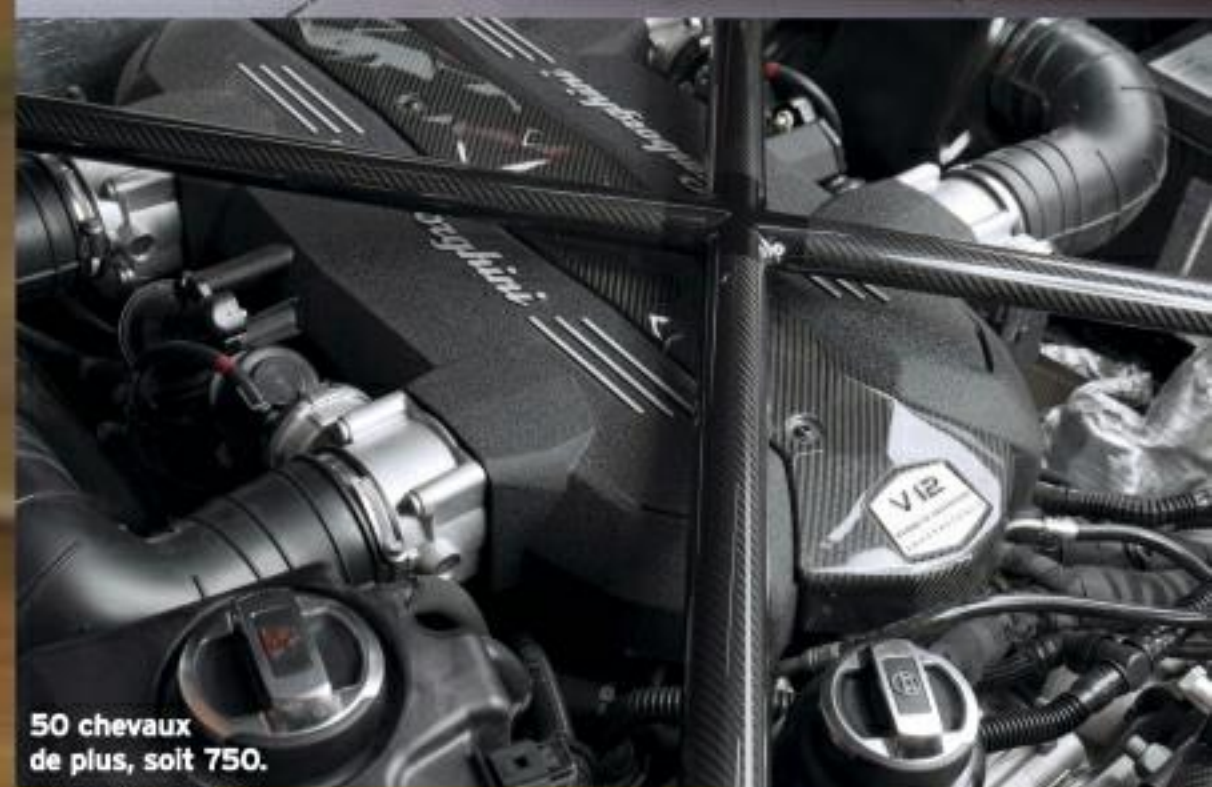
Huracan. Pas franchement géniale. Là encore, on nous a dit que le système avait évolué depuis.

### **Bridée à 350 km/h**

Des chiffres? L'Aventador est facturée 392 600 euros, et Lamborghini s'est vanté d'avoir vendu l'intégralité des 600 exemplaires qu'il comptait produire. Ses performances sont exceptionnelles, avec un 0 à 100 km/h en 2"8. A ce stade, un gain d'un petit dixième sur le modèle base tient



de l'exploit. Quant à la vitesse de pointe de 350 km/h, elle est tout simplement régulée par l'électronique. D'après Maurizio Reggiani, le directeur technique de Lamborghini, la course à la puissance est loin d'être terminée. Pour garantir une forte accélération au-dessus de 200 km/h, il faut des ressources pareilles à celles du gros V12 Lambo. Ce moteur est exceptionnel en matière de sensations, surtout quand on passe en revue ses modes de fonctionnement, de Strada (route) à Sport et Corsa (piste). Car en même temps que la courbe de réponse de l'accélérateur, l'évolution touche le tarage >>



50 chevaux de plus, soit 750.





Une finition allégée  
mais très soignée.





# LA SV EST HYPERRAPIDE SUR TOUS LES TERRAINS

des amortisseurs, le comportement de la direction et de la transmission intégrale. A chaque fois, il ne s'agit pas de se lâcher un peu plus mais d'aller encore plus vite.

## Suspension pilotée

Sur tous les terrains la SV du quatrième type est hyperrapide, mais c'est sur piste que Lamborghini a choisi de nous la faire essayer. Et pas trop longtemps, pour éviter que cela nous monte à la tête. Mais cela a été suffisant pour que je puisse affirmer sans le moindre doute que la SV est incomparablement plus agile et réactive que l'Aventador "de base". Cela tient à sa masse réduite, à son appui, et à sa suspension pilotée qui limite efficacement les mouvements de caisse. La direction est plus réactive et le châssis se contrôle aisément à l'aide de l'accélé-

rateur. A accélération constante et avec des variations mesurées d'angle au volant, la SV va se montrer légèrement sous-vireuse et il suffira de relever un tant soit peu le pied pour arrondir la trajectoire. Faites cela avec plus d'autorité pour provoquer un transfert de masse, remettez du gaz, et elle passera vite au survirage. En renvoyant du couple sur le train avant, la transmission intégrale vous aidera à rétablir la situation. La masse de l'auto et sa puissance bestiale sont telles que l'on peut faire durer le plaisir, juste en jouant de l'accélérateur.

## Direction électrique

Cette fois, la direction électrique est plus convaincante. Il suffit d'un tiers de tour de volant pour négocier la plupart des épingles. Cela, allié à la stabilité à haute vitesse, fait partie des aspects positifs de son >>



# LA BOÎTE ROBOTISÉE FIGURE ENCORE AU CHAPITRE DES ASPECTS NÉGATIFS



évolution. Le ressenti est d'un niveau acceptable, mais encore inférieur à celui d'un système mécanique tel celui d'une McLaren 650S. Pour ceux qui n'apprécient pas le côté hyperléger et tranchant des directions de Ferrari, celle de la SV est également plus paisible.

## A deux secondes de la 918

Au chapitre des aspects négatifs, on peut encore parler de la boîte de vitesses simple embrayage bidisque. Elle arrive à faire preuve de rapidité quand on pousse les régimes, mais elle a tendance à s'endormir dès que l'on descend dans les tours. Certes, il en faudrait bien plus pour que cela suffise à ruiner le charme puissant et unique de la nouvelle Aventador.

Car il s'agit tout bonnement de la meilleure Lamborghini que l'on ait connue à ce jour. Sans vouloir tout résumer à une affaire de vitesse pure, il est impossible de trouver sur le marché à pareil prix une auto qui pousse aussi fort. Sans vouloir non plus en rajouter, je vous incite à aller regarder la fameuse vidéo de l'Aventador SV sur le Nürburgring. L'essayeur de Pirelli n'a eu qu'un créneau de quinze minutes pour sa tentative. On voit sur certains passages qu'il y a eu des moments très chauds et que la Lambo n'est pas facile à dompter en usage extrême. Ses Pirelli ont tout l'air de rendre grâce dès la mi-parcours mais cela n'a pas empêché Marco Mapelli ([www.marcomapelli.net](http://www.marcomapelli.net)) d'être à deux secondes de la Porsche 918. Autant dire qu'il

y avait de la marge. La Lambo vaut deux fois moins cher que la Porsche. Pas la peine d'en rajouter... ■

## VERDICT

NOTE 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

LAMBORGHINI AVENTADOR  
LP750-4 SUPERVELOCE

>> 19

L'Aventador SV est l'une des voitures les plus rapides du moment. Elle est... elle était... la meilleure offre du moment face aux hypercars à un million d'euros. Chose plus remarquable encore, elle marque un vrai progrès en matière de comportement, au point d'être la meilleure des Lamborghinis que nous ayons connue à ce jour.



**+**  
Performances exceptionnelles  
Moteur exceptionnel  
Rapport prix/prestations  
Progrès châssis

**-**  
Boîte de vitesses  
Méfaits du poids sur circuit  
Production limitée

| MOTEUR                       |  |
|------------------------------|--|
| Moteur                       | V12 à 60°  |
| Cylindrée (cm³)              | 6 498  |
| Alésage x course (mm)        | 95,0 x 76,4  |
| Arbres à cames               | 2 doubles (adm. et échap. à calage variable)   |
| Soupapes par cylindre        | 4  |
| Rapport volumétrique         | 11,8   |
| Suralimentation              | -  |
| Lubrification                | carter sec   |
| Puissance maxi (ch à tr/mn)  | 750 à 8 400  |
| Puissance au litre (ch)      | 115  |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)    | 70,3 à 5 500   |
| Couple au litre (mkg)        | 10,8   |
| Régime maxi (tr/mn)          | 8 500  |
| TRANSMISSION                 |  |
| Type                         | intégrale  |
| Boîte de vitesses            | 7, mécanique robotisée   |
| Commande                     | séquentielle   |
| Blocage de différentiel      | central : Haldex   |
| Antipatinage                 | déconnectable  |
| Pneumatiques                 | Pirelli PZero Corsa  |
| Dimensions avant             | 255/35 ZR 20   |
| Arrière                      | 355/25 ZR 21   |
| Jantes AV/AR                 | 9/13 J 20 / 21   |
| CHÂSSIS                      |  |
| Carrosserie                  | berlinette, 2 places   |
| SCx - Cx                     | NC - 0,32  |
| Suspensions avant            | triangles superposés combinés<br>ressort/amortisseur,<br>barre antiroulis                    |
| Arrière                      | triangles superposés combinés<br>ressort/amortisseur à basculeur,<br>pas de barre antiroulis |
| Amortissement                | piloté (magnétique)  |
| Contrôle de trajectoire      | déconnectable  |
| Direction (assistance)       | crémaillère (hydraulique)  |
| Tours de volant (ø de braq.) | 2,9 (12,5)   |
| Freins AV/AR (ø en mm)       | disques ventilés/perforés (400/380)  |
| Etriers AV/AR (pistons)      | fixes/fixes (6/4)  |
| Assistance au freinage       | ABS  |
| Poids (kg)                   | 1 525 (à sec)  |
| Réservoir (litres)           | 90   |
| Long. - larg. - haut. (mm)   | 4 835 - 2 030 - 1 136  |
| Empattement (mm)             | 2 700  |
| Voies avant/arrière (mm)     | 1 720 / 1 680  |
| PERFORMANCES*                |  |
| Vitesse maxi (km/h)          | 350  |
| De 0 à 100 km/h              | 2"8  |
| à 300 km/h                   | 24"0   |
| Conso. moyenne (l/100 km)    | 16,0   |
| Emission CO2 (g/km)          | 370  |
| BUDGET                       |  |
| Prix (€)                     | 392 600  |
| Bonus/Malus (€)              | + 8 000  |
| Puissance fiscale (CV)       | NC   |

\*Données constructeur

# Excès de taurine

Presque dix fois plus chère qu'une Aventador Super Veloce, la Veneno ferait passer une Bugatti Veyron pour un modèle de grande production. Nous avons eu le privilège d'en prendre le volant sur le circuit Paul Ricard.

TEXTE CÉDRIC PINATEL  
PHOTOS D.R.



**D**epuis le temps des Countach et autres Diablo, la marque de Sant'Agata est devenue beaucoup plus sérieuse dans la mise au point de ses supercars. Un peu trop sérieuse même pour certains, à l'heure où tous les modèles de la marque mettent en avant leur relative polyvalence et une plus grande docilité dans le pilotage. Mais avec la Veneno, Lamborghini retombait dans ses joyeux travers fantasmagoriques. Pour fêter ses 50 ans il y a deux ans, la marque au taureau a osé cette toute petite série limitée sur la base de l'Aventador Coupé. Allégé de 125 kg et plus puis-

sant de 50 ch, l'engin se distinguait surtout par un aérodynamisme délibérément caricatural. Et un prix délirant fixé à trois millions d'euros hors taxes pour chacun des trois exemplaires mis en vente, rejoints par neuf autres exemplaires Roadster vendus - rapidement - 3,35 millions d'euros hors taxes chacun.

De quoi regarder avec dédain la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse à 2,5 millions d'euros qui roule à côté de vous au moment de passer au volant de la voiture la plus chère du monde, bien calé dans un cockpit plein de fibre



de carbone, d'Alcantara et de références militaro-aéronautiques. Lamborghini a ressorti cet exemplaire "zéro" - non commercialisé - pour représenter la marque au milieu des autres supercars, dans le cadre de l'Ultracar Sports Club au Circuit Paul Ricard. Une bonne occasion pour cravacher cette machine de milliardaire spéculateur au milieu des hordes de McLaren P1, et de constater très vite que la Veneno est moins radicale que sa silhouette ne le laisse imaginer. Certes, l'accélérateur se montre moins progressif dans sa course par rapport

à une Aventador normale, tandis que les changements de rapport paraissent plus violents, et vous ne pourrez pas voir débouler la P1 GTR de Chris Goodwind dans votre rétroviseur central en raison du carénage digne d'une LMP1. Mais la Veneno Roadster surprend par la souplesse de son amortissement (non piloté, contrairement à celui de la Super Veloce). Quant au V12 6,5 litres 750 ch, il délivre - de loin - la plus belle sonorité dans notre meute de supercars, et son allonge spectaculaire permet de rester sans difficulté dans le sillage des P1 et

LaFerrari. Les moins habilement pilotées d'entre elles sont même facilement dépassées entre les lignes droites: le poids contenu de la Veneno Roadster (1490 kg à sec grâce à une dose supérieure de fibre de carbone) et le grip pneumatique fourni par les PZero Corsa spéciaux simplifient la tâche dans les enchaînements lents, d'autant plus que la transmission intégrale module en permanence vos sollicitations trop brutales. Il est enfantin de la faire pivoter au lever de pied pour la placer dans le deuxième droit du Beausset ou le gauche de »



Ambiance aviation à l'extérieur comme à l'intérieur.

Bendor, tandis que les freins carbone-céramique offrent une efficacité constante malgré une attaque à la pédale encore un tout petit peu trop molle. Notez que notre auto a cumulé plus de quatre heures en piste en tournant comme une horloge, sans aucune restriction.

**Veneno ou Super Veloce ?**

La Veneno Coupé, essayée brièvement en raison d'un problème de gestion de boîte (survenu

après 1500 km de roulage intensif sur circuit), nous a paru plus rigide de comportement et encore plus performante. Qu'importe: le Roadster nous a prouvé que sous des airs de show car de salon, la Veneno est une vraie voiture de sport. Reste le problème de la comparaison avec la LP750-4 Super Veloce. Même Stephan Winkelmann, le grand patron, n'a pas su nous dire laquelle des deux était la plus efficace sur un circuit. La SV a repris l'évolution

apportée sur le V12 de la Veneno, simplement passé aux normes Euro6 entre-temps. Le poids est légèrement à l'avantage de la Veneno (1450 kg à vide en Coupé contre 1525 kg à la SV), mais l'appui à haute vitesse serait optimisé sur la SV. Alors, les douze clients des Veneno ont-ils hurlé de rage en découvrant le prix et les performances de la Super Veloce ? Sans doute que non: la valeur de la Veneno explose déjà sur le marché de la collection. En septembre der-



+  
Communion totale avec le V12  
Facilité et efficacité sur circuit

-  
Dessin caricatural  
Tarif délirant

#### TECHNIQUE

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Moteur                      | V12 à 60°  |
| Cylindrée (cm³)             | 6 498  |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 750 à 8 400                                      |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)   | 70,3 à 5 500                                     |
| Régime maxi (tr/mn)         | 8 500  |
| Boîte de vitesses           | 7, robotisée                                     |
| Transmission                | intégrale  |
| Différentiel autobloquant   | central : Haldex                                 |
| Dimensions pneus avant      | 255/30 ZR 20                                     |
| Arrière                     | 355/25 ZR 21                                     |
| Freins AV/AR (ø en mm)      | disques ventilés/perforés<br>céramique (400/380) |
| Etriers AV/AR (pistons)     | fixes/fixes (6/4)                                |
| Direction                   | crémaillère (hydraulique)                        |
| Poids annoncé (kg)          | 1 490 (à sec)                                    |
| Poids/Puissance (kg/ch)     | 1,99   |
| Long. - larg. - haut. (mm)  | 5 020 - 2 075 - 1 165                            |
| Empattement (mm)            | 2 700  |
| Voie AV/AR (mm)             | NC / NC  |

#### PERFORMANCES\*

|                           |      |
|---------------------------|------|
| Vitesse maxi (km/h)       | 355  |
| De 0 à 100 km/h           | 2"9  |
| Conso. moyenne (l/100 km) | 17,2 |
| Emission CO2 (g/km)       | 398  |

#### BUDGET

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| Prix à sa sortie (€)   | 3 960 000 |
| Puissance fiscale (CV) | 74        |

nier, une Veneno Roadster était à vendre en Allemagne pour un prix de près de cinq millions d'euros. Ces investissements mobiliers extrêmement profitables passent généralement la totalité de leur temps à l'arrêt au fond d'un grand garage. Notre chasse à la LaFerrari au milieu des McLaren P1 sur le Paul Ricard en Veneno Roadster restera donc un moment rare, pas seulement pour les sensations délivrées par la machine. ■

#### VERDICT

Techniquement la Veneno Roadster est une Aventador un peu plus performante, vendue au prix de deux Bugatti Veyron. Difficile pourtant de la juger aussi froidement, rien que pour les réactions frénétiques qu'elle suscite à chaque sortie du paddock chez les spectateurs.

\*Données constructeur

# Les hunaudières s'il vous plaît?



Telle une bête de course échappée du Mans, la Radical RXC Turbo débarque pour de vrai sur nos routes avec des papiers en règles. 530 ch et 900 kg d'appui aéro : what else ?

**TEXTE** NICOLAS GOURDOL  
**PHOTOS** YANNICK PAROT





# R

adical, c'est écrit sur le paquet mais est-ce bien nécessaire. Rares sont les centaines de d'éberlués croisés durant notre périple à penser que nous sommes là pour amuser la galerie. Les superlatifs manquent pour décrire l'impact visuel d'un tel engin dans un parking, sur l'autoroute, au péage, dans le centre de Nevers ou à la pompe: dans la vraie vie quoi. Ne vous fiez pas à la plaque anglaise de cet exemplaire de démo envoyé par l'usine, la bestiole est dès à présent vendue et immatriculée en France. Une évolution de la réglementation européenne datant de 2011 a permis aux artisans prêts à y mettre les moyens de s'offrir une homologation "petite série" valable dans tous les pays de l'Union. Radical fut l'un des premiers à s'engouffrer dans la brèche avec la SR3 SL, pour Street Legal. C'était déjà dingue, mais ce n'était rien à côté de la RXC Turbo: plus imposante, plus puissante, plus extravagante et surtout fermée. Comparés à

Radical, tous les constructeurs ayant un jour prétendu poser sur la route une voiture de course passent aujourd'hui pour des imposteurs. L'Anglaise la plus dingue du moment n'a pas de coque en carbone, certes, mais imite à s'y méprendre les protos du Mans, que ce soit en termes d'aérodynamisme ou de rapport poids/puissance. Une LMP2 affiche environ 500 ch pour 900 kg, contre 530 ch et 940 kg pour la RXC Turbo de pointe, baptisée "500". Bon, le poids annoncé est plutôt du "hors taxes" d'artisan optimiste. En vrai, l'auto avoisine les 1100 kg, rançon d'un haut niveau de sécurité. Impossible, dans ce cas, de rouler la tête en bas. Dommage, il s'en fallait de peu puisque la RXC génère pas moins de 900 kg d'appui aérodynamique à la vitesse maxi (environ 300 km/h)! A titre de comparaison, la nouvelle 911 GT3 RS se contente de 345 kg à 310 km/h et une McLaren PI GTR (non homologuée, elle) de 660 kg à 240 km/h. Cette valeur >>>



absolument sans égale dans le monde des voitures de route représente l'atout numéro 1 de ce proto anglais large comme une AMG GT et long comme une Golf.

Nous rejoignons la petite équipe Radical à Montargis, à une centaine de kilomètres au sud de Paris. Un rendez-vous à Magny-Cours nous aurait privés de la tranche de vie unique que représente un voyage en RXC. Qui a dit calvaire? Si vous classez ce monstre jaune dans la famille des Caterham, Donkervoort, X-Bow et Ariel Atom, vous avez tout faux! Au fil des kilomètres, la RXC m'apparaît infiniment plus proche d'une 911 GT3 RS que de l'une de ces bestioles pour intégristes plus ou moins masochistes. Radical est certes allé on ne peut plus loin dans la quête de performances et de sensations fortes, mais son proto se montre étonnamment vivable. Le secret tient en six mots: direction assistée, climatisation, toit et boîte séquentielle. Rien de plus, en fin de compte, que les attributs d'une voiture de course moderne. Même la suspension à basculeurs signée Intrax n'est pas aussi criminelle qu'on pourrait le croire avec les réglages pistes choisis par l'usine en prévision du chrono que nous allons chasser à Magny-Cours. La voiture lit moins la route qu'une Alfa 4C, mais la moindre impulsion au volant vous fait changer de file sur l'autoroute. Le V6 biturbo d'origine Ford se montre plus souple qu'explosif. Sa sonorité étouffée prive de frissons les mélomanes mais rend le niveau sonore dans le cockpit très acceptable. L'ergonomie est excellente, les baquets plutôt confortables et la vue impayable, digne d'une caméra embarquée des 24H du Mans dans une Porsche 919... les poids lourds et les monospaces en plus. Même le redouté péage passe sans encombre grâce aux portes papillon que l'on déploie, faute de vraies fenêtres.

La conduite de la RXC n'a rien ni d'usant ni d'effrayant. Pas d'antipatinage ni d'ABS avec un couple de Nissan GT-R Nismo (66 mkg) à passer sur les roues arrière d'un proto de 1100 kg, ça peut effrayer de prime abord. Dans la pratique, la motricité est assez sidérante pour ne pas se poser de question. Une BMW M4 sans les aides est bien plus traître. On profite dans ce domaine du grip des pneus semi-slicks, du différentiel à glissement limité mais surtout de l'aéro. La RXC est la seule voiture de route à bord de laquelle les appuis sont vraiment perceptibles aux vitesses usuelles. L'adhérence hors du commun conjuguée à la finesse de mise au point du châssis et de la direction met très vite en confiance. Assez pour >>

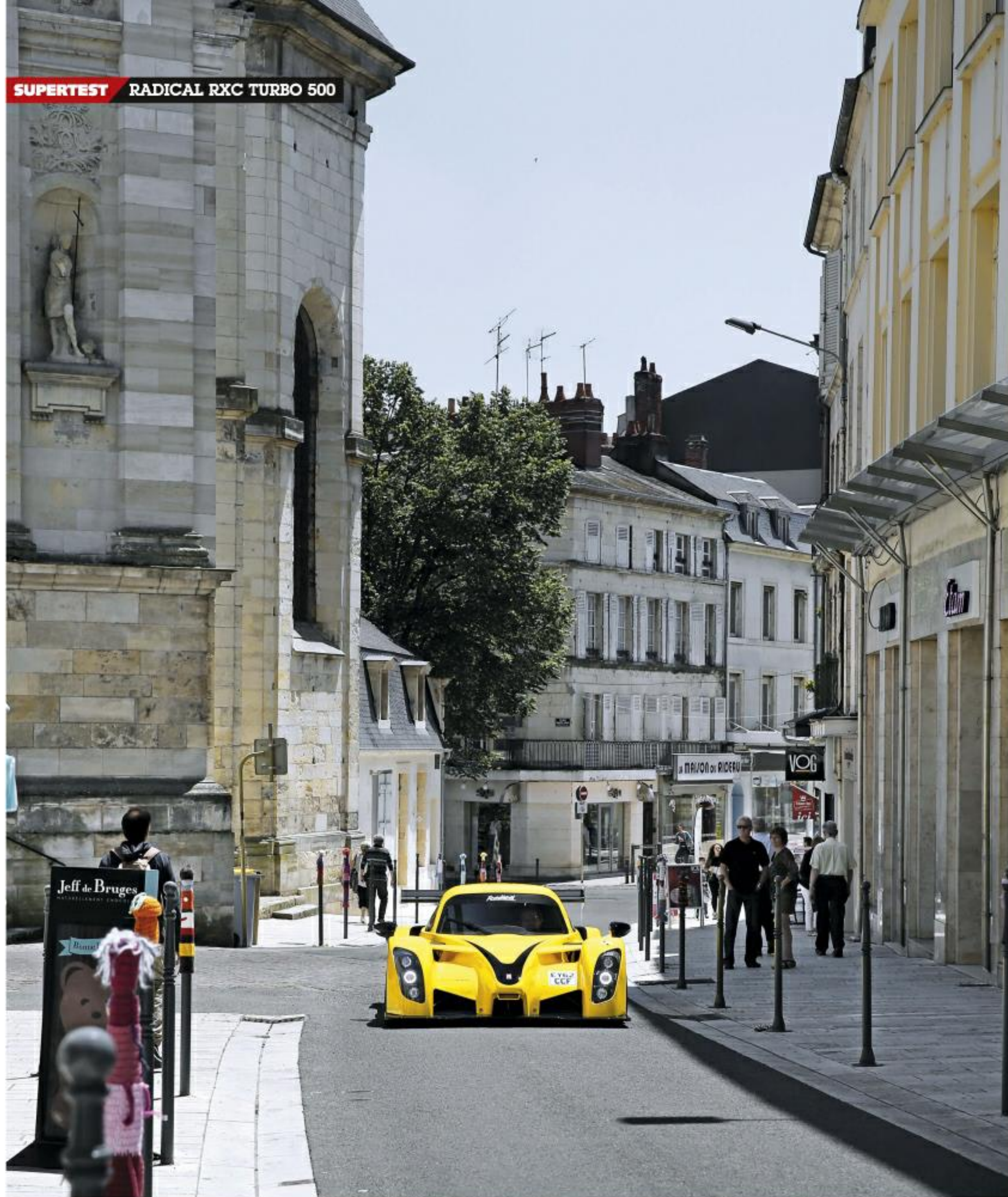




Voyager dans ce proto  
échappé du Mans est moins  
éprouvant qu'on ne l'imagine.



Oubliez les Laferrari et autre P1,  
la RXC est La voiture Idéale pour  
ne pas passer Inaperçu.



entrevoir à la moindre occasion le potentiel d'accélération de ce pétard à mèche courte. La poussée est oppressante, sans fin, rythmée par les passages de rapport qui claquent comme le fouet d'un dompteur. On fait corps avec l'auto jusqu'à sa transmission. Le toucher des palettes au volant donne l'impression de sentir dans le bout des doigts les pignons à taille droite de la boîte séquentielle à sept rapports fournie par Quaife. La rapidité et l'agrément sportif offerts par ce dispositif à commande pneumatique héritée de la course surpassent tout ce que l'on connaît aujourd'hui en matière de transmission robotisée. La voiture et ses occupants sont toujours secoués au passage de la première, et c'est bien ainsi, mais les à-coups à bas régime ont été en grande partie gommés. Tous ces petits plaisirs méritent bien une révision tous les 10 000 km, non? Dommage que cette boîte magique soit associée à un embrayage aussi exaspérant. J'ai plus calé sans doute en quelques heures que dans toute ma vie d'automobiliste. « *Tu verras, on finit par attraper le coup* » s'esclaffe Romain, Monsieur Radical France, depuis le siège passager, les yeux rougis par un trop-plein de rigolade! Au-delà de ma mal-

adresse, je suis victime d'une cruelle équation: embrayage bi disque de compét' + volant moteur léger comme une plume + course minuscule de la pédale = le droit de presser le bouton de mise à feu. Comme pour nous rappeler que la vie en Radical ne peut pas être aussi simple. Au chapitre tracasserie, ajoutons que la RXC ne braque pas, frotte à peu près partout et peut avoir tendance à chauffer à l'arrêt quand la température extérieure dépasse les 25 °C et que vous prenez cette bête de course pour une citadine.

Pour le reste, se rendre sur un circuit par la route avec un tel engin est un bonheur incommensurable qui réclame en fin de compte peu de sacrifices au regard des performances offertes en piste. Radical affiche l'ambition de descendre largement sous la barre des sept minutes sur le Nordschleife et de battre ainsi la 918 Spyder. L'interdiction jusqu'à nouvel ordre par les autorités du circuit de toute tentative de record officiel pourrait ruiner l'ambition du petit artisan anglais. Faute de chrono sur le Ring, Radical pourra déjà se réjouir de celui, délirant, réalisé sur le petit Magny... ■

# SE RENDRE SUR UN CIRCUIT PAR LA ROUTE AVEC UN TEL ENGIN EST UN BONHEUR INCOMMENSURABLE



## MOTEUR/BOÎTE

Radical a opté pour le tout nouveau V6 3,5 litres EcoBoost que l'on retrouvera, excusez du peu, sur la nouvelle Ford GT. Ce bloc suralimenté ultramoderne dispose d'une injection directe et d'une distribution variable dernier cri. Radical, à travers son département d'ingénierie RPE, a effectué un profond travail de préparation et d'adaptation. L'admission et l'échappement sont spécifiques, tout comme la lubrification à carter sec empruntée à la course. Ajoutez à cela deux gros turbos Garrett soufflant à 1,5 bar et vous obtenez 530 ch et plus de 66 mkg de couple! Notez que cette puissance est réservée à la version "500", la RXC Turbo de base développant 460 ch. Question agrément, on regrettera une sonorité étouffée et un régime maxi de seulement 6500 tours, mais la suralimentation procure une poussée hors du commun mise en exergue par l'étagement idéal de la boîte séquentielle à sept rapports. Développée en partenariat avec Quaife, cette transmission issue de la compétition est un régal tant en plaisir d'utilisation que de rapidité. Ultra-compacte, l'unité intègre un différentiel à glissement limité très efficace.

## PERFORMANCES

Avec 530 ch pour 1100 kg, ce proto jouit d'un rapport poids/puissance comparable à celui d'une McLaren 675LT. La puissance et le couple phénoménal incroyablement bien au sol. Dommage que l'embrayage, lui, ne permette pas d'obtenir un départ digne de ce nom. Il a tendance à coller trop fort et à faire chuter le régime au départ, obligeant à en rajouter au risque de cirer plus qu'il ne le faut. Impossible dans ces conditions d'approcher les 2"6 annoncées par Radical de 0 à 100 km/h. Nous devons nous contenter de 3"9, un temps déjà respectable, et 20"4 au mille mètres départ arrêté. C'est deux dixièmes de mieux qu'une 991 GT3 et à un petit dixième d'une Nissan GT-R. Dans la catégorie engins exotiques, une Ariel Atom 300 boucle cette distance en 21"9. La performance de la RXC est bien exceptionnelle, surtout pour une auto dont l'aérodynamique est plus tournée vers la recherche d'appui que vers la vitesse. La voiture est donnée en pointe pour environ 300 km/h en fonction des rapports de boîte choisis. Les reprises sont au niveau des meilleures sportives de la planète, avec notamment 5"6 de 140 à 200 km/h en 5<sup>e</sup>, un nouveau record.

## SUR LA ROUTE

Elle n'en a pas l'air, mais la RXC est le premier modèle de Radical ne dérivant pas directement d'une voiture de course. Le châssis tubulaire a été entièrement repensé, à l'instar de la suspension à triangles superposés et basculeurs développée avec le spécialiste Intrax. Nous n'avons pas eu le temps de jouer avec la grande amplitude de réglages possibles, et ceux de notre modèle d'essai étaient clairement orientés vers la piste. Toutefois nous avons pu apprécier un excellent toucher de route, une maîtrise totale des mouvements de caisse et un équilibre impossible à prendre en défaut sur route. La puissance et le couple colossal sont parfaitement bien maîtrisés, en grande partie grâce à l'énorme charge aérodynamique et à l'excellence de l'autobloquant mécanique Quaife. La direction à assistance électrique est remarquable. Le freinage, ultra-puissant et dépourvu d'ABS, réclame une petite accoutumance mais ne pose pas de problème particulier, même en ville. Le plus déroutant au volant de la RXC sur route ouverte reste la réactivité du châssis et les vitesses de passage en courbe qui imposent de la sagesse pour ne pas en abuser. >>

# PEU DE SACRIFICES AU REGARD DES PERFORMANCES EN PISTE



- +** Voiture de course
- Boîte fabuleuse
- Confort relatif
- Rigueur de mise au point

- Prix d'une voiture de course
- Embrayage invivable

## SUR LA PISTE

J'arrive en pleine forme à Magny-Cours après ce petit périple de 200 km au volant d'une bête de course qui cache l'âme d'une sympathique compagne de voyage. Le chrono éblouissant réalisé sur notre piste de référence n'en a que plus de valeur. Que le RXC Turbo soit devant une 991 GT3, c'est on ne peut plus logique, mais l'écart de plus de trois secondes permet de situer le niveau de sérieux et d'excellence du proto anglais. Outre l'art de signer un temps exceptionnel, Radical ajoute la manière. J'avais déjà perçu au volant des modèles de course que sont la SR3 RS et la SR8 une réelle facilité d'approche, une mise au point privilégiant la progressivité et un châssis hyper rigoureux. Je retrouve ces traits de caractère sur la RXC. Elle implique, impressionne, effraye même à la limite. Tout est disproportionné comparé à une supersportive "ordinaire", du mordant à l'inscription au freinage en passant par les vitesses de passage en courbe. C'est déroutant de prime abord mais on se sent plus vite à l'aise, en fin de compte, que dans une Ferrari 458 Italia lorsqu'il s'agit de grapiller les derniers dixièmes. Le proto anglais répond aux injections du pilote avec une fidélité et instantanéité hors

norme. La voiture se montre d'un naturel assez sous-vireur ce qui se révèle plus utile que frustrant. Elle est incroyablement saine à l'approche des limites d'adhérence. Je me surprends à réaccélérer à fond très tôt, avec un angle au volant qui prouve ma confiance aveugle dans la capacité de l'auto à passer sa puissance au sol. L'absence d'ABS impose des freinages dégressifs académiques, mais rien ne vient entacher le brio de cette sportive extatique venue d'ailleurs. ■

## VERDICT

NOTE 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20  
**RADICAL RXC TURBO 500** >>20

Homologuer une bête de course sur la route n'était au fond qu'une formalité. Radical est allé bien au-delà, en offrant à la RXC Turbo, outre des performances stratosphériques et des sensations d'un autre monde, une relative mais bien réelle polyvalence. Voyager à bord de ce proto échappé du Mans impose quelques sacrifices mais n'a rien d'un calvaire. Reste l'épineuse question du prix. 200 000 euros, ça peut faire tousser sauf à considérer que l'efficacité, les sensations et l'exclusivité sont vos grandes priorités.

## Bases de mesures

### MAGNY-COURS

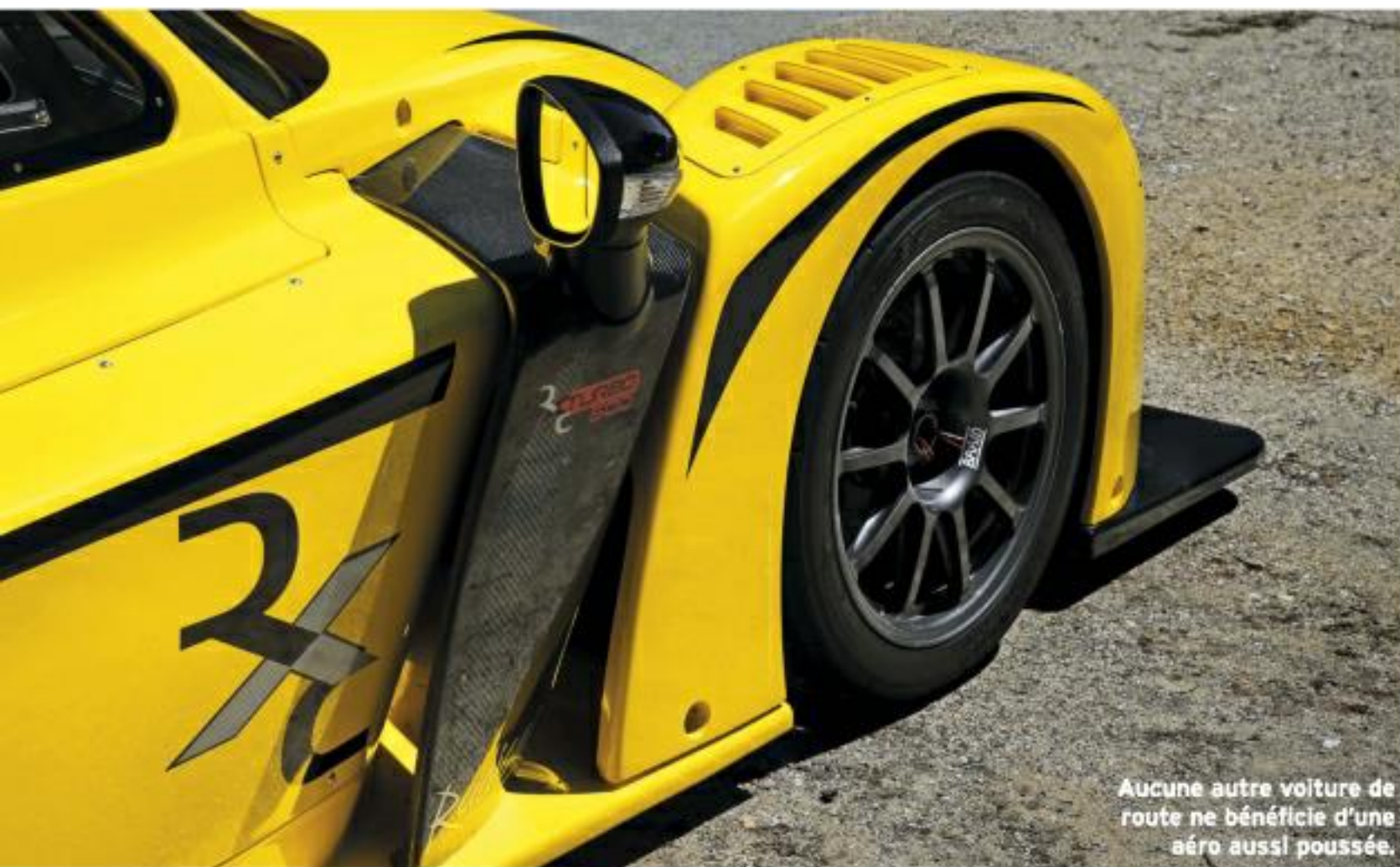
**L**a RXC signe sans surprise et presque en toute décontraction le nouveau record de notre piste pour une voiture de route homologuée, plus de trois secondes devant la 991 GT3...



### LURCY-LÉVIS

**E**n dépit d'un départ catastrophique faute d'un embrayage adapté et d'une aéro pénalisante à haute vitesse, la RXC signe un mille mètres départ arrêté au niveau d'une Nissan GT-R...





Aucune autre voiture de route ne bénéficie d'une aéro aussi poussée.



Le V6 3,5 litres biturbo Ford a été largement remanié. Admirez la suspension à basculeurs.



| MOTEUR                       |   |
|------------------------------|---|
| Moteur                       | V6, inj. directe (Ford)                       |
| Disposition                  | centrale arrière, longitudinale               |
| Cylindrée (cm <sup>3</sup> ) | 3 497   |
| Alésage x course (mm)        | 92,5 x 86,7                                   |
| Rapport volumétrique         | NC  |
| Soupapes par cylindre        | 4   |
| Arbre(s) à cames             | 2 doubles (admi. et échap. à calage variable) |
| Suralimentation              | 2 turbo Garrett GT28                          |
| Pression maxi (bar)          | 1,5   |
| Lubrification                | carter sec                                    |
| Puissance maxi (ch à tr/mn)  | 530 à 6 100                                   |
| Puissance au litre (ch)      | 151   |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)    | 66,5 à 5 000                                  |
| Couple au litre (mkg)        | 19  |
| Régime maxi (tr/mn)          | 6 500   |

| TRANSMISSION   |                                 |                   |
|--|---------------------------------|-------------------|
| Type   | propulsion                      |                   |
| Boîte de vitesses                                      | mécanique robotisée, RPE/Quaife |                   |
| Commande   | séquentielle                    |                   |
| Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi | 1 <sup>er</sup>                 | 2,44 - 15,3 - 99  |
|  | 2 <sup>e</sup>                  | 1,89 - 19,7 - 128 |
|  | 3 <sup>e</sup>                  | 1,50 - 24,8 - 161 |
|  | 4 <sup>e</sup>                  | 1,29 - 28,9 - 188 |
|  | 5 <sup>e</sup>                  | 1,11 - 33,4 - 217 |
|  | 6 <sup>e</sup>                  | 0,96 - 38,8 - 252 |
|  | 7 <sup>e</sup>                  | 0,83 - 44,6 - 290 |
| Rapport de pont  | 3,130                           |                   |
| Blocage de différentiel                                | Quaife                          |                   |
| Antipatinage   | non                             |                   |
| Pneumatiques   | Dunlop Direzza D03G             |                   |
| Dimensions avant                                       | 255/40 R 17                     |                   |
| Arrière  | 245/45 R 17                     |                   |

| CHÂSSIS                      |   |
|------------------------------|---|
| Carrosserie                  | berlinette, 2 places  |
| SCx - Cx                     | NC - NC   |
| Suspensions avant            | triangles superposés combinés<br>ressort/amortisseur<br>barre anti-roulis |
| Arrière                      | essieu "multibras"<br>ressorts/amortisseurs séparés,<br>barre anti-roulis |
| Amortissement piloté         | non   |
| Contrôle de trajectoire      | non   |
| Direction (assistance)       | crémaillère (électrique)  |
| Tours de volant (ø de braq.) | NC  |
| Freins AV/AR (ø en mm)       | disques ventilés/perforés (350/310)                                       |
| Etriers AV/AR (pistons)      | fixes/fixes (6/6)   |
| Assistance au freinage       | non   |
| Poids (kg)                   | 1 100   |
| Répartition AV/AR (%)        | 55/45   |
| Réservoir (litres)           | 70 (100 en option)  |
| Long. - larg. - haut. (mm)   | 4 300 - 1 960 - 1 127   |
| Empattement (mm)             | 2 697   |
| Voies avant/arrière (mm)     | 1 719/ 1 624  |

| PERFORMANCES*             |                 |
|---------------------------|-----------------|
| Vitesse maxi (km/h)       | 290             |
| Régime (tr/mn)            | 6 500           |
| De 0 à 100 km/h           | 3"9             |
| à 120 km/h                | 4"7             |
| à 140 km/h                | 5"7             |
| à 160 km/h                | 6"9             |
| à 180 km/h                | 8"1             |
| à 200 km/h                | 9"9             |
| De 0 à 400 m              | 11"6 (214 km/h) |
| 1 000 m                   | 20"4 (266 km/h) |
| De 80 à 150 km/h en 5"6"  | 6"3 / 9"0       |
| De 140 à 200 km/h en 5"6" | 5"6 / 6"2       |
| Conso. essai (l/100 km)   | NC              |
| Emissions CO2 (g/km)      | NC              |

| TARIF                      |         |
|----------------------------|---------|
| Prix (€)                   | 171 200 |
| Prix du modèle essayé (€)  | 198 200 |
| Bonus/malus écologique (€) | + 8 000 |
| Puissance fiscale (CV)     | NC      |

# Seven up

Remplaçante de la Roadsport, la Seven 275 conserve la philosophie voiture plaisir de sa devancière, tout en ajoutant dans sa déclinaison R les qualités de pistarde de l'ancienne Superlight 120.

TEXTE CLÉMENT BOURDIN  
PHOTOS YANNICK PAROT



**E**n attendant le coupé prévu pour 2016, Caterham continue de décliner la mythique Seven. Pour 2015, l'artisan britannique propose une Seven 275 de 135 ch qui doit combler l'énorme fossé entre les Seven 165 (80 ch) et 485 (240 ch), les seuls autres modèles désormais disponibles au catalogue hors Royaume-Uni. La petite nouvelle se veut la remplaçante de la Roadsport dont elle reprend le 1.6 atmosphérique d'origine Ford qui a au passage gagné 15 ch. Cet engin à la bouille toujours aussi sympathique se décline en trois versions: standard, S typée "confort", et R armée pour la piste avec un volant moteur allégé, un autobloquant ou encore une barre anti-roulis arrière ajustable. La Seven 275R que nous avons eue était en plus équipée du pack Trackday (roues de 13 pouces, shift-light) et de la boîte 6 optionnelle on ne peut plus cour-

te (169 km/h en pointe).

Dans cette configuration, il est difficile de ne pas rapprocher ce modèle de l'ancienne Superlight 1.6 de 120 ch. Les deux autos, malgré leur différence de poids (25 kg) et de puissance, ont d'ailleurs réalisé un chrono quasiment similaire sur la piste de Magny-Cours Club. Avec 1'25''72, la Seven 275 est moins rapide de deux petits centièmes, alors que ses performances pures sont meilleures (0 à 100 km/h en 5''7 et un 1000 m D.A. en 26''7, contre respectivement 6''2 et 27''2 pour la Superlight). Un écart qui s'explique par des vitesses de passage en courbe moins élevées dans l'Épingle (67 km/h contre 69 km/h) et surtout dans le double droit où elle passe 6 km/h moins vite (100 km/h). Malgré cela, l'auto se montre particulièrement bien équilibrée et saine, la direction ultra-directe typique des Caterham permet de la placer au millimètre, et son freinage est apparu à toute épreuve. La boîte

demande à être manipulée avec fermeté pour bien verrouiller les rapports, et la disposition du pédalier permet d'effectuer très naturellement le talon-pointe. La puce britannique vous met toujours les sens en éveil et impose de donner un peu de soi pour en tirer toute la quintessence.

## Confortable

Plus que sur piste, c'est sur le réseau secondaire que s'apprécie réellement la Seven 275R. Notre modèle d'essai était notamment doté de réglages de suspensions irréprochables. A aucun moment nous n'avons ressenti de mouvements de caisse parasites ni ne nous sommes cassé le dos sur les routes dégradées de Bourgogne. Grâce à sa grande agilité, les routes sinueuses deviennent un vrai régal, et l'on n'éprouve pas le besoin de dépasser les vitesses légales pour prendre son pied et profiter de plaisirs simples. Pour ne rien gâcher, l'auto est ultra-prévenante, même sous la pluie. Reste



## MAGNY-COURS

Avec seulement 135 ch, la Cat' joue dans la cour d'une Mégane R.S. Trophy sur notre piste de référence et surclasse une A 45 AMG.



**LE CHRONO**  
**1'25"72**  
★★★★



+ Usine à sensations  
Châssis fabuleux  
Freinage

- Prix élevé  
Sécurité

que d'un point de vue strictement rationnel, elle ne sert pas à grand-chose, elle est relativement limitée dans son usage, et son tarif est proche de celui de grosses GTI deux fois plus puissantes,

beaucoup mieux finies et bien plus polyvalentes. Mais ici, la passion prime sur la raison, les sensations sur la praticité et ça, ça n'a pas de prix pour l'amateur averti. ■



### VERDICT

NOTE 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

CATERHAM SEVEN 275R >> 18

Caterham l'a bien compris, la recette inventée par Colin Chapman il y a plus de soixante ans fonctionne à merveille. La nouvelle variante dans sa déclinaison R, avec une puissance raisonnable et une polyvalence bien supérieure à celle de la tonitrueante 485, se rapproche d'une sorte de perfection pour amateurs du genre. Il faut juste accepter de payer cette baignoire à roulettes quasiment le prix d'une Golf R.



### TECHNIQUE

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Moteur                       | 4 en ligne                                |
| Cylindrée (cm <sup>3</sup> ) | 1 596                                     |
| Arbres à cames               | double (adm. et échap. à calage variable) |
| Puissance maxi (ch à tr/mn)  | 135 à 6 800                               |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)    | 16,8 à 4 100                              |
| Régime maxi (tr/mn)          | 7 500                                     |
| Boîte de vitesses            | 6, mécanique                              |
| Transmission                 | propulsion                                |
| Différentiel autobloquant    | mécanique                                 |
| Pneumatiques                 | Avon CR500                                |
| Dimensions avant/arrière     | 175/55 R 13                               |
| Freins AV/AR (φ en mm)       | disques (294/259)                         |
| Etriers AV/AR (pistons)      | fixes/flottants (4/1)                     |
| Direction                    | crémaillère (non)                         |
| Poids annoncé (kg)           | 540                                       |
| Long. - larg. - haut. (mm)   | 3 100 - 1 575 - 1 090                     |
| Empattement (mm)             | 2 225                                     |
| Voies AV/AR (mm)             | 1 335 / 1 355                             |

### PERFORMANCES

|  |                 |
|--|-----------------|
| Vitesse maxi (km/h)                                | 169 (rupteur)   |
| De 0 à 100 km/h                                    | 5"7             |
| à 120 km/h   | 8"0             |
| à 140 km/h   | 11"3            |
| à 160 km/h   | 15"8            |
| à 180 km/h   | 20"7            |
| De 0 à 400 m                                       | 14"7 (155 km/h) |
| 1 000 m  | 26"7 (169 km/h) |
| De 80 à 150 km/h en 5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> | 9"7 / 10"7      |
| Conso. essai (l/100 km)                            | 7,2             |
| Emissions CO2 (g/km)                               | 144             |

### BUDGET

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| Prix (€)                  | 35 945 |
| Prix du modèle essayé (€) | 40 020 |
| Bonus/Malus (€)           | + 500  |
| Puissance fiscale (CV)    | 8      |

### LE POINT SUR LA GAMME CATERHAM

L'artisan britannique a fait le grand ménage dans sa gamme en 2015. Exit les Roadsport, Superlight et autre CSR, le catalogue est désormais réduit à trois modèles: Seven 165 (80 ch), Seven 275 (135 ch) et Seven 485 (240 ch). Cependant, cette réduction drastique ne concerne pas le Royaume-Uni où Caterham propose, en plus des Seven 160 et 270 (non homologuées Euro5, d'où l'absence du chiffre 5 dans leur patronyme), les Seven 360 (180 ch), 420 (210 ch) et l'incroyable 620R (310 ch). La CSR est toujours disponible outre-Manche avec son 2.3 atmo de 260 ch.



# Grand messe

Pour la cinquième année consécutive,  
une soixantaine de sportives en tout genre a répondu  
à l'appel de la montagne pour la bonne cause.

TEXTE ET PHOTOS NICOLAS GOURDOL

# D

Dédé est là: inénarrable, inoxydable, infatigable au volant de sa 458 Speciale. Eric et son sourire aussi, prêt à chatouiller les cervicales des passagers qui vont défilier toute la journée dans la balistique Ariel Atom V8. Une grappe de Ferrari a fait le déplacement, dont un beau cheptel de Modena emmené par une volubile Stradale. Deux Aventador ont répondu à l'appel pour faire trembler les montagnes alentour, ainsi qu'une Huracan, des Caterham, une 991 GT3... Le principe reste le même: des spectateurs achètent des tickets (entre 30 et 60 euros) pour être baptisés en voiture d'exception sur une belle portion de route de montagne de 6 km aller/retour, fermée et sécurisée, le tout au profit de l'œuvre des pupilles des Sapeurs Pompiers. Rien de très nouveau pour cette cinquième édition, à l'exception peut-être de la grande décontraction de Nicolas Richel. L'instigateur du Motor Sportive Day et président de l'association du même nom se réjouit de la manière dont les 150 bénévoles se sont approprié l'événement au fil des ans, et surtout du regard bienveillant que lui portent désormais les autorités. La menace réglementaire qui pesait sur ce rassemblement automobile unique en son genre a bel et bien disparu... pour l'instant.

### 3 000 spectateurs

Le secret de la longévité est que tout le monde y trouve son compte, de l'office de tourisme qui voit la petite station de Montchavin-les-Coches s'animer fin juin comme mi-février, aux 3 000 spectateurs venus admirer le spectacle, en passant bien entendu par les propriétaires de la soixantaine de voitures engagées. Nicolas a dû encore en refuser plus d'une cinquantaine! Au-delà d'un sens aigu du partage, la motivation des participants repose sur l'ambiance et le paysage, magique lorsque le soleil l'illumine comme durant l'intégralité de cette édition. Pour beaucoup, c'est une respiration aux airs de vacances dans une année souvent rythmée par des track days moins bucoliques. C'est d'autant plus vrai depuis que l'organisation propose un road trip grandiose dans les Alpes le samedi. David, de DM Performance, est venu avec sa flamboyante M3 "bleu pétard" essayée dans notre précédent numéro. Cet inconditionnel du Ring a fait le déplacement avec Madame, assez passionnée pour s'enflammer à l'évocation de »



La convivialité de l'événement fait sa force.



La petite station de Montchavin est devenue célèbre chez les amateurs de voitures de sport.



Philippe a installé la clim dans sa Venturi 400 Trophy.



La Speciale de Dédé a encore mis le feu au bitume.



303 baptêmes ont été réalisés sur la journée.



# LA MENACE RÉGLEMENTAIRE QUI PESAIT SUR CE RASSEMBLEMENT A DISPARU



Questions sensations fortes, les deux se valent.



Ci-dessous, preuve que l'Ariel VB, ça décolle!



Nico Ciamin, tout jeune espoir, a fait montre de son talent.



L'éclectisme est l'une des spécificités de l'événement.



On vient ici en famille pour apprendre tôt les vraies valeurs.

la M3 E30 mais généralement absente des sorties circuit de Monsieur. La parité est beaucoup plus respectée au Motor Sportive que dans les paddocks... La gent féminine représente d'ailleurs une part non négligeable des baptêmes. Ce n'est pas Mateo, venu avec sa Gallardo Performante hurlante qui vous dira le contraire... Son fils, lui, conduisait une SLR roadster. Dure, la vie...

Cette année, le Motor Sportive Day s'est offert un parrain de choix en la personne de Nicolas (encore un) Ciamin. Retenez bien ce nom. Le jeune homme, du haut de ses 17 ans, impressionne partout il passe, en circuit comme en rallye. Elu espoir 2015 par le magazine *Echappement*, ce petit gars du sud est venu avec la M3 E30 Groupe A de son papa cascadeur, grand habitué de Montchavin-les-Coches et reconnaissable à sa casquette *Motorsport* vissée sur la tête! Un type forcément bien, donc... Nulle part ailleurs vous ne pourrez monter en passager successivement dans une Aventador, une Ariel Atom et une Venturi 400 Trophy. Philippe, autre fidèle de l'événement, est revenu avec sa F40 française et un petit éventail en guise de clim. Le beau temps, la fluidité dans l'organisation et l'enthousiasme des "pilotes" ont permis de battre un record avec plus de 8700 euros récoltés au profit de l'association. Pour 2016, Nicolas cherche une ou deux hypercars pour relever encore un peu le niveau. Avis aux (riches) intéressés. ■



Deux Aventador et une Huracan étaient présentes.



# DIAPASON

## motorsport

### DEPUIS 1997



Retrouvez nous  
près de chez vous

- Reprogrammation moteur sur banc de puissance
- Baisse de consommation
- Augmentation du couple
- Diagnostique électronique
- Boutique en ligne

**DIAPASON MOTORSPORT 05**  
Quartier Bayard,  
05000, GAP  
Tel: 04.92.57.72.98

**DIAPASON MOTORSPORT 51**  
42 AVENUE NATIONALE,  
51100, REIMS (la Neuville)  
Tel: 06.99.83.19.60

**DIAPASON MOTORSPORT 83**  
412, voie Georges Pompidou,  
83300 Draguignan  
Tel: 04 94 85 00 61

**DIAPASON MOTORSPORT 18**  
4 Allée des italiens, ZI des Laburets,  
18570, La Chapelle saint Ursin  
Tel: 02.48.26.45.43

**DIAPASON MOTORSPORT 77**  
77480, BRAY SUR SEINE  
Tel: 06.31.38.95.58

**DIAPASON MOTORSPORT 91**  
9 Rue des cerisiers  
91090, LISSES  
Tel: 01.60.86.12.25

**DIAPASON MOTORSPORT 38**  
13 BIS AVENUE GRUGLIASCO,  
38130, ECHIROLLES  
Tel: 04.38.75.04.04

**DIAPASON MOTORSPORT 78**  
26 bvd jean jaures,  
78800 Houilles  
Tel: 01 39 14 03 30

**DIAPASON MOTORSPORT 94**  
292 Avenue Maurice Thorez  
94500, Champigny sur marne  
Tel: 09.73.65.15.28

**Vous êtes un professionnel et vous souhaitez rejoindre notre réseau ? Contactez-nous.**

**3, Boulevard Jean Mermoz - 93380 PIERREFITTE - Tél : 01 49 71 21 21**  
**[www.diapason-motorsport.com](http://www.diapason-motorsport.com) - Email : [info@diapason-motorsport.com](mailto:info@diapason-motorsport.com)**

# EN PISTE

LE CAHIER DU GENTLEMAN DRIVER



ESSAIS,  
REPORTAGES,  
BONS TUYAUX,  
AGENDA...  
CE CAHIER  
QUI FLEURE BON  
LA GOMME BRÛLÉE  
EST DÉDIÉ  
À TOUS  
LES PISTARDS  
EN ACTIVITÉ  
OU EN  
DEVENIR.

# 50 nuances d'Abarth

Le masochisme est à la mode dans la littérature et chez les petites GTI. Ultime déclinaison de la sexy 500 Abarth, la 695 Biposto propose l'expérience la plus radicale de la catégorie pour la modique somme de 67 000 euros. Aïe!

TEXTE NICOLAS GOURDOL  
PHOTOS YANNICK PAROT







Deux places, du carbone, des vitres en Lexan et une boîte à crabot : vous avez dit ambiance ?

A bien y réfléchir, la Radical RXC Turbo n'est pas la plus folle des voitures essayées dans ce numéro. La 695 Biposto est peut-être bien encore plus irrationnelle que le proto anglais. Cette petite citadine biplace de 190 ch est vendue 67 000 euros toutes options comprises. Côté route, c'est le prix cumulé d'une Mustang V8 et d'une Clio R.S., et côté course c'est celui d'une Peugeot RCZ Cup prête à courir. Comment justifier un tel tarif ? C'est la question !

La transmission à cinq rapports optionnelle facturée 10 000 euros fait grimper à elle seule le tarif de base (40 500 euros tout de même) de 25 % ! Il s'agit d'une boîte à crabots, une vraie, fournie par la noble maison Bacci Romano et dépourvue de commande séquentielle. Le levier en alu "rotulé" au-dessus de la grille en H est un régal pour les yeux autant que pour les puristes amateurs de pilotage à l'ancienne. Unique sur une voiture de série moderne, le dispositif impose des gestes fermes, précis et une bonne maîtrise du talon-pointe, voire de l'académique double débrayage pour que les grosses dents du sélecteur "attaquent" proprement les quenottes des pignons. Qui dit "crabots" dit "pas de synchros". A l'heure où la conduite prend souvent des airs de jeu vidéo, cet archaïsme savoureux exacerbe le caractère sensoriel du pilotage de la Biposto. C'est d'autant plus vrai à bord d'un cockpit intégralement traité dans un esprit course. Citons les baquets Sabelt à coque carbone et les harnais qui vont avec, l'instrumentation digitale AIM, ou encore la suppression de la banquette arrière remplacée par un arceau minimaliste, certes, mais en titane ! Les vitres fixes en Lexan et leurs dérisoires trappes coulissantes combinées à l'absence de climatisation finiront de mettre notre photographe dans l'am-

bianche et de bonne humeur. L'honneur de faire Paris/Magny-Cours au volant de la bestiole est revenu à l'ami Yannick, au début de l'épisode caniculaire de ce mois de juillet. On dit merci qui ? Outre la chaleur, le confort général de l'auto ferait presque passer une Porsche 964 RS pour une grande routière.

Posée sur des jantes de 18 pouces O.Z ultralégères et des amortisseurs réglables Extreme Shox, la Biposto est clairement pensée pour la piste. Les passages de roues ont été modifiés afin d'accueillir des voies élargies de 20 mm sur les deux essieux. Le freinage majoré comprend des disques de 305 mm pincés par des étriers Brembo à 4 pistons à l'avant. Côté aéro, le bouclier avant est remodelé à l'instar du becquet arrière et du diffuseur en fibre de carbone.

Le poids annoncé par ces coquins d'Italiens est de 997 kg... à sec. En ordre de marche, on est à 1072 kg, soit 38 kg de moins que la 595 Competizione. Le 1,4 litre jouit quant à lui d'une préparation comprenant la greffe du turbo Garrett de l'Assetto Corse et d'une admission directe BMC. La ligne d'échappement Akrapovic joue également un rôle dans le modeste gain de 10 ch par rapport à la 595, soit 190 au total. Le prix au cheval Abarth frise ici celui d'une GT3 RS mais le rapport poids/puissance est comparable à celui d'une Clio R.S. Trophy... A ce tarif, la Biposto a au moins la noblesse de transmettre sa cavalerie au sol via un autobloquant mécanique livré avec la boîte course qui claque.

Il y a bien eu les Mini GP 1 et 2 et les Mégane R26R ou Trophy R, mais jamais une GTI contemporaine n'avait poussé aussi loin la parenté avec la course que cette drolatique Italienne... »



### MAGNY-COURS

Sur le papier, cette petite pistarde ultra-radical avait tous les atouts pour briller sur le tracé sinueux de notre piste de référence. La Biposto y signe pourtant un chrono médiocre très éloigné de celui des références de la catégorie.



**LE CHRONO**  
**1'30"76**  
★★

| TECHNIQUE                   |   |
|-----------------------------|---|
| Moteur                      | 4 en ligne, inj. directe  |
| Cylindrée (cm³)             | 1 368   |
| Alésage x course (mm)       | 72,0 x 84,0   |
| Suralimentation             | turbo Garrett GT 1446   |
| Pression maxi (bar)         | 1,9 (overboost)   |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 190 à 5 500   |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)   | 25,5 à 3 000  |
| Transmission                | traction  |
| Boîte de vitesses           | 5, mécanique à crabots  |
| Commande                    | grille en H   |
| Blocage de différentiel(s)  | mécanique à 25 %  |
| Pneumatiques                | Goodyear Eagle F1   |
| Dimensions avant/arrière    | 215/35 R 18   |
| Poids (kg)                  | 1 072   |
| Suspension avant            | McPherson (triangles) + barre antiroulis amortisseurs Extreme Shox réglables                  |
| Arrière                     | essieu déformable barre antiroulis, séparés Intrax Racing amortisseurs Extreme Shox réglables |
| Freins AV/AR (ø en mm)      | disques vent./perforés (305/204)  |
| Etriers AV/AR (pistons)     | fixes/flottants (4/1)   |
| Long. - larg. - haut. (mm)  | 3 657 - 1 627 - 1 488   |
| Empattement (mm)            | 2 300   |
| Voies AV/AR (mm)            | 1 429 - 1 422   |

| PERFORMANCES*             |     |
|---------------------------|-----|
| Vitesse maxi (km/h)       | 230 |
| De 0 à 100 km/h           | 5"9 |
| Conso. moyenne (l/100 km) | 6,2 |
| Emission CO2 (g/km)       | 145 |

| TARIF                     |        |
|---------------------------|--------|
| Prix de base (€)          | 40 500 |
| Prix du modèle essayé (€) | 67 000 |
| Kit carbone               | 5 000  |
| Kit course                | 5 000  |
| Vitre "compétition"       | 2 500  |
| Boîte crabots             | 10 000 |
| Kit 124 Speciale          | 4 000  |

\*Données usine

C'est légitimement gonflé à bloc que l'heureux propriétaire masochiste venant de craquer son PEL va prendre l'une des plus belles claques de l'histoire des track days. Après avoir laissé filer une Mégane R.S., il essaiera désespérément de suivre le rythme d'une Corsa OPC, d'une Clio R.S. Trophy, d'une Mini JCW ou d'une Fiesta ST, avant de se faire déposer par une 208 GTi 30th. Pour peu qu'un curieux en Skoda Octavia RS soit venu dégourdir les pneus de sa familiale, le pilote de la Biposto connaîtra l'ultime humiliation. Vous l'aurez compris, le chrono réalisé sur notre piste de référence est indigent pour une sportive aussi raffinée, radicale et onéreuse. Trois à quatre secondes de mieux eussent été un minimum pour ne serait-ce qu'attirer l'attention des pistards et tenter de justifier l'injustifiable. La température élevée (25 °C à l'ombre) lors de notre essai n'a pas aidé, mais la triplette Clio/Mini/Corsa présente dans ce numéro a bénéficié des mêmes conditions à quelques jours d'intervalle.

On se console avec un bel agrément de conduite procuré par l'ambiance unique, la boîte, la vivacité générale de l'auto, les effets de l'autobloquant et un châssis solide et équilibré qui permet de rentrer très fort sur les freins... pour peu que l'ESP soit du même avis. Aussi incroyable que cela puisse paraître, le contrôle de trajectoire n'est pas débrayable. Le mode Sport repousse simplement les limites mais l'électronique demeure omniprésente lorsque l'on touche les limites, en courbe mais aussi en ligne droite avec une AFU (Aide au Freinage d'Urgence) ultrasensible qui empêche de doser et allume les warnings sur la quasi-

totalité du tour. A quoi bon virer la clim et poser des vitres en plastique pour brider l'auto de la sorte sur piste? C'est comme mettre un glaçon dans un verre de Saint-Emilion grand cru... sans le côté rafraîchissant. A la liste des paradoxes s'ajoute le choix de la monte pneumatique. Tandis que les excellentes gommes semi-slicks se démocratisent, comme le prouvent les Michelin Pilot Sport Cup équipant entre autres la Leon Cupra et la Mégane Trophy R, la Biposto est chaussée de très (trop) ordinaires Goodyear Eagle F1. Ajoutez à cela un moteur plus volubile qu'efficace dont la plage d'utilisation demeure très réduite, et vous obtenez un temps au tour médiocre. Ne perdons pas de vue que la Biposto repose sur une base vieillissante et fort peu rigoureuse. Quitte à jouer la carte de l'extrémisme hors de prix, n'aurait-il pas été plus judicieux et sérieux de partir de l'Assetto Corse, avec son châssis monté sur rotules Unibal et sa formidable boîte Sadev séquentielle? Je vous fais remarquer au passage que la 695 de course est vendue 38 800 euros HT. A bon entendre... ■

**VERDICT**  
Même à un tarif aussi délirant, l'exercice de style aurait pu être éblouissant pour peu que la Biposto s'exprime pleinement sur piste et claque des temps à la hauteur de ses prétentions. Ce n'est pas le cas, loin s'en faut, et Abarth nous laisse une fois de plus le goût amer d'une démarche à moitié sincère.



Le 1,4 turbo passe de 180 à 190 ch, notamment grâce cette belle admission directe BMC.



La Biposto n'est pas une série limitée, mais gageons que vous n'en croirez pas beaucoup sur nos routes...

COURS DE PILOTAGE  
JOURNÉES SUR CIRCUIT  
UNE ÉCURIE DE COURSE  
MANIFESTATIONS AUTOMOBILE  
LOCATION DE VOITURES DE COURSES



### CALENDRIER 2015

- 16 et 17 mars **Barcelone Catalunya** (4,7 km)
- 26 et 27 mars **Dijon** (4 km)
- 25 avril **Lignièrès** (1,3 km)
- 9 mai **Paul Ricard Le Castellet** (5,8 km)
- 24 et 25 août **Magny-Cours GP** (4,4 km)
- 21 et 22 sept. **Lurcy-Levis** (2,4 km)
- 7 et 8 déc. **Yas Marina Abu Dhabi** (5,5 km)



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

Sports-Promotion Sàrl — Case postale 112 — CH-2019 Chambrelieu  
tél et fax +41 (0)32 8422649 — portable +41 (0)79 2406251 — [info@sports-promotion.ch](mailto:info@sports-promotion.ch)

# L'élite en piste

Il fallait le voir pour le croire. Le rêve de Stéphane Ratel est exaucé, celui de tous les "spotters" de la planète aussi. Désormais, il faudra se rendre aux meetings de l'Ultracar pour admirer toutes les supercars les plus élitistes du marché au même endroit.

TEXTE CÉDRIC PINATEL PHOTOS RAYMOND PAPANTI



Une vue délirante à 4 millions d'euros.





Les supercars sont généralement le corollaire de toutes les grandes manifestations automobiles dans le monde. Si vous vous rendez chaque année aux 24 Heures du Mans, au Festival of Speed de Goodwood ou même au concours d'élégance de Pebble Beach en Californie, vous avez forcément l'habitude de croiser au moins une Veyron ou une Ferrari Enzo dans le paddock, et plusieurs dizaines de supercars extrêmement rares et élitistes. D'ailleurs, même sur des courses prestigieuses, ces supercars parviennent systématiquement à capter l'attention des spectateurs présents rien qu'en restant immobiles sur les parkings du circuit. D'où l'idée de l'Ultracar Sports Club, lancée par Stéphane Ratel à l'occasion de la manche Blancpain du circuit Paul Ricard au mois de juin dernier. Cet homme d'affaires à la chevelure impressionnante, qui avait monté le championnat BPR en 1994 avec ses amis Jürgen Barth et Patrick Peter, a toujours aimé les supercars. Et il a bien compris que ces engins pouvaient servir ses championnats actuels.

#### Les attractions du paddock

Les Coupes Blancpain rassemblent les meilleures GT3 de la planète et permettent à chaque fois d'observer de superbes luttes entre de très nombreux constructeurs, mais c'est encore insuffisant pour attirer en masse le spectateur néophyte en sport automobile. L'Ultracar Sports Club se greffe donc directement sur ces week-ends de course et propose de rassembler les supercars les plus exclusives lors de sessions de roulage spécifiques. Le tout dans un paddock de course rempli de pilotes gentlemen-drivers fortunés: de quoi attirer aussi bien les constructeurs que les propriétaires privés. Le plateau de supercars aligné au Circuit Paul Ricard cumulait quasiment tous les modèles les plus rares du marché actuel. Bugatti est venu avec Pierre-Henri Raphanel pour montrer une dernière fois la Veyron Grand Sport Vitesse et prendre quelques contacts sur place. Lamborghini a apporté ses deux Veneno du musée, un Roadster et un Coupé. McLaren a envoyé Chris Goodwin et sa P1 GTR pour tenir compagnie à six P1 routières conduites par des clients. Deux propriétaires de Ferrari LaFerrari ont répondu à l'appel de Stéphane »



Les McLaren P1 sont venues en meute.



PRESQUE TOUS LES MODÈLES  
LES PLUS RARES ET CHERS RÉUNIS



Les supercars ont  
volé la vedette aux  
voitures de course!



Bienvenue à bord de la McLaren  
P1 GTR de Chris Goodwin.





Une "vieille" 599XX était également de la partie.



L'un des 77 exemplaires de la reine des Aston avait fait le déplacement.



Ratel, ainsi que ceux d'une Gumpert Apollo, une Pagani Zonda R, une Huayra et une Ferrari 599 XX. Sans oublier l'Aston Martin One 77, ainsi qu'une autre Bugatti qui roulait lorsque son propriétaire n'était pas occupé à piloter en course. Au final, aucun rassemblement privé ou public au monde ne pouvait supporter la comparaison avec cette première édition de l'Ultracar Sports Club. Les autos ont immédiatement été entourées d'une nuée de spotters venus de France et d'ailleurs rien que pour voir ça, et tous les spectateurs présents sur le circuit ont passé un long moment à détailler chaque supercar. Mais pas question de les laisser à l'ombre dans le paddock, toutes les autos se sont retrouvées sur la piste, emmenées à un rythme très éloigné de celui d'une gentille parade. Reines des réseaux sociaux et présentes sur toutes les photos, les supercars de l'Ultracar ont vendu du rêve à tous les visiteurs en Provence, et l'organisateur compte bien remettre ça à Misano, début octobre. Record à battre : seize autos engagées. ■

Sans surprise, la P1 GTR dominait tout le monde en piste.



### « Une vraie demande »



Stéphane Ratel, le patron de SRO et initiateur de l'Ultracar : « Je sentais qu'il y avait une vraie demande du public pour ces autos. Tout le monde les admire, et je pense que le concept mérite de se développer encore pour devenir un rendez-vous incontournable. Les constructeurs jouent le jeu car ils savent que les pilotes présents dans le paddock du championnat Blancpain font partie de la clientèle de ces autos. Quant aux particuliers, ils ont été nombreux à répondre mais tous n'ont pas pu venir. Il me manquait encore une Porsche 918 Spyder et des Koenigsegg, ce sera pour les prochaines fois. »



### Chronos du mois

#### Piste humide

- (1) Pneus usés
- (2) T° > 30° C
- (3) T° < 0° C
- (4) Voiture fatiguée
- (5) Michelin Pilot Supersport
- (6) Voiture modifiée

### LE CIRCUIT

La piste Club de Nevers Magny-Cours est notre base de référence depuis quatre ans. Nous l'avons choisie pour sa variété et son développement assez faible. Ce tracé ni trop lent ni trop rapide permet de synthétiser les qualités d'une voiture de sport, quelle que soit sa puissance. La piste affiche un développement de 2,53 km, avec une ligne droite de 700 m que nous tronquons en prenant la chicane. Le circuit peut être loué. Il accueille des stages de pilotage et de nombreux clubs autos mais surtout motos. Contact: 03 86 21 80 85.

### LA MÉTHODE

Les chronos sont effectués par le même pilote. Afin de préserver les voitures et d'assurer une certaine homogénéité, la séance comprend trois à quatre tours au maximum. Le chrono peut donc être considéré comme "naturel", l'idée n'étant pas d'aller chercher le temps absolu. A 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.

# 126

km/h : vitesse moyenne de la Radical SR8.

# 2900

kilomètres environ parcourus sur ce tracé.

# 201

voitures chronométrées.

# 222

km/h : vitesse record en bout de ligne droite avec la MP4-12C Coupé.

# 42

marques sont représentées dans le classement.

## TOP 3 GT

Porsche 911 (991) GT3  
1'18''95



Corvette C6 ZR1  
1'19''33



Lamborghini LP700-4  
1'19''40



## TOP 3 BERLINES

Porsche Panamera Turbo S  
1'24''55



BMW M5 (F10)  
1'24''89



Audi RS6 "2013"  
1'25''52



## TOP 3 TRACTIONS

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



Mégane R.S. 275 Trophy-R  
1'25''41



Mégane R.S. 275 Trophy  
1'26''58



## TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo  
1'15''62



KTM X-Bow R  
1'19''51



Ariel Atom 300  
1'20''18



## LE CLASSEMENT

Radical SR8 RX  
1'12''05



Radical SR3 RS  
1'13''81



Mitjet Supertourisme  
1'14''30



Radical RXC Turbo  
1'15''62



Radical SR3 SL  
1'16''40



Lotus Exige S1 Duratec<sup>(6)</sup>  
1'18''87



Porsche 911 (991) GT3  
1'18''95



Corvette C6 ZR1  
1'19''33



Lamborghini LP700-4  
1'19''40



McLaren 12C Coupé  
1'19''51



KTM X-Bow R  
1'19''51



Ginetta G55 Cup  
1'19''66



MP4-12C Spider  
1'19''80



M3 E92 4.4 DM<sup>(6)</sup>  
1'19''98



Ferrari 458 Italia  
1'20''16



Ariel Atom II 300  
1'20''18



Porsche Cayman GT4  
1'20''28



Porsche 911 GT3 RS 4.0  
1'20''30





|  |  |   |                                    |   |                                  |  |
|--|--|---|------------------------------------|---|----------------------------------|--|
| Nissan GT-R 2013<br>1'20"52              | Nissan GT-R 2012<br>1'20"55              | Corvette Z06 Pack Perfo<br>1'20"58        | Lexus LFA<br>1'20"64               | 911 (991) Turbo S<br>1'20"70                    | Mitjet 2.0 litres<br>1'20"70     | GT-R Track Pack <sup>(2)</sup><br>1'20"94        |
| Nissan GT-R 2011<br>1'21"05              | Mégane "500" Dijon Auto<br>1'21"10       | KTM X-Bow<br>1'21"20                      | 911 (991) C4 GTS<br>1'21"61        | Caterham R300 Superlight<br>1'21"70             | Corvette C7 Stingray<br>1'21"72  | Nissan GT-R<br>1'21"75                           |
| 997 GT3 RS 3.8 <sup>(5)</sup><br>1'21"78 | Mercedes AMG GT S<br>1'21"79             | 695 Aseto Corse <sup>(3)</sup><br>1'22"05 | Caterham 485R<br>1'22"10           | Lambo LP570-4<br>1'22"16                        | Porsche 911 GT3 997<br>1'22"20   | Audi R8 V10 Plus<br>1'22"58                      |
| Audi R8 V10<br>1'22"86                   | 911 (991) C2S X51<br>1'22"89             | 911 (997) Turbo S<br>1'22"90              | 911 (991) Carrera S<br>1'22"98     | Aston V12 Vantage S<br>1'22"98                  | Lotus Exige S<br>1'23"22         | Golf VI GTI APR <sup>(6)</sup><br>1'23"28        |
| Mercedes SLS AMG<br>1'23"50              | Lotus 2-Eleven <sup>(4)</sup><br>1'23"60 | Ferrari California<br>1'23"65             | BMW M4 DKG<br>1'23"72              | Toyota GT 86 Monstaka<br>1'23"75 <sup>(6)</sup> | 911 (991) Carrera Cab<br>1'24"18 | Cayman 981 GTS<br>1'24"21                        |
| Audi R8 (boîte méca)<br>1'24"22          | Venturi 400 Trophy "route"<br>1'24"44    | Maserati MC Stradale<br>1'24"54           | Boxster Spyder<br>1'24"55          | Panamera Turbo S<br>1'24"55                     | 911 (997/2) C2S<br>1'24"57       | BMW 1 M Dijon Auto <sup>(6)</sup><br>1'24"71     |
| Audi R8 R Tronic<br>1'24"77              | Panamera Turbo<br>1'24"78                | Westfield FW300 ST3<br>1'24"80            | Jaguar F-Type R<br>1'24"84         | Aston V8 Vantage S<br>1'24"85                   | BMW M5 (F10)<br>1'24"89          | BMW M3 E92 Compet.<br>1'24"90                    |
| Alfa Romeo 4C<br>1'24"91                 | Artega GT<br>1'24"95                     | Lexus RC F<br>1'25"04                     | Seat Leon Cupra "Perfo"<br>1'25"10 | Boxster S (981)<br>1'25"11                      | Lotus Evora<br>1'25"40           | Mégane R.S. Tophy-R<br>1'25"41                   |
| 911 (997/2) GTS<br>1'25"52               | Audi RS6 "2013"<br>1'25"52               | Panamera GTS<br>1'25"70                   | Caterham Superlight<br>1'25"70     | Caterham 275R<br>1'25"72                        | Cayman S Sport<br>1'25"80        | Mercedes A 45 AMG<br>1'25"82                     |
| Mercedes E 63 AMG<br>1'25"90             | 911 (997/2) C4S<br>1'25"94               | Ginetta G40R<br>1'25"96                   | Lotus Elise S "2012"<br>1'26"11    | Cayman S 981 II<br>1'26"19*                     | Mustang Laguna Seca<br>1'26"22   | Mercedes CLS 63 Perfo<br>1'26"30                 |
| Jaguar XKR "2009"<br>1'26"38             | Cayman 981<br>1'26"40                    | Audi RS5<br>1'26"40                       | Audi RS6 2009<br>1'26"48           | 911 (997) C4S kit moteur<br>1'26"50             | BMW Série 1 M coupé<br>1'26"50   | BMW M3 E90<br>1'26"51                            |
| Audi TT RS BVM<br>1'26"57                | Mégane R.S. 275 Trophy<br>1'26"58        | Peugeot RCZ R<br>1'26"60                  | Chevrolet Camaro<br>1'26"61        | Audi TTS Coupé<br>1'26"63                       | BMW M135i xDrive<br>1'26"86      | Mustang Shelby GT 500<br>1'27"01                 |
| Nissan 370 Z<br>1'27"04                  | BMW M235i<br>1'27"10                     | Corvette C6 LS3<br>1'27"16                | Mégane III R.S. 2014<br>1'27"27    | BMW M135i<br>1'27"28                            | 208 GTI 30th<br>1'27"30          | Mégane III R.S. Trophy<br>1'27"30 <sup>(3)</sup> |



|                                   |  |                                 |                                   |   |                                    |                                   |
|-----------------------------------|--|---------------------------------|-----------------------------------|---|------------------------------------|-----------------------------------|
| Mégane R26.R "Toyo"<br>1'27"34    | Subaru WRX STI S<br>1'27"40                  | BMW X6 M<br>1'27"40             | BMW M3 E92 Coupé<br>1'27"40       | Audi S4<br>1'27"65                          | BMW Z4 35i<br>1'27"68              | Opel Astra OPC<br>1'27"70         |
| C 63 AMG coupé Pack<br>1'27"70    | Mini GP11<br>1'27"80                         | Mitsubishi Evo X GSR<br>1'27"81 | BMW Z4 35is<br>1'27"85            | Mégane III R.S. Cup<br>1'27"87              | Audi S1<br>1'27"88                 | Mitsubishi Evo IX<br>1'27"99      |
| Jaguar XFR<br>1'28"00             | Subaru STI "2008"<br>1'28"04                 | Ford Focus RS<br>1'28"06        | Lexus IS-F<br>1'28"10             | Ford Focus RS 500<br>1'28"22 <sup>(2)</sup> | Porsche Cayman S<br>1'28"35        | VW Scirocco R<br>1'28"40          |
| Seat Leon Cupra R<br>1'28"49      | Mégane R26.R "Michelin"<br>1'28"57           | Porsche Cayman<br>1'28"63       | Porsche Boxster<br>1'28"65        | Mercedes C 63 AMG<br>1'28"80 <sup>(1)</sup> | Mitsubishi Evo X MR<br>1'28"88     | Honda S2000<br>1'29"15            |
| Clio IV R.S. Trophy<br>1'29"18    | Golf VI GTI Ed. 35<br>1'29"29 <sup>(3)</sup> | Golf VII GTI Perf.<br>1'29"40   | VW Golf R<br>1'29"42              | Opel Corsa IOPC<br>1'29"55                  | Mégane R.S. Sport<br>1'29"58       | Ford Focus ST 2012<br>1'29"60     |
| Lotus Elise Club Racer<br>1'29"71 | BMW 135i<br>1'29"75                          | Hyundai Genesis 3.8<br>1'29"90  | Renault Mégane R26<br>1'30"00     | Opel Insignia OPC<br>1'30"01                | Audi RS4 Avant****<br>1'30"07      | Nissan 350Z "313 ch"<br>1'30"19   |
| Skoda Octavia RS<br>1'30"25       | Mini JCW "2015"<br>1'30"28                   | Mazda 3 MPS Phase 2<br>1'30"30  | Audi S3<br>1'30"31                | Ford Fiesta ST<br>1'30"32                   | Audi RS3<br>1'30"60 <sup>(3)</sup> | VW Scirocco TSI<br>1'30"63        |
| Abarth 695 Biposto<br>1'30"76     | 208 Racing Cup<br>1'30"80                    | Lotus Elise 2010<br>1'30"90     | Clio IV R.S. Cup<br>1'30"91       | Clio R.S. WSR<br>1'30"93                    | Peugeot RCZ 1.6 THP<br>1'31"00     | Mini Cooper S JCW (08)<br>1'31"01 |
| Clio III R.S./ 2 Cup<br>1'31"04   | Infiniti G37-S coupé<br>1'31"16              | Peugeot 208 GTI<br>1'31"20      | Toyota GT86<br>1'31"20            | Subaru BRZ<br>1'31"30                       | Alfa Giulietta QV<br>1'31"40       | Volkswagen Polo GTI<br>1'31"50    |
| Mini Cooper S 5P F56<br>1'31"70   | Peugeot 308 GTI<br>1'31"80                   | Abarth Punto SS<br>1'32"25      | Renault Twingo R.S. II<br>1'32"50 | Skoda Fabia RS<br>1'32"60                   | Volkswagen Golf VI GTI<br>1'32"74  | Clio II R.S.<br>1'32"74           |
| Civic Type Champ. Ed.<br>1'32"80  | Honda Civic Type-R<br>1'32"90                | Secma F16<br>1'32"92            | Clio II R.S. 2<br>1'32"92         | Suzuki Swift Sport II<br>1'33"21            | Mazda MX-5 2.0 MZR<br>1'33"25      | Audi A1 185 ch<br>1'33"32         |
| Punto Supersport<br>1'33"52       | Peugeot 205 GTI 1.9<br>1'33"72               | Alfa Mito QV<br>1'33"82         | Renault Twingo R.S.<br>1'33"86    | Renault Laguna Coupé V6<br>1'34"53          | Abarth 500<br>1'35"03              | Clio Williams****<br>1'35"18      |
| Citroën C2 VTS<br>1'35"26         | Abarth 500 kit SS<br>1'35"55                 | Suzuki Swift Sport<br>1'35"59   | Mégane R.S. dCi<br>1'36"01        | Ford Sportka<br>1'39"62                     | Renault Twingo GT<br>1'40"80       | Fiat Panda 100 HP<br>1'42"05      |

# MONSTAKA

- SEUL GOLD PRO TUNER COBB EN FRANCE —
- SEUL MASTER TUNER ECUTEK EN FRANCE —
- BANC 4 ROUES MOTRICES DERNIERE GENERATION —

Préparateur et distributeur exclusif de marques vouées à votre passion, MONSTAKA est là pour vous conseiller dans la préparation de votre auto et sa mise au point à l'aide d'ingénieurs et de techniciens accrédités et diplômés en calibration de moteur de course. Nous sommes équipés d'outils de mesure très High Tech comme notre banc DynaPack DAQPLUS 55 capable de freiner sur 4 roues jusqu'à 2779 chevaux aux moyeux. Avec son design, notre banc permet de répéter nos mesures sans contraintes de patinage ou de pneumatiques, comme c'est le cas avec un banc traditionnel, et répond aux standards de mesure STP / DIN 70020 / SAE J1349.



## CALIBRATION MOTEUR SUR-MESURE

Porsche 911 turbo :  
stages 600-700-900-1200 ch et plus

## RENFORTS CHÂSSIS - SILENT-BLOCS RENFORCÉS AMORTISSEURS DEDIÉS



Nissan GT-R R35 :  
stages 600-700-900-1200 ch et plus



Toyota GT86 : stages 225-245-400-500 ch

## FREINAGE MAJORÉ ET CONVERSION CARBONE

MONSTAKA c'est aussi un large choix de solutions châssis, freinage, d'entretiens et de maintenance.

Exemple pour NISSAN GT-R35:

Vidange moteur : Huile moteur HKS 0W42 / Filtre à huile et filtres à air HKS / Joint de vidange / Contrôle des niveaux : 350 EUROS TTC

Vidange pont AV+AR : Huile de pont HKS G1400 75W140 / Joints de vidange des ponts AV+AR / Contrôle des trains : 350 EUROS TTC

Vidange boîte : Huile DCTF-II HKS / Nettoyage des carters, valves et solénoïdes / alignement de boîte & ajustement : 790 EUROS TTC

MONSTAKA-SIEA - 323 CHEMIN DES PLAINES - 06370 MOUANS-SARTOUX - FRANCE

WWW.MONSTAKA.COM - INFO@MONSTAKA.COM - TEL1 : +33(0) 493 482 958 - TEL2 : +33(0) 493 470 306



## CIRCUIT

# Lédenon

Surnommé le toboggan gardois, le circuit de Lédenon est l'un des plus techniques de France avec son dénivelé important et son tracé particulièrement sinueux.

TEXTE CLÉMENT BOURDIN

PHOTOS D.R.

### LE CIRCUIT

Créé en 1973 par les époux Bondurand, grands passionnés de sport automobile, le circuit de Lédenon s'est rapidement fait un nom en accueillant de nombreuses compétitions autos et motos, mais surtout grâce à ses caractéristiques exceptionnelles. Située à environ 15 km au nord de Nîmes, cette piste de 3156 m épouse l'important relief de la région, offrant un tracé particulièrement technique et exigeant, avec de nombreuses portions en aveugle, des enchaînements rapides en dévers ainsi qu'une grande variété de courbes. Imposant grande vigilance et anticipation des trajectoires, Lédenon est à aborder avec humilité. Avant de vouloir commencer à rouler vite, il faudra bien apprivoiser ce circuit afin d'en connaître toutes les subtilités comme le très technique "Triple gauche" situé juste après la ligne droite des stands ou le "Virage du camion", un droite avec un léger dévers, situé en bas d'une descente donnant un effet "montagnes russes" et dans lequel on arrive assez rapidement. A noter que l'on tourne en sens antihoraire.



EN PARTENARIAT AVEC

**SUPER TRACKDAY.COM**



### L'AVIS DE SOHEIL AYARI

« A une époque où les circuits ont tendance à devenir trop aseptisés et sans relief, Lédenon est un tracé apprécié de tous les pilotes par son dessin unique qui épouse le massif rocheux sur lequel il est construit. Personnellement j'aime beaucoup les tracés qui suivent les courbes naturelles du relief, à l'image de Spa. Lédenon est encore plus vallonné et offre des sensations incroyables au volant. Les principaux championnats auto et moto y font étape, ce qui permet au circuit de proposer des dégagements importants, pour ne laisser place qu'au plaisir de piloter. Lédenon est un circuit que l'on apprend petit à petit et dont on ne se lasse pas. Le plaisir d'y rouler est unique! »

Retrouvez Soheil Ayari sur les journées circuit ATX 2015 :

Spa le jeudi 24 septembre, Dijon-Prenois le mardi 29 septembre et le jeudi 22 octobre. Plus d'infos et inscriptions sur :

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

### FICHE TECHNIQUE

**Création :** 1973  
**Longueur :** 3156 m  
**Largeur :** 9 à 12 m  
**Niveau sonore :** 97 dB  
**Dénivelé maximum :** 13%  
**Record :** 1'22"65 (Formule Renault 2000). Lors de track days, un très bon chrono se situera aux alentours de 1'35.

### LES POINTS FORTS

Grande technicité  
Sensations uniques  
Cadre exceptionnel

### ÉCOLE DE PILOTAGE

Circuit de Lédenon  
[www.ledenon.com](http://www.ledenon.com)  
04 66 37 11 37

### CONTACT

Circuit de Lédenon  
30210 Lédenon  
04 66 37 11 37  
[www.ledenon.com](http://www.ledenon.com)

### AGENDA

**22 août :** Circuit de Lédenon  
[www.ledenon.com](http://www.ledenon.com)  
**23 août :** Circuit de Lédenon  
[www.ledenon.com](http://www.ledenon.com)  
**16 septembre :** Pole Passion  
[www.polepassion.net](http://www.polepassion.net)  
**19 septembre :** Circuit de Lédenon  
[www.ledenon.com](http://www.ledenon.com)

Découvrez le dernier agenda actualisé sur  
[www.super-trackday.com](http://www.super-trackday.com)





ZOOM SUR...  
**MICHELIN PILOT  
 SPORT EXPERIENCE**  
 21/22 août à Magny-Cours  
[www.michelin.com](http://www.michelin.com)

En partenariat avec plusieurs clubs Porsche, Michelin a lancé cette année les journées Pilot Sport Cup Experience. Huit dates cette année

sur cinq circuits dont Magny-Cours GP les 21 et 22 août prochains. Outre un accès à la piste dans des sessions sport ou découverte, Michelin propose

un encadrement évidemment tourné autour des pneumatiques. Un challenge de régularité est également proposé, réservé bien entendu aux

voitures équipées en Michelin Pilot Sport. Des baptêmes et des offres spéciales sur les pneus sont également au programme.

**AOÛT**

**13**

**DIJON-PRENOIS**

Pole Passion  
 320 euros  
[www.polepassion.fr](http://www.polepassion.fr)

**14**

**BRESSE**

Circuit de Bresse  
 300 euros  
[www.circuitdebresse.com](http://www.circuitdebresse.com)

**21/22**

**MAGNY-COURS**

Michelin Pilot Sport Experience  
 180 euros  
[www.michelin.com](http://www.michelin.com)

**24/25**

**MAGNY-COURS GP**

Sport Promotion  
 Prix 580 euros  
[info@sport-promotion.ch](mailto:info@sport-promotion.ch)

**31**

**GEOPARC**

GEOPARC/St-Dié. Open  
 200 euros  
[www.geoparc.com](http://www.geoparc.com)

**SEPTEMBRE**

**3**

**MUGELLO**

Prestige Racing  
 1 500 euros  
[www.prestige-racing.com](http://www.prestige-racing.com)

**4**

**DIJON-PRENOIS**

Pole Passion  
 320 euros  
[www.polepassion.fr](http://www.polepassion.fr)

**11**

**NÜRBURGRING**

Tinseautestdays Exclusif  
 700 euros  
[www.tinseautestdays.blogspot.fr](http://www.tinseautestdays.blogspot.fr)

**16**

**LÉDENON**

Pole Passion. Open BMW Days  
 280 euros  
[www.polepassion.fr](http://www.polepassion.fr)

**19**

**LADOUX**

MS Drive. Journée glisse  
 549 euros  
[www.msdrive.fr](http://www.msdrive.fr)

**19**

**MAGNY-COURS CLUB**

Sport Promotion (Stage FR)  
 Prix 1 470 euros  
[info@sport-promotion.ch](mailto:info@sport-promotion.ch)

**21/22**

**LURCY-LÉVIS**

Sport Promotion  
 Prix 380 euros  
[info@sport-promotion.ch](mailto:info@sport-promotion.ch)

**22**

**MAGNY-COURS GP**

Prestige Racing  
 900 euros  
[www.prestige-racing.com](http://www.prestige-racing.com)

**24**

**SPA-FRANCORCHAMPS**

Ayrari Track Experience  
 850 euros  
[www.ayaritrackexperience.com](http://www.ayaritrackexperience.com)

**24**

**LÉDENON**

Pole Passion  
 300 euros  
[www.polepassion.fr](http://www.polepassion.fr)

**29**

**DIJON-PRENOIS**

Ayrari Track Experience  
 350 euros  
[www.ayaritrackexperience.com](http://www.ayaritrackexperience.com)

**OCTOBRE**

**12**

**SPA-FRANCORCHAMPS**

Pole Passion  
 695 euros  
[www.polepassion.fr](http://www.polepassion.fr)

**19**

**L'ANNEAU DU RHIN**

Sport Promotion  
 Prix 480 euros  
[info@sport-promotion.ch](mailto:info@sport-promotion.ch)

**22**

**DIJON-PRENOIS**

Ayrari Track Experience  
 350 euros  
[www.ayaritrackexperience.com](http://www.ayaritrackexperience.com)

**25**

**CLASTRES**

FC Racing  
 120 euros.  
[www.fc-racing.fr](http://www.fc-racing.fr)

**28**

**LURCY-LÉVIS**

GT Pilotage  
 295 euros  
[www.gtpilotage.fr](http://www.gtpilotage.fr)

# La mixité en danger?

L'organisation de track days se voit compliquée depuis peu par de nouvelles règles instaurées par la FFSA en matière de catégorisation des véhicules. Explications.

TEXTE CLÉMENT BOURDIN PHOTOS D.R.



**D**epuis plusieurs semaines, le petit monde des track days est bien agité. En cause, l'évolution de la réglementation édictée par la FFSA concernant les "règles techniques et de sécurité sur les circuits asphaltés". Le point qui fâche ? La notion de catégorie de véhicule. D'après le document officiel, il n'est pas autorisé de faire rouler ensemble des véhicules à roues couvertes et à roues découvertes (les monoplaces du type Formule Renault par exemple). A cela s'ajoute pour les organisateurs le fait qu'ils ne puissent désormais mélanger des pistardes de types différents (trois selon la FFSA : GT, Tourisme et Sport proto) qu'à condition de respecter des catégories de poids : moins de 800 kg, de 700 à 1100 kg, et plus de 800 kg. Un impressionnant casse-tête, d'autant plus qu'il faut prendre en compte le niveau d'expérience des pilotes et les performances des autos (par exemple, une Citroën AX Sport entièrement vidée et une Caterham feront partie de la même catégorie mais n'ont pas franchement les mêmes performances). Et comme si cela ne suffisait pas, la fédération a en plus précisé cinq catégories de véhicules : à carrosserie ouverte, à carrosserie fermée, monoplaces, camions et véhicules

expérimentaux. A noter que cet ensemble de nouveautés apparu fin avril 2015 est un copier-coller des mêmes règles appliquées en compétition. Parmi cette multitude de nouvelles notions, celles de "GT, véhicules de tourisme et Sport proto" n'ont pas été clairement définies. Les organisateurs ainsi que les circuits souhaiteraient une liste précise avec les noms des autos rentrant dans chacune de ces cases afin d'y voir plus clair. Or, d'après la direction du circuit de Magny-Cours et Laurent Coydon, à l'origine du site trackdays.fr et qui a regroupé les doléances de divers organisateurs, la FFSA n'a pour le moment pas donné suite à cette demande et paraît peu ouverte au dialogue. Par ailleurs, les acteurs des sorties sur circuit ont du mal à accepter la règle imposée en matière de catégories de poids. « Il a toujours paru logique de faire rouler ensemble des autos de performances équivalentes, sans se restreindre à leur gabarit, nous explique-t-on du côté de Magny-Cours. Cette nouvelle réglementation s'est faite sans aucune concertation avec nous, et c'est bien dommage car, à terme, cela peut mettre en danger notre activité en raison d'une mise en application très compliquée. » De son côté, Laurent Coydon assure comprendre l'idée de départ de cette catégorisation par poids : « En soi, l'idée n'est pas idiote puisque l'on

imagine bien qu'en cas de choc entre une GT et un proto, le plus léger sera le plus endommagé. Mais il n'y a jamais eu de problème de ce genre ». Il ajoute qu'avec une telle règle, « l'esprit track days va en prendre un coup. Jusqu'à présent, sur les journées vous pouviez voir des pilotes de Porsche GT3 discuter avec d'autres roulant en Caterham, en proto ou encore en Clio Cup. Avec les nouvelles restrictions, chacun risque de se retrouver dans son coin, il n'y aura plus ce mélange des genres si particulier. » A l'heure où nous écrivons ces lignes, la FFSA ne nous a malheureusement pas donné plus d'informations sur le pourquoi de telles restrictions appliquées à des manifestations qui ne sont pas directement gérées par elle. Tout juste savons-nous qu'une règle est une règle, et qu'il faut l'appliquer sans trop se poser de questions. Afin de faire bouger les choses et d'obtenir plus de réponses à leurs questions, les circuits se sont regroupés pour mettre en commun leurs demandes. Même chose du côté de certains organisateurs comme Ayari Track Experience ou encore Christophe Tinsaut qui, par le biais de Laurent Coydon, ont envoyé un courrier à la fédération, demandant une rencontre afin que chacun expose ses arguments et ses propositions, pour que la pratique des track days se déroule toujours dans un cadre sécurisé mais sans prise de tête. ■

# 50/50

*Vous vous engagez  
Marcassus Sport aussi !*



MARCASSUS *Sport*

LOTUS 3-ELEVEN

**100% PURE DRIVING**

Conditions exceptionnelles. Exemples de financement.



**LOTUS 3-ELEVEN**

**A partir de 116 400 €**

Premier loyer de 58 200 €  
et 35 loyers de 343 €\*

**LOTUS EVORA 400**

**A partir de 96 000 €**

Premier loyer de 48 000 €  
et 35 loyers de 283 €\*

**LOTUS EXIGE S CR**

**A partir de 74 630 €**

Premier loyer de 37 315 €  
et 35 loyers de 220 €\*  
  
*Assurance : 66 €/mois  
Piste incluse  
Entretien 3 ans offert*

**LOTUS ELISE S 220**


**A partir de 50 120 €**

Premier loyer de 25 000 €  
et 35 loyers de 147 €\*  
  
*Assurance : 50 €/mois  
Piste incluse  
Entretien 3 ans offert*

**ENTREZ DANS LA LÉGENDE MORGAN PLUS 4**

**A partir de 57 550 €** - Premier loyer de 28 775 € et 35 loyers de 170 €\*  
  


**L'ORIGINAL CATERHAM 275**

**A partir de 37 995 €** - Premier loyer de 19 997 € et 35 loyers de 112 €\*  
  


**UNE NOUVELLE EXPÉRIENCE ZENOS E10**

**A partir de 39 900 €** - Premier loyer de 19 950 € et 35 loyers de 117 €\*  
  


**Sport & Passion**

**20 ANS**

T : +33 (0) 562 122 900

[www.marcassus-sport.com](http://www.marcassus-sport.com)

MARCASSUS *Sport*

**\*MENTIONS LEGALES** - Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de paiement avant de vous engager.

Après paiement du dernier loyer (36 mois), vous pouvez restituer le véhicule à votre concessionnaire pour le montant de l'engagement de reprise, qui est de 50 %, conditionné à un kilométrage total maximum de 36 000 km et à un état standard, ou l'acquérir en levant l'option d'achat. Vous disposez d'un droit de rétractation. Offre soumise sous conditions d'acceptation du dossier par l'organisme de crédit. Offre réservée aux particuliers majeurs.

Le montant de l'assurance est donné à titre indicatif, en fonction du bonus/malus et de la localité. Hors frais d'immatriculation et hors frais à la vente. Conditions disponibles sur simple demande auprès de Marcassus Sport, 26 avenue du Louron 31770 Colomiers.

**ABARTH**
**500/595/695**

|                  |        |      |          |
|------------------|--------|------|----------|
| 1.4 T            | 135 ch | 8 CV | 18 300 € |
| 595 Turismo      | 160 ch | 8 CV | 22 200 € |
| 595 Competizione | 160 ch | 8 CV | 24 100 € |
| 695 Biposto      | 190 ch | 9 CV | 40 500 € |


**ALFA ROMEO**
**MITO**

|                    |        |      |          |
|--------------------|--------|------|----------|
| Quadrifoglio Verde | 170 ch | 9 CV | 24 990 € |
|--------------------|--------|------|----------|


**GIULIETTA**

|    |        |       |          |
|----|--------|-------|----------|
| QV | 240 ch | 14 CV | 34 400 € |
|----|--------|-------|----------|


**GIULIA**

|    |        |               |
|----|--------|---------------|
| QV | 510 ch | env. 90 000 € |
|----|--------|---------------|


**4 C**

|         |        |       |          |
|---------|--------|-------|----------|
| 4C      | 240 ch | 14 CV | 51 900 € |
| Solider | 240 ch | 14 CV | 73 000 € |


**ALPINA**
**B3 BI-TURBO**

|         |        |       |          |
|---------|--------|-------|----------|
| Berline | 410 ch | 29 CV | 67 057 € |
|---------|--------|-------|----------|


**B5 BI-TURBO**

|            |        |       |           |
|------------|--------|-------|-----------|
| V8 4.4     | 540 ch | 44 CV | 101 234 € |
| Edition 50 | 600 ch | NC    | NC        |


**B6 BI-TURBO**

|            |        |       |           |
|------------|--------|-------|-----------|
| Coupé      | 540 ch | 44 CV | 132 292 € |
| Edition 50 | 600 ch | NC    | NC        |


**B7 BI-TURBO**

|        |        |       |           |
|--------|--------|-------|-----------|
| V8 4.4 | 540 ch | 45 CV | 132 292 € |
|--------|--------|-------|-----------|


**ASTON MARTIN**
**V8 VANTAGE**

|            |        |       |           |
|------------|--------|-------|-----------|
| Coupé      | 426 ch | 32 CV | 109 596 € |
| Roadster   | 426 ch | 32 CV | 121 608 € |
| S          | 436 ch | 35 CV | 124 257 € |
| S Roadster | 436 ch | 35 CV | 136 664 € |


**V12 VANTAGE**

|            |        |       |           |
|------------|--------|-------|-----------|
| S          | 573 ch | 48 CV | 181 398 € |
| S roadster | 573 ch | 48 CV | 193 417 € |
| GT12       | 600 ch | env.  | 300 000 € |


**DB9**

|         |        |       |           |
|---------|--------|-------|-----------|
| Coupé   | 517 ch | 40 CV | 178 655 € |
| Volante | 517 ch | 40 CV | 193 732 € |


**VANQUISH**

|         |        |           |
|---------|--------|-----------|
| Coupé   | 573 ch | 251 064 € |
| Volante | 573 ch | 266 141 € |


**RAPIDE**

|          |        |       |           |
|----------|--------|-------|-----------|
| Rapide S | 558 ch | 48 CV | 190 723 € |
|----------|--------|-------|-----------|


**AUDI**
**S1**

|          |        |       |          |
|----------|--------|-------|----------|
| 2.0 TFSI | 231 ch | 14 CV | 33 900 € |
|----------|--------|-------|----------|


**S3/RS3**

|               |        |       |          |
|---------------|--------|-------|----------|
| S3            | 300 ch | 19 CV | 46 120 € |
| S3 Sportback  | 300 ch | 19 CV | 47 320 € |
| S3 Berline    | 300 ch | 19 CV | 47 990 € |
| RS3 Sportback | 367 ch | NC    | 56 900 € |


**S4/RS4**

|                   |        |       |          |
|-------------------|--------|-------|----------|
| S4 V6 compresseur | 333 ch | 23 CV | 64 790 € |
| Avant             |        |       | +1 350 € |
| RS4               | 450 ch | 35 CV | 87 580 € |


**S5/RS5**

|              |        |       |          |
|--------------|--------|-------|----------|
| S5 Coupé     | 333 ch | 23 CV | 69 680 € |
| S5 Cabriolet | 333 ch | 23 CV | 74 050 € |
| S5 Sportback | 333 ch | 23 CV | 69 980 € |
| RS5          | 450 ch | 35 CV | 90 650 € |
| RS5 Cab      | 450 ch | 35 CV | 98 780 € |


**S6/RS6**

|           |        |       |           |
|-----------|--------|-------|-----------|
| S6        | 450 ch | 31 CV | 90 300 €  |
| RS6 Avant | 560 ch | 47 CV | 121 710 € |


**S7/RS7**

|     |        |       |           |
|-----|--------|-------|-----------|
| S7  | 450 ch | 31 CV | 102 900 € |
| RS7 | 560 ch | 47 CV | 131 000 € |


**TTS**

|          |        |       |          |
|----------|--------|-------|----------|
| 2.0 TFSI | 310 ch | 19 CV | 55 300 € |
|----------|--------|-------|----------|


**S8**

|            |        |       |           |
|------------|--------|-------|-----------|
| V8 Biturbo | 520 ch | 42 CV | 133 650 € |
|------------|--------|-------|-----------|


**RS Q3**

|       |        |          |
|-------|--------|----------|
| RS Q3 | 310 ch | 61 660 € |
|-------|--------|----------|


**R8**

|          |        |    |           |
|----------|--------|----|-----------|
| V10      | 540 ch | NC | 165 000 € |
| V10 Plus | 610 ch | NC | 187 400 € |


**BENTLEY**
**CONTINENTAL**

|        |        |       |           |
|--------|--------|-------|-----------|
| V8 S   | 528 ch | 41 CV | 197 500 € |
| GT W12 | 575 ch | 51 CV | 202 200 € |
| Speed  | 635 ch | 51 CV | 222 300 € |


**BMW**
**SÉRIE 1**

|               |        |       |          |
|---------------|--------|-------|----------|
| M135i berline | 320 ch | 21 CV | 45 151 € |
| M135i xDrive  | 320 ch | 21 CV | 49 501 € |


**SÉRIE 2**

|       |        |       |          |
|-------|--------|-------|----------|
| M235i | 326 ch | 21 CV | 47 601 € |
|-------|--------|-------|----------|


**M3/M4**

|              |        |       |          |
|--------------|--------|-------|----------|
| M3           | 431 ch | 32 CV | 80 900 € |
| M4           | 431 ch | 32 CV | 81 900 € |
| M4 Cabriolet | 431 ch | 32 CV | 88 501 € |


**Z4**

|            |        |       |          |
|------------|--------|-------|----------|
| sDrive28i  | 245 ch | 13 CV | 45 951 € |
| sDrive35i  | 258 ch | 17 CV | 51 601 € |
| sDrive35is | 340 ch | 24 CV | 65 200 € |





**M5**

V8 biturbo 560 ch 47 CV 119 300 €  
Pack M Competition 575 ch 47 CV 127 900 €



**M6 / GRAN COUPÉ**

Coupé 560 ch 47 CV 134 200 €  
Pack M Competition 575 ch 47 CV 142 900 €  
Cabriolet 560 ch 47 CV 141 701 €  
Gran Coupé 560 ch 47 CV 139 000 €



**X5 / X6 M**

X5 575 ch NC 126 000 €  
X6 575 ch NC 133 800 €



**I8**

1.5 turbo + électrique 362 ch 11 CV 146 050 €



**CATERHAM  
SUPER SEVEN**

165S 80 ch NC 28 995 €  
275R 135 ch NC 45 245 €  
Seven 485 240 ch NC 65 245 €



**CHEVROLET  
CORVETTE STINGRAY**

Stingray 466 ch 35 CV 69 990 €  
Stingray Cabriolet 466 ch 35 CV 86 170 €



**CORVETTE Z06**

Coupé 659 ch NC 100 400 €  
Cabriolet 659 ch NC 105 400 €



**CAMARO**

Coupé 432 ch 34 CV 43 000 €  
Cabriolet 432 ch 34 CV 48 000 €



**CITROËN**

**DS3**

Racing 202 ch 12 CV 32 560 €



**DONKERVOORT**

**D8 GTO**

Standard 340 ch NC 139 150 €  
Touring 340 ch NC 151 407 €  
Performance 380 ch NC 161 655 €  
Blister Bera Edition 380 ch NC 192 000 €



**FERRARI**

**488 GTB**

Coupé 670 ch NC 208 400 €



**F12 BERLINETTA**

Coupé 740 ch 72 CV 272 695 €



**CALIFORNIA T**

V8 turbo 560 ch 47 CV 187 153 €



**FF**

6.3 660 ch 61 CV 262 392 €



**LAFERRARI**

V12 hybride 963 ch 81 CV 1 200 000 €



**FORD**

**FIESTA ST**

4 cyl. turbo 182 ch 10 CV 24 300 €



**FOCUS ST**

4 cyl. turbo 250 ch 15 CV 31 350 €



**MUSTANG**

4 cyl. 2.3 314 ch NC 35 000 €  
V8 5.0 441 ch NC 40 000 €



**HONDA**

**CIVIC TYPE-R**

4 cyl. turbo 310 ch 21 CV 35 000 €



**INFINITI**

**Q60 COUPÉ**

V6 320 ch 23 CV 51 115 €



**JAGUAR**

**XE**

V6 S 340 ch NC 61 800 €



**XFR/XFR-S**

R (5.0 compresseur) 510 ch 42 CV 95 900 €  
S 550 ch 47 CV 110 800 €



**XKR-S**

R-S Cabriolet 510 ch 47 CV 142 700 €  
R-S 550 ch 47 CV 134 400 €



**F-TYPE**

F-Type 340 ch 23 CV 67 700 €  
F-Type S 380 ch 27 CV 79 300 €  
Cabriolet + 7 000 €  
V8 Cab 495 ch 40 CV 101 500 €  
R Coupé 550 ch 46 CV 104 800 €



**KIA**

**PRO CEE'D GT**

4 cyl. turbo 204 ch 12 CV 28 990 €



**KTM**

**X-BOW**

R 300 ch 19 CV 90 000 €  
GT 285 ch 19 CV 98 400 €



**LAMBORGHINI**

**HURACÁN**

610-4 610 ch 54 CV 203 400 €



**AVENTADOR**

Coupé 700 ch 68 CV 324 000 €  
Roadster 700 ch 68 CV 360 000 €  
SV 750 ch NC 392 600 €



**LAND ROVER**

**RANGE ROVER**

Sport SVR 550 ch 125 000 €



**LEXUS**

**RC F**

V8 5.0 477 ch NC 79 790 €



**LOTUS**

**ELISE**

Elise 136 ch 9 CV 41 280 €  
 Club Racer 136 ch 9 CV 41 280 €  
 S 217 ch 13 CV 48 660 €  
 Cup 217 ch 13 CV 57 000 €



**EXIGE S**

Coupé 350 ch 25 CV 68 510 €  
 Roadster 350 ch 25 CV 69 620 €



**3-ELEVEN**

V6 compresseur 456 ch NC 115 680 €



**EVORA**

Evora S 350 ch 25 CV 79 620 €  
 Evora 400 406 ch NC 96 000 €



**MASERATI**

**Ghibli**

S 410 ch 31 CV 81 400 €



**GRANTURISMO**

Coupé 405 ch 32 CV 114 500 €  
 Sport 460 ch 37 CV 125 900 €  
 GranCabrio 440 ch 37 CV 135 200 €  
 GranCabrio Sport 450 ch 37 CV 141 900 €  
 MC Stradale 460 ch 37 CV 154 850 €



**QUATTROPORTE**

V8 GTS 530 ch 44 CV 148 850 €



**MAZDA**

**MX-5**

2.0 165 ch NC 32 050 €



**Mc LAREN**

**540C / 570S**

540C 540 ch NC env. 150 000€  
 570S 570 ch NC env. 180 000€



**650S**

V8 biturbo 675 ch NC 309 250 €



**675LT**

V8 biturbo 675 ch NC 309 250 €



**P1**

V8 biturbo 916 ch NC 1 000 000 €



**MERCEDES**

**CLASSE A**

45 AMG 360 ch 24 CV 52 800 €  
 45 AMG Edition 1 360 ch 24 CV 65 400 €



**CLASSE CLA**

45 AMG 360 ch 24 CV 61 600 €



**CLASSE C**

63 AMG 476 ch NC 89 300 €  
 63 S AMG 510 ch 40 CV 97 650 €



**CLASSE E**

63 AMG 557 ch 47 CV 122 250 €  
 63 AMG 4Matic 557 ch 47 CV 125 050 €  
 S 63 AMG 4Matic 585 ch 50 CV 136 450 €



**CLASSE CLS**

63 AMG 557 ch 47 CV 133 900 €  
 S 63 AMG 4Matic 585 ch 50 CV 148 900 €



**CLASSE S**

63 AMG 585 ch 47 CV 171 300 €  
 65 AMG 630 ch NC NC €



**SLK**

55 AMG (V8 atmo) 422 ch 31 87 900 €



**SL**

63 AMG 537 ch 44 CV 181 700 €  
 65 AMG 630 ch 56 CV 255 700 €



**S COUPE**

63 AMG 585 ch 50 CV 181 000 €  
 65 AMG 630 ch 50 CV 251 500 €



**AMG GT**

GT V8 biturbo 462 ch 35 CV 124 900 €  
 GT-S V8 biturbo 510 ch 41 CV 144 000 €



**ML**

63 AMG 525 ch 44 CV 128 500 €  
 63 AMG Pack Perfo 557 ch 47 CV 135 700 €



**MINI**

**BERLINE**

Cooper S 192 ch 10 CV 25 050 €  
 Cooper S JCW 211 ch 12 CV 31 995 €  
 Clubman + 2 300 €  
 Cabrio + 3 100 €



**COUNTRYMAN**

Cooper S 184 ch 10 CV 29 250 €  
 JCW 218 ch 12 CV 37 150 €



**PACEMAN**

Cooper S 184 ch 10 CV 29 250 €  
 JCW 218 ch 12 CV 37 150 €



**MORGAN**

**ROADSTER**

V6 260 ch 20 69 200 €  
 PLUS 8 390 ch 27 110 000 €



**3 WHEELER**

V2 115 ch 21 CV 40 850 €



**NISSAN**

**370Z**

3.7 V6 331 ch 23 CV 32 900 €  
 3.7 V6 roadster 331 ch 23 CV 38 900 €  
 Nismo 344 ch 23 CV 45 900 €



**GT-R**

Premium Edition 550 ch 44 CV 94 200 €  
 Black Edition 550 ch 44 CV 95 300 €  
 Nismo 600 ch 53 CV 150 000 €



**JUKE**

Nismo RS 218 ch NC 27 700 €



**OPEL**

**ADAM**

S 150 ch NC 18 900 €



## REPROGRAMMATION MOTEUR

Gain de couple - Augmentation de puissance - Baisse de consommation

# Référence du Chiptuning en France depuis 2003



### Plus grand réseau de France avec 8 bancs de puissance

Egalement présent en Europe: Italie, Suisse, Allemagne, Russie, Turquie...

### Quelques uns de nos Distributeurs

|             |                |                     |                |
|-------------|----------------|---------------------|----------------|
| 02 Soissons | 06.65.65.55.78 | 35 Rennes           | 02.99.35.06.00 |
| 05 Gap      | 06.62.09.70.70 | 63 Clermont-Ferrand | 04.73.71.57.90 |
| 18 Bourges  | 07.88.05.84.61 | 69 Lyon             | 04.72.75.96.34 |
| 26 Valence  | 04.75.45.53.73 | 88 Epinal           | 03.29.22.53.30 |
| 31 Toulouse | 05.61.90.53.66 |                     |                |

Liste et coordonnées complètes sur notre site [www.digiservices.fr](http://www.digiservices.fr)

facebook

Rejoignez-nous : [www.facebook.com/digiservices](http://www.facebook.com/digiservices)

YouTube

Suivez-nous : [www.youtube.com/user/societedigiservices](http://www.youtube.com/user/societedigiservices)

## Contact : 01 60 08 09 22

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

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



**CORSA OPC**

4 en ligne turbo 207 ch 12 CV 25 800 €



**ASTRA OPC**

4 en ligne turbo 280 ch 18 CV 35 140 €



**PAGANI HUAYRA**

V12 730 ch 1 015 404 €



**PEUGEOT 208 GTI**

1.6 THP 200 ch 11 CV 25 200 €  
By Peugeot Sport 208 ch 12 CV 29 000 €



**308**

GT 205 ch 11 CV 30 450 €  
GTI 270 ch 16 CV 37 200 €



**RCZ**

2.0 THP 200 ch 12 CV 32 700 €  
R 270 ch 16 CV 43 350 €



**PORSCHE BOXSTER**

2.7 265 ch 17 CV 50 543 €  
3.4 S 315 ch 21 CV 61 868 €  
GTS 330 ch 22 CV 71 708 €  
Spyder 375 ch 22 CV 82 450 €



**CAYMAN**

2.7 275 ch 18 CV 52 703 €  
3.4 S 325 ch 22 CV 65 828 €  
GTS 340 ch 22 CV 75 548 €  
GT4 385 ch 28 CV 88 310 €



**911 CARRERA**

Carrera 350 ch 24 CV 92 885 €  
Carrera Cabriolet 350 ch 24 CV 105 725 €  
Carrera S 400 ch 29 CV 107 765 €  
Carrera S Cabriolet 400 ch 29 CV 120 605 €  
Carrera 4 350 ch 24 CV 100 085 €  
Carrera 4 Cabriolet 350 ch 24 CV 112 925 €  
Carrera 4S 400 ch 29 CV 114 956 €  
Carrera 4S Cabriolet 400 ch 29 CV 127 805 €  
Targa 4 400 ch 24 CV 112 225 €  
Targa 4S 400 ch 29 CV 127 805 €  
GTS 430 ch NC 119 603 €  
4 GTS 430 ch NC 127 445 €  
Targa 4 GTS 430 ch NC 140 285 €



**911 GT3 / GT3 RS**

GT3 475 ch 39 CV 139 523 €  
GT3 RS 500 ch 41 CV 184 925 €



**911 TURBO**

Turbo 520 ch 42 CV 168 245 €  
Turbo S 560 ch 47 CV 200 000 €  
Cabriolet + 12 797 €



**PANAMERA**

S 420 ch 31 CV 107 207 €  
4S 420 ch 31 CV 112 607 €  
GTS 440 ch 34 CV 127 727 €  
Turbo 520 ch 42 CV 149 207 €  
Turbo S 570 ch NC 183 527 €



**MACAN**

S 340 ch 23 CV 62 315 €  
Turbo 400 ch 29 CV 84 830 €



**CAYENNE**

S 400 ch 30 CV 84 050 €  
GTS 440 ch 30 CV 101 330 €  
Turbo 500 ch 41 CV 131 168 €  
Turbo S 570 ch NC 170 450 €



**918 SPYDER**

V8 + électrique 887 ch NC 775 404 €  
Pack Weissach + 71 760 €



**RADICAL**

**SR3 SL / RXC**

SR3 SL 2.0 | turbo 300 ch 15 CV 79 900 €  
RXC RXC Turbo 460 à 530 ch NC 160 000 €



**RENAULT**

**CLIO IV RENAULT SPORT**

R.S. 200 ch 11 CV 25 850 €  
R.S. Trophy 220 ch 11 CV 28 900 €



**MÉGANE III RENAULT SPORT**

R.S. 265 ch 16 CV 32 050 €  
R.S. 275 Trophy 275 ch 16 CV 38 000 €  
R.S. 275 R 275 ch 16 CV 45 000 €



**SEAT**

**IBIZA**

Cupra 1.4 turbo 180 ch 10 CV 22 485 €



**LEON**

Cupra 265 ch 17 CV 31 645 €  
Cupra 280 280 ch 17 CV 32 815 €  
Pack Perfo 2 600 €



**SKODA**

**OCTAVIA**

RS 220 ch 12 CV 30 950 €



**SUBARU**

**BRZ**

2.0 200 ch 12 CV 29 950 €  
Club 200 ch 12 CV 31 950 €



**WRX STI**

STI 300 ch 21 CV 44 950 €  
STI Club 300 ch 21 CV 49 950 €



**SUZUKI**

**SWIFT**

Sport 136 ch 8 CV 17 380 €



**TOYOTA**

**GT86**

2.0 litres 200 ch 12 CV 29 900 €



**VOLKSWAGEN**

**POLO**

GTI 1.8 TSI 192 ch 26 000 €



**GOLF**

7 GTI 220 ch 13 CV 32 900 €  
7 GTI Pack Perfo. 230 ch 13 CV 33 950 €  
R 300 ch 19 CV 41 300 €



**VOLVO**

**V40**

T5 R-Design 254 ch 13 CV 37 740 €



**WESTFIELD**

**FW 300 ST3**

1,6 turbo 192 ch 11 CV 39 800 €



# AUTO RACING

Réseau de professionnels spécialisé dans la préparation et la reprogrammation moteur. Des ateliers équipés de banc de puissance freiné 4 roues motrices afin d'optimiser au mieux les reprogrammations et les préparations moteur.

**1 AN  
GARANTIE**

**UNIQUE EN FRANCE !**

Seul réseau à inclure une garantie d'un an kilométrage illimité !\*

(Moteur, boîte de vitesse et électronique)

\* voir conditions sur notre site

Track Days - Boutique en ligne - Baptêmes sur piste



|             |   |    |    |    |    |    |
|-------------|---|----|----|----|----|----|
| Dijon       | : | 03 | 80 | 29 | 64 | 89 |
| Grenoble    | : | 07 | 89 | 05 | 74 | 11 |
| Fréjus      | : | 04 | 42 | 02 | 54 | 92 |
| Le Mans     | : | 02 | 43 | 85 | 81 | 32 |
| Bayonne     | : | 05 | 58 | 49 | 87 | 50 |
| Montpellier | : | 09 | 84 | 16 | 26 | 11 |

www.franceautoracing.fr

## FICHES DÉJÀ PARUES

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

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

|                      |      |
|----------------------|------|
| <b>ABARTH</b>        |      |
| GRANDE PUNTO         | N°40 |
| <b>ALFA ROMEO</b>    |      |
| 147 GTA              | N° 4 |
| 156 GTA              | N°18 |
| 75 TURBO             | N°10 |
| 8C COMPETIZIONE      | N°45 |
| BRERA 3.2 V6         | N°33 |
| <b>ALPINA</b>        |      |
| B9 3.5               | N°21 |
| <b>ALPINE</b>        |      |
| A310 V6              | N°18 |
| A610 TURBO           | N° 3 |
| <b>ASTON MARTIN</b>  |      |
| DB9                  | N° 7 |
| DB7 GT               | N°17 |
| DBS                  | N°28 |
| V8 VANTAGE           | N°30 |
| V12 VANTAGE          | N°53 |
| VANQUISH             | N°13 |
| <b>AUDI</b>          |      |
| RS2                  | N° 2 |
| 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 |
| TTS                  | N°40 |
| UR-QUATTRO           | N°49 |
| <b>BENTLEY</b>       |      |
| CONTINENTAL GT SPEED | N°40 |
| <b>BMW</b>           |      |
| 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 CSL               | N° 1 |
| M3 "E46"             | N°31 |
| 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 |
| <b>BUGATTI</b>        |      |
| EB 110 S              | N° 3 |
| <b>CHEVROLET</b>      |      |
| CORVETTE C5           | N°22 |
| CORVETTE C6           | N°57 |
| CORVETTE ZR-1         | N°26 |
| <b>CHRYSLER</b>       |      |
| 300C SRT-8            | N°38 |
| CROSSFIRE SRT-6       | N°25 |
| VIPER GTS             | N° 2 |
| VIPER RT/10           | N°15 |
| <b>CITROËN</b>        |      |
| AX SPORT              | N°21 |
| C2 1.6i 16V VTS       | N° 6 |
| C4 VTS                | N°18 |
| SAXO 1.6i 16V VTS     | N° 4 |
| <b>CIZETA</b>         |      |
| V16T                  | N°32 |
| <b>CORVETTE</b>       |      |
| Z06                   | N°12 |
| <b>DE LA CHAPELLE</b> |      |
| TYPE 55               | N°28 |
| <b>DE TOMASO</b>      |      |
| PANTERA SI            | N°31 |
| <b>DODGE</b>          |      |
| VIPER SRT-10          | N°33 |
| <b>DONKERVOORT</b>    |      |
| D8 210                | N° 6 |
| <b>FERRARI</b>        |      |
| 348 TB                | N°19 |
| 360 MODENA            | N°42 |
| 456 GT                | N°27 |
| 2 TR                  | N°23 |
| 575 M                 | N° 4 |
| 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 |
| <b>FIAT</b>           |      |
| CINQUECENTO SPORTING  | N°10 |

|                    |      |
|--------------------|------|
| PANDA 100 HP       | N°29 |
| UNO TURBO I.E.     | N° 6 |
| <b>FORD</b>        |      |
| ESCORT RS COSWORTH | N°12 |
| FIESTA ST          | N°23 |
| FOCUS RS           | 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 |
| <b>HOMMELL</b>     |      |
| BERLINETTE RS2     | N°11 |
| <b>HONDA</b>       |      |
| CIVIC TYPE-R       | N° 1 |
| CIVIC TYPE R       | N°64 |
| INTEGRA TYPE-R     | N° 4 |
| NSX                | N°14 |
| S2000              | N° 7 |
| <b>JAGUAR</b>      |      |
| XJ220              | N°29 |
| XKR                | N°28 |
| <b>KTM</b>         |      |
| X-BOW              | N°39 |
| <b>LAMBORGHINI</b> |      |
| COUNTACH QV        | N°30 |
| DIABLO             | N° 6 |
| JALPA              | N°25 |
| MURCIÉLAGO         | N°58 |
| <b>LANCIA</b>      |      |
| DELTA HF INTEGRALE | N° 1 |
| RALLYE             | N°13 |
| <b>LEXUS</b>       |      |
| IS-F               | N°52 |
| <b>LOTUS</b>       |      |
| 2-ELEVEN           | N°37 |
| 340 R              | N° 9 |
| ELISE              | N° 1 |
| ELISE SC           | N°41 |
| ESPRIT S4          | N° 5 |
| EUROPA S           | N°20 |
| EXIGE S            | N°31 |
| <b>MASERATI</b>    |      |
| 3200 GT            | N°14 |
| GRANTURISMO S      | N°37 |
| QUATTROPORTE       | N°35 |
| SHAMAL             | N°24 |
| <b>MAZDA</b>       |      |
| 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 |

|                        |      |
|------------------------|------|
| <b>McLAREN</b>         |      |
| F1                     | N°28 |
| <b>MERCEDES BENZ</b>   |      |
| 190E 2.3-16            | N° 4 |
| 500 E                  | N°15 |
| C 32 AMG               | N°20 |
| 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 |
| <b>MG</b>              |      |
| ZR 160                 | N°21 |
| ZT 260                 | N°16 |
| <b>MINI</b>            |      |
| COOPER S JCW           | N° 5 |
| COOPER S JCW GP        | N°59 |
| <b>MITSUBISHI</b>      |      |
| EVOLUTION IX           | N°35 |
| LANCER EVO VIII        | N° 3 |
| LANCER EVOLUTION       | N°61 |
| <b>MVS</b>             |      |
| VENTURI                | N° 4 |
| <b>NISSAN</b>          |      |
| 350Z                   | N° 2 |
| 370Z                   | N°41 |
| SKYLINE GT-R R34       | N°56 |
| <b>OPEL</b>            |      |
| ASTRA OPC              | N°20 |
| CORSA OPC              | N°36 |
| GT                     | N°34 |
| LOTUS OMEGA            | N° 7 |
| SPEEDSTER TURBO        | N°16 |
| <b>PEUGEOT</b>         |      |
| 106 RALLYE             | N°11 |
| 205 GTI 1.9            | N° 1 |
| 205 RALLYE             | N° 5 |
| 206 RC                 | N° 3 |
| 207 RC                 | N°38 |
| 306 S16                | N°14 |
| 309 GTI16              | N° 8 |
| 405 MI16               | N° 6 |
| <b>PORSCHE</b>         |      |
| 911 (964) TURBO 3.3    | N°43 |
| 911 (993) CARRERA      | N°30 |
| 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 |

|                         |      |
|-------------------------|------|
| <b>944 TURBO</b>        | 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 S "987"          | N°26 |
| <b>RENAULT</b>          |      |
| 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 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 |
| <b>SAAB</b>             |      |
| 900 TURBO AERO          | N°37 |
| <b>SEAT</b>             |      |
| LEON CUPRA R            | N°23 |
| <b>SMART</b>            |      |
| FORFOUR BRABUS          | N°17 |
| ROADSTER COUPÉ          | N°22 |
| <b>SUBARU</b>           |      |
| IMPREZA WRX "2006"      | N° 5 |
| IMPREZA WRX STI 2.5     | N° 7 |
| <b>SUZUKI</b>           |      |
| SWIFT SPORT             | N°30 |
| <b>TALBOT</b>           |      |
| SUNBEAM LOTUS           | N°15 |
| <b>TOYOTA</b>           |      |
| MR 140 VVT-I            | N° 5 |
| SUPRA BITURBO           | N°10 |
| <b>VENTURI</b>          |      |
| 400 GT                  | N°25 |
| <b>VOLKSWAGEN</b>       |      |
| 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 |
| <b>VOLVO</b>            |      |
| 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 [motorsport-magazine.fr](http://motorsport-magazine.fr)



## LEXUS LFA



**La première supercar de Lexus se distingue par un design dicté par l'aérodynamique, par des qualités routières indéniables et surtout par un inénarrable V10.**

**D**ans l'esprit de tous, Lexus est perçu uniquement comme un constructeur de placides berlines hybrides. Pourtant, la marque a montré avec l'IS-F qu'elle était capable de réaliser des autos sportives n'ayant pas grand-chose à envier à la concurrence allemande. En 2010, la firme de luxe de Toyota surprend tout le monde avec l'extravagante LFA, bien loin de ses productions habituelles. Cette supercar ultra-technologique a demandé pas moins de dix ans de développement avant de voir le jour. Une durée exceptionnellement longue liée en partie à la décision tardive d'utiliser à haute dose le carbone (65 % de l'auto), ce qui a nécessité trois ans supplémentaires aux ingénieurs pour la mise au point de leurs propres procédés de fabrication. Le résultat de cette décennie de développement donne une auto au design entièrement dicté par la fonction. À défaut d'œuvre d'art, on a droit à une carrosserie dotée de multiples subtilités, où chaque détail est peaufiné pour améliorer l'aérodynamique et le refroidissement. Pour l'animer, Lexus s'est allié à Yamaha pour concevoir un chef-d'œuvre d'orfèvrerie et de technologie: ouverture à 72° (angle idéal d'un V10), bielles et soupapes en titane, injection directe, pistons forgés ou encore carter sec. Avec une puissance de 560 ch et un couple de 48,9 mkg perché à 6800 tr/mn, ce V10 de 4,8 litres de cylindrée n'est pas le plus puissant de la catégorie. Pourtant, il autorise à la

LFA des performances parmi les meilleures de la production automobile. Le 0 à 100 km/h est abattu en 4"4 (un peu décevant mais nous l'avons réalisé par un froid glacial, les pneus avaient donc du mal à avoir du grip), tandis que la borne kilométrique est atteinte en 21"2 avec une vitesse finale de 260 km/h, ce qui en fait une des meilleures sprinteuses de la planète. À titre de comparaison, la très efficace Ferrari 458 Italia

idéal, mais dont la relative lenteur et la violence extrême rappellent que sa conception date d'une époque où des passages en 200 ms étaient largement acceptables. Sauf qu'entre-temps le concept a été largement amélioré, et que certains comme Ferrari sont descendus à 60 ms avec bien plus de douceur. On se consolera en revanche par l'équilibre exceptionnel et la vivacité de l'auto. Ultra-rigide grâce à sa coque en carbone, elle se place au millimètre. Sa direction électrique est l'une des meilleures du genre. Léger, précis et hyper informatif, le feeling au volant est irréprochable, tout comme la suspension. Les amortisseurs monotubes à réservoir hydraulique séparé, s'ils n'offrent pas un toucher de route aussi fin que l'amortissement piloté de la 458 Italia, absorbent tout et procurent notamment une stabilité sans faille au freinage. On note également l'absence totale de mouvements de caisse parasites. Le freinage, confié à un système carbone-céramique, se montre particulièrement puissant. Grâce à tout cela, la Lexus LFA s'est offert pendant un temps le meilleur chrono sur la piste Club de Magny-Cours, avec un impressionnant 1'20"64, reléguant la GT-R à 1'11". Finalement, la firme nipponne a réussi son pari: offrir une véritable supercar efficace et pleine de sensations. Pour les plus exigeants, un optionnel Pack Nürburgring (aéro et suspensions améliorées, pneus plus sportifs et surplus de 11 ch) a même été proposé pour 50 des 500 LFA... ■

## EN BREF

Sortie &gt;&gt; 2010

Moteur &gt;&gt; V10

Cylindrée >> 4 805 cm<sup>3</sup>

Puissance &gt;&gt; 560 ch

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

effectue le même exercice en 20"8. Mais plus que les performances qu'il procure, le bloc de la Japonaise se distingue par sa musique inimitable et son caractère volubile. Il faut un petit temps d'adaptation pour se faire à cette mécanique capable de prendre 9500 tr/mn! Et que dire de sa spontanéité, digne d'un moteur de Formule 1? La puissance est transmise aux roues arrière via une boîte robotisée à 6 rapports à l'étagement

## TECHNIQUE

| MOTEUR  |  |
|---|--|
| Type (cylindres)  | V10 à 72°, inj. directe  |
| Disposition   | centrale avant, longitudinale  |
| Cylindrée (cm³)   | 4 805  |
| Alésage x course (mm)                                   | 88,0 x 79,0  |
| Rapport volumétrique                                    | 12,0 : 1   |
| Bloc/culasses   | alliage/alliage  |
| Soupapes par cylindre                                   | 4  |
| Arbre(s) à cames  | 2 doubles (adm. et échap. à calage variables)  |
| Entraînement  | chaîne   |
| Graissage   | carter sec   |
| Gestion Intégrale                                       | NC   |
| Suralimentation   | -  |
| Puissance maxi (ch à tr/mn)                             | 560 à 6 800  |
| Puissance au litre (ch)                                 | 117  |
| Couple maxi (mkg à tr/mn)                               | 48,9 à 6 800   |
| Couple au litre (mkg)                                   | 10,2   |
| Régime maxi (tr/mn)                                     | 9 500  |
| TRANSMISSION  |  |
| Type  | propulsion   |
| Boîte de vitesses                                       | mécanique robotisée séquentielle   |
| Commande  | séquentielle   |
| Rapport de boîte, vitesse à 1000 tr/mn, et vitesse maxi | 1" 3,23 - 9,2 - 87<br>2" 2,19 - 13,7 - 130<br>3" 1,61 - 18,5 - 176<br>4" 1,23 - 24,2 - 230<br>5" 0,97 - 30,8 - 293<br>6" 0,79 - 37,9 - 325 |
| Rapport de pont   | 3,417 x 1,259  |
| Différentiel autobloquant                               | Torsen   |
| Antipatinage  | déconnectable  |
| Pneumatiques  | Bridgestone Potenza S001   |
| Dimensions avant  | 265/35 ZR 20   |
| Arrière   | 305/30 ZR 20   |
| Jantes avant - arrière                                  | 9,5/11,5 J 20  |
| CARROSSERIE/CHÂSSIS                                     |  |
| Carrosserie   | berlinette, 2 places   |
| SCx (m²) - Cx   | NC - 0,31  |
| Suspension avant  | triangles superposés combinés<br>ressort/amortisseurs<br>barre antiroulis  |
| Arrière   | essieu multibras<br>ressorts/amortisseurs<br>séparés,<br>barre antiroulis  |
| Contrôle de trajectoire                                 | déconnectable  |
| Direction (assistance)                                  | crémaillère (électrique)   |
| Tours de volant (ø de braq.)                            | 2,35 (14,3)  |
| Freins AV/AR (ø en mm)                                  | disques ventilés/perforés<br>carbone/céramique<br>(390/360)  |
| Etriers AV/AR (pistons)                                 | fixes/fixes (6/4)  |
| Assistance au freinage                                  | ABS  |
| Poids (kg)  | 1 480  |
| Répartition AV/AR (%)                                   | 710 / 770 (48/52)  |
| Réservoir (litres)                                      | 73   |
| Long. - larg. - hauteur (mm)                            | 4 505 - 1 895 - 1 220  |
| Empattement (mm)  | 2 605  |
| Voies avant/arrière (mm)                                | 1 580 / 1 570  |

## PERFORMANCES

| ACCÈLS VMAX             |            |
|-------------------------|------------|
| Vitesse maxi (km/h)     | 325        |
| Régime (tr/mn)          | 8 600      |
| De 0 à 100 km/h         | 4"4        |
| De 0 à 400 m            | 12"0       |
| De 0 à 1 000 m          | 21"2       |
| REPRISES                |            |
| De 80 à 120 en 5'6"     | -          |
| De 80 à 150 en 5'6"     | 8"5 / 12"5 |
| 50 km/h en 4' : 400 m   | -          |
| 1 000 m                 | -          |
| CONSO                   |            |
| Urbaine (litres/100 km) | 21,4       |
| Moyenne (litres/100 km) | 14,7       |
| Emissions CO2 (g/km)    | 379        |



Dessinée pour peaufiner au maximum l'aérodynamique, la LFA ne ressemble à rien d'autre et se reconnaît au premier coup d'œil.



Sans la moindre inertie, le V10 prend 9 500 tours avec une allégresse sans égale.

## POINTS FORTS

- » Chant du V10
- » Amortissement sans faille
- » Equilibre parfait
- » Freinage surpuissant
- » Ambiance unique

## POINTS FAIBLES

- » Lenteur de la boîte
- » Moteur très pointu



Même si la fonctionnalité prime sur l'esthétique, l'habitacle n'en reste pas moins hors-norme. La finition est exemplaire, le compromis confort/maintien des baquets est exceptionnel, la position de conduite proche de la perfection, et l'instrumentation digitale est très claire et complète.

## TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

| BUDGET            |                         |
|-------------------|-------------------------|
| Prix à sa sortie  | 377 400 € (2 475 581 F) |
| Côte moyenne      | 300 000 €               |
| Puissance fiscale | 49                      |
| OPTIONS           |                         |
| Pack Nürburgring  |                         |
| Peinture spéciale |                         |

| SERIE                     |  |
|---------------------------|--|
| Climatisation automatique |  |
| Sièges baquet             |  |
| Navigation GPS            |  |
| Freins céramique          |  |
| Intérieur cuir            |  |
| -                         |  |
| -                         |  |



❖ **ABONNEZ-VOUS** ❖ **ABONNEZ-VOUS**



**30% DE RÉDUCTION**

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

**30€**  
**AU LIEU  
DE 42€**

**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 téléphone : 04 78 89 68 51 ou par mail :

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



**ABONNEMENT 1 AN**  
+ **MON KIT DE LAVAGE ProTech**  
MONTE-CARLO  
www.protech.mc

- » **Laser Wash**  
Lavage nouvelle génération  
Lave, lustre et protège en  
un temps record et sans eau !
- » **Nettoyant plastiques**  
Intérieur / extérieur
- » **Nettoyant jantes**
- » **Microfibre PRO**

Prix public : 43,30 €

**50€**  
**AU LIEU DE 73,30 €**  
**SOIT 30% DE RÉDUCTION**



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

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

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

- Abonnement France** pour un an **30 €**
- Abonnement France** pour deux ans **55 €**
- Offre (Kit ProTech) France** pour un an **50 €**

- Abonnement étranger** pour un an **45 €**
- Abonnement étranger** pour deux ans **85 €**
- Offre (Kit ProTech) étranger** pour un an **75 €**

**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.

# Le syndrome de la petite Ferrari

Sergio Marchionne a relancé les spéculations sur le retour du label Dino au sein de la gamme Ferrari. Il parle beaucoup, mais ne lui faisons pas dire ce qu'il n'a pas dit...

Chez Porsche, on s'est interrogé sur la pertinence d'un modèle plus accessible que le Boxster ou d'une cousine de l'Audi R8 et de l'Huracan positionnée au-dessus de la famille 911. Chez Ferrari, le nouveau patron veut exploiter un peu plus la marque au profit du

groupe Fiat Chrysler et briser les tabous du passé.

A l'opération boursière planifiée pour octobre s'ajoute une augmentation pondérée de la production. Marchionne a laissé entendre que la question du lancement d'une nouvelle berlinette plus accessible que la 488 GTB se posait plus en termes d'échéance que de choix philosophique, et que le V6 concocté par Ferrari pour Maserati et Alfa Romeo constituait un bon point de départ.

Plutôt que de parler de Dino, il convient de garder les yeux sur la réalité du marché. Sur les quatre premiers mois de l'année, Ferrari a augmenté sa production d'environ 6 %. En Europe, les immatriculations de la 458, en toute fin de carrière, ont dépassé les 400 unités alors que l'an passé la California, elle aussi en phase de renouvellement,

était descendue à moins de 100 unités. C'est avec sa gamme V8 à moteur central que Ferrari fait du chiffre. Comme le confirment les modestes ventes de la FF, le client Ferrari est sportif dans l'âme. On peut en déduire qu'une berlinette de 500 ch se vendrait mieux que la California.

Portée par le souvenir idéalisé du premier fils d'Enzo

Ferrari, l'aventure Dino est née de la compétition et d'une longue réflexion sur le positionnement des Ferrari de route, laquelle a abouti à la naissance de la 308 GTB, un modèle un cran au-dessus de la 246 GT et badgé Ferrari. Ressortir le diminutif Dino ne serait-ce que pour le ramener à son statut de prénom reste discutable. Une chose



est sûre, la première Ferrari à moteur V6 était une monoplace entièrement badgée Ferrari, en 1957. L'actuelle Formule 1 fait figure de filiation idéale pour une anti-McLaren Sport Series à forte charge émotionnelle, en somme, une vraie Ferrari, pas une anti-911 comme a pu l'être la Dino. **J.-F. M**

# CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT<sup>®</sup>  
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



## Nouvelle Corvette Z06

« FROM THE TRACK TO THE ROAD »



659 ch. Disponible en coupé et cabriolet. Quantité limitée.

Venez découvrir le plus grand stock Corvette disponible en Europe

**18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK**

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT<sup>®</sup>  
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

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

\*Du circuit à la route - P.C.S. Tours 343 448 419 - DREAS N°07032369 - Visuel et données constructeur non contractuels  
Consommations mixtes : de 12,7 à 12,9 l/100 km - Taux des émissions de CO<sub>2</sub> : de 201 à 205 g/km - 07/2015

# PNEUS HYPER SPORT

ROUTE & CIRCUIT

## HAUTES PERFORMANCES SUR LES PRIX

5500 CENTRES DE MONTAGE & MONTAGE À DOMICILE

LIVRAISON **48 HEURES\***

DÉCOUVREZ LES PACKS  
PNEUS + JANTES  
PRÊTS À ROULER



ET BIEN D'AUTRES  
MARQUES

\*À partir de 2 pneus - RCS Aix - 327125678

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

**0 892 460 900\***

\*0,34€/min

**allopneus.com**  
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET