

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAI



SF90 ASSETTO FIORANO
AU FIRMAMENT !

1000^e



BELUX 7,90 € - CH 13,45 CHF
ESP-IT-PORT-COM 8,20 €
DOM/S 8,40 € - TOM/S 14,20 XPF
MAR 83 Mad - CAN 15,30 \$ Cad

NOTRE GARAGE IDÉAL !

ALPINE A110 • AUDI R8 V8 • BMW I M • CORVETTE C6 Z06 • FORD FOCUS RS Mk2 • LAMBORGHINI HURACÁN PERFORMANTE • LOTUS ELISE SPORT 240
McLAREN 675LT • MITSUBISHI EVO IX • PEUGEOT 208 BPS • PORSCHE 991.2 GT3 RS • RENAULT MÉGANE R26R • TOYOTA GR YARIS

Parfaitement irrationnel.

718 Cayman GT4.

Idéal pour quiconque préfère se dire « et pourquoi pas ? » plutôt que « pourquoi ? », le 718 Cayman GT4 vous invite à vivre une expérience de conduite incomparable. Derrière sa silhouette sportive, ce modèle d'exception dévoile une sonorité et des performances qui feront battre le cœur des passionnés encore plus fort.



718 Cayman GT4 (08/07/2021) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 10,7 à 11,1 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 242 à 251 g/km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504.



PORSCHE

AU CENTUPLE !



Motorsport franchit un sacré cap, après 16 ans d'existence, avec une force démultipliée au centuple. Près de 600 sportives sont passées entre nos mains, dont plus de la moitié à Magny-Cours! Jamais un tel palier n'aurait été imaginable sans la persévérance de Nicolas Gourdol. On peut même parler de foi, tant la profession a été balayée par une succession de tempêtes. Il s'est accroché aux branches, a multiplié les titres, et le groupe NG Presse peut aujourd'hui être fier de peser dans le paysage de la presse auto française. Votre magazine préféré est bien entouré. D'une part, par la famille *Motorsport* qui s'est formée au fil des ans, toujours prête à épauler. D'autre part, par de solides partenaires. Nous devons beaucoup au circuit de Magny-Cours, sans qui nous n'aurions pas développé une telle base de données depuis 2008. Un précieux outil, unique en France, visant à asseoir notre savoir-faire et notre objectivité. Cette base a été étoffée au fil du temps par des mesures d'accélération/reprises réalisées à Lurcy-Lévis, toujours prêt à nous dégoter un créneau, puis par la pesée vérifiée chez les sorciers W-Autosport. Nous sommes également épaulés par Avia et quelques hôteliers de la Nièvre. Bref, un immense merci à cet entourage vital et aux précieux membres de la rédaction, dispersée à travers toute la France! Nous avons souhaité passer ce cap en reprenant le volant de coups de cœur. Le résultat va au-delà de nos espérances en termes d'émotion et de partage. Si le virage électrique forcé devient pesant, nous n'hésiterons pas à nous tourner vers le passé - proche - pour pimenter nos colonnes. Donc n'ayez aucune crainte, nous ne fêterons pas notre 200^e numéro suspendus à une prise! Longue vie à *Motorsport*.

“ SI LE VIRAGE ÉLECTRIQUE FORCÉ DEVIENT PESANT, NOUS NOUS TOURNERONS VERS LE PASSÉ... PROCHE ”

JULIEN DIEZ
RÉDACTEUR EN CHEF



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

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



@MagazineMotorsport



@motorsportmag

MOTORSPORT

NG PRESSE

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

RÉDACTION

Directeur de la publication :

Nicolas GOURDOL

Rédacteur en chef :

Julien DIEZ

Journalistes : Patrick GARCIA,
Jacques WARNERY, Cédric PINATEL

Photographes :

Yannick PAROT, Etienne ROVILLE

Directeur artistique :

Jean GRODY

Rédacteur graphiste :

José VILELA

Secrétaire de rédaction :

Eric COWEZ

Chef de fabrication : José VILELA

ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par la
Société NG Presse.

SARL au capital de 130 000 €.

Siège social :

67 chemin de Crépieux

Bâtiment B

69300 Caluire-et-Cuire

RCS Lyon 494 501 430

Gérant : Nicolas GOURDOL

PUBLICITÉ

Motorsport est régi par NG Presse

Nicolas Gourdol :

regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

MLP

legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE

Imprimé

en France

(Offset)

par

l'Imprimerie

Mordacq

Rue de

Constantinople,

62120

Aire-sur-la-Lys.



Commission paritaire :

0612 K877345

Diffusion MLP/I.S.S.N. : 1778-0799.

Dépôt légal : à parution

Les manuscrits et documents non

insérés ne sont pas rendus.

**NOS ESSAIS
EN VIDEO**



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélération, tours chrono...) sur notre chaîne Youtube, forte de 134 000 abonnés et cumulant près de 111 millions de vues! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.





CONCESSIONNAIRES OFFICIELS FERRARI. LA VALEUR DE L'EXCLUSIVITÉ.

Découvrez la Ferrari Portofino M, le nouveau spider 2+ du Cheval Cabré qui présente un grand nombre de nouvelles caractéristiques techniques et de design, notamment une boîte de vitesses à double embrayage à 8 rapports et un Manettino à cinq positions, une première absolue pour un cabriolet Ferrari GT.

Choisissez la sécurité et l'exclusivité que seule Ferrari peut garantir.

Paris
Charles Pozzi
Tél : 01 47 39 96 50
paris.ferrariidealers.com

Monaco
Scuderia Monte-Carlo
Tél : (+377) 97 97 38 38
monaco.ferrariidealers.com

Le Mans
Charles Pozzi Le Mans
SAV uniquement
Tél : 02 43 14 62 70
paris.ferrariidealers.com

La Roche sur Yon
Trident SA
SAV uniquement
Tél : 02 51 24 43 85
larochesuryon-trident.ferrariidealers.com

Lyon
Gauduel
Tél : 04 78 35 14 00
limonest.ferrariidealers.com

Cannes
SF Côte d'Azur
Tél : 04 93 45 04 50
cannes.ferrariidealers.com

Monaco
Monaco Motors
SAV uniquement
Tél : 00 377 97 97 88 00
monaco-monacomotors.ferrariidealers.com

Bezons
Lecoq Paris
SAV et Carrosserie Officielle
uniquement - Tél : 01 34 11 34 11
lecoq-paris.ferrariidealers.com

Toulouse
Modena Sport
Tél : 05 61 54 14 14
toulouse.ferrariidealers.com

Mulhouse
SF Grand Est
Tel: 03 88 81 21 12
mulhouse.ferrariidealers.com

Strasbourg
SF Grand Est
SAV uniquement
Tél : 03 89 31 19 19
strasbourg.ferrariidealers.com

Mandelieu
Lecoq Riviera
Carrosserie Officielle uniquement
Tél : 04 92 46 02 02
lecoq-paris.ferrariidealers.com

Bordeaux
Palau
Tél : 05 57 92 01 92
bordeaux.ferrariidealers.com

Résultats de consommation de carburant et de CO₂ pour la Ferrari Portofino M en mpg (L/100 km) : entre 28,5 (9,9) et 15,7 (18). Émissions de CO₂ : entre 224 et 409 g/km. Les chiffres ne sont indiqués qu'à des fins de comparaison. Ne comparez les résultats de consommation de carburant et de CO₂ qu'avec d'autres voitures testées selon les mêmes procédures techniques. Il est possible que ces chiffres ne reflètent pas les résultats obtenus en conditions de conduite réelles car celles-ci dépendent d'un certain nombre de facteurs, notamment les accessoires installés (après l'immatriculation), les conditions météorologiques, le style de conduite et le chargement du véhicule.

ACTU

- 8 PREMIÈRE LIGNE**
Lotus Emira
Ferrari 296 GTB
- 12 LA TRIBUNE
DE ROMAIN MONTI**
- 14 COTÉ COURSE**
BMW M4 GT3
- 16 ENTREVUE**
Nicolas Gourdol
Éditeur NG Presse

ESSAIS

- NOUVEAUTÉS**
- 20** Alfa Romeo Giulia GTA
et GTAm
- 28** Cupra Formentor VZ5 et
Leon VZ 2.0
- 94 NOS CHRONOS
À MAGNY-COURS**

SPÉCIAL 100^e

- 38** Les coulisses
- 48** Ford Focus RS Mk2 /
Renault Mégane R.S. R26R
- 54** Lamborghini Huracán
Performante / McLaren
675LT / Porsche 911 GT3 RS
- 62** Peugeot 208 BPS /
Toyota GR Yaris
- 68** Audi R8 V8 / Chevrolet
Corvette C6 Z06
- 74** BMW 1M Coupé /
Mitsubishi EVO IX
- 80** Alpine A110 Légende GT /
Lotus Elise Sport 240
Final Edition
- 86** Ferrari SF90 Assetto Fiorano

EN PISTE

- 98** Magazine : les 10 ans du
Motor Sportive Day
- 104** Pistard : Yves et sa Twin' Cup

VINTAGE

- 110 LA COLLECTION
MOTORSPORT**
Alfa Romeo 4C

PRATIQUE

- 13** ABONNEZ-VOUS
- 18** SHOPPING
- 36** COMPLÉTEZ VOTRE
COLLECTION
- 106** LE PRIX DES SPORTIVES

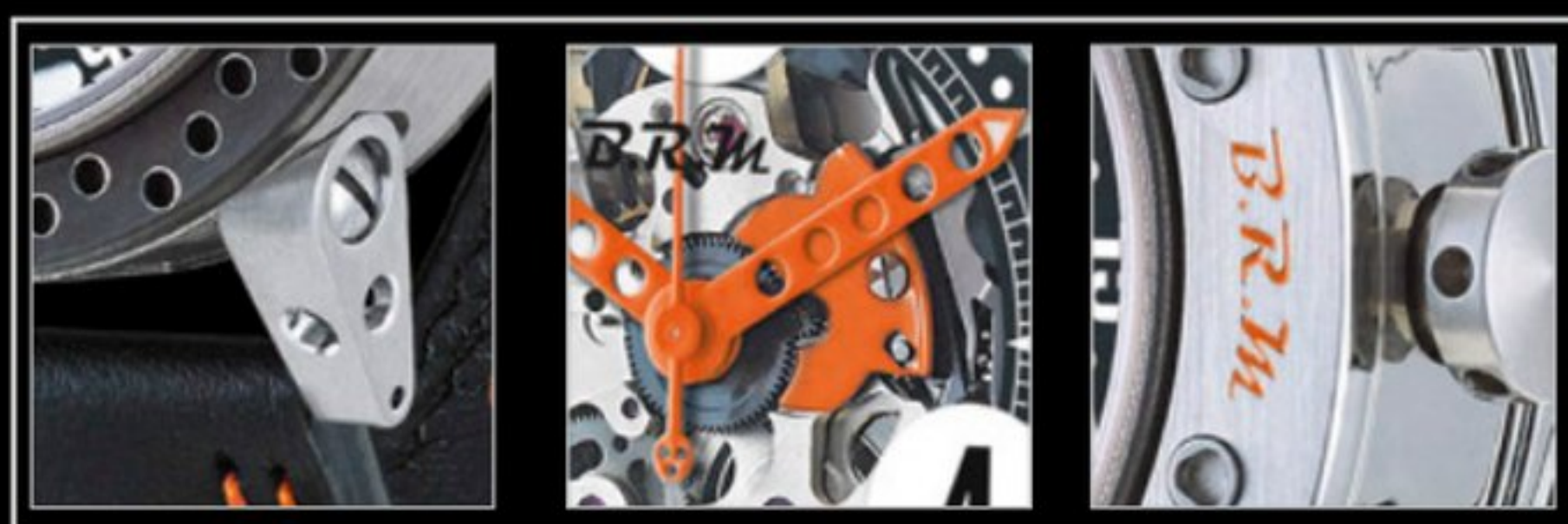


B.R.M.

.. Chronographes ..



V6-44-SA-SQ-AJ



Configurez votre montre
sur brm-chronographes.com

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

Bernard Richards Manufacture

Lotus Emira

MENU ÉTOILÉ

La dernière sportive 100 % thermique Lotus adopte un positionnement similaire à celui de l'ancienne Evora. Surprise, la berlinette à moteur central abrite entre autres un quatre cylindres AMG !



Les Lotus Elise, Exige et Evora vivent leurs derniers mois de commercialisation. L'année prochaine, le fameux adage *light is right* cher à Colin Chapman prendra un coup dans l'aile. Avec ses quatre moteurs électriques totalisant 2 000 ch (!), ses lourdes batteries élevant la masse à 1 680 kg, son prix astronomique (2 370 000 €!) et sa production limitée à 130 exemplaires, la supercar Evija évoluera sur un terrain inédit pour Lotus. Mais la

marque d'Hethel, qui a profondément revu ses installations, s'appuiera aussi à partir du printemps prochain sur une nouveauté beaucoup plus accessible. Présentée en grande pompe juste avant le Festival of Speed de Goodwood, l'Emira adopte un positionnement rappelant celui de l'Evora lancée en 2009.

Cette stricte deux places, dont les lignes tendues évoquent l'Evija, repose sur la Sports Car Architecture, un nouveau châssis en aluminium conçu selon une

technique de fabrication chère à Lotus depuis l'Elise. Rappelons que cette plateforme ne servira pas à la future sportive électrique, partagée avec Alpine pour la remplaçante de l'A110 (attendue pour 2025). À l'intérieur, l'Emira fait également table rase du passé avec une planche de bord moderne disposant de deux gros écrans numériques, d'un équipement high-tech et de matériaux valorisants. Le constructeur anglais annonce une masse de 1 405 kg pour la configuration la plus légère, ce qui place le



Jamais une Lotus n'était allée aussi loin en matière de raffinement.

L'arrière rappelle l'Evora, lors de sa sortie en 2009.



- Moteur** >> 4 en ligne turbo, 2 litres AMG et V6 Toyota à compresseur, 3,5 litres
- Puissance** >> 360 et 400 ch
- Transmission** >> propulsion, 8 double embrayage et 6 manuelle ou auto
- Poids** >> à partir de 1405 kg
- Perfs** >> 0 à 100 km/h en moins de 4''5
- Prix** >> à partir d'environ 70 000 €



coupé face à un Porsche 718 Cayman malgré des dimensions supérieures : 4,40 m de long et 1,98 m de large.

Surprise AMG

Une grande surprise se cache sous le capot. Propriété de Geely depuis 2017, Lotus n'a curieusement pas utilisé un moteur Volvo (appartenant au même groupe) ni même le 1,8 litre de son nouveau partenaire Alpine Renault. Il préfère un quatre cylindres turbo AMG. La présence de Geely au capital de Daimler depuis 2018 explique sans doute ce

rapprochement. On ignore pour l'instant s'il s'agit de la version boostée du 2 litres turbo de l'A 35 (306 ch) ou celle bridée de l'usine à gaz l'A 45 S (421 ch). Lotus précise seulement que le moteur bénéficiera de réglages spécifiques : admission, échappement, électronique. Il développe 360 ch et s'accouple exclusivement à une boîte à double embrayage comptant huit rapports. D'après Lotus, ce groupe motopropulseur permettra à l'Emira de limiter les émissions de CO2 à 180 g/km, pour un prix de base sous les 72 000 €. L'Emira abrite aussi dans son dos le bon vieux V6 3,5 litres d'origine Toyota affublé d'un

compresseur pour la version haut de gamme (400 ch), associée à une boîte manuelle 6 rapports ou à un convertisseur de couple. Les clients devront aussi choisir entre deux finitions aux réglages châssis différents : l'Emira Tour privilégiera le confort et la polyvalence avec un amortissement plus souple et des Goodyear Eagle F1 en première monte. Plus ferme, l'Emira Sports pourra chausser des Michelin Pilot Sport Cup 2 en option avec le Driver's Pack. Dans tous les cas, cette berlinette utilise une direction à assistance hydraulique comme chez McLaren. Espérons que la connexion soit aussi pure! ■



Ferrari 296 GTB

SUPERPOUVOIRS

Peut-on qualifier la 296 GTB de "petite Ferrari" avec son V6 hybride de 830 ch? Sur le papier, elle cloue la F8 Tributo à tous les niveaux.

On s'attendait à une entrée de gamme, à une descendante de la Dino, mais la 296 GTB développe la même puissance qu'une 812 Competizione et revendique des performances au-dessus des supersportives existantes. Reposant sur un nouveau châssis en aluminium, cette jolie berlinette dont le trois-quarts arrière évoque la 250 LM de 1963 n'a finalement rien à voir avec une Ferrari au rabais. Son V6 biturbo ouvert à 120° a de quoi déprimer le voisin Nettuno signé Maserati. Avec 663 ch, soit 221 ch/litre, le rendement de ce 3 litres dépasse celui du 4 cylindres 2 litres turbo AMG. Il sait aussi chanter jusqu'à 8 500 tr/min, travaille sa voix et se voit secondé par un bloc électrique de 122 kW

pour arriver à une puissance maximale cumulée de 830 ch. Oui, cela représente 110 ch de plus qu'une F8 Tributo ou une 720S. Ou 150 ch de mieux par rapport à l'Artura, seule autre super GT hybride rechargeable du marché. Autant de références balayées par la 296 GTB en ligne droite, dont le 0 à 200 km/h expédié en 7"3 surclasserait tout ce qui roule en dehors des Bugatti Chiron et autres SF90 Stradale. Ferrari explique d'ailleurs que si cette dernière vise avant tout le plus haut niveau de performances possible grâce à sa transmission intégrale, la 296 GTB se focalise sur le pur plaisir de conduite et le fun avec sa simple propulsion. Ce qui ne l'empêche pas de coller 1"5 à la F8 Tributo sur le tracé de Fiorano, bien aidé par le pack optionnel Assetto

Fiorano: - 15 kg, 360 kg d'appui à 250 km/h et semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2R. Seul problème, elle coûte beaucoup plus cher que la F8 Tributo. Sauf si vous mettez dans l'équation les 30 000 € de malus sans doute évités grâce à son hybridation. ■

Moteur >> V6 biturbo 3 litres + 1 élec
 Puissance >> 830 ch à 8 000 tr/mn
 Couple >> 75,4 mkg à 6 250 tr/mn
 Transmission >> propulsion, 8 double embrayage
 Poids >> 1 470 kg (Assetto Fiorano)
 Perfs >> 0 à 100/200 km/h en 2"9/7"3,
 + de 330 km/h
 Prix >> 269 000 € (302 000 € Assetto Fiorano)

C'est sous cet angle que l'évocation à la 250 LM de 1963 est flagrante.



Le pack Assetto Fiorano permet d'atteindre 360 kg d'appui.



L'intérieur ressemble à celui de la SF90 Stradale.

EN BREF

Audi RS3



Il aura fallu attendre la quatrième génération pour qu'elle devienne enfin joueuse, grâce à la transmission intégrale reprise de la Golf R. Le fameux 5 cylindres turbo stagne à 2,5 litres et 400 ch mais gagne 2 mkg. Le 0 à 100 km/h s'abat en 3"8 avec les pneus semi-slicks optionnels alors que la vitesse maxi grimpe à 290 km/h via le Pack RS Dynamic. Comptez 70 000 € pour la cinq portes et 71 000 € pour la berline.

Volkswagen Polo GTI



La Polo de cinquième génération ne renonce pas au sport, suite à son restylage de mi-carrière. La GTI conserve le 4 cylindres 2 litres turbo de la précédente mouture, avec une puissance maximale poussée à 207 ch. Proposée uniquement avec la boîte DSG à double embrayage, elle s'attaque à la Fiesta ST et à l'i20 N. Espérons qu'elle progresse sur le plan dynamique.

Porsche 911 Carrera GTS et GT3 Touring



Porsche continue d'élargir la gamme de la Type 992 avec l'arrivée d'une GTS, déclinée en trois carrosseries : coupé, cabriolet et Targa. Le flat-6 3 litres biturbo est porté à 480 ch et ses dessous cachent les freins ainsi que les ressorts auxiliaires de la 911 Turbo. Comme cette dernière, elle peut disposer de quatre roues motrices (série sur Targa). La 911 GT3, elle, gagne une élégante version Touring (même tarif), dénuée d'aileron.

BMW M240i xDrive



Contrairement à la Série 1 passée à la traction, le petit coupé à l'arrière disons singulier reste fidèle à la propulsion pour cette troisième génération. Mais il sacrifie pour l'instant la boîte manuelle et impose le convertisseur à 8 rapports. La M240i xDrive (59 900 €) possède un six cylindres turbo 3 litres développant 374 ch, en attendant l'arrivée de la M2 prévue l'année prochaine.

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

EST-CE QU'IL EST POSSIBLE d'être un "vieux con" à 30 ans? Est-ce normal qu'à chaque annonce d'une nouvelle supercar, à l'exemple de la Ferrari 296 GTB, je nourrisse plus l'envie d'aller faire un tour en F355? Est-ce que pour vous aussi les 630 ch turbocompressés de la Maserati MC20 n'ont pas la même saveur que les 630 ch issus du V12 atmosphérique de la MC12? Heureusement quelques licornes continuent de nourrir ma passion: Lamborghini Huracán STO, Porsche 992 GT3, Ferrari 812 Competizione. Et puis, tout n'est pas si gris finalement. J'ai récemment pris du plaisir en électrique avec la GCK Delta Evo-E dans laquelle j'ai dû décomposer mes mouvements pour passer les vitesses au bon moment avec ce bon vieux levier avant de toucher le rupteur, et même faire le talon-pointe! Le tout en compagnie de notre champion Didier Auriol, qui lui aussi s'est bien amusé. Une question me taraude: est-ce qu'on saura toujours délivrer du plaisir automobile dans le futur? J'en profite pour féliciter les équipes de Motorsport pour ce 100^e numéro, et longue vie à ce magazine qui continue de nourrir notre passion. Rendez-vous au numéro 200, avec l'essai une nouvelle hypercar atmosphérique? On a le droit de rêver... En attendant, je retourne au volant de ma Mercedes AMG GT4 du Bullitt Racing pour une course à Estoril, que je vais découvrir. Dire que je vais profiter du moment est un euphémisme. ■



Assurances CHABOUD

L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

NOUVEAU SITE
INTERNET

*voir conditions en age

www.assurances-chaboud.com

N°orias:0702553

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

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

ABONNEZ-VOUS



30% DE RÉDUCTION

1 ANNÉE 6 NUMÉROS

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

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

35€

**AU LIEU
DE 50€**

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

abonnements@motorsport-magazine.fr



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

* Offre valable uniquement en France



INTERNET Abonnez-vous en ligne sur le site www.ngpresse.fr

Oui, je m'abonne à **Motor Sport**

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

Abonnement France pour un an **35 €**

Abonnement étranger pour un an **45 €**

Abonnement France pour deux ans **75 €***

Abonnement étranger pour deux ans **85 €**

* Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

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

NOM..... PRÉNOM.....

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

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

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

Moteur >> 6 cyl. en ligne biturbo 3 litres
 Puissance >> 590 ch (selon brides)
 Transmission >> propulsion, 6 séquentielle
 Poids >> NC
 Prix >> 415 000 € HT



BMW M4 GT3

Le haricot magique ?

Les coupés BMW évoluent au plus haut niveau des compétitions GT depuis l'an 2000. Cette année-là, le département Motorsport lançait la M3 GTR E46 dans le championnat américain IMSA GT. Après un titre constructeur et pas moins de deux victoires aux 24 Heures du Nürburgring, elle a cédé la place à la M3 GT2 E92 engagée dans les mêmes séries avec autant de succès : titre IMSA GT2 en 2011, victoire aux 12 Heures de Sebring et aux 24 Heures du Nürburgring. Le constructeur a choisi ensuite de basculer dans la catégorie FIA GT3 avec le coupé M6, lui aussi couronné de

succès aux 24 Heures du Nürburgring. En 2018, BMW est revenu dans la plus haute sphère du GT avec la grosse M8 GTE. Comme ses devancières, elle est parvenue à décrocher le titre constructeur en IMSA GT, mais a essuyé un échec aux 24 Heures du Mans après deux tentatives, où elle a été distancée par les Ferrari 458 et autres Porsche 911 RSR.

Jusqu'à 590 ch!

Pour son retour en GT3, BMW s'appuie sur la M4 G82. La nouvelle GT3 va enfin remplacer la vieillissante M6 GT3, toujours dans le coup grâce à de nombreuses évolutions techniques.

Basée sur la M4 Competition, elle reprend le six cylindres biturbo 3 litres alors que son prédécesseur disposait d'un V8 4,4 litres. Un changement qui permet de gagner 40 kg sur le train avant, au bénéfice de la répartition des masses. À noter que le bloc S58 en profite pour recevoir de grosses évolutions par rapport au moteur de série. L'angle d'installation change. Les supports moteur se conforment à la réglementation GT3. Et ce bloc gagne un réservoir d'huile avec un échangeur huile/eau intégré. Il revendique une puissance maximale de 590 ch, qui variera selon les brides réglementaires et les lests relatifs aux



équilibrages de la balance de performance. Ce moteur s'accouple à une traditionnelle boîte séquentielle X-Trac à 6 rapports, qui bénéficie des avancées développées pour la M8 GTE. L'embrayage, par exemple, s'opère désormais au volant et non plus via une pédale. BMW Motorsport annonce une auto à la fois plus maniable, moins contraignante envers ses pneus et moins chère à l'usage par rapport à la M6 GT3. Après plus de 14 000 km d'essais, l'auto a été dévoilée sur la Nordschleife avant de participer à la journée d'essais officielle des 24 Heures de Spa. Avec succès, puisqu'elle

y signait le meilleur chrono de la séance, devant toutes les références de la catégorie GT3. Les choses se sont ensuite un peu compliquées. Alors qu'elle participait à une épreuve du championnat VLN sur la Nordschleife, un accident spectaculaire et inexplicable lors des essais libres a poussé BMW Motorsport à retirer son engagement. Il faudra donc patienter encore un peu pour assister au baptême du feu de la M4 GT3 en course. Les écuries peuvent déjà l'acheter et l'engager pour la saison 2022 dans tous les championnats de la catégorie FIA GT3. ■

Peugeot 9X8

Voici la fameuse Hypercar qui marquera le grand retour de Peugeot aux 24 Heures du Mans 2022. Le style surprend par son audace et son approche aéro radicale : l'auto ne possède pas d'aile ! Rappelons qu'elle cache un V6 biturbo 2,6 litres de 680 ch et un moteur électrique de 200 kW. Elle affrontera la Toyota GR 010 et la SCG 007, puis les futures LMDh de Porsche et Audi dès 2023.



Ford Puma Rally1

Ford lève le voile sur la bête qui défendra ses couleurs en championnat du monde des rallyes en 2022. Fini la citadine Fiesta, auréolée de trois titres mondiaux depuis 2017 ! M-Sport, le partenaire historique de Ford en rallye, passe au petit SUV. Sacrilège ! La Puma se conforme à la réglementation Rally1 qui prévoit la greffe d'un système hybride de 100 kW pour la catégorie reine.



Lamborghini Huracán Super Trofeo EVO2

Conçue pour la compétition monomarque de Lamborghini, la Huracán Super Trofeo n'en finit plus de s'améliorer. Dans sa version EVO2, elle gagne une aéro encore plus agressive avec un appui rehaussé et un système de freinage renforcé (disques avant de 390 mm contre 380 auparavant). Le V10 atmo 5,2 litres stagne à 620 ch et l'EVO2 coûte 250 000 € HT.



BMW en IMSA GT

En marge de son programme en GT3, BMW officialise son arrivée dans la catégorie LMDh du championnat américain IMSA GT dès la saison 2023. On attend maintenant la confirmation de son engagement aux 24 Heures du Mans, face à Porsche et Audi en LMDh et aux Hypercar de Peugeot et Toyota.



NICOLAS GOURDOL

ÉDITEUR DE NG PRESSE

Pour marquer ce centième numéro, nous vous proposons de faire plus ample connaissance avec le géniteur de *Motorsport*, à la fois rédacteur, pilote et patron de presse. Une véritable vocation, qui est née en lisant *Echappement* dès sa plus tendre enfance.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT



MOTORSPORT Comment a démarré l'aventure *Motorsport*?

NICOLAS GOURDOL J'étais essayeur à *Echappement* et je ressentais une certaine frustration car Michel Hommell n'aimait pas voir de grosses sportives prestigieuses dans le magazine. Après m'être un temps battu pour changer cela, j'ai commencé à en parler à Jorge Clavell avec qui nous avons imaginé un projet dans lequel il n'y aurait que des essais et pas de course. Le cahier des charges était clair: tester des voitures de sport sans discrimination de prix ni de puissance. Une GTI pouvait aussi bien faire la couverture qu'une supercar.

MS Pourquoi accordes-tu autant d'importance aux mesures, aux chronos?

NG Les mesures de performances faisaient partie de la culture *Echappement*. Ces données objectives me semblent indispensables pour offrir aux lecteurs plus que la subjectivité de l'essayeur. Dès le début de ma carrière, j'allais régulièrement à Montlhéry pour contrôler les performances annoncées. Aujourd'hui nous le faisons à Lurcy-Lévis. Dans le même esprit, je n'ai pas hésité lorsque l'opportunité s'est présentée en 2008 de réaliser des chronos avec toutes nos voitures d'essai. Cela nous donne aujourd'hui une gigantesque base de comparaison, unique dans la presse magazine automobile.

MS Quelle est ta préférence entre piloter, écrire ou gérer une entreprise?

NG Piloter et réaliser les chronos à Magny-Cours Club, c'est mon moment préféré. J'oublie les soucis et reviens à ce qui constitue l'essence même du métier d'essayeur dont je rêvais depuis l'école primaire.

MS Quel est l'article dont tu es le plus fier? Celui que tu ne referais pas?

NG Au moment où nous avons décidé de fêter les 10 ans du magazine, en 2015, ce n'était pas vraiment la fête économiquement parlant. Pourtant, nous avons réussi à réunir dix autos sur les deux circuits de Magny-Cours et ainsi organiser notre première élection de la Sportive. C'est un petit miracle d'y être parvenu. Pour les galères, il y a des dizaines de sujets qui ont failli capoter ou ont mal tourné. Mais on finit toujours par retomber sur nos pieds. Nerveusement, le road trip en Westfield a sans doute été le

moment le plus éprouvant. On s'est retrouvé avec notre photographe Yannick Parot en pleine tempête de neige, au beau milieu de l'Aubrac. On évoluait sur un tapis blanc de 10 cm, sans filtre, sans assistance, à la faible lueur des phares du minuscule roadster anglais. Le chauffage venait de tomber en panne. Le téléphone ne passait pas... Disons que ça fait des souvenirs.

MS Comment s'est formée la famille *Motorsport*?

NG C'est la résultante d'une petite structure qui cherche de l'aide pour avancer et monter de beaux sujets! On fait appel à des amis, puis à des amis d'amis. Il y a aussi de belles rencontres lors de reportages, de fidèles lecteurs devenus des amis, sans oublier mes parents dans les coulisses. C'est une conception artisanale du monde de l'entreprise dont je suis plutôt content et fier.

MS Si l'aventure *Motorsport* était à refaire, est-ce que tu foncerais?

NG C'est une question difficile. Spontanément, je dirais non. Je ne dirais pas à mes gamins de suivre cette voie compte tenu des galères rencontrées. Mais au fond, je ne regrette rien. À 40 ans, je suis content du chemin parcouru. Il ne fallait pas trop réfléchir quand j'ai quitté le Groupe Hommell avec *Motorsport* sous le bras! Se lancer sans moyens en tant qu'éditeur de presse magazine en 2007, en pleine crise économique, cela ne ressemblait pas à la voie royale du succès.

MS Quel est ton souhait le plus fort vis-à-vis de la presse?

NG J'aimerais que les gens lisent, apprécient le travail de fond, qu'ils fassent le distinguo avec tout ce qu'ils voient ailleurs. Il faut valoriser des informations chères et compliquées à fabriquer. J'aimerais que les passionnés d'autos soient attentifs à tout cela, au contenu de qualité. Je sais que c'est un vœu pieux. J'aimerais aussi trouver un modèle économique rentable et intéressant sur le digital pour nos magazines, qui n'existe pas encore. J'adore avoir du lien, de la proximité avec nos lecteurs et c'est pour cela que nous avons lancé l'activité Trackdays en 2019. Je regrette d'ailleurs de ne pas avoir commencée plus tôt car rencontrer un lecteur se régalant sur circuit au volant d'une sportive achetée suite à l'un de nos articles donne la sensation de boucler la boucle. ■

SPEED DATING

Né en 1980

Études de journalisme

Expériences:

2000 >> Rédacteur-essayeur *Echappement*

2005 >> Rédacteur en chef

Motorsport et rédacteur-

essayeur *Echappement*

2007 >> Éditeur et rédacteur

en chef *Motorsport*

2015 >> Éditeur NG Presse,

Motorsport, *Evo* et *Octane*

2018 >> Éditeur NG Presse,

Motorsport, *Evo*, *Octane*

et *Enzo*

Auto préférée >> Chevrolet Corvette C6 Z06



Première voiture >> Peugeot 206 XS 1.6



Voiture actuelle >> Skoda Octavia RS Combi



Auto rêvée >> Ferrari F40



Hobbies >> Tennis, vélo

Sports mécaniques préférés >> Rallye WRC, Super Trucks



“ PILOTER ET RÉALISER LES CHRONOS À MAGNY-COURS, C'EST MON MOMENT PRÉFÉRÉ ”



BMW ALPINA XD3 ET XD4

TRANSMISSION INTÉGRALE

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1965*

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

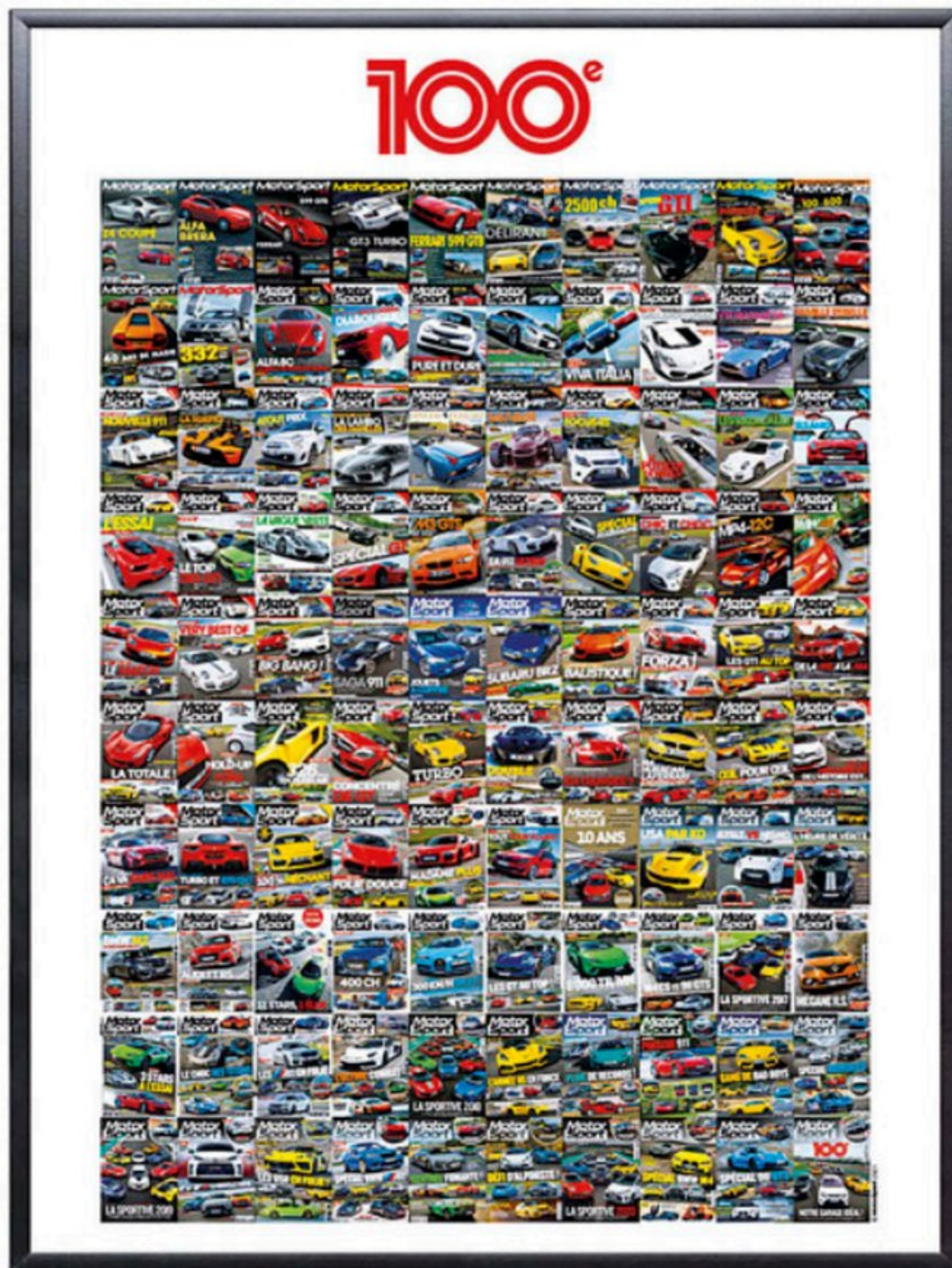
- 285 kW (388 ch) • 770 Nm • V_{max} 267 - 268 km/h • 0 - 100 km/h 4,6 s
- Consommation urbain/extra-urbain/mixte: 7,3 / 6,0 / 6,4 l/100 km*
- Emissions de CO₂-mixte: 183 g/km, Catégorie d'efficacité énergétique (Allemagne): C



1



2



4



3



5



6



7

- 1 >> Ferrari SF90 Aspetto Fiorano 1:43 128,95 € - www.looksmartmodels.com 2 >> Affiche Clio Williams 40x60 cm 29,90 € - <https://youngtimart.shop/>
 3 >> Volant Bentley/Fanatec env. 1000 € - <https://bentley.fanatec.com> 4 >> Poster Motorsport 100e 40,00 € (100x75 cm, sans cadre) - www.ngpresse.fr/
 5 >> Motorsport N°1 8,90 € - www.ngpresse.fr 6 >> Vélo électrique MV Agusta AMO RR 3 075 € - www.mvagusta.com
 7 >> Montre connectée Bugatti 1239 € - www.viita-watches.com



Ligne de Soins pour véhicules
AUTO, MOTO & CYCLE

UN RÉSULTAT **PRO**

SANS SORTIR DE CHEZ VOUS



- > EFFICACE SUR LES RAYURES & TOURBILLONS
- > COMPATIBLE TOUS TYPES DE PEINTURES SAUF MATES

Société française Depuis 1968

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





MÂLE ALFA

On peut considérer que les Giulia GTA et GTAm, des berlines familiales radicalisées pour le circuit, sont les cadeaux qu'Alfa Romeo s'est offerts pour ses 110 ans. Reste à déterminer si ces cadeaux marquent au fer rouge cet anniversaire et s'ils sont à la hauteur du blason GTA.

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS ALFA ROMEO





L'arrivée au Centre d'essais de Balocco est toujours un bon moment puisque c'est ici que sont nées les premières Giulia Sprint GTA et GTAm conçues par la division course Autodelta dans les années 60 et que l'on y croise nombre de belles autos, anciennes comme modernes, et de prototypes en cours de développement. Les trois exemplaires de GTA et GTAm postées devant le bâtiment historique d'Autodelta en jettent sacrément en robes vert Montréal, blanc Trofeo et rouge GTA. Une Giulia Quadrifoglio affiche déjà une belle présence, mais augmentez ses voies avant de 25 mm et arrière de 50 mm et recouvrez-les d'ailes élargies en carbone, collez-lui un aileron, un diffuseur et un splitter eux aussi en carbone, des jantes téléphone de 20 pouces à écrou central (une première sur une berline), un échappement Akrapovič à double sortie centrale, réduisez la garde au sol, et vous obtenez le top model automobile imparable, un engin devant lequel on ne peut s'empêcher d'avoir la bouche en O.

Mais le cadeau n'est pas cadeau. Partant du principe qu'une Quadrifoglio de 510 ch vaut 88 900 €, en plus de la bouche, on peut aussi avoir l'œil en O lorsqu'on découvre que les GTA et GTAm de seulement 30 ch de plus s'af-

fichent à 171 600 et 176 400 €. Quand bien même la dernière est livrée avec un casque Bell, une combinaison Alpinestars et une housse Goodwool, on tique sur l'étiquette.

Travail de fond

Toutefois, le travail effectué pour faire de la Giulia un engin capable d'aller satisfaire un pilote sur circuit n'est pas seulement cosmétique. Comme le couple ne bouge pas à 61,2 mkg, on imagine que les 30 ch supplémentaires sont dus à une simple reprogrammation de gestion électronique du V6 2,9 litres biturbo. Mais c'est plus compliqué que cela. En plus de l'échappement titane allégé, le bloc a droit à de nouvelles bielles, un refroidissement amélioré des pistons grâce à deux jets d'huile supplémentaires, un nouveau radiateur d'huile et des turbos tournant plus vite... ce qui paraît énorme pour seulement 30 ch, me direz-vous. Alfa annonce également un allègement maximum de 100 kg (1 580 kg pour la GTAm et 1 605 kg pour la GTA) sans plus de précision. Même si l'on part du principe que l'échappement fait gagner environ 10 kg, les jantes 5 kg et que sur la GTAm, les vitres arrière en polycarbonate, les baquets carbone Sabelt, la suppression des places arrière et des contrepentes allègent encore l'ensemble, il faut considérer que tout cela est



Pour le circuit, le splitter de 4 cm de la Giulia GTAm peut s'allonger de 4 cm de plus.

LA GTAm EST CONÇUE POUR FAIRE DES CHRONOS. MAIS PAS SEULEMENT...



Les baquets et harnais de la GTAm sont différents de ceux de la GTA à l'aile plus sage.

compensé par l'ajout d'un arceau et d'un extincteur sans parler des voies élargies et du kit aéro signé Sauber. Bref, ce ne sont pas les lanières remplaçant les poignées de porte intérieures qui vont permettre d'alléger l'ensemble de 100 kg, il faudra donc peser tout ça pour vérifier si le "Allegerita" est aussi conséquent qu'annoncé.

GTA conciliante

Après avoir consciencieusement ignoré le laïus marketing rapprochant tout cela de la Formule 1, je débute une boucle routière dans la GTA. La suspension adaptative à trois niveaux se montre d'emblée extrêmement confortable dans le premier mode de conduite. Comme sur la Quadrifoglio, impossible de configurer individuellement les paramètres, il faut passer par la molette "dna" pour choisir un set-up préétabli parmi a, n, d et Race que l'on peut toutefois modifier grâce au fameux bouton "maranellien" permettant d'assouplir d'un cran la suspension par rapport au réglage de base. Objectivement, ce simple bouton "bumpy road" permet de toujours trouver le bon set-up. Globalement, si la direction paraît plus directe (mais guère plus informative) et le train avant plus carrossé (elle lit un peu la route), ce n'est pas l'intérieur recouvert d'Alcantara qui vous donne la sensation de rouler dans une auto de circuit. Non, en GTA, on reste très proche d'une

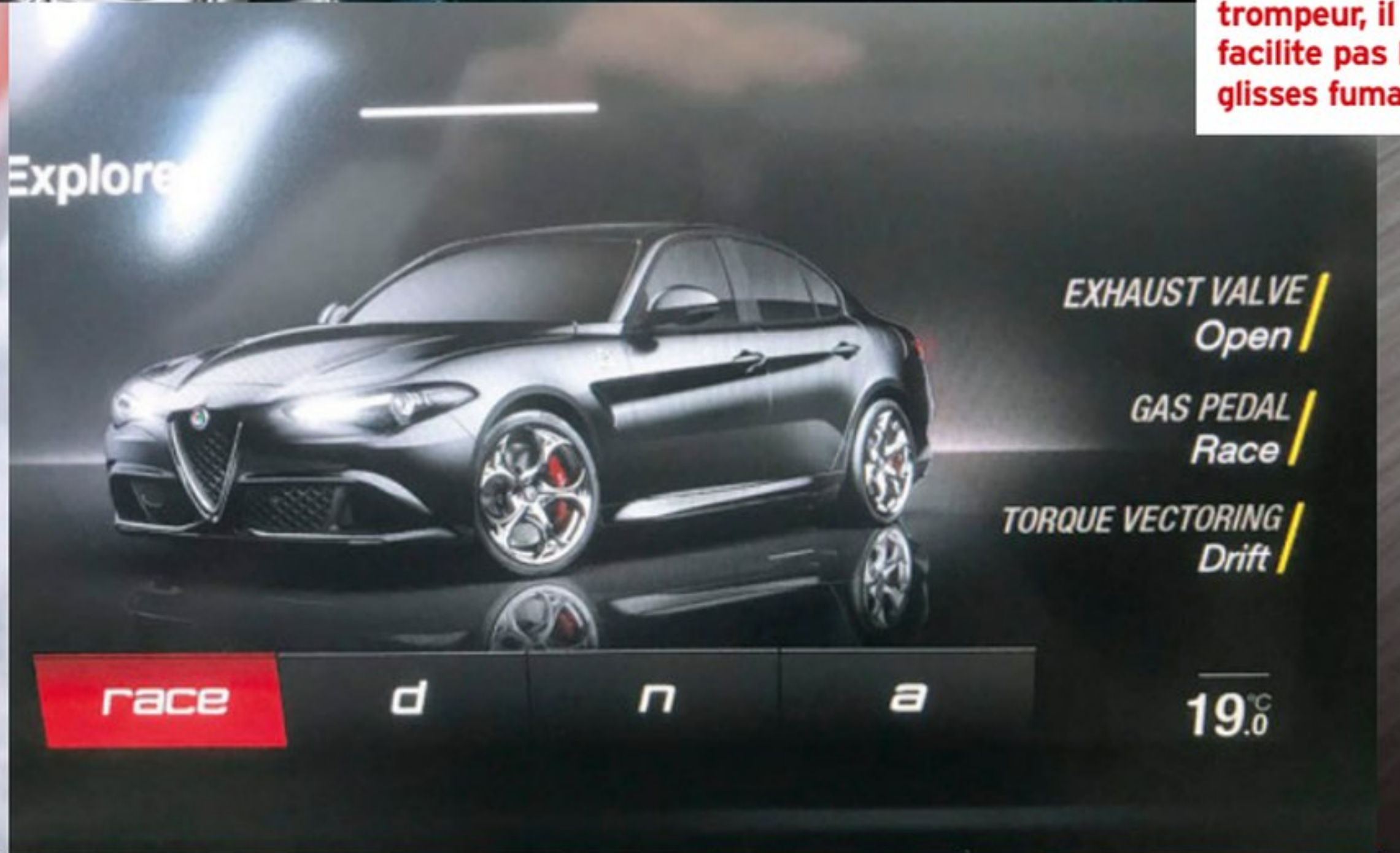




Le réglage Drift du Torque Vectoring est trompeur, il ne facilite pas les glisses fumantes.



Les Michelin Pilot Sport Cup 2 Connect ne sont pas spécifiques à l'auto.



165 kg d'appui pour le kit aérodynamique signé Sauber Engineering, le partenaire F1.



LA GTA RESTE TRÈS PROCHE D'UNE QUADRIFOGLIO. JUSQU'AU MODE D'OÙ LE V6 LAISSE EXPLOSER SA COLÈRE

Quadrifoglio jusqu'au mode "d" où les valves d'échappement commencent à laisser exploser toute la colère du V6 à la belle santé. On peste sur ce limiteur qui étouffe le moteur au lieu de le faire "rupter" ou sur la boîte un peu empruntée dans les rétrogradages mais pas sur la suspension affermie toujours extrêmement confortable. Même si vous osez basculer dans le mode Race qui nettoie les conduits auditifs en permanence, vous serez étonné de voir que votre pulpe reste bien au fond de la bouteille, que ça ne tape jamais et que le maintien de caisse semble malgré cela parfait. En théorie, ce mode Race est réservé à la piste mais c'est le seul moyen de déconnecter l'ESP et de tester enfin la motricité de cette pure propulsion chaussée en Michelin Pilot Sport Cup 2 Connect (non spécifiques) de 285 mm de large à l'arrière.

Arrière sage

Globalement, on retrouve le fonctionnement de la Quadrifoglio avec un poil plus de grip et de moteur, ce qui n'est pas une surprise puisqu'autant la boîte auto à 8 rapports que le différentiel actif (torque vectoring) sont identiques. De fait, on retrouve aussi le côté un peu troublant de ce système qui cherche en permanence à stabiliser l'arrière et qui rend le comportement parfois artificiel ou en tout cas très peu joueur (même dans les épingles), voire castrateur lorsqu'en mode "dynamic", l'ESP et le torque vectoring s'excitent ensemble pour vous garder sur la bonne ligne. Pourtant, avec une pure propulsion où 61 mkg de couple sont disponibles dès 2500 tr/mn, je m'attendais à plus remuant. Le parcours imposé totalement inadapté à une berline de 540 ch et 1,6 tonne n'apportera plus aucun enseignement sur les capacités sportives de cet engin si exubérant. La GTAm avec ses baquets et ses harnais, se montre plus expressive mais c'est sans doute dû à l'absence de banquette arrière qui fait caisse de résonance pour le V6 mais aussi pour le grognement incroyable des disques carbone-céramique (390 mm et étriers 6 pistons à l'avant, 360 mm 4 pistons à l'arrière) que les amateurs de circuit connaissent bien. Un petit bout de ligne droite sans trop de trafic permet de tenter un launch control à bord de la GTAm. Mode Race, boîte en Auto, pied

gauche sur les freins, accélérateur à fond, l'écran entre les compteurs indique que le mode est activé. Je lâche la pédale de gauche et 20 m de lignes noires apparaissent dans mes rétros. Pas très efficace mais amusant. Étonnamment, le 0 à 100 km/h est annoncé plus rapide dans la GTA que dans la GTAm, 3"6 contre 3"8. Renseignements pris, la suppression de la banquette arrière enlève un peu de poids sur la poupe, ce qui nuit à la motricité au départ mais une fois lancée, la GTAm reprend l'avantage ensuite sur le 0-200 km/h (11"9 pour 12") ou sur le 1 000 m (21"1 contre 21"3). De retour à Balocco, les trois petits tours de piste alloués sur chacune des versions vont devoir convaincre.

À l'attaque de Balocco

Sur un circuit de 4 km, le gain d'une GTAm par rapport à une Quadrifoglio serait d'environ 3" et de 0"8 sur une GTA. Les plus sceptiques diront que ça nous met la seconde d'amélioration à plus de 29 000 € mais il faut voir les choses différemment. Car, sur circuit, les GTA et GTAm se dévoilent totalement. Ou tout du moins, l'environnement est enfin adapté à leurs capacités. Avec plus de rythme et d'agressivité que sur route, l'Alfa devient plus vivante. Le freinage carbone-céramique ne manque pas de puissance, juste un peu de constance, de mordant (il y a des différences entre les modèles essayés), mais surtout, en appuyant les freinages, on colle mieux le train avant au sol, ce qui avec ce train arrière toujours aussi stable permet d'engager plus efficacement l'auto. Contrairement à d'autres propulsions du même genre, la Giulia ne pivote pas vraiment sur le freinage. Pour se justifier, les ingénieurs Alfa qualifient ce comportement de "typé F1" avant de poursuivre leur laïus sur la prétendue efficacité de l'aérosplitter extensible de 4 cm (4+4 au total) et de l'aileron arrière réglable sur 4 positions, dont les 165 kg d'appui qu'il génère en pointe sont anecdotiques... même si c'est trois fois plus que sur la Quadrifoglio.

Bref, pour ceux qui aiment la fanfreluche et les glisses fumeuses, on est déçu au début, d'autant que le réglage Race du différentiel est trompeusement baptisé "Drift" sur l'écran central. En fait, pour s'amuser autrement qu'avec un chrono, il faut respecter un mode d'emploi particulier. On ne fait



**ON ENCHAÎNE LES TOURS
EN REPOUSSANT EN
PERMANENCE LES LIMITES**

- +**
Efficacité
Sonorité
Look
Équilibre
Confort
- Chère pour une
simple évolution
de la Quadrifoglio

décrocher cette poupe collée qu'en étant très généreux sur les gaz, en appui. Cela nécessite beaucoup de confiance car lorsque vous écrasez l'accélérateur, l'inertie moteur engendre d'abord un début de sous-virage qui vous fait naturellement relâcher la pédale pour ne pas tirer tout droit. Sauf que l'instant d'après, ça décroche et l'on peut alors conserver la dérive si l'on ne lâche plus les gaz pour ne pas engendrer de réactions parasites du différentiel. Il fallait avoir la notice. Dès lors, je trouve qu'elle offre un caractère plus enjoué et plus sain que la Jaguar XE SV Project 8 à la philosophie proche mais plus exclusive avec son V8 inédit. Au final, on enchaîne les tours en repoussant en permanence les limites. La voiture remue, grogne. On gère les réaccélérations, les inscriptions au volant. C'est du boulot d'aller chercher un temps ! Quand on en a marre, on peut finir les pneus en alignant des virgules jouissives. Et comme elle n'est jamais piègeuse, ce joli cadeau d'Alfa donne le sourire et rend dès lors l'anniversaire plus joyeux. Mission réussie donc. ■

VERDICT

GIULIA GTA & GTAm >> 18

Une berline familiale radicalisée au prix d'une 992 GT3 peut paraître délirante, voire schizophrénique dans le cas de la GTAm à deux places. Mais comme ce fut le cas de la Jaguar XE SV Project 8, ce genre d'engin déraisonnable conçu simplement pour inonder le corps de son pilote et de ceux qui croisent son chemin d'un tsunami de dopamine fait le sel de la vie et marque une existence. L'humain a besoin de stimulants, et nous, nous avons besoin des Giulia GTA et GTAm. Que l'on puisse se les offrir ou pas.

TECHNIQUE

Moteur	V6 à 90°
Cylindrée	2 891 cm³
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	540 à 6 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	61,2 à 2 500
Régime maxi (tr/mn)	6 800
Transmission	propulsion
Boîte	8, automatique
Différentiel autobloquant	Vectoriel
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
Avant/arrière	265/30 R20 & 285/30 R20
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (390/360) carb./céram.
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 605/1 580 (GTAm)
Poids/puissance (kg/ch)	3 / 2,9
Long.-larg.-haut. (mm)	4 654 (4 669) - 1 923 - 1 397
Empattement (mm)	2 820
Voies Av/Ar (mm)	1 580 / 1 654

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	300
0 à 100 km/h / 1 000 m DA	3"6 (3"8)/21"3 (21"1)
Conso moyenne (l/100 km)	10,8

BUDGET

Prix GTA /GTAm (€)	171 600 / 176 400
Malus 2021 (€)	30 000



Et si vous rouliez en Öhlins !

Gamme Road and Track



Amortisseurs Road and Track pour toutes voitures sportives :

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



Amortisseurs TTX, 2 à 4 voies pour :

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

Pour télécharger nos tarifs Auto 2021, scannez le QRCode ou rendez-vous sur pfpracing.com/auto2021.pdf

320 TITRES DE CHAMPION DU MONDE

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



PFP RACING

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



OLÉ!



*Non seulement Cupra propose
une Leon convaincante en ces temps si délicats
pour les sportives compactes,
mais la marque espagnole lance un SUV familial
équipé du 5 cylindres de la RS3 et de son fameux différentiel.*

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.

ESSAIS NOUVEAUTÉS CUPRA FORMENTOR VZ5 & LEON VZ 2.0



- + Caractère moteur
Mode Drift
Efficacité
- Édition limitée
Tarif



Bien fini, high-tech, un peu terne, l'intérieur du Formentor reste proche de celui de la Leon.

Même si cette image est grossièrement retouchée, il est possible de glisser en mode Drift.





CE FORMENTOR PROVOQUE UN PLAISIR FOU, ENTRE UNE DÉRIVE FACILE À ENTREtenir ET LE FABULEUX 5 CYLINDRES

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les constructeurs automobiles implantés en Europe sont pénalisés s'ils dépassent 95 g/km d'émissions de CO₂ en moyenne sur leur gamme. Ajoutez à cela un malus écologique toujours plus sévère en France et vous comprenez pourquoi, comme celle des citadines, la catégorie des sportives compactes compte de moins en moins d'adeptes. Actuellement proposée à 43 200 €, la Mégane R.S. doit composer avec un malus minimum de 9 550 €. Vous préférez une Civic Type R? Au tarif de base de 44 920 €, il faut ajouter au moins 10 980 € de malus. Chez Cupra, pourtant, on se lâche totalement. La division sportive de Seat lance un SUV compact aux dessous improbables, le Formentor VZ5, mais aussi une nouvelle génération de Leon.

Formentor VZ5

Afin de ne pas trop plomber les quotas de CO₂ de la marque, ces Cupra existent aussi en hybrides rechargeables (204 ou 245 ch), guère excitantes et lourdes. Aussi étonnant que cela puisse paraître, c'est un SUV Cupra qui

inaugure la combinaison tant attendue entre le fabuleux 5 cylindres turbo Audi et l'innovante transmission intégrale. Dévoilé en même temps que la dernière Golf R, ce différentiel vectoriel équipant la nouvelle RS3 se compose de deux embrayages multidisques, capables d'envoyer 100 % du couple sur la roue extérieure. Limité à 7 000 exemplaires dans le monde et conçu pour valoriser l'image sportive de Cupra, le VZ5 développe 390 ch, contre 400 ch chez Audi pour respecter la hiérarchie des marques au sein du groupe. Malgré sa lourde carcasse, il ne rendrait qu'un dixième de seconde à l'ancienne RS3 sur le 0 à 100 km/h. Sur circuit, les premiers tours en mode Cupra avec les aides à la conduite désactivées laissent sur sa faim. On reconnaît bien la sonorité caractéristique du 2,5 litres, atypique et sommitale chez les compactes. Et grâce au travail du différentiel magique, adieu le sous-virage si frustrant des RS3 anciennes générations. Mais impossible de provoquer la moindre glisse à bord de ce SUV au comportement aussi appliqué que verrouillé.

En fait, il suffit d'activer le mode Drift pour s'amuser. Accélérateur écrasé à fond juste après l'inscription en virage, le Formentor se place joliment en crabe. Très simple, le mode d'emploi rappelle celui de l'ancienne Focus RS.



La Leon surclasse ses concurrentes par son confort et sa polyvalence.



Ce Formentor procure un plaisir fou, entre une dérive facile à entretenir et les délicieux hurlements du cinq cylindres. Il y a plus d'inertie qu'au volant d'une A 45 S dotée d'une transmission aux propriétés similaires, mais quelle surprise d'expérimenter de telles sensations au volant d'un SUV familial! De quoi piaffer d'impatience en attendant de tester la nouvelle RS3.

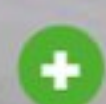
Leon VZ 2.0

Outre une variante 100 % thermique de 245 ch similaire à la Golf GTI Performance, la Leon VZ 2.0 revendique 300 ch comme la Clubsport, en conservant ses principaux ingrédients techniques. L'addition est réduite de plus de 9000 € et le malus s'en tient à 3331 €. L'Espagnole incarne donc en théorie la reine du rapport prix-performances chez les compactes. La philosophie évolue peu par rapport à son aînée. Si vous évitez les jantes optionnelles à la finition cuivrée et les peintures mates de gangsters, elle passe pour une gentille compacte. Antithèse absolue de la Civic Type R, la Leon possède des baquets moins enveloppants et une finition intérieure plus tournée vers le confort que le sport, à la pointe de la technologie. Tous les ingrédients pour en faire une excellente compagne au quotidien, servie par un ensemble

moteur/boîte à l'onctuosité remarquable et une suspension confortable, même avec les jantes de 19 pouces. Si vous optez pour le break Sportstourer, donnant accès en option à une transmission 4x4 et à un moteur poussé à 310 ch, personne ne se doutera que vous conduisez une sportive.

En changeant de génération, la plus vélocité des Leon n'a rien perdu de sa vigueur mécanique. Dotée de la dernière version du 2 litres turbo EA888 largement diffusé au sein du groupe Volkswagen, elle cogne toujours aussi fort en ligne droite (0 à 100 km/h en 5"7) et produit une sonorité flatteuse bien qu'améliorée artificiellement. Bonne nouvelle, la boîte (une double embrayage à 7 rapports) progresse. Elle passe toujours automatiquement le rapport supérieur en atteignant la zone rouge, mais profite d'une réactivité suffisante en mode manuel sur circuit. Le comportement, lui, évolue sensiblement. Malgré la disparition des pneus semi-slicks, y compris en option, on note moins de remontées de couple et une meilleure motricité à pleine charge. Aides à la conduite désactivées, le train avant patine encore en sortie d'épingle mais on sent mieux le travail du blocage de différentiel électronique. Sans retrouver l'effet d'un véritable autobloquant, il permet de resserrer la trajectoire. Alors que l'ancienne Leon perdait de sa superbe en conduite extrême, surtout sans

**LA NOUVELLE GÉNÉRATION GAGNE
EN EFFICACITÉ ET DEVIENT PLUS NEUTRE.
L'ARRIÈRE SE CONTENTE D'ENROULER**



Polyvalence
Performances
Efficacité



Moins joueuse
Pas de BVM6
Semi-slicks indisponibles



L'excellent bloc
2 litres EA888
de 300 ch
cogne fort et
s'accouple à une
boîte à double
embrayage.

Leon e-Racer

Nous avons pu grimper en passager de la Leon e-Racer, qui a remporté la première épreuve du nouveau championnat des voitures de tourisme électriques. Contrairement aux tractions TCR thermiques, les ETCR disposent d'une pure propulsion. L'absence de pneus slicks, la masse de près de 1800 kg et les 680 ch électriques sur le train arrière font de ces autos des bêtes sauvages à la motricité perfectible et au grip limité. Rien à voir, donc, avec les sensations d'une voiture de course classique.





SANS ÊTRE AUSSI VIVANTE QU'UNE MÉGANE R.S., LA LEON SE RÉVÈLE PLAISANTE SUR CIRCUIT

les semi-slicks, la nouvelle génération gagne en efficacité malgré des Bridgestone Potenza S005 au profil classique. Surtout, elle devient plus neutre. Pour déraciner le train avant de sa trajectoire, il faut vraiment la brutaliser. En parallèle, l'arrière bouge moins qu'avant et se contente d'enrouler au lever de pied. Comme si une force invisible combattait en permanence le sous-virage et le survirage. De l'aveu du pilote metteur au point Jordi Gené, cette neutralité comportementale a beaucoup à voir avec la centrale électronique, qui déclenche de petites interventions via les freins, y compris une fois l'ESP déconnecté. Ces intrusions électroniques interdisent à la Leon de devenir aussi joueuse et vivante qu'une Mégane R.S., il n'empêche, sur circuit, elle se révèle plaisante. Notez enfin qu'il faut privilégier la simple traction! Le break 4x4 souffre d'une boîte moins rapide (ce n'est pas la même DSG), d'un tempérament plus lisse et de relances moins impressionnantes. Ne reste plus qu'à vérifier comment ces bonnes impressions se traduisent sur notre piste Club de référence. Sans semi-slicks, la Leon ne vise plus le record de la catégorie. ■

Pour distinguer la Leon VZ 2.0 des versions plus sages, fiez-vous aux deux doubles sorties d'échappement.



MOTEUR	Leon	Formentor
Moteur	4 en ligne	5 en ligne
Cylindrée (cm³)	1 984	2 480
Suralimentation	1 turbo	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 de 5 300 à 6 500	390 de 5 700 à 7 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	40,8 de 2 000 à 5 200	48,9 à 2 250 à 5 700
Régime maxi (tr/mn)	6 500	7 000
Transmission	traction	intégrale
Boîte	7, double embrayage	7, double embrayage
Autobloquant	non	vectériel
Pneumatiques	Bridgestone Potenza S005	Goodyear Eagle F1 Supers.
Av/Ar	235/35 R 19	255/35 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)	crémaillère (élec.)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent. (370/310)	disques vent. (375/NC)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)	fixes/flottants (6/1)
Poids annoncé (kg)	1 425	NC
Poids/puissance (kg/ch)	4,7	NC
Long.-larg.-haut. (mm)	4 398 - 1 799 - 1 442	4 450 - 1 839 - 1 511
Empattement (mm)	2 683	2 680
Voies Av/Ar (mm)	1 554/1 520	NC
PERFORMANCES		
Vitesse maxi (km/h)	250	250
0 à 100 km/h	5"7	4"2
Conso. moyenne (l/100 km)	7,9	NC
BUDGET		
Prix de base/modèle testé (€)	40 600 / 47 890	70 000 (estimation)
Malus 2021 (€)	3 331	30 000

VERDICT

CUPRA LEON VZ 2.0 >>16

CUPRA FORMENTOR VZ5 >>17

Aussi performante qu'efficace, la Leon jouit d'une polyvalence extraordinaire. Rigoureuse, elle refuse toutefois de devenir aussi joueuse que ses concurrentes les plus dévergondées. Quant au Formentor VZ5, son déhanché surprend en mode Cupra et devient grisant en mode Drift. Il tient donc toutes ses promesses. Vivement la nouvelle RS3, dotée du même ensemble moteur/transmission...

28 - 29 AOÛT

JEREZ

Dépassez votre
RECORD
D'ENDURANCE

VOUS ÊTES
PRÊT ?

30H +1
TOUR



12H 2 - 3 OCTOBRE
> MISANO



8H 22 - 23 OCTOBRE
> DIJON

agrée **FFSAI**

Suivez-nous sur les réseaux :

  www.lameracup.fr / 01 34 20 30 20

06 26 41 42 20 / info@lameracup.fr



6,90€

LE NUMÉRO

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine



N°99

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



Meriva OPC N° 4	Cayman (981) S N°51	911 (991/2) GT3 RS 82/84/85	Mégane GT 2.0 T N° 9	Smart	Golf GTI 16S Oettinger 80'S
GT N°10	Cayman (981) GTS N°60	911 (991/2) GT2 RS N°82/87	Mégane R.S. F1 T. R 26 N° 9	Fortwo Brab. Ultim. 101 N° 2	Golf GTI N° 8
GTC Concept N°11	Cayman GT4 N°63/64/67	911 (991/2) Speedster N°90	Mégane R.S. R26RN°23/27/87	Fortwo Brabus N°13	Golf V GTI Edition 30 N° 9
Pagani	718 Cayman S N°72/67/74	911 (992) Carrera PDK N°98	Mégane R.S. DCi N°11		Golf V GTI Pirelli N°14
Huayra N°48	718 Caym. GT4 N°89/91/96	911 (992) S N°86/88/91	Mégane III R.S. N°31	Subaru	Golf VI GTI Ed. 35 N°45
	911 (964) C2 80'S	911 (992) 4S N°88	Mégane III R.S. 275 N°59	Impreza WRX N° 2	Golf VII GTI Ed. 35 N°55
Peugeot	911 (996/2) GT3. N°40	911 (992) Turbo S N°95/99	Mégane III Trophy-R N°60	Impr. WRX 2.0 R 2008 N°13	Golf VII GTI Clubsport N°72
205 rallye 80'S	911 (997) 4S Cab. N° 1	911 (992) GT3 N°99	Mégane IV R.S. N°80	Impreza STi N° 3	Golf VII GTI N°78
205 GTi 1.9 N°52	911 (997) 4S N° 4	Cayenne GTS N°15	Mégane IV R.S. Cup N°84/85	Impreza WRX STi 2008 N°15	Golf VII GTI TCR N°86
306 S16 N°50	911 (997) Car. 4S kit N°12	Panamera Turbo N°29	Mégane IV Trophy N°85/87	WRX STi-S N°36	Golf R32 N° 2
407 Coupé V6 N° 2	911 (997) Turbo N° 5	Panamera Turbo S N°42	Mégane IV Trophy-R N°90/91	BRZ N°46	Golf VII R N°57
207 1.6 THP N° 8	911 (997) Turbo Cab N°12	Panamera GTS N°47	Laguna GT N°21	Suzuki	Golf VIII GTi N°95/98
207 RC N°10	911 (997) GT3 N° 5	Panamera II GTS N°86	Laguna coupé V6 N°25	Swift Sport N°11	Scirocco N°22
207 SW RC N°16	911 (997) GT3 RS N° 8	Panamera hybrid N°53		Swift Sport 2012 N°46	Scirocco R N°33
208 GTi N°52	911 (997) GT2 N°14	Pan. Turbo S E-Hybrid N°84	RUF		Eos 2.0 TFSI N° 8
208 GTi 30th N°61/62	911 (997) GT2 RS N°36	Panamera 2021 N°97	RT12 N° 9	TechArt	T-Roc R N°91
308 THP 175 N°20	911 (997/2) S N°22	Taycan (propulsion) N°99		Cayman GT Sport N° 9	Passat CC V6 N°20
308 GTi N°66/67	911 (997/2) 4S N°23	Taycan Turbo S N°90/94/97	Saab	Tesla	Passat R36 N°24
308 R Hybrid Proto N°67	911 (997/2) GTS N°40	959 N° 3	9-3 V6 XWD N°12	Roadster Sport N°38	
508 PSE N°98	911 (997/2) SC N°31	Carrera GT N° 3	9-3 Turbo X N°18	Model S N°57	Volvo
RCZ N°34	911 (997/2) Turbo N°31	918 SPYDER N°56/61			C70 T5 N° 4
RCZ R N°55/56	911 (997/2) Turbo S N°35		Seat		C30 T5 N° 8
	911 (997/2) GT3 RS N°54	Radical	Ibiza Cupra N°29		S60 Polestar N°74
Porsche	911 (997/2) GT3 4.0 N°42	SR3 SL N°43	Leon FR 2.0 TFSI N° 6	Toyota	
Boxster S N°11	911 (997/2) GT3 N°44	RXC Turbo 500 N°65	Leon Cupra N° 9	Yaris GRMN N°80	Westfield
Boxster S Mk2 N°27	911 (991) S N°44		Leon Cupra R N°31	GR Yaris N°97	FW 300 N°32
Boxster RS 60 Spyder N°20	911 (991) S X51 N°51	Renault	Leon Cupra "2014" N°57/60	GT86 N°46	FW 300 ST3 N°46
Boxster S (981) N°45/48	911 (991) S Cab N°48	Twingo GT N°12		GR Supra 2.0 N°94	
Boxster GTS (981) N°58/62	911 (991) Carrera 4 N°49	Twingo R.S. N°24	Secma	GR Supra 3.0 N°88/89/91	ZENOS
Boxster Spyder (981) N°26	911 (991) C4 GTS N°63	Twingo R.S. 2012 N°46	Roadster F-16 N°24/44		E10 R N°68
718 Boxster S N°70/71	911 (991) Targa N°58	Clio Williams N°51		TVR	
718 Boxster GTS N°88	911 (991) GT3 N°54/56	Clio 1 R.S. N°51	Sin	Sagaris N°11	
718 Spyder N°89	911 (991) GT3 RS N°67	Clio 2 R.S. Ph. 2 N°51	R1 550 N°82	Volkswagen	
Cayman 2.7 N° 7	911 (991) R N°72	Clio 2 R.S. Ph. 3 N°51		Up GTI N°80	
Cayman S N° 1	911 (991) Turbo S N°54/55	Clio R.S. Team (182 ch) N° 1	Skoda	Polo III GTI N° 5	
Cayman S Mk2 N°26	911 (991/2) S N°67/73	Clio R.S. R27 N°11	Fabia RS N°36	Polo IV GTI N°37	
Cayman R N°40	911 (991/2) C4S N°71	Clio IV R.S. N°51	Octavia RS N° 1	Polo V GTI N°62	
Cayman (981) N°54	911 (991/2) GTS N°78	Clio IV R.S. Trophy N°65	Octavia RS 2015 N°62	Polo V R WRC N°56	
	911 (991/2) GT3 N°76/79/81	Mégane R.S. N° 8	Octavia RS 2021 N°99	Polo VI GTI N°87	
				Golf GT TSI N° 6	

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

MotorSport BON DE COMMANDE COLLECTION

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

JE DÉSIRES COMMANDER LES NUMÉROS À 6,90€** L'UN (7,90 € pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT €
JE DÉSIRES COMMANDER LES HORS-SÉRIE* À 9,90€** L'UN (9,90 € pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT €
*GUIDES, 80'S **Port et emballage compris en France métropolitaine

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

NOM PRÉNOM

ADRESSE CODE POSTAL

VILLE PAYS TÉL. E-MAIL

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





VITRINE MOTORSPORT

Notre magasin de jouets a fière allure!
Vous n'imaginez pas à quel point réunir ces treize coups de cœur
nous a comblés de joie. On vous emmène dans les coulisses
de cet événement, fêtant notre 100^e numéro en grande pompe.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT ET ETIENNE ROVILLÉ



Le circuit GP a également ouvert ses portes pour nos treize invités. Merci!



L'

idée de départ consistait à réaliser un petit clin d'œil au passé pour franchir le cap de la centaine. Pourquoi pas une séance photos classique et efficace, avec cinq ou six sportives qui ont marqué l'histoire du magazine depuis 2005? Au final, nos chouchoutes sont deux fois plus nombreuses! Tout cela grâce au concours de la famille *Motorsport* et de la confiance de nos lecteurs. Comment en sommes-nous arrivés là? Choisir uniquement une poignée de sportives sur près de 600 testées relève de la gageure et génère un maximum de frustrations. Nous décidons alors d'établir une liste de toutes celles venant spontanément à l'esprit. Celles qui sont restées

dans un coin de la tête. Celles qui font pétiller les yeux rien que d'y songer. En restant raisonnables, cette liste forcément subjective avoisine la trentaine d'élues. Cette fois, ce sont le casse-tête logistique et les limites économiques qui freinent les ardeurs. Pour conserver une certaine cohérence et limiter le nombre de participantes, nous nous cantonnons alors à une élue par marque maximum. Cette règle engendre de longs débats, de la torture mentale, et écarte forcément des pépites. Nous tenons à leur rendre hommage.

Torture mentale

En les classant par ordre alphabétique, on tombe en premier lieu sur une rare GT, sensuelle et à la voix en or, qui relançait le *cuore sportivo*

d'Alfa Romeo: la 8C Competizione et son V8 atmo' Maserati envoûtant. Le débat porte rapidement sur Aston Martin. Le nom de la petite Vantage déboile instantanément dans la conversation. Sauf que l'envie d'un V12 est tenace. Le choix se porte donc sur la V12 Vantage, qui a eu droit à un supertest complet dans le numéro 60 en version S (1'22"98 sur le Club!) et qui a conquis Nicolas. Nous en avons même une à disposition, avant que la raison l'emporte. Non sans regrets. La torture se poursuit chez Audi, où la RS4 V8 atmo' (B7 ou B8) méritait une place, comme la pétillante A1 quattro. La R8 met tout le monde d'accord. Rappelons qu'elle est parvenue à bousculer la hiérarchie des GT et à secouer la planète auto à sa sortie. Pire, chez BMW, les sou-



NOUS AVONS RÉELLEMENT PROFITÉ DE CES PÉPITES, AU POINT DE JOUER AVEC LEURS LIMITES. COMBLÉS, COMME DES GOSSÉS !

L'Elise et l'A110 sont passées par la case pesée chez W-Autosport.



Fidèle lecteur, Arnaud a apporté quelques numéros, dont le 27 avec le premier essai de la Focus RS Mk2.



Un grand merci au Château Le Sallay (58) pour son accueil! Infos: fr.lesallay.fr.



venirs de M3 atmo' nous hantent, comme les récentes CS ou la craquante 130i. La turbulente 1 M rallie tous les suffrages, en fleurant bon l'authentique M! La prise de tête continue concernant les plumes Caterham et Donkervoort, auxquelles nous sommes très attachés. La Seven Superlight R300 a subjugué Nicolas et le chrono (1'21"70 au Club!), comme la Donkervoort D8 GTO qui a bouclé un tour en 1'16"88 (2015). Une nouvelle fois, l'obstacle vient uniquement du sur-nombre de participantes. Il s'agit de notre plus grand regret sur ce sujet. Le cas Ferrari a également été alambiqué. Le souvenir du V8 de la 458 Speciale et son châssis scalpel hantent l'esprit, comme celui d'un V12 maison. Nous avons trouvé une belle F12 rouge, mais son propriétaire a fait machine arrière à la dernière minute. Dommage. Ferrari nous a toutefois offert un somptueux cadeau. Faute de pouvoir nous amener une auto à Magny-Cours, il nous convie au saint des saints pour tester la supercar la plus

aboutie du moment: la SF90 Aspetto Fiorano (essai en p. 86). La noble architecture du V12 a également rejaili dans les échanges sur Lamborghini. La récente Aventador SVJ a brillé sur nos terrains de jeu et a laissé des traces indélébiles. Mais la petite sœur Huracán Performante a créé un tel engouement à son lancement que nous ne pouvions passer à côté. Après, sur le strict plan mécanique, choisir entre un V10 ou un V12 relève du débat philosophique. À vos stylos, vous avez deux heures! Finalement, rien n'est simple. Chaque sélection est le fruit d'un arbitrage. Chez Ford par exemple, la tentation d'une Mustang et de la pistarde Shelby GT350 est forte, mais comment passer à côté de la Focus RS? D'autant que l'engouement de la communauté française a été incroyable sur les réseaux sociaux. Arnaud, l'heureux élu, nous a marqués par son attachement au magazine et à Ford, son respect de la configuration d'origine et sa motivation. Son message était digne d'une lettre de motivation...

Quel plaisir de convier un passionné de ce calibre! Dans le cas de la Corvette, nous visions en premier lieu la C6 ZR1, en tant que détentrice du record de vues sur notre chaîne YouTube: 11 millions! Mais l'oiseau se fait rare dans l'Hexagone et nous nous sommes rabattus (non sans joie) sur la C6 Z06 qui a marqué un tournant dans la carrière de l'Américaine. Autre grand regret, nous aurions aimé rendre hommage à Honda et à Mazda... Le premier pour saluer le roadster aux envolées himalayennes S2000 ou l'une des charismatiques Civic Type R. Le second pour encenser l'icône MX-5, qui conserve le même état d'esprit au fil des générations: pureté, légèreté, propulsion. Dans le genre, nous nous rattrapons avec l'A110 et la plus emblématique des Lotus: l'Elise. Vous pouvez également être choqué par l'absence d'AMG. La C 63 V8 6,2 litres ou la GT R, voire l'A45S auraient mérité leur place, si nous avions porté le rassemblement à une vingtaine d'autos. Entre toutes ces tergiver-



RESTÉS DANS UN COIN
DE LA TÊTE, CES JOUETS FONT PÉTILLER
LES YEUX RIEN QUE D'Y SONGER

**IL Y EN A POUR TOUS LES GOÛTS
ET TOUTES LES BOURSES.
CES TREIZE SPORTIVES ONT TOUT
DU GARAGE IDÉAL !**





La bonne humeur et la convivialité étaient de mise.



Nos invités ont eu l'opportunité de se défouler sur le circuit Club.

sations et cette peur d'oublier des perles, la migraine guette. Elle sévit à l'évocation des marques Porsche et Renault. Quelle génération de 911 sélectionner? Comment ne pas parler de la Clio R.S.? Pour la 911, la combinaison du flat-6 et du châssis le plus percutant l'a emporté. Pour la Clio, l'hésitation a été longue car le numéro 1 a été marqué par un périple en édition spéciale Jean Ragnotti (bleue). Mais comment ne pas parler de la Mégane R.S., qui a embrasé la Nordschleife et qui incarne l'unique compacte à s'aventurer aussi loin en matière de radicalisation. Toutes ces tensions se sont vite évaporées à la vue du plateau réuni. Le rêve.

Vibrantes retrouvailles

En ce début d'été, une vingtaine de personnes arrivées de tous les coins de France a la gentillesse de venir célébrer notre numéro 100 dans la

Nièvre. Un énorme merci aux propriétaires qui ont sacrifié deux journées de leur emploi du temps! Le cortège se forme. Il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses. Une fois côte à côte, les treize sportives ont tout du garage idéal. Et pour cause, chacune a écrit une page de l'histoire de *Motorsport*. Seules trois d'entre elles appartiennent à des constructeurs. La berlinette A110 débarque ici dans une nouvelle configuration Légende GT. L'Elise, elle, a réussi à traverser la manche par miracle en ces temps de crise sanitaire pour nous dire adieu sous la forme de la Final Edition. Quant à la GR Yaris, notre Sportive 2020 se devait d'être présente, elle qui joue à guichets fermés jusqu'en 2022. Tout le monde se l'arrache. La grande classe, digne des plus grandes de ce monde.

Tous les intervenants ont bichonné leur monture. Peine perdue, la pluie s'invite en ce début

d'été capricieux. Au point que l'on surveille autant les prévisions météo que lors de notre élection de fin d'année. *Damned*. Pas de quoi gâcher la bonne ambiance, ni les photos pour nos artistes. Les shootings sont partagés entre route, circuits Club et GP. Entre deux sujets, la troupe se défoule sur le Club, toujours dans un climat bon enfant. La 911, la Huracán et la R8 avec son échappement inox jouent les DJ et mettent le feu. La Mégane leur rétorque par un sacré souffle à l'échappement. La McLaren, elle, semble évoluer en accéléré. Quant à l'arrière baladeur des Mitsui, Peugeot (sans trucage) et BMW, il donne la banane. Même la Corvette et la R8 entrent dans la danse. Quel spectacle! Les heures défilent et le château Le Sallay nous rappelle à l'ordre: « *Nous vous attendons pour le dîner!* ». Déjà? L'occasion de célébrer ce 100^e numéro autour d'un gâteau et de faire plus ample connaissance avec nos convives.

CURRUS RACING

DÉCOUVREZ LES PISTES DES PLUS BEAUX CIRCUITS D'EUROPE

PREMIUM



*Photo de cette page acceptée

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

Informations et réservations :

Currus Racing Sarl - 72, zone Industrielle um Monkeler L-4149 Schifflange

Tél : +352 621 306 487 - Email : pierre@currusracing.com - www.currusracing.com







PARIS FOUS

Nous devons ces deux RS à la ténacité de mordus qui ont foncé tête baissée sur des projets disons ambitieux et qui ont su convaincre leur direction. Retour sur deux compactes rebelles, qui ont marqué nos colonnes et l'histoire de l'automobile.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS ETIENNE ROVILLÉ

CES DEUX EXTRATERRESTRES ONT SECOUÉ LA PLANÈTE AUTOMOBILE, ONT HANTÉ NOS NUITS ET SONT DEVENUES DES ICÔNES



FOCUS RS Mk2

Moteur >> 5 cyl. en ligne turbo, 2 522 cm³
 Puissance maxi >> 305 ch à 6 500 tr/mn
 Couple maxi >> 44,8 mkg de 2 300 à 4 500 tr/mn
 Régime maxi >> 7 050 tr/mn - Transmission >> traction, 6 manuelle
 Poids >> 1 468 kg - Poids/puissance >> 4,8 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 235/35 R19 (Bridgestone Potenza S001)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 6"5/22"9, 400/1 000 m D.A.
 en 14" 4/22"9 - Vitesse maxi >> 263 km/h
 Prix 2009 / cote 2021 >> 33 650 / 33 000 €



MÉGANE R.S. R26R

Moteur >> 4 cyl. en ligne turbo 1 998 cm³
 Puissance maxi >> 230 ch à 5 500 tr/mn
 Couple maxi >> 31,6 mkg à 3 000 tr/mn
 Régime maxi >> 6 950 tr/mn - Transmission >> traction, 6 manuelle
 Poids >> 1 232 kg - Poids/puissance >> 5,4 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 235/40 ZR 18 (Michelin Pilot Sport)
 Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 6"5, 1 000 m D.A.
 en 25"9 - Vitesse maxi >> 235 km/h
 Prix 2008 / cote 2021 >> 34 900 / 42 000 €

L'aventure Renault Sport s'est concrétisée sur la Nordschleife en septembre 2008, par un record inédit pour une traction : 8'17". Bruno Nédélec, le propriétaire de cet exemplaire, était de la partie en tant que responsable marketing. Il garde un carton plein de souvenirs de cette épopée, dont des tickets d'entrée pour l'Enfert Vert et le package distribué à chaque propriétaire : DVD du record, clé USB avec toutes les infos et livre concocté avec *Échappement*, auquel Nicolas a participé. La grande classe. « On a voulu profiter de l'aura des F1 Team R25 et R26. L'arrivée de l'autobloquant et des retouches châssis a fait décoller la carrière de cette Mégane. Pour la clore en beauté, nous nous sommes focalisés sur l'allègement. On aurait pu ajouter 20 ch, mais cela aurait coûté 10 millions d'euros ! » raconte Bruno, qui a tourné la page Renault en 2017. D'où un régime drastique : insonorisants, clim (option), multimédia, vitres arrière en polycarbonate, capot carbone, retrait de la banquette arrière, baquets Sabelt carbone... Avec 123 kg d'économisé à la clé ! L'arceau répond présent, comme les harnais ou les semi-slicks optionnels. La parfaite pistarde, produite à 450 exemplaires dont 126 pour la France. Je revois encore la tête de ma future moitié, quand elle a pris place en passager, en robe et talons. Le fou rire a bien failli dégénérer en scène de ménage... Bruno se souvient que la Focus RS, deuxième du nom, avait embêté l'équipe à sa sortie en 2009. Non pas en raison de la chasse au record sur la boucle Nord, à laquelle Ford n'a pas officiellement participé (8'26" via le journaliste/

FLASHBACK



“ CE 23 JUIN 2008, LA MARQUE AU LOSANGE A MIS LES ROUES DANS LA COUR DES GRANDS : 8'17" SUR LA NORDSCHLEIFE ! ”

pilote Horst Von Saurma). Mais de son efficacité inattendue ! Il faut dire que les deux RS partagent une botte secrète : un train avant à pivot découplé qui permet de dissocier le guidage des roues et l'amortissement, couplé à un autobloquant. L'équipe Renault Sport se rassure par la différence de poids (236 kg!) et d'usage, beaucoup plus rou-

tier dans le clan Ford. C'est le côté WRC homologuée propulsée par un 5 cylindres qui a fait craquer Arnaud, le propriétaire de cet exemplaire bichonné avec amour. Il a la chance de partager sa passion en famille, qui nous a profondément touchés par sa gentillesse et sa motivation à nous rejoindre pour ce reportage. Non seulement sa Focus totalisant moins de 60 000 km est strictement d'origine (une rareté sur le marché), mais la passion régnant à son bord fleure bon l'authenticité... Comme la bande de fous furieux qui a concocté ce projet, porté par l'ingénieur et pilote Jost Capito (actuellement chez Williams). Imaginez le challenge : faire passer 44,8 mkg et 305 ch sur les seules roues avant, voire 350 ch pour la rare RS 500 (500 exemplaires) dont rêve Arnaud. Un record de puissance toujours inégalé ! Accessoirement, l'objectif était d'éviter de perdre de l'argent et de reproduire les erreurs de la première génération, quitte à faire des sacrifices pour que les 8 000 exemplaires sortent des chaînes de Saarlouis, au côté des modèles classiques. Tout le monde s'attendait à un niveau de grip folklorique, digne de la Mini GP originelle. L'effet de surprise n'en a été que meilleur. Un miracle. Le train avant digère ce tsunami et ses qualités laissent encore bouche bée de nos jours. Inutile de vous préciser que l'on ne s'est pas fait prier pour reprendre le volant de ces RS, excités et amoureux comme au premier jour.

Pas une ride

Arnaud tend les clés de son bébé sur le Club, non sans une légère appréhension. On retrouve la position de conduite haute et les plastiques basiques qui font défaut à cette Mk2. Le spectacle



L'habitacle de la Focus RS reste classique, contrairement à son 5 cylindres turbo!



Chaque propriétaire de R26R recevait ce kit, incluant une entrée à la Nordschleife.



Dépouillée, la radicale R26R est une stricte deux places, dotée d'un arceau et de harnais.



LE CHRONO FLAMBE SUR LE CLUB, GRÂCE AUX SEMI-SLICKS. SANS EUX, LA MÉGANE REPASSE DERRIÈRE LA FOCUS

FLASHBACK



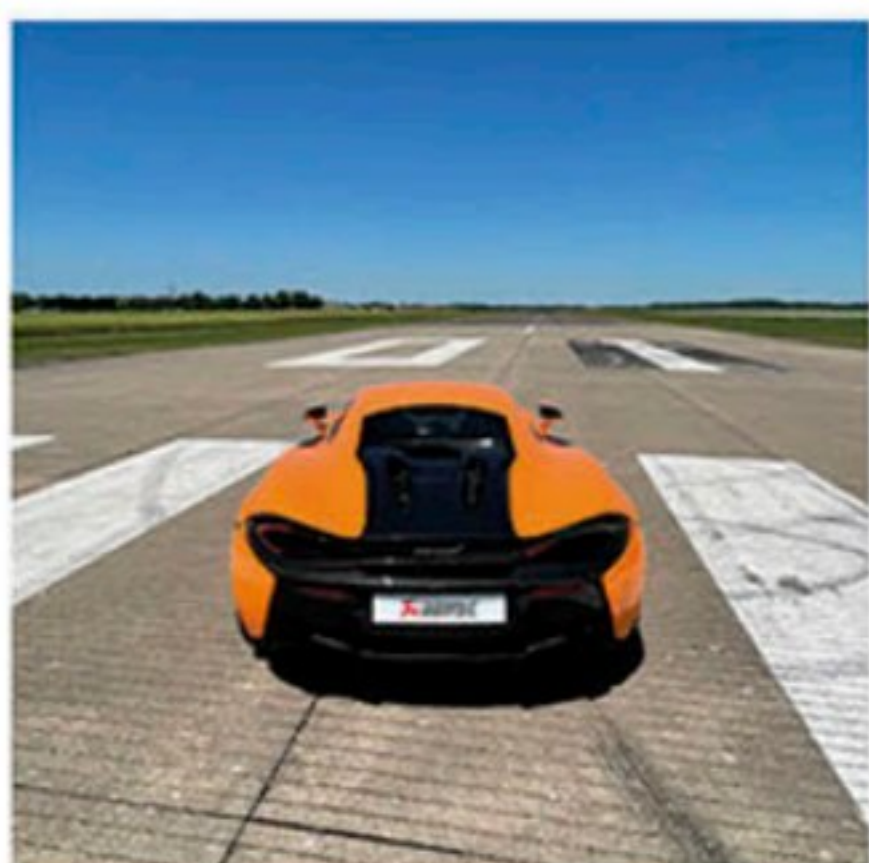
« CETTE COMPACTE DES FAMILLES CACHE L'UN DES DÉFIS LES PLUS PASSIONNANTS DE LA DÉCENNIE EN MATIÈRE AUTOMOBILE »

est ailleurs. Les sensations de l'époque rejaillissent instantanément. C'est d'abord la ténacité du train avant qui sidère. Il ne se plaint jamais et ne fait pas payer cette surenchère par des effets de couple dévastateurs. En 2009, la Focus était perçue comme un ovni. Aujourd'hui, elle a été rejointe par la Civic Type R, la Mégane R.S. ou la Leon Cupra qui partagent ce don de digérer 300 ch ou plus. Elle entre fort en courbe, sans réaliser de

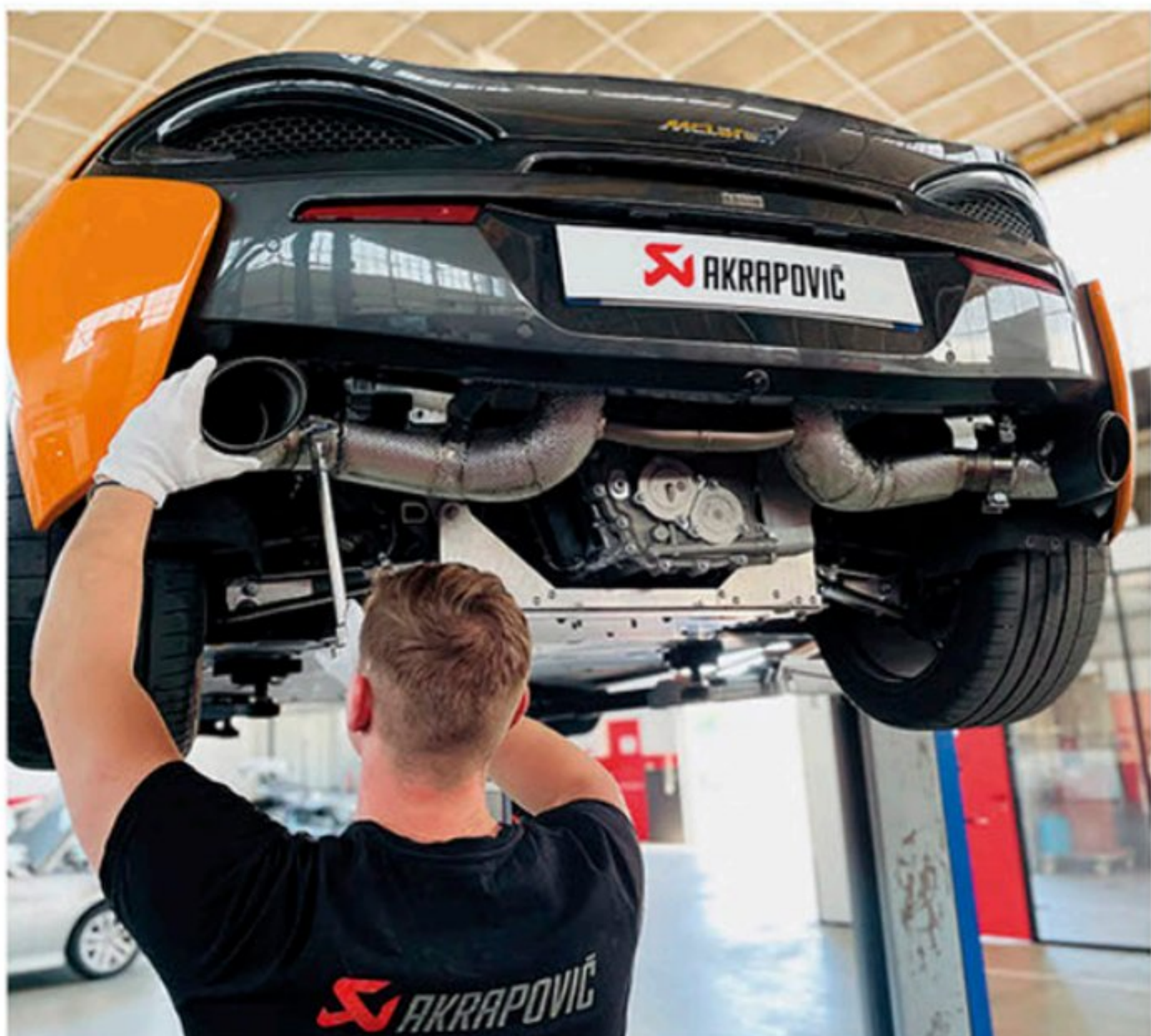
figure artistique, puis resserre la trajectoire et s'agrippe à la corde, sans jamais être gênée par l'électronique (ESP pas totalement déconnectable). Assortie d'un fort tempérament, cette efficacité garantit un sourire figé jusqu'aux oreilles, même si le circuit n'est pas son terrain de prédilection. Nous avons malgré tout relevé 1'28"06 sur le Club avec des Continental. La compacte prend surtout un malin plaisir à dévorer des spéciales bien corsées, grâce à une suspension passive qui avale les pires difficultés. Ce côté rallyeuse, son heureux propriétaire a eu le plaisir de le ressentir à bord d'une sportive encore en production: la GR Yaris. « J'ai adoré. Si j'étais obligé de changer, ce serait pour elle. Mais on compte garder notre Focus à vie! ». À moins qu'il dégote une RS 500. Le cinq cylindres turbo participe aussi grandement à réchauffer l'ambiance, comme le manie-ment du levier ou la résistance des freins. Le 2,5 litres d'origine Volvo avait profondément été retravaillé avant d'atterrir sous ce capot aéré. Son punch est tel qu'il est capable de propulser cette traction de près de 1,5 tonne à la borne kilométrique en 25"9. Il secoue les occupants dès 3000 tr/mn et les fait vibrer jusqu'à 7000 tr/mn dans un ronflement atypique. Cela dit, le résonateur à l'admission semble bien calme ici par rapport aux modèles testés à l'époque. Même avec le recul, elle continue d'incarner une parfaite compagne pour tous les jours, docile à souhait. Nicolas lui avait évidemment octroyé la note maxi à sa sortie, en soulignant que cette Mk2 franchissait des limites jusqu'ici insondables pour la catégorie: « Faire d'une traction de plus de 300 ch une sportive homogène n'est plus une utopie ».

À la même époque, Renault Sport osait une tout autre approche, beaucoup plus radicale. Avec les conséquences et la réussite que l'on connaît.

Les sensations et la connexion établies évoquent l'univers de la compétition. Incroyable, on parle bien d'une Mégane? Le rituel des harnais met en jambes. Le souffle de l'échappement (titane en option) qui s'abat dans votre dos fait écarquiller les yeux. Le 2 litres turbo de 230 ch nage dans le bonheur de 2500 à 6750 tr/mn et catapulte la plume de 1232 kg au 1000 m en 25"9... Comme la Focus! Le chrono va même jusqu'à flamber sur le Club, grâce aux pneus semi-slicks optionnels (Toyo): 1'27"34. Sans eux, la Mégane repasse derrière la Focus (1'28"57). « Force est d'admettre que les Toyo demeurent indispensables pour savourer cette bête de course à sa juste valeur », écrivait Nicolas en 2009. Même avec des Michelin Pilot Sport, la R26R fait fureur! Agilité, précision, facilité, motricité, tout y est. La direction électrique se fait même oublier. Les freins sont increvables. Et la commande de boîte, plus rapide que celle de la Focus, régale. La descendance Trophy-R hors de prix n'atteint pas un tel niveau de légèreté et de hargne. Comme la Focus, la Mégane préfère la rigueur aux joies de la glisse, une fois les pneus à température (sur le sec). Bruno ne risque pas de se lasser de sa protégée, ultra-attachante, qui parvient même à être plus vibrante et décalée qu'un autre monstre RS sévissant à la même époque: la Focus. Ces deux extraterrestres ont secoué la planète automobile, ont hanté nos nuits et sont devenus des icônes. Ils avaient qui plus est l'immense mérite de rester abordables et de proposer un rapport prix/plaisir/performance imbattable. Que sont-ils devenus? Une rare R26R s'échange entre 40 000 et 45 000 €, tandis que la Focus demande au minimum son prix d'origine, à savoir un peu moins de 34 000 €. Il est encore temps de foncer, mais bon courage pour trouver la perle strictement d'origine! ■



AUTO RACING
CRÉATEUR DE SENSATIONS



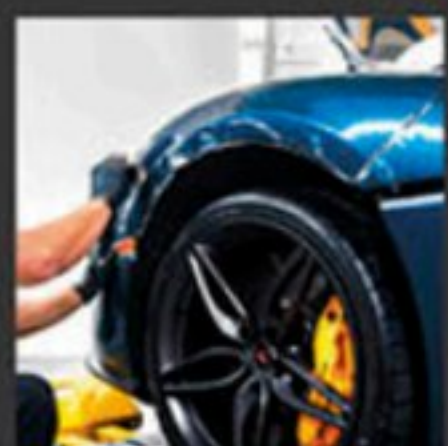
REPROGRAMMATION

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



NETTOYAGE AUTO

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



PROTECTION DE CARROSSERIE

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



TRACKDAY

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

www.trackday.fr



VENTE ET INSTALLATION DE PIÈCES PERF

Retrouvez l'ensemble des marques spécialisées en performance
www.auto-racing.eu



VITRES TEINTÉES

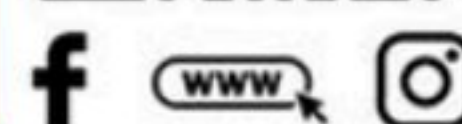
Protection anti-UV, anti-effraction et esthétique pour véhicule.



VOS CENTRES AUTO RACING

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

www.franceautoracing.fr







ACCORD PARFAIT

C'est le genre de trio infernal qui empêche de dormir, qui en met plein les oreilles et la vue par sa finesse, ses prouesses. Nous avons réuni ici la crème des supersportives, qui nous a autant traumatisés sur piste que sur route.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS ETIENNE ROVILLÉ



911.2 GT3 RS

Moteur >> flat-6, 3996 cm³ - Puissance maxi >> 520 ch à 8250 tr/mn
 Couple maxi >> 47,9 mkg à 6000 tr/mn
 Régime maxi >> 9000 tr/mn - Transmission >> propulsion, 7 robotisée
 Poids annoncé >> 1430 kg - Poids/puissance >> 2,7 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 265/35 ZR 20 & 325/30 ZR 21 (Michelin Pilot Sport Cup 2) >> Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 3"2
 Vitesse maxi >> 312 km/h
 Prix 2018 / cote 2021 >> 198335 / 240000 €

675LT

Moteur >> V8 biturbo, 3799 cm³ - Puissance maxi >> 675 ch à 7100 tr/mn
 Couple maxi >> 71,4 mkg de 5500 à 6500 tr/mn
 Régime maxi >> 8500 tr/mn - Transmission >> propulsion, 7 robotisée
 Poids annoncé >> 1328 kg - Poids/puissance >> 1,97 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 235/35 R19 & 305/30 R20 (Pirelli P Zero Corsa)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 3"4/8"6, 400/1000 m D.A.
 en 10" 7/19"0 - Vitesse maxi >> 330 km/h
 Prix 2016 / cote 2021 >> 309250 / 255000 €

La 675LT a beau être l'aînée de cette rencontre, elle ne craint pas ses camarades du jour. Et pour cause. Derrière cette ligne épurée qui n'a pas pris une ride se cache un tempérament de feu. Sébastien, son propriétaire depuis 2016 et membre de la famille *Motorsport*, n'arrive pas à s'en séparer. Son collector, produit à seulement 500 exemplaires, affiche seulement 13500 km au compteur. Au-delà de la configuration et des contrastes saisissants, il suffit d'en reprendre le volant pour comprendre et partager cet attachement. Sébastien fait partie des fans McLaren de la première heure et adore le circuit. Il s'est naturellement tourné vers la première "Longtail" routière de la jeune histoire du constructeur. On ne peut pas dire que l'appellation "longue queue" rende un vibrant hommage à la F1 GTR de 1997, avec un aileron actif rallongé de seulement 34 mm par rapport à la 650S. La 675LT se concentre sur l'allègement, édifiant et qui atteint 100 kg par rapport à cette dernière, une légère hausse de puissance (+25 ch, moins d'inertie) pour effrayer les occupants, et surtout des réglages châssis à se dam-

ner. Dès les premiers tours de roues en 2015, la rédaction a totalement fondu. « *Je viens de prendre une claque, une grosse. Une de celles qui marquent le cortex au fer rouge. Quelle pompe à feu!* » écrivait Jacques Warnery. Dès l'année suivante, cette Super Series radicalisée étincelle sur nos bases de mesures: 1000 m en 19"0 et s'achevant à 283 km/h, Club bouclé en 1'17"48 avec des Trofeo R! Nicolas devient accro: « *Elle dynamite, elle disperse, elle ventile! Tout est là: l'ambiance, le toucher de route et cette grande finesse même quand le V8 crache les flammes de l'enfer à plus de 8000 tr/mn* ». Il en conclut que McLaren peut se vanter d'avoir conçu l'une des autos routières les plus rapides et sensuelles de la planète. Carrément. La 675LT a ainsi gagné sa place pour l'élection de la Sportive 2016, avec le dénouement que vous connaissez: l'obtention du titre suprême! Aussi troublant que cela puisse paraître, elle produit toujours autant d'effet.

Quête du dixième

La plus puissante et performante du plateau fait ici face à deux pépites atmo, qui font saigner les tympans et griller les neurones. Le flat-6 est au sommet de son art. Le 4 litres dérivé du bloc de la 991 Cup atteint

520 ch et surtout 9000 tr/mn, dans un hurlement à mettre au garde à vous le moindre poil. Sébastien U., alias @Sebull_ et membre de la famille *Motorsport*, a fondu bien évidemment pour cette voix en or, mais aussi pour les capacités hors normes du châssis réglable qui le pousse à aller chercher les derniers dixièmes sur les plus grands circuits européens. Il est sans doute le plus gros rouleur de GT3 RS de France, d'Europe, voire de la galaxie. Depuis fin 2018, il a déjà parcouru plus de 35000 km au volant de son poussin, allégé de 18 kg grâce au pack Weissach et orné de marquages jaunes sur l'aileron (sur-mesure). Cet ex-possesseur de Nissan GT-R préparée a surpris son entourage en faisant une croix sur le dopage. Sa quête du tour parfait l'a mené chez Manthey Racing, le sorcier allemand désormais affilié à Porsche Motorsport. Il a opté pour une géométrie (environ 1000 €), affinée en fonction du poids des occupants et des pneus (ici des Michelin Sport Cup 2), et entraînant l'inclinaison de l'aileron. Il a également changé les plaquettes, mais a conservé des disques carbone/céramique (optionnels). Sa quête du poids et de la performance l'a aussi poussé à adopter une batterie lithium-ion (-18 kg). Résultat, il tourne en 1'49"2 sur le GP et 1'20"2 sur le Club... Et ce, sans avoir testé les Cup 2R! À titre de



HURACÁN PERFORMANTE

Moteur >> V10, 5204 cm³ - Puissance maxi >> 640 ch à 8000 tr/mn
Couple maxi >> 61,2 mkg à 6500 tr/mn
Régime maxi >> 8700 tr/mn - Transmission >> intégrale, 7 robotisée
Poids mesuré >> 1526 kg - Poids/puissance >> 2,4 kg/ch
Pneus Av&Ar >> 245/30 ZR 20 & 305/30 ZR 20 (Pirelli P Zero Corsa)
Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 2"9/8"9, 400/1000 m D.A.
en 10"6/19"2 - Vitesse maxi >> 330 km/h
Prix en 2017 >> 234048 / 240000 €



La configuration de ce 351^e exemplaire de 675LT (sur 500) offre de superbes contrastes.

FLASHBACK



“ VENI, VIDI, VICI ! LAMBORGHINI A CONQUIS NOTRE CŒUR, FOUDROYÉ PAR UNE EFFICACITÉ JAMAIS OBSERVÉE JUSQU'ICI SUR UNE GT DE SÉRIE ”



Quelle vue imprenable sur le V10 et l'aile actif ! Le bronze rend hommage à la Diablo 30^e anniversaire.

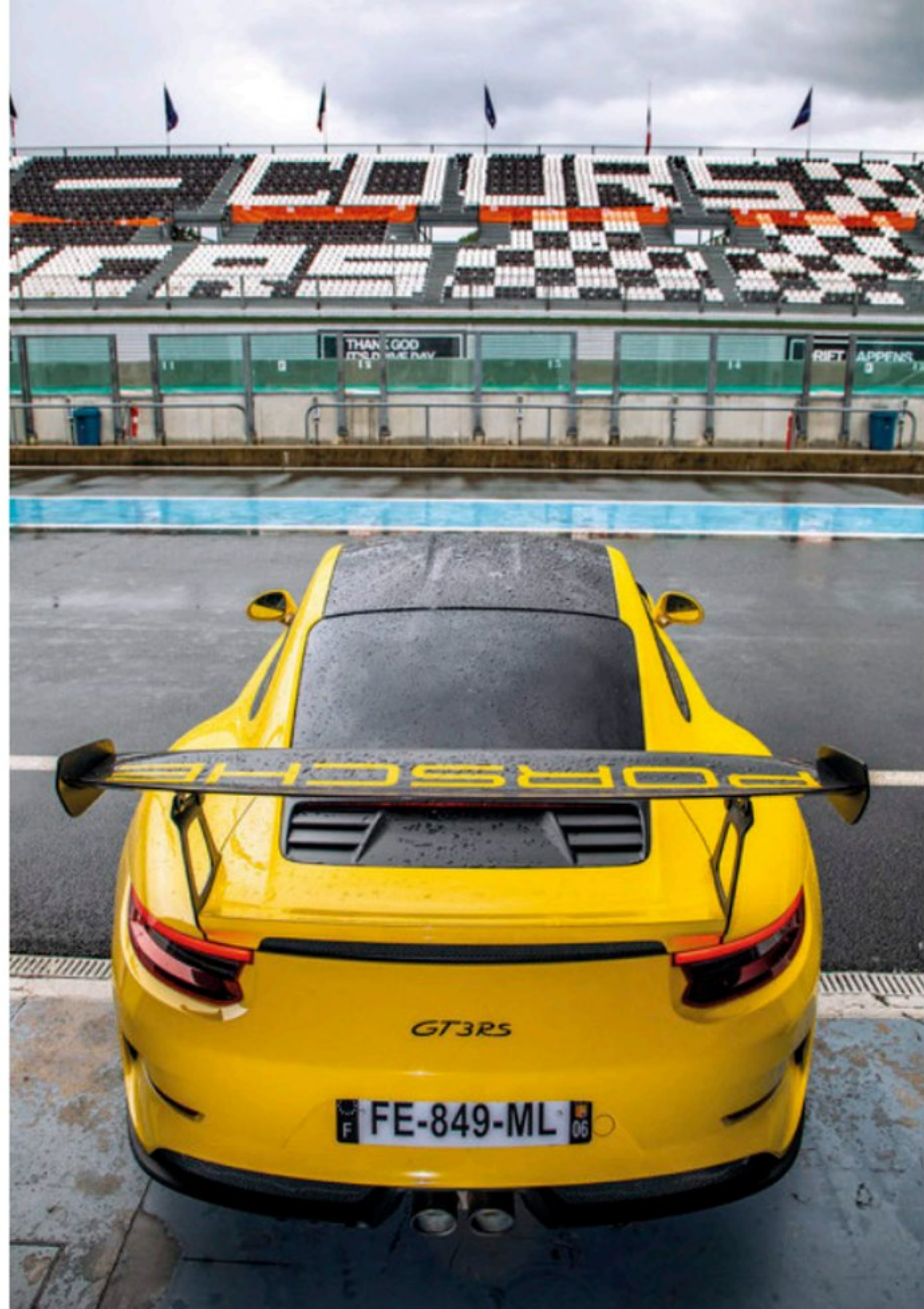


**LA 675LT A BEAU ÊTRE L'AÎNÉE
DE CETTE RENCONTRE, ELLE NE CRAINT
PAS SES CAMARADES DU JOUR**

Casimir ne veut plus quitter ce cockpit tendu de cuir, d'Alcantara et de carbone.

L'aéro active A.L.A. a été inaugurée par la Huracán Performante.





FLASHBACK



« CETTE 911 REND DINGUE ET N'EST JAMAIS PRISE EN DÉFAUT. ELLE POUSSE À SE DÉPASSER ET À ALLER CHERCHER LES ULTIMES DIXIÈMES, EN TOUTE QUIÉTUDE »



L'armement intégral!
Le pack Weissach inclut un arceau en titane.



comparaison, en 2018, nous l'avions mesurée en 1'50"36 sur le GP et 1'17"68 sur le Club, en chaussant les gommes magiques. « *Il me manque 200 ch pour aller jouer avec les copains* », ose-t-il dire! Il avoue être bluffé par la 600LT, mais attend surtout de pied ferme la 992 GT3 RS, dotée d'une aéro active. Il a aussi longtemps lorgné sur la Huracán Performante, si envoûtante par son V10, mais l'absence de harnais et d'arceau l'a refroidi. L'histoire d'amour avec la 911 pourrait durer longtemps.

Aéro magique

Un peu comme Jean-Sébastien, qui a collectionné les GT3 avant de craquer pour la Performante: « *Je cherchais une sportive aussi radicale que la GT3 et plus exclusive. Je préfère la ligne et la sonorité de la Huracán. C'est incroyable, tout le monde se retourne* ». Comment ne pas être aimanté par ces traits acérés et cette couleur orange mate. Lancée en 2017, la Performante se veut le penchant ultra-efficace et non dépouillé de la Huracán. D'où l'abandon de l'ap-

pellation "Superleggera". Elle mincit tout de même de 40 kg pour la forme, tandis que le V10 à bi-injection grimpe à 640 ch grâce à une admission, un équipage mobile et un échappement dignes de la compétition. Ce dernier rehaussé et recentré participe d'ailleurs au spectacle en virant au rouge et en crachant des flammes. Au secours! Les roues arrière directrices ne sont pas au rendez-vous et ont pointé sur l'EVO. Pour la première fois, Lambo' mise sur l'efficacité pure, le grip ultime et l'appui sidérant. Comment? En dégainant A.L.A. (Aerodinamica Lamborghini Attiva), l'aéro active composée de volets pilotés à l'avant et au pied de l'aileron creux, dont l'ouverture est dissociée gauche/droite à l'arrière pour créer un effet vectoriel en courbes. À la clé, l'aéro réduit la traînée ou augmente l'appui, qui culmine à 350 kg à 300 km/h... Contre 300 kg à 257 km/h pour la McLaren et 416 kg à 300 km/h pour la Porsche. Dès sa sortie, Nicolas a succombé lors d'une balade sur la légendaire Transfagarasan roumaine, où le taureau se prenait pour une WRC: « *Jamais je n'avais ressenti un tel grip*

au volant d'une GT de série! ». L'occasion de souligner la réelle polyvalence de cette supersportive intégrale: capacité d'absorption, confort. Elle surclasse sur ce point ses compères du jour. Au printemps 2018, la Performante enflamme cette fois Magny-Cours et Lurcy-Lévis. Elle atomise le 0 à 100 km/h en 2"9, le 1000 m en 19"2... Et elle affole la concurrence en chaussant des bottes de sept lieues Trofeo R et en bouclant le Club en 1'17"17 ou le GP en 1'47"52. C'est sûr, Jean-Sébastien va se régaler en jaugeant ses capacités. Le petit Casimir assorti à la carrosserie a intérêt à être bien calé à bord! Ce pistard occasionnel qui change de jouet tous les deux ans se demande déjà quelle arme sera à la hauteur. L'idée de repartir sur une GT3 fait son chemin...

Pincez-moi!

Avec les années et le recul, on peut parfois être déçu en reprenant les commandes de fantasmes d'époque. On parle bien d'automobiles, n'est-ce pas? Ici, c'est loin d'être le cas. C'est plutôt l'effet inverse qui se produit.



Le dragon anglais peut toujours déstabiliser le gratin actuel des supersportives.

La première accélération en Huracán glace le sang et débouche les tympans. Le V10 s'empporte si facilement au-delà de 5000 tr/mn que le rupteur saute au visage alors qu'il est situé à 8500 tr/mn. Le timbre grave et bestial paraît encore plus envoûtant que dans les souvenirs. Ce n'est que le début des festivités. Si la Performante se révèle moins fine que ses voisines du jour au placement, elle sidère par son efficacité et son aisance à survoler les courbes. C'est simple, elle est aussi docile qu'une bonne GT alors que les vitesses de passage sont effroyables. Elle se montre même ici joueuse en insistant sur les freins puis les gaz... Sans doute en raison de la monte pneumatique Corsa. Parce qu'en Trofeo R, la Performante n'est pas d'humour survivreuse.

La GT3 RS non plus, quand elle enfle des Cup 2 R pour chasser le chrono. Sauf qu'ici, Sébastien opte

pour des Cup 2 (plus endurants) qui, combinés aux réglages Manthey, rendent la poupe plus baladeuse. Juste ce qu'il faut pour faciliter les placements. Le crime parfait, qui s'accompagne d'une bande-son digne de la course tirant vers les aigus et encore moins filtrée qu'à bord de la 992 GT3. « *Promis, c'est l'échappement d'origine!* », se défend Sébastien U. Comme nulle autre pistarde, la GT3 RS jouit d'une résistance hors normes, qui incite à ne jamais rentrer aux stands et qui a forgé sa réputation sur les trackdays. Un roc. La boîte PDK était imposée, mais quel régal! Elle participe à ce sentiment de connexion ultime, sublimé par la direction, les vibrations et la réactivité des trains roulants ajustables.

Vraiment ultime? À condition de ne pas sauter dans une LT juste après. La finesse de comportement et l'osmose créée défient l'entendement. La direction est

d'une pureté sans égale. La coque et les baquets en carbone font l'effet d'une seconde peau. L'agilité est telle qu'elle fait rougir le gratin des supersportives actuel. Son secret tient en un nombre: 1328 kg annoncés! Un miracle. L'avant paraît léger comme une plume. Le grip est déjà ahurissant sans les Trofeo R. L'arrière-garde son sang-froid, alors que le V8 biturbo le torture. Ce 4 litres est sans pitié. Sa faculté à prendre des tours et à catapulter est toujours aussi renversante. Il fait des efforts de chant avec son échappement titane, mais il ne cherche pas à soutenir la comparaison avec nos pépites atmo. En fait, on rêverait d'avoir le feeling de cette McLaren croisé avec le caractère coursifié et fluctuant du flat-6, tout en profitant de la polyvalence et de la facilité de conduite d'une Performante. On demande la lune? Certes, mais il faut bien continuer de rêver après de telles rencontres. ■

FLASHBACK



“ SA VICTOIRE CONSACRE UN ENGIN FABULEUX, UNIQUE EN SON GENRE, AUSSI SENSUEL QU'EXTATIQUE, À LA FOIS INCROYABLEMENT MODERNE ET PARFAITEMENT AUTHENTIQUE ”

AVIA
PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ
DE MOTORSPORT

VOTRE PASSION EST AUSSI LA NÔTRE

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

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

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

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

thevenin-ducrot.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !



Usine norme ISO-9001-2015





, PETITES **GÉANTES**

La GR Yaris, Sportive de l'Année en titre, a bouleversé de la plus belle des manières la catégorie des GTI. Cinq ans plus tôt, Peugeot en faisait de même avec l'une des tractions les plus réussies de l'histoire.

PAR NICOLAS GOURDOL **PHOTOS** YANNICK PAROT



TOYOTA GR YARIS TRACK

Moteur >> 3 cylindres turbo, 1 618 cm³
 Puissance maxi >> 261 ch à 6 500 tr/mn
 Couple maxi >> 36,7 mkg de 3 000 à 4 600 tr/mn
 Régime maxi >> 7 200 tr/mn - Transmission >> intégrale
 Poids mesuré >> 1 285 kg - Poids/puissance >> 4,9 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 225/40 ZR 18 (Michelin Pilot Sport 4S)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 5"6/21"1,
 400/1 000 m D.A. en 13"5/24"8 - Vitesse maxi >> 230 km/h
 Prix neuf / Cote occasion >> 37 600 € / 45 000 €

PEUGEOT 208 GTI BPS

Moteur >> 4 en ligne turbo, 1 598 cm³ -
 Puissance maxi >> 208 ch à 6 000 tr/mn
 Couple maxi >> 30,6 mkg à 1 700 tr/mn
 Régime maxi >> 6 850 tr/mn - Transmission >> traction
 Poids annoncé >> 1 185 kg - Poids/puissance >> 5,7 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 205/40 ZR 18 (Michelin Pilot Super Sport)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 6"5/28"8, 400/1 000 m D.A.
 en 14"7/26"7 - Vitesse maxi >> 230 km/h
 Prix en 2015 / Cote 2021 >> 29 000 € / 20 000 €



Une poignée de secondes aura suffi pour être transporté de la Nièvre à l'Ardèche, de juin 2021 à janvier 2015. Au volant de la virevoltante 208 GTi by Peugeot Sport de Quentin, je nous revois instantanément, Yannick et moi, à l'attaque sur la légendaire spéciale du Monte-Carlo, entre le Moulinon et Antraigues-sur-Volane, à bord de la même voiture... ou presque. Il s'agissait à l'époque d'une GTi 30th, 30 pour le nombre de bougies soufflée par la 205 GTi cette année-là. La série ô combien spéciale adopta rapidement l'appellation By Peugeot Sport pour devenir un modèle à part entière de la gamme. L'essai ardéchois se conclut en apothéose par la fermeture d'une route, théâtre de la rencontre magique avec une 205 T16 ex-usine. Assurément l'un des road trips les plus mémorables des 100 numéros de *Motorsport* au volant de l'une des meilleures, sinon la meilleure petite GTi de tous les temps. Ceux qui en doutent ne l'ont pas essayée ou sont passés à côté de ses exploits. Mettons pour l'instant de côté le plaisir (immense) de pilotage et arrêtons-nous un instant sur une donnée chiffrée.

Plus efficace qu'une R26.R

Armée d'un modeste mais vigoureux 1,6 litre THP de 208 ch, l'héritière désignée de la 205 GTi boucla le tour de notre piste de référence en 1'27"30. C'était quatre secondes de mieux qu'une

FLASHBACK



“ ENTRE FUN, RIGUEUR ET PATATE D'ENFER, TOUT EST LÀ POUR EN FAIRE UNE CANDIDATE AU TITRE SUPRÊME ”

208 GTi ordinaire ! On ne relève même pas un tel écart entre une 991 GT3 RS et une simple Carrera S... Ce chrono étourdissant laisse à bonne distance la Mégane R26.R (en semi-slicks), la Focus RS Mk2, la Mitsubishi EVO IX et humilie littéralement la concurrence de l'époque. À tel point que les hommes de Renault Sport, Laurent

Hurgon en tête, se procurèrent un exemplaire de la prodigieuse 208 et louèrent la piste Club de Magny-Cours pour essayer de comprendre comment leur Clio 4 R.S. Trophy pouvait concéder pas loin de deux secondes au tour avec 12 ch de plus...

Peugeot Sport frappa très fort avec une auto sur mesure au processus de fabrication spécifique. Le moteur, la transmission, (dont l'étagement plus court ainsi que le différentiel autobloquant Torsen de l'excellent coupé RCZ R) sont assemblés sur les lignes de montage classiques à Poissy. La voiture quitte ensuite la chaîne pour recevoir dans les ateliers du département compétition de beaux baquets, des triangles et cardans spécifiques à l'avant, des cales à l'arrière, des gros freins, des élargisseurs d'ailes et des réglages de haute volée. Dommage qu'ils n'en aient pas profité pour déplacer les compteurs à un endroit où un conducteur de taille moyenne pourrait les voir...

À contre-courant

Fraîchement auréolée de son titre de Sportive de l'Année, la GR Yaris n'est donc pas la première bombinette des temps modernes à dynamiser la catégorie, mais le feu d'artifice prend des proportions inédites. Tandis que Peugeot Sport s'était limité – c'était parfait ainsi – à sublimer une simple traction, Toyota s'est appuyé sur son engagement en rallye et a confié à Gazoo Racing la transformation de la sage citadine en kit-car hypertrophiée dotée de quatre roues motrices et 261 ch ! Le train arrière copieusement élargi emprunte sa suspension à double triangulation au C-HR pour rece-



La 208 fait montre de performances encore très actuelles et d'une efficacité unique pour une traction de ce gabarit.

La musculeuse Yaris est à peine plus longue que la Peugeot mais 6 cm plus large!

Le traitement "By Peugeot Sport" comprend notamment des freins majorés avec des disques de 323 mm de diamètre à l'avant pincés par des étriers Brembo à 4 pistons.





voir une transmission intégrale inédite. Presque aucun élément de carrosserie n'est partagé avec une Yaris de Monsieur tout le monde. Capot, coffre et portes sont en aluminium tandis que le toit est en carbone moulé. À l'heure où l'espèce des sportives compactes frôle l'extinction de masse, cette transformation radicale suffit à elle seule pour créer notre émoi et enflammer la toile. À l'art du contre-pied, le géant japonais ajoute la manière et propose ainsi l'archétype de la petite sportive: une gueule, un original 3 cylindres turbo rageur à souhait, une suspension de rallyeuse, une polyvalence unique, un prix raisonnable et un sens aigu de la fête. Le train arrière peut recevoir jusqu'à 70 % du couple maxi et, pour finir d'épater la galerie, le catalogue compte une version Track plus affûtée et dotée, excusez du peu, de deux différentiels à glissement limité Torsen (un par essieu)!

La 208 se contente fort bien d'un seul entre deux roues extraordinairement motrices. On n'a jamais vu auparavant et jamais vu depuis un train avant aussi mordant sur une voiture de série de ce gabarit. Posée sur des voies élargies et une suspension durcie de 35 %, la lionne freine très fort (et longtemps) puis plante ses crocs à la corde avec une voracité entretenue par l'effet conjoint de l'autobloquant et de la poupe enrouleuse. « *La 30th se pilote quand la 208 GTi classique se conduit* » résumait Jacques Warnery après la première prise en main de l'auto (*Motorsport* N° 61). Très peu d'angle au volant est nécessaire pour voir la tei-

gneuse GTi se placer avec panache et bondir entre les obstacles. Elle est donnée pour 1185 kg, la Yaris pour 1285. Le quintal de différence se ressent au volant. Aussi agile soit-elle, jamais la Japonaise ne dégage la même impression de vivacité que cette Peugeot comme on n'en fait plus (sortez les mouchoirs). Lors de la séance photos à Magny-Cours, les glisses obtenues sans artifice sont d'une générosité qui rappelle à Monsieur Parot la 205 1.9 de sa jeunesse.

La Toy renvoie aussi les images de GTi de la grande époque, mais surtout celles des légendaires Groupe A et N de route. Cette intégrale boursouflée, efficace et joyeuse a quelque chose en elle des Lancia Delta, Escort Cosworth, Mitsu EVO et autre Subaru STI. Des autos qui ont longtemps troublé le sommeil de l'ami Nico Richel, heureux papa d'une Yaris Track Toy "Rouge intense" que l'on n'a pas fini de voir swinguer dans les épingles enneigées (ou pas) du côté de Montchavin-les-Coches.

Quentin, lui, rêvait initialement d'une DS3 Racing. Il fut bien inspiré de lui préférer la 208 avec laquelle il découvre depuis peu les joies de la piste. La première fois, c'était le 24 mai dernier lors d'un trackday que nous organisons sur le Club. Le jeune boulanger rend ainsi hommage à l'esprit "circuit" clairement revendiqué à l'époque par les metteurs au point de Peugeot Sport et n'a pas fini de déprimer les pilotes de sportives plus puissantes, voire beaucoup plus puissantes, et onéreuses. Une très belle 208 by Peugeot Sport se négocie autour de 20 000 euros et devrait fort bien

FLASHBACK



“ ON L'A ATTENDUE TRENTE ANS, JE VOUS PRÉSENTE L'HÉRITIÈRE DE LA 205 GTi ”

tenir la cote. Cette somme raisonnable donne accès à l'un des plus beaux pans de l'histoire des petites GTi aux connaisseurs en mal de frissons qui n'ont pas 45 000 euros (malus compris) à déboursier pour une GR Yaris dont les prix flambent déjà sur le marché de l'occasion. Roulez jeunesse! ■

VONE RACING

REPROGRAMMATION - PREPARATION MOTEUR



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



**VENTE ET MONTAGE
DE PIECES PERFORMANCE**

- FREINAGE
- SUSPENSIONS
- ECHAPPEMENT

www.vone-racing.fr

UTILITAIRE



CITADINE



GTI



SPORTIVE



CROSSOVER



SUV



GT



SUPERCAR



VALENCE (26)

infos@vone-racing.fr

06.88.45.23.37

MONTPELLIER (34)

montpellier@vone-racing.fr

04.67.42.22.04

VENDEE (85)

vendee@vone-racing.fr

06.16.31.51.09

CENTRE (41)

tours@vone-racing.fr

06.59.62.35.08





GRANDS HUIT

Elles ont marqué l'histoire de l'automobile sportive et du magazine. L'une par sa finesse et sa modernité, l'autre par sa bestialité et son authenticité, chacune armée d'un V8 atmosphérique venu reprendre des tours à Magny-Cours.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT





CORVETTE C6 Z06

Moteur >> V8 atmosphérique, 7 011 cm³
 Puissance maxi >> 512 ch à 6 300 tr/mn
 Couple maxi >> 64,9 mkg à 4 800 tr/mn
 Régime maxi >> 7 000 tr/mn - Transmission >> propulsion
 Poids annoncé >> 1 418 kg - Poids/puissance >> 2,8 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 275/35 ZR 18 - 325/30 ZR 19 (Goodyear Eagle F1 EMT)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 4"9/13"0,
 400/1 000 m D.A. en 12"9/22"0 - Vitesse maxi >> 320 km/h
 Prix 2006 / Cote 2021 >> 82 450 € / 50 000 €

A sa sortie, en 2007, nous avons opposé la R8 à la 911 Carrera 4S. Verdict: « La Porsche ne peut que s'incliner, en toute objectivité, devant un tel degré de perfection! La R8 est comme le prolongement de vos désirs. Elle n'engage jamais de duel psychologique avec son pilote, elle lui obéit, tout simplement ». La presse automobile mondiale était unanime: Audi venait de redéfinir les standards de la catégorie reine. Un coup de maître pour la première GT de la marque aux anneaux promise à une longue et belle carrière. Le souvenir de ce duel historique entre Paris, la Normandie et Magny-Cours demeure vivace mais la R8 V8 n'appartenait pas à mes fantasmes motorisés... jusqu'à prendre le volant de celle de Willy, 14 ans plus tard. Des treize voitures réunies pour ce numéro 100, l'Audi est incontestablement la plus surprenante, au bon sens du terme. Croyez-le ou non, la toute dernière R8 V10 deux roues motrices (RWD) m'est apparue moins convaincante sur piste. L'ancêtre avait tout compris: équilibrée, agile, joueuse et subtilement communicative. Laisance naturelle dont fait preuve cette berlinette

à moteur à central sur le circuit Club est époustouflante. Chronométrée ici même en 2007, la R8 tourne en 1'24"77... Près de deux secondes plus lente, la 997 Carrera 4S dotée du kit moteur connu une lourde humiliation. Ainsi pouvait-on lire dans *Motorsport* N° 12: « La R8 donne une véritable leçon de choses à la 911 sur la piste ».

Aux qualités du châssis tout alu s'ajoute l'agrément du V8 4.2 atmosphérique. Celui-ci est réputé pour délivrer bien moins que les 420 ch annoncés (Willy confirme) mais son onctuosité à bas régime et le rupteur à 8250 tr/mn font mouche à l'heure où les moteurs turbo aphones envahissent la planète. Le feulement de la ligne inox, seul élément modifié sur l'auto, assène le coup de grâce. Direction les petites annonces. La cote de cette belle GT aux faux airs de supercar tourne autour de 60 000 €. Une somme qui paraîtrait raisonnable si pour environ 10 000 € de moins, on ne pouvait s'offrir une belle Z06.

7 litres d'adrénaline

On parlait plus haut de fantasme automobile: en voici un de la plus noble espèce. À vrai dire, une ZR1 ou une C7, même une "simple" Stingray, ferait bien l'affaire. Une Corvette quoi. Lorsque j'ai la chance trop

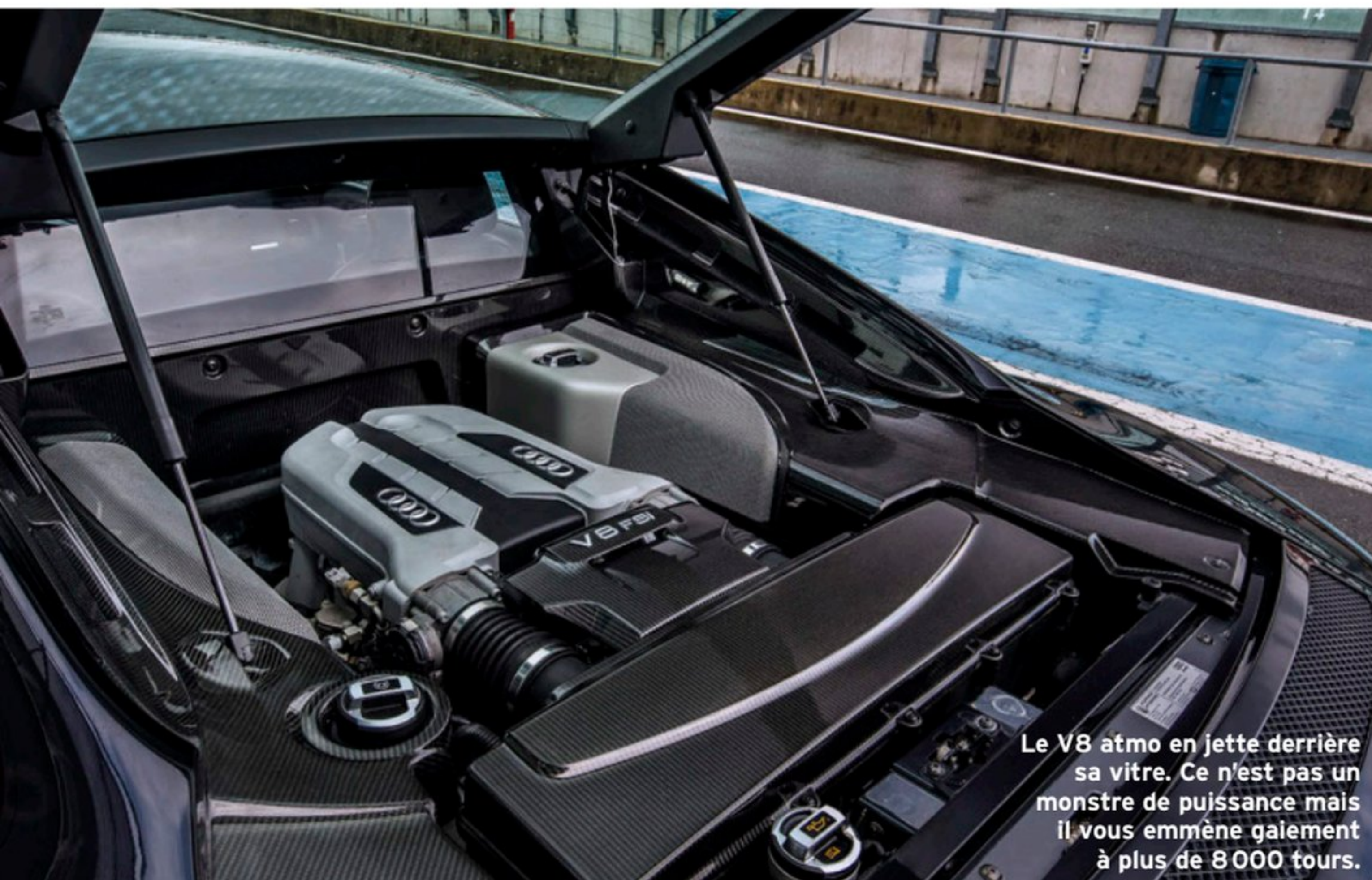
rare de croiser un connaisseur, un vrai, parlant de la légendaire Américaine avec des étoiles dans les yeux, j'oublierais volontiers les gestes barrière. Je ne prends pas Benoît dans les bras, mais le cœur y est. Le propriétaire du monstre jaune venu festoyer dans la Nièvre possède également une McLaren 720S. C'est ce qui s'appelle avoir les idées larges... et un goût sûr en matière de frissons mécaniques! Pour ceux, trop nombreux, qui ne comprendraient pas le culte que l'on peut vouer à la Z06, le rappel de quelques faits s'impose. À commencer par son chrono au Nürburgring: 7'43", un record à l'époque dans le segment, à seulement 11 secondes de la Porsche Carrera GT pour seulement 82 450 € (8 000 € de moins qu'une simple Carrera S!). Cet exploit est le fruit d'une conception aussi simple qu'efficace. Légèreté et gigantisme sont les maîtres mots à l'image des soupapes en titane larges comme des stéthoscopes. Le V8 n'en compte que seize, commandées par un seul arbre à cames, le genre d'anachronisme qui ne fait sourire que celui n'ayant jamais ouvert en grand le papillon de gaz d'un LS7. Ce nom de code marquera à jamais l'histoire de l'automobile sportive. Un bloc de 7 litres de cylindrée développant 512 ch associé à une boîte extra-longue qui ne gomme rien de la sauvagerie pouvant s'abattre sur le pilote et



Les plastiques déjà désuets en 2006 sont vite oubliés une fois le V8 en action.

AUDI R8 4.2 FSI

Moteur >> V8 atmosphérique, 4 163 cm³
Puissance maxi >> 420 ch à 7 800 tr/mn
Couple maxi >> 43,8 mkg à 4 500 tr/mn
Régime maxi >> 8 250 tr/mn - Transmission >> intégrale
Poids annoncé >> 1 565 kg - Poids/puissance >> 3,7 kg/ch
Pneus Av&Ar >> 235/35 R 19 - 295/30 R 19 (Pirelli P Zero)
Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 4"9/16"0, 400/1 000 m D.A.
en 13"2/23"4 - Vitesse maxi >> 301 km/h
Prix 2007 / Cote 2021 >> 106 900 € / 60 000 €



Le V8 atmo en jette derrière sa vitre. Ce n'est pas un monstre de puissance mais il vous emmène galement à plus de 8 000 tours.

FLASHBACK

Motor Sport N° 12
AOÛT 2007



“ LA 911 NE PEUT QUE S'INCLINER, EN TOUTE OBJECTIVITÉ, DEVANT UN TEL DEGRÉ DE PERFECTION ”



La boîte manuelle de la R8 est un vrai régal.



Voici l'un des moteurs les plus sensationnels que l'automobile sportive ait enfantés.

son passager. La poussée est infinie, la bande-son terrifiante. N'importe quelle supersportive moderne surpasse la Z06 en performances pures, mais je n'en connais pas une qui vous prend aux tripes de la sorte. Le châssis bardé d'aluminium et de magnésium permet à la Vette d'afficher un poids de seulement 1418 kg. C'est respectivement 150 kg et 170 de moins que la R8 et la 997 Turbo. La masse est à la fois faible et parfaitement bien répartie entre les deux essieux. Le résultat de cette recette magique offre des retrouvailles jubilatoires dans le 180° trempé du circuit Grand Prix de Magny-Cours. Pas l'ombre d'un sous-virage en entrée, une poupe qui décroche sur un filet de gaz puis une glisse onctueuse rythmée par les *vrooaap vrooaap* du monumental V8. Depuis le bord de piste, Benoît filme hilare sa belle danser sous la pluie aux mains d'un inconnu, imité quelques minutes plus tard par Willy, tout aussi heureux de voir son auto en butée de contre-braquage dans la longue courbe d'Estoril. Sous le regard bienveillant du papa, je m'en donne à cœur à joie pour mieux pouvoir vous conter les prouesses de la R8 à la limite. La transmission intégrale ne renvoie que 10 à 35 % du couple à l'avant et n'entache en rien un comportement proche de celui d'une pure et passionnante propulsion. D'autant plus passionnante quand résonne dans le cockpit le claquement du petit levier de vitesse dans la grille métallique. L'excellente boîte

manuelle est un élément indispensable de la configuration parfaite! La Z06, elle, n'était disponible qu'avec la transmission Tremec (en un ou deux mots) à la virilité en parfait accord avec l'esprit général de l'auto. Oubliez les passages à la volée... Pour parfaire le tempérament de la bête et ses aptitudes sur piste, un onéreux mais très recommandable pack Z07 (aéro, semi-slicks, suspension pilotée) fit son apparition en 2012. De quoi jouer dans la cour d'une 911 GT3 RS 4.0 ou d'une 458 Italia sans en avoir l'air.

La Corvette des pistards est une force de la nature mais une force tranquille, infiniment plus facile à emmener (sur le sec) que ne le racontent certaines histoires pour effrayer les enfants. Pas non plus paisible ni reposante. Une fois passé le cap de la fausse nonchalance, elle ne s'ennuie pas, elle explique, implique et attend que son pilote s'applique. Comme je vous le disais dans le N° 45: « Cette Ricaine est aux GT ce qu'une Caterham est aux roadsters. Un cocktail détonnant entre grand spectacle et sport extrême ». Permettez-moi enfin d'avoir une pensée pour l'inénarrable ZR1, pour son dévastateur V8 compresseur de 647 ch et pour l'irréelle accélération de 0 à 330 km/h vue plus de 11 millions de fois sur Youtube. La chaîne de Motorsport est ainsi devenue l'un des plus puissants outils de propagande à la gloire des Corvette sur les réseaux sociaux. Une sacrée fierté! ■

FLASHBACK



“ SA SONORITÉ, SA FORCE DE MAMMOUTH ET SA RAGE EN FONT L'UNE DES MÉCANIQUES LES PLUS DÉMONSTRATIVES DE LA PLANÈTE ”



IMPORTATEUR - DISTRIBUTEUR

DES PLUS GRANDES MARQUES DU SPORT AUTOMOBILE DEPUIS 1977



**SUSPENSION
FREINAGE
MOTEUR
ECHAPPEMENT
EQUIPEMENT**

EUROFAC SA
www.eurofac.fr
23 rue Henri Becquerel, E.A.E de la Tuilerie 77500 Chelles
Distribution : 01 60 72 40 60 - Atelier : 01 64 72 40 66

 **BILSTEIN-FRANCE.COM**





SEVERE WARNING
• DO NOT INSTALL REAR-FACING CHILD RESTRAINTS IN THE FRONT PASSENGER SEAT.
• CHILDREN ARE SAFER IN THE REAR SEAT.
• SEE THE OWNER'S MANUAL FOR FURTHER INFORMATION AND EXPLANATIONS.

• NE PAS INSTALLER DE SIÈGE ENFANT À L'AVANT.
• LES ENFANTS SONT PLUS SÛRS À L'ARRIÈRE.
• CONSULTEZ LE MANUEL D'UTILISATION POUR PLUS D'INFORMATIONS ET D'EXPLICATIONS.

MANÈGES, ENCHANTÉS

L'authenticité, le panache et l'art de la glisse peuvent prendre des formes bien différentes mais tout aussi extrêmes, à l'image de la Lancer EVO IX et la BMW 1M, deux des sportives les plus racées que nous ayons essayées.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT



BMW 1M

Moteur >> 6 cylindres en ligne biturbo, 2 979 cm³
 Puissance maxi >> 340 ch à 5 900 tr/mn
 Couple maxi >> 45,9 mkg de 1 500 à 4 500 tr/mn
 Régime maxi >> 7 000 tr/mn - Transmission >> propulsion
 Poids annoncé >> 1 495 kg - Poids/puissance >> 4,4 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 245/35 R 19 - 265/35 R 19 (Michelin Pilot Sport 2)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 4"9/18"1, 400/1 000 m D.A.
 en 13"1/23"9 - Vitesse maxi >> 250 km/h
 Prix 2011 / Cote 2021 >> 53 400 € / 50 000 €

MITSUBISHI LANCER EVO IX

Moteur >> 4 cylindres en ligne turbo, 1 997 cm³
 Puissance maxi >> 280 ch à 6 500 tr/mn
 Couple maxi >> 36,2 mkg à 3 500 tr/mn
 Régime maxi >> 7 800 tr/mn - Transmission >> intégrale
 Poids annoncé >> 1 480 kg - Poids/puissance >> 5,3 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 235/40 R 17 (Bridgestone RE050A)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 6"2/23"3, 400/1 000 m D.A.
 en 14"3/25"8 - Vitesse maxi >> 250 km/h
 Prix 2005 / Cote 2021 >> 40 990 € / 40 000 €

Il est probable que l'on perce le secret des grandes pyramides avant celui de la Lancer EVO IX. Dans son genre, le monument japonais n'a jamais été surpassé et reprendre son volant en 2021 me remet face à l'une des plus grandes énigmes de la science automobile. Louis-Philippe Da Fonseca en parlait ainsi dans le N° 4 de *Motorsport*: « L'EVO IX défie la physique en anticipant les gestes de son pilote qui se croit dans le jeu vidéo le plus excitant du monde, car il est bien réel », et d'ajouter « elle ne dérive pas, elle enroule, comme si les roues arrière étaient directrices ». Songez que l'inclassable Lancer se retrouva opposée à une Porsche 997 GT3 en couverture votre magazine préféré (N° 9). Pour une berline vendue à peine plus de 40 000 euros en 2005, ça se pose là ! Selon votre âge, votre sensibilité ou votre ouverture d'esprit, il est possible que vous ne preniez pas la juste mesure du phénomène que fut la Mitsu en son temps. Du mythe qu'elle incarne encore chez une large communauté de fidèles, parmi lesquels l'heureux propriétaire de l'exemplaire ici présent. « Après la Delta Intégrale, c'était l'auto que je voulais. J'ai mis quatre ans à convaincre son ancien propriétaire de me la vendre. Celle-là, je compte bien la garder et ne pas refaire l'erreur de la Lancia », explique Vincent, éperdument épris de sa Lancer. C'est une voiture d'esthètes du pilotage, de connaisseurs, de pacifiques intégristes qui ne voient dans son look disons pudiquement sans concession qu'une machine de guerre.

L'EVO appartient au cercle très fermé des voitures de course immatriculées. Tout en elle transpire les exploits d'antan de Mitsubishi en championnat du monde des rallyes mais ce n'est pas son efficacité qui frappe en premier lorsqu'on en prend le volant. À peine plus de vingt mètres sur la piste Club humide auront suffi pour admirer le long gauche par la vitre passager. Pas plus qu'au volant de la 1M de Sébastien, l'un des amis savoyards membre de la famille *Motorsport*. Tout oppose la BMW et la Mitsu sauf l'essentiel : la capacité hors norme à combler ou réveiller le pilote funambule qui est en vous. Seb est un prosélyte, un repentini converti sur le tard à la propulsion. Il affirme que la rédaction de *Motorsport* est responsable. Je crains que nous ayons ouvert la boîte de Pandore. Il faut le voir enchaîner les drifts bien au-delà de la zone délimitée par le photographe, lui qui ne jurait autrefois que par son Audi RS3 pour tatouer les épingles de sa région. Le garçon vient même de souffrir une Aston V12 Vantage à boîte mécanique, sorte de 1M pour adulte avec deux fois plus de cylindres. Sa façon à lui de rattraper le temps perdu. La vie est trop courte !

La petite M sort en 2011 à une époque où la M3 s'éloigne quelque peu de l'esprit originel. Le principe consiste à poser la carrosserie d'une Série 1 sur le châssis d'une M3 à l'empattement raccourci d'une dizaine de centimètres. Les ailes se sont écartées de 55 mm pour accueillir la suspension tout alu et les grosses roues (265 de large à l'arrière) de la grande sœur. Sous le capot, on fête le retour du six cylindres

en ligne mais doublement suralimenté et emprunté au roturier Z4 35is sans le moindre cheval bonus. Le bloc n'a pas l'exclusivité ni le chant d'un vrai moteur M mais ses 340 ch et son couple généreux dès 1 500 tours suffisent amplement à mettre le feu au comportement de celle que l'on désigne volontiers comme l'héritière de la M3 E46, voire de la mythique E30. Voici ce que j'écrivais à son sujet durant le supertest paru dans *Motorsport* N° 40 : « Après seulement quelques kilomètres parcourus à son volant, j'ai la nette impression que cette boule de muscles va marquer son époque. Ça sent la sueur, la gomme brûlée et le coup de cœur à plein nez ». Il était évident que dix ans plus tard, la 1M ferait l'objet d'un véritable culte chez les puristes du contre-braquage. Preuve en est une cote actuelle proche du prix au lancement, soit un peu plus de 50 000 euros. C'est moins le prix de la rareté (plus de 6 300 exemplaires produits) que de celui du plaisir de conduite dans ce qu'il a de plus franc et authentique.

« Cette Béhème impose doigté et fermeté pour éviter que les petites virgules en sortie de virage ne deviennent de grands demi-cercles » pouvait-on lire dans *Motorsport* en 2011. Oui mais pas que. Au-delà de l'image d'une propulsion de rodéo, il y a une auto précise, hyper équilibrée et efficace. Souvenons-nous qu'elle égala la M3 sur notre piste de référence avec 80 ch de moins. Aujourd'hui, le chrono de 1'26"50 n'impressionne guère mais à l'époque, une 911 (997) C4S en fin de carrière ne faisait pas mieux.



L'énorme aileron et les générateurs de vortex sur le toit n'ont rien de vulgaire sur cette fille du rallye.



Le 6 en ligne n'est pas un pur produit Motorsport mais chante juste et pousse très fort.



Les origines du légendaire 4G63 de la Lancer remontent à 1987. Un moteur turbo aérien et rageur.



FLASHBACK



“ LA IM EST L'UNE DES PLUS FORMIDABLES MACHINES À CONTRE-BRAQUER DU MOMENT ”



FLASHBACK



“ L’EVO IX DÉFIE LES LOIS DE LA PHYSIQUE. ELLE NE DÉRIVE PAS, ELLE ENROULE, COMME SI LES ROUES ARRIÈRE ÉTAIENT DIRECTRICES ”

La 1M ne vous condamne donc pas au doux supplice de la glisse. Elle vous apprend juste, en parfaite pédagogue, à utiliser la mobilité de sa poupe en entrée de virage pour en sortir avec le volant bien droit et ainsi lâcher les chevaux en évitant les ennuis. Son pilotage est plus naturel et gratifiant que celui des M2 et M2 CS qui lui succéderont. Cela tient sans doute à une suspension passive virile à souhait et des réglages moins consensuels.

La sportivité de l'EVO IX n'a pas non plus été dépassée par sa descendance... La lignée se brisera avant de s'éteindre avec la lourde et bourgeoise dixième génération. Rappelons que l'Europe ne connut l'importation officielle que des VIII et IX, de 2003 à 2008. Cinq ans pour marquer au fer rouge son époque en nous offrant cette extraordinaire rivalité avec la Subaru STi. J'ai toujours eu une préférence pour la Lancer au châssis plus tranchant et à la transmission intégrale magique. Trois différentiels à glissement limité dont deux pilotés procurent à l'auto une agilité étourdissante dans toutes les situations. La sophistication du dispositif n'a pas d'équivalent à l'époque. Piloté par une centrale électronique qui analyse les données de conduite, le différentiel central s'"ouvre" pour faciliter l'inscription puis se ferme pour optimiser la motricité en sortie tandis que son homologe arrière envoie du couple à la roue la plus

adhérente pour créer du lacet. Combinez à cela une direction très directe commandant un train avant ultra-incisif pourvue d'un différentiel Torsen et vous obtenez un effet gyroscopique unique dans l'histoire des quatre roues motrices de série. Le plus formidable reste le naturel avec lequel cette usine à gaz fonctionne, au risque de flatter plus que de raison l'ego du pilote. Reste que la bête, ferme et sans filtre, demande qu'on s'en occupe à la limite. On empoigne alors fermement le joli volant Momo à trois branches pour s'en aller explorer des limites insondables sur route et grisantes sur piste. Dans un habitacle aussi mal fini que peu insonorisé, l'allonge et la rage du 4 cylindres turbo (nom de code 4G63) prenant 7800 tours ou encore l'excellente commande de la boîte à six rapports ne rendent l'expérience que plus addictive. La puissance de 280 ch n'impressionne guère de nos jours mais la berline de course copieusement allégée ne pèse que 1480 kg. Certes, la GR Yaris la dépose au feu rouge et se montre plus rapide sur un tour chrono, mais celle que l'on peut légitimement considérer comme une héritière de la Mitsu ne peut faire valoir un tempérament aussi exubérant et racé. La BMW 1M, si ! Comme cette dernière, l'EVO IX affiche une cote aujourd'hui proche de son prix d'origine. Dans les deux cas, si votre budget et votre amour du contre-braquage le permettent, foncez ! ■

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

REPROGRAMMATION MOTEUR

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

CONVERSION E85 FLEXFUEL

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

VENTE & MONTAGE DE PIÈCES PERFORMANCE

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

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

CODE PROMO MOTORSPORTMAG10

Contactez-nous !

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

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

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

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

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

www.shiftech.eu

Suivez-nous



ÉLOGE DE LA LÉGÈRETÉ

Dans ce monde peuplé de poids lourds, les déesses filiformes représentent un Graal pour tout passionné. Nous tenions à leur rendre hommage au travers de cette rencontre entre l'ultime évolution de l'Elise, qui disparaît en fin d'année, et l'édition spéciale Légende GT de la berlinette A110.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT





ELISE SPORT 240 FINAL EDITION

Moteur >> 4 en ligne à compresseur 1798 cm³
 Puissance maxi >> 243 ch à 7200 tr/mn - Couple maxi >> 24,9 mkg
 à 3000 tr/mn - Régime maxi >> 7200 tr/mn
 Transmission >> propulsion, 6 manuelle
 Poids mesuré >> 930 kg - Poids/puissance >> 3,8 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 195/50 R16 & 225/45 R17 (Yokohama Advan Sport)
 Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 4"5 - Vitesse maxi >> 237 km/h
 Prix Sport 240 Final Edition / cote SC 2008 >> 59 400 / 40 000 €



A110 LÉGENDE GT

Moteur >> 4 en ligne turbo 1798 cm³ - Puissance maxi >> 292 ch
 à 6400 tr/mn - Couple maxi >> 32,6 mkg de 2000 à 6400 tr/mn
 Régime maxi >> 6950 tr/mn - Transmission >> propulsion, 7 robotisée
 Poids mesuré >> 1139 kg - Poids/puissance >> 3,9 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 205/40 ZR 18 & 235/40 ZR 18 (Michelin Pilot Sport 4)
 Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 4"4, 1000 m D.A.
 en 22"5 - Vitesse maxi >> 270 km/h
 Prix Légende GT / cote 2018 (252 ch) >> 71 600 / 60 000 €

L'espèce est en voie d'extinction. Pourtant, ses vertus psychologiques et écologiques sont indéniables. Elle représente l'essence même de la sportivité automobile, en misant sur la simplicité, la propulsion, le moteur central et la sacro-sainte légèreté, si chère à Colin Chapman. L'Elise remplit tous ces critères dès 1996: 3,72 m, 120 ch (Rover), 700 kg, châssis alu... Le coup de foudre est immédiat. L'histoire d'amour dure depuis 25 ans. Deux générations plus tard, la descendance conserve l'essentiel: ce don de connecter sans filtre et de vous déconnecter de la réalité. Elle s'est empâtée pour survivre (homologation), pour plaire à une plus large clientèle, et sa puissance a doublé! L'Elise n'a jamais eu le circuit dans le sang. Elle a toutefois donné naissance au radical coupé Exige dès le changement de millénaire, qui a forcé en 2012 pour recevoir le train arrière de l'Evora et le V6 Toyota, chez qui Lotus se fournit depuis 2004. Elle a particulièrement marqué les esprits en 2008, quand le constructeur a réussi à greffer un compresseur (sans échangeur dédié): la SC de 220 ch. Cette seconde génération restera le point d'orgue du plaisir "elisien" en combinant souplesse, allonge, perfs et châssis aux petits oignons. « *Un délice d'efficacité, d'élégance et de sympathie. C'est un outil qui a pour fonction de procurer un maximum de plaisir* », écrivait Romain Bernard, actuel rédacteur en chef d'Auto

Hebdo, dans notre numéro 17. Juste après, la S restylée (220 ch également) a tapé dans l'œil de Nicolas dans *Motorsport* n° 22: « *Cramponné au petit volant informant de la moindre déformation de la chaussée, jamais je n'ai pris autant de plaisir dans une voiture de série* ». L'Anglaise termine sa carrière en beauté, en portant la puissance du 4 cylindres à compresseur à 243 ch pour la Sport 240. Dommage, elle ne s'autorise pas quelques fantaisies esthétiques avec les Final Edition. Hethel se contente de plaques commémoratives et de nouvelles garnitures de sièges. Il change tout de même l'instrumentation, plus classique et ornée d'une rangée de shift lights.

La démarche est tout aussi discrète concernant l'A110 Légende GT, qui se veut raffinée: jantes à bâtons, monogrammes couleur or mat, inserts en carbone à bord, freins de la S avec étriers or. Rassurez-vous, elle ne sonne pas le glas de la Française. Enfin, pas encore. Il s'agit d'une édition limitée à 300 exemplaires pour animer la carrière de la berlinette. Les débuts ont été fracassants fin 2017 et salués unanimement par la planète auto. « *L'A110 obéit comme un enfant blagueur et surdoué: appliquée, consciencieuse et espiègle, joueuse, décontractée... Je ne connais pas de voiture dans le segment capable de pivoter, enrouler, swinguer avec autant de facilité et naturel* », s'exclama Nicolas au lancement (*Motorsport* 79). Mais Alpine, dont l'usine de Dieppe vient d'assembler le 10 000^e exemplaire, a du mal à convaincre à l'international. Cela néffraie pas le patron Lucas de Meo,

qui en fait le fer de lance sportif du groupe Renault, au détriment de Renault Sport. Avant de devenir électrique aux côtés de Lotus, l'A110 propose deux moteurs et deux philosophies: une axée sur la glisse et le confort (252 ch), l'autre sur l'efficacité, possiblement récréative, et le chrono (S de 292 ch). Le haut de gamme Légende GT, lui, entend mêler le meilleur des deux mondes en combinant la puissance de la S et la suspension soft des versions 252 ch... Dans la pratique, ce compromis s'avère peu convaincant.

Récréation

Pour découvrir ces évolutions inédites et dire adieu à l'Elise comme il se doit, nous leur réservons un traitement de faveur dans le cadre de ce numéro spécial: une balade dans les vignobles et des tours de manège sur le Club. Bon, pour le plein d'elixir local, c'est raté étant donné les coffres rikikis. On compense en dégustant de délicieuses départementales menant de Sancerre à Menetou et à Pouilly. Tout cela aiguise les papilles et secrète surtout une forte dose de dopamine. Quel pied! L'agilité caractéristique de la Française saute aux yeux. Mais le déhanché et le filtrage de suspension s'éloignent de ceux des frangines. Alors qu'Alpine revendique les mêmes tarages que la version 252 ch, on ne retrouve pas la douceur et la jovialité de l'entrée de gamme. Comme si le grip (supérieur) contrebalançait des réglages alliant une détente généreuse à des compressions parfois fermes selon les fréquences. L'arrière, lui, ne remue



En fin de carrière, l'Elise a adopté cette superbe tringlerie apparente.



Ce roadster procure toujours autant de plaisir. Ah, les joies de la légèreté!



Le 1,8 litre Toyota à compresseur délivre ici 243 ch... En théorie.

FLASHBACK



“ CRAMPONNÉ AU PETIT VOLANT INFORMANT DE LA MOINDRE DÉFORMATION, JAMAIS JE N'AI PRIS AUTANT DE PLAISIR DANS UNE VOITURE DE SÉRIE ”



L'A110 Légende GT inaugure ce gris mat et est aussi disponible en bleu nuit.

FLASHBACK



“ALPINE TAPE DANS LE MILLE AVEC UNE AUTO AUSSI RÉCRÉATIVE QU'ON L'ATTENDAIT ET BIEN AU-DELÀ DE NOS ESPÉRANCES EN MATIÈRE DE POLYVALENCE, DE MISE AU POINT ET D'AUTHENTICITÉ”



Plus raffinée, la Légende GT est limitée à 300 exemplaires.



MAGNY-COURS CLUB

Par rapport aux autres coups de cœur, ces plumes ont droit à une session chrono car il s'agit de nouvelles évolutions. L'occasion de confirmer que la Légende GT est la moins convaincante des A110,

en tournant moins fort qu'une version 252 ch. Quant à l'Elise Sport 240, elle ne parvient pas à égaler le temps d'une S remontant à 2012: 1'26"11. Quoi qu'il en soit, elle n'est pas taillée pour la piste.



plus au moindre coup de volant et réclame un généreux freinage dégressif... L'Elise aussi, mais elle l'érige en nécessité pour charger l'avant et enrayer, voire valser si vous insistez. Comme à l'accoutumée, l'adrénaline explose et résulte de cette légèreté, de la pureté de la connexion. La différence est frappante quand on remonte dans l'A110, plus GT, costaud, filtrée! La Française réalise des efforts en matière d'insonorisation, contrairement à l'Anglaise qui assourdit sur autoroute. Cependant, l'Elise se rattrape par une qualité de filtrage inespérée des combinés Bilstein/Eibach, notamment en relevant le rythme sur le bosselé.

Au final, la balade s'avère plus savoureuse et émouvante dans le clan anglais, en s'impliquant davantage au volant et sans forcément enfreindre la loi. Certes, l'amour rend aveugle. Pas au point de sous-estimer l'efficacité de l'A110, bien supérieure à celle de l'Elise. Malgré l'écart de poids conséquent (200 kg mesurés chez W-Autosport!), la berlinette

lui inflige une correction sur le Club: -2"4 au tour! Mais elle tourne moins fort (+0"5) qu'une version 252 ch et prouve ainsi que le compromis proposé en matière de suspension et de grip fonctionne objectivement moins bien. Le roadster, chaussée de classiques Yokohama, s'accroche dans les longues courbes et l'épingle, mais baisse les bras dans le pif paf et se fait larguer en ligne droite. Au point de réaliser une contreperformance par rapport à une S (220 ch, pneus équivalents) mesurée en 2012: +1"4... Et au point de douter de la présence des 243 ch, obtenus en recalibrant le 1,8 litre à compresseur. Les sensations sont équivalentes à celles d'une version 220 ch et la bande-son tout aussi timide. Même le compresseur reste discret. Un échappement grandiloquent lui irait comme un gant. Ce bloc hoquette sous 2000 tr/mn, puis séduit par son élasticité et devient rageur au-delà de 5000 tr/mn... Aucun doute, la mécanique d'une SC était plus savoureuse. L'A110 est nettement plus

prolix, prenante et performante que son ennemie du jour: grognements à l'admission, échappement et puissance de la S (292 ch). Le 1,8 litre turbo est toutefois moins pointu et n'a pas les honneurs d'une commande manuelle, qui lui siérait à merveille. Le maniement du bon vieux levier colle à la peau de ces plumes, comme le prouve l'Elise qui a de plus le sens du spectacle avec sa tringlerie apparente. Unique sur le marché! Cette boîte 6, devenue plus précise et vélocité au fil des années, contribue à cette osmose tant recherchée et vénérée. Le feeling très pur (pas d'assistance de direction) a de quoi faire rougir la Française.

Au terme de cette réunion light, vous comprendrez que le cœur s'emballe pour l'Elise. Malgré ses défauts et son châssis suranné, elle procure toujours autant de plaisir et rend nostalgique. Cette Final Edition ne justifie absolument pas son prix délirant. Elle pousse plutôt à égrener les petites annonces, à la recherche de la SC parfaite. ■

ÉPINGLE

- 70 km/h (1,2 g)
- 68 km/h (1,1 g)

LIGNE DROITE

- 176 km/h
- 191 km/h

DOUBLE DROIT

- 102 km/h (1,2 g)
- 101 km/h (1,1 g)





An aerial, high-angle photograph of a race track. The track is paved with asphalt and features prominent, multi-colored curbs in shades of red, white, green, and blue. The track curves through a lush green grassy area. The image has a slight motion blur, suggesting speed. The word 'CLIMAX' is printed in large, bold, white, italicized capital letters across the right side of the image.

CLIMAX

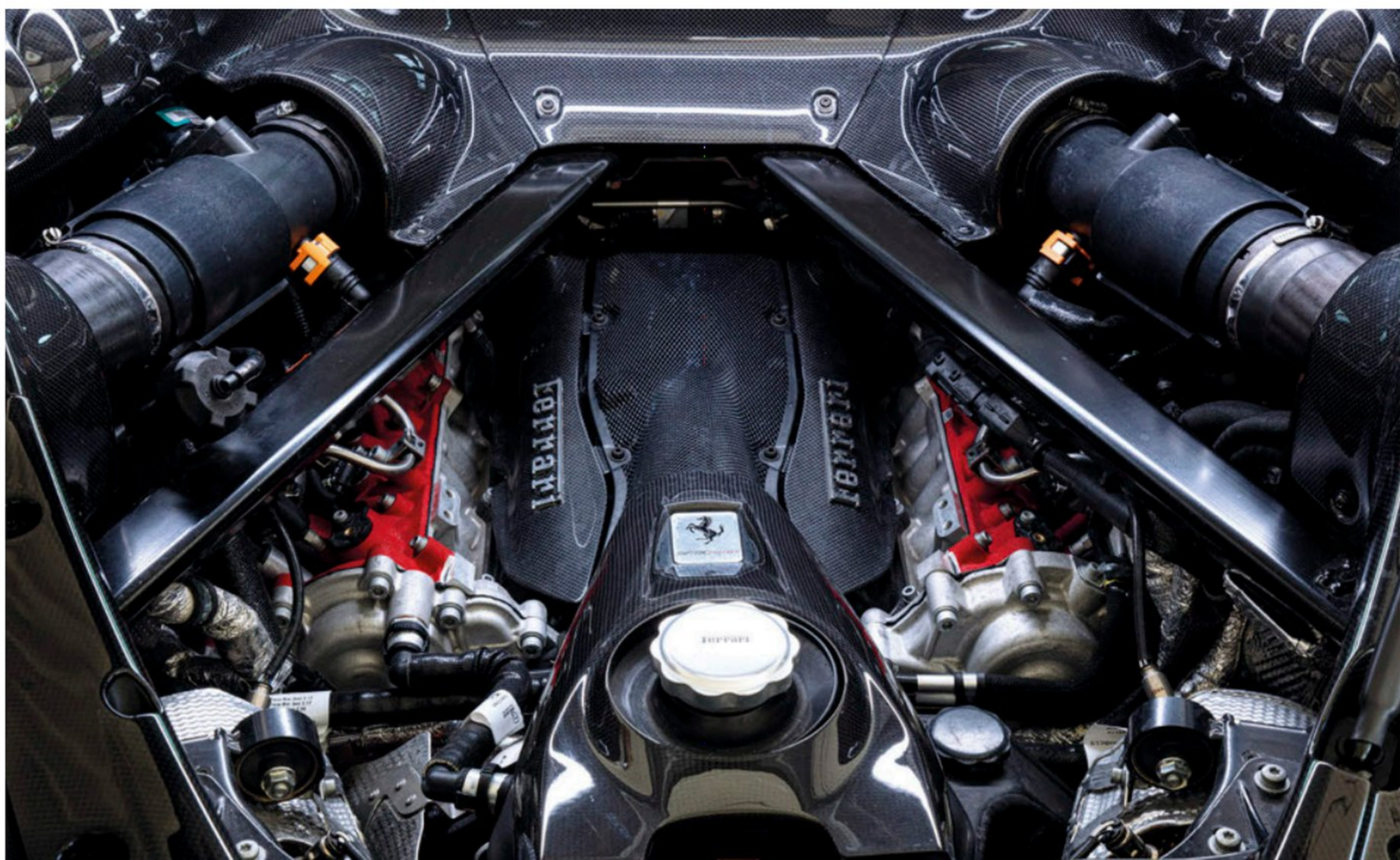
Elle ne pouvait venir à nous le jour du grand rassemblement des voitures les plus marquantes de l'histoire du magazine. Nous sommes donc allés jusqu'à elle reprendre un shoot d'adrénaline sur la piste de Fiorano. La SF90 y avait enfilé son pack magique la plaçant définitivement au firmament du sport avec quatre roues et un volant.

PAR NICOLAS GOURDOL **PHOTOS** FERRARI



La peinture bicolore ne fait pas partie du pack. Elle est facturée 25 000 euros.

Inchangé, le V8 biturbo de 780 ch est accouplé à un moteur électrique de plus de 200 ch. Deux autres sont greffés sur l'essieu avant.





LE PACK ALOURDIT LA VOITURE À HAUTE VITESSE MAIS L'ALLÈGE À L'ARRÊT

Déjeuner au Montana entre deux roullages sur la piste de Fiorano ressemble furieusement à une arrivée prématurée au paradis. Au quotidien de Charles et Carlos attablés non loin en toute simplicité, le premier avec une dizaine d'hommes en rouge, le second avec sa fiancée. Un tiramisu hypnotisant danse sur son chariot mais n'arrivera pas jusqu'à moi. Le temps presse et un dessert non moins copieux nous attend sur la légendaire piste d'essai de la Scuderia: une SF90 Stradale Assetto Fiorano chaussée en Michelin Cup 2 R... neufs. La SF90, c'est cette prodigieuse berlinette hybride dotée de quatre roues motrices et 1 000 ch essayée il y a tout juste un an (*Motorsport* N° 94) sur le même circuit et dans les collines alentour. Les Cup 2 R, ce sont les pneumatiques homologués route les plus gluants du marché. Assetto Fiorano, pour finir, s'apparente à la fine couche de parmesan râpé sur les raviolis du célèbre restaurant que nous quittons. Un supplément gourmand à 49 200 € qui nous vaut à lui seul un nouveau voyage en terre sainte.

Pour le prix d'une Golf R neuve, Ferrari aurait pu se contenter d'un allègement symbolique, d'un brin

de cosmétique et de menues retouches de châssis sans choquer des clients habitués à une addition à 6 chiffres pour personnaliser leurs jouets. Porsche a bien vendu 71 400 € le maigre pack Weissach de la 918 Spyder... La SF90 des pistards va pourtant plus loin... et pas qu'un peu. Ce n'est pas évident à percevoir au premier abord, d'autant que la peinture bicolore Racing est certes réservée aux acheteurs du pack mais non comprise dans ce dernier (option à 25 000 €).

Trésors d'aéro

Dans un monde où le paraître est roi, les hommes de Maranello prennent les amateurs de sport extrême à contre-pied avec un monstre d'efficacité à la sobriété désarmante. Point de lames tranchantes, de moustaches saillantes ou d'aileron monumental, mais des appuis aéro à faire pâlir la concurrence. 390 kg exactement, non plus à 300 km/h (c'est déjà exceptionnel) mais à 250. Ferrari ne communique pas de valeurs à la même vitesse pour les deux versions (allez savoir pourquoi) mais l'écart serait de l'ordre de 25 %. On reste loin des 800 kg d'appuis d'une McLaren Senna mais à notre connaissance, seule la "batmanesque" Mercedes AMG GT Black Series fait aujourd'hui aussi bien chez les supersportives. Marc Poulain, le jeune designer français à qui nous devons

la silhouette de cette merveille, décortique, crayon à la main, le spoiler arrière remodelé de l'Assetto Fiorano. Pour que ce dernier fonctionne efficacement, la partie mobile située à sa base a dû être également modifiée. Rappelons qu'au besoin, celle-ci s'abaisse pour bloquer l'air et ainsi former un "volet de Gurney". L'artiste échange avec son collègue ingénieur un regard complice lorsqu'il évoque les centaines d'heures de mise au point nécessaires pour que le dispositif fonctionne harmonieusement, plus précisément pour que les pressions exercées au-dessus et en dessous de ladite pièce lors de son trajet s'équilibrent. L'objectif? Se contenter d'un petit moteur électrique et non d'un lourd circuit hydraulique pour mouvoir le dispositif. Quand l'hybridation plombe la balance de 118 kg, la quête de légèreté vire à l'obsession. Nous y reviendrons. Restons pour l'heure concentrés sur le cours magistral d'aérodynamique dispensé dans un petit salon aménagé à 20 m du circuit. Jose une question naïve: « *Comment garder la même balance aéro sans toucher au bouclier avant?* ». Un autre dessin vient au secours de mon ignorance. L'appui provient en réalité essentiellement du soubassement et ses générateurs de vortex, une technologie en progrès perpétuel introduite sur la LaFerrari et développée pour la F1. Le flux d'air dévié



JE RETROUVE UNE AUTO PLUS CALME, PRÉCISE ET SENSUELLE

à l'arrière par le spoiler permet d'extraire plus efficacement l'air sortant du diffuseur et améliore ainsi le fonctionnement du fond plat, donc la déportance, y compris à l'avant. Par conséquent la balance aéro est quasiment identique. Fascinant! Tout cela impacte forcément un peu la traînée aérodynamique. Pas suffisamment pour nuire aux performances stratosphériques de la SF90 (6^m7 de 0 à 200 km/h) mais assez pour faire grimper le malus de 600 €. Acceptable...

Le pack Assetto Fiorano alourdit la voiture à haute vitesse mais l'allège à l'arrêt. Pour cela, le V8 se laisse admirer derrière une vitre en Lexan (polycarbonate) tandis que le titane de la ligne d'échappement (à partir du collecteur) permet de gagner 3 kg. Rien à voir avec l'échappement proposé en option sur le modèle standard, le titane se limitant dans ce cas aux seules sorties. Les amortisseurs en aluminium (acier d'origine) et leurs ressorts en titane font quant à eux l'économie de 8 kg auxquels s'ajoute une dizaine provenant de nombreuses pièces en carbone allant du becquet arrière aux contre-portes en passant par l'habillage du tunnel central. Notez, là encore, que ces éléments sont exclusivement réservés à cette version. À ce stade, nous en sommes à une trentaine de kilos perdus. Les

clients les plus radicaux peuvent pousser le curseur jusqu'à 40, à condition d'oublier clim et radio... Très rares sont ceux, je vous rassure, à aller jusque-là. Nous apprenons en revanche que presque une SF90 sur deux vendue depuis le lancement est une Assetto Fiorano.

Amortisseurs sur mesure

Étonnant, sachant que le pack va jusqu'au remplacement de la suspension pilotée "magnétique" par un dispositif à tarage fixe fourni par Multimatic. Son nom ne vous dit peut-être rien mais la société canadienne équipe plusieurs équipes de F1, la 911 Cup, la Ferrari 488 GT3, et vient de signer un contrat avec Porsche et Audi pour leurs futurs protos du Mans. Les amortisseurs sur mesure dont il est question fleurent ainsi bon la course. Même si Ferrari ne va pas jusqu'à proposer un châssis réglable, le parti pris technique consistant à privilégier le poids et l'efficacité à la polyvalence ne manque pas de noblesse. Il symbolise à lui seul la sincérité et la minutie qui caractérisent les hommes de Maranello. Parmi eux, Fabrizio Toschi, en charge de la mise au point des autos et occasionnellement des journalistes. C'est dans son aspi que se

dérouleront les deux sessions de roulage à Fiorano. Le pilote est moins là pour nous brider que pour nous montrer le fruit de son travail, m'obligeant à explorer plus rapidement que je ne l'aurais fait seul les limites repoussées par le pack. « La voiture est plus stable dans le rapide et répond mieux dans les enchaînements. Nous avons gagné une demi-seconde au tour à Fiorano, et c'est beaucoup » avait prévenu notre lièvre de luxe. Je garde le souvenir frais et ému, un an plus tôt, d'une SF90 efficacement débordée, joyeusement débordée mais débordée tout de même par l'immensité de sa puissance. Je retrouve une auto plus calme, précise, sensuelle. La direction toujours aussi légère paraît plus bavarde, la pléthore de carbone transmet davantage de vibrations dans le cockpit et la poupe se tient miraculeusement à carreau. Les mouvements de caisse sont aussi mieux maîtrisés et le châssis, globalement, se montre encore plus prévenant et rigoureux. Reste un soupçon de sous-virage dans le rapide et du "sur" quand la confiance rapidement acquise fait oublier en sortie d'épingle que 1000 ch ruent sur les pattes arrière. Certes, les deux moteurs électriques greffés sur l'essieu avant font de la SF90 une intégrale, mais ils n'ont rien du fardeau



De nombreuses pièces en carbone participent à l'allègement global de 30 kg.



Les Michelin Cup 2 (photo) peuvent céder leur place à des Cup 2 R rendant l'exploitation des 1000 ch encore plus irréaliste.



Le V8 n'est pas très chantant mais renvoie de bonnes vibrations dans le somptueux cockpit.



Le pack Assetto Fiorano se distingue à son spoiler arrière proéminent mais discret au regard de la centaine de kilos d'appuis qu'il engendre.

LE PACK ACCENTUE LE SENTIMENT JUBILATOIRE DE DOMINER 1 000 CHEVAUX SAUVAGES



+
1000 ch au garde-à-vous
Performances folles
Pack très élaboré

-
Poids élevé
Coffre ridicule

supporté seul par le postérieur. Ce dernier doit transmettre au sol le monumental couple délivré par le V8 biturbo accouplé à un troisième moteur électrique. C'est là que le savoir-faire des ingénieurs de Ferrari en matière de gestion électronique prend une dimension sans égale sur le marché. La magie consiste non seulement à permettre d'exploiter pleinement une puissance à quatre chiffres, y compris sur route, mais à préserver dans le même temps la juste dose d'agilité et de panache pour rendre l'expérience aussi éblouissante que frissonnante. Fait remarquable, la suspension passive n'est en rien figée. Elle digère à merveille les vibreurs et semble bel et bien adaptée à l'usage mixte piste/route auquel les metteurs au point tiennent tout particulièrement. En ajoutant du grip et de la précision, le pack Aspetto Fiorano n'entame pas le plaisir de pilotage. Au contraire, il accentue le sentiment jubilatoire de dominer 1000 ch sauvages, cela avec de "simples" Michelin Cup 2. L'expérience ultime consiste alors à s'offrir un jeu de Cup 2 R plus proches de slicks que de pneus sportifs ordinaires. Le fusible ne se trouve alors plus entre la voiture et la piste mais entre les oreilles du pilote. Tout devient encore plus tranchant, vif et surnaturel. À la poussée suffocante jusqu'à 8000 tr/mn entre deux obstacles s'ajoute une louche de *g* latéraux et des freinages encore plus physiques, le tout rythmé par les percussions parfaites de la meilleure boîte à double embrayage qui soit. Le risque est alors de devenir spectateur de ce chef-d'œuvre de science-fiction et d'oublier la vitesse de téléportation du vaisseau pesant pas moins de

1 570 kg à sec (dans sa configuration la plus légère)... Les excès d'optimisme sont alors, dans une certaine mesure, compensés par l'effet "Torque Vectoring" des moteurs électriques avant capables de calmer l'auto ou de l'aider à pivoter. C'est ce que montrent de petites vagues sur les acquisitions de données décortiquées avec un ingénieur à la fin de la journée. Au débriefing, nous croisons Philippe Krief, un autre Français qui pèse chez Ferrari. Le directeur technique évoque les nombreuses séances de développement au Nürburgring sur simulateur et dans la vraie vie. La SF90 Aspetto Fiorano y serait bien assez rapide pour montrer à la face du monde, chrono en main, que la marque au cheval cabré est plus que jamais digne de sa légende. ■

VERDICT

SF90 ASSETTO FIORANO **>>20**

Ayant déjà attribué la note maximale à la SF90 ordinaire, je serais tenté de mettre 22/20 à l'Aspetto Fiorano. Oui, il existe des voitures de sport plus sensationnelles, plus exclusives, plus théâtrales. Mais aucune concurrente ne propose une synthèse aussi parfaite et éblouissante entre les accélérations d'une Bugatti, l'agilité d'une grosse Alpine, le savoir-vivre d'une authentique GT, et la juste dose d'hybridation pour répondre aux enjeux de notre époque. Du grand art!

TECHNIQUE

Moteur	V8 + 3 électriques
Cylindrée (cm ³)	3 990
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	780 à 8 000 (thermique) 1 000 (combinée)
Couple maxi (mkg à tr/mn)	81,5 à 6 000 (thermique) env. 110 (combinée)
Régime maxi (tr/mn)	8 000
Transmission	intégrale
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	arrière (piloté)
Pneumatiques	Michelin Cup 2
Dimensions avant	255/35 ZR 20
Arrière	315/30 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques carbone-céramique (398/360)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 570 (à sec)
Long.-larg.-haut. (mm)	4 710 - 1 972 - 1 186
Empattement (mm)	2 650

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	340
De 0 à 100 km/h	2"5
à 200 km/h	6"7
Conso. moyenne (l/100 km)	6,1
Emissions CO2 (g/km)	160

BUDGET

Prix de base (€)	472 774
Malus (€)	1 504

BILSTEIN
EVO R

BILSTEIN EVO R

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

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

100 possibilités de réglage de dureté totalement individuel et personnalisé.

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



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





326
voitures chronométrées

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

5400
kilomètres environ parcourus sur ce tracé

49
marques représentées dans le classement

LE CIRCUIT

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

LA MÉTHODE

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

Chronos du mois

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

TOP 3 GT

McLaren Senna

1'14"93



991/2 GT2 RS (Cup R)

1'15"91



Ferrari 488 Pista (Cup R)

1'16"06



TOP 3 BERLINES

AMG GT 4 p 63 S (Cup 2)

1'20"49



Porsche Taycan Turbo S

1'21"28



BMW M3 G80 (Cup 2)

1'21"63



TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R

1'22"84



Mégane 4 R.S. Trophy

1'23"87



Seat Leon Cupra "Perfo."

1'25"10



TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo

1'15"62



Dallara Stradale

1'16"32



Donkervoort GTO

1'16"88



LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0 1'11"50 	Radical SR8 RX 1'12"05 	Radical SR3 RS 1'13"81 	Mitjet Supertourisme 1'14"30 	Porsche 911 Cup (992) 1'14"44 	McLaren Senna 1'14"93 	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02 
Radical RXC Turbo 1'15"62 	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91 	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06 	Dallara Stradale 1'16"32 	Radical SR3 SL 1'16"40 	Lamera GT 1'16"54 	Huracán Evo 1'16"69 
McLaren 720S 1'16"80 	Donkervoort GTO 1'16"88 	Ligier JS2R 1'16"95 	Huracán Performante 1'17"17 	Aventador SVJ 1'17"17 	Lamera Cup (slicks) 1'17"19 	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36 
McLaren 675LT 1'17"48 	911 (991/2) GT3 RS 1'17"68 	Alpine NM Engineering 1'17"72 ^(6/9) 	308 Racing Cup 1'17"75 	McLaren 600LT 1'17"84 	911 (992) Turbo S 1'18"31 	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48 
911 (991/2) GT3 1'18"85 	Lotus Exige S1 Duratec ⁽⁶⁾ 1'18"87 	AMG GT R "2020" 1'18"92 	911 (991) GT3 1'18"95 	Corvette Grand Sport 1'19"00 	911 R (991) 1'19"10 	Lotus 3 Eleven 1'19"20 
911 (991) GT3 RS 1'19"22 	570S Track Pack 1'19"32 	Corvette C6 ZR1 1'19"33 	Lamborghini LP700-4 1'19"40 	GT-R Track Edition 1'19"45 	McLaren 12C Coupé 1'19"51 	KTM X-Bow R 1'19"51 
Mercedes AMG GT R 1'19"55 	Alpine A110 Cup 1'19"55 	Ginetta G55 Cup 1'19"66 	MP4-12C Spider 1'19"80 	Lotus Exige MS460 ⁽⁵⁾ 1'19"81 	M3 E92 4.4 DM ⁽⁶⁾ 1'19"98 	Porsche 718 GT4 1'20"11 
Ferrari 458 Italia 1'20"16 	Ariel Atom II 300 1'20"18 	Porsche Cayman GT4 1'20"28 	Porsche 911 GT3 RS 4.0 1'20"30 	911 (992) Carrera 2S 1'20"36 	BMW M4 GTS 1'20"40 	911 (991/2) GTS 1'20"42 
AMG GT 4 porte 63 S 1'20"49 	911 (991/2) C4S 1'20"52 	Nissan GT-R 2013 1'20"52 	Nissan GT-R 2012 1'20"55 	Corvette Z06 Pack Perfo 1'20"58 	Nissan GT-R Nismo 1'20"61 	Lexus LFA 1'20"64 
911 (991) Turbo S 1'20"70 	Mitjet 2.0 litres 1'20"70 	BMW M4 CS (Cup 2) 1'20"72 	Audi R8 RWS ⁽⁸⁾ 1'20"89 	Evora Exigence Racing 1'20"93 	GT-R Track Pack ⁽²⁾ 1'20"94 	Nissan GT-R 2011 1'21"05 
Mégane "500" Dijon Auto ⁽⁶⁾ 1'21"10 	Peugeot RCZ Cup 1'21"10 	KTM X-Bow 1'21"20 	Porsche Taycan Turbo S 1'21"28 	Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28 	Boxster 718 GTS 1'21"58 	911 (991) C4 GTS 1'21"61 
BMW M3 G80 (Cup 2) 1'21"63 	Mustang Shelby GT350R 1'21"64 	Lotus Exige Cup 430 1'21"68 	718 Cayman S 1'21"70 	Caterham R300 Superlight 1'21"70 	Corvette C7 Stingray 1'21"72 	Nissan GT-R 1'21"75 
997 GT3 RS 3.8 ⁽⁵⁾ 1'21"78 	Mercedes AMG GT S 1'21"79 	911 (991/2) C2S 1'22"00 	Jaguar F-Type R "2020" 1'22"02 	Caterham 485R 1'22"10 	Audi R8 RWD 1'22"15 	Lamborghini LP570-4 1'22"16 

LE CLASSEMENT

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



Panamera Turbo S 1'24"55	911 (997/2) C2S 1'24"57	Focus RS Mk3 (Cup) 1'24"58
Alpine A110 1'24"62	Ford Mustang Bullitt 1'24"63	AMG C 63 S Coupé 1'24"70
BMW 1 M Dijon Auto⁽⁶⁾ 1'24"71	Audi R8 R Tronic 1'24"77	Lotus Elise Cup 250 1'24"78
Panamera Turbo 1'24"78	Westfield FW300 ST3 1'24"80	Jaguar F-Type R 1'24"84
Audi RS5 B9 Sportback 1'24"85	Aston V8 Vantage S 1'24"85	BMW M5 (F10) 1'24"89
BMW M3 E92 Compet. 1'24"90	Alfa Romeo 4C 1'24"91	Fun Cup 2020 1'24"95
Artega GT 1'24"95	Lexus RC F 1'25"04	Alpine Légende GT 1'25"09
Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10	Boxster S (981) 1'25"11	Focus RS Pack Perf. 1'25"15
Mercedes C 63 S AMG 1'25"20	Honda Civic Type R FK8 1'25"39	Lotus Evora 1'25"40
Mégane R.S. Trophy-R 1'25"41	911 (997/2) GTS 1'25"52	Audi RS6 (C7) 1'25"52
Ford Focus RS (Mk3) 1'25"60	Mercedes A 45 Mk2 1'25"62	Panamera GTS 1'25"70

Caterham Superlight	1'25"70	Porsche Cayman	1'28"63
Honda Civic Type R FK2	1'25"70	Porsche Boxster	1'28"65
Caterham 275R	1'25"72	Mercedes C 63 AMG	1'28"80 ⁽¹⁾
Cayman S Sport	1'25"80	Mitsubishi EVO X MR	1'28"88
Mercedes A 45 AMG	1'25"82	Ford Fiesta ST "2018"	1'29"07
Mercedes E 63 AMG	1'25"90	Honda S2000	1'29"15
911 (997/2) C4S	1'25"94	Clio 4 R.S. Trophy	1'29"18
Ginetta G40R	1'25"96	VW Golf VI GTI Ed. 35	1'29"29 ⁽³⁾
Toyota GR Yaris Track	1'25"98	VW Golf VII GTI Perf	1'29"40
Mégane 4 R.S. EDC	1'25"99	Toyota Yaris GRMN	1'29"41
Audi S4 "2016"	1'26"09	VW Golf VI R	1'29"42
Lotus Elise S "2012"	1'26"11	Jeep Trackhawk	1'29"48
Cayman S 987 II	1'26"19	Opel Corsa OPC	1'29"55
Mustang Laguna Seca	1'26"22	Renault Mégane 3 R.S. Sport	1'29"58
Mercedes CLS 63 Perfo	1'26"30	Ford Focus ST 2012	1'29"60
Jaguar XKR "2009"	1'26"38	Lotus Elise Club Racer	1'29"71
Cayman 981	1'26"40	BMW 135i	1'29"75
Audi RS5	1'26"40	Hyundai Genesis 3.8	1'29"90
Audi RS3 2015	1'26"40	Renault Mégane R26	1'30"00
Audi RS6 2009	1'26"48	Opel Insignia OPC	1'30"01
Golf GTI Clubsport (Cup2)	1'26"48	Abarth 124 Spider	1'30"15
911 (997) C4S kit moteur	1'26"50	Skoda Octavia RS 220	1'30"25
BMW Série 1 M coupé	1'26"50	Mini JCW "2015"	1'30"28
BMW M3 E90	1'26"51	Mazda 3 MPS Mk2	1'30"28
Audi TT RS BVM	1'26"57	Audi S3 "2006"	1'30"31
Mégane R.S. 275 Trophy	1'26"58	Ford Fiesta ST "2013"	1'30"32
Peugeot RCZ R	1'26"60	Audi RS3	1'30"60 ⁽³⁾
Chevrolet Camaro	1'26"61	VW Scirocco TSI	1'30"63
Audi TTS Coupé	1'26"63	Abarth 695 Biposto	1'30"76
BMW 340i Pack Perf.	1'26"78	208 Racing Cup	1'30"80
BMW M135i xDrive	1'26"86	Lotus Elise 2010	1'30"90
Mustang Shelby GT 500	1'27"01	VW Polo GTI 2018	1'30"91
Nissan 370 Z	1'27"04	Clio 4 R.S. Cup	1'30"91
Ford Focus ST	1'27"10	Clio R.S. WSR	1'30"93
BMW M235i	1'27"10	Peugeot RCZ 1.6	1'31"00
Peugeot 308 GTi	1'27"12	Mini Cooper S JCW (2008)	1'31"01
Volvo S60 Polestar	1'27"15	Clio 3 R.S. /2 Cup	1'31"04
Corvette C6 LS3	1'27"16	Infiniti G37 S coupé	1'31"16
Mégane 3 R.S. 2014	1'27"27	Peugeot 208 GTi	1'31"20
BMW M135i	1'27"28	Toyota GT86	1'31"20
Mercedes A35 AMG	1'27"29	Subaru BRZ	1'31"30
Mégane 4 R.S. CUP	1'27"30 ⁽²⁾	Honda Civic Type R Champ. Ed.	1'31"30
208 GTi 30th	1'27"30	Alfa Romeo Giulietta QV	1'31"40
Mégane 3 R.S. Trophy	1'27"30 ⁽³⁾	BMW 128ti	1'31"41
Mégane R26.R "Toyo"	1'27"34	Volkswagen Polo V GTI	1'31"50
Subaru WRX STi S	1'27"40	Mini Cooper S 5P F56	1'31"70
BMW X6 M	1'27"40	Peugeot 308 GTi (2010)	1'31"80
BMW M3 E92 Coupé	1'27"40	Abarth Punto SS	1'32"25
Audi S3 Mk4	1'27"43	Renault Twingo R.S. 2	1'32"50
Lotus Elise Sport 240 Final Edition	1'27"49	Peugeot 308 GT	1'32"50
Leon Cupra Sub8⁽⁷⁾	1'27"57	Skoda Fabia RS	1'32"60
Audi S4	1'27"65	Volkswagen Golf VI GTI	1'32"74
BMW Z4 35i	1'27"68	Renault Clio 2 R.S.	1'32"74
Opel Astra OPC	1'27"70	Honda Civic Type R FN2	1'32"90
C 63 AMG coupé Pack	1'27"70	Secma F16	1'32"92
DS3 Performance	1'27"79	Renault Clio 2 R.S. Mk2	1'32"92
Ford Mustang 2.3	1'27"80	Suzuki Swift Sport II	1'33"21
Mini GP11	1'27"80	Mazda MX-5 2.0 MZR	1'33"25
Mitsubishi Evo X GSR	1'27"81	Audi A1 185 ch	1'33"32
BMW Z4 35is	1'27"85	Honda Civic Type R EP3(1)	1'33"39
Mégane 3 R.S. Cup	1'27"87	Nissan Juke Nismo RS	1'33"40
Audi S1	1'27"88	Abarth Punto Supersport	1'33"52
Mitsubishi Evo IX	1'27"99	Peugeot 205 GTi 1.9	1'33"72
Ford Mustang GT 5.0	1'28"00	Alfa Romeo Mito QV	1'33"82
Jaguar XFR	1'28"00	Renault Twingo R.S.	1'33"86
Subaru STi "2008"	1'28"04	Renault Laguna Coupé V6	1'34"53
Ford Focus RS	1'28"06	Mazda MX-5 ND 2.0	1'34"65
Lexus IS-F	1'28"10	Abarth 500	1'35"03
VW Golf 8 GTI	1'28"11	Renault Clio Williams(4)	1'35"18
Ford Focus RS 500	1'28"22 ⁽²⁾	Citroën C2 VTS	1'35"26
Porsche Cayman S⁽¹⁰⁾	1'28"35 ⁽¹⁰⁾	Abarth 500 kit SS	1'35"55
VW Scirocco R	1'28"40	Suzuki Swift Sport	1'35"59
VW Scirocco R	1'28"46	Renault Mégane R.S. dCi	1'36"01
Seat Leon Cupra R	1'28"49	Ford Sportka	1'39"62
Mégane R26.R "Michelin"	1'28"57	Renault Twingo GT	1'40"80
BMW (F40) M135i	1'28"58	Fiat Panda 100 HP	1'42"05



Nos chronos en ligne!

Retrouvez tous les temps, le type de pneumatiques utilisé ainsi que de nombreuses caméras embarquées sur notre site web www.motorsport-magazine.fr ou en scannant le QR code ci-dessus.

DIX BOUGIES SUR LES PISTONS

Le Motor Sportive Day fête ses dix ans et regroupe toujours un plateau de rêve, avide de se dégourdir les bielles dans un cadre idyllique pour la bonne cause. Pour l'occasion, François Delecour est venu pimenter cette édition exceptionnelle avec notre Sportive de l'année 2020.

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS SYLVAIN HUTEAU



François Delecour a fait le spectacle à bord de la Toyota Yaris GR.



La Viper ACR constitue l'une des curiosités américaines de l'événement.



Les échappements "Side pipe" de la Cobra Superformance de Bruno affolent les tympans et font monter la température d'un bitume déjà surchauffé. Une fois le départ donné, la poupe callipyge de la mythique Américaine danse sensuellement sous l'effet des 530 ch du V8. Le roadster serpente entre deux chicanes avant de disparaître dans la forêt. Assis sur le siège passager, Pierre boit du petit-lait et réalise un de ses rêves de gosse. Ses éclats de rire

et son état euphorique à son retour résument parfaitement l'esprit Motor Sportive Day. Depuis dix ans, cet événement organisé par le parrain du magazine Nicolas Richel et dont *Motorsport* est partenaire fait partie de ces incontournables rendez-vous des amateurs de belles mécaniques. Il regroupe comme toujours une soixantaine de sportives aussi exceptionnelles que variées. Supercars, light, radicales, Groupe A de route et j'en passe viennent respirer l'air pur de la montagne lors d'un week-end festif. Le samedi, un

road trip est organisé dans un décor de rêve, sous la forme d'un rallye de régularité. Les participants partent quand ils le souhaitent dans une ambiance conviviale. Comme toujours, le clou du spectacle se déroule le dimanche sur la route qui serpente entre Montchavin et Les Coches. Fermé pour l'événement, ce tracé varié totalisant 6 km (aller et retour) devient le lieu idéal pour d'inoubliables baptêmes. Le prix du ticket varie de 30 € pour un choix aléatoire à 60 € pour monter dans le modèle désiré. L'occasion de prendre du plaisir, mais sur-



Le plateau aussi varié que qualitatif fait partie des points forts de l'édition 2021.



Armée de ses peintures de guerre, la Yaris GR est prête à en découdre.



François Delecour partage sa passion avec un public passionné.



tout de faire un beau geste. Avant d'être un rendez-vous automobile, le Motor Sportive Day est d'abord une œuvre caritative destinée à récolter des fonds pour l'Œuvre des pupilles des Sapeurs-pompier. Partager sa passion, c'est bien. Aider les autres, c'est encore mieux.

Guest star

Comme tous les ans lors d'un des premiers week-ends estivaux, la station de Montchavins-Coches draine près de 3 000 passionnés. Cela

fait maintenant dix ans que cela dure et l'annulation de l'édition 2020 pour cause sanitaire rend les retrouvailles plus délicieuses encore. Surtout qu'un invité de choix vient pimenter cette édition "anniversaire". François Delecour n'a pas mis longtemps à répondre présent. D'abord parce qu'il adore piloter, mais surtout parce qu'il apprécie autant la cause que l'esprit du Motor Sportive Day. Avant d'avoir un gros cœur, le vice-champion du monde des rallyes 1993 en a surtout un grand. Il profite de l'occasion pour emmener Mats

qu'il a rencontré en 2018 via l'association Arc-enciel. Le lien qui unit le pilote et ce passionné de rallye âgé de 13 ans qui a combattu la maladie avec courage va bien au-delà d'une simple opération de bienfaisance. Le regard pétillant, le sourire et l'enthousiasme spontané du jeune garçon après ses baptêmes font partie de ces précieuses tranches de vie. À pilote exceptionnel voiture exceptionnelle, puisque Toyota France met gentiment à disposition notre Sportive 2020, la plus communicative des petites sportives actuelles!



NICOLAS RICHEL

PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION MOTOR SPORTIVE DAY

MOTORSPORT Comment vous est venue l'idée du Motor Sportive Day?

NICOLAS RICHEL J'ai toujours aimé les sportives et le rallye. L'idée de rassembler un beau plateau automobile pour des baptêmes à but caritatif est venue naturellement. Après avoir développé et convaincu un réseau de propriétaires de véhicules d'exception, la première édition du Motor Sportive Day a vu le jour en 2011.

MS Quels sont l'esprit et l'évolution du Motor Sportive Day?

NR L'idée initiale nourrit un but caritatif. Derrière le plaisir mécanique, de la rencontre et du partage, l'objectif consiste à récolter des fonds pour l'Œuvre des pupilles des Sapeurs-pompiers. L'esprit initial n'a pas changé en dix ans, malgré les changements. Nous avons introduit le road trip en 2013. Il est devenu un rallye de régularité où chacun part quand il le désire, afin de limiter l'effet convoi. Les rotations entre les montées et descentes ont également évolué dans le but de limiter l'attente et de réaliser davantage de baptêmes.

MS Racontez-nous quelques anecdotes vécues au cours de ces dix ans?

NR Une année, l'ancien patron d'Interflora Eric Hazak est arrivé avec son épouse, mais aussi son chien sur lequel ils avaient installé des lunettes d'aviateur. Tous les trois tenaient à bord d'une Ariel Atom V8. La pluie diluvienne ne les a pas empêchés de réaliser de nombreux baptêmes. Un participant nommé Mikaël Manciet est venu deux fois de la Réunion pour faire des road trips et des baptêmes. En 2014, nous avons accueilli un plateau plus axé sur la course avec une Ford RS200 Groupe B, une Citroën ZX rallye-raid et une Alfa Romeo 75 Turbo IMSA GTO.



MS Comment s'est passée l'édition 2021?

NR Nous avons enregistré un record avec 322 baptêmes dont environ 200 choisis et 120 en aléatoire. Les rotations ont également été plus fluides. C'est surtout la venue de François Delecour qui a contribué à rendre cette édition exceptionnelle. Tout le public a pu profiter du spectacle et découvrir un pilote aussi talentueux que disponible. Une rencontre humaine exceptionnelle et inoubliable.

MS Et l'avenir du Motor Sportive Day?

NR Il existe des pressions de la part de certains écologistes, mais l'avenir s'annonce plutôt radieux. 90 % des participants reviennent l'année d'après. Du coup, les réservations de l'édition 2022 sont pratiquement closes. Le fait qu'un pilote de la trempe de François Delecour ait apprécié l'événement assoit sa crédibilité. Nous travaillons toute l'année avec 150 bénévoles et partenaires pour faire évoluer et améliorer le concept. ■

“ C'EST SURTOUT LA VENUE DE FRANÇOIS DELECOUR QUI A CONTRIBUÉ À RENDRE CETTE ÉDITION EXCEPTIONNELLE ”



La radicale et exotique Ultima GTR attire toujours autant les regards.



L'édition 2021 a réalisé 322 baptêmes! Un record, à but caritatif.



David n'a pas son pareil pour faire sourire ses passagers à bord de son Ariel Atom.



La Ford GT Carbon Edition est une des attractions du Motor Sportive Day 2021.



Inutile de vous préciser que le spectacle de ce duo de choc s'est vite joué à guichets fermés. Ceux qui n'ont pas eu l'occasion de monter avec lui découvrent un pilote détendu, toujours disponible pour échanger et faire plaisir. Une belle rencontre qui fait partie des temps forts de week-end.

Le cru 2021 se distingue également par la qualité de son plateau. Fidèle participant de la première heure, Nicolas Tournier expose ses derniers jouets. Après avoir régalié l'édition

2019 avec sa McLaren Senna, le patron de la société Performance GT Location propose cette année une Ford GT Carbon Edition. Local de l'étape, David qui emmène d'une main de maître une Ariel Atom compressée garantit à ses passagers un joli shoot d'adrénaline entre les sapins. Venu avec une Viper ACR, Julien qui détient le record des véhicules de série à Lédénon (1'29"2) prouve que l'on sait construire de vraies machines de guerre outre-Atlantique. La Nissan GT-R

Liberty Walk de Jean-Marc, elle, garantit un massage des cervicales du haut de ses 1114 ch. Parmi les rares représentantes féminines, Nathalie qui en est à son huitième Motor Sportive Day a le bon goût d'opter pour une 360 Stradale, histoire de profiter du concert du V8 avec des passagers comblés. Impossible hélas de citer toutes les pépites présentes à cette édition 2021 exceptionnelle, mais l'envie de se retrouver au plus vite en 2022 prend le pas sur tout le reste! ■

www.marcassus-sport.com

MARCASSUS *Sport*



New Plus Four



New Super Seven



RADICAL FRANCE
WITH **MARCASSUS SPORT**

New Rapture

**Plus de 25 ans d'expérience au service de votre passion !
Retrouvez toutes nos offres sur www.marcassus-sport.com**

Marcassus Sport BORDEAUX

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

+33 (0) 562 122 900

Marcassus Sport TOULOUSE

26, avenue du Louron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

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

LE PATRIARCHE

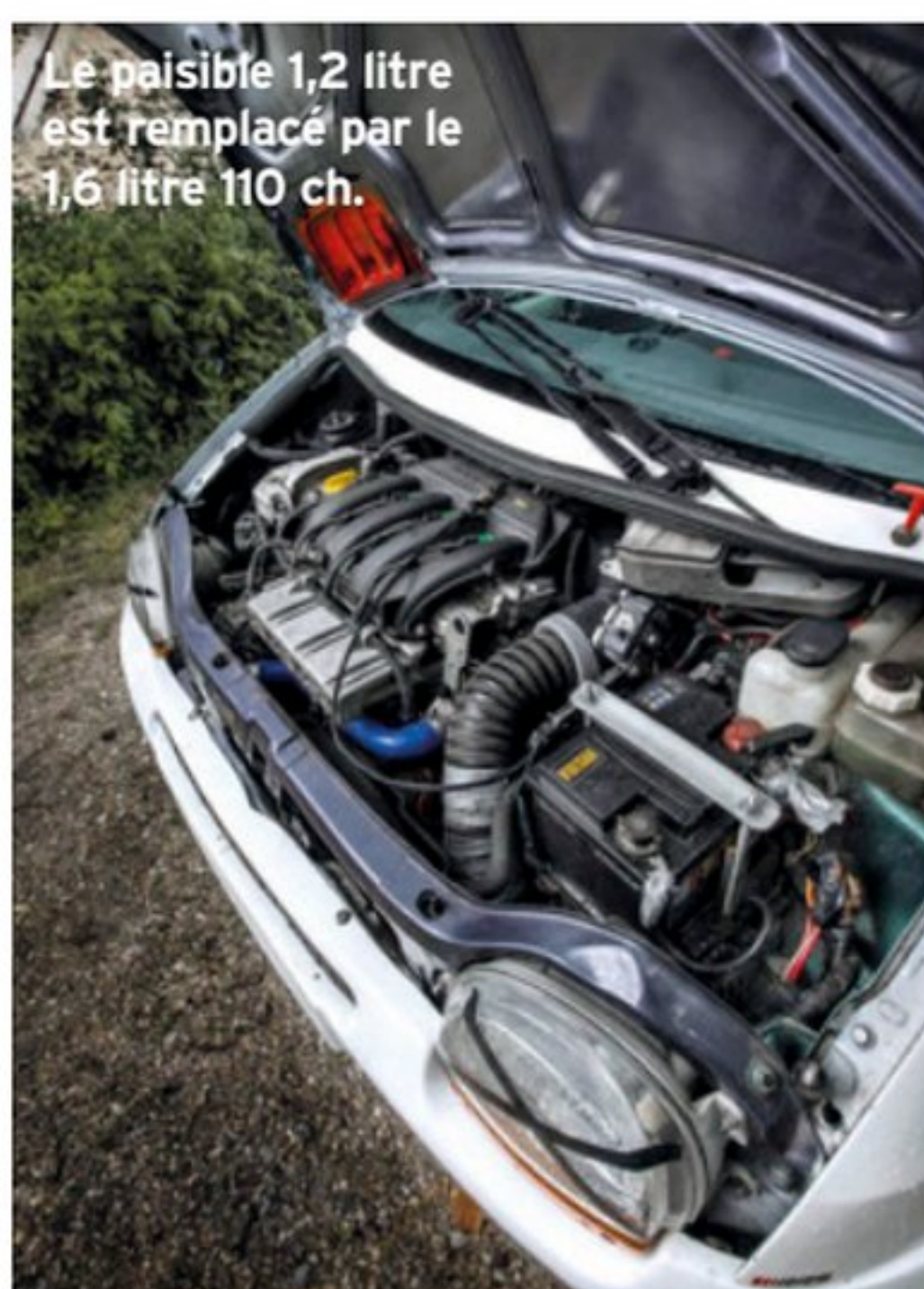


Baignant dans le sport automobile depuis longtemps, Yves décide de se lancer dans l'univers de la course en famille avec la Twin' Cup. Avant de participer à quelques manches du championnat avec son fils et son gendre, le trio se rode sur les sorties circuit avec cette sympathique grenouille.

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS YANNICK PAROT



La Twin'cup reste la formule la plus abordable pour courir.



Le paisible 1,2 litre est remplacé par le 1,6 litre 110 ch.



L'habitacle est entièrement dépouillé pour maximiser l'allègement.



Travailler longtemps avec l'organisateur du Championnat de France GT permet de créer des liens avec de multiples acteurs du sport automobile. À force de graviter dans ce milieu fermé, Yves ressent vite l'envie de partager sa passion en famille: « Mes fils sont tombés dedans. L'aîné Thomas apprécie davantage l'aspect commercial et le cadet Hugo préfère se retrouver derrière un volant ». Les sorties karting loisir en deux ou quatre temps deviennent un rituel familial sur les pistes de Dreux, Trappes ou Angerville. L'occasion d'affiner son pilotage et son sens de la trajectoire. La première sortie circuit devient une suite logique: « En 2016, nous nous sommes rendus sur le circuit de l'Ouest Parisien avec une Porsche 996 Carrera 4. Le pilote Romain Brandela est venu nous coacher, même si l'expérience du karting nous a tout de même servi. La journée a été concluante et cela nous a donné envie de continuer ». Sauf que les sorties occasionnelles se sont vite arrêtées: « Entre les révisions et le train de pneus à changer pratiquement à chaque sortie, il a fallu trouver d'autres solutions ». Yves souhaite alors partager l'adrénaline de la compétition: « Nous souhaitons rouler en course à moindres coûts comme dans les rencontres Peugeot Sport. Nous nous sommes renseignés et nous avons opté pour la Twin'cup, basée sur la première Twingo. Une saison entière avec dix meetings revient à 6400 €. Reste à rajouter l'achat de deux pneus minimum par week-end revenant à 150 € environ

et les frais de déplacement ». Ils finissent par acheter une voiture en septembre 2019 et optent pour un modèle déjà entièrement préparé pour le championnat: « Les voitures prêtes à rouler se négocient généralement entre 5000 et 7000 € ». Il est également possible de récupérer une auto de route et d'y installer le kit de conversion. Vendu 4000 € par l'organisateur, il comprend les équipements suivants: ligne d'échappement, collecteur d'admission, freins, amortisseurs, kit aérodynamique, arceau boulonné et soudé, harnais et extincteurs. De quoi donner du travail aux bricoleurs qui peuvent alléger la grenouille et doivent également ajouter un moteur Renault 1.6 16V de 110 ch (K4M), déjà vu sur les Clio II de l'époque.

Nous souhaitons rouler en course à moindres coûts

Yves envisage de disputer le championnat 2020 avec son fils Hugo et occasionnellement le gendre Thomas qu'ils entraînent dans l'aventure. Ils prévoient alors de remettre la Twingo aux normes et de la réviser. Pas de chance, la crise sanitaire les oblige à revoir leurs plans. Ils finissent par faire une sortie circuit à Lurcy-Lévis juste avant le second confinement. Une grande première avec la Twingo, mais aussi pour le gendre Thomas dont c'est le baptême du feu. Le trio essuie alors son lot

de galères: « Le démarreur a vite déclaré forfait et nous nous sommes rendu compte que le carrossage négatif était bien trop marqué à l'avant. » S'ajoutent des soucis pneumatiques: « La Twin'cup chausse des Nankang Touring Sport XR-611 de 165/55 R13 avec une carcasse plus rigide, mais il faut disputer au moins une manche ou attendre la fin du championnat pour pouvoir s'en procurer. Nous avons donc dû nous contenter des versions du commerce aux flancs trop souples et nous étions sur la limaille après une bonne dizaine de tours ». Suite à une autre sortie à peine plus concluante, le trio infernal a pris le temps de revoir les réglages de la Twingo et d'opter pour les pneus adéquats avant de se rendre sur la journée circuit organisée par Motorsport le 24 mai dernier sur la piste Club. Et là, tout s'arrange ou presque: « Le matin sur piste humide, la Twingo conserve toujours un naturel survivreur au lever de pied et une tendance au blocage de roues sur les gros freinages, mais son comportement est plus constant et ses réactions, plus prévisibles. L'après-midi quand la piste s'est mise à sécher, la Twingo est devenue de plus en plus efficace et équilibrée. Hugo est parvenu à descendre les temps de 20 secondes et à tourner en 1'40" ».

Entre le rapide Hugo qui valide les réglages, Yves qui endosse au besoin le rôle de team manager et le petit nouveau Thomas, l'alchimie fonctionne dans la bonne humeur en famille. La fratrie devrait se lancer cette année dans le grand bain en participant à quelques manches de la Twin'cup. Rendez-vous est pris! ■

ABARTH

595

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



ALFA ROMEO

GIULIA

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



STELVIO

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



ALPINA

B3/B3 TOURING

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



B5/B5 TOURING/B8

B5/Touring V8 biturbo 621 ch **120 250/123 300 €**
 B8 V8 biturbo 621 ch **164 150 €**



ALPINE

A110

Pure 252 ch 15 CV **58 000 €**
 Légende 252 ch 15 CV **62 100 €**
 S 292 ch NC **69 100 €**
 Légende GT (300 ex.) 292 ch NC **71 600 €**



ASTON MARTIN

VANTAGE

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



DB11

V8 biturbo 510 ch 41 CV **184 237 €**
 Volante V8 biturbo 510 ch 41 CV **199 666 €**
 AMR V12 biturbo 639 ch 53 CV **219 834 €**



DBS SUPERLEGGERA

V12 biturbo 725 ch 69 CV **283 464 €**
 Volante V12 biturbo 725 ch 69 CV **298 893 €**



DBX

V8 biturbo 550 ch **185 042 €**



AUDI

S3

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



RSQ3

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



RS4 AVANT

V6 biturbo 450 ch 34 CV **96 940 €**



RS5

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



RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK

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



S8

V8 biturbo 571 ch **158 800 €**



RS ETRON GT

2 élec. 646 ch **140 700 €**



Q8

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



TT

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



R8

RWD 540 ch 46 CV **149 750 €**
 V10 Coupé Performance 620 ch 56 CV **218 330 €**



BENTLEY

CONTINENTAL

GT V8 550 ch 46 CV **201 120 €**
 GTC V8 550 ch 46 CV **222 600 €**
 GT Speed W12 659 ch NC **276 120 €**



BMW

SÉRIE 1 / 2

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



SÉRIE 3 / 4

M340i xDrive 374 ch 26 CV **66 400 €**
 M440i xDrive 374 ch 26 CV **68 450 €**
 M440i xDrive Gran Cpe 374 ch 26 CV **68 800 €**
 M440i xDrive Cabriolet 374 ch 26 CV **74 900 €**



M3/M4 COMPETITION

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



I4

M50 Gran Coupe 2 élec. 544 ch **71 650 €**



SÉRIE 5

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



Z4

M40i 340 ch 23 CV **67 650 €**



SÉRIE 8

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



X3/X4 M

X3 M Competition 510 ch 41CV **109 350 €**
 X4 M Competition 510 ch 41CV **111 650 €**



X5/X6 M

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



BUGATTI

CHIRON

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



CATERHAM

SUPER SEVEN

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



CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY

Coupé V8 6.2 pack Z51	475 ch	100 820 €
Cab. V8 6.2 pack Z51	475 ch	107 880 €



FERRARI

F8

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



CUPRA

LEON

2.0 turbo	245 ch	8 CV	37 950 €
2.0 turbo	300 ch	NC	40 510 €
2.0 t. Sportstourer 4WD	310 ch	NC	39 480 €



PORTOFINO M

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



FORMENTOR

VZ 2.0 turbo 4WD	310 ch	44 670 €
VZ5 2.5 turbo 4WD	390 ch	NC



ROMA

V8 biturbo	620 ch	NC	198 265 €
------------	--------	----	------------------



DALLARA

STRADALE

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



296 GTB

V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	NC	269 000 €
----------------------	--------	----	------------------



DONKERVOORT

D8 GTO-JD70

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



812

Superfast V12	800 ch	81 CV	297 974 €
GTS V12	800 ch	81 CV	329 718 €
Competizione V12	830 ch	NC	500 000 €
Competizione A V12	830 ch	NC	578 000 €



SF90

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



FORD

FIESTA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	26 950 €
-----------	--------	-------	-----------------



PUMA ST

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



FOCUS ST

2.3 turbo	280 ch	18 CV	36 150 €
-----------	--------	-------	-----------------



MUSTANG

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



HONDA

CIVIC TYPE R

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



NSX

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



JAGUAR

F-TYPE

P300 2.0 turbo	300 ch	67 260 €
P450 V8 à compresseur	450 ch	93 070 €
R V8 à comp.	575 ch	126 450 €



F-PACE

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



KTM

X-BOW

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



LAMBORGHINI

HURACÁN EVO

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



HURACÁN STO

RWD V10	640 ch	59 CV	299 294 €
---------	--------	-------	------------------



LE CHOIX DE MOTORSPORT

CITADINE » GR Yaris



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

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

COMPACTE » Focus ST



Difficile de choisir entre la redoutable Civic Type R, la Mégane R.S. Trophy et

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

AVENTADOR

S V12	740 ch	74 CV	338 606 €
S Roadster V12	740 ch	74 CV	376 668 €
SVJ V12	770 ch	78 CV	423 668 €
SVJ Roadster V12	770 ch	78 CV	464 948 €



URUS

V8 biturbo	650 ch	59 CV	212 416 €
------------	--------	-------	------------------



LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT

SVR V8 à comp.	575 ch	136 900 €
----------------	--------	------------------



LEXUS

RC F

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



LC 500

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



LOTUS

ELISE

Sport 240 Final Edition	243 ch	NC	59 400 €
Cup 250 Final Edition	246 ch	13 CV	71 400 €



EXIGE

Sport 390	402 ch	NC	88 800 €
Sport 420 Final Edition	426 ch	NC	111 000 €
Cup 430 Final Edition	436 ch	NC	142 800 €



EVORA

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



EVIJA

4 électriques	2 000 ch	2 370 000 €
---------------	----------	--------------------



MASERATI

GHIBLI/QUATTROPORTE

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



LEVANTE

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



MC20

V6 biturbo	630 ch	220 000 €
------------	--------	------------------



MAZDA

MX-5

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



MCLAREN

GT

V8 biturbo	620 ch	55 CV	199 500 €
------------	--------	-------	------------------



ARTURA

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



720S/765LT

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



ELVA

V8 biturbo (149 ex.)	815 ch	1 709 244 €
----------------------	--------	--------------------



MERCEDES

CLASSE A/CLA/GLA

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



CLASSE C

63 S AMG Coupé	510 ch	40 CV	111 799 €
63 S AMG Cavriolet	510 ch	40 CV	116 349 €



CLASSE E

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



AMG GT

GT C	557 ch	48 CV	163 901 €
GTC Roadster	557 ch	48 CV	176 051 €
GT R	585 ch	51 CV	180 701 €
GT Black Series	730 ch	NC	359 000 €



AMG GT 4 PORTES

63 S	639 ch	57 CV	174 950 €
------	--------	-------	------------------



GLC

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



GLE

63 S AMG	612 ch	54 CV	148 650 €
Coupé 63 S AMG	612 ch	54 CV	164 051 €



MINI

BERLINE

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



LE CHOIX DE MOTORSPORT

BERLINE » BMW M5 Comp.



BMW reste incontestablement le plus talentueux faiseur de berlines sportives.

Alors que la M5 a signé un excellent temps sur notre piste de référence, la version Competition monte encore d'un cran avec 25 ch supplémentaires et un châssis capable de prouesses inédites sur une familiale aussi cossue. Notez que la transmission intégrale préserve un réel plaisir de pilotage et demeure débrayable pour les puristes (mode 2WD avec ESC off).

GT » Ferrari 812 Superfast



Avec la 812 Superfast, Ferrari propose non seulement la GT de série la plus

puissante du moment, mais sans aucun doute la plus romantique avec son V12 atmosphérique chantant à 8900 tr/mn. Pour ne rien gâcher, l'Italienne affiche un confort impressionnant et une agilité époustouflante, sans oublier de se montrer bestiale et ultra-efficace sur piste avec le juste dosage entre facilité de conduite et plaisir pur au volant.

CLUBMAN/COUNTRYMAN

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



MORGAN

3 WHEELER

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



PLUS 4/ PLUS 6

Plus 4 2.0 turbo	258 ch	17 CV	83 400 €
Plus 6 3.0 turbo	340 ch	24 CV	105 876 €



NISSAN

GT-R

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



PAGANI

HUAYRA R

V12 (30 ex.)	850 ch		3 120 000 €
--------------	--------	--	-------------



PEUGEOT

508 PSE

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



PORSCHE

718 BOXSTER

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



718 CAYMAN

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



911 CARRERA

Carrera (cab'+14 400 €)	385 ch	28 CV	110 192 €
Carrera S	450 ch	34 CV	125 792 €
Targa 4S	450 ch	34 CV	148 112 €
Carrera GTS	480 ch	NC	144 022 €



911 GT3/TOURING

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



911 TURBO

3.8 (cab'+ 13 680 €)	580 ch	NC	191 922 €
S 3.8	650 ch	61 CV	224 796 €



TAYCAN/CR. TURISMO

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



PANAMERA

GTS	480 ch		144 218 €
Turbo S	630 ch		189 216 €
Turbo S E-Hybrid	700 ch		193 536 €
Sport Turismo			Environ + 3 000 €



MACAN

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



CAYENNE

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



RENAULT

MÉGANE R.S.

4 cyl turbo	300 ch		43 200 €
Trophy	300 ch		48 200 €



SKODA

OCTAVIA RS

2.0 turbo (combi + 1 100 €)	245 ch		38 590 €
iV 1.4 turbo + 1 élec.	245 ch		42 880 €



TOYOTA

GR YARIS

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



GR 86

flat-4 2.4	230 ch		env. 40 000 €
------------	--------	--	---------------



GR SUPRA

2.0 turbo	258 ch	15 CV	53 900 €
6 en ligne turbo	340 ch	23 CV	65 900 €



VOLKSWAGEN

UP!

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



GOLF

GTI 2.0 turbo	245 ch	14 CV	42 745 €
GTi Clubsport 45 2.0 t	300 ch	NC	49 990 €
R 2.0 turbo	320 ch	20 CV	50 375 €



ARTEON

R 2.0 turbo (break + 2 600 €)	320 ch		62 055 €
-------------------------------	--------	--	----------



T-ROC

R 2.0 turbo	300 ch	19 CV	49 380 €
-------------	--------	-------	----------



LE CHOIX DE MOTORSPORT

DÉCOUVRABLE » Elise



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

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

PISTARDE » A110S



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

un abonnement aux trackdays en illimité! Comparée à l'A110, le regain d'efficacité et de performances grâce à la suspension retouchée et à la hausse de puissance permet d'aller chercher d'excellents chronos. Et rassurez-vous, elle garde un côté fun, à condition d'être plus autoritaire au volant. Le meilleur des deux mondes, qui devient vite très attachant et pousse à se surpasser.

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

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

ABARTH		M COUPÉ	N°48	FOCUS RS	N° 7	C 63 AMG BLACK SERIES	N°66	BOXSTER S 3.2	N° 4
GRANDE PUNTO	N°40	ROADSTER M	N° 2	FOCUS RS Mk II	N°62	CL 65 AMG	N°37	BOXSTER SPYDER	N°51
ALFA ROMEO		Z8	N° 7	PUMA 1.7	N°38	CLK 63 BLACK SERIES	N°50	CARRERA GT	N° 1
147 GTA	N° 4	Z1	N°10	SIERRA RS COSWORTH	N° 5	E 55 AMG	N°11	CAYMAN GT4 "981"	N°89
156 GTA	N°18	Z4M COUPÉ	N°27	SPORTKA	N°27	McLAREN SLR	N°32	CAYMAN S "987"	N°26
75 TURBO	N°10	BUGATTI		HOMMELL		McLAREN SLR ROADSTER	N°36	RENAULT	
8C COMPETIZIONE	N°45	EB 110 S	N° 3	BERLINETTE RS2	N°11	SL 55 AMG	N°19	19 16S	N°16
BRERA 3.2 V6	N°33	VEYRON 16.4	N°71	HONDA		SL 65 AMG BLACK SERIES	N°44	21 TURBO	N°22
ALPINA		CHEVROLET		CIVIC TYPE-R	N° 1	SLK 32 AMG	N°24	5 GT TURBO	N° 3
B9 3.5	N°21	C7 STINGRAY	N°93	CIVIC TYPE R	N°64	SLK 55 AMG	N° 3	CLIO III R.S.	N°23
ALPINE		CORVETTE C5	N°22	INTEGRA TYPE-R	N° 4	SLS AMG	N°73	CLIO R.S. "2004"	N° 2
A 310 V6	N°18	CORVETTE C5 ZR-1	N°26	NSX	N°14	SLS AMG BLACK SERIES	N°88	CLIO R.S. (PHASE 1)	N°19
A 610 TURBO	N° 3	CORVETTE C6	N°57	S2000	N° 7	MG		CLIO V6	N° 9
ASTON MARTIN		CORVETTE C6 Z06	N°12	JAGUAR		ZR 160	N°21	CLIO V6 (PHASE 2)	N°27
DB9	N° 7	CORVETTE C6 ZR-1	N°76	XJ220	N°29	ZT 260	N°16	CLIO WILLIAMS	N° 5
DB7 GT	N°17	CHRYSLER		XKR	N°28	MINI		MÉGANE III R.S.	N°92
DBS	N°28	300C SRT-8	N°38	KTM		COOPER S JCW	N° 5	MÉGANE R.S.	N° 7
V8 VANTAGE	N°30	CROSSFIRE SRT-6	N°25	X-BOW	N°39	COOPER S JCW GP	N°59	MÉGANE R.S. DCI	N°36
V12 VANTAGE	N°53	VIPER GTS	N° 2	LAMBORGHINI		MITSUBISHI		MÉGANE R.S. R26.R	N°41
VANQUISH	N°13	VIPER RT/10	N°15	COUNTACH QV	N°30	EVOLUTION IX	N°35	MÉGANE R.S. F1 TEAM R26	N°31
VANTAGE GT12	N°90	CITROËN		DIABLO	N° 6	LANCER EVO VIII	N° 3	R21 2L TURBO QUADRA	N°60
AUDI		AX SPORT	N°21	JALPA	N°25	LANCER EVOLUTION	N°61	SAFRANE BITURBO	N°18
A1 QUATTRO	N°87	C2 1.6I 16V VTS	N° 6	LP500-4 GALLARDO	N°72	MVS		SPIDER	N° 8
R8 5.2 FSI QUATTRO	N°69	C4 VTS	N°18	LP570-4 SUPERLEGGERA	N°83	VENTURI	N° 4	TWINGO R.S.	N°54
R8 GT	N°80	DS3 RACING	N°68	MURCIÉLAGO	N°58	NISSAN		SAAB	
R8 MK1 V8	N°95	SAXO 1.6I 16V VTS	N° 4	LANCIA		350Z	N° 2	900 TURBO AERO	N°37
RS2	N° 2	CIZETA		DELTA HF INTEGRALE	N° 1	370Z	N°41	SEAT	
RS3	N°78	V16T	N°32	RALLYE	N°13	SKYLINE GT-R R34	N°56	LEON CUPRA R	N°23
RS4	N° 4	DE LA CHAPELLE		LEXUS		OPEL		SMART	
RS4 V8	N°33	TYPE 55	N°28	IS-F	N°52	ASTRA OPC	N°20	FORFOUR BRABUS	N°17
RS6	N°24	DE TOMASO		LFA	N°65	CORSA OPC	N°36	ROADSTER COUPÉ	N°22
S2	N°26	PANTERA SI	N°31	LOTUS		GT	N°34	SUBARU	
S3	N°14	DODGE		2-ELEVEN	N°37	LOTUS OMEGA	N° 7	BRZ	N° 99
S3 "2006"	N°35	VIPER SRT-10	N°33	340 R	N° 9	SPEEDSTER TURBO	N°16	IMPREZA WRX "2006"	N° 5
S8	N°39	DONKERVOORT		ELISE	N° 1	PAGANI		IMPREZA WRX STI 2.5	N° 7
SPORT QUATTRO	N°55	D8 210	N° 6	ELISE SC	N°41	ZONDA C12 S 7.3	N°75	SUZUKI	
TT 3.2 V6	N° 1	FERRARI		ESPRIT S4	N° 5	PEUGEOT		SWIFT SPORT	N°30
TT RS MK1	N°91	2 TR	N°23	EUROPA S	N°20	106 RALLYE	N°11	TALBOT	
TTS	N°40	348 TB	N°19	EVORA	N°84	205 GTi 1.9	N° 1	SUNBEAM LOTUS	N°15
UR-QUATTRO	N°49	360 MODENA	N°42	EXIGE S	N°31	205 RALLYE	N° 5	TOYOTA	
BENTLEY		456 GT	N°27	MASERATI		206 RC	N° 3	MR 140 VVT-i	N° 5
CONTINENTAL GT SPEED	N°40	458 SPECIALE	N°86	3200 GT	N°14	207 RC	N°38	SUPRA BITURBO	N°10
BMW		575 M	N° 4	GRANTURISMO S	N°37	306 S16	N°14	YARIS GRMN	N°97
1 M	N°67	599 GTB FIORANO	N°74	QUATTROPORTE	N°35	308 GTI BY PS.	N°96	VENTURI	
130i	N°32	612 SCAGLIETTI	N°40	SHAMAL	N°24	309 GTi16	N° 8	400 GT	N°25
135i	N°41	CHALLENGE STRADALE	N° 8	MAZDA		405 Mi16	N° 6	VOLKSWAGEN	
3.0 CSL	N°22	ENZO	N° 5	3 MPS	N°29	RCZ R	N°85	GOLF GTI "1976"	N° 2
325 Ti COMPACT	N°24	F355	N°12	323 GT-R	N° 9	PORSCHE		GOLF GTI 16S OETTINGER	N°35
M3 "1986"	N° 3	F40	N° 1	6 MPS	N°19	911 (964) TURBO 3.3	N°43	GOLF RALLYE	N° 8
M3 3.0 E36	N°13	F430	N° 3	MX-5 2.0	N° 6	911 (993) CARRERA	N°30	GOLF IV R32	N°15
M3 COUPÉ (E92)	N°70	F430 SCUDERIA	N°34	MX-5 MK2	N°17	911 (997) GT2 RS	N°81	GOLF V GTI	N°32
M3 CSL	N° 1	F50	N°26	RX-7	N°11	911 (997) GT3 RS	N°79	GOLF V R32	N°34
M3 "E46"	N°31	FIAT		RX-8 PERFORMANCE	N° 2	911 (997) TURBO	N°39	LUPO GTI	N°12
M3 GTS	N°77	CINQUECENTO SPORTING	N°10	McLAREN		911 CARRERA 4 "964"	N°21	NEW BEETLE RSI	N°17
M4 F82 CS	N°98	PANDA 100 HP	N°29	F1	N°28	911 CARRERA S "997"	N° 2	PASSAT R36	N°39
M4 F82 GTS	N°94	UNO TURBO I.E.	N° 6	MP4 12C	N°82	911 GT2 "996"	N°16	POLO IV GTI	N°29
M5 "E39"	N°34	FORD		MERCEDES BENZ		911 GT3 "996"	N°13	SCIROCCO R	N°46
M5 "E60"	N° 6	ESCORT RS COSWORTH	N°12	190E 2.3-16	N° 4	911 TURBO "996"	N° 6	VOLVO	
M6	N°28	FIESTA ST	N°23	500 E	N°15	928 S4	N° 9	C30 T5	N°36
M635 CSI	N°20	FOCUS ST	N°33	C 32 AMG	N°20	944 TURBO	N° 7	S60 R	N°25

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



INTERNET

Commandez directement sur www.ngpresse.fr



ALFA ROMEO 4C



En 2014, Alfa a surpris et embrasé la planète automobile en lançant une plume à coque carbone et moteur central, comme on les aime! Produite jusqu'en 2020, au rythme de 1 000 exemplaires par an, la 4C se décline en Spider dès 2015 et garde une belle cote en occasion.

A lors que la légèreté et la radicalité sont en voie d'extinction, un tel projet signé Alfa a redonné du baume au cœur aux puristes. La 4C fait une croix sur les aspects pratiques et se focalise sur le plaisir de conduite. Pas d'assistance de direction, ni de freinage. L'Italienne fait l'éloge de la simplicité, de la sportivité authentique. Elle préserve tout de même du confort de suspension, grâce à un débattement conséquent y compris avec le pack Racing, aux réglages plus fermes et ajoutant une barre anti-roulis arrière. En mettant le contact, il ne faut pas s'attendre à s'extasier. La voix du 4 cylindres reste banale et les grondements de chaudière de l'échappement (accrues avec l'Akrapovic optionnel) ne rendent pas hommage aux glorieuses ancêtres. Installé dans le dos, le 1,7 litre turbo tout en alu a perdu 22 kg par rapport à celui d'une Giulia QV. Il bénéficie de l'injection directe et d'un turbo soufflant jusqu'à 1,5 bar. Ce dernier s'entend et se sent! Ce petit bloc a cette faculté de catapulter sans temps mort (jusqu'à 6 000 tr/mn seulement) une sportive qui réussit l'exploit de rester sous la tonne. En revanche, il aurait mérité plus de caractère dans les tours et surtout d'être

accolé à une bonne boîte manuelle. La double embrayage surprend à bord d'une telle puriste prônant la légèreté à tout prix. Qui plus est, elle manque de répondant au rétrogradage. Elle aurait eu sa place sur la liste des options. Elle a tout de même l'avantage de cacher un launch control qui,

EN BREF

Sortie >> 2014

Moteur >> 4 en ligne turbo

Cylindrée >> 1 742 cm³

Puissance >> 240 ch

Vitesse maxi >> 258 km/h

conjugué à la motricité impériale et au faible poids, engendre d'excellentes accélérations: 0 à 100 km/h en moins de 5"0 et 24"0 au 1000 m! Les deux derniers rapports sont toutefois longs et la vitesse maxi est quasi atteinte en 5^e. En la malmenant dans le sinueux, la 4C évoque une Elise en un peu plus musclée. Il est possible de rouler fort sur le bosselé en toute sérénité. Son agilité tient davantage de sa légèreté et de l'empattement

réduit que de la mobilité de la poupe. Ce n'est pas une adepte de la glisse! La motricité est difficile à prendre en défaut et l'arrière reste stoïque. Plus gênant, la direction s'avère floue autour du point milieu et déroutante... Alors qu'elle se passe d'assistance! Le freinage également, mais il conserve l'ABS et régale par son répondant, son endurance. En théorie, la 4C a de quoi briller sur circuit. Dans la pratique, le potentiel du châssis semble sous-exploité. Elle tourne fort sur le Club (1'24"91), en collant plus d'une seconde à l'Elise S. Mais les mouvements parasites prennent une ampleur inattendue de la part d'une plume évoluant au ras du sol. La poupe peut décrocher sur les gros appuis, en générant de vicieux coups de raquette. Bref, en jouant avec les limites d'adhérence, elle reste difficile à contrôler, d'autant qu'elle fait l'impasse sur un autobloquant. C'est sans doute pour cela que le correcteur de trajectoire ne peut se déconnecter totalement. En dépit de quelques imperfections, la 4C chatouille les sens et propose une vision light atypique du grand tourisme à l'italienne. Elle en devient attachante par sa manière de connecter à la route: simple et vibrante. Conjugée à sa rareté, elle devrait sans mal continuer à garder la cote.

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne, injection directe
Disposition	centrale Ar, transversale
Cylindrée (cm ³)	1 742
Alésage x course (mm)	83 x 80,5
Rapport volumétrique	9,25:1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (admi. et échap. à calage variable)
Suralimentation	1 turbo (1,5 bar maxi)
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch) tr/mn	240 à 6 000
Puissance au litre (ch/l)	138
Couple maxi (mkg à tr/mn)	35,7 de 2 200 à 4 250
Couple au litre (mkg/l)	20,5
Régime maxi (tr/mn)	6 500

TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	6, double embrayage
Commande	séquentielle
Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re} 3,90 - 7,4 - 48 2 ^e 2,27 - 12,7 - 83 3 ^e 1,43 - 20,1 - 131 4 ^e 0,98 - 29,4 - 191 5 ^e 0,75 - 38,2 - 248 6 ^e 0,62 - 46,3 - 258
Rapport de pont	4,1
Différentiel autobloquant	Non
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Pirelli PZero
Dimensions Avant	205/45 R 17
Arrière	235/40 R 18

CARROSSERIE - CHÂSSIS

Carrosserie	berlinette
SCx (m ²) - Cx	NC - 0,34
Suspension avant	triangles superposés, combinés ressort/amortisseur + barre anti-roulis
Suspension arrière	essieu multibras, combinés ressort/amortisseur + barre anti-roulis (option)
Amortissement piloté	non
Contrôle de trajectoire	non déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (non)
Tours de volant (Ø de braq.)	2,75 (11)
Freins AV/AR (Ø en mn)	disques ventilés/perforés (305/292)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (4/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé (kg)	895
Poids/puissance	3,7 kg/ch
Réservoir (litres)	40
Long. - larg. - hauteur (mm)	3 989 - 1 864 - 1 183
Empattement (mm)	2 380
Voies avant/arrière (mm)	1 639 / 1 606

PERFORMANCES

VITESSE MAXI

Vitesse maxi (km/h)	258
---------------------	-----

ACCÉLÉRATIONS

De 0 à 100 km/h	4"9
à 200 km/h	17"9
400 m départ arrêté	13"3 (176 km/h)
1 000 m D.A.	24"0 (222 km/h)

REPRISES

De 80 à 150 en 5 ^e /6 ^e	10"7 / 13"5
De 140 à 200 en 5 ^e /6 ^e	12"4 / 16"4

CONSUMMATION

Urbaine (l/100 km)	9,8
Moyenne (l/100 km)	6,8
Emissions CO ₂ (g/km)	157



Racée, sensuelle, la petite 4C se décline aussi en Spider, qui a inauguré des phares plus conventionnels.



Le 1,7 litre turbo manque de voix et de caractère dans les tours.

POINTS FORTS

Concept light
Amortissement
Efficacité
Plaisir sans filtre

POINTS FAIBLES

Pas d'autobloquant
Caractère moteur
Direction
Gestion de boîte



La coque carbone apparente flatte l'ego, contrairement à certains plastiques.

TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

BUDGET

Prix à sa sortie	51 900 € (coupé)
Cote moyenne	60 000 € (coupé)
Puissance fiscale	14 CV

SÉRIE

ABS, ESP
Phares xénon
Climatisation manuelle

Jantes alu 17/18 pouces
Radio/bluetooth
2 airbags

OPTIONS

Phares en carbone
Pack Racing (suspension rafferme)
Echappement Akrapovic

digi
SERVICES FT



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

NOS GARANTIES

+ 30 CENTRES ET 12 BANCS DE PUISSANCE

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



digi
SERVICES FT

ZI ACTIPOLE PARIS EST - 4/6 Boulevard de Beaubourg - 77183 CROISSY BEAUBOURG
01.60.08.09.22
www.digiservices.fr
contact@digiservices.fr



Infos line: _____

01.60.08.09.22





CHAPEAU L'ARTISTE

Que seraient *Motorsport* et ses centaines d'essais des meilleures sportives de la planète sans l'œil de notre plus fidèle photographe ? L'esprit du magazine lui appartient au moins autant qu'à ceux qui le dirigent, et c'est l'occasion de le rappeler...

I aurait pu être naturaliste, lui qui n'est satisfait que lorsque l'écran de son boîtier dévoile le sexe et la couleur des yeux des moustiques écrasés sur le nez d'une voiture en action. Il aurait pu être acrobate, chef d'orchestre, doublure de Jean Yanne, designer, président d'un fan-club Porsche, Corvette ou BMW, et pourquoi pas critique gastronomique à la plume acérée pour le guide Michelin de l'andouillette AAAAA. Au lieu de cela, Yannick a choisi (ou pas) de m'accompagner depuis plus de treize ans, des recoins les plus secrets de la Nièvre au sommet du Ventoux, en passant par les plateaux blanchis de l'Aubrac, les bucoliques côtes normandes et les plus hauts cols des Alpes. Certains ne font rien ou font mal mais le font avec le sourire.

Disons que mon fidèle compagnon de voyage défend la philosophie inverse, timidement joyeux mais toujours professionnel sous un froid polaire ou un soleil de plomb, dans le coffre d'un break, sur la nacelle d'un Manitou ou trois jours dans une Caterham avec un sac photo lourd comme deux packs d'eau sur les genoux. Ses images ont façonné celle de *Motorsport* et participé aux rêveries et à l'entretien de la passion des plus fidèles d'entre



vous. Je n'ai jamais vraiment su si tous les acheteurs du magazine nous lisait, mais je suis persuadé que pas un ne passe à côté du fruit du long et minutieux travail de notre photographe vedette. Alors pour avoir illustré 85 numéros sur les 100 que nous fêtons aujourd'hui, pour avoir supporté les affres de l'artisanat et aidé à faire de l'utopie d'un petit éditeur une réalité, je n'ai qu'une chose à dire : merci Monsieur Parot !

SES IMAGES ONT FAÇONNÉ CELLE DE *MOTORSPORT* ET PARTICIPÉ AUX RÊVERIES ET À L'ENTRETIEN DE LA PASSION DES PLUS FIDÈLES D'ENTRE VOUS

Moteur & Sens

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



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

www.moteuretsens.com

OÙ
VOUS VOULEZ

QUAND
VOUS VOULEZ

AVEC QUI
VOUS VOULEZ

GRAN
TROFEO

Voici le plus grand rallye au monde.

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

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

 Télécharger dans
l'App Store

 **DISPONIBLE SUR**
Google Play

Courant printemps 2021

À découvrir aussi sur
www.GranTrofeo.com