

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

SAGA



LAMBORGHINI AVENTADOR
L'ULTIME DE 780 CH ET
SES ANCÊTRES

EXCLUSIF



AU VOLANT
DE LA
**DAYTONA
SP3:**
V12 840 CH
599 EX. !

SPÉCIAL SUPERCARS



ESSAI SF90 SPIDER: 1 000 CH À CIEL OUVERT



ESSAI CHIRON: 1 600 CH EN BALADE



ESSAI ARTURA: RÉVOLUTION HYBRIDE DE 680 CH

SUPERTEST

LA PISTARDE 765LT
À MAGNY-COURS !



L 12744 - 106 - F: 7,90 € - RD



BEL/LUX 8,90 € - CH 14 CHF - ESP/IT/PORT/CONT 8,90 € - DOM/S 8,90 € - TOM/S 14,60 XPF MAR 90 MAD - CAN 16,50 \$ CAD

B.R.M.

Chronographes



FF39-40-TG-LFN-ABLM

FULL FLOATING CONCEPT

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

brm-chronographes.com



QUÊTE DU GRAAL



Vous allez peut-être nous reprocher d'avoir atteint le summum de l'inaccessibilité pour ce numéro. Nous testons des sportives que même les plus fortunés ont du mal à se procurer. Alors oui, nous avons décidé d'ouvrir en grand les gaz pour cette parution estivale et de nous propulser dans les hautes sphères pour vous déconnecter de la réalité. Notre horde atteint la puissance record de 8366 ch. Mieux, la moyenne de nos modèles essayés s'établit à 760 ch! Incroyable. Et tous ces watts demeurent en écrasante majorité thermiques. La Bugatti Chiron décroche facilement la timbale du haut de ses 1600 ch, en se dopant à mort. Nous avons aussi l'honneur de côtoyer des bijoux mécaniques dépourvus d'assistance respiratoire et traumatisants: les V12 Ferrari et Lamborghini. Évidemment, nous mesurons notre privilège, qui est le fruit d'un travail de longue haleine. Cette quête du Graal automobile mène à la Daytona SP3, un oiseau rare qui symbolise LE fantasme Ferrari: connexion, puissance, maîtrise. *What else?* Nous continuons notre quête et le prochain *Motorsport* pourrait contenir l'une des pépites de Goodwood. Nous vous amenons d'ailleurs à cet événement hors-norme, qui voit défiler tout ce qui roule de plus dément sur cette planète. Vous devez vous y rendre au moins une fois dans votre vie, comme aux 24h du Nürburgring (où nous avons suivi l'aventure Mini) qui incarne la course la plus difficile au monde. Promis, nous allons vous changer les idées et alimenter vos rêves pour de nombreuses nuits.

“ NOUS AVONS DÉCIDÉ D'OUVRIR EN GRAND LES GAZ POUR VOUS DÉCONNECTER DE LA RÉALITÉ ”



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

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

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



@MagazineMotorsport



@motorsportmag



@juliendiez

Motorsport
NG PRESSE

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

RÉDACTION

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

ADMINISTRATION

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

PUBLICITÉ

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

SERVICE DES VENTES

MLP
legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE

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

Commission paritaire : 0612 K877345
Diffusion MLP/I.S.S.N. : 1778-0799.

Dépôt légal : à parution
Les manuscrits et documents non insérés
ne sont pas rendus.



NOS ESSAIS
EN VIDÉO



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



ACTU

- 6** PREMIÈRE LIGNE
Goodwood Festival of Speed
- 14** LA TRIBUNE
DE ROMAIN MONTI
- 16** CÔTÉ COURSE
Nouveautés Porsche

ESSAIS

- NOUVEAUTÉS**
- 20** Ferrari SP3 Daytona
- 32** McLaren Artura
- 40** Toyota GR86
- 46** BMW iX M60i
- SUPERTESTS**
- 50** McLaren 765LT Spider
- 82** Mercedes-AMG GT 63 S
E Performance
- ESSAIS**
- 60** Ferrari SF90 Spider
- 68** Bugatti Chiron Super Sport
- 90** NOS CHRONOS
À MAGNY-COURS

MAGAZINE

- 74** Saga Lamborghini
Aventador Ultimae et ses
ancêtres

EN PISTE

- MAGAZINE**
- 94** Mini aux 24 heures
du Nürburgring
- 100** Pirelli: évolutions piste/route
- PISTARD**
- 104** Jean-Phi et sa Porsche
991 GT2 RS MR

VINTAGE

- 110** LA COLLECTION
MOTORSPORT
Lamborghini Aventador SVJ

PRATIQUE

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



HAPPY FEW RACING™

PRESENTE

6 RALLYES FAMILIAUX EN 2023



PÈRES + FILS
TOUTES MARQUES



PÈRES + FILS
100% FERRARI



PÈRES + FILS
100% PORSCHE



PÈRES + FILLES
TOUTES MARQUES



TOUTES GÉNÉRATIONS
100% ITALIENNES

FATHER&SON®

PÈRES+FILS
100% ASTON MARTIN

TOUS BASÉS À MONACO

INFORMATIONS + INSCRIPTIONS
www.HappyFewRacing.com

Le miracle de Goodwood

Non seulement les nouveautés sportives sont désormais dévoilées au Festival of Speed de Goodwood, mais le show permet aussi de les voir passer à des allures très, très loin de celles d'une parade. Ajoutez à cela des plateaux à la richesse incroyable, et vous obtenez l'événement automobile le plus cool de l'année.





PAR CÉDRIC PINATEL - PHOTOS D.R.

Goodwood fleure bon la gomme brûlée...



Même les voitures de rallye sont de la fête!



Voici la détentrice du meilleur temps, avec le propriétaire des lieux.



Un embouteillage de supercars à Goodwood... Classique!

PORSCHE 718 CATMAN GT4 E PERFORMANCE

Moteurs >> 2 électriques, 1 000 ch
 Transmission >> intégrale
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 2"5, 300 km/h
 Statut >> prototype



FORD PROELECTRIC SUPER VAN

Moteurs >> 4 électriques, 2 000 ch
 Transmission >> intégrale
 Perfs >> 0 à 100 km/h < 2"0
 Statut >> prototype



McMURTRY SPÉIRLING

Moteurs >> 2 électriques, 1 000 ch
 Transmission >> propulsion
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 1"5
 Production >> petite série

Au début des années 90, un certain Charles Gordon-Lennox voulait rassembler des voitures de collection sur le circuit de Goodwood. Quand on lui a refusé l'accès au tracé, Charles (connu pour être le duc de Richmond) a tout simplement décidé d'organiser la manifestation sur ses propres terres, non loin de la piste. En 1993, le premier "Festival of Speed" se tenait chez le duc, avec une petite course de côte aménagée entre de simples bottes de paille. Alors, comment expliquer que ce festival soit devenu trois décennies plus tard l'un des événements majeurs du calendrier automobile mondial? Il faut le voir pour le

croire: ce qui se passe à Goodwood dépasse vos rêves les plus fous. Et tous les constructeurs se bousculent pour y participer!

Toutes les nouvelles supercars

Cette année, Mercedes a amené en exclusivité l'AMG One, cette fameuse supercar équipée d'un vrai V6 turbo (électrique) de Formule 1 associé à 4 électromoteurs. L'occasion de constater que cette machine au design particulièrement agressif, forte d'un groupe motopropulseur hybride de 1 063 ch et capable d'abattre le 0 à 300 km/h en 15"6, fait peu de bruit lorsqu'elle n'est pas réglée sur le spectaculaire mode Track. L'Allemande a partagé la vedette avec le gratin

des supercars: Bugatti, Rimac, GMA, Hennessey, Zenvo ou Ferrari sont tous venus avec leurs machines les plus puissantes et exclusives pour fumer de la gomme et faire hurler les mécaniques. La Pagani Huayra Coda Lunga avec son V12 biturbo de 851 ch et sa longue queue y a fait une apparition remarquée, de même que l'Aston Martin Valkyrie dont le V12 Cosworth tutoyant les 11 000 tr/mn fait frémir les tympans de tous les spectateurs. On a d'ailleurs pris quelques nouvelles de la supercar fantasmagorique anglaise, qui n'en a toujours pas fini avec sa mise au point même si les 25 premiers exemplaires ont été livrés aux clients. D'après les ingénieurs interrogés sur place,



CONSTRUCTEUR
D'AUTOMOBILES EXCLUSIVES



BMW ALPINA B3

TRANSMISSION INTÉGRALE

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1965*

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

- 340 kW (462 ch) • 700 Nm • Vitesse maximum 303 km/h • 0 -100 km/ h 3,8 s
- Consommation cycle urbain/extra-urbain/mixte : 13,9 / 7,7 / 9,9 l / 100 km
- Emissions de CO2 en cycle mixte : 228 g / km, Catégorie d'efficacité énergétique (Allemagne): F

AMG ONE

Moteurs >> V6 turbo + 4 électriques, 1 063 ch
 Transmission >> intégrale
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 2"9, 352 km/h
 Prix >> 2 700 000 € (275 exemplaires)



Sacré contraste entre la Bentley Speed 6 Continuation et la Bacalar!



Ferrari, Pagani, GMA, Bugatti, elles sont toutes là!



une fois finie, elle pourra battre des LMP2 dans sa version routière!
 Goodwood est aussi devenu un défi: tout le monde veut battre le record de la montée, autrefois détenu par des Formule 1 qui n'ont désormais plus le droit de chasser le chrono par mesure de sécurité.

Des électriques délirantes

En 2019, le record des anciennes Formule 1 a été battu par le proto Volkswagen ID.R en 39"9. Un record explosé par une bien curieuse automobile cette année, la McMurtry Spéirling. Créée par un inventeur à l'imagination débordante, cette toute

petite voiture électrique monoplace (à peine plus longue qu'une Smart) développe 1 000 ch, pèse moins d'une tonne et produit deux tonnes d'appui grâce à ses gigantesques ventilateurs arrière qui font le bruit d'un hélicoptère. Et son créateur veut désormais la produire en petite série! Autre folie électrique, le Ford Electric Supervan (un sport-proto déguisé) délivre 2000 ch et ne rend que 7" à la Spéirling sur la montée. Plus sérieuse, la Porsche 718 GT4 ePerformance sert de laboratoire roulant au développement du futur Cayman électrique. Avec son millier de chevaux, il a roulé à seulement cinq secondes de la Spéirling.

Notez que le record des voitures de série appartient désormais à la Lucid Air Grand Touring Performance (50"79), une grosse berline électrique rivale de la Tesla Model S Plaid forte de 1 064 ch. N'oublions pas qu'étant donné leur autonomie, il est beaucoup plus facile pour ces monstres électriques de rouler à fond pendant une minute sur une piste de moins de deux kilomètres. Et que les constructeurs de Supercars, eux, refusent pour l'instant de chasser le chrono... Quelle que soit la monture (des vieilles F1 des années 50 jusqu'aux side-cars en passant par les motos, les autos de drift ou les voitures de course les plus mythiques), tout le



Faute de chrono, les F1 font le show à Goodwood.



BENTLEY CONTINENTAL GT V8 S

Moteur >> V8 biturbo, 550 ch
 Transmission >> intégrale
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 4"0, 318 km/h
 Prix >> N.C.



La BMW V12 LMR a fait chanter son fabuleux V12.



ASTON MARTIN VALKYRIE

Moteurs >> V12 + 1 électrique, 1 155 ch
 Transmission >> propulsion
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 2"5, 402 km/h
 Prix >> environ 3 000 000 € (150 coupés)

PAGANI HUAYRA CODALUNGA

Moteur >> V12 biturbo, 840 ch
 Transmission >> propulsion
 Poids >> 1 280 kg
 Prix >> 7 000 000 €





Bugatti a rassemblé ses Veyron et Chiron détentrices de records de vitesse.



Il s'agit de la première sortie fumante de la Daytona SP3.



BMW M3 TOURING
 Moteur >> 6 en ligne biturbo, 510 ch
 Transmission >> intégrale
 Perfs >> 0 à 100 km/h en 3"6, 280 km/h
 Prix >> 111 950 €

monde assure le spectacle pour le bonheur des spectateurs. Nous avons pu le constater en passant dans une Bentley Continental GT V8 S de 550 ch, pilotée par le responsable des metteurs au point. Certes, elle n'a pas vocation à rivaliser avec la GT Speed W12 de 659 ch et sa transmission plus sophistiquée. Mais les spectateurs ont adoré la voir passer à fond en mordant dans l'herbe tout en glissant parfois des quatre roues. Venu fêter à Goodwood les quarante ans du moteur turbo, le constructeur de Crewe a exposé aussi la Blower Continuation, réplique exacte de la voiture

des 24 Heures du Mans 1929. Bentley y annonçait également la production future de 12 exemplaires "Continuation" de la Speed 6 victorieuse aux 24 Heures du Mans 1929 et 1930. Quant à BMW, il a célébré en grande pompe le 50^e anniversaire de M, en dévoilant l'attendu break M3! Uniquement disponible en intégrale de 510 ch, il renforce son châssis et peut recevoir des semi-slicks. Une chose est sûre : si vous êtes blasé du sport automobile et des salons, allez faire un tour à Goodwood l'été prochain. C'est sans doute devenu la plus grande fête automobile au monde. ■

EN BREF



Honda Civic Type R

Honda lève le voile sur la version R de la onzième génération. La compacte reste fidèle à la traction et à la boîte de vitesses manuelle, ainsi qu'à un design original, qui perd de sa radicalité par rapport à celui des précédentes moutures. Le constructeur japonais ne communique pas pour l'instant de données. On sait juste qu'elle sera plus puissante que l'ancienne (320 ch).



Hyundai N Vision 74

Cet étrange prototype, dont le style évoque curieusement la DeLorean DMC-12, s'inspire du concept car Pony de 1974, dispose d'une pile à combustible hydrogène et de batteries rechargeables. Il développe 680 ch mais n'a pas vocation à être produit. En revanche, Hyundai prépare bien une version sportive "N" de son SUV électrique, le Ioniq5.



Alpine e-ternité

À l'occasion du Grand Prix de France de Formule 1, Alpine a présenté l'e-ternité. Une A110 convertie à l'électrique, avec un moteur de 242 ch et des batteries de 60 kWh piquées à la Mégane E-Tech. Ce laboratoire roulant abat le 0 à 100 km/h en 4"5 et le 1 000 m DA en 23"7. Il se dote aussi d'un inédit toit ouvrant et d'un autobloquant. Il ne sera pas commercialisé mais dès 2025, Alpine lancera une remplaçante de l'A110 électrique, en collaboration avec Lotus.



Volkswagen Golf R "20 ans"

Pour célébrer les 20 ans de la Golf R depuis la sortie de la R32 à six cylindres, Volkswagen augmente la puissance de sa maxi compacte à transmission intégrale. Le quatre cylindre passe de 320 à 333 ch et le 0 à 100 km/h tombe à 4"6. Malheureusement, elle coûte 62 700 € sans compter le malus écologique !

ADRENALINE
FRISSON

Venez participer à la
PLUS LONGUE COURSE
de la saison 2022 !

26H à PORTIMAO

ENDURANCE
SENSATION



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

7 circuits prestigieux

7 week-ends d'exception

agrée



10 500 km
de course

+ de 100 pilotes engagés
chaque week-end

120 h
de roulage



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





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.

C'EST L'ÉTÉ et donc l'heure d'un petit bilan sportif de mi-saison. Ma saison en Championnat d'Europe GT4 avec la Toyota Supra est faite de hauts et de bas. Peu épargnés par les problèmes de fiabilité et de performance, nous finissons une course sur deux depuis le début de l'année. En termes de résultats purs on accroche tout de même une 4^e place à Imola, une 2^e place au Castellet et une 3^e place à Misano. Ce qui nous permet de pointer à la 6^e place du classement provisoire sur 50 voitures engagées, non sans une petite pointe d'amertume, puisque l'on ne peut s'empêcher de

penser à ce qu'on pourrait faire sans ces différents soucis... Côté outre-Atlantique, mon aventure s'est si bien passée qu'on a convenu avec l'équipe SH Karting de me faire participer à ma première course sur le sol canadien les 6 et 7 août sur le mythique Grand Prix 3 Rivières, souvent appelé le "Petit Monaco d'Amérique" avec la Mercedes-AMG. Une nouvelle expérience à venir! Aussi, je travaille sur un projet pour le moment secret qui je l'espère dépassera le stade de simple projet... J'espère pouvoir vous en dire davantage dans la prochaine rubrique. Bon été à toutes et à tous!

Assurances CHABOUD

L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

NOUVEAU SITE
INTERNET

*voir conditions en agence

www.assurances-chaboud.com

N°orias:07025534

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

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

ABONNEZ-VOUS



40% DE RÉDUCTION

1 ANNÉE 6 NUMÉROS

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

35€

**AU LIEU
DE 58€**

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

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

abonnements@motorsport-magazine.fr



* Offre valable uniquement en France

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



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

Oui, je m'abonne à **Motor Sport**

Abonnement France pour un an **35 €**

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

* Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

Abonnement étranger pour un an **45 €**

Abonnement étranger pour deux ans **85 €**

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

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.

Porsche sur tous les fronts

Comme à la fin des années 90 et pendant l'ère de domination de la 919 Hybrid, Porsche va de nouveau s'attaquer simultanément aux deux principales catégories de l'endurance avec les 963 et 992 GT3 R. Ajoutez à cela le futur programme en Formule 1, et vous obtenez un nouvel âge d'or du sport automobile chez le constructeur allemand.



La 911 GT3 R passera enfin à la génération 992 en 2023.

Personne n'a oublié les dernières fois où Porsche chassait à la fois la victoire au classement général des 24 Heures du Mans et celle de la catégorie GT. En 1998, la sublime 911 GT1 terrassait les Toyota pour s'imposer alors que les vieillissantes 911 GT2 de type 993 se faisaient chiper la victoire par les Dodge Viper de l'écurie Oreca. De 2015 à 2017, ensuite, la 919 Hybrid dominait l'épreuve pendant que la 911 RSR de type 991 se faisait coiffer au poteau en GTE par Corvette, Ford puis Aston Martin. La marque de Weissach va-t-elle pouvoir réussir ce doublé prestigieux à l'aube d'un nouveau programme particulièrement riche ? Outre le maintien de son engagement en Formula E, Porsche revient en effet au plus haut niveau de l'endurance avec un nouveau sport-protos. Mais aussi en GT...

Dévoilée pendant le Festival of Speed de Goodwood, la 963 s'inscrit dans la nouvelle réglementation Le Mans Daytona h (LMDh) qui formera la catégorie reine du championnat d'endurance américain de l'IMSA, type de voiture également accepté dans le championnat WEC et donc aux 24 Heures du Mans. Un système d'équivalence des performances y sera instauré pour mettre les LMDh au même niveau que les Le Mans Hypercar (LMH), cette autre catégorie de pointe choisie par Peugeot, Ferrari et Toyota. Contrairement aux LMH, les LMDh doivent utiliser l'un des quatre châssis homologués par les organisateurs et embarquent un système de propulsion électrique commun (d'une puissance de 67 ch et fourni par Williams et Bosch) entraînant uniquement les roues arrière. Pour mettre au point sa 963, Porsche a choisi de travailler avec le

spécialiste Multimatic. Côté thermique, c'est un V8 4,6 litres qui propulsera la bête. Un bloc dérivé de celui de la 918 Spyder routière, lui-même extrapolé de l'ancien sport-protos RS Spyder. Sous le capot de la 963, il reçoit le renfort de deux turbos pour développer la puissance maximale cumulée de 680 ch. Déjà éprouvée en piste à l'occasion de plusieurs séances d'essai, elle débutera officiellement aux 24 Heures de Daytona, en janvier prochain. Elle y affrontera deux autres nouvelles LMDh : les protos de BMW et de Cadillac. Puis elle se jettera dans le grand bain des 24 Heures du Mans face aux Hypercars Peugeot, Toyota et Ferrari. Sacré programme !

Une 911 GT3 R au sommet du GT

Si la version GT3 R de la 911 (répondant à la catégorie FIA GT3) se destine traditionnellement



Le sport proto 963 embarque un V8 biturbo et un électromoteur.

à la compétition client, la toute nouvelle 992 GT3 R visera plus haut. Certes, on la verra toujours dans les joutes musclées et passionnantes des championnats du GT World Challenge. Mais avec la suppression de la catégorie GTE Pro en WEC, celle où le constructeur était encore engagé cette année avec la 991 RSR, la nouvelle 911 GT3 R défendra aussi les couleurs de Porsche aux 24 Heures du Mans. Dès 2024, les GT3 remplaceront en effet les GTE dans la grande classique mancelle. Et il était grand temps qu'elle arrive cette type 992. La GT3 routière a en effet été lancée l'an dernier et c'est toujours la 991 qui officie dans la catégorie ! Porsche n'a pas encore livré tous les secrets techniques de cette 992 GT3 R (il profitera

sans doute de la présentation de la GT3 RS civile le 17 juillet), se contentant pour l'instant de quelques images prises lors de ses premiers tours de roues sur la piste de Weissach. Mais on sait déjà qu'elle embarquera des solutions créatives pour améliorer la fiabilité, grâce notamment à des systèmes très sophistiqués pour détecter l'origine des pannes et réparer le plus simplement possible. La nouvelle 992 GT3 R sera également plus "facile" à piloter, grâce à des aides à la conduite bien plus raffinées. Elle débutera sa carrière commerciale en 2023 et affrontera la nouvelle Ferrari 296 GT3. Elle conservera naturellement son flat-6 atmosphérique, dont la cylindrée pourrait grimper à 4,2 litres au lieu de 4 litres sur la GT3 R type 991. ■

EN BREF



BMW M4 GT4

Comme sa grande sœur du GT3, la dernière M4 défend désormais les couleurs Motorsport dans le championnat FIA GT4. Très proche du modèle routier, elle conserve son 6 cylindres biturbo 3 litres et même sa boîte à convertisseur. Elle coûte 187 000 € HT et sa livraison aux clients débutera au mois d'octobre.



Maserati Project 24

Maserati cède à la mode de versions réservées à la piste comme Ferrari, Aston Martin, McLaren ou Porsche. La Project 24 se base sur la MC20 et se débarrasse des contraintes d'homologation routière. Elle développe 740 ch, grâce au V6 biturbo 3 litres Nettuno gonflé à bloc et ne pèse que 1 250 kg à sec. Le constructeur a également annoncé son engagement en GT2 européen dès 2023.



La Ferrari Hypercar roule

L'Hypercar a effectué ses premiers tours de roues sur la piste de Fiorano. La future rivale de la Porsche 963 et de la Peugeot 9X8 poursuit son développement et fera ses débuts dans le championnat WEC dès 2023. Après 50 ans d'absence au plus haut niveau de l'endurance, la pression est immense et l'objectif ambitieux pour Ferrari : la victoire au général aux 24h du Mans.



McLaren Artura GT4

Remplacante de la 570S GT4, l'Artura GT4 se base sur la version routière de la supersportive anglaise. Mais elle fait l'impasse sur l'hybridation, cette technologie restant interdite en GT. Elle pèse ainsi 130 kg de moins que l'Artura homologuée route. Le V6 biturbo sera bridé pour homogénéiser les performances face à ses rivales moins puissantes.



1



2



3



4



5



6



7



8

- 1 » Boutons de manchettes Bugatti Chiron 298 € - bugattistore.audesworld.com
- 2 » Lego Technic Ferrari Daytona SP3 399,99 € - lego.com 3 » Casquette Bugatti 39 € - bugattistore.audesworld.com
- 4 » Bottines One EVO X Lamborghini OMP 374 € - lamborghinistore.com 5 » Poster McLaren F1 GTR 140 € - mclarenstore.com
- 6 » Lego Speed Champions Lamborghini Countach 19,99 € - lamborghinistore.com
- 7 » Richard Mille RM UP-01 (1,75 mm d'épaisseur) 1 800 000 € - richardmille.com 8 » Honda CBR1000RR-R (217 ch) 22 399 € - moto-honda.fr



LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & CYCLE

LE LUSTREUR **CONTRE-ATTAQUE**



> SUBLIME LES PEINTURES OBSCURES

> ACTION DÉPERLANTE > PROTECTION LONGUE DURÉE

Fabrication française Depuis 1968

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





24H EN DAYTONA

Imaginez une LaFerrari Aperta dépourvue d'hybridation. Imaginez un V12 de 812 Compétizione à l'air libre et porté à 840 ch. Emballez le tout sous des galbes rendant hommage aux sport protos de la fin des années 60. Vous obtenez le fantôme roulant Daytona SP3, que nous avons eu le privilège de tester.

PAR JULIEN DIEZ
PHOTOS ERIC VAN VUUREN / FERRARI



AUSSI INTIMIDANTE SOIT-ELLE, LA DAYTONA INTERLOQUE PAR SA FACILITÉ DE PRISE EN MAINS



Les premiers exemplaires ne seront livrés qu'en 2023. Il n'y en aura que 599, destinés aux meilleurs clients et ambassadeurs de la marque, avec une allocation prioritaire aux possesseurs de la première Icona: la Monza SP1 ou SP2. Contrairement à cette dernière, qui a déboulé en pleine crise sanitaire, la SP3 se laisse approcher lors d'une tournée européenne des plus emblématiques circuits. Seuls vingt médias pourront en prendre le volant... Et nous faisons partie de l'aventure! Quelle confiance. La Daytona a déjà créé l'émotion lors du Festival of Speed de Goodwood, puis au Mans Classic. Elle débarque cette fois sur le circuit de Spa-Francorchamps, juste avant la grand-messe des 24h. Non pas pour s'y défouler, mais pour prendre la pose sur ce tracé mythique.

D'une part, les trois exemplaires présents (deux rouges, un jaune) appartiennent à des clients et Ferrari n'aurait conservé que des prototypes de développement. Maranello ne lésine toutefois pas sur le roulage, puisque notre modèle d'essai totalise déjà 7 500 km, et 200 km de routes belges nous attendent. D'autre part, il ne priorise pas les performances pour cet hommage s'inspirant pourtant de la course: absence de temps au tour à Fiorano et d'aéro active. Elles demeurent toutefois sidérantes et l'appui s'élève à 250 kg à 250 km/h sans recourir à de vulgaires appendices.

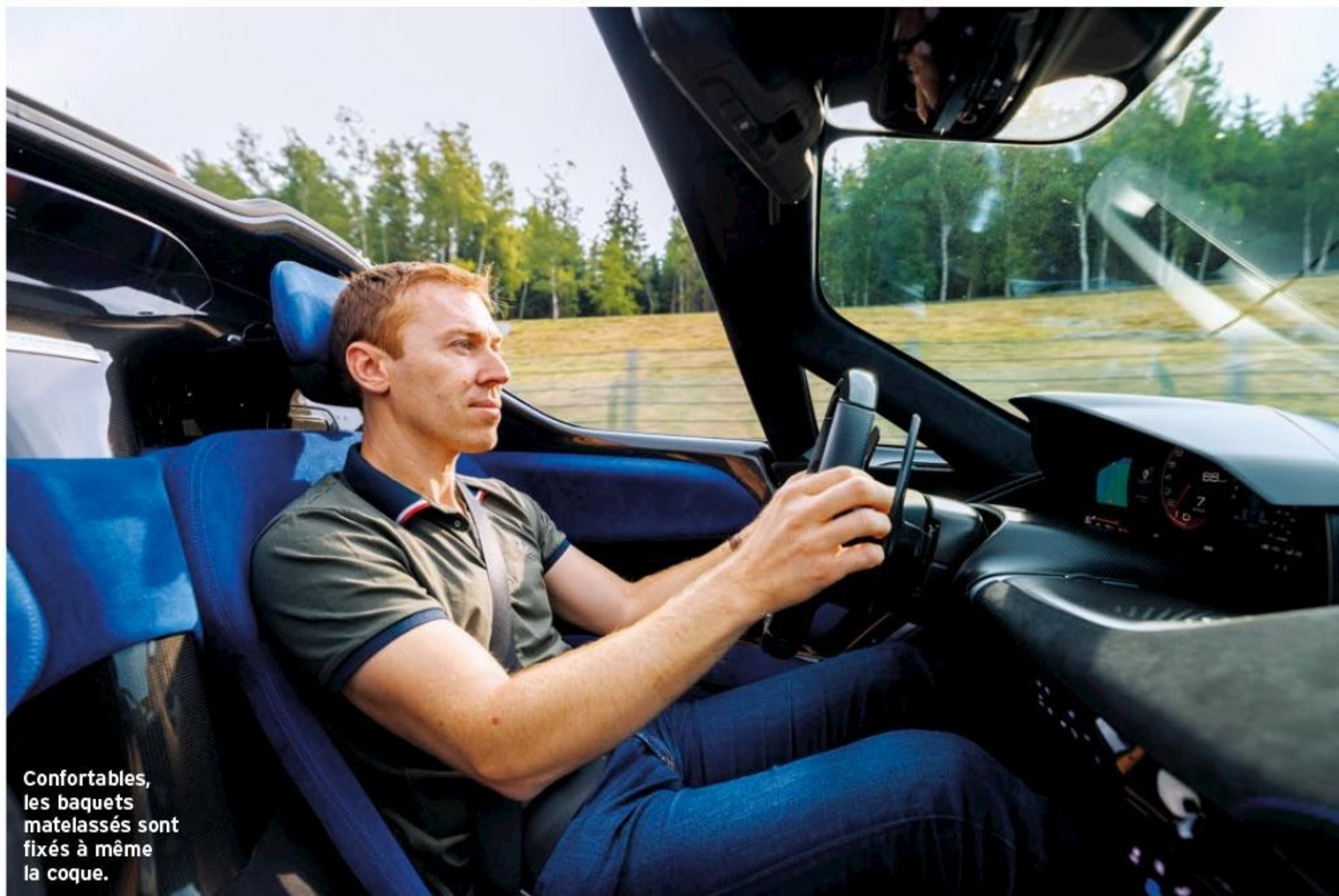
Le développement de ce projet ambitieux a démarré mi-2019 et a suivi les mêmes contraintes (temps, fine tuning) que pour un modèle de la gamme classique. Or la production est limitée et le carbone omniprésent: châssis, carrosserie, habillage intérieur... Ce qui explique en partie le prix, qui avoisine les 2 millions d'euros. Surtout, garder son sang-froid. La rencontre a lieu dans les jardins du château de St. Gerlach à Limburg, aux Pays-Bas. Lorsque Gabriele

Pritoni, ingénieur, et Lorenzo Vailati, l'un des douze pilotes-essayers maison, enlèvent la housse de protection, le cœur s'emballe et les yeux ne savent plus où se poser.

Proto roulant

Par rapport aux photos ou aux vidéos, l'effet est infiniment plus spectaculaire. Une histoire de proportions. La longueur équivaut à celle d'un break familial. Mais la largeur atteint 2,05 m sans les rétros et la hauteur s'en tient à 1,14 m. Avec de telles mensurations, la supercar fait l'effet d'un ovni dans la rue. Quel que soit l'âge ou le sexe, les regards sont aimantés. Les passants ne connaissent pas ce modèle et réclament l'autorisation de prendre des photos, par peur de surprendre un prototype. Difficile à croire, mais ce modèle est bien homologué. Il frappe d'abord par le galbe de ses ailes, sensuel et très rebondi sur l'arrière, en hommage à la 330 P3 et à ses évolutions P3/4, P4 et 412 P qui ont brillé aux 24h de Daytona en 1967 (voir photo p. 27).

Ces rondeurs contrastent avec l'agressivité de l'avant et de l'arrière. Amusant, les yeux froncés s'agrandissent par le biais de paupières actives, qui se lèvent au-delà de 80 km/h ou en enclenchant les phares (entièrement à LED). Une originale réinterprétation des "pop-up" escamotables des années 80. Le profil est quant à lui ponctué de surprises, comme les rétros déportés sur les ailes, les tunnels aéros dissimulés dans les portières ou les bas de caisse, ainsi que le pare-brise enveloppant, débordant sur les côtés telle une visière de casque intégral. L'arrière, lui, très géométrique, saisit par ses airs de Testarossa et la juxtaposition de lignes horizontales intégrant un mince bandeau lumineux. Il cache un discret aileron et de fausses canules d'échappement rectangulaires abritant deux doubles sorties de différente taille. Cet échappement rehaussé permet de libérer le diffuseur et de le dédoubler au profit de l'appui. Le travail aéro est subtil, mais consé-



Confortables,
les baquets
matelassés sont
fixés à même
la coque.



On bascule
volontiers le
Manettino vers
le haut...



Le régime
s'envole jusqu'à
9 500 tr/mn!



ESSAI NOUVEAUTÉ FERRARI DAYTONA SP3



Cette future icône pose dans la courbe la plus mythique de Spa : le Raidillon de l'Eau Rouge.

AVEC DE TELLES MENSURATIONS ET DE TELS GALBES, CETTE SUPERCAR TARGA FAIT L'EFFET D'UN OVNI DANS LA RUE



L'instrumentation provient de la SF90. Le rétro central est relié à une caméra.



Les jantes profilées reçoivent des P Zero dédiés.

quent pour dissiper la chaleur et créer de la déportance. L'avant recèle par exemple des conduits menant aux freins et aux ouïes verticales du capot. Le sous-bassement est ponctué de générateurs de tourbillons. Deux tunnels aéros s'immiscent dans les flancs. De petites dérives (aeroflicks) émergent au niveau des optiques ainsi que du parebrise pour diriger le flux au-dessus des occupants lorsque le toit est enlevé. Eh oui, pour simplifier le travail des ingénieurs (!), la Daytona se veut une targa dont le toit en carbone pesant 9 kg se retire, après l'avoir déverrouillé sur cinq points (quatre latéraux, un central).

Rituel initiatique

Tant mieux, car les occupants ont besoin d'oxygène, étant donné la décharge d'adrénaline. En plus, les turbulences sont bien canalisées à rythme légal grâce à un déflecteur transparent placé à l'oblique entre les appuie-tête (indépendants du dossier). Faute de place, le toit en carbone doit rester au garage, mais il existe une capote de secours en cas d'intempérie, à glisser dans le minuscule coffre avant... Encore plus petit que celui de la SF90! Autant dire qu'il faut emporter le strict minimum pour voyager. Les chanceux propriétaires auraient tort de s'en priver, tant la suspension pilotée (BWI inédite) se montre conciliante et les baquets matelassés confortables (reliés en deux points, en clin d'œil à la 330 P3/4), bien qu'ils soient moulés à même la coque. Les réglages se cantonnent donc au pédalier et au volant, qui offre suffisamment d'amplitude pour trouver la position idéale, au ras du sol. Avant d'en arriver là, il faut trouver la poignée d'ouverture de la spectaculaire porte en élytre, dissimulée sur le dessous et suivre les bons conseils pour esquiver les jupes latérales et le retour du parebrise. L'idéal est de tourner le dos au cockpit, de se laisser glisser dans le baquet puis de rabattre les

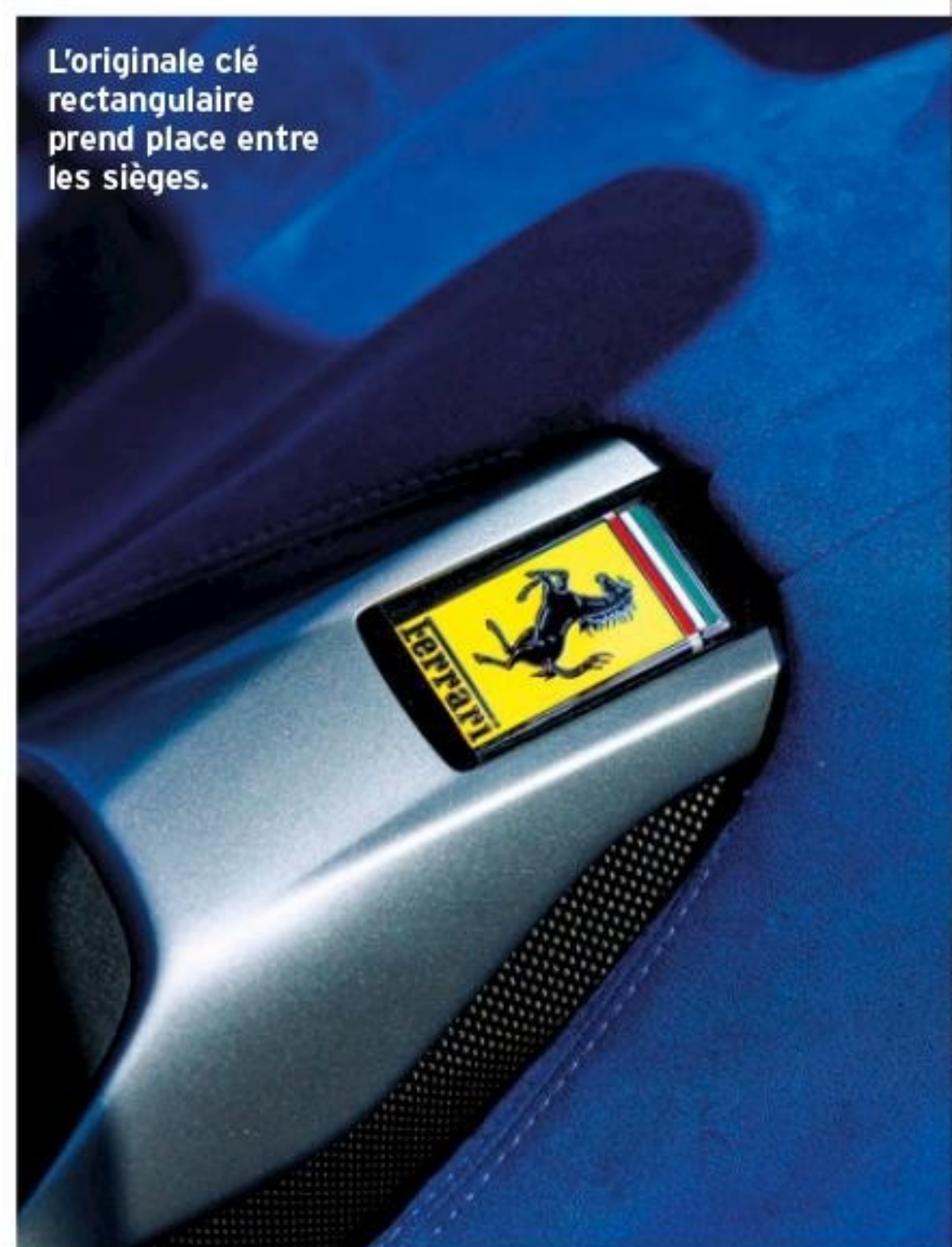
jambes. On découvre alors une planche de bord épurée, qui hérite des compteurs digitaux incurvés des SF90, Roma et 296, ainsi que du simulacre de grille en H ou du volant à touches haptiques. La taille de ce dernier est réduite et les commandes à effleurement moins sensibles. On remarque également que l'affichage digital du Manettino est désormais synchronisé avec son maniement. Il comporte toujours quatre modes (Wet, Sport, Race, CT-Off et ESC Off) qui modulent les aides à la conduite, la gestion de boîte et l'amortissement piloté, qui peut être assoupli par la touche "Schumi" routes bosselées. L'ingénieur se souvient que le champion l'avait réclamée après une séance d'essai sur la Nordschleife avec la F430. Au centre du volant, une commande met le feu aux poudres et aux tympans: Engine/Start! Surtout, garder son sang-froid...

Pureté mécanique

Le V12 clame haut et fort sa présence, comme au bon vieux temps... Pour le plus grand plaisir des occupants et du voisinage, qui doivent se prosterner devant cette pièce d'orfèvrerie représentant la mécanique la plus puissante jamais construite et homologuée par Ferrari (hors hybridation). Il s'agit de l'évolution F140HC du bloc de la 812 Competizione (F140HB, 830 ch) liée à la translation du 6,5 litres vers l'arrière. Les conduits d'admission et d'échappement se retrouvent raccourcis, d'où l'augmentation du rendement et les 10 ch supplémentaires. Rappelons que le recours aux filtres à particules est indispensable et qu'ils ne suppriment pas ici les silencieux. Les modifications sont donc limitées par rapport à la 812, qui a éterné de nombreuses évolutions pour tutoyer les 9 500 tr/mn et dépasser les 800 ch: allègement de l'équipage mobile, réduction des frottements et des émissions, distribution à poussoirs coulissants, admission



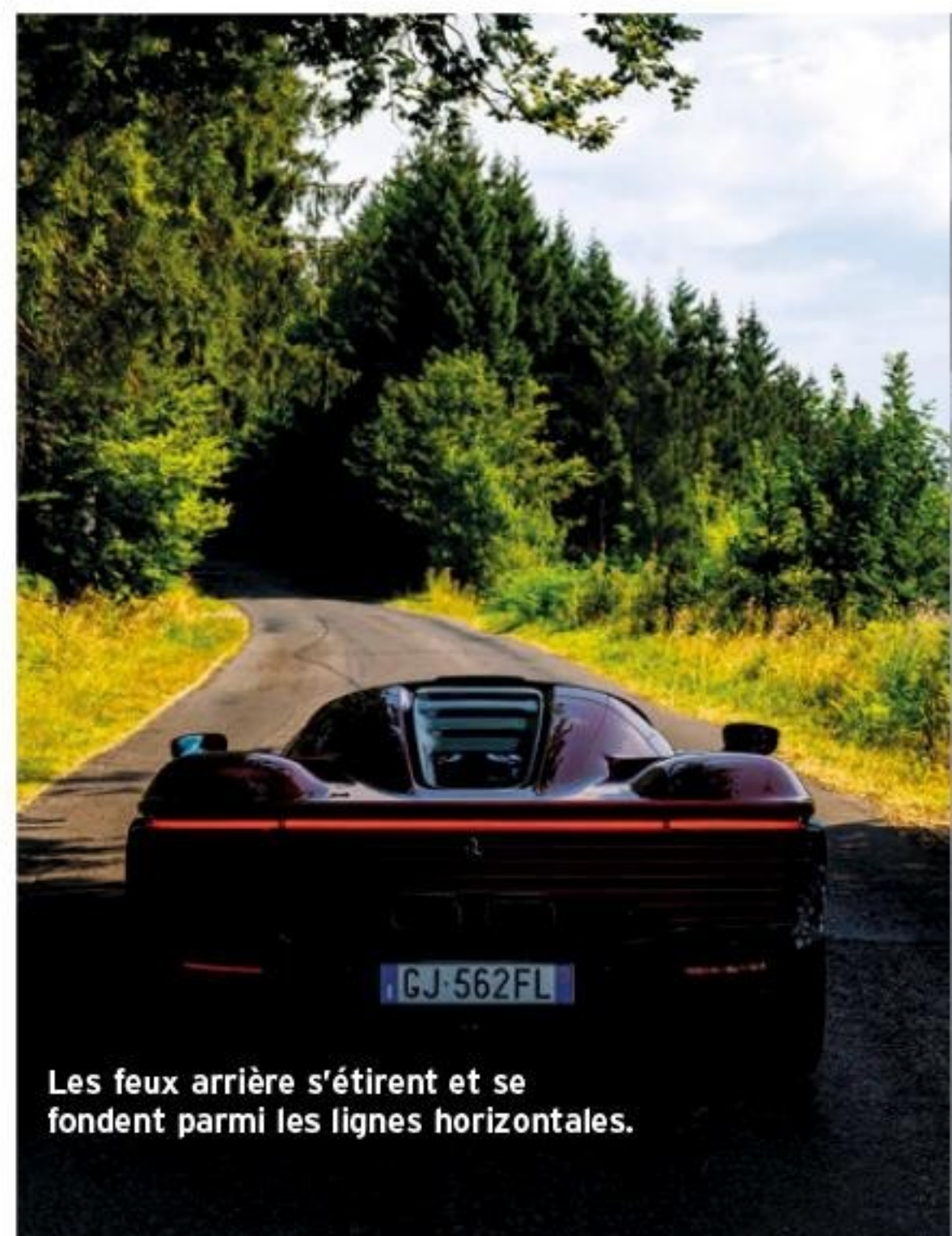
Un V12 de 840 ch atteignant 9 500 tr/mn se cache sous ce capot.



L'originale clé rectangulaire prend place entre les sièges.

et pompe à huile à géométrie variable, pression d'injection (directe) portée à 350 bars maxi, allumage surveillé par courants ionisants... Le V12 mérite une révérence et un moment de recueillement au moment de soulever l'imposant capot, soutenu par de géants vérins. « *Celui de la Monza est encore plus grand* » précise l'ingénieur. Au premier plan, le flux s'engouffre dans les boîtes à air en carbone après avoir opéré un tournant à 180°. Puis il file vers les superbes conduits d'admission recouverts de carbone, cachant les célèbres couvre-culasses rouges. Superbe! Dire que ce volcan se trouve juste derrière les occupants. « *On en produira tant qu'on pourra!* » lance un responsable marketing. « *On n'abandonne rien et on occupe tous les fronts. Nous avons montré notre savoir-faire en matière d'hybridation avec le V6, le V8 et même le V12. Notre première électrique est prévue pour 2025.* » L'ingénieur ajoute qu'au-delà de l'aéro et du design, la tâche la plus complexe durant le développement est revenue à la sonorité. « *Il faut satisfaire aux normes de bruits du monde entier, tout en travaillant la mélodie. Le son provient ici de l'aspiration, de l'admission, du vilebrequin... Il se veut mécanique, sans artifice.* »

On vous le confirme, ce V12 constitue une ode au moteur thermique et marque par la pureté de ses notes, à la fois profondes et tendant vers les aigus. À bord, la bande-son s'avère moins bestiale, plus raffinée que celle du V12 de l'Aventador SVJ. Elle se compose surtout de notes vibratoires en provenance de l'admission... Magique et "bio". Surtout, garder son sang-froid! On retrouve des fréquences en provenance de l'échappement actif en abaissant les vitres ou en enlevant le toit. La chasse au tunnel et à la moindre réverbération est ouverte pour fondre sous les cris métalliquo-stridents. Ils ne grimpent pas aussi haut que ceux des délirants blocs Cosworth des Valkyrie et GMA T.33 ou AMG/Pagani Huayra R. Mais ces aboiements évoquant les F1 des années 90 traumatisent les occupants (totalement circonspects) et les badauds qui ont l'honneur d'assister à ce concert ô combien exclusif.



Les feux arrière s'étirent et se fondent parmi les lignes horizontales.

A high-angle, motion-blurred photograph of a red Ferrari sports car, likely a Ferrari F12 Berlinetta, driving on a racetrack. The car is positioned in the upper half of the frame, moving from left to right. The background shows the asphalt track and a blurred landscape of dry grass and trees, suggesting speed.

**LA DIVA SE DÉHANCHE VOLONTIERS,
EN DOUCEUR ET AVEC CLASSE
ALORS QUE LA PUISSANCE EST AFFOLANTE.
PINCEZ-MOI !**



Par son appellation et ses galbes, cette Icona rend hommage au triplé réalisé par Ferrari lors des 24h de Daytona 1967 avec des évolutions du sport proto 330 P3. La 330 P3/4 (n° 23) et son V12 de 450 ch ont en effet grimpé sur la première marche, devant la 330 P4 (n° 24) et la 412 P (n° 26).



- + Pureté/feeling V12
Réactivité
Docilité
Charisme
Futur collector
- Seulement 599 exemplaires!
Coffre avant ridicule
Reflets rétro central décapoté



Les phares possèdent des paupières actives.



À l'arrière, les découpes horizontales débordent sur les ailes.



Le toit en carbone se manie facilement, avec précautions.

La boîte à double embrayage rend la partition plus théâtrale dès le mode Race, en générant des déflagrations dignes d'une arme de poing à la montée, sans basculer dans le mélodrame (type AMG). « *On ne veut pas de coup de gaz aux rétrogradages, car on perd en efficacité* » précise l'ingénieur. Cette transmission F1 à 7 rapports émane de LaFerrari et combine les rapports de boîte/pont de la 812 Competizione. Elle dispose d'un carter spécifique pour limiter les vibrations et bénéficie d'une nouvelle gestion abaissant les temps de passage à 200 ms. Elle se déguste en manuel et étincelle par son côté télépathique. Elle tire plutôt long, ce qui permet de profiter de toutes les gammes du V12... Ce monstre de souplesse qui repart sur un filet de gaz, scotche avec classe dès 2000 tr/mn, change de visage à 6000 tr/mn et s'envole vers l'infini et au-delà : 9500 tr/mn ! La force colossale ne sombre jamais dans la brutalité. La finesse et l'allonge ont de quoi faire pâlir les mécaniques du monde entier. En guise d'apothéose, le régime himalayen coupe le souffle. Du grand art, qui élève ce V12 dans le top 5 des mécaniques les plus charismatiques de la planète ! Surtout, garder son sang-froid.

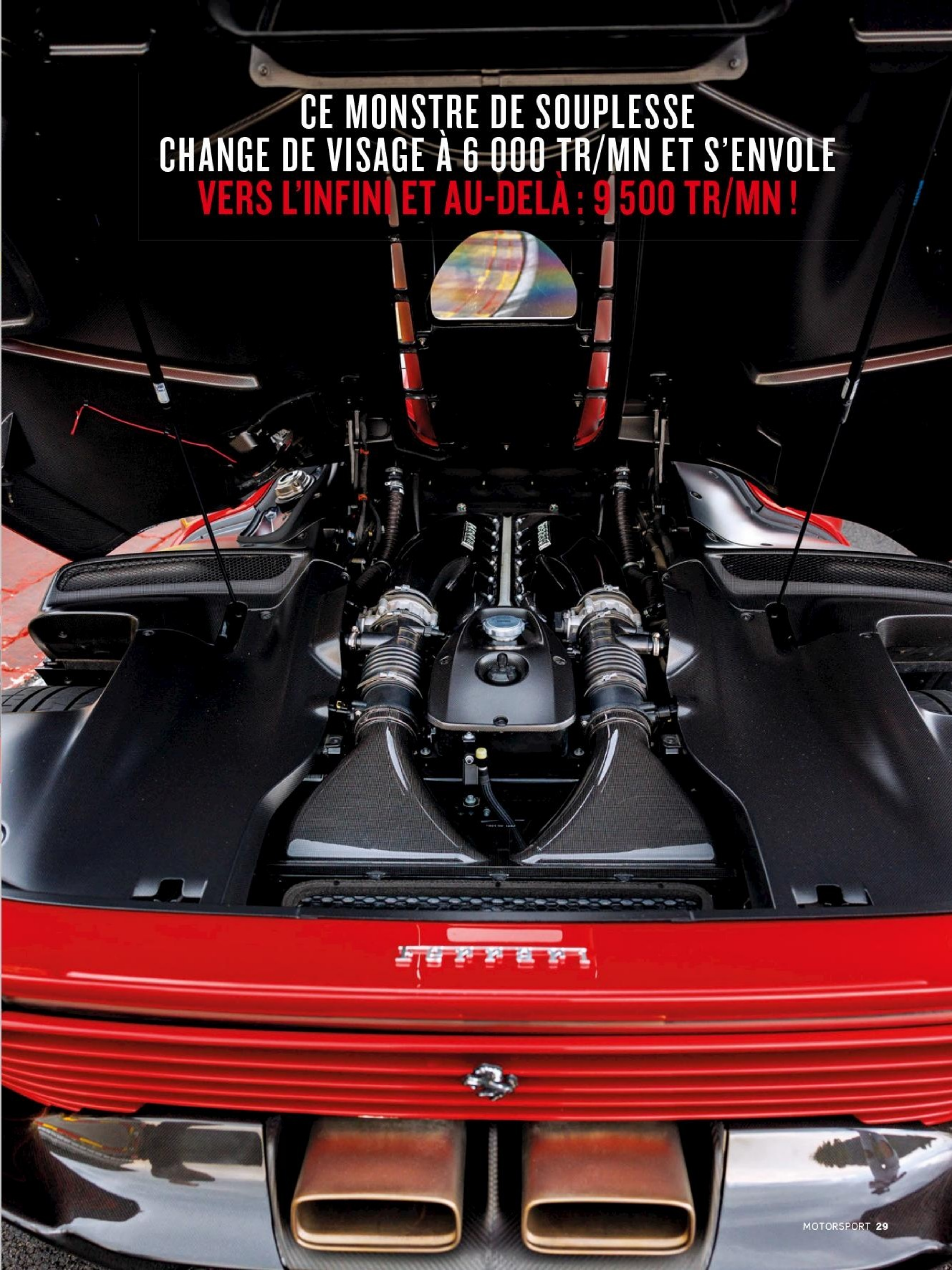
À l'usage, on passe naturellement les rapports trop tôt et il faut jeter un œil au compte-tours pour profiter de la puissance maxi (9250 tr/mn) voire décrocher le Graal (9500 tr/mn) sans s'éterniser sur le limiteur. D'ailleurs, même la procédure de launch control (divinement ficelée) s'y frotte peu. Elle fonctionne à partir du mode Sport et nécessite d'avoir le volant droit, d'être sur une surface plane, de freiner, d'appuyer sur "L" puis d'accélérer. Facile et renversant. Le régime se cale à 3100 tr/mn et la supercar décolle en générant peu de patinage avec des pneus semi-slicks à température. Contrairement à la 812 Competizione, c'est Pirelli qui a remporté la mise face à Michelin et Bridgestone. Cette monte (unique) se doit de supporter aussi bien des conditions humides que des tours de piste enflammés sur le sec. Pendant la procédure, que vous pouvez admirer sur notre chaîne YouTube, la première grimpe à 9000 tr/mn et 91 km/h compteur. Puis la seconde culmine à 9250 tr/mn et 130 km/h. Ça y est, vous êtes désormais hors la loi en

France, alors qu'il reste cinq rapports à égrener ! La 3^e tutoie enfin les 9500 tr/mn, à 171 km/h, alors que la 4^e revient à 9250 tr/mn (215 km/h) et que la 5^e repart à l'assaut du régime maxi (264 km/h). Dire que la Daytona a encore deux rapports sous le coude ! Sa force semble inépuisable. Elle se révèle très stable sur cet exercice. Il faut en revanche composer avec les bruits aéros et les résonances, qui obligent d'ailleurs à élever la voix dès 130 km/h. Une infime concession comparée au tsunami émotionnel vécu ! Aussi intense que soit la poussée, la supercar se fait devancer de 0^m1 de 0 à 200 km/h par la séditeuse 296 GTB mais prend sa revanche en vitesse maxi (+ 10 km/h) en raison d'un moindre appui aéro (-110 kg à 250 km/h). Ses performances se calquent en fait sur celles (stratosphériques) de la berlinette Competizione, qui revendique le même poids à sec, inférieur à 1,5 tonne... Soit environ un quintal de plus que LaFerrari Aperta (963 ch, 200 exemplaires). Pourtant, volant en mains, la supercar paraît plus légère et vive, avec un avant supportant seulement 44 % de la masse.

Crime parfait

Avec une telle architecture, l'arrière motrice naturellement mieux que la 812. Dans ces conditions idéales (20 à 26°), l'antipatinage n'est sollicité que sur le premier rapport. Un exploit. Aussi intimidante soit elle, la supercar interloque par sa facilité de prise en main. L'ingénieur confirme que cet élément faisait partie du cahier des charges, comme pour un modèle de la gamme classique. En prenant soin du museau (lift system) et des larges épaules, la Daytona évolue sans stress dans la circulation. Elle fait même l'effort de couper son illustre V12 à l'arrêt (fonction Hele débrayable)... Pour mieux apprécier son réveil ! Le braquage conséquent rappelle que l'Italienne ne possède pas de roues arrière directrices. « *Inutiles pour ce type d'architecture à moteur central !* » rétorque l'ingénieur. C'est vrai, le placement est tellement vif que leur intérêt se limiterait à mouvoir artificiellement la poupe, au détriment du feeling. Le freinage dégressif en devient

**CE MONSTRE DE SOUPLESSE
CHANGE DE VISAGE À 6 000 TR/MN ET S'ENVOLE
VERS L'INFINI ET AU-DELÀ : 9 500 TR/MN !**





LA DAYTONA SP3 MARQUE AU FER ROUGE. CETTE ICONA PORTE BIEN SON NOM ET SA COTE VA VITE FLAMBER

même facultatif, en raison des réglages du train avant, de l'équilibre, du grip et de la franchise de la direction. Cette dernière contribue à l'osmose globale, en établissant une connexion sans filtre. L'assistance propose un compromis idéal entre une consistance suffisamment dense et un ressenti pur, tout en évitant les travers du guidonnage. Elle mélange savamment l'hydraulique variable à une faible force électrique (constante), en mettant en avant l'apport naturel du premier. Bref, on évolue en toute confiance au volant d'une pépite à 2 millions d'euros hors options sur des routes où l'on a du mal parfois à se croiser. Surtout, garder son sang-froid!

On peut heureusement compter sur les freins, faciles à doser et mordants. Non radicaux, les réglages de suspension (double triangulation avant/arrière) suffisent à maîtriser les mouvements parasites tout en soignant le confort et la progressivité des réactions. Au point d'avoir envie d'écartier les aides, juste pour voir si l'arrière sait se tenir! Un blasphème? Peut-être, mais le jeu en vaut la chandelle. La diva se déhanche volontiers en sortie de courbe, en douceur et avec classe alors que la puissance est affolante. Pincez-moi! Entre le placement prompt, le grip latéral et la motricité à la réaccélération, elle parvient à soutenir un rythme indécent qui donne une seule envie: l'amener sur le tracé de Spa-Francorchamps! Ce n'est pas au programme et il est temps de se calmer, de retrouver la raison et de rendre l'œuvre d'art sans égratignure.

La Daytona SP3 marque au fer rouge. Cette Icona porte bien son nom et sa cote va vite flamber. Elle mérite de tapisser les murs des chambres ou/et les fonds d'écran. Pourvu que Ferrari continue de nous surprendre, en s'appuyant sur son histoire et sur ses mécaniques les plus emblématiques. « Nous allons continuer, sans forcément respecter l'ordre chronologique » assure le responsable marketing. ■

VERDICT

FERRARI DAYTONA SP3

>> 20



LA Ferrari par excellence, c'est elle! Logique, elle repose sur les dessous de la supercar éponyme et se débarrasse du superflu électrique pour atteindre un niveau de pureté digne des grands crus de la marque. La connexion est totale. La facilité de conduite déconcerte. L'équilibre, la réactivité du train avant et la progressivité des réactions rendent dingues. Et le V12 vous achève par son onctuosité, sa force, ses vocalises et son allonge sans fin. Les accélérations rivalisent toutefois avec celles de l'insolente 296 GTB. La Daytona écarte le côté extrême des sport protos des années 60, mais en possède l'aura et les formes renversantes.

TECHNIQUE

Moteur	V12 à 65°, inj. directe
Cylindrée	6 496
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	840 à 9 250
Couple maxi (mkg à tr/mn)	71 à 7 250
Régime maxi (tr/mn)	9 500
Transmission	propulsion
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté
Pneumatiques	Pirelli P Zero Corsa
avant	265/30 ZR 20
arrière	345/30 ZR 21
Direction (assistances)	crémaillère (hydraulique et électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (398/380) carb./céram.
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 485
Poids/puissance (kg/ch)	1,8
Long.-larg.-haut. (mm)	4 686 - 2 050 - 1 142
Empattement (mm)	2 651
Voies Av/Ar (mm)	1 692 / 1 631

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	340
De 0 à 100 km/h	2"85
De 0 à 200 km/h	7"4
Conso. moyenne (l/100 km)	16,2
Emissions CO2 (g/km)	368

BUDGET

Prix de base (€)	1 967 836
Prix modèle testé (€)	2 000 716
Malus 2023 (€)	50 000

TOUS LES 3 MOIS EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR

SURVIVOR

Après dix ans d'une renaissance étincelante, la division routière de McLaren compte beaucoup sur l'Artura pour se sortir d'une passe compliquée. La supersportive hybride procure-t-elle toujours ces sensations de pilotage dont les metteurs au point de Woking ont le secret ?

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.







Dépourvue d'appendices aéros actifs, l'Artura évite la portance grâce à un diffuseur générant environ 50 kg d'appui.

En 2012, déjà, la plupart des constructeurs d'automobiles d'exception songeaient à emboîter le pas de Porsche dans la catégorie des SUV. Pendant que Lamborghini, Maserati ou Aston Martin planchaient sur des autos de ce genre, intrigués par la rentabilité extraordinaire du Cayenne, McLaren prenait le marché à revers avec une approche particulièrement courageuse : construire une gamme de voitures de sport élitistes, toutes basées sur une monocoque carbone et un même moteur V8 pour s'assurer quelques économies d'échelle. Malgré des défauts de jeunesse, la première MP4-12C impressionnait par ses performances et son efficacité. De la très exclusive P1 à la suffocante 720S en passant par la 570S plus accessible, toutes les McLaren partagent le même ADN : une mécanique affirmée voire violente et une connexion très pure qui les distinguent de la concurrence.

Dix ans plus tard, hélas, McLaren se heurte à la terrible réalité du marché et vient de passer à deux doigts de la faillite. Parvenir à rester rentable en ne commercialisant que des super GT en nombre suffisant, c'est presque devenu mission impossible. Même Ferrari, dont la gamme offre une diversité nettement supérieure, se prépare à lancer son SUV. Sauvée par l'arrivée de nouveaux investisseurs dont l'Arabie saoudite, McLaren a stoppé l'hémorragie, après une chute à 1649 exemplaires en 2020 (2138 en 2021) contre 4863 en 2018. Dans ce contexte délicat, l'Artura marque le début d'une nouvelle ère : l'hybridation. En ces temps où l'Europe prépare un durcissement des normes de pollution avant l'interdiction des ventes de voitures neuves thermiques dès 2035, les constructeurs n'ont d'autre choix que de s'adapter. McLaren prévoit ainsi une hybridation de la totalité de sa gamme (sauf séries limitées) d'ici 2026.

Nouvelle ère

Certes, il ne s'agit pas de la première hybride McLaren. Vous vous souvenez évidemment de

la supercar P1 dotée d'un petit moteur électrique de 179 ch en complément du V8 de 737 ch, sans oublier la Speedtail et ses 310 ch électriques contribuant à générer une puissance totale de 1050 ch. Contrairement à ces deux oiseaux rares, l'Artura intègre le cœur de gamme entre la confidentielle GT et l'étourdissante 720S/765LT. Elle embarque la toute première coque carbone construite en interne, compatible avec l'électrification, plus rigide et travaillée sur le plan aérodynamique. Elle inaugure aussi un V6 3,0 litres, signé Ricciardo comme le V8 et ouvert à 120° (comme le V6 Ferrari). Le bloc produit ici 585 ch, appuyé par un électromoteur à flux axial de 95 ch, installé entre la sortie du vilebrequin et une inédite boîte à double embrayage à 8 rapports. De quoi développer la puissance cumulée de 680 ch sans pour autant pénaliser la masse. McLaren revendique une masse de 1498 kg et un centre de gravité très bas, grâce au positionnement des batteries lithium-ion (capacité de 7,4 kWh) et au faible encombrement du groupe motopropulseur. Soit seulement 50 kg de plus que la



Des semi-slicks
PZero Corsa
sont disponibles
en option.



**D'ICI 2026,
L'ENSEMBLE DE
LA GAMME
McLAREN SERA
ÉLECTRIFIÉE**



Plus performante, la
nouvelle interface permet
entre autres d'ajuster
l'angle de glisse.



La ressemblance
avec l'ex-Sport Series
est indéniable.

ESSAI NOUVEAUTÉ McLAREN ARTURA



Ces sièges optionnels à réglages électriques sont plus confortables que les baquets de série.



Les P Zero Corsa sont désormais connectés, grâce à la technologie Cyber Tire.



McLaren promet des performances constantes en piste malgré l'hybridation.



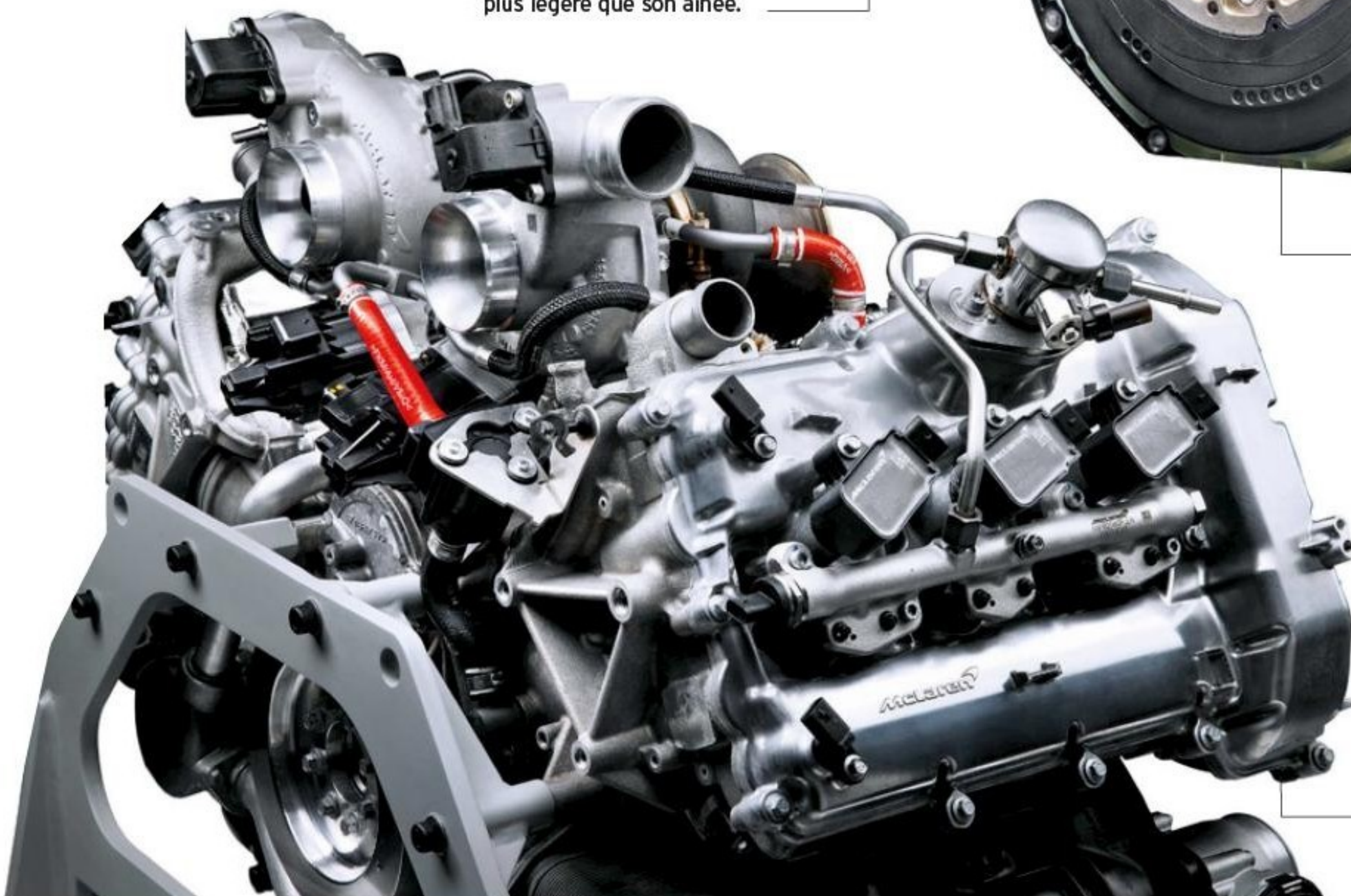
L'Artura en détail



La MCLA est la toute première coque en fibres de carbone construite en interne par McLaren. Elle se veut plus rigide mais aussi plus légère que son aînée.



Placé entre le V6 et la boîte de vitesses, le moteur électrique fait la taille d'un gros disque de frein, pèse 15,4 kg et développe 95 ch.



Le nouveau V6 "M630" développe 585 ch et pèse 50 kg de moins que le V8. Il rupte à 8500 tr/mn.

570S, malgré les 130 kg liés à l'électrification. À titre de comparaison, la 296 GTB hybride basée sur un châssis alu avoue 1 470 kg à sec !

Voiture verte

Esthétiquement proche de l'ex-Sport Series qu'elle ne remplace pas selon McLaren, l'Artura ne dépaysera pas les habitués à bord. Les ingénieurs ont réussi à la rendre plus pratique en rognant sur l'épaisseur des flancs de la cellule centrale et en agrandissant les ouvertures. Mais l'on se contorsionne davantage pour se glisser au volant par rapport à une 296 GTB ou à une R8. Une fois à bord, on retrouve un univers typique avec de jolis habillages en cuir et Alcantara, un design épuré et quelques évolutions ergonomiques intéressantes. L'interface digitale fait un gros bond en avant. Les commandes des modes de conduite migrent vers le haut du combiné d'instrumentation. Et lorsque vous appuyez sur le bouton "Start", la sportive ne fait plus aucun bruit et démarre toujours en 100 % électrique ! Pour les habitués des grognements hargneux du V8 au réveil à froid, ça fera tout drôle. Nous avons du coup entamé notre essai dans un silence total, en

traversant l'agglomération de Marbella sur 28 km (31 d'après la fiche technique). 28 km (31 maxi revendiqués) dans le flot de la circulation sans la moindre goutte d'énergie fossile, à condition de ne pas dépasser 130 km/h ni décrocher la pédale de droite. Avec 104 g/km de CO₂ homologués, l'Artura joue même les sportives écolos et échappe au malus qui passera à 50 000 € pour la plupart des grosses sportives dès le 1^{er} janvier prochain. Même la 296 GTB et ses 149 g/km (malus 2022 de 898 €) sont battus.

Sensations familières

Dès l'activation du mode Confort, le V6 se réveille. L'occasion de faire connaissance avec ce nouveau moteur et de voir s'il respecte l'esprit McLaren. Dès les premières manœuvres, les sensations familières dans le volant et la pédale de frein marquent toujours une vraie rupture par rapport aux super-sportives concurrentes. McLaren est l'un des rares constructeurs à conserver une assistance de direction hydraulique et tient aussi à garder un toucher de pédale de frein bien dur, à des années-lumière des standards filtrés de la concurrence. Une fois le mode Sport

activé, le moteur dévoile, lui, une sonorité rauque rappelant celle de la Ford GT (également mue par un V6 biturbo). Loin des hurlements cristallins du bloc d'une 296 GTB dont certaines notes évoquent le V12 Ferrari, il monte aussi haut que ce dernier (rupteur à 8500 tr/mn) mais chante différemment, de manière plus gutturale. Par rapport au V8 de la 570S, guère excitant à écouter, il n'y a pas de quoi se montrer nostalgique. Surtout que les performances produites ne relèvent en rien du downsizing. Sur le papier, l'Artura scotche une 911 Turbo S sur le 0 à 200 km/h (8"3) et bat l'ancienne 600LT. La poussée ressentie sur les routes d'Andalousie paraît tout à fait conforme à ces annonces.

Mode Track activé avec le châssis laissé en Sport, l'Artura invite gentiment à l'attaque totale. On se fait d'abord surprendre par le grip colossal des Pirelli P Zero Corsa sur mesure (option à 1 320 €), puis par la motricité tout aussi étonnante du train arrière. Sur ce plan, rien à voir avec les débordements de certaines McLaren V8 à pleine charge. Sans doute une conséquence de la présence du premier différentiel piloté de la marque. Notez que ce différentiel travaille désor-

L'HYBRIDATION NE NUIT JAMAIS AU PLAISIR DE CONDUIRE



+
Feeling pur
Hybridation
Performances
Efficacité

-
Style proche des
Super Series

mais sur un train arrière multibras au lieu de la double triangulation de l'ancienne 570S (présente à l'avant uniquement). L'Artura fait par ailleurs l'impasse sur les amortisseurs interconnectés de la grande sœur la 720S et mise sur de classiques barres antiroulis, ce qui ne nuit pas au confort. Avec des trains roulants aussi ventousés au bitume, on balaie le compte-tours sans crainte et on relève le rythme en toute confiance. La réactivité parfaite de la boîte, la direction informant en permanence sur le travail du train avant, l'attaque de la pédale de frein invitant à l'écraser énergiquement, tout cela rend la conduite passionnante. L'Artura paraît moins volcanique et sensationnelle que les autres McLaren, peut-être parce qu'on a fini par s'habituer aux monstres de puissance que sont les 720S et autres 765LT. N'oublions donc pas qu'on ne parle pas ici d'une Longtail mais bien du nouveau cœur de gamme de McLaren, avec tout ce que cela implique en compromis dynamique.

En tout cas, l'excellente nouvelle vient de l'hybridation, qui ne nuit jamais au plaisir de conduire. L'absence de freinage régénératif permet de tabler sur une pédale de droite solide. En conduite sportive, le moteur électrique ne sert qu'à épauler le V6 à bas régime sans phase de transition gênante. En mode Sport et Track, il se recharge à la décélération, que ce soit sur route comme sur le circuit d'Ascari. Nous n'avons jamais noté de perte de performances, même

avec une batterie vidée au maximum à la fin de notre parcours 100 % électrique. Les ingénieurs de McLaren névoquent qu'une légère réduction des performances après dix tours à fond sur un long circuit comme celui de Nardo. Les amateurs de trackdays devraient donc être tranquilles. Quid de la comparaison avec la 296 GTB plus puissante, proposée 35 000 € plus cher et que McLaren ne veut pas désigner comme une rivale directe? La Ferrari revendique de meilleures performances, surtout avec le pack Assetto Fiorano et ses pneus semi-slicks. Mais l'Artura bénéficie toujours cette approche McLaren si particulière en matière de sensations de pilotage et de feeling "bio". Reste maintenant à attendre le verdict de notre essai chiffré à Magny-Cours. ■

VERDICT

McLAREN ARTURA **>> 16**



On vous rassure, l'hybridation de l'Artura ne nuit en rien à l'expérience de conduite. Plus performante que la 570S, elle conserve les ingrédients qui font tout le sel du pilotage des McLaren mais se veut moins démonstrative que ses grandes sœurs V8. Reste à cerner son potentiel en matière de performances sur notre base d'essai.

TECHNIQUE

Moteurs	V6 + 1 électrique
Cylindrée	2 993
Suralimentation	2 turbos
Puissance V6/totale (ch à tr/mn)	585 à 7 500 / 680
Couple V6/total (mkg à tr/mn)	59,6 de 2 250 à 7 000 / 73,4
Régime maxi (tr/mn)	8 500
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté
Pneumatiques	Pirelli P Zero Corsa Mc
avant/arrière	235/35 ZR19 & 295/35 ZR20
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (390/380)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 498
Poids/puissance (kg/ch)	2,2
Long.-larg.-haut. (mm)	4 539 - 1 976 - 1 193
Empattement (mm)	2 640
Voies Av/Ar (mm)	1 650 / 1 613

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	330
De 0 à 100/200 km/h	3"0 / 8"3
400 m départ arrêté	10"7
Conso. moyenne (l/100 km)	4,6 (WLTP)
Emissions CO2 (g/km)	104 (WLTP)

BUDGET

Prix de base (€)	235 548
Malus 2022 (€)	0

TOUS LES 3 MOIS
EN KIOSQUE



VALIDATION DES ACQUIS

Après le prototype qui nous avait tant enthousiasmés,
Toyota nous a mis dans les mains
la version définitive de son coupé GR86.
Pouvant qu'ils n'aient changé que la couleur...

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.







La finition et la dotation d'équipements se sont améliorées et modernisées.



L'affichage numérique du combiné change en fonction du mode.



Conduite calme, énervee, par les portières, tout est possible en GR86!



Ce n'est pas une boîte de Civic Type R mais elle fait le job.



Les baquets accueillants participent grandement au confort général.



Le 2 litres bi-injection cube désormais 2,4 litres et délivre 234 ch.



LES FONDAMENTAUX DU WAKU DOKI SONT DANS SES GÈNES, C'EST ÉVIDENT

Si vous n'avez pas suivi le début du film, je vous invite à vous (re)plonger dans le numéro 104 pour retrouver notre essai du prototype alors proche de sa définition finale. Dire que j'en étais ressorti enchanté est un euphémisme. Oui mais voilà, dans le laps de temps qui séparait l'essai de la sortie, il y avait fort à parier que les pontes de Toyota allaient scruter les retours et rien ne disait que mon bonheur était partagé par la majorité. Tout cela pour dire que des modifications étaient possibles.

Cette fois-ci, la rangée de GR86 qui nous attend a abandonné la peinture camouflage pour un inédit Rouge Flamboyant qui claque sous le soleil du sud de l'Espagne. Le style est vraiment réussi et fait tourner les têtes ibériques. D'autres coloris sont disponibles (Bleu Cyan ou Saphir, Noir Intense, Gris Magnétique ou Lunaire, Blanc nacré) mais une seule finition sera proposée, en boîte manuelle ou automatique. La GR86 est comme sa devancière la GT86, une ode au classicisme, un hommage au DIY (Do It Yourself) et une célébration de l'accomplissement dans l'effort mais avec nettement plus de répondeur pour exprimer vos envies. Pour être plus clair, c'est une auto "analogique" à l'ancienne qui n'a pour seule vocation que de traduire fidèlement votre conduite. Trois pédales, un levier de vitesse, un frein à main, un moteur rageur, un centre de gravité bas, un poids contenu et une transmission aux roues arrière sans aucun filtre une fois l'ESP déconnecté, voilà un

menu trop peu servi par les constructeurs ces dernières années. À côté d'elle, même une Alpine passe pour une voiture d'assisté avec sa boîte double embrayage.

Améliorer une bonne base

Une fois que nous quittons l'autoroute au nord de Séville pour une petite boucle transitant par Almadén de la Plata aux portes de la Sierra Norte, je retrouve immédiatement les qualités du prototype. Mais en plus de cela, la petite centaine de kilomètres de liaison a permis de constater que, malgré son typage de coupé sport, la GR86 est compatible avec le grand ruban. L'insonorisation est meilleure qu'avant, la gestion des vibrations également tandis que la suspension passive, bien aidée par les nouveaux baquets accueillants, reste très supportable dans ces conditions. La dotation en équipement ainsi que la finition sont également améliorées même si nous devons composer avec une interface Carplay capricieuse. Notez que la sonorité moteur dans l'habitacle est rendue artificiellement et qu'elle ne cherche pas à reproduire le son d'un quatre à plat sans doute trop associé à Subaru. Du coup, c'est un bruit de quatre en ligne que vous entendez lorsque vous allez chercher rageusement la zone rouge à 7 500 tr/mn en profitant de la nouvelle gestion d'accélérateur aiguisant sa réactivité.

On dit souvent qu'une deuxième phase d'un modèle permet de corriger les erreurs de la version originelle. La GR86 valide cet adage. Sans renier aucun des préceptes magistraux de la GT86, elle efface tous ses défauts pour devenir

l'engin abouti qui va satisfaire ceux qui ont aimé la GT86 mais également tous les autres, nombreux, qui s'en sont détournés à cause de tous les compromis qu'elle obligeait à supporter.

En chaussant enfin de bons pneus, en l'occurrence des Michelin PS4 (des Cup 2 seraient trop adhérents et rompraient l'équilibre), la GR86 a déjà fait une grande partie du chemin vers le mieux. Mais pour pouvoir emmener ce surplus de grip, il fallait aussi plus de puissance et surtout plus de couple. La cylindrée est donc portée à 2,4 litres, la puissance est en hausse de 34 ch et surtout, on profite de 5 mkg de couple supplémentaire disponibles qui plus est 2 800 tr/mn plus tôt. La plupart des modifications ne sont ensuite qu'une conséquence puisque l'objectif était de rigidifier la structure à l'avant comme à l'arrière pour supporter le gain de couple et d'adhérence tout en bonifiant la précision du comportement, elle-même abondée par une nouvelle direction électrique plus directe. Et pour bien terminer le travail, les ingénieurs ont méticuleusement œuvré sur l'allègement global pour compenser l'arrivée de toutes ces évolutions, avec notamment des ailes et un toit en aluminium, un arbre de transmission ou encore des sièges et un silencieux d'échappement plus légers. Résultat, vous avez une auto mieux équipée, plus rigide, plus puissante pour seulement 30 kg de plus, soit 1 275 kg au total.

Palette de plaisirs enrichie

Grâce à tout cela, le flou du GT86 disparaît totalement et le répertoire de l'auto s'enrichit. Plus besoin d'être un hooligan de la pire espèce



+
25,5 mkg à 3 700 tr/mn
Équilibrée, homogène
Sans filtre
Polyvalente

-
Commercialisation
sur deux ans
50 % de la valeur en
malus écologique

AVEC CETTE GR86, LES FRONTIÈRES DU PLAISIR SE SONT NETTEMENT RAPPROCHÉES

pour extraire la performance de l'auto et pour s'amuser. La frontière du plaisir s'est nettement rapprochée. Plusieurs types de conduite sont désormais possibles, du cruising rapide au drifteur fou, en passant par le trajecteur académique. C'est selon l'envie, la route, les sensations. Quoi que vous fassiez, vous percevez à travers vos capteurs naturels (postérieur, mains, dos, oreille interne) son comportement d'une manière limpide. Elle n'est jamais brusque dans ses réactions. On compose avec un certain balancement. Ce coupé n'est pas figé sur ses suspensions. La perte de grip est douce et progressive, jamais caricaturale. La GR86 a la poupe plutôt stable en entrée de courbe et il faut explicitement le vouloir pour en sortir par les portières. Rassurant. En revanche, si l'exercice vous intéresse, cela se réalise et se maintient facilement ensuite. Le surplus de couple permet même d'y aller en troisième si le cœur vous en dit, et vous avez aussi un frein à main classique à disposition, pour les plus anciens (les hooligans).

Bref, pour résumer, elle est à l'identique du prototype (lisez *Motorsport 104!*) et son mode d'emploi est d'une simplicité rafraîchissante, c'est du "plug and play" comme on n'en fait plus. Les fondamentaux du Waku Doki (la sensation d'excitation et de plaisir en japonais) sont dans ses gènes, c'est manifeste.

Notez que tout cela est réalisé en ESP Off évidemment et qu'étant donné la douceur du comportement, c'est accessible à tous. La GR86 propose aussi un mode ESP Track qui conserve un brin de contrôle de stabilité et d'antipatinage tandis que le mode On laisse percevoir les mou-

vements de caisse et les débuts de glisse mais la coupure qui suit semble un peu brutale.

Tout cela devrait permettre à la GR86 d'enfin pouvoir s'exprimer en circuit avec décence. À ce sujet, vous noterez que les concepteurs de l'auto ont fait en sorte que les deux petits sièges arrière puissent être repliés (grâce à des loquets dans l'habitacle ou des sangles dans le coffre) afin de

libérer un espace de chargement suffisant pour accueillir non seulement deux casques, mais aussi quatre roues! Sera-t-elle également parfaite pour le circuit? Nous ne manquerons pas de le vérifier très bientôt. ■

VERDICT

TOYOTA GR86

» 18

Waku Doki, cela signifie en japonais "donner du plaisir, de l'excitation" et c'est exactement ce pourquoi la GR86 est faite. Jamais cette auto ne cherche à en faire trop pour impressionner. Elle est conçue pour que son pilotage vous apporte d'énormes satisfactions. Pas juste des chronos ou des accélérations... Sa plus grande qualité est de s'effacer derrière son pilote car c'est à lui que revient la charge de la faire briller. Comprenez que ce ne sont pas ses assistances qui la font briller. Elle est l'outil qui fait progresser votre pilotage en étant un prolongement fidèle et en restant extrêmement tolérante grâce à une conception intelligente: légèreté, progressivité, homogénéité, cohérence. C'est d'ailleurs sur la cohérence d'ensemble, sur l'équilibre de ses caractéristiques qu'elle a le plus progressé par rapport à la GT86. Définitivement meilleure, malheureusement rare et... dramatiquement malusée chez nous, cette GR86 est un must. Quelle stupide idée que de surtaxer cette merveilleuse auto-école!

TECHNIQUE

Moteur	4 à plat, bi-injection
Cylindrée	2 387 cm ³
Suralimentation	non
Puissance (ch à tr/mn)	234 à 7 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	25,5 à 3 700
Régime maxi (tr/mn)	7 500
Transmission	propulsion
Boîte	manuelle, 6 rapports
Différentiel autobloquant	Torsen
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport 4
Avant/arrière	215/40 R18
Direction (assistance)	crémaillère (élec.)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (294/290)
Etriers AV/AR (pistons)	flottants (1/1)
Poids annoncé (kg)	1 275
Poids/puissance (kg/ch)	5,4
Long.-larg.-haut. (mm)	4 265-1 775-1 310
Empattement (mm)	2 575
Voies Av/Ar (mm)	1 520/1 550

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	225
0 à 100 km/h	6"3
CO2 WLTP (g/km)	199

BUDGET

Prix de base (€)	33 900
Malus 2022 (€)	50 % du prix de base

www.marcassus-sport.com

MARCASSUS *Sport*



MARCASSUS SPORT

New SUPER 3 à réserver



New SEVEN 170



dallara
Stradale

Série limitée Stradale



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 Luron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

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

ESSAI NOUVEAUTÉ BMW IX M60

UNE POIGNÉE DE KILOWATTS



Désormais aussi puissant que les berlines les plus extrêmes de la gamme BMW M, le gros SUV électrique de 619 ch éveille notre curiosité. Présente-t-il un réel intérêt sportif ?

PAR CÉDRIC PINATEL **PHOTOS** D.R.



+
Confort
Design intérieur original
Accélérations

-
Pas plus sportif malgré
la puissance en plus

TECHNIQUE

Moteur >> 2 électriques
Puissance maxi >> 619 ch
Couple maxi >> 103,5 mkg
Régime max (tr/min) >> NC
Transmission >> intégrale
Poids annoncé >> 2584 kg
Poids/puissance >> 4,2 kg/ch
Pneus Av&Ar >> 255/50 R21
0 à 100 km/h >> 3"8
Vitesse maxi >> 250 km/h (bridée)
Prix de base >> 141 800 €



Futuriste et extrêmement confortable, l'iX est un régal à conduire sagement.

Un SUV ultra-sportif signé BMW ? Allons, ce n'est pas nouveau. La marque à l'hélice concurrence depuis longtemps les Porsche Cayenne les plus véloce avec ses X5 M et X6 M. Les récents X3 M et X4 M occupent désormais le segment d'en dessous. Et le deuxième modèle conçu de A à Z par le département BMW M, alias le XM attendu pour 2023, prendra même la forme d'un SUV ! Oui, BMW va entre autres fêter le cinquantenaire de son département sportif en lui donnant un SUV hybride de 750 ch nommé comme une vieille limousine Citroën. Alors, arrêtez de rêver d'une M1 moderne et embarquez avec nous dans le nouvel iX M60, provenant du département intermédiaire M Performances, comme la berline électrique i4 M50.

Sur le gros SUV électrique à la présentation futuriste, l'ajout du petit "M" correspond à l'arrivée d'un moteur électrique arrière au rotor allongé de 20 mm par rapport à celui de l'iX xDrive 50. Il raffermi au passage ses barres antiroulis de 10 % à l'avant et de 20 % à l'arrière, avec une programmation légèrement différente de l'amortissement piloté et de la direction. Et c'est tout ! Des freins jusqu'aux réglages châssis en passant par la gestion de la transmission intégrale, rien ne change par rapport à la version plus sage de l'iX. Bon, il y a quand même 619 ch en puissance cumulée au lieu de 523 ch sur l'iX 50. Et 103,5 mkg de couple, qui grimpent à 112,2 mkg pendant la procédure du launch control.

De quoi expédier le 0 à 100 km/h en 3"8 malgré les 2584 kg de ce mastodonte "zéro émission". L'iX M60 bondirait ainsi aussi prestement qu'un X5 M V8 de 625 ch et produit une poussée vivifiante vous menant à 250 km/h (au lieu de 200 km/h sur l'iX 50), comme nous avons pu le vérifier sur autoroute allemande. Mais si vous avez déjà expérimenté les catapultages en Porsche Taycan Turbo ou en Tesla Model 3, il vous en faudra davantage pour être impressionné.

Et le comportement dynamique, dans tout ça ? L'efficacité générale, combinée à l'ambiance intérieure très particulière de ce monument de confort au volant sculpté, fait bonne impression. Mais une fois poussé dans ses retranchements, il verse vite dans le sous-virage copieusement malgré les roues arrière directrices et une excellente tenue de caisse. Bref, on ne s'amuse pas plus qu'au volant d'un iX xDrive 50 déjà capable de performances de pointe (0 à 100 km/h en 4"6) et moins cher de 20 000 €. ■

VERDICT

BMW iX M60 >> 12



Si vous voulez investir plus de 140 000 euros dans un SUV BMW ultra-puissant et intéressant à piloter, choisissez un X5/X6 M ou attendez le futur XM hybride rechargeable pour éviter les 40 000 euros de malus. Aussi rapide et confortable soit-il, l'iX M60 n'a rien d'une vraie BMW sportive.

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

Abarth		S4 Cabriolet	N° 2	M6 Biturbo	N°47	458 Italia	N°31/42	XKR Coupé	N° 8	6 MPS	N° 4
500	N°23	S4 V6 compresseur	N°25	M6 Gran Coupé	N°52	458 Spider	N°43	XKRS	N°41	MX-5 Roads. Coupé	N° 7
500 esse esse	N°28	S4 V6 turbo "2016"	N°74	M850i Coupé/cab'	N°85/94	458 Speciale	N°55/59	XF SV8	N°18	MX-5 2009	N°27/46
Grande Punto	N°14	RS4 Cabriolet	N° 6	M8 Gran Coupé	N°94	488 GTB	N°64	F-Type	N°52	MX-5 ND	N°66
Punto Evo	N°38	RS4 Avant	N°13	M8 Coupé	N°90/94	488 Spider	N°67	F-Type R Coupé	N°59	MX-5 ND Mk2	N°84/89
124 Spider	N°71/80	RS4 "B8"	N°47/49	650i cab.	N°40	488 Pista	N°85	F-Type SVR	N°71/73	MX-5 RF	N°75
Alfa Romeo		RS4 "B9"	N°79/85	850i xDrive	N° 7	488 Pista Spider	N°89	F-Type R 2020	N°94	McLaren	
MiTo	N°22	RS4 "B9"	N°79/85	X6	N°21	F8 Tributo	N°90/95	F-Type P450	N°103	570S	N°67
MiTo QV	N°34	A5 Sportback	N°30	X6 M	N°33	296 GTB	N°104	XE SV Project 8	N°82/90	570S Track Pack	N°79
Giulietta QV	N°38	S5	N°11/18	i8	N°59	California	N°25/31	F-Pace SVR	N°89	570 GT	N°71/72
Giulia Quadrifoglio	N°70/75	RS5	N°34	BRP		California T	N°59	JEEP		600LT	N°84/87
Giulia GTA/GTAM	N°100/102	RS5 "2017"	N°77	Can-Am Spyder Road.	N°13	Portofino	N°88	Grand Chero. Track.	N°92	600LT Spider	N°87/91
Brera 3.2 V6	N° 2	RS5 Sportback	N°91	Bugatti		Portofino M	N°101	KTM		620R	N°95/101
Spider 3.2 V6 Q4	N° 6	S6	N° 5	Veyron Super Sport.	N°37/59	Roma	N°95/99	X-Bow	N°22/29	GT	N°90
8C Competizione	N°13	RS6 Avant	N°17	Chiron	N°75	599 GTB Fiorano	N° 5	X-Bow R	N°41	MP4-12C	N°39/55
8C Spider	N°30	RS6 "2013"	N°52/53	Cadillac		599 GTB HGTE	N°29	X-Bow GT	N°52	MP4-12C Spider	N°53
4C	N°55/57	RS6 Avant "2020"	N°97	BLS 2.8 V6 Turbo	N° 5	599 XX	N°33	Lamborghini		650S	N°59
4C Spider	N°64	RS7 "2020"	N°90	ATS-V	N°75	599 GTO	N°34	Murciélago LP 640	N° 6	675 LT	N°65/69/73/87/100
Stelvio Quadrifoglio	N°83	S8	N° 3	CTS 3.6 V6 AWD	N°15	FF	N°40/61	Miura	N°11	675 LT Spider	N°70
Alpina		RS e-tron GT	N°98/102	CTS-V Coupé	N°37	GTC4Lusso	N°71	Countach	N°11	720S	N°76/82/85
B3 S Biturbo	N°36	RSQ8	N°92	CTS-V Coupé	N°37	GTC4Lusso T	N°75	Diablo	N°11	720S Spider	N°87
B3 Biturbo	N°58	R8 V8	N°12/100	CTS-V	N°67/73	F12berlinetta	N°48	Gallardo	N°11	765LT	N°98
B5 Biturbo	N°41	R8 V10	N°27	STS-V	N°15	F12tdf	N°68	Gallardo Superleg.	N°12	765LT Spider	N°103/104
Alpine		R8 V10 Plus	N°49/51	XLR-V	N°15	812 Superfast	N°77	Gallardo Nera	N°13	720S GT3X	N°103
A110	N°79/82/85	R8 Spyder	N°34	Carver		812 Competizione	N°102	Gallardo Spyder	N°13	P1	N°56/61
A110 Légende GT	N°100	R8 Spyder "2016"	N°73	Carver One	N° 7	LaFerrari	N°58	Gallardo LP560-4	N°21	Senna	N°83/87
A110S	N°91/92/96/97	R8 GT	N°37	Caterham		SF90 Stradale	N°94	Huracán	N°58	Elva	N°98
A110S 2022	N°104/105	R8 II V10 Plus	N°65/67	Seven 165	N°55	SF90 Stradale As.Fi.	N°100	Huracán LP580-2	N°74	Mercedes-Benz	
Ariel		R8 II RWS	N°81	Superlight 120	N°42	Fiat		Huracán Perfor.	N°77/81/85	A 35 AMG	N°87/88
Atom 300	N° 6	R8 II Mk2 Perfor.	N°85	Superlight R300	N°46	Panda 100 HP	N° 9	Huracán EVO	N°89/91	A 45 AMG 360 ch	N°53/54
Atom 500	N°37	R8 II RWD	N°95/97	485R	N°53	Ford		Huracán EVO 2WD	N°101	A 45 AMG Mk2 381 ch	N°70
Artega		BAC		275R	N°65	Sportka	N°12	Huracán STO	N°102	A 45 S AMG	N°89/92/97/104
GT	N°37	Mono	N°55	Chevrolet		Fiesta S	N°24	Murciélago LP670 SV	N°29	CLA 45 S AMG S.B.	N°96
Aston Martin		Bentley		Corvette C6 Z06	N° 4/10	Fiesta ST Mk2	N°51	Aventador LP700-4	N°47	CLK 63 AMG	N° 5
V8 Vantage	N° 4	Continental GT Speed	N°16	Corvette C6 2008	N°18	Fiesta ST Mk3	N°71	Aventador SV	N°65	CLK 63 AMG Black Ser.	N°11
V8 Vantage 2008	N°21	Continental GT 2 V8 S	N°61	Corvette C6 Z06 Perf	N°45	Puma ST	N°97	Aventador SVJ	N°84/95	SLK 350	N°18
V8 Vantage Roadster	N°10	Conti. 2 GTC Speed	N°64	Corvette C6 ZR1	N°42	Focus ST	N° 2	Veneno	N°65	SLC 43 AMG	N°70
V8 Vantage S	N°44	Conti. GT 3 W12	N°87	Corvette C7	N°56/60	Focus ST Mk2	N°47/52	Urus	N°86/93	C 63 AMG	N°14
Vantage	N°81/85	Flying Spur Speed	N°22	C7 Grand Sport	N°76	Focus RS Mk2	N°27/29/32/100	Lexus		C 63 AMG coupé	N°43
Vantage AMR	N°91	BMW		Corvette C7 Z06	N°68/73	Focus RS 500 Mk2	N°35	IS-F	N°18	C 63 AMG BS	N°44
Vantage F1 Edition	N°101	130i	N° 1	Corvette C7 ZR1	N°86	Focus RS Mk3	N°68/70	LFA	N°31/39	C 63 S AMG	N°63/67
DB9	N° 7	135i Coupé	N°15	Corvette C8	N°93/102/103	Focus RS Mk3 Perfo.	N°79	RC F	N°62/64	C 63 S AMG Coupé	N°63/67
DBS	N°14	M 135i	N°49	Camaro SS	N°43	Mondeo 2.5 T	N°12	Lotus		E 63 AMG	N° 6
DB11	N°75	M 135i xDrive	N°52	Camaro V8 "2016"	N°73	GT	N° 7	Exige S	N° 5	E 63 AMG "2010"	N°30
DB11 V8	N°80	M 135i xDrive 2020	N°90	Camaro Z28	N°68	GT 2017	N°76	Exige S V6	N°50	E 63 AMG biturbo	N°42
DBS Superleggera	N°83	M 135i xDrive 2022	N°105	Chrysler		GT40	N 7	Exige RGB	N°40	E 63 AMG "2013"	N°51/57
DBS Superleggera Vol.	N°89	123d Coupé	N°18	300C SRT-8	N°24	Mustang Shel. GT500	N°10	Exige S V6	N°46	E 63 S AMG	N°74/83
V12 Vantage	N°29	125i Cabriolet	N°20	Citroën		Mustang Shel. GT2007	N°19	Exige S V6 roadster	N°53	CLS 63 AMG biturbo	N°45
V12 Vantage S	N°60	1 M coupé	N°40/100	AX Sport	80'S	Mustang GT500 2010	N°35	Exige Sport 380	N°78	CL 63 AMG	N° 8
GT12	N°66	M235i	N°57/59	C2 VTS	N°23	Mustang Boss LS	N°44	Exige Cup 430	N°85	CL 65 AMG	N°11
Vanquish "2012"	N°49	M240i xDrive	N°104	Cupra		Mustang "2015"	N°64/67	Elise S1	N°77	S 63 AMG Coupé	N°61
Rapide	N°33	M2	N°69/71	Born V	N°103	Mustang "2018"	N°81	Elise S	N° 6	SL 63 AMG	N°19
Rapide AMR et E	N°88	M2 Competition	N°83/85/89	Leon e-Hybrid	N°96	Mustang Bullitt 2018	N°86/89	Elise S "2012"	N°48	SL 65 AMG BS	N°28
DBX	N°95	M2 CS	N°94/96/97	Leon VZ 300	N°100/101/102	Mustang Sh. GT350R	N°68/77	Elise "2010"	N°34	SLR Roadster	N°12
DBX 707	N°105	Z4 M Roadster	N° 4	Formentor VZ 2.0	N°96	Mustang Sh. GT500	N°93	Elise Club Racer	N°42	SLS AMG	N°30
Audi		Z4 M Coupé	N° 6	Formentor VZ 5	N°100	Mustang Mach-E GT	N°104	Elise SC	N°17/22	SLS AMG roadster	N°43
A1 TFSI 185 ch	N°40	335i Coupé	N° 7	Ateca	N°86/95	Ginetta		Elise Cup 250	N°70/78	SLS AMG Black S.	N°51
A1 quattro	N°45/50/87	340i M Performance	N°69	Dallara		G40R	N°48/52	Elise Sport 240 F.Ed.	N°100	AMG GT 63 S 4 p.	N°86/91
S1	N°57/61	Z4 3.0 Si	N° 8	Stradale	N°91	Honda		Europa S	N° 7	AMG GT S	N°61/63
UR-quattro	80'S	Z4 "2009"	N°28	Dodge		Civic 1.8 i-VEtec Sport	N° 2	Europa SE	N°23	AMG GT	N°71
Sport quattro	80'S	Z4 SDrive Si	N°30	Challenger Hellcat	N°86	Civic Type R EP3	N°52/77	2-Eleven	N°13	AMG GT R	N°74/79/95
200 quattro	80'S	Z4 M40i xDrive	N°88	Viper SRT-10	N° 7	Civic Type R FN2	N°10	3-Eleven	N°78	AMG GT R Pro	N°87
S2	80'S	M3 E92	N°12/13	Viper ACR	N°18	Type-R Champ. FN2	N°29/77	Evora	N°28/33	Mini	
RS2	80'S	M3 E46	N°40/98	Viper Hennessey	N°18	Civic Type R FK2	N°64/67	Evora S	N°37/40	Cooper S	N° 8
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	N°17	M3 E90 Berline	N°20	Viper 2 GTS	N°86	Civic Type R FK8	N°77/79	Evora GT430	N°79	Cooper S JCW GP	N° 8
S3	N° 7	M3 F80 / M4 F82	N°58/60	Viper 4 ACR Extreme	N°86	Civic Ty. R FK8 Ltd E.	N°96/97	Emira V6	N°105	Cooper S JCW	N°23
S3 2013	N°52/58	M3 CS	N°83	Donkervoort		Accord	N°21	Marcos		Cooper S Coupé JCW	N°45
S3 Sportback 2020	N°96	M340i xDrive	N°94	D8 GT	N°26	CR-Z	N°34/38	TSO	N°11	JCW GP II	N°51
RS3	N°39/41	M3 Compet. G80	N°99/102	D8 GTO	N°53/66	S2000	N°46	Maserati		Cooper S "2014"	N°57
RS3 "2015"	N°64/67	M4 Cab	N°60	D8 GTO RS	N°76/90	NSX "2016"	N°72	Coupé GranSport	N° 4	JCW "2015"	N°64/65
RS3 "2022"	N°102/104	M4 F82 GTS	N°72	DS		Hyundai		Granturismo	N°12	Clubman JCW	N°92
RSQ3	N°93	M4 F82 CS	N°78/79	DS3 Racing	N°38	i20N	N°101/102	Granturismo S	N°21	JCW GP III	N°94/97
TT 3.2 quattro	N° 6	M440i xDrive 2020	N°96	DS3 Performance	N°75	Veloster	N°42	MC Stradale	N°41	Mitsubishi	
TT Roadster 2.0 TFSI	N° 9	M4 G82 Comp.	N°98	Ferrari		i30N	N°79/87	Ghibli SQ4	N°87	Colt Ralliart	N°26
TT Road. 3.2 V6 quat.	N° 9	i4 M50	N°103	348 TB	80'S	Genesis coupé 3.8	N°39	Quattroporte Sport GTS	N°15	Lancer Ralliart	N°22
TTS	N°20	M5 F10	N°45	F430	N° 7	Infiniti		Quattroporte GT-S	N°27	Lancer Evo IX	N°4/100
TTS "2014"	N°60	M5 F90	N°83/85	F430 Scuderia	N°14	G37S coupé	N°27	Levante Trofeo	N°91	Lancer Evo X	N°14
TT RS	N°29/30	M5 F90 Competition	N°83	Alfa Romeo		Jaguar		MC20	N°99	Lancer Evo X MR	N°20
TT RS Mk2	N°72/74/79	M5 F90 CS	N°103	500	N°23	XK	N° 5	Mazda		Lancer Evo X GSR	N°27
A4 V6 3.2 FSI quattro	N°14	M6	N° 7	500 esse esse	N°28	3 MPS	N° 8	3 MPS	N° 8	Morgan	
RS4	N° 1			Grande Punto	N°14	MX-5 2.0 Perform.	N° 3	MX-5 2.0 Perform.	N° 3	Aero 8	N°11



7,90€

LE NUMÉRO

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine

N°105

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

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



Aeromax	N°21	208 GTi BPS	N°61/62/100	911 (997/2) GTS	N°40	Carrera GT	N° 3	Leon Cupra R	N°31	TVR	
Nissan		308 THP 175	N°20	911 (997/2) SC	N°31	918 SPYDER	N°56/61	Leon Cupra "2014"	N°57/60	Sagaris	N°11
350Z	N° 6	308 GTi	N°66/67	911 (997/2) Turbo	N°31	Radical		Secma		Volkswagen	
370Z	N°30	308 R Hybrid Proto	N°67	911 (997/2) Turbo S	N°35	SR3 SL	N°43	Roadster F-16	N°24/44	Up GTI	N°80
370Z Nismo	N°54	508 PSE	N°98	911 (997/2) GT3 RS	N°54	RXC Turbo 500	N°65	Sin		Polo III GTI	N° 5
GT-R	N°28	RCZ	N°34	911 (997/2) GT3 4.0	N°42	Renault		R1 550	N°82	Polo IV GTI	N°37
GT-R "2011"	N°40	RCZ R	N°55/56	911 (991) S	N°44	Twingo GT	N°12			Polo V GTI	N°62
GT-R "2012"	N°45	Porsche		911 (991) S X51	N°51	Twingo R.S.	N°24	Skoda		Polo V R WRC	N°56
GT-R "2013"	N°55	Boxster S	N°11	911 (991) Car. Cab	N°48	Twingo R.S. 2012	N°46	Fabia RS	N°36	Polo VI GTI	N°87
GT-R Track Pack	N°47	Boxster S Mk2	N°27	911 (991) Carrera 4	N°49	Clio Williams	N°51	Octavia RS	N° 1	Polo VI GTI 2022	N°105
GT-R 2017 Track ed.	N°79	Boxster RS 60 Spyder	N°20	911 (991) C4 GTS	N°63	Clio 1 R.S.	N°51	Octavia RS 2015	N°62	Golf GT TSi	N° 6
GT-R Nismo	N°69	Boxster S (981)	N°45/48	911 (991) Targa	N°58	Clio 2 R.S. Ph. 2	N°51	Octavia RS 2021	N°99	Golf GTI 16S Oettinger	80'S
Juke Nismo	N°51	Boxster S (981)	N°58/62	911 (991) GT3	N°54/56	Clio 2 R.S. Ph. 3	N°51	Smart		Golf GTI	N° 8
Juke Nismo RS	N°70	Boxster Spyder (981)	N°26	911 (991) GT3 RS	N°67	Clio R.S. Team (182 ch)	N° 1	Fortwo Brab. Ultim. 101	N° 2	Golf V GTI Edition 30	N° 9
Juke R	N°47	718 Boxster S	N°70/71	911 (991) GT3 RS	N°67	Clio R.S. R27	N°11	Fortwo Brabus	N°13	Golf V GTI Pirelli	N°14
Juke R 2.0	N°66	718 Boxster GTS	N°88	911 (991) R	N°72	Clio R.S. R27	N°11			Golf VI GTI Ed. 35	N°45
		718 Boxster GTS 4.0	N°105	911 (991) Turbo S	N°54/55	Clio IV R.S.	N°51	Subaru		Golf VI R	N°33
Opel		718 Spyder	N°89	911 (991/2) S	N°67/73	Clio IV R.S. Trophy	N°65	Impreza WRX	N° 2	Golf VII GTI Perfo	N°55
Corsa GSi	N°16	718 Cayman 2.7	N° 7	911 (991/2) C4S	N°71	Mégane R.S.	N° 8	Impr. WRX 2.0 R 2008	N°13	Golf VII GTI Clubsport	N°72
Corsa OPC	N°10	Cayman S	N° 1	911 (991/2) GTS	N°78	Mégane GT 2.0 T	N° 9	Impreza STi	N° 3	Golf VII GTI	N°78
Corsa OPC Nürburg.	N°45	Cayman S Mk2	N°26	911 (991/2) GT3	N°76/79/81	Mégane R.S. F1 T. R 26	N° 9	Impreza STi 2008	N°15	Golf VII GTI TCR	N°86
Corsa OPC "2015"	N°64/65	Cayman R	N°40	911 (991/2) GT3 RS 82/84/85	N°82/87	Mégane R.S. R26RN°23/27/87	N°11	WRX STi-S	N°36	Golf R32	N° 2
Astra OPC	N° 2	Cayman (981)	N°54	911 (991/2) GT2 RS	N°90	Mégane R.S. DCi	N°11	BRZ	N°46	Golf VII R	N°57
Astra OPC Mk2	N°47/48	Cayman (981) S	N°51	911 (992) Carrera PDK	N°98	Mégane III R.S.	N°31			Golf VIII GTi	N°95/98
Vectra Break OPC	N° 2	Cayman (981) S	N°51	911 (992) S	N°86/88/91	Mégane III R.S. 275	N°59	Suzuki		Golf VIII GTi Club. 45	N°10
Vectra OPC	N° 2	Cayman (981) GTS	N°60	911 (992) S	N°88	Mégane III Trophy-R	N°60	Swift Sport	N°11	Golf VIII R	N°101
Insignia OPC	N°30	Cayman GT4	N°63/64/67	911 (992) 4S	N°88	Mégane IV R.S.	N°80	Swift Sport 2012	N°46	Scirocco	N°22
Zafira OPC	N° 2	718 Cayman S	N°72/67/74	911 (992) GTS	N°102/103/105	Mégane IV R.S. Cup	N°84/85	Swift Sport Hybrid	N°101	Scirocco R	N°33
Meriva OPC	N° 4	718 Cayman GTS 4.0	N°105	911 (992) Turbo S	N°95/99	Mégane IV Trophy	N°85/87			Eos 2.0 TFSI	N° 8
GT	N°10	718 Cay. GT4	N°89/91/96	911 (992) GT3	N°99/102	Mégane IV Trophy-R	N°90/91	TechArt		T-Roc R	N°91
GTC Concept	N°11	718 Cay. GT4 RS	N°104/105	Macan GTS 2022	N°105	Mégane IV.2 Trophy	N°101	Cayman GT Sport	N° 9	Passat CC V6	N°20
		911 (964) C2	80'S	Cayenne GTS	N°15	Laguna GT	N°21			Passat R36	N°24
Pagani		911 (996/2) GT3.	N°40	Panamera Turbo	N°29	Laguna coupé V6	N°25	Tesla			
Huayra	N°48	911 (997) 4S Cab.	N° 1	Panamera Turbo S	N°42	RUF		Roadster Sport	N°38	Volvo	
		911 (997) 4S	N° 4	Panamera GTS	N°47	RT12	N° 9	Model S	N°57	C70 T5	N° 4
Peugeot		911 (997) Car. 4S kit	N°12	Panamera II GTS	N°86	Saab				C30 T5	N° 8
205 rallye	80'S	911 (997) Turbo	N° 5	Panamera hybrid	N°53	9-3 V6 XWD	N°12	Toyota		S60 Polestar	N°74
205 GTi 1.9	N°52	911 (997) Turbo Cab	N°12	Pan. Turbo S E-Hybrid	N°84	9-3 Turbo X	N°18	Yaris GRMN	N°80	Westfield	
306 S16	N°50	911 (997) GT3	N° 5/29	Panamera 2021	N°97	Seat		GR Yaris	N°97/100/101	FW 300	N°32
407 Coupé V6	N° 2	911 (997) GT3 RS	N° 8	Panamera GTS 2022	N°105	Ibiza Cupra	N°29	GT86	N°46	FW 300 ST3	N°46
207 1.6 THP	N° 8	911 (997) GT2	N°14	Taycan (propulsion)	N°99	Leon FR 2.0 TFSI	N° 6	GR86	N°104	ZENOS	
207 RC	N°10	911 (997) GT2 RS	N°36	Taycan GTS	N°105	Leon Cupra	N° 9	GR Supra 2.0	N°94	E10 R	N°68
207 SW RC	N°16	911 (997/2) S	N°22	Taycan Turbo S	N°90/94/97			GR Supra 3.0	N°88/89/91		
208 GTi	N°52	911 (997/2) 4S	N°23	959	N° 3						



BON DE COMMANDE COLLECTION

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

JE DÉSIRE COMMANDER LES NUMÉROS À 7,90€** L'UN (9,90** € pour l'étranger/DOM-TOM), SOIT €

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

*GUIDES ANNUELS, 80'S

**Port et emballage compris

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

TOTAL €

NOM PRÉNOM

ADRESSE CODE POSTAL

VILLE PAYS TÉL. E-MAIL

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

SUPERTEST McLAREN 765LT SPIDER



DRAGUE RACE



La voiture la plus performante jamais mesurée dans l'histoire de Motorsport est aussi l'une des plus sensuelles, addictives et décoiffantes que nous ayons eues entre nos mains encore tremblantes. Rencontre avec l'irrésistible McLaren 765LT Spider, chrono en main.

PAR NICOLAS GOURDOL **PHOTOS** YANNICK PAROT



La "Long Tail" s'allonge de 5 cm par rapport à la 720S dont elle dérive.



Le petit réservoir et l'appétit du V8 obligent à passer souvent chez notre partenaire Avia.

A

près trois essais "subjectifs" en un an, le temps est venu de traduire en chiffres les superlatifs dont nous ont abreuvés les membres de l'équipe traumatisés par la violence de la 765LT, Coupé ou Spider. Une fois n'est pas coutume, McLaren n'était pas en mesure de nous livrer une auto à Magny-Cours le temps d'un supertest. C'est là qu'intervient notre joker du Nord, alias Sébastien. L'histoire se répète six ans après notre première rencontre, à l'occasion de l'essai inoubliable de sa 675LT. Depuis, nous ne nous sommes plus jamais quittés. Ce passionné sincère est devenu un ami et un membre à part entière de la famille *Motorsport*. Il a songé à vendre sa 675LT avant de réaliser qu'elle et lui, c'était pour la vie (Dieu soit loué!), puis a successivement vu défiler dans son garage une Huracán Performante, une 488 Pista, une McLaren 620R et pour finir cette 765LT Spider "Ambit Blue" fraîchement rodée.

Avion sans ailes

Le temps que vous lisiez les premières lignes de cet article (disons un peu moins de 20 secondes), la supercar de Woking a déjà dépassé les 300 km/h...

Sur la ligne droite de Lurcy-Lévis qui ne m'a jamais paru si courte, j'ai vu affiché 303 avant d'écraser la pédale de gauche et déployer l'aéroofrein. L'appareil de mesures annonce, lui, une vitesse finale réelle de 291 km/h au passage de la borne. C'est sept de moins que la 720S, aérodynamiquement



LES 130 KM/H LÉGAUX SUR AUTOROUTE SONT ATTEINTS EN MOINS DE TEMPS QU'IL N'EN FAUT POUR L'ÉCRIRE

plus fine. Avec un temps de 18^{''}1, la 765LT Spider bat tout de même d'un dixième le record détenu conjointement par la 720 et la Senna au mille mètres départ arrêté. On ne peut s'empêcher d'imaginer le coupé, plus léger de 49 kg, descendre sous les 18^{''}. Pour l'heure, essayons déjà de prendre la mesure de cette démesure, de mettre le niveau de performances de cette découvrable supersonique en perspective.

Les 130 km/h légaux sur autoroute sont atteints en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire... littéralement. 3^{''}9, précisément. À 400 m, la McLaren roule déjà plus vite (234 km/h) qu'une Alpine A110S flashée aux mille mètres, cela après avoir franchi la barre des 200 m en 7^{''}4! La Bugatti Veyron était annoncée (pas mesurée) en 7^{''}2 et la Chiron en 6^{''}5. La 765LT Spider est ainsi plus proche du niveau d'accélération d'une Chiron que de celui d'une Lamborghini Aventador SVJ Coupé (8^{''}5)...

Côté reprises, songez que la fusée anglaise réclame moins de temps pour grimper de 140 à 200 km/h (nouveau record en 3^{''}3) que la meilleure des petites GTI du moment pour passer de 0 à 60... Autrement dit, écraser la pédale de droite à une vitesse déjà illégale sur autoroute colle davantage aux sièges qu'un départ arrêté à bord d'une Hyundai i20N de 200 ch.

Je pourrais encore vous abreuver de chiffres et multiplier les comparaisons plus ou moins vaseuses, mais l'expérience d'un 0 à 300 avec une telle machine est inénarrable. Le toit ouvert, c'est encore plus fou (pas insupportable) d'autant qu'on ne perd presque rien de la prise de vitesse

surnaturelle. Il pourrait tracter une caravane elle-même accrochée à un parachute, que cet avion sans ailes accélérerait toujours plus fort qu'une GT ordinaire. Il y a la puissance faramineuse à laquelle la 765 doit son nom, mais aussi ce couple colossal de 81,5 mkg, à comparer aux 57,6 du V10 atmo de la Lamborghini Huracán STO... Celui-ci est disponible très haut pour un moteur suralimenté (5500 tours) et ne commence vraiment à déferler qu'à partir de 4000 tours. J'ai lu ici et là que ce V8 était "creux" à bas régime. Il suffit de voir le tachymètre bondir de 50 à 100 km/h à la sortie d'un village sur un filet de gaz en 5^e pour comprendre que c'est faux, archi faux. Et pour cause, à 2000 tours, on dispose déjà de plus de couple qu'une 911 Carrera S!

Monstrueuse sensualité

Aussi futile que terrifiante sur le papier, une telle débauche de puissance dans la vraie vie devient éblouissante, magistrale, addictive lorsqu'elle est associée à une voiture à ce point communicative et savamment mise au point. Comme toujours chez McLaren, et tout particulièrement sur une LT, la monocoque carbone (légère et ultra-rigide), l'absence ou presque d'isolant, l'assistance de direction hydraulique parfaitement informative et le châssis tranchant à souhait permettent de ressentir sans la subir toute la férocité de la mécanique. Avec un grip accru, des mouvements de caisse mieux contrôlés et davantage de vibrations transmises au cockpit, la 765 met paradoxalement plus en confiance sur route



L'apport émotionnel
du Spider est
impressionnant.

*LE PIED DROIT N'A PAS ENCORE
FAIT LA MOITIÉ DU CHEMIN
QUE LA NUQUE EST DÉJÀ RAIDIE*



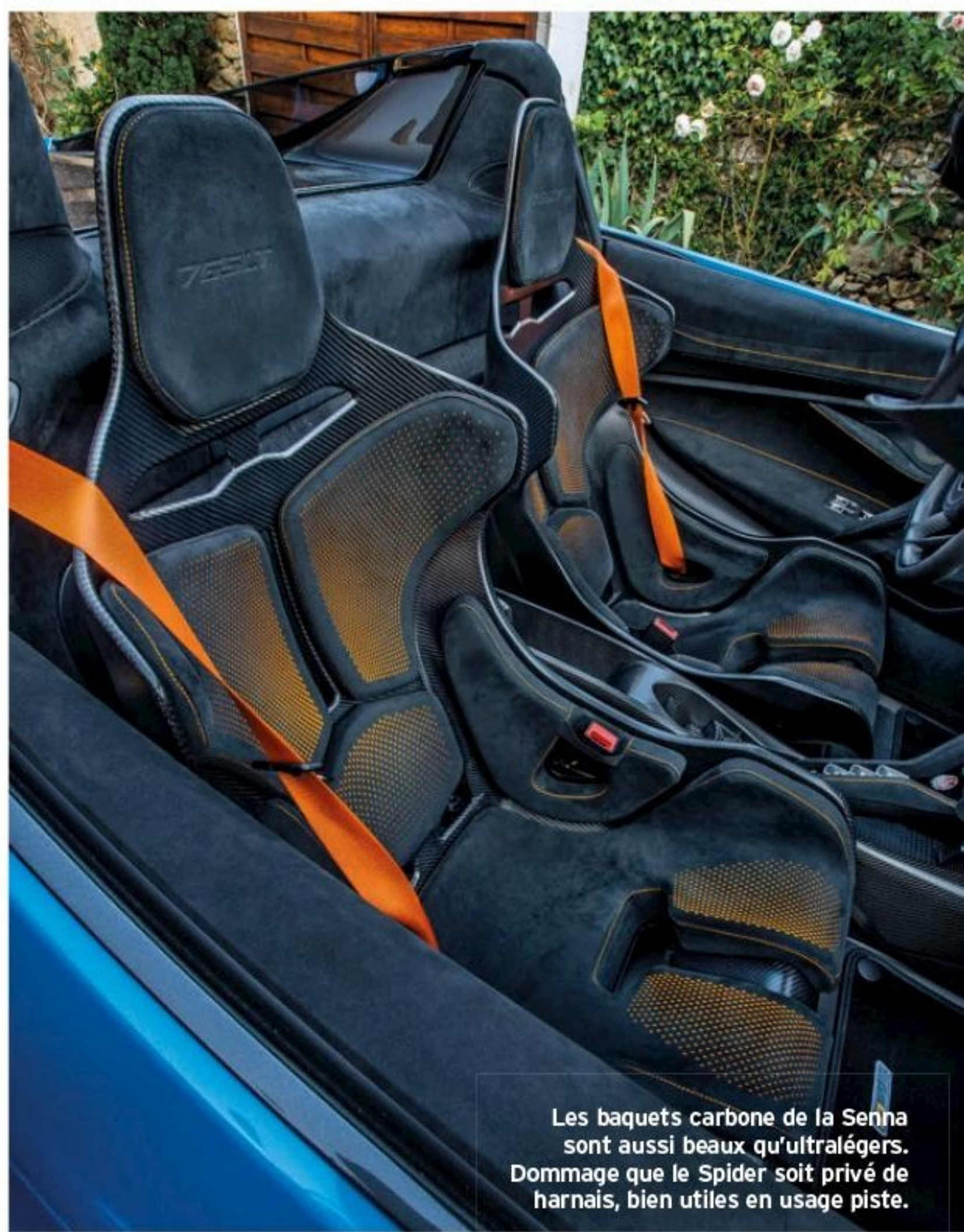
McLaren aura produit 765 coupé et autant de Spider, tous numérotés.



La pièce d'artillerie en titane qui sert d'échappement trahit bien la puissance de feu.



Merci à Pirelli et son distributeur Ivalto (pneus de compétition et semi-slicks) pour leur soutien dans l'organisation de cet essai. Les Trofeo R de série ont encore une fois fait des merveilles pour canaliser une telle puissance.



Les baquets carbone de la Senna sont aussi beaux qu'ultralégers. Dommage que le Spider soit privé de harnais, bien utiles en usage piste.

ouverte que la 720S, cette dernière ayant parfois du mal à fixer clairement les limites.

Le niveau d'amortissement en mode confort, voire sport, est remarquable. Infiniment plus vivable que la raideur extrême des trains roulants de GT4 de la 620R. Ouvrir les gaz en grand au volant de la LT réclame toutefois une certaine accoutumance et une bonne dose de confiance en soi. Le pied droit n'a pas encore fait la moitié du chemin que la nuque est déjà raidie, les bras crispés et la bouche ouverte prête à proférer des jurons en rafale. Ajoutez des rangées d'arbres au bord de la route, quelques bosses, rangez le toit dans son coffre (11" suffisent) et vous obtenez l'un des spectacles sons et lumières les plus palpitants de la production automobile. Certes, une SF90 Spider pousse encore plus fort, mais n'a pas la sensualité de sa rivale anglaise.

Comme la 600LT, la 765 bénéficie d'un traitement "musical" très soigné. Les quatre sorties d'échappement centrales en titane ressemblent plus à une rangée d'obusiers (dixit Mister Parot) qu'à des trompettes de fanfare, mais jamais le V8 McLaren n'avait joué une partition aussi grandiose, notamment à haut régime. Au lâcher de gaz, les puissantes

déflagrations mêlées aux expirations des wastegates n'inspirent pas autant de noblesse mais maintiennent les poils en alerte maximum.

Plus légère qu'une GT3

« Je n'ai jamais eu de cabriolet, McLaren est le seul constructeur à mon sens qui propose des découvrables aussi rapides ou presque que les coupés. En plus il devrait mieux garder la cote et maintenant que j'ai une voiture de course je ferais moins de piste avec celle-ci » explique Sébastien pour justifier le choix d'un Spider. Assurément un choix (très) pertinent. Il suffit de jouer avec le toit rétractable pour s'apercevoir du bénéfice énorme de la conduite au grand air en termes d'émotion. Ce bénéfice se paye plus cher à l'achat (+34000 €) que sur la balance. McLaren annonce un surpoids de seulement 49 kg contre 100 par exemple pour une SF90 Spider. Sachant que la 765LT est censée être allégée de 80 kg par rapport à la 720S, elle-même considérée comme un poids plume de la catégorie, nous sommes impatients de découvrir son poids réel chez nos amis de W-Autosport.

Verdict: 1 455 kg tous pleins faits, contre 1 388 annoncés... sans la clim ou la radio. Sébastien aime le light mais pas au point d'oublier de cocher ces



Un grand merci au circuit de Lurcy-Lévis qui propose désormais la location de 9 chambres dans un hôtel charmant en plein cœur du village. L'établissement est également ouvert à la location de salle pour des séminaires ou repas de fête tandis que la brasserie voisine (notre QG), assure une excellente restauration.



Voilà, chers scouts, une bonne manière de communier avec la nature.



La bête ne cherche pas naturellement pas la bagarre, mais faut pas la chercher.



La légèreté by McLaren n'est décidément pas une légende.



11 secondes suffisent pour ranger le toit jusqu'à 50 km/h.

deux options gratuites. Sa voiture dispose bien en revanche des baquets ultra-fins de la Senna permettant d'économiser 18 kg moyennant une rallonge de 7950 €. Qu'on se le dise, McLaren continue de produire les autos les plus légères, et de loin, du segment. Une "simple" Porsche 992 GT3 affiche déjà 20 kg de plus, une Turbo S 200... Aussi radicale et dépouillée soit-elle, une Huracán STO sans toit amovible a été pesée ici même à 1512 kg!

Puissance maîtrisée

La 765LT Spider entre dans le cercle très fermé des voitures au rapport poids/puissance inférieur à 2 kg/ch avec le panache d'une supercar dans toute sa splendeur. L'espoir est naturellement immense de mettre le feu au chrono sur notre piste de référence.

Pour ce faire, la LT se démarque de la 720S par une voie avant élargie et abaissée respectivement de 6 et 5 mm, une gestion spécifique des fameux amortisseurs pilotés interconnectés, des ressorts allégés, quelques dizaines de kilos en moins et une déportance accrue de 25 %. Sachant que la 720 génère environ 200 kg d'appuis à 300 km/h, la 765 laisse la Senna et ses 800 kg évoluer dans une autre dimension. Difficile malgré tout de pas voir par certains aspects cette LT comme ce qui aurait pu être une Senna Spider. Le feeling sur piste n'est pas si éloigné. La 765 est en tout cas plus vibrante, incisive et spectaculaire que la 720. Elle est aussi beaucoup plus stable lors des freinages à haute vitesse, moins chatouilleuse à la remise de gaz. Seule une inscription musclée sur les freins, façon course, peut valoir au pilote quelques montées en température pour contrecarrer les déhanchés parfois brutaux de la poupe. La puissance de feu, elle, se gère à merveille si tant est que votre cerveau soit capable de suivre la cadence. Attention toutefois à ne pas prendre cette propulsion supersonique pour une championne de drift. Rien à voir avec Ferrari 488 Pista toujours prête à fumer ses pneus arrière. On ne s'amuse pas au volant de la LT, on pilote!

Avant notre essai, la voiture a fait un crochet par McLaren Paris pour adapter la géométrie des suspensions. Le carrossage négatif atteint ici le

maximum autorisé, à savoir -2°. Un soupçon de sous-virage subsiste dans le lent où comme la 720, la 765 n'est pas très à l'aise, mais le compromis plaisir/efficacité reste éblouissant. La LT reçoit les étriers de la Senna en série mais pas les disques qui sont proposés en option (18 820 €). Le dispositif carbone-céramique d'origine épaulé par le braquage de l'aileron arrière donne déjà aux freinages de faux airs d'appontages. Quant aux Pirelli P Zero Trofeo R livrés en série, leur grip monstrueux et constant joue un rôle décisif. Que pense Sébastien de son nouveau jouet qu'il découvre lui aussi sur piste? « Par rapport à la 675, je retrouve exactement la même philosophie, la même radicalité. La 765 me paraît un peu moins tranchante au niveau du train avant mais plus moderne, progressive, stable et globalement supérieure. »

Physique

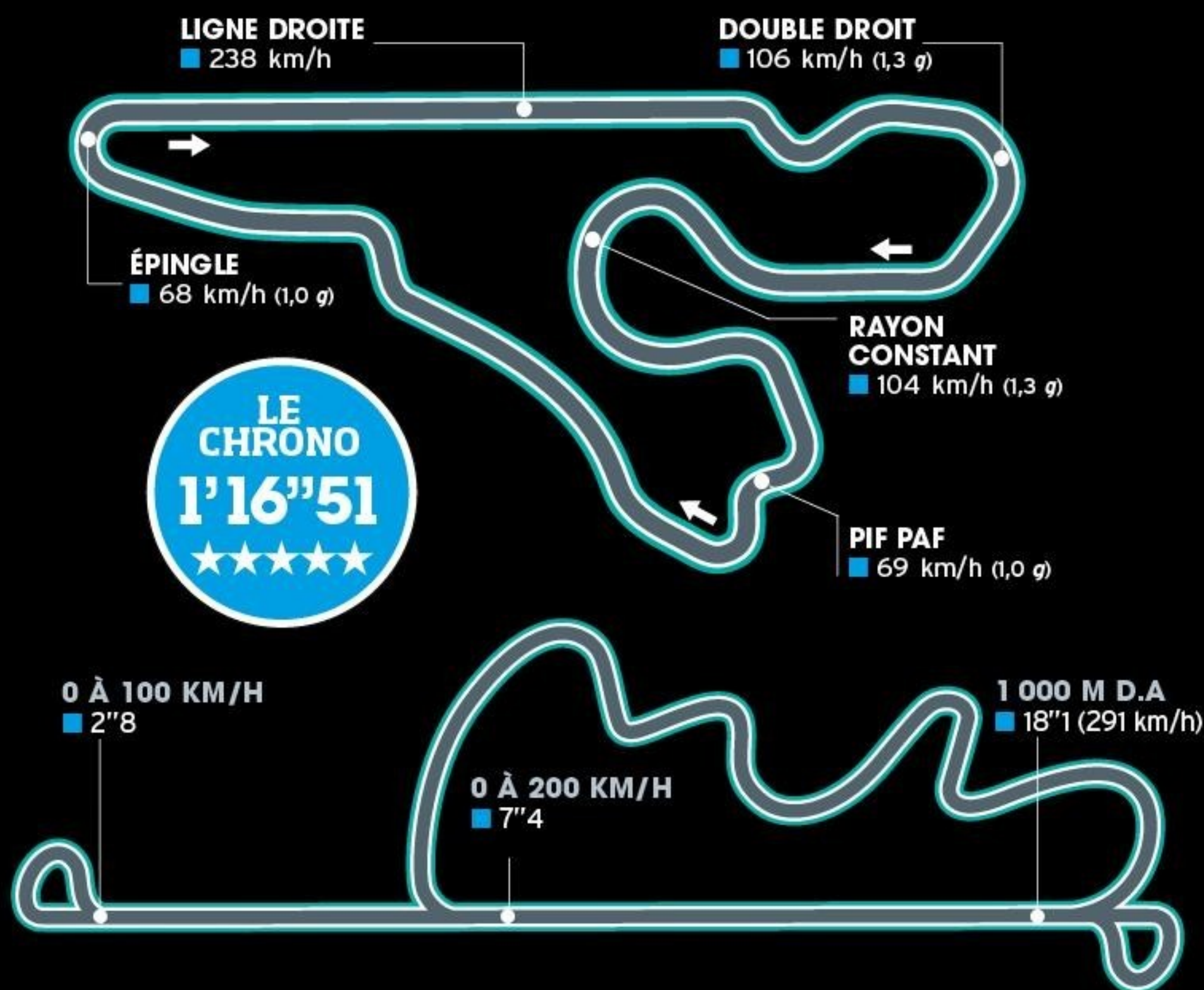
Aller chercher les derniers dixièmes impose un engagement physique et psychologique total, compte tenu des prises de vitesse hors norme, de la vivacité du châssis et de la direction infiniment plus lourde mais tellement plus informative que celle d'une Ferrari. Les baquets de la Senna vous donnent l'impression d'être assis dans la coque et sont parfaitement adaptés à la piste, à condition de disposer des harnais dont le Spider est malheureusement privé... Avec une simple ceinture, la séance chrono se révélera quelque peu douloureuse. Après une poignée de tours avec des conditions idéales, le chrono tombe: 1'16"51. La 991 GT2 RS (1'15"91) et la 488 Pista (1'16"06) chaussées en gommes tendres de qualif (Michelin Cup 2 R) sont épargnées, tandis que le chrono de la 675LT est amélioré de près d'une seconde, celui de la 720S de trois dixièmes. "Seulement", serait-on tenté de dire, mais n'oublions pas que nous avons affaire ici à un Spider. McLaren vante une rigidité équivalente et une efficacité très proche, certes, mais pas identiques à celles du coupé. Les pneus quant à eux étaient en bon état mais pas neufs et à un tel niveau de performances, c'est le genre de détail qui compte... Une 765LT Coupé avec des balles neuves aurait-elle assommé la concurrence? J'en prends le pari! ■



BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

Nous avons bénéficié de conditions idéales pour le chrono sur le Club, avec un temps sec, une température de 25 °C et très peu de vent. Les Pirelli Trofeo R chaussés par la 765LT étaient en très bon état, mais pas neufs, ce qui à ce niveau de performance n'est pas tout à fait neutre mais n'empêche pas la Spider McLaren de tutoyer les meilleures.



LURCY-LÉVIS

Jamais nous n'étions allés aussi vite d'un bout à l'autre de la grande ligne droite de Lurcy. La 765 affole le chrono, en accélération comme en reprises.

+
Performances irréelles
Châssis aiguisé
Plaisir vibratoire
Légèreté

-
Attaque de freins
Tarif
Autonomie

VERDICT

McLAREN 765LT SPIDER >> 20

La terreur fait partie des attributs indispensables d'une supercar, à condition que celle-ci puisse être combattue et suffisamment maîtrisée pour se transformer en extase. La 765LT, notamment en Spider, maîtrise cette subtilité à la perfection avec des performances et une férocité aussi troublantes que l'efficacité du châssis, mais tout ce qu'il faut de ressenti et de rigueur pour en profiter, que dis-je, en jouer sans jouer à la roulette russe. Du grand art!

TECHNIQUE

Moteur	V8 à 90°
Disposition	centrale arrière, long.
Cylindrée (cm³)	3 994
Alésage x course (mm)	93,0 x 73,5
Rapport volumétrique	8,7:1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (adm. et échap à calage variable)
Suralimentation	2 turbos + 2 échangeurs air/air
Pression maxi (bar)	NC
Puissance maxi (ch à tr/mn)	765 à 7 500
Puissance au litre (ch)	192
Couple maxi (mkg à tr/mn)	81,5 à 5 500
Couple au litre (mkg)	20,4
Régime maxi (tr/mn)	8 500

TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	7, double embrayage
Commande	séquentielle
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1° NC 2° NC 3° NC 4° NC 5° NC 6° NC 7° NC
Rapport de pont	NC
Blocage de différentiel	non
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Pirelli P Zero Trofeo R
Dimensions avant	245/35 ZR19
Arrière	305/30 ZR20
Jantes avant/arrière	9x19 & 11x20

CHÂSSIS

Carrosserie	coupé, 2 places
SCx - Cx	NC - NC
Suspensions avant	triangles superposés combinés ressort/amortisseur pas de barre antiroulis
Arrière	triangles superposés combinés ressort/amortisseur pas de barre antiroulis
Amortissement	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/perforés carbone-céramique (390/380)
Eriers AV/AR (pistons)	fixes / fixes (6/4)
Assistance au freinage	ABS
Poids mesuré (kg)	1 455
Répartition AV/AR (%)	593/862 (41/59 %)
Poids/puissance (kg/ch)	1,9
Réservoir (litres)	NC
Long. - larg. - haut. (mm)	4 600 - 1 930 - 1 193
Empattement (mm)	2 670
Voies avant/arrière (mm)	1 659/ 1 617

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	330
Rapport	7e
De 0 à 100 km/h	2"8
à 120 km/h	3"5
à 140 km/h	4"3
à 160 km/h	5"1
à 180 km/h	6"2
à 200 km/h	7"4
400 m départ arrêté	10"0 (234 km/h)
1 000 m départ arrêté	18"1 (291 km/h)
De 80 à 150 km/h en D	3"6
De 140 à 200 km/h en D	3"3
Conso. moy. (l/100 km)	12,3
Émissions CO ₂ (g/km)	280

TARIF

Prix (€)	372 500
Prix du modèle essayé (€)	421 940
Malus écologique 2022 (€)	40 000
Puissance fiscale (CV)	80



votre réseau de professionnels

Reprogrammation moteur

+kW
+Nm



tolérances
mécaniques



France
Suisse
DOM-TOM

- + DE PUISSANCE
- + DE COUPLE
- DE CONSOMMATION



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

www.motortech.fr





ET LA LUMIÈRE FUT

Ferrari électrifie l'univers des supercars depuis LaFerrari et a franchi un cap en 2020 avec l'hybride rechargeable... Et 1 000 ch! Comme si le défi n'était pas suffisamment corsé, il tombe le haut et produit depuis l'an dernier sa première plug-in hybride à toit escamotable. Pour voir si le courant passe, nous sommes partis à l'assaut des monts du Lyonnais.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS DENIS MEUNIER



IL N'EST PAS QUESTION DE LISSAGE DES SENSATIONS, MAIS D'UN PONÇAGE DES CERVICALES : COUP DE MASSUE ÉLECTRIQUE, TURBORÉACTEURS THERMIQUES

Ce Spider vient de boucler un tour de France mémorable, en prenant part à la caravane du Tour Auto 2022. Nous prenons la relève et lui offrons un bonus dans la région lyonnaise, qui abrite le siège du magazine. Après toutes ces péripéties, il se croyait enfin tranquille. Raté, une visite au pas de course des monts du Lyonnais figure au menu, évidemment gastronomique. Cet exemplaire dédié à la presse et totalisant plus de 15000 km de tests en tous genres nous attend chez Gauduel Sport à Limonest (69), plutôt bien entouré : LaFerrari, FXX Evo, FXX-K Evo, Monza SP2. Dire que ce n'est que la partie immergée de l'iceberg ! Le sous-sol regorge de pépites du passé et du présent. De quoi ressortir sonné, avant même d'avoir pressé le bouton de démarrage situé sur le volant, constellé de commandes dont le Manettino (digitalisé) et les modes touchant l'hybridation : eDrive, Hybrid, Performance et Qualify. Il recèle des interfaces haptiques, que l'on retrouve sur la planche de bord qui a inauguré le compteur incurvé ou la commande de boîte singeant une grille en H.

Mode furtif

La SF se réveille automatiquement en mode Hybride. La curiosité pousse à basculer en eDrive, non pas pour découvrir les joies de l'électrique made

in Ferrari, déjà expérimentées à bord de la 296 GTB. Mais pour un baptême encore plus déroutant de la part du cheval cabré : être propulsé par les roues avant ! Seuls les deux moteurs de devant sont en effet sollicités en 100 % électrique et la supercar peut montrer patte "verte" sur maxi 25 km et 135 km/h. L'accélération équivaut alors à celle d'une petite GTI et la force longitudinale se limite à 0,4 g. L'évolution en zone urbaine sans un bruit à un côté jubilatoire. Non pas pour l'effet relaxant, mais pour observer la tête des passants. Eh oui, ça change de la Zoe ! Selon les normes WLTP, ce cabriolet de 1000 ch ne produit que 149 g CO₂/km et écope d'un malus limité à 898 € ! Un beau pied de nez à l'administration française. En se retournant, les badauds restent songeurs, au mieux surpris. Les connaisseurs agitent les mains pour réclamer le V8. Si vous insistez !

Le gabarit reste raisonnable avec 4,70 m de long et moins de 2 m de large. Ce Spider dégage une prestance de supercar par son côté trapu, ses formes épurées : museau fuselé, fluidité du profil évoquant le proto Mythos (1989), hanches galbées, arrière tronqué. Des détails captivent, comme l'étroitesse des phares soulignés de griffes, les feux arrière rectangulaires, la grosseur des (fausses) canules d'échappement et le travail aérodynamique conséquent mais subtil. On retrouve les jantes profilées du coupé, ainsi que l'aileron qui s'abaisse pour produire de l'appui combiné à un sous-bassement avant générateur de tourbillons. Le toit

a quant à lui été façonné pour obtenir la même efficacité aéro que le coupé en position fermée. Il repose sur des montants affinés et culmine 20 mm plus bas en raison d'une inclinaison de pare-brise plus prononcée. Au final, l'appui maxi avec le pack Assetto Fiorano serait identique à celui du coupé : 390 kg, mais obtenu à 250 km/h. Vous avez bien lu, cette SF90 alourdie d'un quintal peut se radicaliser ! Ce pack permet au passage de grignoter 21 kg et de gagner des amortisseurs Multimatic, un aileron en carbone, des Cup 2R et une peinture bi-ton en option. Ferrari n'évoque pas de renfort spécifique de la coque alu, seulement « une rigidité en hausse de 30 % par rapport aux plateformes existantes ». Le résultat se révèle suffisamment costaud, mais l'on sent que la coque a du pain sur la planche sur le bosselé et sans le toit.

Mode Tetris

Sur le chemin menant à la gare et à notre artiste Denis, la facilité de prise en mains laisse sans voix. Un miracle avec 1000 ch ! En Hybride, les changements thermique/électrique s'opèrent en douceur. L'amortissement piloté rappelle que vous évoluez à bord d'un oiseau rare, dont la raideur se situe au niveau d'une supersportive, c'est-à-dire non excessive et atténuée par la touche "route bosselée" dans les modes sportifs. Quant aux baquets à coque carbone, ils maintiennent correctement et les jolies formes du dossier sont validées par les lombaires. Il existe toute-



Clair, modifiable, le compteur incurvé mesure 16 pouces.



Cocorico, la SF90 chausse des Cup 2 dédiés de série!



Très torturée, la planche de bord intègre un petit écran central.



Tout au fond prend place au plus bas le V8 biturbo 4 litres de 780 ch. Au premier plan, entre le moteur et la boîte, s'immisce un petit électromoteur de 7 cm d'épaisseur.



La SF90 en détail

Le V8 biturbo délivre à lui seul 780 ch. Un 3^e électromoteur est positionné entre le 4 litres et la boîte à double embrayage.

Le fameux RAC-e gère la répartition de couple entre les deux électromoteurs avant, y compris de manière vectorielle.

La petite batterie d'une capacité de 7,9 kWh s'intercale entre le cockpit et le V8 biturbo.



Ces canules d'échappement sont décoratives.



EN JONGLANT AVEC LES MODES DE CONDUITE, ON DÉCOUVRE UN AUTRE VISAGE DE LA SF90 : SAUVAGE !



La SF90 peut être douce comme un agneau en ville et se déplacer sans bruit.

fois un élément handicapant: le volume de chargement avant de 74 l! Notre photographe rit jaune et entame une séance de Tetris, sous le regard amusé des passants. Elle s'achève par du matériel coincé derrière les sièges et à ses pieds. Après tant d'effort, il mérite une bouffée d'air. En une quinzaine de secondes, le toit à la structure aluminium se plie en trois au-dessus du moteur. Les turbulences restent mesurées jusqu'à 130 km/h, en relevant les vitres et la lunette faisant office de saute-vent, pouvant s'abaisser indépendamment de la position du toit pour communier avec la mécanique. Derrière le couvre "capote" intégrant un double bossage, le capot moteur a été remodelé pour maximiser le refroidissement. Il faut dire que ce compartiment séparé de l'habitacle par une cloison en fibres de carbone et la petite batterie transversale (7,9 kWh et 72 kg) accueille du beau monde.

Mode usine à gaz

Tout au fond se cache le V8 dans sa configuration la plus puissante jamais produite: 780 ch et près de 200 ch/l! Soit 60 ch de plus que les 488 Pista et F8 Tributo. Rappelons que Ferrari a totalement repensé le bloc pour atteindre cet objectif: réalésage, injecteurs à 350 bars, équipement mobile, emplacement des turbos et taille des volutes côté compresseur, soupapes de décharge, hauteur réduite, allègement de 25 kg, résonateur "hot

pipe" vers habitacle, admission, échappement en Inconel aux conduits rehaussés. Ouf! Et il ne s'agit que la partie thermique. L'hybridation cache un petit électromoteur arrière (72 mm d'épaisseur), niché entre le V8 et la boîte. En suivant les câbles orange, on tombe sur le modulateur de courant, situé entre les conduits d'échappement. Il ne faut pas oublier les deux électromoteurs avant, dont le couple peut être régulé de manière vectorielle par le boîtier RAC-e visible au-dessus du coffre. Une usine à gaz, qui produit jusqu'à 220 ch électriques et dont le V8 régale les tympans! On retrouve la tonalité de la 488 Pista et les électromoteurs sont rapidement couverts par le timbre rauque caractéristique qui gagne des octaves au fil des tours. Toit replié ou non, les bruits de suralimentation restent audibles: soupapes de décharge et turbos. À la moindre réverbération, la ferveur très course de l'échappement titane optionnel dresse les poils. Vous vous en doutez, la poussée est atomique et permanente. Il n'est pas question de lissage des sensations, mais d'un ponçage des cervicales qui démarre par le coup de massue électrique, doublé par les turboréacteurs thermiques à 3000 tr/mn et le tout accentué à 5000 tr/mn.

Pour jauger cette puissance délirante et abstraite, rien ne vaut un launch control en prenant soin d'avoir la batterie suffisamment chargée. Inutile de suspendre la SF90 à un fil, elle se recharge facilement et rapide-

ment en roulant, qui plus est en attaquant. Mode Qualify enclenché (favorisant les performances au détriment de la charge), il suffit de placer le Manettino sur un mode sportif et d'appuyer sur "L". Le régime se cale à 3500 tr/mn... Et le reste de la scène relève du domaine aéronautique. Le patinage est mesuré et le décollage de cette intégrale... violentissime! Le compteur part en vrille, comme les neurones. Mais que vient-il de se produire? Vous venez d'encaisser 1,4 fois votre poids (1,4 g). Aussi folles que soient les mises en vitesse, elles se détachent peu de celles d'une 296 GTB ou d'une 765LT. Ferrari annonce un meilleur 0 à 100 km/h (2"5), puis un 0 à 200 km/h en 7"0 situé à +0"3 du coupé, à -0"3 de la 296 GTB et à -0"2 d'un Spider 765LT. Une icône telle la 918 Spyder est dépassée sur ce point, mais son V8 atmo pointu fleure bon la compétition.

Mode sauvage

En jonglant avec les modes de conduite, on découvre un autre visage de la SF90: intimidant. La force déployée réclame un temps d'accoutumance et ne laisse jamais souffler. Les courbes sautent au visage. On est alors interpellé par une fonction copilote de la navigation via les infos projetées dans le pare-brise, indiquant le niveau de difficulté et la distance avant chaque virage. Du jamais vu! Et plutôt bien ficelé. Le toucher de direction met en confiance et équivaut

L'ÉVOLUTION EN ZONE URBAINE SANS UN BRUIT A UN CÔTÉ JUBILATOIRE... POUR OBSERVER LA TÊTE DES PASSANTS!



+
Charisme
Hybridation
Performances
Double personnalité

-
Mise en température
des pneus
Petit réservoir
Coffre ridicule

à celui d'une Pista, donc bien plus communicatif que celui de la 296 GTB sans atteindre la limpidité d'une McLaren (assistance hydraulique). On ne peut pas en dire autant des freins (*by wire*), dont le répondant s'avère variable et peu aidé par la récupération d'énergie. Le point le plus délicat reste la mise en température des Cup 2 dédiés. En ce mois de mai, le thermomètre oscille entre 10 et 18 °C et mieux vaut les chauffer convenablement avant d'attaquer. En plus de l'indicateur de pression, la température des pneus serait la bienvenue au tableau de bord. En raison de reprises de grip inconstantes, le survirage n'est du coup pas aisé. Au contraire, le train avant facilite la vie par son effet gyroscopique décoiffant assorti d'une démultiplication très courte de la direction. Un brin surnaturelle, l'action du torque vectoring a le mérite d'être efficace et de rendre l'avant incisif. De quoi atténuer la sensation de poids, qui reste conséquent et se ressent davantage par rapport à une 918, une 296 ou une plume 765LT. Les mouvements parasites restent maîtrisés mais l'on a affaire à un beau bestiau aux réglages non radicaux. Les plus exigeants se tourneront vers le pack Assetto Fiorano, au détriment de la polyvalence.

Quel que soit le rythme adopté, la boîte à double embrayage orchestre parfaitement l'ensemble mécanique, sans aucune fausse note. N'oublions pas que la SF90 a étrenné cette transmission allégée (malgré le 8^e rapport) et plus rapide (200 ms minimum). Elle se débarrasse au passage du pignon de marche arrière, cette charge revenant aux électromoteurs avant. Si vous évoluez en Performance ou Qualify, le régime du V8 est alors régulé au ralenti et seul le train avant est sollicité. Ces modes sportifs ajoutent un léger surcouple à la montée des rapports et la gestion auto-

matisée de la F1 se révèle ultra-réactive. Mais l'on ressent le besoin de prendre les commandes pour superviser tous les paramètres de pilotage. Ce pilotage implique autant que celui d'une 765LT ou d'une 918 Spyder et tisse ainsi davantage de lien par rapport à une 296 GTB. Même si la batterie se recharge rapidement (comme la 918, la 296 ou l'Artura), mieux vaut garder un œil sur l'autonomie qui opère un yoyo vertigineux au gré du rythme adopté et qui s'appuie sur un réservoir de seulement 68 l. Sur le tracé maison de Fiorano, le Spider parviendrait à rester sous la 1'20" (1'19"5) et rendrait 0"5 au coupé. Il garderait donc à distance les 296 GTB (+1"5), 488 Pista (+ 1"0) et LaFerrari (+0"5). Nous ne désespérons pas de retrouver prochainement un coupé doté du pack

Assetto Fiorano sur nos terres, histoire de confirmer le hold-up en matière de chronos, malgré les contraintes de l'hybridation. ■

VERDICT

FERRARI SF90 SPIDER >> 19



Ferrari prouve une nouvelle fois son savoir-faire malgré la puissance astronomique et le poids élevé. Le caractère trempé du V8 se mêle à merveille à l'électricité. La SF90 embarque une technologie et dégage une prestance bien dignes d'une supercar. Mais le Spider est rattrapé en termes de performances par d'insolentes supersportives telles la 296 GTB ou la 765LT Spider. Avec une masse et une puissance conséquentes, il n'offre ni l'agilité ni la docilité de la petite sœur, mais établit une meilleure connexion. Il possède une double personnalité: cool et conciliante dans le flot de la circulation ou sauvage en le chatouillant, après avoir pris soin de bien chauffer les pneus.

TECHNIQUE

Moteurs	V8 + 3 électriques
Cylindrée (cm ³)	3 990
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	780 à 7 500 + 220 (élec.)
Couple maxi (mkg à tr/mn)	81,7 à 6 000 + 26 (élec.)
Régime maxi (tr/mn)	8 500
Transmission	intégrale non permanente
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup2
avant/arrière	255/35 & 315/30 ZR 20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (398/360) carb./céram.
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 670 à sec
Poids/puissance (kg/ch)	1,67
Long.-larg.-haut. (mm)	4 704 - 1 973 - 1 191
Empattement (mm)	2 649
Voies Av/Ar (mm)	1 679 / 1 652

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	340
De 0 à 100/200 km/h	2"5 / 7"0
Temps au tour Fiorano	1'19"5
Conso. moyenne (l/100 km)	6,1
Emissions CO2 (g/km)	149

BUDGET

Prix de base (€)	465 714
Prix modèle testé (€)	568 914
Malus 2022 (€)	898

WEST MOTORS

Achat et vente de véhicules sports et premium



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

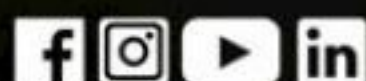
WEST MOTORS LYON

51 chemin du Moulin Carron
69570 Dardilly

04 78 21 96 47

contact@westmotors.fr

Visitez notre site
dès maintenant !



WEST MOTORS CANNES

609 route de la Roquette
06250 Mougins

09 77 02 72 15

contact@westmotors-cannes.fr

LES CHAMPS DU POSSIBLE

Après deux décennies de records, le seize cylindres s'éteindra bientôt pour laisser la place à une technologie hybride. L'occasion de revenir, au volant de la dernière version de la lignée Chiron, sur ce monument de l'histoire automobile. Et de se rappeler à quel point la conduite d'une Bugatti n'a rien à voir avec le reste.

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.

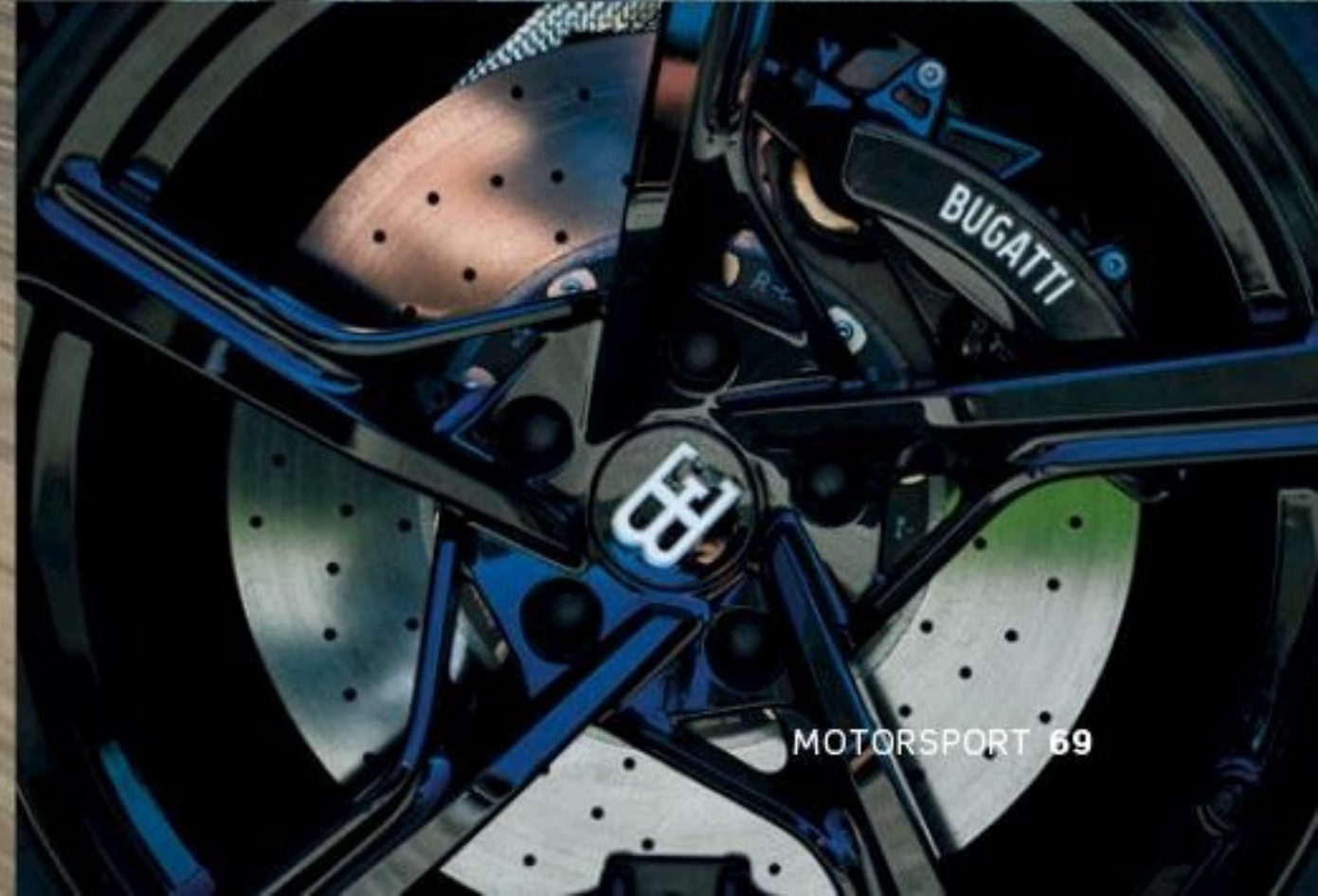




Fini comme celui
d'une Rolls-Royce,
l'intérieur n'a rien
d'une supercar
extrême.

Le W16 développe
100 ch de plus que la
Chiron "classique"
grâce à des
turbos plus gros.

Pierre-Henri
Raphanel confie
qu'il a atteint
370 km/h sur le
Paul Ricard!





LE CONFORT RESTE AU NIVEAU D'UNE R8, AVEC UNE AMBIANCE PLUS PROCHE DES STANDARDS DE L'ULTRA-LUXE QUE DU SPORT

Tout remonte à cette annonce percutante de Ferdinand Piech au salon de l'automobile de Genève 2000, à une époque où la McLaren F1 figurait toujours en haut du tableau des voitures les plus puissantes et rapides de la planète: « Bugatti va commercialiser une supercar de plus de 1000 ch capable d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de trois secondes et de dépasser 400 km/h avec les mêmes pneus, tout en restant confortable ».

Cinq ans et des milliards d'euros investis en développement plus tard, le groupe Volkswagen accouchait ainsi de la Veyron. Les journalistes automobile l'attendaient de pied ferme: quel était intérêt de dépenser le double du prix d'une Ferrari Enzo dans une machine pesant deux tonnes à sec sur la balance, moins excitante à piloter sur circuit que les meilleures super-sportives du marché? Dédaignée par les puristes, la Veyron collectionne les records de vitesse et devient vite incontournable dans les garages de milliardaires. Reprenant la même philosophie de conception avec une technologie simplement remise à jour, la Chiron arrivée en 2016 ne possède rien sur le papier pour faire changer d'avis ses détracteurs: elle coûte encore plus cher, pèse toujours deux tonnes et cohabite désormais avec des licornes comme l'Aston Martin Valkyrie et des supercars électriques aux accélérations encore plus terrifiantes.

La vie en Bugatti

Gare aux *a priori*: conduire l'une de ces Bugatti constitue toujours une expérience absolument déroutante. Il y a dix ans, écraser l'accélérateur au

volant d'une Veyron Grand Sport Vitesse de 1200 ch sur une route provençale vous collait la plus grosse décharge d'adrénaline du marché et l'auto faisait aussi bonne figure sur le grand circuit Paul Ricard. Près d'une décennie plus tard sur le même cadre d'essai varois, la Chiron Sport de 1500 ch, disposant d'une suspension légèrement retouchée, nous a même étonnés par son efficacité en piste. Toujours sous-vireuse à la limite et moins excitante à cravacher sur circuit que les meilleures pistardes contemporaines, elle a démontré une bien meilleure agilité par rapport à la Veyron, enchaînant volontiers les tours et tutoyant les 360 km/h dans la ligne droite du Mistral avant la courbe de Signes! Mais la facilité d'utilisation reste la qualité la plus impressionnante de ces GT hors norme, finies comme des Rolls-Royce, confortables comme de vraies voyageuses et capables d'évoluer sous la pluie malgré les 163,1 mkg de couple.

La dernière des Chiron

Tout au long de sa carrière, cette Chiron s'est spécialisée. D'abord, avec la Chiron Super Sport 300+ limitée à 30 exemplaires, disposant d'un W16 poussé à 1600 ch et d'une aéro "longue queue" favorisant la stabilité à haute vitesse, nécessaire aux 490 km/h atteints par le pilote maison Andy Wallace en 2019 sur la piste d'Ehra Lessien. Ensuite, avec la Chiron Pur Sport limitée à 60 exemplaires, sacrifiant au contraire la vitesse de pointe sur l'autel de l'efficacité sur circuit: boîte raccourcie et vitesse limitée à 350 km/h, Cup 2 R, suspension plus agressive, carrossage différent, gros aileron fixe... Le modèle passé entre nos mains par une chaude journée d'été représente la toute dernière évolution de la gamme. La Super Sport "tout court" reprend en fait le groupe

motopropulseur et le châssis de la Chiron Super Sport 300+. Quelle différence entre les deux? La possibilité de choisir les couleurs et finitions intérieures essentiellement, alors que la Super Sport 300+ imposait la livrée noire et orange du record. Bref, rien de vraiment nouveau depuis la présentation de cette supercar possédant officiellement le record du monde de vitesse... Officiellement, il est détenu par la SSC Tuatara avec une vitesse moyenne mesurée à 455,3 km/h dans les deux sens de circulation. Comme la 300+, la Super Sport conserve la bride électronique à 440 km/h augmentée de 20 km/h par rapport à la Chiron "classique". Bugatti refuse de laisser ses clients tutoyer les véritables limites de ses centrales nucléaires.

Balade surréaliste

Sortir de l'usine de Molsheim en Chiron Super Sport constitue forcément un moment intimidant. Il faut d'abord faire abstraction de la valeur de la voiture (3 840 000 € TTC) et de la présence d'Andy Wallace à bord, impossible à déboulonner du siège passager à moins de signer un bon de commande et d'attendre la livraison de sa Bugatti. En quelques secondes de roulage, pourtant, la supercar fait baisser le rythme cardiaque. Cette carrosserie théâtrale, rallongée de 23 cm par rapport à une Chiron classique, n'impose aucun sacrifice en matière de visibilité périphérique. Et malgré des ressorts arrière raidis de 7 % en comparaison, difficile de ressentir une perte de confort. On reste toujours au niveau d'une Audi R8, mais avec une ambiance plus proche des standards de l'ultra-luxe que du sport. Nous voilà ainsi paisiblement plongés dans les bouchons alsaciens au volant d'une catapulte capable de passer de 0 à 300 km/h en 12"1... Alors qu'une AMG One



Contrairement à la 300+, la Super Sport autorise les clients à personnaliser leur exemplaire à l'infini.



Vous avez le choix entre les modes de conduite "EB", "Autobahn" et "Handling".



Le compteur est gradué jusqu'à 500 km/h! La vitesse maxi est bridée à 440 km/h.



La visibilité vers l'arrière constitue une bonne surprise.



LE CERVEAU SE REMET À BOUILLONNER APRÈS CHAQUE PRESSION, MÊME COURTE, SUR LA PÉDALE DE DROITE

réclame 15"6 et une Ferrari SF90 plus de 16". En mode automatique, la boîte à double embrayage égraine les rapports sans à-coups et on finit par la conduire avec deux doigts en écoutant les belles histoires d'Andy, qui nous étonne par sa nouvelle passion pour les autos électriques depuis qu'il a reçu une Volkswagen ID.3 en voiture de fonction !

Moments d'apnée totale

Le cerveau se remet fatalement à bouillonner après chaque pression (même courte) sur la pédale de droite. La moindre accélération vous emmène à 250 km/h. Les sensations ne changent pas par rapport à la Chiron normale. Une fois la pédale de droite écrasée, les quatre gros "turboréacteurs" montent en pression pendant un court instant. Dès 2250 tr/mn, contre 2000 sur la version "1500 ch" du W16 doté de turbos légèrement moins gros, les 163,1 mkg produisent la colossale poussée jusqu'à 7000 tr/mn, au lieu de 6000 sur les Chiron moins puissantes. Puis, la pédale aussitôt soulagée, le sifflement des soupapes de décharge signe la fin du cataclysme.

Quel que soit votre amour des mécaniques d'exception, cette incroyable machinerie relève elle aussi du bijou technologique. Plutôt que sa sonorité intrigante, c'est sa capacité à convertir autant de vélocité en pure motricité qui force le respect. À l'occasion d'une tentative mémorable de launch control sur une petite route glissante, nous avons tout de même réussi à prendre cette motricité en défaut sur les premiers instants avec un joli patinage des quatre roues. Mode "Handling" activé, on a aussi l'impression d'une sportivité exacerbée en courbe par rapport aux

Chiron et Chiron Sport. D'après Pierre-Henri Raphanel, cette Chiron Sport serait d'ailleurs plus efficace que la Chiron normale sur circuit: malgré l'étagement de boîte légèrement rallongé (+3,6 % sur le 7^e rapport) et sa conception pour les très hautes vitesses, elle y met à profit ses 100 ch de plus et sa meilleure stabilité notamment lors des phases de freinage grâce à son plus gros aérofrein. Au passage, le pilote essayeur nous confie avoir atteint 370 km/h dans la ligne droite du Mistral au Paul Ricard.

Précisons enfin que les 500 Chiron prévues (sans compter les éditions spéciales comme la Divo, La Voiture Noire et la Centodieci) ont toutes été vendues, y compris les 60 exemplaires de cette Chiron Super Sport. Cette dernière terminera sa production à la fin de l'année 2023, après quoi Bugatti s'attaquera à la construction de la Bolide réservée au circuit, puis à celle de la remplaçante de

la Chiron: une nouvelle supercar hybride conçue sous l'ère Rimac et dépourvue de W16. Restera-t-elle conforme au cahier des charges de l'impossible dressé par Ferdinand Piech il y a vingt ans? ■



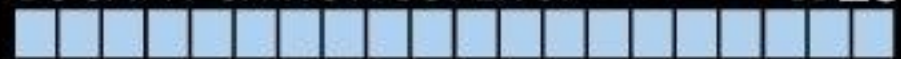
Confort et finition intérieure
Facilité de conduite
Performances vertigineuses



Prix
Conception particulière de la perfection automobile

VERDICT

BUGATTI CHIRON SUPER SPORT >> 20



C'est en roulant loin de ses capacités dynamiques que la Chiron Super Sport impressionne le plus. Contrairement à ses rares concurrentes, elle cherche à rester parfaite quels que soient l'utilisation et le rythme. La recherche même de cette perfection nous paraît illusoire, mais le tour de force technologique réussi par Bugatti restera à jamais gravé dans l'histoire de l'automobile.

TECHNIQUE

Moteurs	W16
Cylindrée	7 993 cm ³
Suralimentation	4 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	1600 de 7 050 à 7 100
Couple maxi (mkg à tr/mn)	163,1 de 2 250 à 7 000
Régime maxi (tr/mn)	7 100
Transmission	intégrale
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
Avant/arrière	285/30 R20 & 355/25 R21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (420/400)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (8/6)
Poids annoncé (kg)	1 972 à sec
Poids/puissance (kg/ch)	12
Long.-larg.-haut. (mm)	4 733 - 2 183 - 1 212
Empattement (mm)	2 711
Voies Av/Ar (mm)	1 749 / 1 662

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	440 (bridée)
0 à 100/200/300 km/h	2"4/5"8/12"1
Conso moyenne WLTP	21,5 km

BUDGET

Prix de base (€)	3 840 000
Malus 2022 (€)	40 000

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR



DÉCROCHER LES POSTERS

Alors que le V12 de l'Aventador livre son chant du cygne sous le capot de l'Ultimae, une balade avec ses plus illustres aïeules s'imposait. L'occasion de mesurer l'évolution spectaculaire de cette mécanique.

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.



COUNTACH 25^e ANNIVERSAIRE

Moteur » V12 5,2 litres
Châssis » tubulaire en acier
Puissance » 455 ch Couple » 51 mkg
Transmission » propulsion, 5 manuelle
Pneus » Pirelli P Zero
Av/Ar » 225/50 ZR 15 & 345/35 ZR 15
Poids » 1 480 kg
Prix 1990 » 967 500 F

DIABLO VT 6.0

Moteur » V12 6 litres
Châssis » tubulaire en acier
Puissance » 550 ch Couple » 63,2 mkg
Transmission » intégrale, 5 manuelle
Pneus » Pirelli P Zero
Av/Ar » 245/35 ZR 18 & 335/30 ZR 18
Poids » 1 652 kg
Prix 2001 » 1 385 000 F

AVENTADOR ULTIMAE / ROADSTER

Moteur » V12 6,5 litres
Châssis » monocoque carbone
Puissance » 780 ch Couple » 73,4 mkg
Transmission » intégrale, 7 robotisée
Pneus » Pirelli P Zero
Av/Ar » 255/30 ZR 20 & 355/25 ZR 21
Poids » 1 550 / 1 600 kg
Prix » 403 494 / 443 843 €



Le V12 Bizzarini de la Diablo VT 6.0 développe ici 550 ch.



L'intérieur de la Diablo VT 6.0 est spacieux et luxueux.



La température grimpe vite à bord de la Countach.



Ces deux icônes ont marqué l'histoire Lamborghini.

L'ÉVENTAIL DE LAMBORGHINI RASSEMBLÉES ICI

Que vous soyez un "boomer" ou un "millénial", l'éventail de Lamborghini rassemblées dans la chaleur caniculaire de l'Émilie-Romagne couvre les fantasmes de toutes les générations. Je sais bien que beaucoup n'ont d'yeux que pour la Miura et son approche révolutionnaire, malheureusement absente ici, mais pour moi la plus grande des icônes Lamborghini de ce convoi des légendes demeure de loin la Countach. Et si j'admire la pureté presque magique de la toute première LP400, j'avoue éprouver une totale admiration pour ses ultimes moutures au style décadent. Est-ce parce que la 25^e Anniversaire concentre tous mes fantasmes sur l'esthétisme de la fin des années 80? Ou à cause de l'apparition d'une LP400S dans le médiocre *Cannonball Run* avec ses deux jolies pilotes en combinaison latex? Ou de ces autres LP400S figurant au casting du bien meilleur *Rain Man*? Ou de la scène hilarante du *Loup de Wall Street* où Leonardo di Caprio rampe vers sa Countach 25^e Anniversaire? Une chose est sûre: rien que l'idée de me glisser derrière le volant de la dernière Countach produite présente dans ce convoi hors norme, déjà essayée par Julien Diez dans un précédent numéro, me met des papillons dans le ventre.

Émotion et sudation

Alors non, je ne suis pas du tout d'accord avec Julien: ces jupes latérales façon Mercedes 500 Koenig et ces appendices boursoufflés,

jetés à partir de la fin des années 70 sur la silhouette si pure du modèle originel (jusqu'à devenir carrément outrancières sur la 25^e Anniversaire lancée en 1988), font pour moi partie du décorum de l'époque et des excès traditionnellement inscrits dans l'ADN de Lamborghini. Je partage en revanche son étonnement sur la relative simplicité d'utilisation de la machine. On n'y voit absolument rien vers l'arrière. La position de conduite semble conçue pour un unijambiste, mais avec un mollet d'acier pour opérer correctement la pédale d'embrayage à la dureté légendaire. La tête frotte contre le pavillon. Pourtant au bout de quelques minutes au volant de cette reine des vieux posters de chambre d'ado, on se sent capable de la pousser un peu malgré les horribles bouchons de notre terrain d'essai autour du circuit de Misano en Italie. La grille de la boîte nécessite une gestuelle autrement plus rigoureuse que les transmissions manuelles des Gallardo et il faut aussi se familiariser avec une pédale de frein spongieuse en plus d'un amortissement et d'une direction à la précision d'un autre temps. Quel pied incroyable, pourtant, d'écraser les gaz en grand pour écouter chanter le V12 de Bizzarini! Ici dans sa configuration la plus puissante de l'histoire de la Countach (5,2 litres et 455 ch), il produit une sonorité rauque et bourdonnante, loin des hurlements cristallins des V12 actuels. Sa poussée n'impressionne pas quand on a pu goûter aux sportives modernes, et le couple généreux à bas régime n'oblige pas à jouer souvent du levier. Et les gros Pirelli P Zero (les tout premiers de l'histoire) mordent correctement le bitume. Le plus gros problème provient en fait de l'absence de



Cette version VT 6.0 ponctue la carrière de la Diablo.



Cette 25^e Anniversaire est l'ultime variante de Countach lancée en 1974.

COUVRE LES FANTASMES DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS



Devinez laquelle est la plus délicate à conduire...

Murciélago : le trait d'union

Lancée en 2002 et dessinée par Luc Donckerwolke, la Lamborghini Murciélago s'affranchit joliment des codes de la Diablo, sans renier son appartenance à la lignée des extraordinaires berlinettes Lamborghini. Premier modèle de la marque à imposer la transmission intégrale, elle embarque les dernières évolutions du V12

Bizzarrini, né avec la Miura 36 ans plus tôt. C'est aussi la dernière grande Lamborghini à proposer une boîte manuelle de série pour ceux qui ne voulaient pas de la poussive boîte manuelle automatisée. Elle a par ailleurs servi de base à la Reventon, la première des supercars vendues en série ultra-limitée à prix d'or sous la direction de Stefan Winkelmann.





Le V12 de l'Aventador a remplacé le bloc Bizzarrini en 2011 et termine à 780 ch!



Déclinée en Roadster, l'Ultimae clôt la carrière de l'Aventador.



Toutes les Ultimae ont été vendues et produites: 350 coupés et 250 roadsters.



LA PETITE DERNIÈRE SE DÉFEND PLUTÔT

Countach LP800 : l'hommage hybride

Pour fêter les 50 ans de la Countach (prototype LP500 dévoilé au salon de Genève 1971), Lamborghini a présenté l'an dernier la Countach LPI 800, produite à seulement 112 exemplaires. Disposant du même groupe motopropulseur que la Sián FKP37 avec un V12 de 780 ch et un électromoteur de 34 ch associé à un supercondensateur, elle conserve le châssis utilisé par l'Aventador depuis 2011. Les performances équivalent à celles de l'Ultimae, or elle coûte 2 400 000 euros...





Le Roadster permet de profiter encore plus du fabuleux V12 ruptant à 8750 tr/mn.

BIEN AU REGISTRE DU CHOC VISUEL

climatisation efficace dans cet habitacle bouillonnant en plein épisode de canicule. Je ressors de la Countach totalement liquide (mais heureux) pour plonger dans la Diablo.

La moderne Diablo

Les spécialistes l'auront reconnue aux optiques avant évoquant la Nissan 300ZX et aux boucliers spécifiques: cette Diablo à la peinture dorée est une VT 6.0, la toute dernière de sa carrière. Commercialisée de 2000 à 2001, elle possède un châssis totalement retravaillé, très proche de celui de la Murciélago avec une transmission intégrale, des trains roulants spécifiques et des amortisseurs pilotés. La teinte "Oro Elios" de notre modèle d'essai correspond d'ailleurs à l'ultime série VT 6.0 Special Edition limitée à 42 exemplaires.

Après la Countach, elle permet de sécher rapidement ses vêtements grâce à une climatisation fonctionnelle et un habitacle infiniment plus spacieux et luxueux. Surtout, sa conduite appartient au monde moderne avec un amortissement bien plus efficace, une direction plus précise et un comportement dynamique qui met tout de suite à l'aise. Il faut en revanche toujours composer avec une boîte manuelle à la lenteur au moins aussi surprenante que la sonorité du V12 (Bizzarrini toujours, mais cubant désormais 6 litres pour 550 ch), évoquant celle d'un V10 de Dodge Viper GTS à mi-régime! Vrombissant jusqu'à 7500 tr/mn, le bloc paraît étrangement discret depuis l'habitacle cosu. J'ignore si c'est parce que la Diablo figure aussi parmi mes fantasmes d'adolescent et que je rêve plutôt d'une SE30 à la

réputation bien plus sulfureuse, mais en passant de l'une à l'autre, cette VT 6.0 me fait moins forte impression que la Countach. Sans doute faudrait-il disposer de routes plus favorables à l'exploration de ses capacités...

Digne descendante

Forcément, l'Aventador Ultimae perd un peu de son irrésistible pouvoir d'attraction en compagnie de cette Countach 25^e Anniversaire grise et de la Diablo dorée toute aussi culte. Mais la "petite" dernière se défend plutôt bien au registre de l'esbroufe visuelle. Elle garde l'essentiel du coup de crayon magistral de l'Aventador lancée en 2011, signé Filippo Perini. Débarrassée des appendices aérodynamiques un brin vulgaires de la SVJ, l'Ultimae combine une carrosserie proche de celle de l'Aventador S avec la version extrême du V12 6,5 litres poussé ici à 780 ch (comme celui de la nouvelle Countach LP800 et de la Sián FKP37 tout aussi limitée).

Ce V12 était entièrement nouveau à la date de son lancement il y a une grosse décennie, envoyant enfin à la retraite le bloc Bizzarrini utilisé depuis la première 350 GT jusqu'à la Murciélago. Faisant toujours l'impasse sur l'injection directe, il compte tout de même une distribution variable ainsi qu'un circuit d'admission d'air également variable. Il ne se connecte évidemment plus à une boîte manuelle mais à cette transmission ISR si critiquée pour la lenteur de ses changements de rapports. Ne jouons pas pour autant les apôtres du "c'était mieux avant" car face à ses mythiques ancêtres, l'Ultimae brille

Et dire que l'Aventador va disparaître après onze ans de carrière...



L'AVENTADOR ULTIMAE POSSÈDE TOUS LES INGRÉDIENTS DU FANTASME LAMBORGHINI

à tous les niveaux. L'écart est même bien plus significatif qu'entre la Countach et la Diablo.

Un grand cru

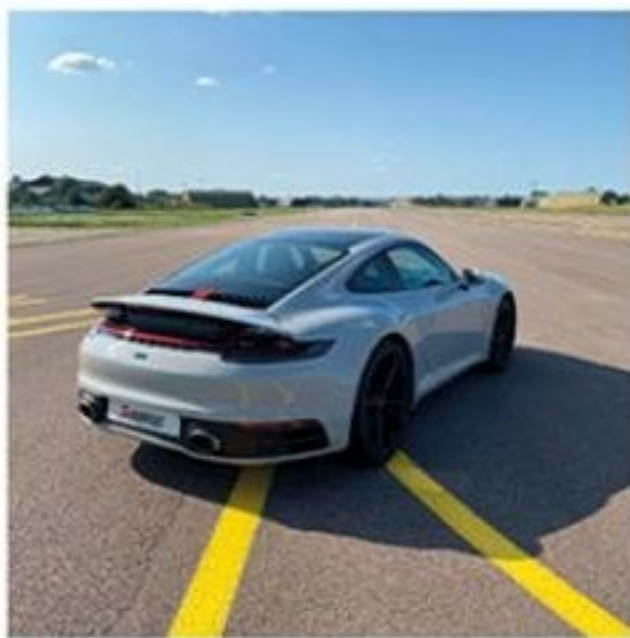
Plus encore que le confort ou les performances pures, c'est le caractère du V12 qui montre les plus grosses différences par rapport aux deux aînées Lamborghini. Certes battu en technologie pure par le V12 Ferrari, ce bloc rupte 1200 tr/mn plus haut que le Bizzarrini de la Diablo VT 6.0. Plus puissant de 230 ch et plus coupleux de 10,2 mkg, il produit une poussée autrement plus copieuse et profite d'une bande-son infiniment plus raffinée. En matière de vocalises, l'ultime évolution du V12 Bizzarrini (présente sous le capot de la Murciélago LP670-4 Super Veloce) pouvait sans doute rivaliser malgré son rupteur plus bas de 450 tr/mn. Mais en agrément comme en pur plaisir mécanique, l'Aventador Ultimae se situe à des années-lumière de ses ancêtres malgré une boîte perfectible. Aussi vieillissante soit-elle, par rapport aux hypersportives les plus modernes du marché, elle incarne parfaitement cette idée du fantôme automobile absolu qui existe depuis la Countach. La remplaçante de l'Aventador, attendue pour l'année prochaine avec un nouveau V12 atmosphérique connecté pour la première fois à une mécanique hybride, fera-t-elle encore mieux ? Il en va de la survie du rêve automobile chez les nouvelles générations, qui s'affichera sans doute davantage sur l'écran des smartphones plutôt qu'en poster sur les murs de leur chambre... ■

Essenza SCV12 : un V12 de 830 ch !



Disposant d'un châssis sur mesure en carbone construit par la Squadra Corse de Lamborghini pour le circuit uniquement, la SCV12 pousse la puissance du V12 de l'Aventador à 830 ch sans les entraves de l'homologation routière (et avec 1,2 tonne d'appui à haute vitesse). Conçue pour le plaisir de riches gentlemen drivers

(2,2 millions HT!), elle nous attendait sur le circuit de Misano pour un petit tour en passager. Mais après quinze minutes passées dans le siège baquet en combinaison par 40 °C à attendre que la voiture veuille bien démarrer, notre baptême a été annulé en raison d'un alternateur surchauffé par la canicule. Foutu réchauffement climatique...



AUTO RACING
CRÉATEUR DE SENSATIONS



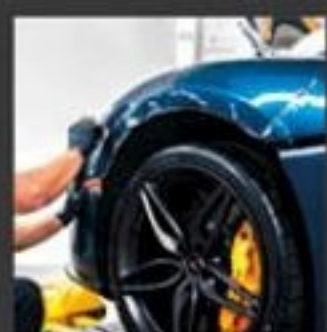
REPROGRAMMATION

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

WE ARE RACING



f www 



VOLT FARCE

Il y a l'électrique pour faire semblant de laver plus blanc que blanc, et puis il y a l'électrique vu par AMG, pour coller 843 ch dans une berline V8 et fumer avec encore plus de panache et de fantaisie !

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT





Pour ceux qui se demanderaient ce qu'une familiale de 5 m de long fait dans un numéro dédié aux supercars, j'ai un chiffre: 19"6. C'était le temps revendiqué par l'icône McLaren F1 au mille mètres départ arrêté. C'est désormais le chrono sur cette même distance de la berline (je me refuse à parler d'un coupé) la plus rapide que nous ayons eu entre les mains. Les membres de la secte Tesla me parleront de la Model S Plaid, de son 0 à 100 km/h en 2" et du 400 m en 9"2. On demande à voir et, quand bien même la familiale d'Elon Musk atomiserait la dernière création d'AMG et toute la production automobile, hypercars comprises, elle ne distillerait jamais la saveur inimitable d'un V8 explosif et chanteur. C'est là tout l'intérêt de cette Mercedes qui passe à l'électrique tout en conservant l'un des moteurs thermiques les plus dévastateurs du moment. Une voiture hybride quoi... Rien de neuf, sauf pour la maison AMG qui prend le train en marche avec le panache qu'on lui connaît.

150 mkg de couple

Prenez une GT 63 S 4 portes développant 639 ch, greffez-lui un moteur électrique compact de 204 ch sur l'essieu arrière, et vous obtenez une puissance combinée de 843 ch pour un couple oscillant, tenez-vous bien, entre 103 et 150 mkg en crête! La bestiale McLaren 765LT se limite pour info à 81,5... Même si chez Mercedes on est fier de mettre en avant le trans-

fert de technologie entre la F1 et la série pour la conception des batteries à très haute densité et le refroidissement direct de ses 560 cellules, tout ceci à un poids. 239 kg selon le constructeur, qui s'ajoutent à la masse déjà particulièrement généreuse de cette limousine à grande vitesse. La balance de notre partenaire W-Autosport affiche 2366 kg pour 2305 annoncés. On arrive ainsi au poids, à quelques kilos près, d'une Porsche Taycan Turbo S, le ronronnement et la noblesse du V8 en plus! C'est beaucoup, voire rédhibitoire sur le papier pour encore parler de voiture de sport, mais notez que la greffe du module électrique a le mérite de mieux équilibrer les masses. L'essieu arrière supporte même 51 % du poids, contre 47 à l'origine. On se console comme on peut, mais ce détail n'en est pas un lorsqu'il s'agit de mouvoir énergiquement un tel bestiau.

Prendre 239 kg pour gagner 204 ch n'est pas un jeu à somme nulle du point de vue des performances pures. Le rapport poids/puissance fond pour égaler celui d'une Porsche 992 GT3. Avec 2,8 kg par cheval, de bons gros semi-slicks et quatre roues parfaitement motrices, la familiale peut tenir tête à 99,9 % de la production automobile mondiale sur une drag race. De 0 à 100 km/h, la E Performance ne fait pas mieux que son clone 100 % thermique, mais une fois en action, sa puissance et son couple font la différence et donnent le mille mètres départ arrêté record évoqué plus haut, un dixième devant la Taycan Turbo S forte rappelons-le de 761 ch. Bien fait!

Outre ce petit dixième, l'atout majeur du monstre d'AMG est de pouvoir enchaîner les départs canon et vous le verrez plus loin, les tours de piste, sans risquer



« Comment un engin aussi lourd peut marcher aussi fort ? »

**LE RAPPORT POIDS/PUISSANCE
FOND POUR ÉGALER CELUI D'UNE
PORSCHE 992 GT3**





Le cockpit d'un Airbus dans un avion de chasse. L'équipement de série est pléthorique!

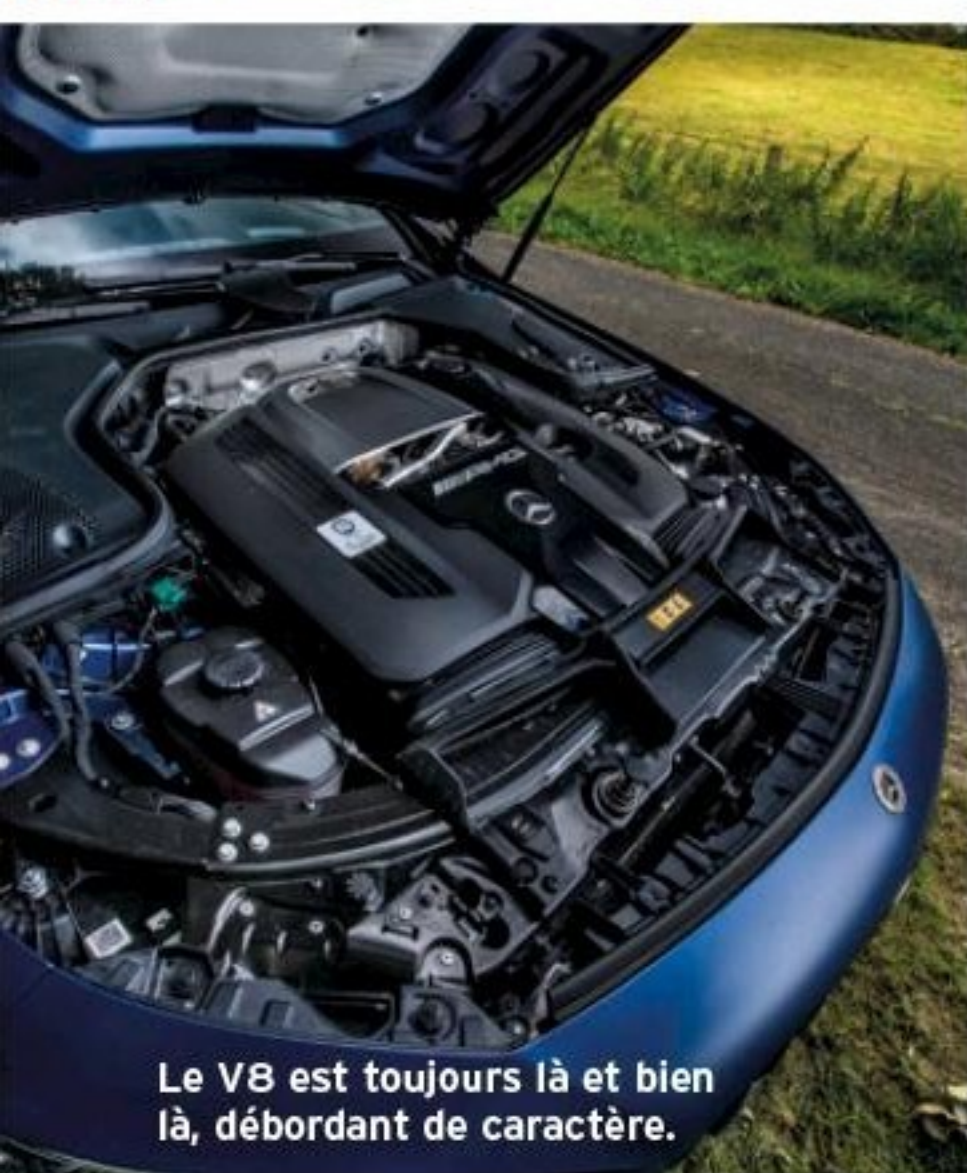




Mieux que des sièges très enveloppants à l'arrière...



L'utilité de cette prise est limitée puisque la batterie se recharge très bien en roulant.



Le V8 est toujours là et bien là, débordant de caractère.



Il faut bien des ventouses du niveau des Michelin Cup 2 pour exploiter un tel monstre.



On attend avec des pop-corn la réponse de BMW à Mercedes.

de vider les batteries et trembler en pensant au trajet retour... Le système développé par Mercedes est fait de telle sorte que la récupération d'énergie (modulable sur plusieurs modes) fonctionne suffisamment bien pour conserver le même niveau de batterie durant l'ensemble de nos mesures. La prise, située à l'arrière, a pour seule fonction de charger la voiture à fond lorsqu'on souhaite bénéficier de l'intégralité des 12 km d'autonomie offerts en tout électrique. Quand bien même vous décideriez d'aller au bout de cette autonomie, la batterie conservera toujours 24 % de réserve pour que jamais vous ne soyez en manque des 843 ch promis! Cette réserve est aussi là pour que le moteur électrique puisse remplacer l'ESP dans certaines conditions en régulant le couple entre les roues arrière, voire en envoyant du couple à l'avant.

Pour clore en beauté le chapitre performances, nous avons mesuré le 140 à 200 km/h en 5"0, ce qui place tranquillement cette Mercedes de 5,05 m de long au niveau d'une Porsche 992 Turbo S. Sidérant!

Sur route ouverte, l'exploitation de cette puissance est moins un problème technique qu'éthique. La motricité est impériale, le châssis sain et parfaitement équilibré, le freinage carbone-céramique ultra-efficace. Comme on peut s'y attendre au volant d'une limousine étoilée, aussi AMG soit-elle, le souci vient du décalage entre la vitesse ressentie et la vitesse réelle. La moindre remise de gaz dénuée de mauvaise intention peut vous expédier devant le juge qui risque de ne pas être sensible à l'argumentaire autour de la « puissance parfaitement maîtrisée ». La qualité impressionnante de l'amortissement pour une auto de ce poids ne fait rien pour calmer nos ardeurs sur les départementales nivernaises. À la suspension pneumatique multichambres que nous connaissons, Mercedes ajoute un nouveau système composé de deux valves de limitation permettant de contrôler finement et indépendamment la compression et la détente sur chaque amortisseur. Enfin l'empattement géant (2,95 m) virtuellement réduit par les roues arrière directrices participe également à une agilité qui frise le surna-

turel. Jamais sans doute une voiture de sport n'avait embarqué un tel bagage technologique. La légende raconte que des ingénieurs ayant travaillé sur ce projet sont partis à la NASA pour pouvoir se la couler douce.

Pistarde poids lourd

La GT 63 S a laissé au jury de la Sportive de l'année 2019 le souvenir ému d'un engin diaboliquement attachant, aussi rapide et plus fun qu'une 992 Carrera S sur piste! Sur le circuit Club, elle détient le record du tour dans la catégorie des berlines.

Je retrouve un feeling très proche au volant de la E Performance, notamment le mordant du train avant, un sous-virage très contenu et une joyeuse tendance à dessiner de jolies virgules en sortie de courbe. Les Michelin Pilot Sport Cup 2 travaillent si fort pour scotcher le poids lourd sur la trajectoire qu'ils noircissent la piste comme si nous étions déjà passés en mode deux roues motrices... Avant de s'amuser, il est question de s'appliquer pour tutoyer sans les dépasser les limites de la physique. Le châssis a beau être solide comme un roc et les freins indestructibles, les 239 kg supplémentaires rendent l'exercice plus ardu. C'est l'arrière que je finis par perdre dans le dernier virage du dernier tour lancé avant que les pneus ne jettent l'éponge. Le Garmin Catalyst (notre chronomètre) prédisait un chrono de 1'20"8, je passerai la ligne d'arrivée en 1'21"11. La GT 63 S sans assistance électrique n'est pas battue (1'20"49) mais la E Performance devance là encore de peu la Taycan Turbo S et relègue la M5 CS à plus d'1"5 tout en rechargeant sa batterie au passage. Pour être tout à fait juste, précisons que lesdites concurrentes n'étaient pas chaussées en semi-slicks!

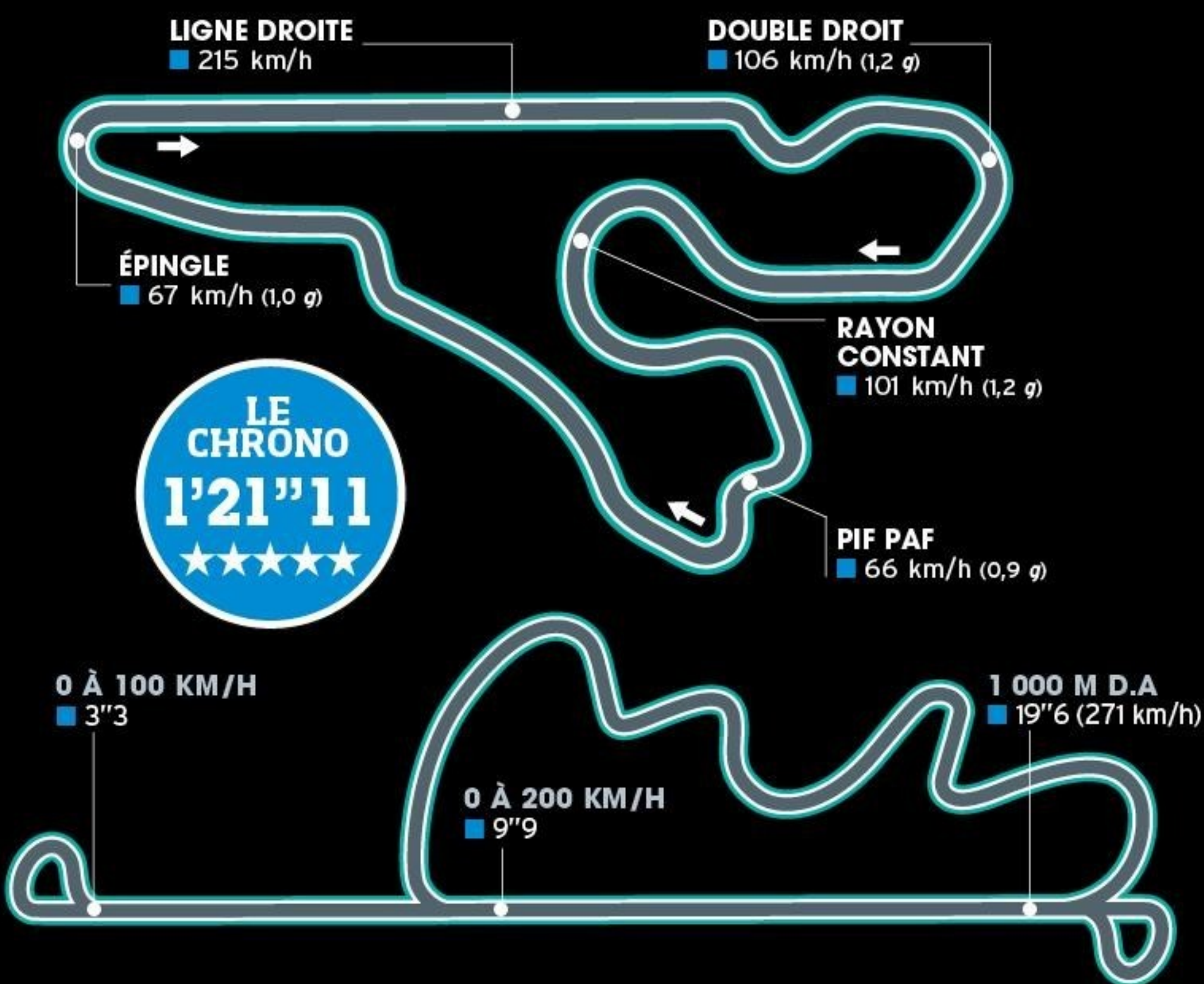
La journée à Magny-Cours se termine, c'est l'heure de débrancher les roues arrière et le cerveau en sélectionnant le mode drift. Le résultat fumant et grisant est imprimé sur la piste et en ouverture de cet essai. Les ingénieurs de chez AMG sont des génies mais avant tout des artistes! ■



BASES DE MESURES

MAGNY-COURS CLUB

C'est sur une piste très chaude avec une température ambiante frôlant les 30 °C que cette berline de près de 2,4 tonnes a signé un temps comparable à celui d'une KTM X-Bow ou d'une Nissan GT-R Track Pack. La vitesse de passage dans le double droit défie les lois de la physique.



LURCY-LÉVIS

Le record chez les berlines, détenu par la Taycan Turbo S, est battu pour un dixième! La GT 63 S hybride se permet de ridiculiser au passage la redoutable AMG GT R.

+
Performances dantesques
Amortissement
Équilibre du châssis
Mode drift reconfortant

-
Poids démesuré
Trop filtrée

VERDICT

AMG GT 63 S E PERFORMANCE >> 18

La baisse des émissions de CO2 fait fondre le malus de 40 000 à 7 500 €, le mode tout électrique ravira les citoyens timides, mais le véritable intérêt de la première sportive hybride d'AMG est nettement moins politiquement correct. C'est de performances délirantes, de déhanchés endiablés, bref de sport dans la catégorie poids lourd qu'il s'agit. Mercedes prouve une fois de plus sa maîtrise parfaite d'un exercice rigoureusement inutile, donc parfaitement indispensable!

TECHNIQUE

Moteur	V8 + électrique (AR)
Disposition	centrale avant, long.
Cylindrée (cm³)	3 982
Alésage x course (mm)	83,0 x 92,0
Rapport volumétrique	8,6:1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (adm et échap à calage variable)
Suralimentation	2 turbos + 2 échangeurs air/eau
Pression maxi (bar)	1,2
Puissance maxi (ch à tr/mn)	843 à 5 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	103,0 (150 en crête) à 2500
Régime maxi (tr/mn)	7 000

TRANSMISSION

Type	intégrale débrayable
Boîte de vitesses	9, automatique
Commande	séquentielle
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1° 5,36 / 7,5 / 53 2° 3,25 / 12,4 / 87 3° 2,26 / 17,8 / 125 4° 1,64 / 24,6 / 172 5° 1,22 / 33,0 / 231 6° 1,00 / 40,3 / 282 7° 0,87 / 46,3 / 316 8° 0,72 / 55,9 / 316 9° 0,61 / 66,0 / 316
Rapport de pont	3,27
Blocage de différentiel	central : emb. piloté arrière : piloté
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Michelin Pilot Sport Cup 2
Dimensions avant	275/35 ZR 21
Arrière	315/30 ZR 21
Jantes avant/arrière	10 / 11,5 J 21

CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 4 places
SCx - Cx	0,77 - 0,32
Suspensions avant	McPherson (triangles) combinés ressorts pneumatiques / amortisseurs barre antirollis
Arrière	essieu multibras ressorts pneumatiques amortisseurs barre antirollis
Amortissement	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés/percés carbone-céramique (420/380)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes / flottants (6/1)
Assistance au freinage	ABS
Poids mesuré (kg)	2366
Répartition AV/AR (%)	1161 / 1 205 (49/51 %)
Poids/puissance (kg/ch)	2,8
Réservoir (litres)	73
Long. - larg. - haut. (mm)	5 054 - 1 953 - 1 447
Empattement (mm)	2 951
Voies avant/arrière (mm)	1 669 / 1 664

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	316
Rapport	7e
De 0 à 100 km/h	3"2
à 120 km/h	4"4
à 140 km/h	5"4
à 160 km/h	6"7
à 180 km/h	8"1
à 200 km/h	9"9
400 m départ arrêté	10"8 (211 km/h)
1 000 m	19"6 (271 km/h)
De 80 à 150 km/h en D	4"5
De 140 à 200 km/h en D	5"0
Conso. moy. (l/100 km)	7,9
Émissions CO2 (g/km)	180

TARIF

Prix (€)	218 401
Prix du modèle essayé (€)	232 050
Malus écologique 2022 (€)	7 462
Puissance fiscale (CV)	59

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





348
voitures chronométrées

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

5800
kilomètres environ parcourus sur ce tracé

49
marques représentées dans le classement

LE CIRCUIT

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

LA MÉTHODE

Tous les chronos sont effectués par Nicolas Gourdol, sur trois à quatre tours. Le chrono est ainsi "naturel", l'idée n'étant pas d'aller chercher le temps absolu. Cet exercice est naturellement influencé par la météo, mais nous avons pu constater que ce facteur aléatoire joue, sauf très gros écarts de température, dans des proportions assez faibles.

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

TOP 3 GT

McLaren Senna 1'14"93	
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	
AMG GT63 S E Perfo. 1'21"11	
Porsche Taycan Turbo S 1'21"28	

TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R 1'22"84	
Mégane 4 R.S. Trophy 1'23"87	
Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks) 1'25"07	

TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo 1'15"62	
Dallara Stradale 1'16"32	
Donkervoort GTO 1'16"88	



LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0 1'11"50	Radical SR8 RX 1'12"05	Radical SR3 RS 1'13"81	Mitjet Supertourisme 1'14"30	Porsche 911 Cup (992) 1'14"44	McLaren Senna 1'14"93	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02
Radical RXC Turbo 1'15"62	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06	Dallara Stradale 1'16"32	Radical SR3 SL 1'16"40	McLaren 675LT Spider 1'16"51	Lamera GT 1'16"54
Huracán Evo 1'16"69	McLaren 720S 1'16"80	Donkervoort GTO 1'16"88	Huracán STO 1'16"89	Ligier JS2R 1'16"95	Huracán Performante 1'17"17	Aventador SVJ 1'17"17
992 GT3 (Cup 2R) 1'17"18	Lamera Cup (slicks) 1'17"19	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36	McLaren 675LT 1'17"48	McLaren 620R 1'17"60	991/2 GT3 RS (Cup 2R) 1'17"68	Alpine NM Engineering 1'17"72 ^(6X9)
308 Racing Cup 1'17"75	McLaren 600LT 1'17"84	911 (992) Turbo S 1'18"31	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	991/2 GT3 (Cup 2 N1) 1'18"85	992 GT3 (Cup 2 N0) 1'18"87	Lotus Exige S1 Duratec ⁽⁶⁾ 1'18"87
AMG GT R "2020" 1'18"92	911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport 1'19"00	911 R (991) 1'19"10	718 Cayman GT4 RS 1'19"13	Lotus 3 Eleven 1'19"20	911 (991) GT3 RS 1'19"22
570S Track Pack 1'19"32	Corvette C6 ZR1 1'19"33	Lamborghini LP700-4 1'19"40	GT-R Track Edition 1'19"45	McLaren 12C Coupé 1'19"51	KTM X-Bow R 1'19"51	Mercedes AMG GT R 1'19"55
Alpine A110 Cup 1'19"55	Ginetta G55 Cup 1'19"66	MP4-12C Spider 1'19"80	Lotus Exige MS460 ⁽⁵⁾ 1'19"81	M3 E92 4.4 DM ⁽⁶⁾ 1'19"98	Porsche 718 GT4 1'20"11	Ferrari 458 Italia 1'20"16
Ariel Atom II 300 1'20"18	Porsche Cayman GT4 1'20"28	Porsche 911 GT3 RS 4.0 1'20"30	911 (992) Carrera 2S 1'20"36	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) GTS 1'20"42	AMG GT 4 portes 63 S 1'20"49
911 (991/2) C4S 1'20"52	Nissan GT-R 2013 1'20"52	Nissan GT-R 2012 1'20"55	Corvette Z06 Pack Perfo 1'20"58	Nissan GT-R Nismo 1'20"61	Lexus LFA 1'20"64	Corvette C8 Stingray 1'20"66
911 (991) Turbo S 1'20"70	Mitjet 2.0 litres 1'20"70	BMW M4 CS (Cup 2) 1'20"72	Audi R8 RWS ⁽⁶⁾ 1'20"89	Evora Exigence Racing 1'20"93	GT-R Track Pack ⁽²⁾ 1'20"94	Nissan GT-R 2011 1'21"05
Mégane "500" Dijon Auto ⁽⁶⁾ 1'21"10	Peugeot RCZ Cup 1'21"10	AMG GT63 S E Perfo. 1'21"11	KTM X-Bow 1'21"20	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

LE CLASSEMENT

A110S Pack Aéro (Cup 2) 1'21"75	Nissan GT-R 1'21"75	997 GT3 RS 3.8⁽⁵⁾ 1'21"78	Mercedes AMG GT S 1'21"79	Audi RS3 8Y (PZERO Trofeo R) 1'21"83	911 (991/2) C2S 1'22"00	Jaguar F-Type R "2020" 1'22"02
Caterham 485R 1'22"10	Alfa Giulia GTAm 1'22"13	Audi R8 RWD 1'22"15	Lamborghini LP570-4 1'22"16	BMW M8 Competition 1'22"18	BMW M8 Comp. GC 1'22"20	Porsche 911 GT3 997 1'22"20
Aston Martin Vantage 1'22"25	BMW M5 F90 1'22"29	Porsche 718 Boxster S 1'22"52	Audi R8 V10 Plus 1'22"58	Audi TT RS Mk2 1'22"60	Panamera Turbo S E-Hybrid 1'22"78	Mercedes AMG GT 1'22"80
BMW M5 CS F90 1'22"72	Leon Cupra R 450-R⁽⁶⁾ 1'22"82	BMW M2 Competition 1'22"82	Mégane R.S. 4 Trophy-R 1'22"84	Audi R8 V10 1'22"86	911 (991) C2S X51 1'22"89	BMW M4 F82 CS 1'22"90
BMW M3 F80 Pack Comp. 1'22"90	911 (997) Turbo S 1'22"90	Alpine A110S 1'22"96	Toyota GR Supra 1'22"96	911 (991) Carrera S 1'22"98	Aston V12 Vantage S 1'22"98	Clio IV Cup (course) 1'23"00
BMW Z4 M40i 1'23"06	Lotus Exige S 1'23"22	E 63 S AMG "2018" 1'23"26	Lamborghini Urus 1'23"26	Golf VI GTI APR⁽⁶⁾ 1'23"28	Alfa Romeo Giulia QV 1'23"35	Mercedes A 45 S AMG 1'23"38
Mercedes SLS AMG 1'23"50	BMW M2 1'23"50	Jaguar F-Type SVR 1'23"60	Ferrari California 1'23"65	BMW 850i xDrive 1'23"68	BMW M4 DKG 1'23"72	Toyota GT 86 Monstaka 1'23"75 ⁽⁶⁾
Cadillac ATS-V 1'23"77	Audi RS e-tron GT 1'23"78	Mégane R.S. 4 Trophy 1'23"87	911 (991) Carrera Cab 1'24"18	Cadillac CTS-V 1'24"20	Cayman 981 GTS 1'24"21	Audi R8 (boîte méca) 1'24"22
AMG CLA 45 S SB 1'24"26	BMW M240i B55 1'24"29	Audi RS4 B9 1'24"29	Venturi 400 Trophy "route" 1'24"44	Camaro V8 "2016" 1'24"50	Maserati MC Stradale 1'24"54	Boxster Spyder 1'24"55
Panamera Turbo S 1'24"55	911 (997/2) C2S 1'24"57	Focus RS Mk3 (Cup) 1'24"58	Alpine A110 1'24"62	Ford Mustang Bullitt 1'24"63	AMG C 63 S Coupé 1'24"70	BMW 1 M Dijon Auto⁽⁶⁾ 1'24"71



Audi R8 R Tronic 1'24''77	Lotus Elise Cup 250 1'24''78	Panamera Turbo 1'24''78
Westfield FW300 ST3 1'24''80	Jaguar F-Type R 1'24''84	Audi RS5 B9 Sportback 1'24''85
Aston V8 Vantage S 1'24''85	BMW M5 (F10) 1'24''89	BMW M3 E92 Compet. 1'24''90
Alfa Romeo 4C 1'24''91	Fun Cup 2020 1'24''95	Artega GT 1'24''95
Audi RS3 8Y (PZERO) 1'24''97	Lexus RC F 1'25''04	Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks) 1'25''07
Alpine Légende GT 1'25''09	Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25''10	Boxster S (981) 1'25''11
Focus RS Pack Perf. 1'25''15	Mercedes C 63 S AMG 1'25''20	Honda Civic Type R FK8 1'25''39
Lotus Evora 1'25''40	Mégane R.S. Trophy-R 1'25''41	911 (997/2) GTS 1'25''52
Audi RS6 (C7) 1'25''52	Ford Focus RS (Mk3) 1'25''60	Mégane 4 Trophy 2020 1'25''60
Mercedes A 45 Mk2 1'25''62	Caterham Superlight 1'25''70	Honda Civic Type R FK2 1'25''70
Caterham 275R 1'25''72	Cayman S Sport 1'25''80	Mercedes A 45 AMG 1'25''82
Mercedes E 63 AMG 1'25''90	Porsche (997/2) C4S 1'25''94	Ginetta G40R 1'25''96
Toyota GR Yaris Track 1'25''98	Mégane 4 R.S. EDC 1'25''99	Audi S4 B9 1'26''09

Lotus Elise S "2012" 1'26''11	VW Golf VI GTI Ed. 35 1'29''29 ⁽³⁾
Cayman S 987 II 1'26''19	VW Golf VII GTI Perf 1'29''40
Mustang Laguna Seca 1'26''22	Toyota Yaris GRMN 1'29''41
Mercedes CLS 63 Perfo 1'26''30	VW Golf VI R 1'29''42
Jaquar XKR "2009" 1'26''38	Jeep Trackhawk 1'29''48
VW Golf VIII GTI Clubsport 45 1'26''39	Opel Corsa OPC 1'29''55
Cayman 981 1'26''40	Renault Mégane 3 R.S. Sport 1'29''58
Audi RS5 1'26''40	Ford Focus ST 2012 1'29''60
Audi RS3 2015 1'26''40	Ford Fiesta ST mk7 5 portes 1'29''68
Audi RS6 2009 1'26''48	Lotus Elise Club Racer 1'29''71
Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26''48	BMW 135i 1'29''75
911 (997) C4S kit moteur 1'26''50	Hyundai Genesis 3.8 1'29''90
BMW Série 1 M coupé 1'26''50	Renault Mégane R26 1'30''00
BMW M3 E90 1'26''51	Opel Insignia OPC 1'30''01
Audi TT RS BVM 1'26''57	Abarth 124 Spider 1'30''15
Mégane R.S. 275 Trophy 1'26''58	Skoda Octavia RS 220 1'30''25
Peugeot RCZ R 1'26''60	Mini JCW "2015" 1'30''28
Chevrolet Camaro 1'26''61	Mazda 3 MPS Mk2 1'30''28
Audi TTS Coupé 1'26''63	Audi S3 "2006" 1'30''31
BMW 340i Pack Perf. 1'26''78	Ford Fiesta ST "2013" 1'30''32
BMW M135i xDrive 1'26''86	Audi RS3 1'30''60 ⁽³⁾
Mustang Shelby GT 500 1'27''01	VW Scirocco TSI 1'30''63
Nissan 370 Z 1'27''04	Abarth 695 Biposto 1'30''76
Ford Focus ST 1'27''10	208 Racing Cup 1'30''80
BMW M235i 1'27''10	Lotus Elise 2010 1'30''90
Peugeot 308 GTI 1'27''12	VW Polo GTI 2018 1'30''91
Volkswagen Golf 8 R 1'27''13	Clio 4 R.S. Cup 1'30''91
Volvo S60 Polestar 1'27''15	Clio R.S. WSR 1'30''93
Corvette C6 LS3 1'27''16	Peugeot RCZ 1.6 1'31''00
Cupra Leon VZ 2.0 1'27''20	Mini Cooper S JCW (2008) 1'31''01
Mégane 3 R.S. 2014 1'27''27	Clio 3 R.S. /2 Cup 1'31''04
BMW M135i 1'27''28	Infiniti G37 S coupé 1'31''16
Mercedes A35 AMG 1'27''29	Peugeot 208 GTI 1'31''20
Mégane 4 R.S. CUP 1'27''30 ⁽²⁾	Toyota GT86 1'31''20
208 GTI 30th 1'27''30	Subaru BRZ 1'31''30
Mégane 3 R.S. Trophy 1'27''30 ⁽³⁾	Honda Civic Type R Champ. Ed. 1'31''30
Mégane R26.R "Toyo" 1'27''34	Alfa Romeo Giulietta QV 1'31''40
Subaru WRX STi S 1'27''40	BMW 128ti 1'31''41
BMW X6 M 1'27''40	Volkswagen Polo V GTI 1'31''50
BMW M3 E92 Coupé 1'27''40	Mini Cooper S 5P F56 1'31''70
Audi S3 Mk4 1'27''43	Peugeot 308 GTI (2010) 1'31''80
Lotus Elise Sport 240 Final Edition 1'27''49	Volkswagen Polo VI GTI mk2 1'32''08
Leon Cupra Sub8⁽⁷⁾ 1'27''57	Abarth Punto SS 1'32''25
Audi S4 1'27''65	Renault Twingo R.S. 2 1'32''50
BMW Z4 35i 1'27''68	Peugeot 308 GT 1'32''50
Opel Astra OPC 1'27''70	Skoda Fabia RS 1'32''60
C 63 AMG coupé Pack 1'27''70	Volkswagen Golf VI GTI 1'32''74
DS3 Performance 1'27''79	Renault Clio 2 R.S. 1'32''74
Ford Mustang 2.3 1'27''80	Honda Civic Type R FN2 1'32''90
Mini GP11 1'27''80	Secma F16 1'32''92
Mitsubishi Evo X GSR 1'27''81	Renault Clio 2 R.S. Mk2 1'32''92
BMW Z4 35is 1'27''85	Suzuki Swift Sport II 1'33''21
Mégane 3 R.S. Cup 1'27''87	Mazda MX-5 2.0 MZR 1'33''25
Audi S1 1'27''88	Audi A1 185 ch 1'33''32
Hyundai i20 N 1'27''91	Honda Civic Type R EP3(1) 1'33''39
Mitsubishi Evo IX 1'27''99	Nissan Juke Nismo RS 1'33''40
Ford Mustang GT 5.0 1'28''00	Abarth Punto Supersport 1'33''52
Jaquar XFR 1'28''00	Peugeot 205 GTI 1.9 1'33''72
Subaru STi "2008" 1'28''04	Alfa Romeo Mito QV 1'33''82
Ford Focus RS 1'28''06	Renault Twingo R.S. 1'33''86
Lexus IS-F 1'28''10	Renault Laguna Coupé V6 1'34''53
VW Golf 8 GTI 1'28''11	Mazda MX-5 ND 2.0 1'34''65
Ford Focus RS 500 1'28''22 ⁽²⁾	Abarth 500 1'35''03
Porsche Cayman S⁽¹⁰⁾ 1'28''35 ⁽¹⁰⁾	Renault Clio Williams(4) 1'35''18
VW Scirocco R 1'28''40	Citroën C2 VTS 1'35''26
VW Scirocco R 1'28''46	Abarth 500 kit SS 1'35''55
Seat Leon Cupra R 1'28''49	Suzuki Swift Sport 1'35''59
Mégane R26.R "Michelin" 1'28''57	Renault Mégane R.S. dCi 1'36''01
BMW (F40) M135i 1'28''58	Ford Sportka 1'39''62
Porsche Cayman 1'28''63	Renault Twingo GT 1'40''80
Porsche Boxster 1'28''65	Fiat Panda 100 HP 1'42''05
Mercedes C 63 AMG 1'28''80 ⁽¹⁾	
Mitsubishi EVO X MR 1'28''88	
Ford Fiesta ST "2018" 1'29''07	
Honda S2000 1'29''15	
Clio 4 R.S. Trophy 1'29''18	



DAVID CONTRE GOLIATH

L'une des dernières bombinettes du marché s'est mis en tête d'aller faire un tour en enfer et ce pendant 24 heures. Nous avons suivi cette folle aventure, qui s'est achevée au beau milieu de la nuit.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.



MINI BULLDOG RACING

Moteur » 4 en ligne turbo 1 998 cm³
Puissance » 306 ch Couple » 45,9 mkg
Régime maxi » 6 500 tr/mn
Transmission » traction, 8 autos
Pneus » Hankook slicks
Poids » 1 170 kg
Production » modèle unique

Chaque stand
accueille
jusqu'à six
autos !

Adulée par le public,
cette unique Mini court
en catégorie SP3T.



Les installations
rivalisent de
grandeur et
d'ingéniosité.



Le tracé des
24 heures
emprunte aussi
la piste GP.





Vidé, arçéauté, l'habitacle ajoute des systèmes d'acquisition de données.



La gestion des dépassements devient épineuse avec 138 autos en piste!

OUTRE LA COMPLEXITÉ DU TRACÉ, LES DÉPASSEMENTS ET LA SALETÉ CROISSANTE

La citadine rêve de compétition, bercée par les exploits de ses ancêtres au rallye de Monte-Carlo dans les années 60 (3 victoires) et beaucoup plus tard du colossal 4x4 en rallye-raid (à partir de 2012). L'endurance? Elle y a goûté en 2012 aux 24h du Nürb', avec un coupé JCW qui a couvert 118 tours avant d'abandonner, et une Mini Challenge qui s'est hissée à la 41^e place au général et à la 2^e place de sa catégorie (SP2T). Ne croyez pas que la course la plus difficile au monde multiplie les catégories dans le but de saluer la bravoure de chacun. Elle met juste de l'ordre pour jauger, comparer et classer les innombrables candidates au départ. Cette année, elles étaient 138 et seulement 109 ont rallié l'arrivée. La catégorie "SP" correspond aux autos développées pour la compétition, et le chiffre qui

suit à la cylindrée. Plus il est élevé, plus le bloc est conséquent. La SP2T se situe donc au bas de l'échelle et concerne des moteurs turbo inférieurs à 1750 cm³. Cette fois, la Mini Bulldog Racing place la barre plus haut et court en SP3T, regroupant des blocs suralimentés compris entre 1750 et 2000 cm³. Elle affronte ainsi une flopée de VW Golf GTI TCR, une Cupra Leon, une Subaru WRX STI officielle ou une ancienne Opel Astra Cup pilotée entre autres par un certain Carlos Tavares, patron de Stellantis.

Les crocs

L'ambitieux projet a éclot seulement en septembre dernier et se base sur une John Cooper Works aux ailes élargies propulsée par un 2 litres turbo de 306 ch et couplée à une boîte auto. Soit une configuration proche de feu la GP produite à 3000 exemplaires. Vidée et "arçéauté", la puce doit rester proche de la série. D'où la présence du quatre cylindres dans sa

configuration la plus puissante disponible, simplement affublé d'un catalyseur moins contraignant. La transmission, elle, s'appuie sur un convertisseur Aisin et sur un autobloquant mécanique (maxi 70 %). Le travail sur la suspension consiste quant à lui à rigidifier les rotules (Uniball) et à opter pour des combinés KW réglables en compression et détente. Les vitres sont allégées (Makrolon) et l'évolution la plus voyante touche l'aérodynamique. Un gigantesque aileron réglable prend place sur le hayon et est complété par une lame avant, un fond plat et un diffuseur afin d'obtenir une balance avant/arrière neutre. Pour faciliter les changements de pneus, Bulldog Racing greffe un système de levage pneumatique. Sans surprise, cette Mini pesant 1170 kg (contre 1255 kg annoncés pour la GP) chausse des slicks Hankook et n'a pas eu besoin de sortir ses pneus pluie. À l'avant, ils sont changés à chaque ravitaillement, soit tous les huit tours (8 x 25,947 km = 207 km) malgré le



Un second impact à l'avant gauche a été fatal pour la Mini.



En course, la Mini a foulé le spectaculaire Carousel quarante fois.



AU FIL DES TOURS REPRÉSENTENT LES DEUX PLUS GROS DANGERS EN PISTE

réservoir de 100 l. Précision importante, le temps imparti à chaque arrêt est calculé en fonction du nombre de tours couvert en un relais, à hauteur de 20" par tour (soit ici 2'40"). Les plaquettes racing, elles, sont prévues pour résister toute l'épreuve et les disques proviennent de chez BMW Performances Parts. Mini s'appuie et soutient un team nouvellement créé et basé non loin de Nürburg, dont la dénomination (et l'emblème) rend hommage au surnom donné au modèle originel, en raison de son museau aplani. La livrée rouge et blanc, elle, se veut un clin d'œil aux voitures de course des années 60. Les essais ont démarré en mars sur la base de Miramas (13) appartenant au groupe BMW et cette voiture de course a foulé pour la première fois la Nordschleife en mai, lors des manches qualificatives.

Débuts difficiles

La première séance n'a pas été de tout repos pour les mécanos, qui ont bataillé pour trouver

la cause d'une perte de puissance. Lors de la seconde séance, tout est rentré dans l'ordre et la Mini-Maxi a réussi à boucler un tour, regroupant le circuit GP et la Nordschleife, en 9'53" malgré la présence d'une slow zone (60 km/h). L'équipage, composé de quatre pilotes, est plutôt aguerris avec un total de 29 participations à cette épreuve et plus de 700 000 km parcourus sur le tracé le plus dingue et complexe au monde. Parmi eux, Uwe Krumscheid se distingue à ses 16 participations et a grandi au charmant village de Nürburg surplombé par un château du XII^e siècle situé à 678 m d'altitude. Jens Dralle, un journaliste-essayeur d'*Auto Motor und Sport* a également eu le courage de prendre part à l'aventure, où les pros côtoient les amateurs, et les plus féroces GT3 du moment de sages berlins comme une Dacia Logan! Il explique qu'il est préférable avec cette Mini d'opter pour une conduite coulée, en raison du couple maxi

disponible à 1750 tr/mn et d'une mécanique guère à l'aise dans les tours. Il a pris du plaisir en se battant de temps à autre avec des 718 Cayman S (flat-4). Son rêve aurait été d'éteindre une lampe bleue sur la voiture, signalant une entrée dans le top 30. Il s'est concentré sur les deux plus gros dangers en piste: les dépassements et la saleté croissante au fil du temps. Le départ de cette prestigieuse course n'offre pas le côté solennel des 24h du Mans et s'exécute de manière lancée en trois groupes (à quelques minutes d'intervalle), en fonction des catégories. En tant que spectateur, on est d'abord surpris par l'absence de commentaires en anglais et du peu d'écrans en bord de piste. Cette course d'envergure intergalactique réunissant 230 000 spectateurs prend une tournure nationale inattendue. Mercedes-AMG et BMW assurent le show dans les paddocks, qui restent ouverts au public... Contrairement aux boxes, où s'entassent déjà jusqu'à six autos et



À gauche, le journaliste allemand Jens Dralle.



L'aventure s'est arrêtée au milieu de la nuit.



LA MINI-MAXI ATTEINT ICI 246 KM/H ET PEUT TOURNER EN 9'53" !

où l'entraide se met en place naturellement entre les teams. Le plus compliqué pour le public est d'établir un plan d'attaque pour profiter au mieux de la course dans les différents endroits du circuit en évitant les ampoules aux pieds.

L'enfer, c'est les autres

Au bout de 16 tours, la puce gagne 21 positions et se bat alors pour la 5^e place de sa catégorie. Sur ce tracé, elle atteint maximum 246 km/h et réalise son meilleur chrono en pleine nuit, équivalent à celui de qualification. Mais au 19^e tour, un premier incident se produit lors d'un dépassement et endommage l'avant gauche. Il coûte 2h30 à l'équipe, entre le temps d'attente de la dépanneuse débordée (1h) et les réparations. « Les plus aguerris dépassent en général très bien, sans mettre en danger, même à plus de 240 km/h. Mais certains accrochages réclament une modération par le biais des caméras » précise le journaliste... C'est le cas de la collision la plus marquante de cette édition, après 3h30 de course, entre les leaders (et frères Vanthoor qui plus est!) à près de 300 km/h. Elle

a valu l'abandon du grand favori Manthey Racing et de la 991 R "Grello" encensés par le public, dont l'équipage compte deux Français: Kevin Estre et Frédéric Makowiecki. Les crevaisons sont également légion. Jens Dralle a pu l'expérimenter en pleine nuit (débris de carbone) et explique que la gestion des saletés en piste devient problématique au fil des heures. « Dès que l'on sort de la trajectoire pour doubler, il est difficile de se débarrasser des résidus sur les pneus arrière avec une traction. » Il garde pourtant un excellent souvenir du roulage de nuit et des installations en bord de piste: lumière, odeurs de barbecues. En tant que spectateur, l'ambiance est juste hors-norme à condition de s'éloigner des paddocks, bien trop sages par rapport à ceux des 24h du Mans (activités, échoppes). La taille et la qualité des installations montées tout au long de la piste laissent sans voix: échafaudages, bungalows, sonos, terrasses, collection de fûts de bière... Le spectacle est à la hauteur de sa réputation. Admirer le flot des concurrents au beau milieu de la nuit avec les disques

incandescents et dans une telle ambiance constitue le point d'orgue de ces festivités. Bon, le journaliste n'a pas profité longtemps de ses relais de nuit. Après la crevaison, un second incident lors d'un dépassement achève l'avant gauche et sonne le glas de cette édition au 40^e tour. « Il est 3h du matin, je mange une part de gâteau et je rentre dormir... Pour au moins un an! » conclut le confrère. Dommage, la Mini avait réussi à s'attirer la sympathie du public. À l'applaudimètre, la Dacia la devance toutefois. D'autant que cette Logan affublée d'un aileron est parvenue à rallier l'arrivée à la 88^e place en signant son meilleur tour en 11'42" ! Chapeau bas. Malgré une météo clémente, les installations sont démontées dès le dimanche matin et les abords de piste se vident avant la fin de la course. Étrange manière de saluer le courage, voire le grain de folie de ces pilotes qui affrontent l'Enfer Vert pendant 24 heures. Quant à Mini, il n'a pas prévu pour le moment d'aligner son Bulldog sur une autre épreuve. Mais nous pourrions le revoir à Magny-Cours pour un essai course haut en couleur. ■

digigi
SERVICES



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

NOS GARANTIES

+ 30 CENTRES ET 12 BANCS DE PUISSANCE

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



digigi
SERVICES

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



Infos line: _____

01.60.08.09.22



THÉORIE DE L'ÉVOLUTION

La course fait toujours rage entre les manufacturiers de pneus ultra-sportifs. En sport automobile pourtant, l'heure est plutôt à la limitation des coûts. À l'occasion d'une discussion avec de hauts responsables Pirelli, nous avons pu aborder les tendances sur la route et sur la piste.

PAR CÉDRIC PINATEL PHOTOS D.R.



En compétition, l'heure est à la limitation des coûts.

Comme la Lamborghini Countach 25^e Anniversaire, l'Aventador Ultimae dispose de Pirelli P Zero. Mais pendant les trente dernières années, la technologie pneumatique a au moins autant évolué que celle de nos voitures. « À l'époque de la Ferrari F40, le développement des pneus ultra-sportifs n'incluait que trois paramètres. En plus des progrès gigantesques en matière de technologie de gomme, les pneus sportifs s'évaluent désormais sur plus d'une dizaine de critères », précise le directeur du département recherche et développement, Stefano Bizzi. Voilà aussi pourquoi ces gammes de pneus à hautes performances se sont élargies pour proposer plusieurs niveaux d'efficacité selon

les besoins. Chez Pirelli, le P Zero (rival du Michelin Pilot Sport 4S) se décline depuis plusieurs années en trois niveaux d'efficacité. Il y a d'abord le P Zero "tout court", conçu comme un pneu polyvalent. Puis on trouve le P Zero Corsa, dont le profil plus tendre permet d'envisager quelques sorties sur circuit. Et enfin le P Zero Trofeo R, un semi-slick homologué route à la définition radicale. « Comptez en moyenne 2''0 d'écart au tour entre le P Zero et le Corsa sur un circuit classique, et deux autres secondes entre le Corsa et le Trofeo R », précise Dario Marrafuschi, chef de produit chez Pirelli. Et comme nous avons pu le voir sur une image volée du prototype de la future Porsche 911 GT3 RS, Pirelli prévoit l'arrivée prochaine



Un pneu slick comme celui-ci, destiné au FIA GT3, coûte environ 500 €.



Imaginez le bond en efficacité entre cette antiquité des années 30 et nos gommes modernes.

d'un pneu encore plus extrême: le Trofeo RS. Interrogé à ce sujet, le manufacturier italien refuse pour l'instant d'en dire plus (cette 911 est dévoilée le 17 août). Mais le but est certainement de répliquer au Michelin Pilot Sport Cup 2R, conçu pour exploser les chronos en piste en sacrifiant au maximum la durabilité. D'ailleurs, jusqu'où peut-on aller pour battre ces records ? Pourrait-on imaginer un pneu ultra-performant uniquement capable de claquer un tour canon avant de se dégrader ? « Tout dépend des demandes des constructeurs », explique Stefano Bizzi. « Depuis quelques années, ils nous proposent des cahiers des charges de plus en plus extrêmes et se focalisent vraiment sur les chronos. Même sur des segments jusque-là assez conservateurs

comme pour l'Audi RS 3, désormais équipée de vrais semi-slicks Pirelli en option. » Alors, à quand une évolution du Michelin Cup 2R pour répliquer au Trofeo RS ? L'échange avec nos hôtes dérive naturellement vers l'électrique et ses contraintes en raison de la masse élevée et de la montagne de couple instantané. En la matière, Pirelli ne se fait guère de souci : « Ça fait des décennies qu'on développe des pneus pour des Formule 1 et des sport-protos générant deux tonnes d'appui aérodynamique. Cette expérience de la compétition nous est très utile pour mettre au point les pneus des électriques à vocation sportive et composer avec leur masse », explique Dario Marrafuschi. Comme pour la Lucid Air Grand Touring

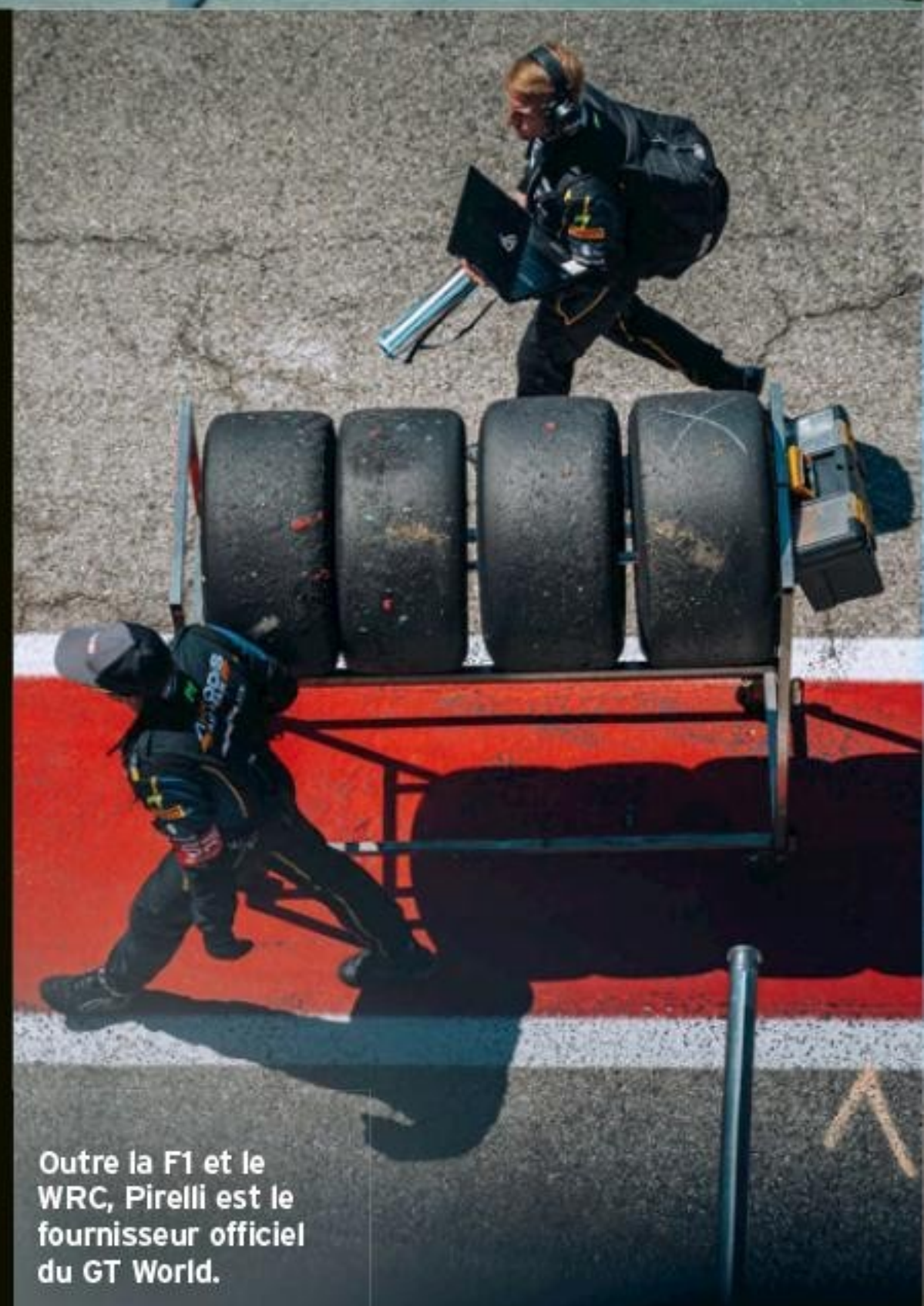


Les manufacturiers se livrent une lutte acharnée sur le créneau des pneus hautes performances homologués.



Le P Zero routier a été homologué pour la première fois sur la Ferrari F40.

Le Trofeo R ci-contre va bientôt être rejoint par le Trofeo RS, un semi-slick encore plus radical.



Outre la F1 et le WRC, Pirelli est le fournisseur officiel du GT World.

Performance, une grosse berline de 1050 ch pesant plus de 2,3 tonnes équipée de P Zero spécifiques. Et qui a brillé à Goodwood!

La réduction des coûts en course

Si la course à l'armement ne semble pas partie pour s'arrêter concernant les pneus routiers, la situation est très différente en sport automobile. Depuis quelques années, la tendance est plutôt à la réduction des coûts. Que ce soit en Formule 1, en WRC ou en GT World Challenge, il n'y a plus de concurrence entre différents manufacturiers mais un seul équipementier/partenaire du championnat. Un pneu Pirelli de GT3 coûte par exemple environ

500 €. Les cahiers des charges de certains organisateurs comme ceux de la Formule 1 exigent un important niveau de dégradation pour favoriser le spectacle... Ce qui entache parfois l'image du manufacturier. Ces contraintes ne freinent pas pour autant le progrès technologique. « Nous devons innover tout en gardant à l'œil la réduction des coûts, c'est un défi très intéressant », avoue Mario Isola, le patron du département compétition. Chez Pirelli, l'objectif reste de conserver une position dominante sur le marché des sportives et en compétition. Outre l'exclusivité des plus grandes catégories de sport automobile au monde (à l'exception du WEC), Pirelli équipe quasiment la moitié du marché des voitures de "prestige". ■

Motor Sport

Trackdays

Calendrier 2022 / 7 journées

12 mars

21 mars (Race day)

13 juin (nocturne)

3 octobre



Magny-Cours GP

13 mars



Magny-Cours Club

24 juin (Exclusive day)



Dijon Prenois

6 septembre (Exclusive day)



Le Mans Bugatti

Nos
partenaires:



GARMIN CATALYST



B.R.M.
..Chronographes..

■ Conseils
de coachs
diplômés

■ Essais
partenaires

■ Présence
de l'équipe
du magazine
Motorsport

Réservation en ligne : www.motorsport-trackdays.fr

Informations par mail : trackday@motorsport-magazine.fr



LE GENTLEMAN



Depuis que Porsche a englobé le préparateur Manthey Racing, la GT2 RS Manthey Performance Kit est devenue la voiture de série la plus rapide sur le mythique Nürburgring. Seules deux d'entre elles sont immatriculées en France. Nous en avons attrapé une, avec son truculent propriétaire Jean-Phi. Morceaux choisis.

PAR JACQUES WARNERY
PHOTOS YANNICK PAROT



Les baquets offrent un maintien à la hauteur de cette centrifugeuse.



Le pack Weissach inclut cet arceau en titane.



Ces aérodiskues réduisent les turbulences à l'arrière.

La GT2 RS MR dévale le toboggan de Spa et efface ses copines de jeu dans un souffle de biracteur. Sur le muret des stands, l'œil de Jean-Phi brille de bonheur. Ce n'est pourtant pas lui qui se trouve derrière le cerceau, mais un bon copain qui le tient avec un talent certain. Outre le plaisir d'emmener une des plus redoutables machines de trackdays de son époque comme elle le mérite, le garçon aime tout autant laisser le volant à ceux qui lui sont chers. Posséder la plus ultime des Porsche vendue dans le commerce pour rouler sur piste, c'est bien. Partager cette passion des trackdays entre copains dans une ambiance sans prise de tête, c'est encore mieux.

L'étalage sur les réseaux sociaux, lesbroufés ou les fanfaronnades autour d'improbables chronos, ce n'est pas le genre de la maison. Pour avoir travaillé avec talent sur les plus prestigieuses italiennes, toutes générations confondues, Jean-Phi est un mécanicien qui a de l'or dans les mains. C'est aussi un bon coup de volant formé aux courses de côte au milieu des années 90. Mais c'est surtout un garçon simple au bon sens du terme. Un type normal qui apprécie tout autant de sortir sa bonne vieille BMW 540i E34 totalisant près de 400 000 km pour aller se chicorer à Dijon-Prenois avec ses copains Béhemistes. Cela ne l'empêche pas de succomber aux saveurs raffinées des divas de Zuffenhausen: « J'ai eu lors de mes jeunes années l'occasion de travailler sur la mécanique d'une 911 S préparée qui prenait pratiquement 9 000 tr/mn. C'était magique et fiable ». L'arrivée des GT3 dont les flat-6 s'essorent à des régimes aériens excite sa curiosité, jusqu'au jour où un fidèle compère vient le voir pour lui faire essayer une 991/2 GT3: « Quand on a goûté à ce bloc qui rentre en transe à 9 000 tr/mn, on en veut forcément une! ». Vu que tous les modèles neufs sont dorés et déjà écoulés, son inséparable pote finit par lui trouver un superbe exemplaire Bleu

« Dès que le vendeur l'a démarrée avec les clapets d'échappement ouverts, je me suis dit que j'allais faire une bêtise. Cela n'a pas loupé puisque je l'ai prise tout de suite! »

Miami boîte manuelle dont le prix venait de baisser: « Je lui ai alors dit de s'en occuper et de la ramener! ». Cette nouvelle venue lui ouvre l'appétit et la GT2 RS lui fait de l'œil. Après avoir fait chou blanc sur une ex-Jean-Eric Vergne vendue à la concession de Velizy, ils en dénichent une chez Moteurs et Sens, affublée du pack Weissach: « Dès que le vendeur l'a démarrée avec les clapets d'échappement ouverts je me suis dit que j'allais faire une bêtise. Cela n'a pas loupé puisque je l'ai prise tout de suite! ».

Depuis avril 2019, cette romance se remplit d'anecdotes: « J'étais à Dijon entre copains et j'avais refait une géométrie avec beaucoup de carrossage à l'avant. En la voyant, un participant est venu me voir en me demandant si c'était une MR. Je lui ai répondu sur le ton de la rigolade que c'était une Monsieur Raoux! ». Pour Jean-Phi, la vie est bien trop courte pour se prendre au sérieux. Lors des premières sorties, il déplore des réactions dans le volant avant de constater un défaut de chasse avec les appareils de données constructeur. La belle fait des siennes sur la piste de Ladoux: « Ma géométrie trop radicale rendait sa poupe chatouilleuse et je passais bien moins fort qu'avec la GT3 que j'avais également amenée ». Petit à petit, l'idée d'un kit Manthey Racing fait son chemin. Son fameux copain se renseigne sur la chose et prend contact avec l'unique propriétaire en France:

« La personne a monté le kit progressivement en commençant par les amortisseurs, puis l'aéro et les jantes aérodiskues. Il s'est fait récemment installer les dernières évolutions comprenant des lamelles sous le fond plat qui ont permis à la GT2 RS d'améliorer le record sur le Ring lors de sa seconde tentative. Le propriétaire nous a assurés du gain incroyable de toutes des modifications par rapport à l'origine. Nous étions évidemment un peu sceptiques, mais le fait que le garçon en question totalise plus de 5 000 tours sur le Nürburgring et au moins 50 000 km sur sa GT2 RS MR nous a vite rassurés! ». Jean-Phi saute le pas début janvier et récupère son joujou en mars avec la totale: kit suspension (amortisseurs trois voies à l'avant, quatre voies à l'arrière et ressorts spécifiques), kit aérodynamique permettant de faire passer les appuis de 59 à 70 kg à l'avant et de 93 à 200 kg à l'arrière à 200 km/h (aileron, diffuseur, Gurney flap, mât et capot moteur arrière revus, lèvres et flaps avant et lamelles pour canaliser l'air sous le fond plat), jantes magnésium avec aérodiskues en carbone pour réduire la traînée, freinage (plaquettes et conduits de frein avec gaines en acier spécifiques), réservoir d'eau de refroidissement des échangeurs plus grand (9 litres) et Michelin Pilot Cup 2 R. Il n'a évidemment pas pu s'empêcher de la sortir à Spa fin mars pour un premier débriefing en compagnie d'une bonne bande de brigands aussi piquée que lui: « C'est effectivement le jour et la nuit avec la version d'origine qui paraît un peu surmotorisée. Le kit la rend bien plus homogène. Le pilotage en devient plus fluide et on exploite davantage le moteur. On y gagne en grip, motricité, mais aussi en stabilité dans les parties rapides grâce à l'aéro. Bref, on se régale! ». Jean-Phi n'a maintenant plus qu'une idée en tête: remettre ça au plus vite entre potes. Le circuit de Dijon-Prenois qui est presque devenu leur seconde maison va vite voir débarquer la plus efficace des Porsche 911 immatriculées! ■

ABARTH

695
1.4 turbo 180 ch 8 CV 27 990 €



ALFA ROMEO

GIULIA
QV V6 biturbo 510 ch 40 CV 94 700 €



STELVIO

QV V6 biturbo 510 ch 41 CV 102 900 €



ALPINA

B3/B3 TOURING
6 en ligne biturbo 495 ch 90 900/92 200 €



B4 GRAN COUPÉ

6 en ligne biturbo 495 ch 94 150 €



B5/B5 TOURING/B8

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



ALPINE

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



ASTON MARTIN

VANTAGE
V8 biturbo (BVM7 ou BVA8) 510 ch 41 CV 148 840 €
F1 Edition V8 biturbo 535 ch NC 172 840 €
Roadster environ + 8 000€
V12 biturbo (333 ex.) 700 ch NC 302 000 €



DB11

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



DBS SUPERLEGGERA

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



DBX

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



AUDI

S3/RS3
Sportback/berline 2.0 T 310 ch 58 190/58 755 €
Sportback/Berline 2.5 T 400 ch 69 990/71 390 €



RSQ3

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



RS4 AVANT

V6 biturbo 450 ch 34 CV 98 410 €



RS5

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



RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK

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



S8

V8 biturbo 571 ch 160 700 €



RS ETRON GT

2 élec. 646 ch 145 690 €



Q8

SQ8 V8 biturbo 507 ch NC 132 220 €
RSQ8 V8 biturbo 600 ch 53 CV 168 880 €



TT

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



R8

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



BENTLEY

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



BMW

SÉRIE 1/ 2
128ti 2.0 turbo 265 ch NC 47 600 €
M135i xDrive 2.0 turbo 306 ch 19 CV 54 250 €
M235i Gran Coupé 2.0 306 ch 19 CV 56 850 €



SÉRIE 2 COUPÉ

M240i 3.0 374 ch 26 CV 59 280 €
M240i 3.0 xDrive 374 ch 26 CV 61 550 €



SÉRIE 3/4

M340i xDrive 374 ch 26 CV 69 600 €
M440i xDrive 374 ch 26 CV 70 650 €
M440i xDrive Gran Cpe 374 ch 26 CV 71 000 €
M440i xDrive Cabriolet 374 ch 26 CV 77 150 €



M3/M4

M3 Competition 3.0 510 ch 41 CV 105 250 €
M4 Competition 3.0 510 ch 41 CV 107 650 €
M4 CSL 3.0 550 ch NC 178 000 €
M4 xDrive Cabriolet 3.0 510 ch 41 CV 118 650 €



I4

M50 Gran Coupé 2 élec. 544 ch 73 750 €



M5

Competition V8 biturbo 625 ch 55 CV 143 300 €



Z4

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



SÉRIE 8

M850i 530 ch 43 CV 131 600 €
M850i Cabriolet 530 ch 43 CV 137 150 €
M850i Gran Coupé 530 ch 43 CV 139 600 €
M8 Competition 625 ch 55 CV 174 800 €
M8 Competition Cab. 625 ch 55 CV 182 800 €
M8 Comp. Gran Coupé 625 ch 55 CV 171 800 €



X3/X4 M

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



X5/X6 M

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



BORN

VZ	230 ch	44 600 €
----	--------	----------



296 GTB/GTS

Coupé V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	271 115 €
GTS V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	315 375 €



FOCUS ST

2.3 turbo	280 ch	18 CV	39 150 €
-----------	--------	-------	----------



BUGATTI CHIRON

Super Sport W16 4 t.	1 600 ch	3 840 000 €
----------------------	----------	-------------



FORMENTOR

VZ 2.0 turbo 4WD	310 ch	47 900 €
VZ 2.5 turbo 4WD	390 ch	59 990 €



812

Superfast V12	800 ch	81 CV	297 975 €
GTS V12	800 ch	81 CV	336 270 €
Competizione V12	830 ch	NC	491 445 €
Competizione A V12	830 ch	NC	569 975 €



MUSTANG

V8 5.0	450 ch	36 CV	58 400 €
V8 5.0 Cabriolet	450 ch	36 CV	62 400 €
California Special Cab.	450 ch	36 CV	64 500 €



CATERHAM SUPER SEVEN

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



DALLARA STRADALE/EXP

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



SF90

Stradale V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch	423 575 €
Spider V8 biturbo et 3 élec.	1 000 ch	465 715 €



MUSTANG MACH-E

GT 2 électriques	487 ch	77 490 €
------------------	--------	----------



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY

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



DONKervoort D8 GTO INDIVIDUAL SERIES

2.5 turbo	415 ch	234 576 €
-----------	--------	-----------



DAYTONA SP3

V12 (599 ex)	840 ch	1 967 835 €
--------------	--------	-------------



HYUNDAI I20 N

1.6 turbo	204 ch	28 400 €
-----------	--------	----------



CORVETTE Z06

Coupé V8 5.5	679 ch	env. 120 000 €
Coupé V8 5.5	679 ch	env. 125 000 €



FERRARI PORTOFINO M

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



FORD FIESTA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	28 890 €
-----------	--------	-------	----------



JAGUAR F-TYPE

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



CUPRA LEON

2.0 turbo	245 ch	8 CV	39 500 €
2.0 turbo	300 ch	NC	42 150 €
2.0 t. Sportstourer 4WD	310 ch	NC	46 290 €



ROMA

V8 biturbo	620 ch	206 890 €
------------	--------	-----------



PUMA ST

1.5 turbo	200 ch	11 CV	35 450 €
-----------	--------	-------	----------



F-PACE

SVR	550 ch	113 160 €
-----	--------	-----------



LE CHOIX DE MOTORSPORT

CITADINE » GR Yaris



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

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

COMPACTE » Focus ST



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

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

KTM
X-BOW

R (DSG + 5 831 €)	300 ch	19 CV	110 280 €
GT (DSG + 5 831 €)	300 ch	19 CV	116 280 €



LAMBORGHINI
HURACÁN EVO/STO

RWD Coupé V10	610 ch	NC	191 875 €
RWD Spyder V10	610 ch	NC	211 005 €
4WD Coupé V10	640 ch	59 CV	221 380 €
4WD Spyder V10	640 ch	59 CV	243 465 €
Tecnica 2WD V10	640 ch	59 CV	231 640 €
STO RWD V10	640 ch	59 CV	299 295 €



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



URUS
V8 biturbo 650 ch 59 CV 226 590 €




LAND ROVER
RANGE ROVER SPORT
V8 4.4 biturbo 530 ch 144 200 €



LEXUS
RC F

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



LC 500

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



LOTUS
EMIRA

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



EVIJA
4 élec. (130 ex.) 2 000 ch 2 370 000 €



MASERATI
GHIBLI/QUATTROPORTE

Ghibli Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	144 400 €
Quattro. Trofeo V8 biturbo	580 ch	51 CV	179 850 €



GRECALE
Trofeo V6 biturbo 530 ch 115 400 €



LEVANTE
Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV 165 950 €



MC20

Coupé V6 biturbo	630 ch	222 000 €
Cielo V6 biturbo	630 ch	265 400 €



MAZDA
MX-5

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



McLAREN
GT
V8 biturbo 620 ch 55 CV 203 500 €



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



720S

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



MERCEDES
CLASSE A/CLA/GLA

A 35 AMG	306 ch	20 CV	52 650 €
A 45 S AMG	421 ch	31 CV	72 250 €
CLA 35 AMG	306 ch	20 CV	55 300 €
CLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	73 300 €
GLA 35 AMG	306 ch	20 CV	57 700 €
GLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	76 000 €



CLASSE C

43 AMG 2.0 T (break + 1500 €)	476 ch	73 900 €
63 S AMG 2.0 T + 1 élec.	680 ch	NC



CLASSE E
63 S AMG (break + 2200 €) 612 ch 53 CV 138 950 €



AMG SL

43 2.0 T	476 ch	138 700 €
63 V8 4.0 4MATIC+	585 ch	190 750 €



AMG GT 4 PORTES
63 S E-Performance 843 ch 211 400 €



GLC COUPÉ
63 S AMG 510 ch 42 CV 114 100 €



GLE
63 S AMG/Coupé 612 ch 54 CV 150 200/165 300 €



MINI
BERLINE

Cooper S	184 ch	10 CV	29 500 €
John Cooper Works Cabrio	231 ch	12 CV	35 800 € + 3 100 €



LE CHOIX DE MOTORSPORT

BERLINE » BMW M5 Comp.



BMW reste incontestablement le plus talentueux faiseur de berlines sportives.

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

GT » Ferrari 812 Superfast



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

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

CLUBMAN/COUNTRYMAN

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



MORGAN

SUPER 3/ PLUS 4/ PLUS 6

Super 3 1.5 turbo	118 ch	NC	58 790 €
Plus 4 2.0 turbo	255 ch	17 CV	86 370 €
Plus 6 3.0 turbo	335 ch	24 CV	109 700 €



PAGANI

HUAYRA CODALUNGA

V12 biturbo (5 ex.)	840 ch		7 000 000 €
---------------------	--------	--	-------------



PEUGEOT

508 PSE

2.0 turbo et 2 élec.	360 ch	68 550 €/+ 1300 € SW
----------------------	--------	----------------------



PORSCHE

718 BOXSTER

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



718 CAYMAN

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



718 CAYMAN GT4/GT4 RS

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



911 CARRERA

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



911 GT3/TOURING

4.0	510 ch		178 595 €
-----	--------	--	-----------



911 TURBO/SPORT CLASSIC

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



TAYCAN/SP. TURISMO

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



PANAMERA/SP. TURISMO

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



MACAN

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



CAYENNE/COUPÉ

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



RENAULT

MÉGANE R.S.

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



SKODA

OCTAVIA RS

2.0 turbo	245 ch	42 700 €
-----------	--------	----------



TESLA

MODEL 3

Performance 2 élec.	482 ch	66 490 €
---------------------	--------	----------



MODEL S

Plaid 3 élec.	1 020 ch	env. 130 000 €
---------------	----------	----------------



TOYOTA

GR YARIS

3 cyl. turbo	261 ch	37 400 €
--------------	--------	----------



GR 86

flat-4 2.4	234 ch	33 900 €
------------	--------	----------



GR SUPRA

2.0 turbo	258 ch	15 CV	56 400 €
6 en ligne turbo BVM6	340 ch	23 CV	68 100 €



VOLKSWAGEN

UP!

GTI 3 cyl. turbo	115 ch	6 CV	21 190 €
------------------	--------	------	----------



POLO

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



GOLF

GTI 2.0 turbo	245 ch	14 CV	45 880 €
GTI Clubsport 2.0 turbo	300 ch	19 CV	50 570 €
R 20 ans 2.0 turbo	333 ch	env.	60 000 €



LE CHOIX DE MOTORSPORT

DÉCOUVRABLE » MX-5



La MX-5 incarne le roadster light par excellence ! L'icône trentenaire

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

PISTARDE » A110S



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

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

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		M635 CSi	N°20	FOCUS ST	N°33	A 45 AMG MK1	N°104	944 TURBO	N° 7
GRANDE PUNTO	N°40	M COUPÉ	N°48	FOCUS RS	N° 7	C 32 AMG	N°20	959	N°47
ALFA ROMEO		ROADSTER M	N° 2	FOCUS RS Mk II	N°62	C 63 AMG BLACK SERIES	N°66	996 GT3 MK2	N°63
147 GTA	N° 4	Z8	N° 7	PUMA 1.7	N°38	CL 65 AMG	N°37	BOXSTER S 3.2	N° 4
156 GTA	N°18	Z1	N°10	SIERRA RS COSWORTH	N° 5	CLK 63 BLACK SERIES	N°50	BOXSTER SPYDER	N°51
75 TURBO	N°10	Z4M COUPÉ	N°27	SPORTKA	N°27	E 55 AMG	N°11	CARRERA GT	N° 1
4C	N°100	BUGATTI		HOMMELL		McLAREN SLR	N°32	CAYMAN GT4 "981"	N°89
8C COMPETIZIONE	N°45	EB 110 S	N° 3	BERLINETTE RS2	N°11	McLAREN SLR ROADSTER	N°36	CAYMAN S "987"	N°26
BRERA 3.2 V6	N°33	VEYRON 16.4	N°71	HONDA		SL 55 AMG	N°19		
ALPINA		CHEVROLET		CIVIC TYPE-R	N° 1	SL 65 AMG BLACK SERIES	N°44	RENAULT	
B9 3.5	N°21	CORVETTE C5	N°22	CIVIC TYPE R	N°64	SLK 32 AMG	N°24	19 16S	N°16
ALPINE		CORVETTE C5 ZR-1	N°26	INTEGRA TYPE-R	N° 4	SLK 55 AMG	N° 3	21 TURBO	N°22
A 310 V6	N°18	CORVETTE C6	N°57	NSX	N°14	SLS AMG	N°73	5 GT TURBO	N° 3
A 610 TURBO	N° 3	CORVETTE C6 Z06	N°12	\$2000	N° 7	SLS AMG BLACK SERIES	N°88	CLIO III R.S.	N°23
ASTON MARTIN		CORVETTE C6 ZR-1	N°76	JAGUAR		MG		CLIO R.S. "2004"	N° 2
DB9	N° 7	C7 STINGRAY	N°93	XJ220	N°29	ZR 160	N°21	CLIO R.S. (PHASE 1)	N°19
DB7 GT	N°17	C7 Z06	N°103	XKR	N°28	ZT 260	N°16	CLIO V6	N° 9
DBS	N°28	CHRYSLER		KTM		MINI		CLIO V6 (PHASE 2)	N°27
V8 VANTAGE	N°30	300C SRT-8	N°38	X-BOW	N°39	COOPER S JCW	N° 5	CLIO WILLIAMS	N° 5
V12 VANTAGE	N°53	CROSSFIRE SRT-6	N°25	LAMBORGHINI		JCW GP	N°59	MÉGANE III R.S.	N°92
VANQUISH	N°13	VIPER GTS	N° 2	COUNTACH QV	N°30	JCW GP 2	N°102	MÉGANE R.S.	N° 7
VANTAGE GT12	N°90	VIPER RT/10	N°15	DIABLO	N° 6	MITSUBISHI		MÉGANE R.S. DCI	N°36
AUDI		CITROËN		JALPA	N°25	EVOLUTION IX	N°35	MÉGANE R.S. R26.R	N°41
A1 QUATTRO	N°87	AX SPORT	N°21	LP500-4 GALLARDO	N°72	LANCER EVO VIII	N° 3	MÉGANE R.S. F1 TEAM R26	N°31
R8 5.2 FSI QUATTRO	N°69	C2 1.6I 16V VTS	N° 6	LP570-4 SUPERLEGGERA	N°83	LANCER EVOLUTION	N°61	R21 2L TURBO QUADRA	N°60
R8 GT	N°80	C4 VTS	N°18	MURCIELAGO	N°58	MVS		SAFRANE BITURBO	N°18
R8 MK1 V8	N°95	DS3 RACING	N°68	LANCIA		VENTURI	N° 4	SPIDER	N° 8
RS2	N° 2	SAXO 1.6I 16V VTS	N° 4	DELTA HF INTEGRALE	N° 1	NISSAN		TWINGO R.S.	N°54
RS3	N°78	CIZETA		RALLY 037	N°13	350Z	N° 2	SAAB	
RS4	N° 4	V16T	N°32	LEXUS		370Z	N°41	900 TURBO AERO	N°37
RS4 V8	N°33	DE LA CHAPELLE		IS-F	N°52	SKYLINE GT-R R34	N°56	SEAT	
RS6	N°24	TYPE 55	N°28	LFA	N°65	OPEL		LEON CUPRA R	N°23
S2	N°26	DE TOMASO		LOTUS		ASTRA OPC	N°20	SMART	
S3	N°14	PANTERA SI	N°31	2-ELEVEN	N°37	CORSA OPC	N°36	FORFOUR BRABUS	N°17
S3 "2006"	N°35	DODGE		340 R	N° 9	GT	N°34	ROADSTER COUPÉ	N°22
S8	N°39	VIPER SRT-10	N°33	ELISE	N° 1	LOTUS OMEGA	N° 7	SUBARU	
SPORT QUATTRO	N°55	DONKERVOORT		ELISE SC	N°41	SPEEDSTER TURBO	N°16	BRZ	N° 99
TT 3.2 V6	N° 1	D8 210	N° 6	ESPRIT S4	N° 5	PAGANI		IMPREZA WRX "2006"	N° 5
TT RS MK1	N°91	FERRARI		EUROPA S	N°20	ZONDA C12 S 7.3	N°75	IMPREZA WRX STI 2.5	N° 7
TTS	N°40	2 TR	N°23	EVORA	N°84	PEUGEOT		SUZUKI	
UR-QUATTRO	N°49	348 TB	N°19	EXIGE S	N°31	106 RALLYE	N°11	SWIFT SPORT	N°30
BENTLEY		360 MODENA	N°42	EXIGE S V6	N°105	205 GTi 1.9	N° 1	TALBOT	
CONTINENTAL GT SPEED	N°40	456 GT	N°27	MASERATI		205 RALLYE	N° 5	SUNBEAM LOTUS	N°15
BMW		458 SPECIALE	N°86	3200 GT	N°14	206 RC	N° 3	TOYOTA	
1 M	N°67	575 M	N° 4	GRANTURISMO S	N°37	207 RC	N°38	MR 140 VVT-i	N° 5
130i	N°32	599 GTB FIORANO	N°74	QUATTROPORTE	N°35	208 GTi BY PS.	N°101	SUPRA BITURBO	N°10
135i	N°41	612 SCAGLIETTI	N°40	SHAMAL	N°24	306 S16	N°14	YARIS GRMN	N°97
3.0 CSL	N°22	CHALLENGE STRADALE	N° 8	MAZDA		308 GTi BY PS.	N°96	VENTURI	
325 Ti COMPACT	N°24	ENZO	N° 5	3 MPS	N°29	309 GTi16	N° 8	400 GT	N°25
M3 "1986"	N° 3	F355	N°12	323 GT-R	N° 9	405 Mi16	N° 6	VOLKSWAGEN	
M3 3.0 E36	N°13	F40	N° 1	6 MPS	N°19	RCZ R	N°85	GOLF GTI "1976"	N° 2
M3 COUPÉ (E92)	N°70	F430	N° 3	MX-5 2.0	N° 6	PORSCHE		GOLF GTI 16S OETTINGER	N°35
M3 CSL	N° 1	F430 SCUDERIA	N°34	RX-7	N°11	911 (964) TURBO 3.3	N°43	GOLF RALLYE	N° 8
M3 "E46"	N°31	F50	N°26	RX-8 PERFORMANCE	N° 2	911 (993) CARRERA	N°30	GOLF IV R32	N°15
M3 GTS	N°77	FIAT		McLAREN		911 (997) GT2 RS	N°81	GOLF V GTI	N°32
M4 F82 CS	N°98	CINQUECENTO SPORTING	N°10	F1	N°28	911 (997) GT3 RS	N°79	GOLF V R32	N°34
M4 F82 GTS	N°94	PANDA 100 HP	N°29	MP4 12C	N°82	911 (997) TURBO	N°39	LUPO GTI	N°12
M5 "E39"	N°34	UNO TURBO I.E.	N° 6	MERCEDES BENZ		911 CARRERA 4 "964"	N°21	NEW BEETLE RSI	N°17
M5 "E60"	N° 6	FORD		190E 2.3-16	N° 4	911 CARRERA S "997"	N° 2	PASSAT R36	N°39
M6	N°28	ESCORT RS COSWORTH	N°12	500 E	N°15	911 GT2 "996"	N°16	POLO IV GTI	N°29
		FIESTA ST	N°23			911 GT3 "996"	N°13	POLO R36	N°39
						911 TURBO "996"	N° 6	SCIROCCO R	N°46
						928 S4	N° 9	VOLVO	
								C30 T5	N°36
								S60 R	N°25

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



INTERNET
Commandez directement sur www.ngpresse.fr



LAMBORGHINI **AVENTADOR SVJ**

La carrière bien remplie du taureau de combat a duré 11 ans et a été auréolée de la radicale Super Veloce Jota, qui a traumatisé nos tympans, notre système nerveux et le chrono. Retour sur cette spectaculaire supersportive aux accents de supercar.

La remplaçante de la Murciélago porte le poids de ses prestigieuses aînées sur les épaules: Countach, Diablo... Et elle s'en sort haut la main, en partant d'une feuille blanche. Le coup de crayon est à la hauteur de la lignée, spectaculaire et hors-norme, et les folles proportions ainsi que les portes en élytres font toujours autant d'effet dans la rue. L'impact visuel l'élève bien au rang de supercar. Ses dessous aussi. La Batmobile cache une coque en carbone, une suspension à combinés inboard (BWI) et un majestueux V12 atmosphérique. Elle a d'emblée placé la barre à 700 ch et estomacé par sa docilité, inédite. Mais en partant au combat, le taureau est toujours prêt à vous piétiner. Nous avons relevé 19"4 au 1 000 m et 1'19"40 sur le Club, avec des Pirelli PZero Corsa dédiés. Le V12 L539 s'allège par rapport à celui de l'aînée Murciélago LP 670 et soigne les hauts régimes. Souple, sauvage dans les tours, le 6,5 litres régale à tous points de vue. D'emblée, le choix d'une boîte robotisée à simple embrayage, lente en conduite coulée et brutale dans les modes sportifs, était déjà discutable... L'Aventador a ensuite enfoncé le clou en devenant Super Veloce en 2015: 600 coupés et 500 roadsters produits.

La puissance grimpe de 50 ch. La masse diminue de 50 kg. L'amortissement piloté devient standard et l'appui aéro s'élève à 113 kg à 200 km/h. Résultat, la réactivité est relevée d'un cran, comme la stabilité, et la direction à assistance électrique devient convaincante. La S de 740 ch franchit

EN BREF

Sortie >> 2018

Moteur >> V12

Cylindrée >> 6498 cm³

Puissance >> 770 ch

Vitesse maxi >> 352 km/h

ensuite un cap en 2017, en gagnant d'inédites roues arrière directrices qui métamorphosent son swing. En 2018, Lamborghini a surpris la planète auto en chassant le chrono sur la Nordschleife avec sa lourde et vieillissante supersportive. Incroyable, il décroche 6'44"97 avec l'évolution Super Veloce Jota, produite à 900 coupés et 800 roadsters (+ 63 édition spéciale "SVJ 63"). Les trains roulants sont totalement revus et raffermis (ça se sent).

L'aéro active, marquée par des flaps avant (museau) et arrière (indépendants) situés dans le pilier central de l'aileron, parvient à générer 159 kg à 200 km/h. Quant au V12, il est porté à 770 ch et fait partie des mécaniques les plus sensationnelles au monde. Il sait être doux comme un agneau et terrifiant dans les tours, d'autant plus si l'on croise un tunnel (échappement titane sans filtre à particules). Jubilatoire, jusqu'à 8750 tr/mn! Cette SVJ sort les crocs et le chrono n'en revient pas: 1000 m en 18"7, 1'47"33 sur le GP, 1'17"17 sur le Club malgré un poids relevé à 1780 kg! Cette masse la rattrape dans le lent et détruit les consommables. Mais Mamie réalise des prouesses: grip latéral, stabilité, vitesse de passage en courbe... Au prix d'une bataille épique et mémorable au volant. Avant de laisser place à un modèle électrifié en 2023, Lamborghini injecte une ultime dose de V12 sans additif, via l'édition finale "Ultimae" produite à 350 coupés et 250 roadsters: 780 ch, boucliers retouchés, aileron actif à trois positions, roues arrière directrices, semi-slicks en option... Accessoirement, l'Aventador termine sa carrière à plus de 400 000 €, alors qu'elle l'a commencée à 314 000 €. Vous avez dit inflation? Les premiers modèles de 700 ch s'échangent à partir de 280 000 €.

TECHNIQUE

MOTEUR	
Type (cylindres)	V12
Disposition	centrale Ar, longitudinale
Cylindrée (cm ³)	6 498
Alésage x course (mm)	95 x 76,4
Rapport volumétrique	11,8:1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	2 doubles (admi. et échap. à calage variable)
Suralimentation	non
Lubrification	carter sec
Puissance maxi (ch) tr/mn	770 à 8 500
Puissance au litre (ch/l)	118,5
Couple maxi (mkg à tr/mn)	73,4 de 2 500 à 4 000
Couple au litre (mkg/l)	11,3
Régime maxi (tr/mn)	8750

TRANSMISSION	
Type	intégrale
Boîte de vitesses	7, robotisée
Commande	séquentielle

Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re}	3,91 - 10,3 - 90
	2 ^e	2,44 - 16,5 - 144
	3 ^e	1,81 - 22,3 - 195
	4 ^e	1,46 - 27,6 - 241
	5 ^e	1,18 - 34,1 - 299
	6 ^e	0,97 - 41,5 - 352
	7 ^e	0,84 - 47,9 - 352

Rapport de pont	3,24 / 2,87
Différentiel autobloquant	Haldex central + Ar
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Pirelli P Zero Trofeo R "L"
Dimensions Av&Ar	255/30 ZR20 & 355/25 ZR21
Jantes Av&Ar	9x20 & 13x21

CARROSSERIE - CHÂSSIS	
Carrosserie	coupé, 2 places
SCx (m ²) - Cx	0,40 - 0,81
Suspension avant	triangles superposés, combinés ressorts/ amortisseurs + barre antiroulis
Suspension arrière	triangles superposés, combinés ressorts/ amortisseurs à basculeur + barre antiroulis
Amortissement piloté	série
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (ø de braq.)	2,4 (N.C.)
Freins AV/AR (ø en mn)	disques ventilés/percés (400/380)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (6/4)
Assistance au freinage	ABS
Poids annoncé/mesuré (kg)	1 525 à sec / 1 780
Poids/puissance	2,3 kg/ch
Réservoir (litres)	85
Long. - larg. - hauteur (mm)	4 943 - 2 098 - 1 136
Empattement (mm)	2 700
Voies avant/arrière (mm)	1 720 / 1 680

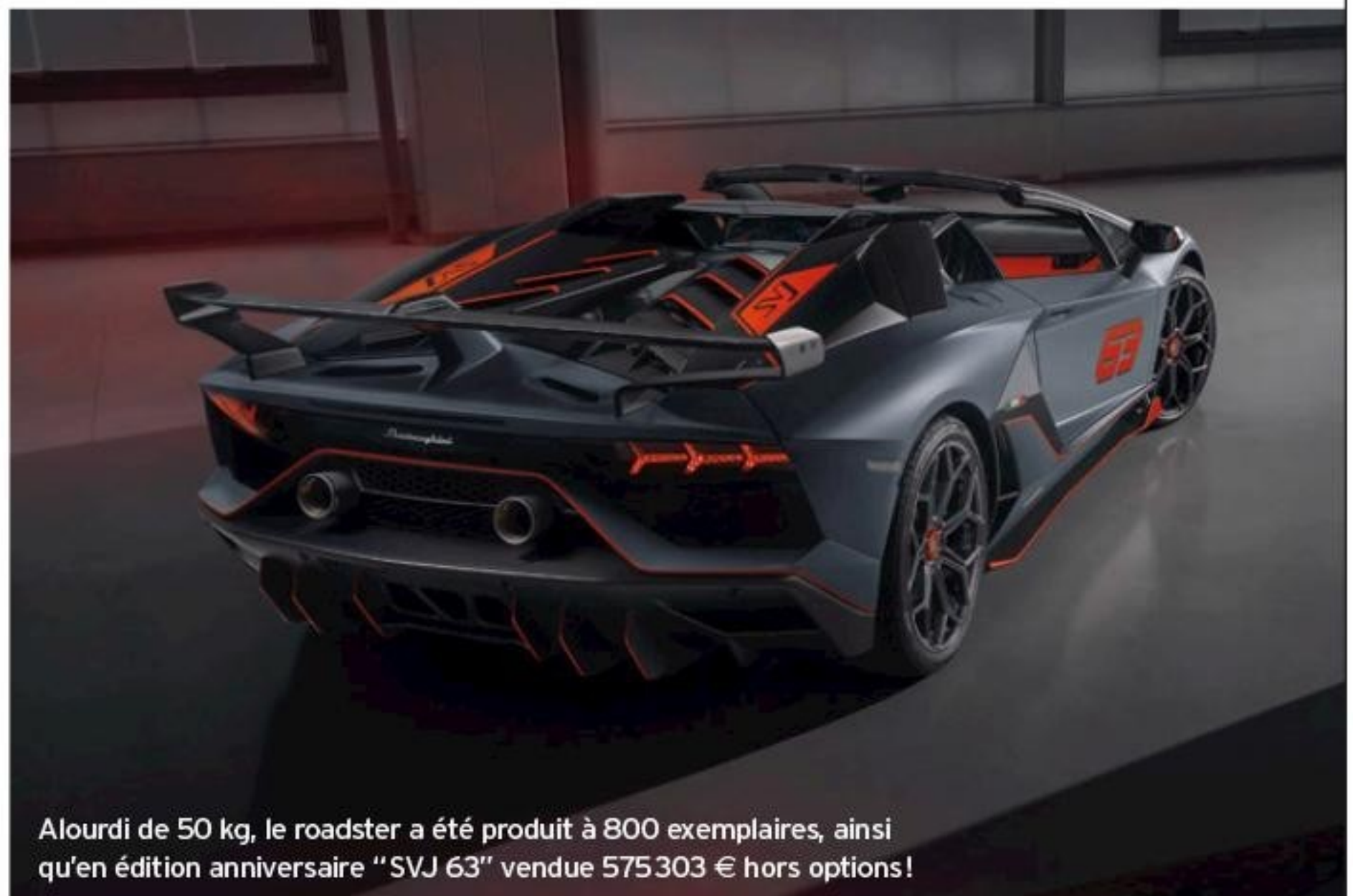
PERFORMANCES

VITESSE MAXI	
Vitesse maxi (km/h)	352 en 6 ^e

ACCÉLÉRATIONS	
De 0 à 100 km/h	2"9
à 200 km/h	8"5
400 m départ arrêté	10"5 (221 km/h)
1000 m D.A.	18"9 (267 km/h)

REPRISES	
De 80 à 150 en 5 ^e /6 ^e /7 ^e	7"0 / 9"3 / 13"3
De 140 à 200 en 5 ^e /6 ^e /7 ^e	5"4 / 7"6 / 11"1

CONSUMMATION	
Urbaine (l/100 km)	NC
Moyenne (l/100 km)	17,9 (WLTP)
Emissions CO ₂ (g/km)	486 (WLTP)



Alourdi de 50 kg, le roadster a été produit à 800 exemplaires, ainsi qu'en édition anniversaire "SVJ 63" vendue 575303 € hors options!

**P OINTS FORTS**

V12
Grip latéral
Saveurs old school

P OINTS FAIBLES

Boîte
Gabarit/poids
Confort

Un bijou ce V12, aussi agréable à regarder qu'à écouter!



Ambiance aéronautique! Le cockpit mêle Alcantara, cuir et carbone.

TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

BUDGET	
Prix à sa sortie	418 939 €
Cote moyenne	570 000 €
Puissance fiscale	79 CV

SÉRIE	
Jantes 20 et 21 pouces en titane à écrou central	
Freins carbone/céramique	
Pneus Pirelli P Zero dédiés	

Baquets Alcantara
4 modes de conduites
Compteurs digitaux/clim/GPS

OPTIONS	
Pneus Pirelli Trofeo R dédiés	
Peinture mate, drapeau italien	
Caméra de recul, télémétrie	

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





RETROUVONS LE GOÛT DES CHOSSES SIMPLES

Je vous propose de clore ce numéro de débauche en revenant les pieds sur terre, ou oubliant les chevaux par milliers et les euros par millions pour se souvenir d'une époque révolue et pourtant pas si lointaine où le sport sur quatre roues savait encore rester simple et accessible.

« **F**aute d'être une flèche, elle a le mérite d'en donner l'illusion ». Cette phrase remonte à 2007 et fait référence à la Panda 100 HP (photo ci-contre). Le pot de yaourt vitaminé avait côtoyé le temps d'un comparatif

mémorable "De 100 à 600 ch" la crème des sportives de l'époque sans susciter ni dédain ni moquerie, sauf chez Ferrari où une communicante étrangère à la notion de second degré n'avait pas apprécié le rapprochement de cette "vulgaire" Fiat avec la 599 GTB en couverture... Elle a beau rester la lanterne rouge des 348 voitures chronométrées sur notre piste de référence et disposer d'un ESP non déconnectable, la 100 HP m'aura marqué par sa fraîcheur, son look et surtout son prix. Songez que l'Italienne aux petites ailes gonflées coûtait neuve 12 999 €, soit en euros constants l'équivalent de 16 000 environ aujourd'hui. Pour ce prix en 2022, vous pouvez avoir une voiture sans permis tunée comme il faut, ou encore le malus d'une Mégane R.S.. Pour la première voiture dite de sport, il faudra aligner 21 190 € (VW Up! GTI), et pour une GTI digne de ce nom, comptez environ 30 000 € malus compris. Où sont passées les Citroën Saxo ou C2 VTS, les Cinquecento Sporting, MG ZR 160 (oui même ça c'était rigolo), Peugeot 206 S16, j'en passe et des moins chères ? Elles étaient souvent finies avec les pieds, ne se prenaient



pas pour des bourgeoises, mais savaient donner la banane au plus grand nombre.

Les constructeurs disent répondre aujourd'hui à la demande d'une clientèle plus huppée davantage en quête de confort, d'équipements high tech et de sécurité. Pourquoi dans ce cas le marché de l'occasion des petites sportives d'antan est-il en ébullition ? Je prêche dans le désert mais je reste intimement persuadé qu'une citadine délurée simplement rigolote, légèrement équipée et bon marché, aurait encore sa place dans le paysage automobile. D'ici là, si vous cherchez pour vous divertir à peu de frais ou initier votre progéniture aux joies du sport sur quatre roues, vous pouvez éplucher les petites annonces. Une jolie Panda 100 HP s'échange autour de 5 000 €.

SONGEZ QUE L'ITALIENNE AUX PETITES AILES GONFLÉES COÛTAIT NEUVE 12 999 EUROS

Moteur & Sens

Automobiles d'exception | Vente et services sur mesure



moteuretsens.com

10 Rue de L'Orme Saint-Germain

91 160 Champlan, France.

Tél. : 01 69 30 98 40



SUIVEZ-NOUS
@MOTEURETSENS



P ZERO™ TROFEO R

HOMOLOGATIONS CONSTRUCTEURS - DU 18'' AU 22''

LE CIRCUIT EST SA ROUTE

LE PNEUMATIQUE TRACK DAYS
CONÇU POUR LE PILOTAGE SUR
CIRCUIT ET HOMOLOGUÉ ROUTE.

Les qualités du P Zero™ Trofeo R :

- Haut niveau d'adhérence sur circuit
- Stabilité maximale au freinage
- Rigidité latérale exceptionnelle dans les courbes à haute vitesse
- Pneumatique directionnel
- Trajectoire précise



COMMANDES ET INFORMATIONS AUPRÈS DE IVALTO,
DISTRIBUTEUR OFFICIEL PIRELLI COMPÉTITION

IVALTO
DISTRIBUTEUR
OFFICIEL
PIRELLI
COMPÉTITION

☎ 04.37.41.74.34

✉ contact@ivalto.com

PIRELLI 150
YEARS