

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAI PAGANI UTOPIA
Une œuvre d'art en glisse !



MUSTANG 60 ANS

DOSSIER SPÉCIAL 24 PAGES



ESSAI Dark Horse
FILIATION MK6 GT
et GT 350
NOUVEAUTÉ GTD

YOUNGTIMERS
Rencontre avec les
Mk1 289 ci, Mk5 GT
et Mk6 Bullitt

SUPERTEST IONIQ 5N Des chronos étonnants ! **ESSAI** MODEL 3 PERFORMANCE Vraiment sportive ?



ESSAI 12CILINDRI L'hyper GT de 830 ch !

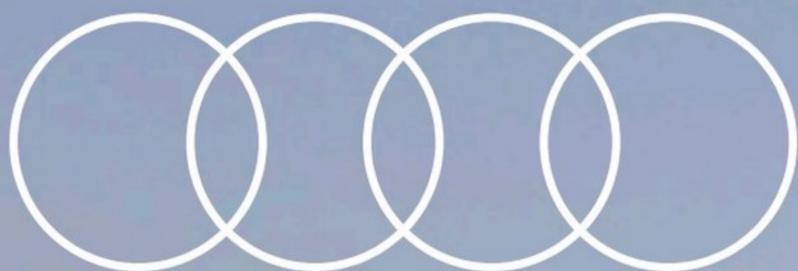
ESSAI CUPRA LEON
La GTi
survivante



L 12744 - 119 - F: 7,90 € - RD

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





* Le temps de recharge peut varier en fonction de la borne de recharge à laquelle le véhicule est connecté, ainsi que de l'autonomie restante du véhicule, de la température ambiante et de la batterie. **Gamme Audi Q6 e-tron : consommation mini/maxi en cycle mixte (kWh/100 km)** : 16,6 - 19,4. Rejets de CO₂ en cycle mixte WLTP (g/km) : 0 en phase de roulage. Valeurs au 29/05/2024, susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs**

N'attendez rien.

Avec la Nouvelle Audi
Q6 e-tron 100 % électrique,
rechargez jusqu'à 260 km
en seulement 10 minutes.*

Q6 e-tron



Audi Vorsprung durch Technik

sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. **Selon configuration. Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.



Découvrez-la

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

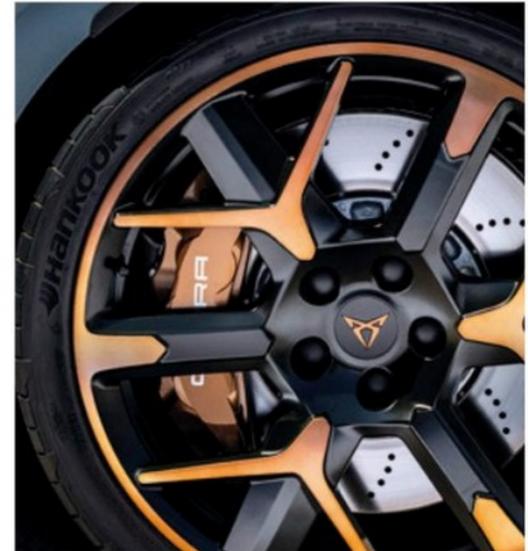
ACTU

- 8 PREMIÈRE LIGNE**
Lamborghini Temerario,
Chevrolet Corvette ZR1 et
Aston Martin Vanquish
- 14 LA TRIBUNE
DE ROMAIN MONTI**
- 16 CÔTÉ COURSE**
Coupe Caterham

48



20



28

58



YOUNGTIMERS

- 70** 60 ans Ford Mustang : essais
des MK1, Mk5 et Mk6 Bullitt
- 82** Collection Chevrolet Camaro
- 86** Tendances du marché

EN PISTE

- 92** Pistard Lionel et son
Exige 380

ESSAIS

- 60 ANS FORD MUSTANG**
- 58** Essai Dark Horse avec filiation
Mk6 GT et Shelby GT350
- 70** Rassemblement Poitiers
- 78** Interview PDG Ford France
- 80** Nouveauté GTD
- ESSAIS**
- 20** Ferrari 12Cilindi
- 28** Cupra Leon VZ 300 ch
- 34** Audi RS e-tron GT
- 38** Tesla Model 3 Performance
- 42** Pagani Utopia
- CHRONOS**
- 48** Supertest Hyundai Ioniq 5N
- 88 NOS CHRONOS
À MAGNY-COURS**

38



42

PRATIQUE

- 15 ABONNEZ-VOUS**
- 18 SHOPPING**
- 56 COMPLÉTEZ
VOTRE COLLECTION**
- 94 LE PRIX DES SPORTIVES**

Rejoignez la communauté Motorsport sur www.facebook.com/MagazineMotorsport

**EXCLUSIVE
DRIVE**
PRIVATE SUPERCARS AND FRIENDS

x

**Motor
Sport**
LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

LE CASTELLET
2^e ÉDITION
27 - 28 OCTOBRE 2024



PRIVATE SUPERCARS AND FRIENDS

ROULEZ avec votre voiture moderne, classique ou de course

CHOISISSEZ à la carte : le nombre, l'horaire et le niveau de vos sessions de roulage
Sessions spéciales «supercars only» plus de 600cv

PERFECTIONNEZ votre conduite avec nos moniteurs

PILOTEZ des voitures d'exceptions en stage de pilotage*

VIVEZ des sensations exceptionnelles en baptême avec un pilote de course**

PROFITEZ des test drives et animations***, du village, de l'accès aux paddocks,
aux stands et à la pitlane

Inscrivez-vous :

www.exclusivedrive.fr - info@exclusivedrive.fr

*accessible à partir de 18 ans ! **accessible dès 16 ans ! ***à discrétion des constructeurs sur place.

aramco

Enzo
LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

evo

CARFANS.FR

Octane

GRAND ÉCART



La lecture de ce numéro va peut-être vous surprendre par sa variété qui reflète un marché totalement chamboulé. Au fil des pages, vous allez profiter de joyaux mécaniques tels deux V12 Ferrari et Pagani. Oui, ils existent encore et sont plus forts que jamais! Vous allez aussi recevoir une haute dose de V8 atmosphériques *made in USA* pour fêter dignement les 60 ans de la Mustang. Dépaysement garanti. Vous aurez le plaisir de découvrir qu'il existe une résistante chez les GTi: la Cupra Leon VZ 300 ch. Pour l'anecdote, nous avons eu du mal à obtenir des photos tant cette version devient marginale face à l'hybride. Quelle tristesse. Venons-en aux autos controversées. Vous allez tomber sur trois sportives électriques que vous détestez tant, dont la populaire Tesla. Pourquoi? Elles font partie du paysage automobile et notre déontologie journalistique nous pousse à les analyser de la même manière, sans a priori. « *L'ignorant affirme, le savant doute, le sage réfléchit* » Aristote. Malgré notre bonne foi, force est de constater que ces électriques ont du mal à trouver leur place dans cet univers impitoyable: masse élevée, tympans non rassasiés, usage incongru sur piste où elles ne sont pas les bienvenues (voir Post-scriptum p98). La fin de l'année approche et nous allons réunir les dignes représentantes de 2024 pour notre élection. Alors, 100 % thermiques ou non? Vous verrez dans ce numéro qu'une Coréenne nous a agréablement surpris. Vous serez invités prochainement à élire votre Sportive 2024. Surveillez nos réseaux sociaux !

“ LES SPORTIVES ÉLECTRIQUES ONT DU MAL À TROUVER LEUR PLACE DANS CET UNIVERS IMPITOYABLE ”



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

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

Retrouvez-nous sur le site Carfans.fr. N'hésitez pas à réagir à l'actualité et à nous interpeller sur les réseaux sociaux.

CARFANS



@MagazineMotorsport



@MagazineMag



@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

Photographes :

Tibo, Joris CLERC, Adrien RASETA

Directeur artistique :

Jean GRODY

Graphiste (artiste auteur) :

José VILELA

Chef de fabrication :

José VILELA

ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par

la Société NG Presse.

SARL au capital de 347 700 €.

Siège social :

67 chemin de Crépieux - Bâtiment B

69300 Caluire-et-Cuire

RCS Lyon 494501430

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 Espagne

chez Rotimpress

Pla de l'Estany

17181 Aiguaviva (Girona)

Commission paritaire : 0627 K87345

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 137 000 abonnés et cumulant près de 119 millions de vues! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.





BMW ALPINA D3 S TOURING

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

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, de leur naissance dans les meilleures conditions grâce aux qualités des voitures BMW, représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Le nouveau modèle D3 S Touring marie ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

- 261 kW (355 ch) • 730 Nm • Vitesse maximum 273 km/h • 0 -100 km/ h 4,6 s
- Consommation cycle mixte : 6,9 l / 100 km
- Emissions de CO2 en cycle mixte: 182 g / km

GRIM

BMW Valence Montélimar

0805021414 | www.groupe-grim.com | www.alpina-configurateur.com/fr



Lamborghini Temerario

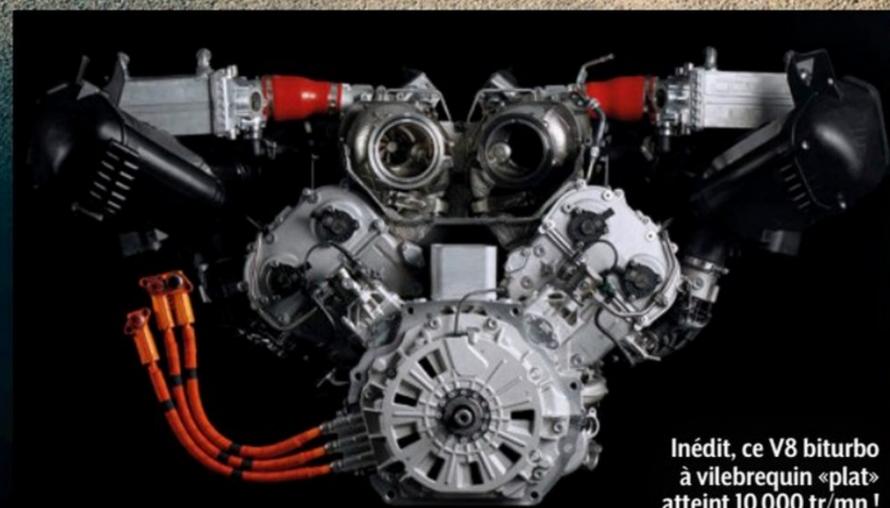
Incroyable envol

Avec 920 ch et un V8 hybride très surprenant, la nouvelle petite Lamborghini semble bien armée pour battre la Ferrari 296 GTB.

Voici la remplaçante de la Huracán, qui a succédé à la Gallardo. C'est elle qui se battra contre les Ferrari 296 GTB et autre McLaren Artura. Elle possède une mécanique hybride rechargeable comme ses deux rivales équipées d'un V6, mais elle opte pour un V8 biturbo étonnant et inédit. Le 4 litres développe 800 ch entre 9 000 et 9 750 tr/mn, 730 Nm et peut grimper jusqu'à 10 000 tr/mn malgré la suralimentation ! La supersportive « téméraire » embarque aussi deux moteurs électriques à l'avant et un troisième (tous à flux axial alors que la Revuelto en garde un à flux radial) entre le V8 et la boîte à double embrayage. Au total, elle revendique 920 ch et 800 Nm en pointe. De quoi abattre le 0 à 100 km/h en 2"7, dépasser 340 km/h et battre sur le papier la 296 GTB en performances.

Prise de poids

Malgré le châssis et la carrosserie entièrement en aluminium, comme la Huracán, l'Italienne revendique une masse de 1 690 kg... Sans les fluides ! Pourtant, la taille des batteries reste contenue et leur capacité est limitée à 3,8 kWh. Pour l'alléger un peu, Sant'Agata propose d'emblée un pack Lightweight permettant de gagner 12,65 kg via des éléments en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) et des vitres allégées. Avec ce pack, la Temerario annonce une hausse d'appui de 56 % par rapport à la Huracán EVO. Le travail aéro lui permettrait également de gagner jusqu'à 118 % en efficacité par rapport à son aînée. La transmission intégrale induite par les électromoteurs avant dispose évidemment de nombreux modes de conduite, dont un « Drift ». Vous pouvez le constater, le look s'avère moins méchant et osé que celui de la Huracán. Il s'inscrit dans la lignée de celui de la Revuelto. Sous certains angles, elle rappelle la Gallardo mais avec des traits plus sages. Étonnant pour une Lamborghini ! Il reste deux éléments importants à connaître : son tarif qui devrait avoisiner les 300 000 € et l'existence du supermalus en France, probable étant donné la faible capacité des batteries. C'est certain, cette supersportive va faire mal, mais jusqu'où va mener cette course à la puissance ?



Inédit, ce V8 biturbo à vilebrequin « plat » atteint 10 000 tr/mn !





3 QUESTIONS À

Dr ROUVEN MOHR DIRECTEUR TECHNIQUE LAMBORGHINI

MOTORSPORT La vidéo de présentation du moteur de la Temerario laisse sans voix. Expliquez-nous vos objectifs avec cette mécanique ?

Dr ROUVEN MOHR Je n'ai jamais vu ça auparavant, le fait de mélanger la suralimentation et les hauts régimes. On ne coupe pas la suralimentation pour aller si haut. On a démarré le développement avec cet objectif des 10 000 tr/mn. À partir du moment où l'on détermine la vitesse des pistons, on peut définir les cotes, la course. On doit trouver ensuite un moyen d'avoir une distribution très rigide, costaud. L'étape d'après, c'est d'avoir une courbe de couple et de puissance la plus linéaire possible comme une mécanique atmo', mais avec un niveau de performances supérieur. On détermine alors la taille des turbos, en tenant compte du moteur électrique directement lié au vilebrequin et non à la boîte. On est obligé de réduire la cylindrée vis-à-vis des émissions, mais aussi d'augmenter le niveau de performances déjà élevé dans le segment. Nous sommes partis de zéro, nous n'utilisons pas de base commune et nous avons écarté le V6 biturbo pour conserver un lien avec la course.

MS/CF Est-ce qu'il existe un lien entre le V8 3,8 litres de la SC 63 Hypercar et celui de la Temerario ?

Dr R.M. Ils sont totalement différents. Même s'il y a quelques éléments qui pourraient être partagés, la base en elle-même est éloignée. Comparé au moteur de série, celui de course est plus conventionnel ! Il atteint 7 500 tr/mn. Ce n'est pas un « hot V » (N.D.L.R. : turbos au cœur du V) mais un « cold V » (N.D.L.R. : à l'extérieur du V). La fiabilité et l'efficacité n'ont rien à voir. Les très hauts régimes n'aident pas. Pour la Temerario, nous utilisons très peu de pièces issues du groupe Volkswagen : éléments électroniques... Nous avons davantage de synergie avec la Revuelto. Notre succès commercial nous autorise ce genre d'indépendance. Nous utilisons le meilleur des composants : bielles en titane, 10 000 tr/mn avec un vilebrequin plat. Pour être honnête, il faut gérer les vibrations, ça a été beaucoup de travail. On ne peut relever ce genre de challenge que lorsque l'on en a les moyens.

MS/CF N'avez-vous pas peur que les clients soient dépassés par les puissances affolantes ?

Dr R.M. Nous travaillons beaucoup sur la facilité de conduite. Même pour la Revuelto dépassant les 1 000 ch, nous trouvons toujours une solution pour que la puissance soit exploitable pour la majorité des clients : aides, intuitivité, direction précise... En gardant les aides, on maintient la facilité de conduite des modèles précédents. En coupant les aides, il faut s'attendre à avoir plus de travail au volant. Si l'on en juge l'expérience de la Huracán, peu de clients utilisent à fond ses capacités. En gardant les aides et en mode Drift, nous faisons en sorte que le conducteur atteigne les limites sans être gêné. Nous utilisons le Torque Vectoring à l'avant pour faciliter la glisse et l'ajuster. En matière de poids, on peut parler de 150 kg de plus que la Huracán à cause de l'hybridation, donc environ 1,8 tonne avec les fluides.



Comme chez Ferrari, l'habitacle est dominé par la présence de 3 écrans.

EN BREF

Moteurs » V8 biturbo, 4 litres + 3 électriques, 920 ch
Transmission » intégrale, 8 à double embrayage
Poids » 1690 kg à sec
Perfs » 0 à 100 km/h en 2'7, 340 km/h
Prix » environ 300 000 €

Chevrolet Corvette ZR1

Assommante

On s'en doutait, mais pas à ce point! La nouvelle C8 ZR1 à moteur turbo devient la Corvette la plus puissante de la création en dépassant allègrement les 1000 ch.

EN BREF

Moteur » V8 biturbo, 5,5 litres, 1078 ch

Transmission » propulsion, 8 à double embrayage

Poids » 1665 kg à sec

Perfs » 400 m <10", 346 km/h (320 km/h avec pack ZTK)

Prix » environ 200000 \$



L'

Américaine abrite toujours en position centrale le V8 5,5 litres de la Z06 qui produit 639 ch sans artifice. Mais pour la ZR1, les motoristes lui ajoutent deux turbos (une première),

ce qui porte la puissance à 1078 ch et le couple à 1122 Nm, dont 1084 Nm sont déjà disponibles à 3000 tr/mn. Petit rappel, la ZR1 reste une propulsion! Le couple est réduit sur les deux premiers rapports pour préserver la boîte 8 à double embrayage. Cette dernière possède la même démultiplication que celle de la Z06 mais voit ses composants renforcés et sa lubrification améliorée. Pour mémoire, l'ancienne C7 ZR1 à compresseur n'offrait « que » 765 ch. La liste des modifications du V8 comprend un système d'admission inédit peint en Edge Blue (en hommage à la ZR1 Blue Devil), une injection directe et indirecte, et des

bielles plus robustes. On trouve aussi de nouveaux pistons et des chemises permettant d'abaisser le taux de compression à 9,8 : 1. Ce LT7 inaugure également un système anti-lag.

Gros travail aéro

La C8 ZR1 pointerait à 346 km/h et peut bénéficier de 545 kg d'appui en option (pack ZTK). Contrairement à toutes les autres C8, la ZR1 abandonne son coffre avant au profit d'un canal aéro traversant qui, en plus de fournir de l'appui supplémentaire, dirige l'air vers un échangeur. La ZR1 inaugure aussi un conduit intégré aux prises d'air latérales qui refroidit les freins arrière, et d'autres servants le refroidissement moteur qui se trouvent sur le hayon arrière. La lunette arrière du coupé est par ailleurs divisée en deux parties, en hommage aux Corvette Split Window des années

60. La suspension est confiée à des amortisseurs pilotés (de série) et cette C8 chausse des Michelin PS4S. Cependant, pour accroître l'efficacité, les clients peuvent opter pour un pack piste ZTK comprenant une aéro plus élaborée (splitter et aileron plus marqués), des ressorts plus fermes et des Cup 2R. Ainsi équipée, la ZR1 voit sa vitesse maxi réduite à 320 km/h. Elle dispose de série d'un toit en carbone et d'un freinage carbone-céramique spécifique, le plus grand jamais proposé en série. En option, il existe des jantes en carbone. L'habitacle reste assez proche de celui de la Z06, avec deux écrans de 12 et 8 pouces. Une jauge de pression des turbos fait son apparition. Également disponible en Cabriolet, la ZR1 sera produite à partir de l'année prochaine et devrait avoisiner les 200 000 \$ aux USA. Croisons les doigts pour quelle traverse l'Atlantique. ■

24/25

NOVEMBER TO MARCH
PORTUGAL+SPAIN

ENDLESS SUMMER®

WINTER SEASON TRACK DAYS

16
EVENTS

10
CIRCUITS

31
TRACK DAYS
OF JOY

*Fuel
for my Soul*

TRACKDAYS NOVEMBRE À MARS

La meilleure série de trackdays d'Europe pour les pilotes sportifs

- + Série unique de trackdays au Portugal et en Espagne avec un énorme calendrier
- + Nombre limité de voitures de sport et de course pour des conditions optimales
- + Format Open Pitlane pour un temps de conduite maximal et un timing détendu
- + Nous organisons le transport et le stockage de ta voiture à des prix avantageux ou tu peux choisir l'un de nos forfaits Arrive & Drive très attractifs
- + Service de pneus, fourniture de pièces de rechange, assistance aux véhicules sur place
- + 1:1 Coaching® à chaque événement sur demande
- + Frais d'inscription 2 990 € net par événement de deux jours (catering incluse)

RÉSERVEZ VOS DATES !

25/26 NOV 2024 Kickoff Barcelona /E

07/08 DÉC 2024 Circuito do Sol /P

10/11 DÉC 2024 Portimão /P

11/12 JAN 2025 Portimão /P

14/15 JAN 2025 Estoril /P

18/19 JAN 2025 Monteblanco /E

21/22 JAN 2025 Sevilla Circuit /E

01/02 FÉB 2025 Estoril /P

03 FÉB 2025 Portimão /P

04/05 FÉB 2025 Portimão /P

07/08 FÉB 2025 Sevilla Circuit /E

11/12 FÉB 2025 Valencia /E

25/26 FÉB 2025 Aragón /E

28/01 MAR 2025 Navarra /E

08/09 MAR 2025 Barcelona Castellolí /E

10/11 MAR 2025 Barcelona Catalunya /E

INFO & RÉSERVATION
+49 69 900 28 429
OFFICE@GEDLICH-RACING.COM



GEDLICH
RACING

ENDLESS
SUMMER®
WINTER SEASON TRACK DAYS

Aston Martin Vanquish Le V12 résiste !



Le nouveau haut de gamme revient en force avec un V12 biturbo de 835 ch. La production reste limitée à moins de 1000 exemplaires annuels.

Après la DB11 remplacée par la DB12 et la Vantage recevant une grosse mise à jour, voici le successeur de la DBS Superleggera, une « hyper GT » qui affrontera la 12Cilindri. Abandonné par les Vantage et DB12 (hors éditions limitées), le V12 biturbo reçoit de grosses améliorations techniques par rapport au bloc apparu sur l'ancienne DB11. Cubant toujours 5,2 litres, il bénéficie d'un bloc et d'un haut moteur renforcés ainsi que d'une paire de turbos inédits capable de tourner plus vite. 835 ch à 6 500 tr/mn, 1 000 Nm de 2 500 à 5 000 tr/mn, ces chiffres impressionnants surclassent ceux du V12 atmo' Ferrari et Lamborghini. La Vanquish s'allonge de 80 mm par rapport à la DBS Superleggera au niveau de l'empattement. Toujours basée sur la plateforme alu des DB12 et Vantage, elle recèle un essieu arrière multibras, un train avant à double triangulation, des amortisseurs pilotés Bilstein DTX, mais aussi un différentiel piloté, une évolution de la boîte auto ZF et de gros freins en carbone-céramique (410 mm à l'avant). Sa poupe évoque celle de la Valour et s'éloigne du style des DBS et DB12. Mais l'avant s'inscrit dans la continuité de la gamme classique. Ses formes se musclent, quitte à sacrifier un peu d'élégance. À bord, l'énorme console centrale abrite pas mal de boutons qui raviront les détracteurs des écrans tactiles. On ne connaît pas encore son tarif mais en tenant compte de l'inflation, il devrait avoisiner les 400 000 €, d'autant que la production sera limitée à moins de 1 000 exemplaires par an pour échapper à certaines contraintes réglementaires européennes. ■

EN BREF

Moteur » V12 biturbo, 5,2 litres, 835 ch
Transmission » propulsion, BVA8 **Poids** » 1774 kg à sec
Perfs » 0 à 100 km/h en 3"3, 345 km/h
Prix » environ 400 000 €

EN BREF



Pagani Utopia Roadster

Horacio Pagani confie que, pour la première fois, le développement des coupé/cabriolet a été réalisé conjointement pour proposer une masse identique : 1 280 kg à sec. Le Roadster s'équipe d'un toit rigide amovible, du V12 biturbo de 864 ch, d'une boîte 7 manuelle Xtrac, d'une suspension pilotée et de PZero Trofeo RS en option. Les 130 exemplaires exigent un chèque de 3 720 000 €.



Maserati GT2 Stradale

La MC20 se radicalise ! Le V6 biturbo gagne seulement 10 ch. Mais elle progresserait de 5"0 au tour sur le circuit de Balocco en mincissant de 60 kg, en revoyant totalement la suspension, en bénéficiant d'un appui de 500 kg à 280 km/h et d'un pack Performance optionnel incluant des Cup2R et un différentiel piloté. Le tarif devrait avoisiner les 350 000 €.



BMW M5 Touring

Le break M5 avait disparu de la circulation depuis 2010 et la E61 V10. Il revient avec un V8 biturbo de 585 ch couplé à un électromoteur de 197 ch rechargeable. Bilan : 727 ch, 1 000 Nm et 2 550 kg ! Il reprend les mêmes dessous que ceux de la berline et le volume de coffre passe de 466 à 500 l. Cette M5 démarre à 162 050 € et échappe au malus (écologique et poids).



Lotus Théorie 1

Ce concept annonce le style des futurs modèles anglais et leurs technologies embarquées. Il repose sur une coque en carbone et cache trois places, à l'image de la McLaren F1. Désolé, mais il est 100 % électrique : 1 000 ch, batteries de 70 kWh, 400 km d'autonomie. Le chiffre le plus intéressant provient de la masse : 1 600 kg, contre 2 tonnes pour l'Evija.

MP-R

mp-rezeau

L'EXCELLENCE EN MOUVEMENT

Chez MP-Rezeau, notre objectif d'offrir aux passionnés d'Alpine A110 un accès privilégié à l'innovation et à l'excellence technologique.

Que vous soyez un amateur de courses sur circuit, de balades en montagne, un collectionneur de voitures de sport ou simplement un conducteur exigeant, nous sommes là pour vous accompagner dans votre quête de performance. Notre équipe met en œuvre les dernières avancées technologiques pour que chaque kilomètre parcouru soit une expérience de conduite inoubliable.

Rejoignez-nous dans cette aventure où la passion rencontre la technologie. Ensemble, nous repousserons les frontières de l'automobile.



contact@mp-rezeau.fr
06 58 13 56 49
06 38 53 51 68

mp-rezeau.fr
8 le canadien 18410
Argent sur Sauldre



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

SEPTEMBRE a été un mois chargé avec d'un côté mon retour à la compétition circuit en championnat européen Alpine Cup, et de l'autre mes débuts en championnat de France de drift! Le grand écart. Mes premiers roulages de l'Alpine Cup se sont passés sur un circuit que j'adore: Barcelone. D'ailleurs, le tracé a changé depuis la dernière fois que j'y ai couru puisque la dernière chicane a été remplacée par deux virages très rapides. J'ai découvert la voiture et le championnat directement en conditions de course, donc il a fallu cravacher pour se hisser au niveau des spécialistes de la discipline. Content de mon adaptation, je termine P6 et P5 en qualifications. Pour

les courses, ça s'est moins bien passé puisqu'il nous manquait du rythme et je termine P7 de la course 1 et je me fais sortir en course 2. En tout cas, j'ai découvert une chouette discipline, où tout le monde a la même voiture, et j'ai pu avoir de très belles batailles en piste. Et rouler dans une catégorie sans balance de performance, ça fait du bien! Une semaine plus tard, j'ai effectué un reset complet du cerveau pour activer le mode drift. Cette fois-ci, on oublie la recherche du grip à tout prix. J'adore cette discipline, il y a un côté très récréatif à mettre la voiture en travers de partout quand on est habitué au grip. Définitivement un bon mois de septembre!



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

ET PROFITEZ DE MOTORSPORT AU FORMAT NUMÉRIQUE

Motorsport au format
100% numérique

22 €

NOUVEAU

6 numéros + Hors-série

Profitez de chaque numéro sur
tous les supports numériques
une semaine avant la mise en vente
de la version papier



Motorsport au format
papier + numérique (offert)

Economisez 24 % par rapport au prix en kiosque
et bénéficiez gratuitement de l'accès à la version
numérique du magazine

44 €

6 numéros
+ Hors-série



Abonnez-vous pour deux ans et recevez
une casquette Fernand Bachmann*
d'une valeur de **55€**



* Offre valable
uniquement en France



Service direct par mail : abonnements@motorsportmagazine.fr
Abonnez-vous en ligne sur le site **boutique.ngpresse.fr**
(Inscription en ligne obligatoire pour avoir accès à la version numérique)

Oui, je m'abonne à **MotorSport**

- Abonnement France** pour un an **44€**
 Abonnement France pour deux ans **88€***

*Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

MODE DE PAIEMENT Par chèque à l'ordre de NG PRESSE

Par CB via PAYPAL, vous recevez la demande de paiement par e-mail

NOM PRÉNOM

ADRESSE CODE POSTAL

VILLE PAYS TÉL. E-MAIL

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

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

- Abonnement étranger** pour un an **54€**
 Abonnement étranger pour deux ans **99€**

Coupe Caterham

L'école n'est jamais finie

Quand on veut débiter en sport automobile ou parfaire son coup de volant aux commandes de machines aussi frissonnantes qu'exigeantes, difficile de trouver mieux que la Coupe Caterham pour apprendre sans dépenser des fortunes.



La coupe Caterham fait partie des compétitions monomarque incontournables dans le paysage du sport automobile. Non seulement ses autos à la conception simplissime offrent des performances impressionnantes au regard de leur puissance modeste grâce à leur masse extraordinairement basse, mais elles coûtent moins cher à faire courir que d'autres championnats comme la Renault Clio Cup, la Lamera Cup ou les autres séries qui ont vocation à rassembler aussi bien les amateurs que les gentlemen drivers. Cette coupe continue d'évoluer après toutes ces années. En 2024, elle a gagné une nouvelle catégorie. Basée depuis deux ans sur le modèle 340 équipé du 2 litres, la catégorie « Academy » impose toujours aux nouveaux participants d'acheter leur voiture homologuée pour la route. Comptez 62 500 € pour une 340 prête à courir. Chaussée de

Yokohama A052 au profil moins radical, cette version permet aux débutants de découvrir la compétition qui est réservée à ceux qui n'ont jamais possédé de licence par le passé. Les courses rassemblent une vingtaine d'amateurs qui se confrontent sur six épreuves, au terme desquelles ils choisissent de revendre leur voiture ou de la garder. En plus du prix d'achat de la voiture, comptez 1 500 € pour un week-end complet de course incluant les frais d'inscription, les consommables et l'essence. Une somme plus que raisonnable sachant que ces compétitions se déroulent sur des circuits prestigieux : Paul Ricard, Magny-Cours, Spa-Francorchamps, Valencia... Chaque épreuve comprend des essais, des qualifications et deux courses de 30 minutes.

Evolution

Les « stagiaires » de l'Academy qui décident de conserver leur auto peuvent ensuite la convertir

au « 340 Championship » via un kit coûtant 5 000 € apportant des voies élargies, un différentiel autobloquant, des barres anti-roulis et des Yokohama A048 moins rainurés. Ces Seven de la nouvelle catégorie 340 Championship roulent en moyenne 2"0 au kilomètre plus vite, soit entre 6"0 et 9"0 au tour selon le tracé. Une trentaine de concurrents se mesurent dans cette catégorie où l'on commence à trouver des amateurs éclairés qui affinent leur coup de volant. La catégorie reine bascule sur des 420R dotées d'un moteur de 190 ch couplé à une boîte Sadev et d'un châssis très course. Elle concerne les pilotes expérimentés, souvent formés dans les catégories inférieures. Depuis cette année, la voiture utilise un nouveau réservoir souple au standard FIA et on comptait une quarantaine d'inscrits sur les huit manches du championnat. Notez l'existence d'une quatrième catégorie : le Roadsport qui rassemble les anciennes autos



Chaque épreuve compte des essais, des qualifications et deux courses.

Cette école du sport auto se divise en 4 catégories.



équipées du Sigma 1,6 litre toujours très appréciées. Des voitures qu'on trouve aux environs de 40 000 € sur le marché avec des coûts d'utilisation les plus bas de toute la discipline. La saison 2025 comprendra une nouvelle fois de très beaux tracés en France - Paul Ricard, Val de Vienne, Magny-Cours, Alès et Dijon - mais aussi à l'étranger: Spa-Francorchamps, Motorland Aragon et Valencia. Sur chaque manche, il est possible de louer les voitures en forfait « tout compris » (sauf dans la catégorie « Academy ») avec des coûts allant de 5 000 € (Roadsport) à 7 000 € (420R). La Coupe Caterham continue de se définir comme une discipline d'accès au sport automobile, mais elle s'adresse aussi à des pilotes aguerris. Quelle que soit la catégorie, les émotions très fortes s'expliquent autant par le caractère très particulier de ces plumes que la taille des pelotons. ■



2



1



4



3



6



7



5



8

- 1 » Mug Ford Mustang 9,90 € - fordlifestylecollection.com 2 » Sneakers Porsche 911 Turbo 50e anniversaire 169 € - shop.porsche.com
 3 » Ferrari 12Cilindri 1:8 Amalgam Collection 16 600 € - amalgamcollection.com 4 » Appareil Photo Leica M11-D 9350 € - leica-camera.com
 5 » Nettoyant tous textiles GS27 15,90 € - gs27.com 6 » Montre Bell & Ross BR-X5 Racing 11 900 € - bellross.com
 7 » Ford Mustang Dark Horse Lego 26,99 € - lego.com 8 » VTT Alpine-Lapierre GLP III SE 10 000 € - lapierrebikes.com



4MOVE ON ICE

Un centre de pilotage **unique** en Laponie Suédoise
20 voitures de Sport et de Rallye - 12 combinaisons de circuits
Stages, Coaching, Roulage Libre, Privatisation

ICE DRIVING

- Laponie **SAISON 11**
- 911 GT3, 718 GT4RS, Escort RS Mk1, M3, GR Yaris, Subaru, Mitsubishi Evo...



RÉSERVATION

Du **11 janv au 27 mars 2025**

Vols Directs Possibles

+33 6 61 79 90 09

www.4move.fr

contact@4move.fr

4movexperience 



 4move consulting

Dernier bastion

Entre le Purosangue, la SP3 Daytona et sa berlinette, Ferrari défend bec et ongles le V12 atmosphérique, au point de nommer ainsi son dernier opus. Il ose aussi la rupture stylistique sur fond d'hommage à la Daytona. Nous avons essayé cette intrigante « hyper » GT au Luxembourg, sur route et sur piste.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.







En fouillant dans la galaxie automobile, il devient miraculeux de dégoter un V12 atmosphérique sur le marché du neuf. Lamborghini le combine à 3 électromoteurs. Aston lui adjoint deux turbos (Vanquish) ou un électromoteur sur la Valkyrie routière. En dehors de Ferrari, il n'y a que Gordon Murray (via Cosworth) qui préserve ce monument mécanique du dopage... Mais à quel prix? Plus de 2 000 000 € au minimum (T.33) et cela concerne une production confidentielle. Ce n'est pas le cas de Ferrari qui, à l'image du Purosangue, ne limite pas la production et servira avant tout ses fidèles clients... À condition qu'ils acceptent le bon de commande plutôt salé. Alors qu'une 812 Superfast démarrait à moins de 300 000 €, la « dodici cilindri » (avec l'accent s'il vous plaît) flirte avec les 400 000 € hors options et malus. Ce qui porte la douloureuse à plus de 500 000 €. Même si la 812 conserve une belle cote, les propriétaires désireux d'évoluer vers la nouveauté doivent donc accepter une rallonge de 200 000 €. Ce qui commence à peser lourd dans la balance pour un modèle classique, dont la déclinaison Spider est d'ores et déjà programmée au printemps. L'ablation du toit dessine un superbe double bossage et ne grèverait la balance que de 60 kg, en faisant appel à un couvre-chef rigide maniable en 14"0 jusqu'à 45 km/h.

Hommage réussi

Si, comme nous, vous êtes dubitatif face aux photos de cette berlinette, sachez qu'elle dégage une sacrée prestance dans la vraie vie et qu'elle attire tous les regards. Ferrari ose la rupture stylistique, contrairement aux dernières créations Lamborghini.

La 12Cilindri respecte les proportions de la lignée remontant à 1947 avec son immense capot délimité par les ailes galbées, son habitacle très reculé et sa poupe tronquée. L'hommage à la 365 GTB4 dite Daytona est évident au niveau du museau aplani souligné de noir et de la chute du toit. Mais l'équipe de Flavio Manzoni (une centaine de designers) ajoute une haute dose de modernité en combinant rondeurs, formes géométriques inspirées du Space Age des années 70 (dont le concept Modulo) et éléments noirs imposés. Les demandes spéciales n'y changeront rien. Le seul moyen d'atténuer les contrastes est d'opter pour une couleur sombre.

Les artistes ne poursuivent pas leur quête rétro-futuriste à bord, où l'on retrouve l'ambiance du Purosangue et la thématique du double cockpit. Ils soignent les détails: aérateurs, contreportes ou tunnel surmonté de la fausse grille métallique. Mais le regard se tourne irrémédiablement vers les grands écrans: compteur, central tactile et complément passager. Il faut désormais se plonger dans celui central pour relever l'avant (lift system optionnel), régler la ventilation ou ajuster les sièges massants (fonction bruyante) qui manquent de maintien latéral. Que les plus exigeants se rassurent, il existe des baquets Sabelt à coque carbone plus enveloppants et préservant le confort.

Cette super méga hyper GT se doit de choyer les occupants. Elle se montre accueillante avec les bagages, entre le coffre (à hayon électrique) de 270 l et le vaste espace arrière surmonté de superbes sangles. Le cockpit recèle aussi des rangements, dont celui dédié au téléphone (rechargeable en NFC) qui a la charge de la navigation. Le conducteur trouve facilement ses aises et profite d'une vue imprenable sur l'immense capot et les ailes charnues. Il prend rapidement la mesure du gabarit, même si la largeur atteint 2,18 m avec les rétros. Il perd le sourire

quand il doit manier les touches à effleurement du volant (répondant inconstant) à chaque démarrage pour désactiver l'ADAS regroupant les assistances à la conduite (obligatoires en Europe). Il le retrouve facilement dès qu'il presse le bouton du milieu (engine start/stop) réveillant sa majesté V12.

Version HD

Le 6,5 litres siège à vos pieds et n'attend qu'une chose: vous envoyer au 9^e ciel! La moindre des politesses est avant tout de le saluer, en basculant le capot à ouverture antagoniste et en se prosternant devant cette œuvre d'art cernée de carbone et dominée par le collecteur d'admission rouge se faufilant sous la baie de parebrise. Un tel monument parvient à satisfaire les normes de pollution (Euro6E sur le Vieux Continent) grâce à un catalyseur en céramique, en plus du filtre à particules. Étroitement dérivée du bloc 140HB de la 812 Competizione, cette version 140HD en reprend le profil « coursi-fié » menant à des régimes stratosphériques: 9 500 tr/mn!

Ce V12 à injection directe (350 bars maxi) allège l'équipage mobile (bielles en titane, vilebrequin, pistons), actionne les soupapes par poussoirs et linguets coulissants, raccourcit le collecteur d'admission (à géométrie variable) et adopte une pompe à huile à débit variable (lubrification par carter sec). Il se distingue désormais par une gestion de couple plus fine nommée Aspirated Torque Shaping et héritée des moteurs turbocompressés dans le but de lisser la courbe d'accélération... Pas les sensations! Si la puissance maxi est équivalente à celle de la Competizione (décrochée à 9 250 tr/mn!), le couple maxi est ramené de 692 à 678 Nm et obtenu à un régime supérieur (+250 tr/mn). Ferrari assure toutefois que 80 % de la valeur maximale déboule dès 2 500 tr/mn.



Massants, réglables tous azimuts, ces superbes baquets manquent de maintien latéral.



L'ambiance reste familière et la position parfaite.



Le passager dispose d'un vaste écran tactile.



La clé se positionne à côté de l'ersatz de grille métallique.

En détail



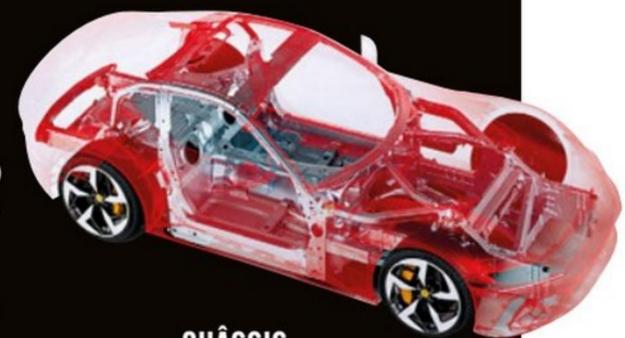
AÉRO

L'innovation de cette génération de berlinette se trouve à l'arrière avec des déflecteurs qui se dressent de 10° entre 60 et 300 km/h, en fonction des forces subies. Ces flaps peuvent générer 50 kg d'appui à 250 km/h.



MOTEUR

Le V12 atmosphérique est étroitement dérivé de celui de la 812 Competizione et les changements touchent la dépollution (catalyseur) et la gestion du couple. Le 6,5 litres développe toujours 830 ch, mais le couple maxi est ramené à 678 Nm.

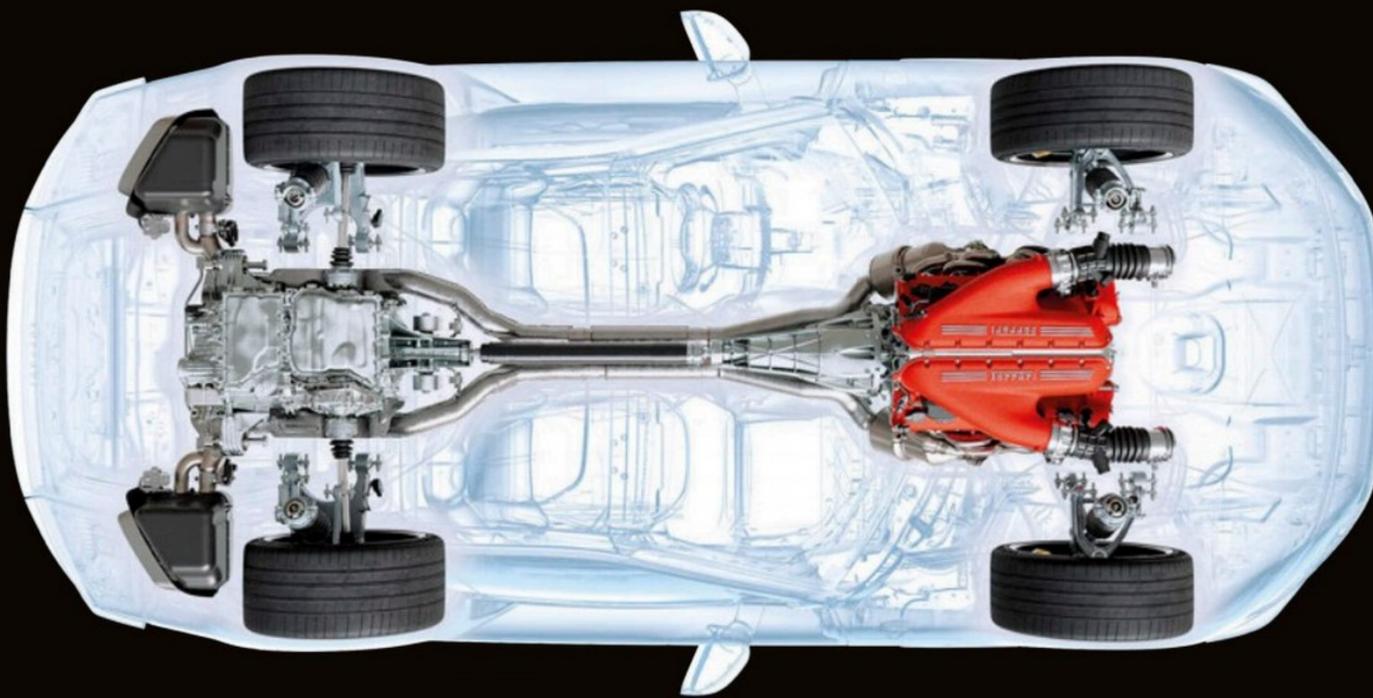


CHÂSSIS

Néedite, la coque en alu est rigidifiée de 15 % par rapport à celle de la 812. L'empattement est réduit de 2 cm et le système de roues arrière directrices indépendantes est hérité de la Competizione. La suspension, elle, comprend des amortisseurs pilotés électromagnétiquement.

BOÎTE

La double embrayage compte désormais 8 rapports, plutôt longs, et se trouve à l'arrière, avec le différentiel piloté. Le Manettino modifie la vitesse de passages et la stratégie des changements.





Précieuse simulation

Ferrari profite de ces essais pour mettre en avant son partenariat avec Goodyear et l'importance de la simulation pour la création d'une monte sur mesure. Dans le cas du Eagle F1 Supersport, disponible aussi en runflat, le virtuel représente 65 % du développement et permet de le ramener à 18 mois : établissement du cahier des charges, collecte d'un maximum de données réelles et virtuelles, innovations pour améliorer les objectifs et validation finale. Comme dans le monde réel, toute la phase de développement est réalisée sans les aides à la conduite. Pour ce pneu, le fabricant s'est concentré sur le grip, la progressivité, la stabilité sur le mouillé, la rigidité (en utilisant l'Aramide), ainsi que la réduction du bruit et de l'aquaplaning. Nous n'avons pas testé ces gommes dans les mêmes conditions que les Michelin, mais le Pilot Sport 5S met du temps à chauffer et offre des réactions moins progressives à la limite, sans doute en raison d'un grip supérieur tendant vers le semi-slick. Ces essais réalisés au sein du centre Goodyear du Luxembourg ont permis de découvrir une piste très technique et variée, mais aussi leur récent simulateur. Nous nous sommes ainsi téléportés sur la piste de Fiorano, par temps sec et avec différents types de gommes. Le grip est tout à fait palpable, mais il faut s'habituer au feeling de direction (léger), de freins sans assistance (difficile à doser) et à l'écran incurvé fatiguant les yeux par son côté polarisant. On en ressort en nage, alors que la GT réclame moins d'effort au volant dans la vraie vie. Entre la simulation et les strates électroniques à valider, le quotidien des testeurs ne doit pas être toujours gratifiant...



Nous avons testé ce récent simulateur au Luxembourg.



Cette monte Eagle F1 Supersport existe aussi en Runflat.



Les ingénieurs sont en contact permanent avec le pilote.



Le monument V12 reste « atmosphérique » et s'envole à 9 500 tr/mn !



Dans la pratique, c'est ce qui saute aux yeux d'emblée. Cette force quasi instantanée met dans le bain qui devient bouillonnant au fil des tours. L'inertie ne fait pas partie du vocabulaire de ce joyau. L'expérience du coup de gaz à l'arrêt est édifiante : l'aiguille balaie le compte-tours en accéléré et retrouve le ralenti tout aussi promptement. Une drogue, moins brutale et bestiale que celle injectée par le V12 Lambo' de la supersportive Revuelto, mais ô combien ensorcelante et dont les effets se prolongent jusqu'à des sommets inhabituels. Mieux vaut d'ailleurs jeter un œil au compte-tours pour aller chercher la pleine puissance et éviter de justesse le limiteur. Pas évident, 250 tr/mn les séparent ! La force de ce V12 semble inépuisable et devient physique au-delà de 6 000 tr/mn, au moment où il s'éclaircit la voix. Les occupants profitent du grognement métallique à l'admission, amplifié par un résonateur (son prélevé avant le boîtier papillon) et savamment mélangé avec l'échappement actif (ici titane en option) oscillant entre timbre grave et hurlement aigu. La chasse au tunnel est ouverte ! Nous n'en avons malheureusement pas croisé sur les superbes routes vallonnées du Luxembourg.

En revanche, nous avons franchi la frontière et goûté aux joies de l'autobahn illimitée. L'occasion de tester le launch control de la boîte 8 à double embrayage (7 sur la 812) hérité de la SF90 et qui continue de dominer le secteur : rapidité, réactivité, obéissance. Elle se pilote depuis les grandes palettes solidaires de la colonne et le mode Race réduit les temps de passage au prix de ruptures de charge plus marquées. Le départ canon s'enclenche depuis la fausse grille centrale (« L ») et permet de décoller à 3 000 tr/mn, en secouant les Michelin Pilot Sport 5S (dédiés K1). Les mises en vitesse mettent quasi toute la planète auto K.O. mais elles restent inférieures à celles de la Revuelto (dopée par 3 électromoteurs) ou de la 296 GTB (électrifiée aussi) qui annonce pourtant un 0 à 100 km/h identique (2nd 9). Ensuite, l'écart se creuserait avec 0^{me} 6 de 0 à 200 km/h (7th 9). La benjamine survoltée est heureusement recadrée en vitesse maxi, où la berlinette dépasserait les 340 km/h. Le constructeur confie qu'elle a atteint 347 km/h à Nardo. Au-delà de 300 km/h, les déflecteurs latéraux arrière se rétractent pour réduire la traînée. Selon les g encaissés, ils se dressent à partir de 60 km/h et peuvent générer jusqu'à 50 kg d'appui à 250 km/h au bénéfice de la stabilité. Ces mouvements de déflecteurs restent invisibles pour les occupants, alors qu'ils se relèvent de 10°. Mais sur circuit, nous avons pu observer leur ballet et leur amplitude en suivant un pace-car.

Ange ou démon ?

La berlinette se doit d'exceller dans l'art du Grand Tourisme, de choyer ses occupants sur longue distance et de leur clouer le bec quand il faut. Dans ce but, Ferrari est parti d'une feuille blanche et utilise un châssis alu inédit, 15 % plus rigide que celui de la 812. Il en profite pour réduire l'empattement de 2 cm et augmenter les valeurs d'antiroll sans faire appel à des barres actives, jugées trop lourdes. Il continue d'être fidèle à une suspension dite semi-active puisqu'elle pilote uniquement les amortisseurs et non les ressorts. En arpentant calmement les départementales luxembourgeoises, des résonances attirent notre attention dans l'habitacle (basse et moyenne fréquence). Selon les ingénieurs, elles proviendraient des pneus mesurant désormais 21 pouces (ici les Michelin) pour satisfaire les designers. Le confort reste d'un bon niveau et les aspérités sont digérées fermement mais efficacement. La qualité du filtrage évoque plutôt une DB12 qu'une Continental GT Speed et reste supérieure à celle d'une 911 Turbo. Il est toujours possible de l'améliorer sur le bosselé en pressant la touche « route cahoteuse » du Manettino. En revanche, la



Monument V12
Équilibre
Joueuse
Prestance



Flottement de
la suspension
Résonance pneus
Inflation
Touches à
effleurement

gestion des mouvements latéraux laisse dubitatif, en générant un léger flottement aux placements. Sans attaquer outre mesure, on sent aussi l'intervention des roues arrière directrices qui agissent indépendamment comme celles de la Competizione (angle maxi de 3°).

D'un autre côté, la 12Cilindri séduit déjà par son équilibre, miraculeux pour un tel gabarit, que l'on doit au moteur très reculé et à la boîte rejetée à l'arrière. Résultat, même si la masse frise la 1,7 tonne avec les pleins (+35 kg par rapport à la Superfast), elle est répartie majoritairement sur l'arrière (52 %). Autre point important, l'italienne maintient une bonne connexion avec la route entre une assistance de direction électrique satisfaisante (elle pourrait prévenir davantage les limites) et des freins by wire embarquant le système ABS Evo et réduisant la course lorsque l'on tape dedans. Et l'on ne s'est pas gêné sur les pistes secrètes du centre d'essais de Goodyear, en chaussant l'autre monte homologuée: des Eagle F1 Supersport dédiés (voir encadré p24).

Alors qu'on peine à trouver la confiance en attaquant raisonnablement, on découvre une 12Cilindri plus homogène et attachante en la maltraitant. L'équilibre fait des étincelles au placement et les roues arrière directrices se font cette fois oublier. Le train avant combat valeureusement (avec des pneus en excellent état) la masse élevée et l'arrière reste peu sensible au freinage dégressif. Mais il n'a pas dit son dernier mot et pivote généreusement aux gaz. Les réactions demeurent plus progressives

qu'avec les Michelin, bien épaulées par le différentiel actif. Il ne faut donc pas hésiter à repousser les aides et à abuser des gaz pour apprécier à sa juste valeur cette berlinette envoûtante par sa voix et sa poupe survireuse. C'est évident, peu de clients vont oser expérimenter ce tempérament de feu si amusant et qui parvient à rester prévenant. Dommage. Il reste à savoir si cette 12Cilindri incarnant le V12 marque la fin de la lignée atmosphérique. L'avenir nous le dira mais Ferrari assure qu'il se battra pour satisfaire les normes et produire son joyau aussi longtemps que possible. ■

VERDICT

FERRARI 12CILINDRI

>> 18



La 12Cilindri perpétue la tradition des berlinettes à moteur avant avec brio! Au-delà de la rupture stylistique, elle marque évidemment par sa mécanique: cette force inépuisable du V12 atmo' et cette voix tirant vers les aigus jusqu'à 9 500 tr/mn! Puis elle sidère par son équilibre miraculeux avec un tel gabarit. Enfin, elle dévoile un autre visage en allant chercher les limites, joueur et attachant sans être effrayant. Seule la suspension peut dérouter par son flottement aux placements, en attaquant plus gentiment. La philosophie « hyper GT » s'inscrit dans la continuité de celle de la 812 et reste donc unique sur le marché du neuf!

TECHNIQUE

Moteur	V12 à 65°, inj. directe
Cylindrée (cm³)	6496
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	830 à 9250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	678 à 7250
Régime maxi (tr/mn)	9500
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	arrière piloté
Pneumatiques route	Michelin Pilot Sport S5 K1
Pneumatiques piste	Goodyear Eagle F1 Sup.
Dimensions avant	275/35 ZR 21
Arrière	315/35 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (398/360) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4) Brembo
Poids annoncé (kg)	1 560 (à sec)
Poids/Puissance (kg/ch)	1,9 (à sec)
Long.-larg.-haut. (mm)	4733 - 2 176 (rétros) - 1292
Empattement (mm)	2700
Voies avant/arrière (mm)	1686 / 1645

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	> 340
De 0 à 100/200 km/h	2"9/7"9
Conso. moyenne (l/100 km)	NC
Émissions CO2 (g/km)	NC

BUDGET

Prix de base (€)	395 000
Malus 2024 (€)	60000

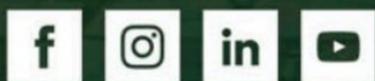
Moteur & SENS[®]



AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE & SERVICES SUR MESURE

moteuretsens.com

Suivez-nous !



10 Rue de L'Orme Saint-Germain

91 160 Champlan, Fr.

Tél. : 01 69 30 98 40

contact@moteuretsens.com





RÉSISTANCE ACTIVE

Plus personne ne semble porter d'intérêt à cette auto qui est pourtant une référence. La Cupra Leon de 300 ch a battu des records sur le Ring, mis dans l'ombre les Golf GTI ou R et rivalisé avec la Mégane R.S.... Et est toujours au catalogue. Mais est-elle toujours aussi plaisante ?

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.



C'est sobre, plutôt bien fini et accueillant. La Leon n'existe plus qu'en boîte DSG.



Le bouton Start migrant sur le volant, la désactivation de l'ESP se trouve sur la console centrale.



QUEL PLAISIR DE SENTIR UNE
SPORTIVE VIVRE **ENTRE VOS DOIGTS**
ET SOUS VOTRE FESSIER





- + Légèreté
Comportement dynamique
Polyvalence
- Prix/malus
Palettes

Comment se sentir en décalage total avec le reste du monde? En venant sur un essai des dernières Cupra Leon restylées et découvrir que peu de personnes s'intéressent à la version 300 ch thermiques équipée du 2 litres TSi EA888 qui a montré des compétences rares durant plusieurs années, et ce pour un tarif inférieur à celui de sa cousine Golf. Il faut dire que la nouveauté du moment est plutôt la VZ hybride de 272 ch mariant un petit 1500 cm³ de 177 ch à un moteur électrique de 116 ch offrant 124 km d'autonomie électrique, ce qui lui permet de s'affranchir de tout malus. Mais cette version qui abat le 0 à 100 km/h en 7"1 contre 5"7 pour la VZ thermique et pèse 212 kg de plus (1633 kg contre 1421 kg) n'est vraiment pas celle qui nous attire. Bref, tout cela pour dire que l'on se sent de plus en plus seul sur ce genre d'évènement.

Malus assassin

Trêve de spleen, la Cupra Leon traction de 300 ch existe toujours et on va voir ce qu'elle a dans le ventre. Si le restyling des Leon et Formentor a permis au SUV de récupérer la mécanique de la Golf R, à savoir la version de 333 ch du EA888 et sa transmission intégrale associée au Torque Splitter, ce n'est pas le cas sur la Leon. Tout du moins en France, car une version break SportTourer de 333 ch existe mais elle n'est pas commercialisée chez nous. Qu'importe, les versions les plus intéressantes ont toujours été les tractions qui grâce à leur légèreté

offraient un comportement très joueur. La nouvelle Leon VZ conserve cette architecture de traction dotée d'un différentiel actif (embrayage multidisque XDS) toujours aussi efficace pour passer les 300 ch et 400 Nm au sol. Les plus gros changements concernent la face avant 'nez de requin' et l'adoption de la suspension pilotée DCC aux réglages hyperfins. Cependant, une finition VZ Extreme apparaît et comprend un bonus d'équipement substantiel avec notamment un becquet et des bas de caisse, des baquets à coque carbone électriques et chauffants, l'audio Sennheiser mais surtout le freinage Akebono majoré à étriers 6 pistons couplé aux jantes Thunderstorm cuivrées en 19".

L'habitacle est au standard Cupra avec un nouveau volant disposant de deux gros boutons: un pour changer de modes de conduite à gauche et l'autre à droite pour démarrer, ce qui dégage la place sur la console centrale pour une commande gérant l'ESP. Quant à l'écran tactile central, il grandit et passe à 12"9. Notez que Cupra a l'intelligence de faciliter la désactivation des insupportables assistances obligatoires depuis le volant. Par ailleurs, notre modèle dispose de l'option pneus Haute Performance à 500 €, en l'occurrence des Bridgestone Potenza Race. Si la version VZ Extreme est proposée à 54835 €, la VZ se négocie à partir de 47425 €, un prix inférieur à celui de la Golf GTI de base de 265 ch! Certes, la France anéantit l'avantage tarifaire de cette Cupra Leon en lui infligeant un malus stupide allant de 13014 à 22000 € selon les équipements (contre 4800 € pour la Volkswagen) mais on peut dire qu'elle reste une tueuse de Golf GTI. Le plus rageant pour cette Cupra est de

constater que même face à la Golf GTI Clubsport quasiment identique affichée 53210 €, soit 5785 € plus cher, l'application du malus gâche tout. En effet, la Cupra pèse une cinquantaine de kilos de plus que la Golf GTI Clubsport et présente des rejets CO₂ légèrement supérieurs (180 contre 174 g CO₂/km) qui représentent malheureusement un écart de 10000 € de malus! C'est la France, messieurs, dames...

Vivante

Si, sous le capot, l'EA888 n'est pas du tout mis en valeur (cache basique), il n'a pas besoin de décorum pour montrer sa valeur à l'utilisation. Un launch control vous met dans le bain assez rapidement. Si l'auto met une petite seconde à prendre le grip (cela reste une traction), la poussée devient velue par la suite avec un train avant qui gigote légèrement de droite à gauche sous la charge. Les rapports s'enclenchent automatiquement juste avant les 7000 tr/mn et au moment d'écraser les freins, quel bonheur de sentir un ralentissement « bêtement » mécanique, cohérent, progressif et bien calibré. Mais le plus satisfaisant vient surtout de la sensation de légèreté qui émane de cette auto. Avec un peu de plus 1400 kg et des Potenza Race excellents, le ralentissement offert par les étriers 6 pistons est puissant et extrêmement rassurant. On retrouve aussi cette sensation si agréable, autrefois répandue sur le segment, de train avant inébranlable. Aucune intervention électronique ne se fait sentir, non pas parce que les assistances n'existent pas mais parce que l'auto est si légère qu'elle ne déborde pas les limites dynamiques qui les



ELLE ENCAISSE
SI BIEN UNE
CONDUITE
SAUVAGE QU'ELLE
A SA PLACE SUR
CIRCUIT



La finition VZ Extreme ajoute du carbone...



... Ainsi que ces baquets très confortables et des freins Akebono.



activent. La cohésion pilote/machine se fait dès lors naturellement et on retrouve des sensations devenues rares. En allant chercher les limites, on sent alors qu'on peut les titiller tout en contrôle, ce qui est extrêmement satisfaisant. Le plus étonnant est de constater qu'au quotidien, la Leon est plus confortable que le Formentor, sans doute à cause des 100 kg qui les séparent. L'extraordinaire suspension DCC réglable sur quinze niveaux fait des merveilles dans toutes les situations. Je ne saurais dire si c'est la suspension ou les pneumatiques mais, par rapport aux anciennes Leon Cupra, la poupe se montre moins mobile. Ou plus efficace, c'est selon. L'important, c'est qu'elle ne soit pas vissée au sol, ce qui est le cas. Même si elle n'a vraiment rien de radical (ce n'est pas une Mégane Trophy-R), j'en viens à me demander ce qu'elle pourrait donner sur circuit tant elle est capable d'accepter des placements sauvages sur les freins. Le différentiel actif fait ensuite le job sur les réaccélérations tandis que le couple conséquent de 400 Nm disponible dès 2000 tr/mn agite le train avant et le volant sans pour autant élargir la trajectoire. Quel plaisir de sentir une voiture vivre entre vos doigts et sous votre fessier. De plus, le gabarit de cette compacte fait qu'on ne se sent jamais comme un diplodocus dans un magasin de porcelaine sur ces petites routes toscanes au revêtement exigeant. Les énormes déformations du bitume vous secouent mais les roues restent au contact de la route et une nouvelle fois, la Leon donne confiance. Malgré l'absence

d'échappement Akrapovič au catalogue d'options et un générateur de son intérieur, le mode Cupra ouvre des valves et ajoute quelques pétarades à l'échappement, ce qui ne gâche rien au tableau général. Même la boîte DSG paraît plus rapide que celle du Formentor en acceptant mieux les rétrogradages à haut régime. On peste simplement sur ces palettes insignifiantes qui ressemblent plus à des boutons. Avec un aussi bel intérieur et une communication aussi portée sur le look, Cupra pourrait faire l'effort de développer de belles palettes. Mais ce n'est pas ça qui va me faire dire du mal d'une auto qui fleure bon les grandes années d'un segment aujourd'hui décimé. ■

VERDICT

CUPRA LEON VZ EXTREME >>17



On est heureux de voir qu'il existe encore des tractions capables de supporter un gros niveau d'attaque sans s'évaporer sous la contrainte. La Cupra Leon est moins virevoltante que par le passé mais elle est encore plus raffinée, tient un très gros rythme tout en pouvant assurer le quotidien comme peu d'autres autos. Plus légère et plus confortable que le Formentor VZ, moins chère que la Golf GTI, tellement plus performante que la version hybride, cette Leon frise tout de même les 50 000 € et écope d'un gros malus.

TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne
Cylindrée (cm ³)	1984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 de 5300 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 de 2000 à 5200
Régime maxi (tr/mn)	6850
Transmission	Traction
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	emb. multidisques piloté
Pneumatiques	Bridgestone Potenza Race
Dimensions avant et arrière	235/35R19
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (375/310) Akebono
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Poids annoncé (kg)	1421
Poids/puissance(kg/ch)	4,7
Long.-larg.-haut. (mm)	4 398 - 1800 - 1444
Empattement (mm)	2 686
Voies avant/arrière (mm)	1 535/1 513

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	250
De 0 à 100 km/h	5"7
1000 m départ arrêté	24"7
Conso. moyenne (l/100 km)	7,7-7,9
Émissions CO2 (g/km)	174-180

BUDGET

Prix de base (€)	47425 (Extreme 53835)
Malus éco 2024 (€)	13014 - 22380

CARFANS.FR

Trouvez la voiture de sport de vos rêves grâce à une sélection de plus d'une centaine d'annonces



Ferrari 458 Italia
23 300 km / 207 900 €



Bentley Continental GT Azure
NC / 281900 €



Aston Martin Vanquish II
45603 km / 144900 €



Porsche 991/2 GT3
34961 km / 169900 €



Bentley Benteyga Azure V8
NC / 259900 €



McLaren Elva
20 km / 1650000 €



Lotus Exige Cup 430
13200 km / 144900 €



McLaren 720S
31455 km / 234900 €



BMW M4 (F82) CS
25201 km / 84900 €

Si vous êtes un professionnel et souhaitez être référencé dans les annonces de **Carfans.fr** merci d'envoyer un mail à annonces@carfans.fr





MOELLEUX ATOMIQUE

*Dans la foulée de la Porsche Taycan,
Audi revoit son e-tron GT avec une version RS Performance
notablement plus puissante et rapide qu'auparavant.
Mais la performance n'est vraiment pas le plus important...*

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS D.R.



Audi n'y est pas allé de main morte lorsqu'est venu le temps de restyler l'e-tron GT. Cette belle 4 places électrique est désormais proposée en trois versions mais la S e-tron GT de base développant 680 ch est déjà plus puissante que la précédente RS e-tron GT, fleuron de la gamme qui culminait à 646 ch. La nouvelle RS grimpe quant à elle à 856 ch mais une version baptisée RS e-tron GT performance limitée à 299 exemplaires voit également le jour avec la bagatelle de 925 ch et 1027 Nm produits par ses deux moteurs électriques (un sur chaque essieu). Ces puissances sont des pics atteints lors du launch control et les valeurs disponibles le reste du temps (en activant le boost de 95 ch) sont de 591, 775 et 843 ch. Pour reconnaître cette RS performance, elle adopte une

inédite finition carbone 'camouflage' déjà vu chez Lamborghini. Les progrès touchent également un point faible de la première génération, à savoir l'autonomie qui était d'un peu plus de 450 km (beaucoup moins dans la réalité) mais qui grimpe ici à 559 km grâce à une nouvelle batterie de 97 kWh utiles qui accepte des recharges allant jusqu'à 320 kW. Cela permet dans le cas où vous trouvez une borne adéquate et lorsque la batterie est idéalement préconditionnée de récupérer de 10 à 80 % en 18 minutes mais autant dire que ce cas de figure est très rare. Pour information, le pack batterie pèse à lui seul plus lourd qu'une Caterham (625 kg), ce qui amène le poids du bestiau à 2 320 kg!

Mode exclusif

Plus d'autonomie, plus de puissance, la nouvelle RS e-tron GT performance qui file très facilement

à plus de 250 km/h (bridée) sur l'autobahn est-elle pour autant devenue une sportive? Pour cela, Audi chausse son gros bébé de Pirelli P Zero hautes performances différents des Bridgestone Potenza Sport conçus à base de matériaux recyclés des autres versions. Ce modèle particulier cache également un mode exclusif RS performance qui modifie l'antipatinage, le différentiel et la vectorisation du couple, la suspension, l'aéro et la stratégie de refroidissement. Avec ce mode, la boîte à deux rapports reste le plus longtemps possible sur la première vitesse tandis qu'en Confort, les démarrages s'effectuent sur la seconde pour plus de souplesse.

Et effectivement, un launch control en RS e-tron GT performance va vous graver des souvenirs éternels, surtout en passager. La poussée est physiquement douloureuse: 0 à 100 km/h en 2nd 5! Vous avez l'impression que vos tempes sont comprimées

UN LAUNCH CONTROL À SON BORD VA VOUS GREFFER DES SOUVENIRS ÉTERNELS, SURTOUT EN PASSAGER



TECHNIQUE

Moteur >> 2 électriques (avant et arrière)
Puissance maxi >> 925 ch (748 en constant et 843 avec boost)
Couple maxi >> 1027 Nm
Transmission >> intégrale, boîte auto à 2 rapports
Pneus >> Pirelli P Zero dédiés
Poids annoncé >> 2320 kg
Perfs annoncées >> 0 à 100 km/h en 2"5, 250 km/h (bridée)
Prix >> 175 350 € (pas de malus éco/poids)

et que votre bas-ventre est mis sous vide ! Impressionnant et... désagréable. Mais avant de trouver une route susceptible d'accueillir les débordements d'un tel engin, on découvre en premier lieu la magie de sa nouvelle suspension pneumatique à deux chambres et deux soupapes (option à 8500 €). En mode Confort, l'auto lisse la route quasiment aussi bien qu'une Bentley mais même le mode RS performance n'est jamais ferme alors qu'il offre un maintien de caisse surprenant lorsque le rythme augmente. Bluffant. Cette suspension relève aussi la garde au sol de 7 cm lorsque vous ouvrez la porte pour faciliter l'accès à bord, de quoi rendre la mode des SUV totalement inutile. Une autre fonction étonnante accessible en Confort permet à l'auto de pencher dans les virages, de relever son nez sur les freinages et inversement, de le faire plonger vers l'avant au moment de s'élaner. Comme un hélicoptère. Mais nous ne sommes pas venus là pour faire l'hélicoptère et une sortie opportune du roadbook qui nous cantonnait sur des routes inintéressantes bardées de radars va me permettre de flirter avec les limites de l'engin.

Plus connectée

La nouvelle électronique de puissance à 600 A sur les deux essieux autorise un meilleur frein moteur. Il est d'ailleurs paramétrable finement via les deux palettes au volant et rend la conduite

dynamique plus naturelle. Par contre, la chose qui n'est toujours pas naturelle est la sensation au freinage. La récupération d'énergie et le freinage mécanique ne se combinent toujours pas de façon fluide et si la voiture ralentit gentiment sur le premier centimètre de pression, le mordant est ensuite trop prononcé pour parvenir à des ralentissements fluides. Et quand vous pilotez un engin de 5 m de long et 2400 kg lancé comme une balle par plus de 850 ch en furie, tout ce que vous ne voulez pas, c'est une sensation au freinage fluctuante. C'est dommage car la direction plus précise et le système de roues arrière directrices font tout leur possible pour rendre l'auto plus rassurante et plus communicative. Par rapport à l'ancienne, on se sent plus connecté et on perçoit un peu mieux le grip. Si l'auto n'était pas aussi lourde et grosse, elle pourrait même devenir amusante puisque des entrées en courbe sur les freins lui font décrocher la poupe progressivement. Mais l'inertie due à son poids fait qu'il faudra sans doute un circuit pour parvenir à s'en amuser. Aucune route de montagne et aucun cerveau normalement constitué ne sont calibrés pour gérer un tel package. Il me faut aussi préciser que cet équilibre un brin joueur en entrée comme en sortie de virages n'est accessible que sur le mode Dynamic qui rend la voiture beaucoup plus vivante grâce à un réglage de torque vectoring adéquat. Le mode RS performance privilégie



Accélérations dantesques
Suspension magique
Ressenti amélioré



Sensations de freinage
Poids, encombrement
Manque de cohésion d'ensemble

clairement la stabilité et la performance. Mais comme aucune session circuit n'était prévue, impossible de dire si cette RS Performance au refroidissement amélioré pour résister au traitement circuit se tient mieux sur piste que la précédente qui était loin de rivaliser avec une Taycan Turbo S. Mais à bien y réfléchir, qui sera assez fou pour aller détruire sur circuit les pneus et les freins (et plus si affinités) de son RS e-tron GT ? ■

VERDICT

E-TRON GT PERFORMANCE >>15



Cette édition limitée à 175 350 € (162 400 € pour la RS) ne semble pas être un pendant du Taycan Turbo GT radical car sa suspension magique toujours très confortable en fait une excellente GT taillée pour survoler la route et vous foudroyer lorsque l'envie vous prend d'écraser la pédale. Mais même si les 925 ch catapultent les 2,4 tonnes comme vous le feriez avec une boulette de papier dans un Bic transformé en sarbacane et qu'elle progresse beaucoup en termes de ressenti et de confiance générée, cela n'en fait pas encore une sportive plaisante à piloter sur route. La faute à un poids et à une puissance démesurés qui altèrent fatalement la cohérence d'ensemble et empêchent le capitaine de bord de faire corps avec sa machine.



Le carbone camouflage distingue le modèle RS Performance.



La nouvelle e-tron GT accepte désormais des recharges allant jusqu'à 320 kW.



Le singleframe de la version restylée adopte cette texture alvéolaire en relief.





Trublion Furtif

Avec son restylage, la Model 3 revient sur le devant de la scène et la Performance intrigue par ses réelles capacités sportives. Faute de pouvoir la supertester, nous avons passé une semaine à ses côtés en région lyonnaise.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS JORIS CLERC

Près des grandes mégalo-
poles, vous voyez des Tesla à tous les coins de rue. Le constructeur a réussi sa percée et environ 150 000 exemplaires circulent déjà dans l'hexagone. Le SUV Model Y représente la majorité des ventes et la marque dispose de son propre réseau de superchargeurs nécessitant en moyenne 30 min pour passer de 20 à 80 % avec la grande batterie de 78,8 kWh. Au cours de ces essais variés (autoroute, route et ville), nous avons parcouru environ 400 km avec une recharge, contre 528 km annoncés. En découvrant cette « M3 » Performance, comme l'appelle Tesla en interne, difficile de la distinguer du reste de la gamme. Elle se singularise pourtant par ses boucliers, ses

jantes en alu forgé (aux bords flasqués), son becquet en carbone et ses logos hérités de la Plaid singeant le passage en vitesse lumière de la saga Star Wars. À bord, les ajouts se cantonnent à des sièges plus enveloppants (bon maintien) et à des touches de carbone. La planche de bord n'a jamais aussi bien porté son nom et tout se concentre sur le grand écran central.

Une fois installé, la visibilité vers l'avant épate avec cette impression de bulle panoramique. On ne peut pas en dire autant de celle arrière, réduite en raison d'une poupe relevée. Vient alors le moment de prendre ses marques et de démarrer. Pour les non-initiés, c'est le choc. Tout est regroupé sur l'écran : réglage des rétros, du volant, des essuie-glaces, des phares... La vitesse est indiquée seulement en petit, en haut à gauche. Même le

sélecteur de vitesse a disparu et oblige à glisser son doigt sur l'écran (boutons de secours au niveau du plafonnier). Un comble qui, même au bout d'une semaine d'utilisation, peut s'avérer stressant dans les manœuvres. Et que dire des clignotants regroupés sur le côté gauche du volant, impraticables dans les ronds-points. Cette ergonomie peut être rédhibitoire, alors prenez le temps de tester avant d'acheter.

Pétillante

Passée cette période d'accoutumance, la Performance marque en premier lieu par sa poussée, conséquente et immédiate. Elle porte bien son nom et le 0 à 100 km/h annoncé en 3"1 paraît réaliste, simplement en écrasant l'accélérateur après avoir sélectionné le mode « Inouï »



La Performance se distingue à ce becquet en carbone ou à ces badges.



L'effet bulle fait mouche, mais il faut adhérer à l'ergonomie Tesla.



L'immense toit vitré fait partie des équipements standards.



Elle possède bien un côté ludique. Mais quid du feeling sportif ?



TECHNIQUE

Moteurs >> 2 électriques, 460 ch, environ 720 Nm
Transmission >> Intégrale, BVA1
Poids annoncé >> 1852 kg
Pneus >> Pirelli PZero T2
Dimensions Av/ar >> 235/35 R20 / 275/30 R20
Perfs annoncées >> 0-100 km/h 3"1, 262 km/h
Prix de base/modèle testé >> 57 490/ 64 990 €

(fenêtre Dynamique, onglet Accélérations). Cette force instantanée a de quoi calmer la concurrence allemande deux fois plus chère: BMW M3, Audi RS4 Avant, AMG C63 S hybride. Tout cela, vous vous en doutiez. Il faut en revanche faire une croix sur un élément essentiel du plaisir automobile: la sonorité. Même si les familiales citées ont baissé d'un ton (voire deux) à cause des normes, elles continuent de titiller les tympans. Tesla ne s'amuse pas à reproduire de sons artificiels et les deux moteurs (avant/arrière) génèrent un léger sifflement, vite couvert par les bruits aéros et de roulements (conséquences sur autoroute).

Mode Piste intrigant

Au fil des kilomètres, cette Model 3 étonne par la qualité de son amortissement. En bien? Non. Le filtrage reste raide, y compris en mode Standard, alors que nous avons affaire à un système actif. En plus d'un châssis rigidifié, la Performance dispose d'une suspension spécifique revoyant les ressorts, les barres anti-roulis, les silentblochs et l'amortissement (pilotage maison). Elle néglige donc le confort, mais canalise parfaitement les mouvements parasites et profite d'un centre de gravité bas. Elle donne envie de hausser le ton dans le sinueux et d'enclencher le mode Piste, pourtant déconseillé sur la voie publique et s'adressant aux

« conducteurs expérimentés et familiarisés avec la piste ». Avant d'en arriver-là, la berline séduit par son équilibre relativement neutre. Elle reste peu sensible aux freinages appuyés lors des placements. Le sous-virage apparaît en premier, suivi d'un léger survirage à la réaccélération, en insistant. L'absence de différentiel piloté se fait sentir pour l'aider à pivoter et les aides électroniques interviennent brutalement (idem sur le mouillé). Cela pousse donc à les remercier et à déclencher ce fameux mode Piste permettant de choisir la répartition du couple avant/arrière (de traction à propulsion) et les niveaux d'intervention des aides (3 positions) et de freinage régénératif (0 à 100 %). On découvre alors une Model 3 survireuse en 100 % propulsion, qui réclame d'avoir de bons réflexes en raison de la fugacité des décrochages et du dosage peu évident du couple instantané. Précisons qu'après avoir utilisé le mode Piste, les batteries ont besoin de se rafraîchir les idées, longuement (1 heure!) et bruyamment.

Cette Américaine possède donc bien un côté ludique, entre sa force et son déhanché potentiellement survireur, en paramétrant le mode Piste. Mais elle pêche par son feeling sportif en raison d'une direction peu communicative, digne d'un simulateur vidéo, et de freins au dosage inconstant avec le système de régénération. Au bout du

compte, heureusement que la suspension garde fermement le contact avec la chaussée. Bref, la Performance mériterait une mise au point plus fine: suspension, transmission, aides, progressivité... À ce tarif inférieur à 60 000 €, cette Tesla n'a certes pas de concurrence (sérieuse) aussi performante sur le marché du neuf (électrique ou thermique). Mais est-ce une raison suffisante pour s'en contenter? Elle ne répond pas aux attentes de fins connaisseurs, d'amateurs exigeants. ■



Performances
 Mode Piste joueur
 Autonomie
 Recharge rapide



Feeling sportif
 Progressivité
 Finesse électronique
 Confort

VERDICT

MODEL 3 PERFORMANCE >>14



La terre américaine offre des saveurs sportives en matière d'accélération et d'équilibre potentiellement survireur avec le mode Piste, nécessitant de bons réflexes. Si elle possède une solide base, elle manque de raffinement (électronique, confort) et de ressenti sportif: direction, freins, sensations auditives... En sus, il faut adhérer à l'ergonomie Tesla quasi 100 % digitale. Ses prestations ne suffisent pas à entretenir la flamme des passionnés et ne donnent pas envie de la bousculer à nouveau.



*Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à
Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,
victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.*

boutique en ligne
www.fernandbachmann.com
#fernandbachmann





JUSTE UNE ILLUSION?

Troisième création de Horacio Pagani en 25 ans, l'Utopia se présente comme une œuvre d'Art sur roues, un objet intemporel imaginé en s'inspirant des créations des maîtres de la Renaissance. Mais cette utopie est-elle une illusion ou bien une vraie supercar à piloter ?

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS ADRIEN RASETA, PAT'PANICK ET D.R.





ENQUILLER LA TROISIÈME VOUS PERMET DE REPRENDRE

Il n'est pas possible de prendre le volant d'une Pagani, qui plus est devant l'usine-musée de San Cesario sul Panaro, sans que l'on se remémore l'histoire de Horacio. Et c'est avec la chanson « Juste une illusion » de Téléphone en tête que je détaille le prototype n°8 de l'Utopia qui affiche au compteur plus de 50 000 km. Je n'arrive pas à la déclarer aussi belle que ses devancières Zonda et Huayra car je la trouve moins fluide et chargée de trop de détails. Elle se dit inspirée par la Renaissance, je la trouve plutôt baroque mais ses proportions parfaites me font tout de même céder à son charme. L'Utopia n'est pas une illusion mais le résultat d'une 'sensation' qui a guidé les pas de Horacio toute sa vie et qui, en 2024, donne l'impression qu'il vogue à contre-courant. L'homme déteste la modernité futile et adore les saveurs du passé mais sa plus grande réussite, c'est d'avoir converti tous ses clients à sa vision. Clients qui sont de plus en plus nombreux et qui lui ont permis de construire et de faire vivre une marque dans une région où l'on trouve pourtant Maserati, Lamborghini et Ferrari. Il faut être sacré-

ment convaincu de la justesse de ses principes pour parvenir à exister et continuer à se développer 25 ans après la sortie de son premier modèle.

Rejet de l'hybridation

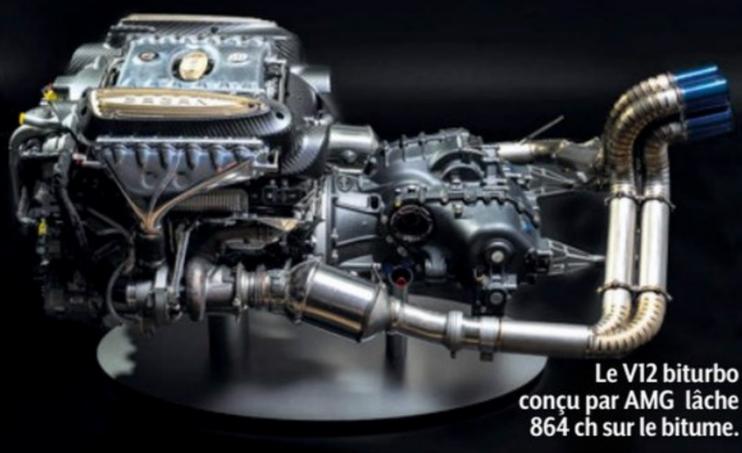
Et au moment de concevoir la remplaçante de la Huayra, ces fameux clients ont évidemment eu leur mot à dire. À l'origine, Pagani et AMG qui lui fournit toujours ses moteurs réfléchissaient à un V8 hybride pour succéder au V12 biturbo de la Huayra conçu à l'époque pour respecter les normes draconiennes de Californie, ce que le V12 atmosphérique de la Zonda ne parvenait pas à faire. Mais face au rejet d'électrification émanant de la clientèle, il a été décidé de conserver le V12 6 litres biturbo et de le faire évoluer jusqu'à produire 864 ch et 1 100 Nm. Le limiteur est relevé à 6700 tr/mn. Il est allégé (262 kg) et respecte toutes les normes de la planète. Il est accouplé à une boîte Xtrac transversale à 7 rapports de 96 kg qui peut être robotisée... ou manuelle. Oui, manuelle, vous avez bien lu.

C'est là encore une requête de ses clients en quête de pureté dont on peut légitimement se demander s'ils ont bien conscience de ce que représente le fait de gérer un tel couple et une telle

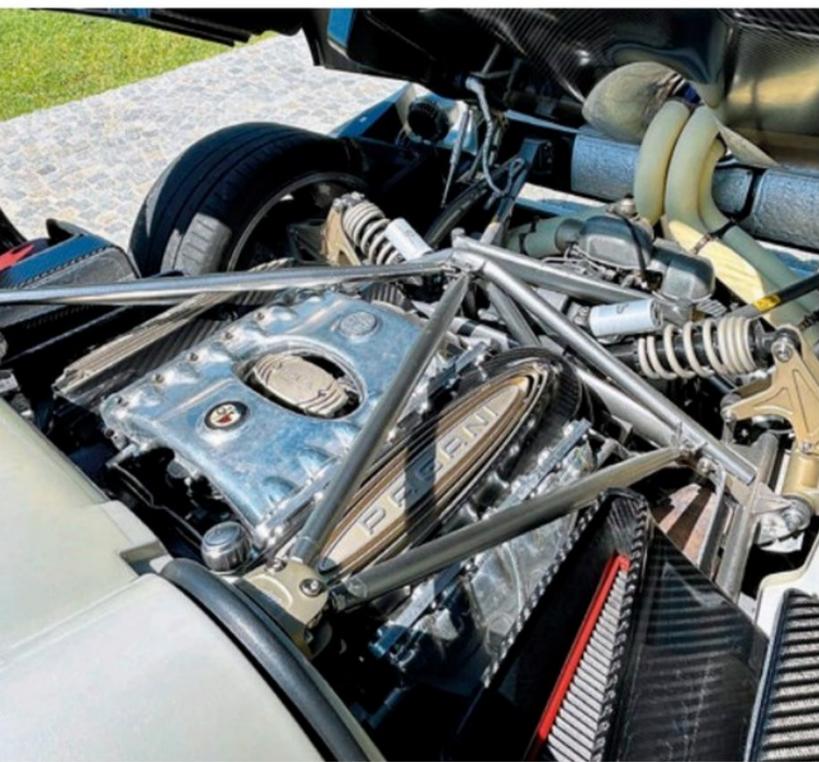
puissance avec trois pédales et un levier (magnifique d'ailleurs), surtout lorsque l'engin que vous conduisez ne pèse que 1 280 kg à sec! Horacio parle beaucoup d'Art mais il sait aussi que le poids est l'ennemi du bien et son obsession du détail et du travail bien fait fonctionne aussi dans ce domaine. Pour donner une idée, avec les fluides, l'Utopia doit tourner autour de 1 450 kg, ce qui nous donne une Audi TT RS de 864 ch. Qui plus est propulsion! Pour parvenir à cela, Pagani produit lui-même les 800 pièces d'aluminium, fraisées ou forgées, ainsi que les 230 pièces de 40 types différents de carbone qui composent la monocoque, l'habitacle et la carrosserie. Et pour bien illustrer sa vision jusqu'au-boutiste et pragmatique qui consiste à faire des autos pour le bien-être de ses clients, l'Utopia qui a subi 50 crash-tests durant son développement est la seule supercar à être équipée de 6 airbags. Bugatti, Koenigsegg et d'autres ont leur philosophie. Pagani a la sienne et refuse même de les considérer comme des rivaux.

Plume de 864 ch!

Alors que la foule commence à s'agglutiner autour de notre Utopia Grigio Rinascimento à



Le V12 biturbo conçu par AMG lâche 864 ch sur le bitume.



Ce levier fait partie des 800 pièces d'aluminium qui composent l'Utopia !



Xtrac fournit au choix une boîte à 7 rapports robotisés... ou manuels !



UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE APRÈS UNE APNÉE DE 6 700 TR/MN

boîte manuelle, il est temps de partir pour les collines modénoises, théâtre d'innombrables essais de prototypes (nous y croisons un proto de l'hypercar Ferrari), qui ont pour gros défaut de ne pas avoir suivi la courbe de progression des sportives des constructeurs de la région. Ce n'est clairement pas ici que l'on va pouvoir expérimenter les 500 kg d'appui à 200 km/h revendiqués par Pagani. C'est ici aussi que je me souviens ne pas avoir pu exploiter les 700 ch d'une Aventador alors toute récente. En refermant la porte en élytre, je me rappelle que celle de la Maserati MC20 pesait beaucoup plus lourd, preuve qu'il ne suffit pas d'utiliser du carbone pour concevoir des voitures légères. Le gros buzzer rouge un peu grossier lance le V12 et fait reculer l'assistance subjuguée. L'embrayage est léger, j'engage la première en bas à gauche sans difficulté et mélange avec une facilité confondante. Incroyable. L'amortissement en mode Confort étonnamment doux ajoute encore à la surprise. La sonorité est sympathique, j'ai l'impression qu'on entend moins la suralimentation que dans la Huayra. Le bouton Exhaust sur la console centrale active simplement un exhausteur de son via un haut-

parleur et pour avoir droit au bel canto total du V12, il faut simplement choisir le mode Sport ou Race. Faisons cela.

L'amortissement s'affermi mais laisse la caisse vivre dès qu'on prend du rythme. Je ne vais pas toucher au bouton qui permet de désactiver le coup de gaz automatique au rétrogradage car il est franchement utile sur ces premiers instants à bord. Si la montée des rapports se fait naturellement mais fermement à travers la grille en aluminium, il est plus difficile de trouver le bon geste sur les rétrogradages de 4^e en 3^e et de 6^e en 5^e. Bon, pour être franc, je n'ai jamais testé le passage 6-5 car sur ces petites routes de campagne, on roule uniquement sur la 2^e et la 3^e, tant le niveau de couple est important. En fait, l'Utopia se montre amicale et facile justement parce qu'on n'a pas besoin de dépasser les 3000 tr/mn pour se déplacer à bonne vitesse. Comme la visibilité est bonne et que l'on appréhende facilement son gabarit, la balade (rapide) est agréable. Et puis l'horizon se dégage, la circulation s'éclaircit et on tente une accélération au-delà des 3000 tr/mn. L'espace d'un centième de seconde, la poussée est juste velue. Puis c'est ensuite un déferlement qui

prend constamment de l'ampleur et en quelques secondes vous tapez le limiteur, la tête rejetée en arrière, les bras tendus et les fessiers à la limite de la contracture. Dans ce contexte où vous ne pouvez pas quitter des yeux la route, vous enquillez la troisième, ce qui vous permet de reprendre une bouffée d'oxygène après une apnée de 6700 tr/mn. Vous subissez alors à nouveau cette poussée qui s'apparente selon les termes de Horacio à celle d'un avion au décollage. C'est exactement ça et c'est terrifiant car la piste de décollage ne mesure pas 50 m de large et 2 km de long. Il se passe aussi un truc surprenant : 6700 tr/mn peuvent paraître un peu « courts » pour une auto de ce standing mais, à vivre, vous avez l'impression que le V12 grimpe jusqu'à 8000 tr/mn tant il pousse, hurle, chuinte et souffle derrière vos épaules.

Reine de la glisse ?

Une fois le choc passé, il faut tout de suite écraser les freins qui fonctionnent à merveille. Tant mieux. L'inscription en courbe se fait comme on l'espère, c'est-à-dire sans délai, les Trofeo RS mordant le bitume défoncé. C'est à cet instant que la sensation de légèreté de l'auto et l'absence d'inertie



Le pack Sport comprend des Trofeo RS et ces flasques de roue.



CETTE UTOPIA N'EST PAS UNE CHIMÈRE, C'EST UNE INVITATION



Le style de l'habitacle est moins aérien que celui des Huayra et Zonda.



Moteur déflagrant
Voiture exploitable
Légèreté
Philosophie



Acclimatation à la boîte
manuelle
Style plus baroque

À PROFITER D'UN SAVOIR-FAIRE ARTISANAL RARE

sont les plus perceptibles. Unique à ce niveau de puissance! La souplesse de suspension donne confiance car vous ne craigniez pas de perdre l'auto instantanément. Il faut juste serrer les dents lorsque les bas de caisse en carbone frottent le goudron sur des entrées en courbe appuyées, comme en Bugatti Chiron. À ces allures totalement délirantes pour l'endroit mais plutôt lente dans l'absolu, l'essieu arrière ne bronche pas et suit le mouvement. Rassurant. À tel point que, malgré la violence des sensations subies, on vient à aller tripoter le bouton ESP Off situé sur le pavillon pour voir si les énormes Trofeo RS spécifiques en 325 mm de large résistent à la musculature du V12 AMG. Oui, c'est audacieux mais la grande qualité de cette œuvre d'art hors de prix et surpuissante, c'est de se laisser apprivoiser, ce qui montre le degré de mise au point de l'engin. Au final, il est possible de sortir en contre-braquage fumeux des courbes en Utopia mais comme me l'avait conseillé Alberto Scilla, le pilote metteur au point de toutes les Pagani avec Andrea Palma, mieux vaut avoir beaucoup d'espace à disposition et être très rapide au volant car le geyser exponentiel de puissance qui déferle à l'arrière est difficile à canaliser sur d'aussi 'petites' routes. Non, cette Utopia n'est pas une chimère, c'est une invitation à profiter d'un savoir-faire

artisanal qui tend à disparaître, un artisanat qui produit des objets à contempler mais qui vous incite aussi et surtout à les pousser à la limite! Et ça, c'est très rare. ■

VERDICT

PAGANI UTOPIA

>>20



Après ce moment passé à bord de l'Utopia, il convient d'admettre que Pagani ne fait pas que de beaux communiqués, ou des habitacles extrêmement ouvragés mais qu'il met sur la route des supercars réellement uniques dans leur concept et dans leur mise au point. Nous ne discuterons pas du prix mais après avoir visité les usines et été témoins des process de production et des standards de qualité réclamés par Horacio, il ne fait aucun doute qu'une Pagani n'a rien à voir avec ce qui se fait ailleurs dans la région de Modène. Si Horacio déteste la modernité futile et aime les saveurs du passé, son Utopia inspirée par les maîtres de la Renaissance dessine des trajectoires comme on peint un tableau et crée des émotions que tous les amateurs de pilotage trouveront savoureuses. L'Utopia n'est vraiment pas une illusion.

TECHNIQUE

Moteur	V12
Cylindrée (cm ³)	5 980
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	864 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1100 de 2800 à 5 900
Régime maxi (tr/mn)	6 700
Transmission	propulsion
Boîte	7, robotisée ou manuelle
Différentiel autobloquant	Ar piloté
Pneumatiques	Pirelli PZero Trofeo RS
Dimensions avant/arrière	265/35 R 21 & 325/30 R 22
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (410/390) carb./céram.
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1280 kg à sec
Long.-larg.-haut. (mm)	4 597 - 2037 - 1 169
Empattement (mm)	2 794

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	> 350
De 0 à 100	2"8
Conso. moyenne (l/100 km)	20
Émissions CO2 (g/km)	468

BUDGET

Prix de base (€)	2 600 000
Malus 2024 (€)	60 000





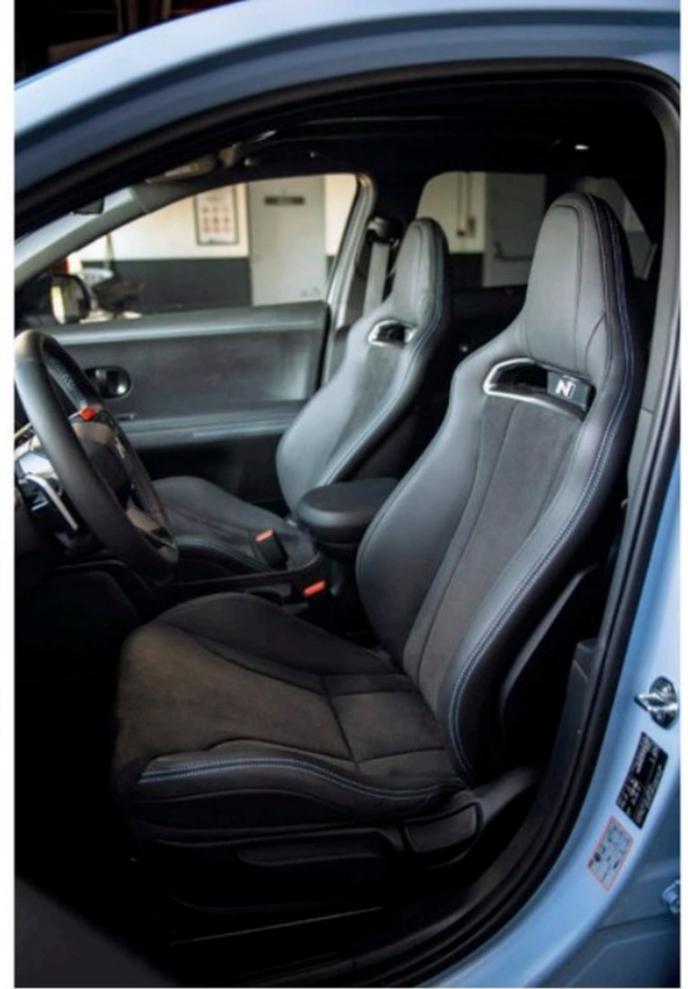
AUX FRONTIÈRES DU RÉEL

Cette reine de la simulation thermique aime les regards et intrigue par ses sensations d'un nouveau genre. Nous nous devons de percer ses mystères sur nos terres. Et le résultat va vous surprendre, même si vous n'affectionnez pas la fée électricité.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS JORIS CLERC



La position de conduite se révèle haute, à l'image du gros gabarit de la Ioniq 5.



Il vaut mieux appréhender les menus et les modes dans le calme. Ici, le launch control...



ON EN VIENT À ÊTRE HEUREUX DE RETROUVER ARTIFICIELLEMENT UN QUATRE CYLINDRES... QUELLE BELLE ÉPOQUE



Cette sportive électrique a le mérite de bousculer les codes et de faire couler beaucoup d'encre. Pour ceux qui ne connaissent pas cette berline XL, elle a débarqué sur nos routes en 2021 et démarre à 170 ch en propulsion (44 800 €). Le label sportif N a établi un manifeste de l'électrique sportif, en faisant cogiter tous ses ingénieurs à travers le monde: Corée du Sud, Europe et USA. Le brainstorming aboutit à une Ioniq 5 de 650 ch, 2,2 tonnes et bouclant la Nordschleife en 7'45"59, où elle a couvert 10 000 km pendant le développement. Pour la petite histoire, les testeurs visaient deux tours complets, puis rechargeaient avant de chasser le chrono. Ce concentré de technologies aux couleurs du département N dévisse les têtes et surprend par son gabarit loin de celui d'une compacte. Elle en a l'allure, mais change d'échelle: longueur de break (4,71 m), largeur de GT (1,94 m), hauteur de SUV (1,58 m). Cette N élargit ses voies, ajoute des appendices, un peu de déco (liserés orange, parties sombres) et repose sur d'énormes jantes de 21 pouces aux bords flasqués. L'habitacle ne possède pas la même originalité et se dessine autour d'une grande dalle numérique. Le conducteur se retrouve assis haut, dans des baquets certes enveloppants mais larges. Les passagers arrière surplombent ceux de devant et profitent d'une banquette réglable (assise et dossier). Tant mieux, cette dernière permet d'agrandir le coffre (480 l) cachant les câbles. Rappelons que les batteries, elle, prennent place dans le plancher central (486 kg). Le volant badgé « N » intrigue par ses mul-

tiples commandes: Drive mode à gauche (Eco, Sport et Sport+), NGB (N Grin Boost, pleine puissance pendant 10" maxi) en orange à droite, deux boutons N en bas (mode concocté par le département et Custom) et des palettes! À ce stade, mieux vaut respirer un grand coup et rester calme avant de s'aventurer dans les - trop - nombreuses fonctionnalités électroniques. Pour ne pas vous rebuter, nous en parlerons au fil du supertest. Heureusement, nous avons eu tout le temps de décrypter les réglages pendant les recharges, à savoir tous les 300 km en moyenne (hors circuit) contre 448 km annoncés. L'occasion de constater que le nombre de bornes rapides a bondi, même au cœur de la France. Malgré tout, il faut planifier son itinéraire, viser les bornes les plus rapides et patienter environ 30 minutes de 30 à 80 %. Au-delà, la puissance de chargement ralentit et les opérateurs incitent à quitter les lieux, en indiquant rarement la somme déboursée (environ 25 € pour 30 minutes). Le chemin reste encore long pour faciliter la vie des automobilistes: bornes récalcitrantes, emplacements parfois isolés, puissance indiquée difficilement atteignable, lourdeur des prises haute tension...

Sur la route

Dans la région lyonnaise, où se trouve la rédaction, les bornes rapides pullulent... Comme les départementales sinueuses et bien corsées. L'occasion de briser la glace avec cette berline supersonique. La suspension combat valeureusement les méfaits de la masse, mais le confort reste raide à faible allure (merci les grosses jantes!) et du pompage peut apparaître en mode Normal. Au-delà de la structure rigidifiée (soudures, faux châssis avant/

arrière), cette Ioniq aux voies élargies (2,5 cm à l'avant et 5,5 cm à l'arrière) retouche entièrement la cinématique et les amortisseurs pilotés. La masse effrayante ne se ressent qu'au freinage, déroutant par son toucher inconstant mais suffisamment efficace. Très franche, la direction a tendance à gommer les remontées d'information et à s'alourdir en Sport+. Attention en ville, le rayon de braquage est catastrophique! Au bout du compte, est-ce que cette électrique donne envie d'attaquer? L'équilibre (masses parfaitement réparties!) et la suspension plaident en sa faveur, contrairement au gabarit et au mordant du train avant qui aurait mérité l'aide de roues arrière directrices. Elle abat une autre carte, qui médusera les occupants et leur fera douter de la présence d'un moteur à explosions: la simulation d'un quatre cylindres et d'une boîte à 8 rapports. Nous allons la détailler dans le chapitre suivant, mais sachez que ces gadgets très réussis amusent... Un court moment. Sur longue distance, on oublie ces fonctions pour se focaliser sur le silence de fonctionnement et l'autonomie, en restant en mode Eco. Vous avez alors l'impression d'être au volant d'une électrique lambda, embarquant une multitude d'aides aides infernales à couper à chaque démarrage: maintien de ligne, alerte de vitesse...

Moteur/boîte

On prend en général plaisir à détailler les composants d'une mécanique et la sonorité qui en émane. Avec des électromoteurs sifflants et l'absence de démultiplication, ce chapitre pourrait se résumer à quelques mots... D'autant que le constructeur n'est guère prolix sur les blocs avant/arrière: type

CETTE LOURDE BERLINE PARVIENT À TOURNER EN 1'22"92, AUSSI FORT QU'UNE A110S OU UNE M4 F82 CS!



- + Performances
- Joueuse
- Équilibrée
- Simulation moteur/
boîte
- Autonomie
- Gabarit/poids
- Prix
- Utilisation piste
- Trop de modes!

synchrone à aimants permanents, 21 000 tr/mn maxi. Ces deux moteurs sont indépendants et l'avant n'est sollicité qu'en cas de besoin. En soulevant le capot, surprise, on peut apercevoir l'unité avant de 238 ch sous un cache en plastique et l'onduleur. L'occasion de constater qu'il est volumineux et juxté à une batterie classique (12V). Cela explique pourquoi le coffre est si relevé : l'accueil de l'autre électromoteur de 412 ch. Au cumul, ils délivreraient ainsi 650 ch et 770 Nm pendant le boost de 10" et le launch control. Le reste du temps, Hyundai annonce 609 ch et 740 Nm maxi. Précisons que la carte grise (12 CV seulement!) indique une puissance maxi de 216 ch obtenue après 30 minutes d'exploitation à fond selon la procédure d'homologation. Quoi qu'il en soit, cette électrique ne manque pas de ressources et secoue les occupants dès le démarrage, sans couper le souffle comme à bord d'une Taycan Turbo S. Elle peut aussi flatter leurs tympans... Artificiellement. La bande-son fait sourire en reproduisant celle électrothermique d'un concept car (Evolution) ou celle d'avion de chasse (Supersonic) mais bluffe en Ignition qui singe le 2 litres turbo maison. On en vient à être heureux de retrouver un quatre cylindres... Quelle belle époque. Finement reproduite via les huit haut-parleurs (dont deux extérieurs), cette sonorité décuple les sensations... Et fait se retourner les passants! Le

conducteur peut profiter de cette fonction Active Sound+ avec l'unique rapport disponible. En complétant avec le e-Shift, il peut jouer des palettes et ajouter des ruptures de charge, des déflagrations à la montée et des coups de gaz au rétrogradage, le tout chapeauté par un rupteur. Cette Hyundai est la reine de la simulation, en contrôlant le couple et en imitant une boîte à double embrayage. Au bout de 10 minutes d'attaque, la ferveur retombe. Un besoin d'authenticité se fait sentir et l'on en vient à regretter l'esprit N thermique.

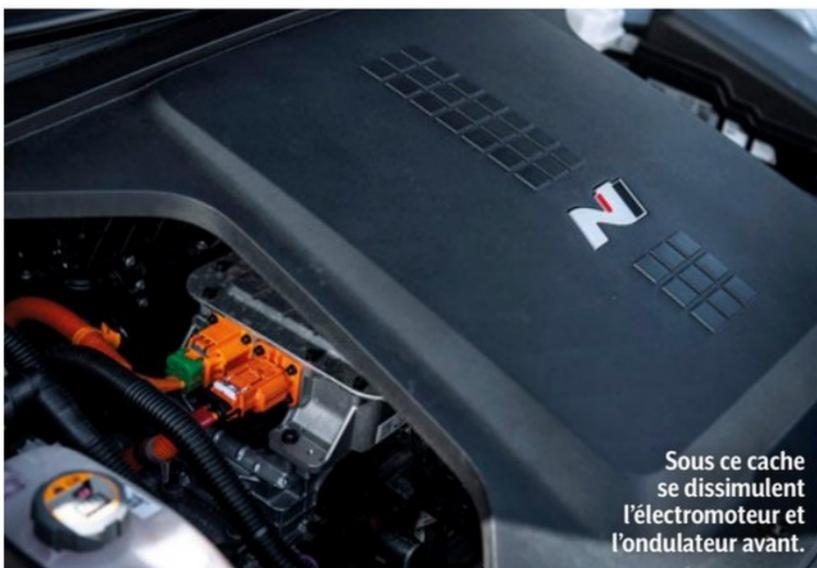
Performances

Avant de regagner nos bases d'essai, il est indispensable de recharger les batteries au plus proche des destinations afin d'obtenir les 90 % de charge recommandée pour les performances. Une fois n'est pas coutume, nous attaquons la journée à Lurcy-Lévis et par les accélérations. N'ayez crainte, il restera largement de quoi exploser le chrono en reprises par la suite : 80 à 150 km/h digne d'une C8 Z06 et 140 à 200 km/h équivalent à celui d'une 992 Carrera S! La procédure de départ optimale réclame quelques manipulations. Avant d'arriver au circuit, il faut penser à préconditionner les batteries via les options Performances : N Battery Preconditioning, puis « Drag ». Une fois sur place, la fonction « N Race » doit être activée et positionnée

en « Sprint » afin de réguler la température des batteries (qui disposent d'un refroidissement spécifique) et la puissance. À partir de là, le launch control peut être activé en optant pour un niveau de grip faible, moyen ou élevé. Le mode de conduite « N » concocté par le département sportif doit être enclenché et les aides repoussées. Il faut en revanche écarter la simulation des rapports, plus lente car elle ajoute des ruptures de charge et module le couple : 0 à 100 mesuré en 3"9 et 1 000 en 22"1. Sans elle, le constructeur annonce 3"4 de 0 à 100 km/h, ce que nous obtenons à deux reprises et qui place la plus rapide des Hyundai au niveau d'un break M3 Touring (510 ch), d'une Panamera Turbo S E-Hybrid (type 971), d'une 675 LT ou d'une Dallara Stradale. Pas mal pour un poids lourd mesuré à 2 238 kg chez notre partenaire W-Autosport! Et au-delà? Le 1 000 m D.A reste impressionnant avec 20"9 et 241 km/h en fin de mesure. Heureusement, la bride n'intervient qu'à 260 km/h! Avec un tel temps, Hyundai tape à la porte du royaume des GT et rivalise avec une M3 Touring, une X-Bow GT-XR, une Nissan GT-R ou une 911 GTS type 991/2. Un break de référence comme la RS6 Avant (600 ch, 2 209 kg) se prend une claque : 21"9. Notre étalon électrique, alias la Taycan Turbo S phase 1 (761 ch, 2 349 kg), garde une belle longueur d'avance : 19"7. Sans réelle



Avec une borne rapide, la recharge jusqu'à 80 % nécessite 30 min en moyenne.



Sous ce cache se dissimulent l'électromoteur et l'onduleur avant.



Cette grosse berline atteint les 2 238 kg sur la balance de W-Autosport.

surprise, la Ioniq 5N remplit sa mission de catapulte avec succès, sans vider les batteries (70 % en repartant). Il suffit donc d'une courte halte à une borne rapide avant de regagner le circuit Club.

Sur la piste

Cette Hyundai n'a pas peur de s'y aventurer et révèle des pouvoirs magiques en jouant avec les limites d'adhérence et avec les modes de conduite. Nous l'avons déjà évoqué, la suspension canalise bien la surcharge pondérale qui se ressent tout de même au freinage. Au placement, le sous-virage reste contenu mais guette dans le transitoire s'il n'est pas contrebalancé à l'aide des gaz la faisant pivoter grâce au différentiel vectoriel arrière (eLSD réglable sur 3 niveaux via Custom). En testant les options Performances, on découvre un visage plus survireur. Le N Torque Distribution permet de faire varier la répartition du couple à sa guise, en allant de la traction à la pure propulsion (11 niveaux) très rock'n'roll. Quant au N Pedal, il utilise la régénération d'énergie au lever de pied pour accentuer les transferts de charge en s'aidant du différentiel. Résultat, l'arrière pivote généreusement au lever de pied. Amusant. Il existe aussi un mode Drift Optimizer pour faciliter l'entretien de la glisse, mais les pneus arrière ont capitulé avant même de le tester. Heureusement, les chronos étaient dans la boîte et

ont été réalisés dans les règles de l'art : pression des PZero dédiés (en bon état) abaissée à 2,2 bars selon les recommandations constructeur, température extérieure de 25°, fonction N Race Sprint, ESC off. Nicolas s'élançait, en silence. Il semble glisser de plus en plus au fil des tours. Il rentre au bout du 4^e, épaté : « Elle pivote à l'accélération, aux freins... C'est impressionnant. Le sous-virage est tout de suite cassé par la réaccélération. Le mode eShift est génial. On a l'impression d'avoir une thermique et de s'aider de la boîte. Mais on n'a pas la même patate, c'est comme si on était sur le rapport du dessus. » Cette simulation est certes amusante mais moins efficace comme en atteste le chrono : 1'24"69. Pardon, cette lourde berline est capable de mieux ? Oui, elle parvient à tourner en 1'22"92, aussi fort qu'une A110S ou une M4 F82 CS. La référence Taycan reste hors de portée (1'21"28), mais un Urus (1'23"26) se fait dépasser, comme la dernière C63 AMG hybride (1'23"32). « C'est épatant ! » ajoute Nicolas, « si on lui met des semi-slicks, elle s'approche des 1'20" ! » Justement, parlons de pneus. Ces PZero sont certes efficaces, mais pas longtemps comme en témoigne la bande de roulement du pneu arrière gauche pulvérisée en seulement six tours. Ce qui suscite des interrogations sur l'usage d'un tel engin. Sur route ouverte, il est difficile de profiter de ses talents d'acrobate et son déhanché

évoque une grosse berline surpuissante : efficace mais guère jubilatoire. Sur piste, les pneus agonisent trop vite. Dans tous les cas, l'autonomie reste insuffisante. Bref, même si la mise au point dynamique force le respect, comme celle électronique avec cet art de la simulation amusant (un certain temps), on se demande à quel type d'usage se destine ce manifeste N électrique vendu près de 80 000 €. Quoi qu'il en soit, les ingénieurs maison méritent un coup de chapeau pour une telle concentration de technologies et une telle maîtrise. ■

VERDICT

HYUNDAI IONIQ 5N

>>15

Cette électrique frappe fort et apporte un vent de fraîcheur par sa simulation thermique (un comble) ou ses talents cachés, difficiles à entrevoir sur route ouverte : efficacité, équilibre survireur. Le chrono n'en revient pas et la masse est bien maîtrisée... Jusqu'à ce que les pneus lâchent trop vite sur circuit. Du coup, on se demande à quel usage se destine une telle sportive ? En occultant le tarif, le poids et l'autonomie, la Ioniq 5N mérite des éloges pour sa mise au point et sa richesse technologique. Pourvu que Hyundai N, qui a abandonné les GTi en Europe, ne fasse pas une croix sur le thermique.



TECHNIQUE

Moteurs	2 électriques
Disposition	1 avant et 1 arrière
Type	synchrones à aimant permanents
Batteries	84 kWh (lithium-ion)
Puissance maxi (ch)	238 Av / 412 Ar
Puissance maxi cumulée (ch)	650
Couple maxi (Nm)	370 Av / 400 Ar
Couple maxi cumulé (Nm)	770
Régime maxi (tr/mn)	21000

TRANSMISSION

Type	intégrale
Boîte de vitesse	1, automatique
Rapports de pont	2,263 Av / 2,265 Ar
Blocage de différentiel	Vectoriel Ar
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Pirelli PZero HN dédiés
Dimensions avant/arrière	275/35 ZR 21
Jantes avant/arrière	9,5x21

CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 5 places
SCx - Cx	NC - 0,31
Suspensions avant	type McPherson, combinés ressort/amortisseur barre anti-roulis
Arrière	essieu multibras, combinés ressort/amortisseur barre anti-roulis
Amortissement	piloté
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés carbone/céramique (400/360)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/flottant (4/1)
Poids annoncé/mesuré (kg)	2205 / 2238
Répartition AV/AR (%)	1119/1119 (50/50)
Poids/puissance (kg/ch)	3,4
Long. - larg. - haut. (mm)	4715 - 1940 - 1585
Empattement (mm)	3000
Voies avant/arrière (mm)	1667/ 1672

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	260
De 0 à 100 km/h	3''4
à 120 km/h	4''4
à 140 km/h	5''6
à 160 km/h	7''1
à 180 km/h	9''0
à 200 km/h	11''6
400 m départ arrêté	11''2 (198 km/h)
1000 m	20''9 (241 km/h)
De 80 à 150 km/h en Drive	4''2
De 140 à 200 km/h en Drive	6''7
Conso. moy. (kWh/100 km)	21,2
Autonomie moy. (km)	448
Émissions CO2 (g/km)	0

TARIF

Prix (€)	78000
Prix du modèle essayé (€)	78900
Malus écologique/poids 2024 (€)	0/0
Puissance fiscale (CV)	12

BASES DE MESURES

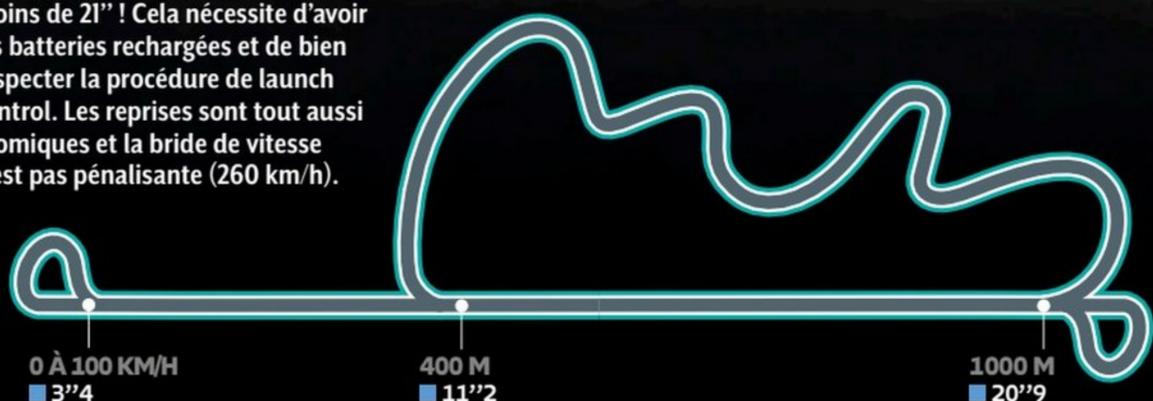
MAGNY-COURS CLUB

Pour une surprise ! Cette lourde berline épate par ses vitesses de passage et tourne aussi fort qu'une AIIOS... Mais pas longtemps. Non pas en raison des batteries ou des freins, mais des pneus qui abdiquent ici en six tours. La simulation thermique reste moins efficace (1'24''69).



LURCY-LÉVIS

La fée électricité propulse ce poids lourd à la borne kilométrique en moins de 21'' ! Cela nécessite d'avoir les batteries rechargées et de bien respecter la procédure de launch control. Les reprises sont tout aussi atomiques et la bride de vitesse n'est pas pénalisante (260 km/h).



AVIA
PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ
DE MOTORSPORT



VOTRE PASSION EST AUSSI LA NÔTRE

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

**Prenez soin de votre véhicule
avec nos technologies dernière génération.**

**Nos stations sont équipées de portiques
de lavage haute pression dernière génération.**

C'est la garantie d'un nettoyage de haute qualité et d'une protection durable pour votre véhicule. Les eaux usées sont retraitées avant d'être restituées dans le cycle naturel.

Ainsi, nous contribuons à la protection de l'environnement.



thevenin-ducrot.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !



COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

ABARTH

500	N°23
500 esse esse	N°28
500e	N°112
Grande Punto	N°14
Punto Evo	N°38
124 Spider	N°71/80

ABT

X-GT	N°118
------	-------

ALFA ROMEO

MiTo	N°22
MiTo QV	N°34
Giulietta QV	N°38
Giulia Quadrifoglio	N°70/75
Giulia Quadrifoglio 2023	N°116
Giulia GTA/GTAm	N°100/102
Brera 3.2 V6	N°2
Spider 3.2 V6 Q4	N°6
8C Competizione	N°13
8C Spider	N°30
4C	N°55/57
4C Spider	N°64
Stelvio Quadrifoglio	N°83

ALPINA

B3 S Biturbo	N°36
B3 Biturbo	N°58
B5 Biturbo	N°41
B5 GT Biturbo G30/31	N°112

ALPINE

A110	N°79/82/85
A110 Légende GT	N°100
A110 2022	N°111/116
A110 S	N°91/92/96/97
A110 S 2022	N°104/105/111
A110 R	N°109/111/114
A110 Pikes Peak	N°115

ARIEL

Atom 300	N°6
Atom 500	N°37

ARTEGA

GT	N°37
----	------

ASTON MARTIN

V8 Vantage	N°4
V8 Vantage 2008	N°21/116
V8 Vantage Roadster	N°10
V8 Vantage S	N°44
Vantage	N°81/85
Vantage AMR	N°91
Vantage F1 Edition	N°101
Vantage 2024 665 ch	N°117
DB9	N°7
DBS	N°14
DB11	N°75
DB11 V8	N°80
DBS Superleggera	N°83
DBS Superleggera Vol.	N°89
DB12 V8 2023	N°112
DB12 Volante V8 2024	N°117
V12 Vantage	N°29
V12 Vantage S	N°60
GT12	N°66
Vanquish "2012"	N°49
Rapide	N°33
Rapide AMR et E	N°88
DBX	N°95
DBX 707	N°105

AUDI

A1 TFSI 185 ch	N°40
A1 quattro	N°45/50/87
S1	N°57/61
UR-quattro	80'S
Sport quattro	80'S
200 quattro	80'S
S2	80'S
RS2	80'S
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	N°17
S3	N°7
S3 2013	N°52/58
S3 Sportback 2020	N°96
RS3	N°39/41

RS3 "2015"	N°64/67
------------	---------

RS3 "2022"	N°102/104/108
------------	---------------

RS3 "2023" PERF. ED.	N°112
----------------------	-------

RSQ3	N°93
------	------

TT 3.2 quattro	N°6
----------------	-----

TT Roadster 2.0 TFSi	N°9
----------------------	-----

TT Road. 3.2 V6 quat.	N°9
-----------------------	-----

TTS	N°20
-----	------

TTS "2014"	N°60
------------	------

TT RS	N°29/30
-------	---------

TT RS Mk2	N°72/74/79
-----------	------------

A4 V6 3.2 FSI quattro	N°14
-----------------------	------

RS4	N°1
-----	-----

S4 Cabriolet	N°2
--------------	-----

S4 V6 compresseur	N°25
-------------------	------

S4 V6 turbo "2016"	N°74
--------------------	------

RS4 Cabriolet	N°6
---------------	-----

RS4 Avant	N°13
-----------	------

RS4 "B8"	N°47/49
----------	---------

RS4 "B9"	N°79/85/115
----------	-------------

RS4 Comp. Plus	N°111
----------------	-------

A5 Sportback	N°30
--------------	------

S5	N°11/18
----	---------

RS5	N°34
-----	------

RS5 "2017"	N°77
------------	------

RS5 Sportback	N°91
---------------	------

S6	N°5
----	-----

RS6 Avant	N°17
-----------	------

RS6 "2013"	N°52/53
------------	---------

RS6 Avant "2020"	N°97
------------------	------

RS6 Avant Perf.	N°115
-----------------	-------

RS7 "2020"	N°90
------------	------

S8	N°3
----	-----

RS e-tron GT	N°98/102
--------------	----------

RSQ8	N°92
------	------

R8 V8	N°12/100
-------	----------

R8 V12 TDI Le Mans	N°20
--------------------	------

R8 V10	N°27
--------	------

R8 V10 Plus	N°49/51
-------------	---------

R8 Spyder	N°34
-----------	------

R8 Spyder "2016"	N°73
------------------	------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

R8 II Mk2 Perfor.	N°85
-------------------	------

R8 II RWD	N°95/97
-----------	---------

R8 II RWD GT	N°108/114
--------------	-----------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

R8 II Mk2 Perfor.	N°85
-------------------	------

R8 II RWD	N°95/97
-----------	---------

R8 II RWD GT	N°108/114
--------------	-----------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

R8 II Mk2 Perfor.	N°85
-------------------	------

R8 II RWD	N°95/97
-----------	---------

R8 II RWD GT	N°108/114
--------------	-----------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

R8 II Mk2 Perfor.	N°85
-------------------	------

R8 II RWD	N°95/97
-----------	---------

R8 II RWD GT	N°108/114
--------------	-----------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

R8 II Mk2 Perfor.	N°85
-------------------	------

R8 II RWD	N°95/97
-----------	---------

R8 II RWD GT	N°108/114
--------------	-----------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

R8 II Mk2 Perfor.	N°85
-------------------	------

R8 II RWD	N°95/97
-----------	---------

R8 II RWD GT	N°108/114
--------------	-----------

R8 GT	N°37
-------	------

R8 II V10 Plus	N°65/67
----------------	---------

R8 II RWS	N°81
-----------	------

Z4 M40i xDrive	N°88
----------------	------

M3 E92	N°12/13
--------	---------

M3 E46	N°40/98
--------	---------

M3 E90 Berline	N°20
----------------	------

M3 E92 GTS	N°35
------------	------

M3 F80 / M4 F82	N°58/60
-----------------	---------

M3 F80 Pack Comp.	N°73
-------------------	------

M3 CS F80	N°83
-----------	------

M340i xDrive	N°94
--------------	------

M3 Compet. G80	N°99/102
----------------	----------

M3 CS G80	N°112/113/114
-----------	---------------

M3 Touring	N°111/115
------------	-----------

M4 Cab	N°60
--------	------

M4 F82 GTS	N°72
------------	------

M4 F82 CS	N°78/79
-----------	---------

M440i xDrive 2020	N°96
-------------------	------

M4 G82 Comp.	N°98
--------------	------

M4 G82 CSL	N°107/108
------------	-----------

i4 M50	N°103
--------	-------

M5 F10	N°45
--------	------

M5 F90	N°83/85
--------	---------

M5 F90 Competition	N°83
--------------------	------

M5 F90 CS	N°103
-----------	-------

3.0 CSL	N°107
---------	-------

M6	N°7
----	-----

M6 Biturbo	N°47
------------	------

M6 Gran Coupé	N°52
---------------	------

M850i Coupé/cab'	N°85/94
------------------	---------

M8 Gran Coupé	N°94
---------------	------

M8 Coupé	N°90/94
----------	---------

650i cab.	N°40
-----------	------

850i xDrive	N°7
-------------	-----

X6	N°21
----	------

X6 M	N°33
------	------

XM	N°111
----	-------

iX M60	N°106
--------	-------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

i8	N°59
----	------

CITROËN

AX Sport	80'S
----------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

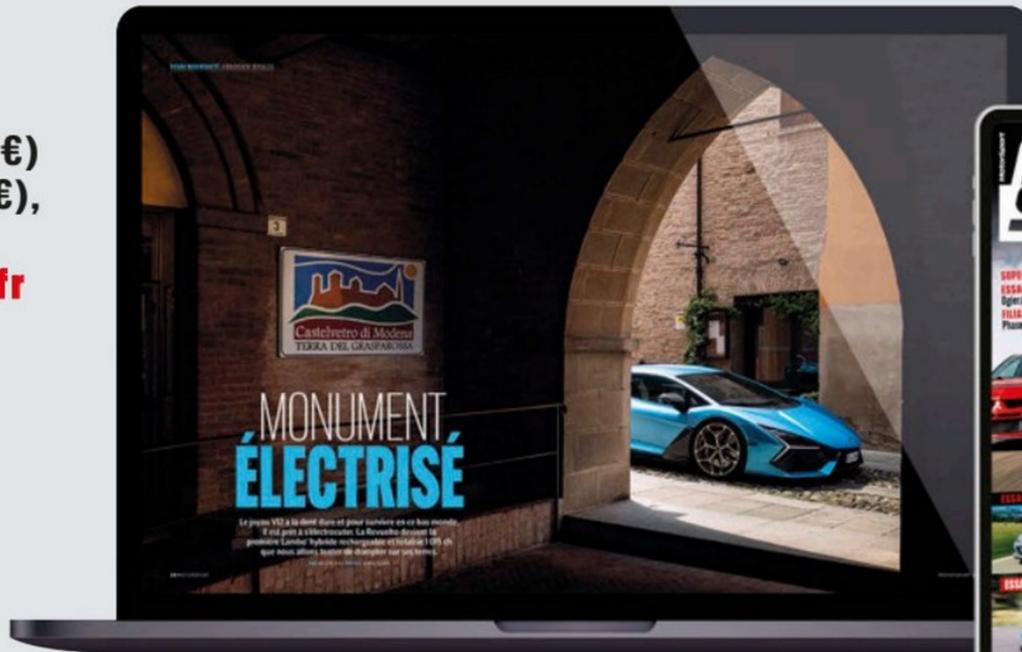
C2 VTS	N°23
--------	------

C2 VTS	N°23
--------	------

NOUVEAU

Les anciens numéros disponibles au format numérique

Pour commander un ancien numéro au format papier (7,90 €) ou numérique (4,50€), rendez-vous sur boutique.ngpresse.fr



MERCEDES-BENZ

A 35 AMG	N°87/88
A 45 AMG 360 ch	N°53/54
A 45 AMG Mk2 381 ch	N°70
A 45 S AMG	N°89/92/97/104
CLA 45 S AMG S.B.	N°96
CLK 63 AMG	N°5
CLK 63 AMG Black Ser.	N°11
SLK 350	N°18
SLC 43 AMG	N°70
C 63 AMG	N°14
C 63 AMG coupé	N°43
C 63 AMG BS	N°44
C 63 S AMG	N°63/67
C 63 S AMG Coupé	N°63/67
C 63 S AMG E-Perf.	N°109/115
E 63 AMG	N°6
E 63 AMG "2010"	N°30
E 63 AMG biturbo	N°42
E 63 AMG "2013"	N°51/57
E 63 S AMG	N°74/83
CLS 63 AMG biturbo	N°45
CL 63 AMG	N°8
CL 63 AMG "2010"	N°36
CL 65 AMG	N°11
S 63 AMG Coupé	N°61
SL 63 AMG	N°19
SL 65 AMG BS	N°28
AMG SL 63	N°107
SLR Roadster	N°12
SLS AMG	N°30
SLS AMG roadster	N°43
SLS AMG Black S.	N°51
AMG GT 63 S 4 p.	N°86/91
AMG GT 63 S E-Perf. 4p.	N°106
AMG GT S	N°61/63
AMG GT	N°71
AMG GT R	N°74/79/95
AMG GT R Pro	N°87
AMG GT 63 4Matic+	N°114/117
AMG GT 63 S E-Perf.	N°118

MG

MG4 XPower	N°113
------------	-------

MINI

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

MITSUBISHI

Colt Ralliart	N°26
Lancer Ralliart	N°22
Lancer Evo IX	N°4/100

Lancer Evo X	N°14
Lancer Evo X MR	N°20
Lancer Evo X GSR	N°27

MORGAN

Aero 8	N°11
Aeromax	N°21

NISSAN

350Z	N°6
370Z	N°30
370Z Nismo	N°54
GT-R	N°28
GT-R "2011"	N°40
GT-R "2012"	N°45
GT-R "2013"	N°55
GT-R Track Pack	N°47
GT-R 2017 Track ed.	N°79
GT-R Nismo	N°69
Juke Nismo	N°51
Juke Nismo RS	N°70
Juke R	N°47
Juke R 2.0	N°66

OPEL

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

PAGANI

Huayra	N°48
Huayra R	N°107

PEUGEOT

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

PORSCHE

Boxster S	N°11
Boxster S Mk2	N°27
Boxster RS 60 Spyder	N°20
Boxster Spyder 987	N°116
Boxster S (981)	N°45/48
Boxster GTS (981)	N°58/62
Boxster Spyder (981)	N°26
718 Boxster S	N°70/71
718 Boxster GTS	N°88
718 Boxster GTS 4.0	N°105
718 Boxster 25 ans	N°107
718 Spyder	N°89
718 Spyder RS	N°113
Cayman 2.7	N°7
Cayman S	N°1
Cayman S Mk2	N°26
Cayman R	N°40
Cayman (981)	N°54
Cayman (981) S	N°51
Cayman (981) GTS	N°60
Cayman GT4	N°63/64/67
718 Cayman S	N°72/67/74
718 Cayman GTS 4.0	N°105
718 Cay. GT4	N°89/91/96
718 Cay. GT4 RS	N°104/105
911 (964) C2	80'S
911 (996/2) GT3.	N°40
911 (997) 4S Cab.	N°1
911 (997) 4S	N°4
911 (997) Car. 4S kit	N°12
911 (997) Turbo	N°5
911 (997) Turbo Cab	N°12
911 (997) GT3	N°5/29
911 (997) GT3 RS	N°8
911 (997) GT2	N°14
911 (997) GT2 RS	N°36
911 (997/2) S	N°22
911 (997/2) 4S	N°23
911 (997/2) GTS	N°40
911 (997/2) SC	N°31
911 (997/2) Turbo	N°31
911 (997/2) Turbo S	N°35
911 (997/2) GT3 RS	N°54
911 (997/2) GT3 4.0	N°42
911 (991) S	N°44/116
911 (991) S X51	N°51
911 (991) Car. Cab	N°48
911 (991) Carrera 4	N°49
911 (991) C4 GTS	N°63
911 (991) Targa	N°58
911 (991) GT3	N°54/56
911 (991) GT3 RS	N°67
911 (991) R	N°72
911 (991) Turbo S	N°54/55
911 (991/2) S	N°67/73
911 (991/2) C4S	N°71
911 (991/2) GTS	N°78
911 (991/2) GT3	N°76/79/81

911 (991/2) GT3 RS	82/84/85
911 (991/2) GT2 RS	N°82/87
911 (991/2) Speedster	N°90
911 (992) Carrera PDK	N°98
911 (992) Carrera T	N°112
911 (992) S	N°86/88/91
911 (992) 4S	N°88
911 (992) GTS	N°102/103/105
911 (992) Dakar	N°112
911 (992) Sport Classic	N°108
911 (992) Turbo	N°117
911 (992) Turbo S	N°95/99
911 (992) GT3	N°99/102
911 (992) GT3 Touring	N°107
911 (992) GT3 RS	N°110/114
911 (992) S/T	N°113
911 (992/2) GTS T-Hybrid	N°118
Macan GTS 2022	N°105
Cayenne GTS	N°15
Cayenne GTS 2022	N°105
Cayenne Hybrid 2024	N°115
Panamera Turbo	N°29
Panamera Turbo S	N°42
Panamera GTS	N°47
Panamera II GTS	N°86
Panamera hybrid	N°53
Pan. Turbo S E-Hybrid	N°84
Panamera 2021	N°97
Panamera GTS 2022	N°105
Taycan (propulsion)	N°99
Taycan GTS	N°105
Taycan Turbo S	N°90/94/97
Taycan Sport Turismo	N°107
959	N°3
Carrera GT	N°3
918 SPYDER	N°56/61

RADICAL

SR3 SL	N°43
RXC Turbo 500	N°65

RENAULT

Twingo GT	N°12
Twingo R.S.	N°24/117
Twingo R.S. 2012	N°46
Clio Williams	N°51/115
Clio 1 R.S.	N°51
Clio 2 V6 Ph. 1	N°115
Clio 2 R.S. Ph. 2	N°51
Clio 2 R.S. Ph. 3	N°51
Clio R.S. Team (182 ch)	N°1
Clio R.S. R27	N°11
Clio IV R.S.	N°51
Clio IV R.S. Trophy	N°65
Mégane R.S.	N°8
Mégane GT 2.0 T	N°9
Mégane R.S. F1 T. R 26	N°9
Mégane R.S. R26R	N°23/27/87
Mégane R.S. DCi	N°11

Mégane III R.S.	N°31
Mégane III R.S. 275	N°59
Mégane III Trophy-R	N°60
Mégane IV R.S.	N°80
Mégane IV R.S. Cup	N°84/85
Mégane IV Trophy	N°85/87
Mégane IV Trophy-R	N°90/91
Mégane IV.2 Trophy	N°101/109
Mégane IV.2 R.S. Ultime	N°115
Laguna GT	N°21
Laguna coupé V6	N°25
Spider saute-vent	N°115

RUF

RT12	N°9
------	-----

SAAB

9-3 V6 XWD	N°12
9-3 Turbo X	N°18

SEAT

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

SECMA

Roadster F-16	N°24/44
---------------	---------

SIN

R1 550	N°82
--------	------

SKODA

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

SMART

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

SUBARU

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

SUZUKI

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

TECHART

Cayman GT Sport	N°9
-----------------	-----

TESLA

Roadster Sport	N°38
Model S	N°57

Model S Plaid	N°109
---------------	-------

TOYOTA

Yaris GRMN	N°80
GR Yaris	N°97/100/101/109
GR Yaris phase 2	N°116/118
GR Yaris/2 Ogier et Rov.	N°118
GT86	N°46
GR86	N°104/106/108/109
GR Supra 2.0	N°94
GR Supra 3.0	N°88/89/91/109

TVR

Sagaris	N°11
---------	------

VOLKSWAGEN

Lupo GTI	N°117
Up GTI	N°80
Polo III GTI	N°5
Polo IV GTI	N°37
Polo V GTI	N°62
Polo V R WRC	N°56
Polo VI GTI	N°87
Polo VI GTI 2022	N°105
Golf GT TSi	N°6
Golf GTI 16S Oettinger	80'S
Golf GTI	N°8
Golf V GTI Edition 30	N°9
Golf V GTI Pirelli	N°14
Golf VI GTI Ed. 35	N°45
Golf VI R	N°33
Golf VII GTI Perfo	N°55
Golf VII GTI Clubsport	N°72
Golf VII GTI	N°78
Golf VII GTI TCR	N°86
Golf R32	N°2
Golf VII R	N°57
Golf VIII GTI	N°95/98
Golf VIII GTI Club. 45	N°10
Golf VIII R	N°101
Golf VIII R 20 ans	N°108
Scirocco	N°22
Scirocco R	N°33
Eos 2.0 TFSI	N°8
T-Roc R	N°91
Passat CC V6	N°20
Passat R36	N°24
Touareg R	N°115

WESTFIELD

FW 300	N°32
FW 300 ST3	N°46

ZENOS

E10 R	N°68
-------	------

60 ANS FORD



ESSAI NOUVEAUTÉ DARK HORSE

OBSCURES PENSÉES

La septième génération sexagénaire marque la naissance d'une version Dark Horse attirée par le côté obscur. Mais comment se positionne-t-elle dans l'univers Mustang ? C'est ce que nous allons déterminer en conviant ses prédécesseurs GT et Shelby GT 350.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS TIBO/THE GOOD CLICK







FORD CONTINUERA DE PRODUIRE LES SHELBY ET DÉVELOPPE SA COMPÉTITION CLIENTS

Depuis sa présentation fin 2022, la dernière Mustang - qui se définit comme une évolution de la précédente - intrigue avec l'avènement d'une Dark Horse « taillée pour la piste » et « conçue pour servir de base aux activités de compétition » à travers le monde. De prime abord, ce positionnement étonne face à Shelby qui semble écarté de cette génération, or Ford assure continuer le développement et l'assemblage des cobras via sa branche Performance. Le préparateur Shelby American Motor reste indépendant et a dévoilé une Super Snake de plus de 830 ch (V8 5 litres à compresseur), produite à 250 exemplaires (160 000 \$). Pas facile de s'y retrouver. En parallèle, Ford Performance développe la compétition clients en se rapprochant de Multimatic: Dark Horse R, GT4, GT3... Sans oublier la GTD (voir p80). Quand on positionne les 7^e et 6^e générations côte à côte, on se rend bien compte que le gabarit évolue peu (2 cm en longueur). Le capot est désormais plus plongeant, aplani et aéré (V8). Les phares réinterprètent les trois griffes sous forme de blocs de LED. Celles arrière perdurent sur une poupe creusée. Pas que quoi révolutionner l'icône et c'est tant mieux ! Au milieu de tout ça, la Dark Horse assombrit des éléments (contours de phares, jantes, rétros) et se démarque par ses boucliers, ses appendices (aileron dès 2025, lame, diffuseur) et sa couleur bleue Ember (gratuite). Les bandes sur le capot, elles, font partie du pack Style

(1 500 €) comprenant le toit noir, les étriers bleus, la sellerie et les logos bleu-tes. Cette version Dark Horse concerne uniquement le coupé (fastback) et les changements ne sont pas que cosmétiques pour justifier les 12 000 € d'écart avec la GT. Le supermalus giga aberrant va rendre cette génération rarissime en France, mais il faut aussi garder à l'esprit l'inflation vertigineuse en une décennie. L'ancienne génération est là pour nous le rappeler.

Les étalons

Pour cerner la philosophie Dark Horse, nous avons fait appel à deux étalons issus de l'ancienne génération grâce au très actif Mustang Club de France et à son président Xavier Vrigny. Un immense merci ! La première invitée conduite par Caroline et David en met plein les yeux avec son magnifique jaune orné de bandes: une GT de 2017 particulièrement proluxe et d'origine française. Rappelez-vous, la 6^e génération a fini par traverser l'Atlantique en 2015, à un tarif qui laisse songeur de nos jours: 40 000 €. Elle était même accompagnée de la petite sœur à quatre cylindres (317 ch, 35 000 €) pour ramener le malus de 8 000 à 3 000 €. Elle pullule du coup sur le marché de l'occasion et démarre à 30 000 € en V8, mais la cote moyenne se situe au prix d'achat (hors malus). La remplaçante a le mérite d'être toujours importée, mais elle prend la grosse tête. Alors qu'une GT s'échange à partir de 44 000 \$ aux USA, elle réclame 59 300 € en France. Vous rétorquerez que la puissance n'a plus rien à voir avec celle de 2015 (421 ch), comme la mise au point du châssis. Mais une phase 2 à la suspension affûtée et plus communicative délivrait déjà 450 ch à



Le V8 bi-injection répond toujours présent, surplombé par une barre anti-rapprochement.

Face à face, le lien étroit entre ces générations saute aux yeux.





AVEC L'IMMENSE
DALLE NUMÉRIQUE,
L'AMBIANCE A
SACRÉMENT **PERDU**
DE SON IDENTITÉ



partir de 2018 et s'échangeait à 46900 € (malus de 10500 €). Même la star Bullitt (460 ch), produite seulement en 2018 et 2019, n'allait pas si loin et s'en tenait à 54900 € (malus de 10500 €). La Dark Horse, elle, fait flamber l'addition en exigeant plus de 70000 €. Elle se situe ainsi non loin de la Shelby GT 350 dégotée par Francky à deux pas de chez lui en 2023 (80000 €) et dûment homologuée pour la route. Un coup de chance, dont il est conscient et pas prêt de se séparer. Nous avons adoré cette pistarde en version R, supertestée en 2015: « elle procure des frissons que seule une poignée de sportives est capable d'offrir sur cette planète » concluait Nicolas. Après avoir vécu au Mexique et en Espagne, cette Shelby de 2015 s'est retrouvée en Anjou chez un concessionnaire Ford. Francky en rêvait pour ses vieux jours et n'a pu résister. Grand bien lui en a pris car il s'agit d'un collector que les importateurs officiels

proposaient à plus de 100000 €. La GT 350 est métamorphosée: voies élargies, suspension spécifique, V8 à vilebrequin « plat » grimant à plus de 8000 tr/mn. Une authentique pistarde, qui conserve ici ses places arrière et une monte pneumatique classique. En matière de tarif et de look, la Dark Horse se situe donc à mi-chemin entre l'actuelle GT et cette Shelby débordant de muscles qui avoisine désormais les 90000 €.

Téléportation

Le voyage chez l'oncle Sam débute dès le premier regard et la découverte des proportions de cette Pony Car. Bien qu'elle soit aussi longue qu'un bon break familial, elle accueille seulement deux personnes de petite taille à l'arrière. À l'avant, la position de conduite surprend toujours par sa hauteur et seule la



Un grand merci au Mustang Club de France et à son responsable Xavier Vrigny pour avoir dégotté deux superbes Mk6. Mille mercis aussi à leurs propriétaires pour leur venue à Magny-Cours, leur sympathie et leur confiance. Très actif, le club organise de nombreux évènements tout au long de l'année : www.mustangclubdefrance.com.



Le numéro de châssis est indiqué sur la console.



Les modes de conduite s'ajustent depuis le volant ou cet écran.



Ces confortables et enveloppants Recaro sont optionnels.



L'équidé a basculé du côté obscur. Vraiment ?



CETTE RENCONTRE S'ANNONCE THÉRAPEUTIQUE POUR LES TYMPANS, BERÇÉS PAR DE GROS V8 ATMOSPHÉRIQUES



Shelby diminue cette impression avec ses Recaro abaissés. La sellerie s'avère moelleuse dans tous les cas et le maintien latéral varie de faible pour l'ainée GT à excellent pour la GT 350. Grâce à ses Recaro optionnels (1 800 €), la Dark Horse offre un bon compromis confort/soutien sans aller jusqu'au côté enveloppant de la Shelby. L'ambiance, elle, a sacrément perdu de son identité et choque les puristes, comme Franky: « *le côté électronique fait perdre l'esprit Mustang* ». En effet, Ford succombe à une immense dalle numérique très en vogue, au risque de banaliser son icône. On retrouve l'imposant tunnel central et une qualité de matériaux satisfaisante, qui progresse encore par rapport à la 6^e génération. Une plaque sur la console indique le numéro de châssis, comme à bord de la GT 350. Quelques boutons font de la résistance au centre: démarrage, warnings, favoris, volume, My Mustang et aides à la conduite... Mais le paramétrage des modes de conduite s'exécute désormais depuis le volant ou l'écran central. Ils se nomment Normal, Sport, Circuit, Piste de dragster, Faible adhérence et Personnel (ajustable) et agissent sur les amortisseurs, la direction, les aides, l'échappement, le stop&start et l'interface des compteurs. L'écran central, lui, cache une application de télémétrie et des jauges auxiliaires paramétrables. Les amateurs de simplicité et de saveurs "old school" risquent de déchanter. Ils s'énervent ensuite sur le nouveau frein à main électrique, qui se manie d'une simple pression verticale. Adieu la commande à câble! Mais il recèle une fonction de blocage hydraulique pour déclencher une glisse. Depuis quand a-t-on besoin du frein à main pour drifter avec une propulsion? Du calme, savourons le V8 pour nous détendre.

V8 sacré

Cette rencontre s'annonce thérapeutique pour les tympans, uniquement bercés par les grondements de gros V8 atmosphériques. Un bonheur qui devient rarissime sur le marché du neuf: Corvette C8 et LC 500 (fin de vie). Cette Mk6 GT jaune s'adjoint les services de deux choristes de choix: un échappement Borla et un filtre à air conique digne de la GT 350. Résultat, le démarrage fait sursauter et les montées en régime gagnent en légèreté. Le V8 respire beaucoup mieux que celui du cru 2015, discret et offrant peu de relief jusqu'au rupteur situé sous les 7 000 tr/mn. Il se voulait une évolution du 5 litres issu de la 5^e génération: culasses, distribution, vilebrequin... Le Coyote a surtout mûri en 2018 avec la phase 2, en augmentant sa cylindrée de 4 951 à 5 038 cm³ (réalésage), en optant pour la bi-injection et en devenant volubile (échappement actif). La puissance en a profité pour grimper à 450 ch, voire

460 ch sous le capot de la Bullitt doté du filtre à air conique de la GT 350. Cette évolution nous a charmés dès sa sortie par son caractère plus fluctuant et sa rage en allant chercher les 7 400 tr/mn... Comme si elle était mordue par un cobra! Elle ne va logiquement pas aussi loin que le V8 débordant de hargne de la GT 350: 5,2 litres à vilebrequin « plat », 533 ch à 7 500 tr/mn et 8 250 tr/mn maxi! Très souple, il se réveille à 3 500 tr/mn en gardant l'accent américain puis s'emporte à partir de 7 000 tr/mn en s'éclaircissant la voix. De quoi faire fondre les détracteurs d'Américaines. Face à ces blocs charismatiques, comment se situe le V8 de la Dark Horse? Il a tendance à lisser les sensations et à réduire un brin les décibels. Rassurez-vous, il en reste largement assez pour être dépaysé et massé vigoureusement. David ne partage pas cet avis et le trouve aseptisé. Franky, lui, s'étonne de la santé du V8 dans les tours qui lui rappelle sa Shelby. Toujours aussi souple, le 5 litres peut supporter un démarrage en 2^e sans hoqueter. C'est dire. Puis il part à l'assaut du compte-tours avec plus de linéarité, en allant chercher la puissance maxi à 7 250 tr/mn et en générant parfois quelques ratés. Pour cette 7^e génération, Ford n'a pourtant pas lésiné sur les évolutions: vilebrequin en acier forgé favorisant les hauts régimes, admission d'air à double entrée, carter d'huile avec séparateurs, ajout d'un radiateur auxiliaire pour l'huile moteur. En s'équipant d'un échappement actif, il grimpe à 493 ch aux USA à bord de la GT, voire à 500 ch pour la Dark Horse disposant d'un meilleur refroidissement et de réglages d'arbres à cames spécifiques. En Europe, ces puissances chutent respectivement à 446 ch et 453 ch à cause des satanés filtres à particules et du recalibrage nécessaire. Au final, la puissance stagne donc par rapport à l'ex-GT phase 2, voire régresse par rapport à la Bullitt. Merci les normes européennes...

Performances vérifiées!

Oublions cette déconvenue réglementaire pour saluer une survivante: la boîte manuelle! Elle équipe également les aînées, avec le même état d'esprit: fermeté, précision et rapports longs. La Mk6 GT offre 6 rapports sans fin que l'on retrouve sur la Mk7 GT équipée d'une Getrag. La sœur terrible Shelby opte pour une Tremec (3 160) renforcée pour supporter les changements au-dessus de 8 000 tr/mn et raccourcie de toutes parts: débattements, rapports et pont. Ah bon? La démultiplication reste caricaturale. Jugez plutôt: la 1^{re} dépasse les 80 km/h, la 2^e les 120 km/h et la 3^e atteint 170 km/h! D'après le dossier de presse, la Dark Horse étrenne une nouvelle version équipée d'une 1^{re} courte pour favoriser l'accélération. Or la référence Tremec et les rapports



Dès 2025, un aileron remplacera le becquet sur les Dark Horse européennes.



Cette Shelby transcendée a tout du collector.

Le 5,2 litres à vilebrequin "plat" grimpe à 8250 tr/mn !





Nous avons relevé
24"l au 1 000 m
pour cette Mk6
phase 1.



Le V8 Coyote culmine à
421 ch sur la phase 1, enfin
sans aide respiratoire...



L'habitacle a plutôt bien
vieilli. Les sièges manquent
de maintien latéral.

La GT 350 R mesurée sur le Club !

En 2017, Motorsport a eu l'honneur de mesurer la version R radicalisée - également non importée en Europe - de la Shelby GT 350. Dotée d'appendices aéros spécifiques, dépouillée de sa banquette arrière et chaussée de semi-slicks Michelin, elle a laissé un souvenir impérissable à Nicolas Gourdol : « elle rentre incontestablement dans le top 5 des autos les plus sensationnelles essayées sur cette piste. » Il a signé un excellent 1'21"64, à 0"4 d'une R8 II V10 Plus, en soulignant que le dynamisme relève du surnaturel avec une telle carcasse et un centre de gravité aussi haut.



LE 7^e OPUS N'A RIEN DE « SOMBRE » ET DONNE ENVIE DE LE BOUSCULER SUR CIRCUIT



se calquent sur ceux de la GT 350. D'où des reprises catastrophiques en 6e avec 21"4 de 80 à 150 km/h et l'impossibilité de mesurer le 140 à 200 km/h à Lurcy-Lévis! Il faut faire preuve de poigne pour manier le levier bleuté, mais les changements se révèlent précis. Comme l'ex-Bullitt, il existe un système de talon pointe automatique au rétrogradage, bien exécuté. Précisons que la 7^e génération continue de proposer un convertisseur à 10 rapports (3000 €) qui signerait les meilleures accélérations: - 0"4 pour la GT et - 0"8 pour la Dark Horse. Un gouffre. Nous n'avons pas été autorisés à chronométrer cette dernière sur le Club, en raison d'un manque de budget pour les consommables mais nous avons pu vérifier les accélérations. Après un démarrage difficile (PZero inférieurs aux ex-PS4S), la Dark Horse atteint 100 km/h en 5"4 (5"2 annoncés) et 1000 m en 24"2... À + 0"1 de l'ancienne GT, moins puissante. Si nous n'avions pas pesé cette phase 1 à l'époque, nous avons vérifié la phase 2 Bullitt à 1721 kg. Or la balance de notre partenaire W-Autosport indique quasi 80 kg de plus pour la nouveauté (équipement, système antipollution). Mauvaise surprise. La GT 350 allégée garde donc une belle longueur d'avance et la déclinaison R testée claqué le 1000 m en 22"5, ce qui reste décevant pour une telle puissance et par rapport à la concurrence de l'époque: M4 GTS ou 911 GT3 type 991. En vitesse maxi, la Shelby reste aux avant-postes (282 km/h) en raison des brides établies à 250 km/h pour la GT (actuelle et ancienne) et 263 km/h pour la Dark Horse, comme la Bullitt.

Docilité

Même si les temps au tour lui sont proscrits, nous avons pu exploiter le potentiel de cette Mustang attirée par le côté obscur. Sans surprise, les réglages de suspension s'intercalent entre ceux des aînées. La 6^e génération de GT

phase 1 déçoit par son maintien de caisse, son niveau d'absorption et sa motricité. La GT 350 fait voler en éclat ces défauts en se radicalisant, mais sans excès. La nouvelle Dark Horse, elle, se situe à mi-chemin et les réglages évoquent ceux de la Mk6 phase 2 (partagés avec la Bullitt), en tenant compte de l'amortissement piloté. En plus, elle se bonifie en réduisant les mouvements de caisse et le côté sautillant de la poupe sur le bosselé. Ford confie avoir recalibré les amortisseurs Magneride pour la Dark Horse et les propose de série (option sur la GT). Le compromis obtenu tend vers le Grand Tourisme, mais le filtrage se révèle raide à basse fréquence de la part d'un système actif. Les mouvements parasites sont bien contenus (il en reste) et ce gros gabarit camoufle bien sa masse. En clair, la Dark Horse se sent à l'aise dans le sinueux et incite à relever le rythme, en toute décontraction.

La facilité de conduite progresse, y compris en allant chercher les limites. Le 7^e opus réclame moins de travail au volant. Il conserve le bel équilibre des aînées et un avant costaud qui encaisse les contraintes sans mordre ni saturer facilement. L'arrière, lui, milite aussi pour la zénitude même en la plaçant aux freins. Il enroule gentiment, d'où l'idée américaine d'utiliser le frein à main pour pivoter, avant d'entretenir la glisse au gaz. Sans aller jusque-là, il suffit de la placer avec plus d'autorité (freins/volant) et de reprendre les gaz tôt pour survivre. Les aides sont entièrement déconnectables et les décrochages demeurent progressifs. L'autre point bluffant concerne la stabilité, relevée d'un cran par rapport à la précédente génération (phase 2). Bref, cette Dark Horse charme par son déhanché et offre un bon feeling: remontées d'informations dans la direction, dosage et efficacité des freins acier (majorés). Elle n'a donc rien de « sombre », de rock'n'roll et donne envie de la bousculer sur circuit, en gardant à l'esprit les chronos de ses



+
Docilité
V8 atmo'
Boîte manuelle!
Look/ambiance

-
Prix/malus
Vaste écran
impersonnel

ainés : 1'28"03 pour la Mk6 GT phase 1 (décevant), 1'24"63 pour la phase 2 Bullitt (encourageant) et 1'21"64 pour la Shelby allégée et radicalisée (voir encadré version R p66). La petite nouvelle ne va pas aussi loin que la GT 350 classique dans ses réglages, elle qui n'attend que la piste pour exploiter sa rigidité, sa tenue de caisse et son grip.

La Dark Horse aurait sans doute réalisé un bon chrono (1'23"), en chaussant des gommes comparables à celles - excellentes - de la Bullitt (Michelin PS4S). Il reste à savoir comment elle résiste à la piste et si ses prestations s'éloignent réellement de la nouvelle GT, non testée et non disponible chez Ford France. Si David s'avère déçu par son côté aseptisé, Francky l'utiliserait bien au quotidien, en plus de son arme exotique. Quoi qu'il en soit, à l'heure actuelle, la phase 2 de la 6^e génération offre le meilleur rapport prix/efficacité en occasion, mais pensez tout de même au collector Shelby qui sort du lot des pistardes et les surprendra en trackdays. Pour jauger les réels progrès de cette 7^e génération, il faudrait traverser l'Atlantique et tester en même temps les GT et Dark Horse telles qu'elles ont été conçues, avant que les normes européennes ne musellent leur V8. ■

VERDICT

MUSTANG DARK HORSE >>16



La 7^e génération n'est qu'une évolution de la précédente qui fait cher payer ses services en Dark Horse, même en excluant le malus français assassin. Cette nouvelle version ne bascule pas du côté obscur et propose un look, une mécanique et une suspension plus typés. Reste à savoir ce qu'elle apporte réellement par rapport à la GT, non testée. Même si le V8 est bridé par les normes européennes, il reste savoureux et téléporte outre-Atlantique. Le dynamisme, lui, continue de séduire par son équilibre, son efficacité à toutes épreuves et progresse en matière de suspension et de facilité de prise en mains. Sans hésiter, l'icône sexagénaire mérite une place à notre élection de "La Sportive 2024".

TECHNIQUE

Moteur	V8, bi-injection
Cylindrée	5038
Puissance maxi (ch à tr/mn)	453 à 7 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	540 à 5100
Régime maxi (tr/mn)	7300
Transmission	propulsion
Boîte	6, manuelle
Différentiel autobloquant	Torsen
Pneumatiques	Pirelli PZero
avant - arrière	255/40 R19 - 275/40 R19
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent./perf. (390 / 355)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé/mesuré (kg)	1762 / 1797
Répartition AV/AR (%)	976 / 821 (54/46)
Poids/puissance (kg/ch)	4
Long.-larg.-haut. (mm)	4 819 - 1 917 - 1 403
Empattement (mm)	2 719
Voies Av/Ar (mm)	1 595 - 1 643

PERFS MESURÉES

Vitesse maxi (km/h)	263 (limitée)
De 0 à 100/200 km/h	5"4 / 18"1
400 m / 1000 m départ arrêté	13"2 / 24"2 (222 km/h)
80 à 150 km/h en 5e/6e	11"5 / 21"4
140 à 200 km/h en 5e/6e	9"9 / non réalisable
Conso. moyenne (l/100 km)	12
Émissions CO2 (g/km)	279

BUDGET

Prix de base (€)	71 300
Prix modèle testé (€)	74 600
Malus 2024 (€)	60 000

LUMINO GARAGE

BY **MAGNY-COURS AUTO RACING**

Éclairage LED
en forme de nid d'abeilles



SUIVEZ-NOUS

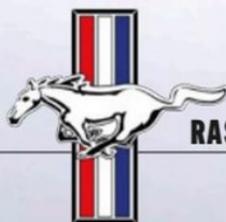
 @LUMINO_GARAGE

 03 86 90 00 15

 MAGNYCOURSAUTORACING@GMAIL.COM

 ZA ROUTE DU CIRCUIT, 58490 ST-PARIZE-LE-CHATEL

60 ANS FORD



RASSEMBLEMENT À POITIERS

Fleur DE L'ÂGE

Au printemps dernier, les aficionados de la Pony Car se sont donné rendez-vous à Poitiers pour fêter dignement ses 60 ans en famille. Nous en avons profité pour prendre le volant de l'originelle, de la 5^e génération et de la dernière Bullitt pour mesurer son évolution.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS FORD FRANCE/DPPI PRODUCTION



70 MOTORSPORT







MK1 1967 289CI

- » Moteur V8, 289ci soit 4,7 l, 200 ch, 414 Nm
- » Transmission propulsion, BVA 3
- » Poids 1350 kg
- » Perfs 0 à 100 km/h en 8"7, 190 km/h
- » Production Mk1 1964 à 1973
- » Cote actuelle 55000 € (cabriolet)

15 000 PERSONNES SONT VENUES ASSISTER À

Des Mustang à perte de vue. Des V8 ronflants à tous les coins de rue. De la bonne humeur omniprésente. Le Futuroscope de Poitiers vit un drôle de débarquement américain. Autant de ferveur autour d'une icône évoque incontestablement l'Allemande 911, née un an plus tôt et qui totalise une génération de plus. Tous les fans se sont rassemblés au printemps dernier, grâce au très actif Mustang Club de France, pour rendre hommage à la sportive la plus vendue dans le monde avec plus de 10 millions d'exemplaires. Vertigineux. Au total, 15000 personnes sont venues assister à ce show regroupant plus de 1400 Mustang (un record en Europe!). Au-delà des concerts, des boutiques et de la présence de Ford France, une rétrospective est organisée dans l'Arena locale pour présenter l'icône au fil des décennies. L'occasion idéale pour enrichir sa culture

et admirer des pépites comme des Mach 1 des années 70 (Mk1) ou la réplique de la gagnante du Tour Auto de 1964 (5 mois après le lancement). Ford France en profite pour présenter en avant-première la nouvelle génération et l'inédite Dark Horse (voir p58). Elle débarque sous les sirènes hurlantes de (faux) policiers américains, sous un tonnerre d'applaudissements. Puis le public se met à huer un autre véhicule, blanc immaculé : une Mach-E. Au royaume du V8 et des borborygmes à faire trembler le sol, le constructeur tente une percée avec le SUV électrique et insiste en l'invitant sur les photos de famille. Sans succès... Bien que la fête se déroule sur trois jours, l'emploi du temps est chargé pour les convives et il est grand temps de rejoindre Gilles et son cabriolet originel si étincelant qu'il semble tout droit sorti des chaînes d'assemblage de Dearborn.

Mk1 Cabriolet 1967

On ose à peine effleurer les chromes, la superbe sellerie ou le volant ultra-fin. On prend place dans

un siège moelleux (sans ceinture), face à un énorme volant et une armée de compteurs (compte-tours en petit). Le ralenti du V8 289 ci agit tel un métronome. Le gigantesque levier de la boîte auto tombe sous la main. Quelle ambiance. Ce modèle restauré dans les règles de l'art ne fait pas partie des premières productions (à partir de fin 1964). Gilles a craqué pour un cabriolet de 1967 qu'il vénère pour sa ligne et sa philosophie. Son amour pour la Mustang remonte à sa plus tendre enfance puisque son parrain en possédait une. Il a d'abord craqué pour un cabriolet de 1966, l'année où la Pony car établit un record de ventes (607 568 exemplaires) avant de tomber amoureux de ce trésor de 1967.

Rappelons que l'icône a été lancée fin 1964, après avoir été présentée à la foire de New York au printemps. Le créateur du projet, Lee Lacocca, voulait une voiture abordable, logeable, 4 places qui fasse rêver les baby-boomers par ses formes et par son caractère. Elle se devait d'avoir un nom qui



La star du « Gendarme de Saint-Tropez », c'est elle !





La première génération a une sacrée cote, à tous points de vue.



La Mk1 mise sur la douceur de vivre.

CE SHOW REGROUPANT PLUS DE 1 400 MUSTANG !

claque et il ne provient pas d'un avion de la 2^{de} guerre mondiale. Il trouve son origine dans une espèce de poneys sauvages à la fois agile, robuste et rapide. L'objectif de popularité est tel que le tarif de base équivaut à celui d'une Coccinelle en Europe: à partir de 2368 \$! Ça fait rêver... Une actuelle GT coûte désormais vingt fois plus cher aux USA et vingt cinq fois plus en Europe!

Après une campagne publicitaire et marketing rondement menée, elle s'arrache comme des petits pains: 22 000 commandes le premier jour. Le service communication multiplie ses apparitions dans des courses stratégiques et confie des préséries à des stars. Si vous pensez que le premier film où elle crève l'écran se nomme « Bullitt » (1968), vous faites fausse route! Vous imaginez alors qu'il s'agit d'un James Bond et de « Goldfinger » sorti le 17 septembre 1964? Encore raté. Un cabriolet rouge apparaît pour la première fois dans « Le Gendarme de Saint-Tropez », en salle le 9 septembre 1964. Eh oui, notre maréchal des logis préféré a grillé la

politesses à l'agent secret britannique grâce à la réactivité du service communication français. Depuis, la Mustang est apparue dans plus de 3 000 films/séries, dont « 60 secondes chrono » ou la saga « Fast and Furious ». Phénoménal. Ce qui est certain, c'est que la Mk1 a été sacrément préparée pour briller dans les cascades à l'écran. À la base, elle repose sur un vieux châssis de Falcon et cela se ressent d'emblée.

Notre cabriolet se veut un modèle de douceur, de progressivité, de souplesse. Le volant peut se manier du bout des doigts. Le V8 garde son flegme et les 200 canassons n'ont rien de sauvage. La boîte auto joue la carte du confort, comme la suspension qui dodeline en permanence. Cette Mk1 incite à la balade et il vaut mieux tant le châssis manque cruellement de rigidité! On se voit mal poursuivre les malfrats en glisse au volant d'un tel engin. En revanche, le dépaysement est total et l'on se voit bien partir à la conquête de l'Ouest, en toute décontraction. Gilles n'est pas prêt de s'en séparer,

mais reste ouvert aux Mustang modernes. Il pourrait tout à fait craquer pour la descendance si « la politique de taxation évolue » en France.

MK5 GT 2007

Le bond générationnel va peut-être vous surprendre, mais nous avons opté pour les modèles qui parlent le plus aux Français. La première génération coulait de source pour comprendre les intentions de Ford et mesurer le gain d'efficacité. On part de loin... Très loin! Elle va grossir et arborer un faciès de plus en plus agressif jusqu'à la fin des années 60. Sa carrière va être marquée par les musclées Shelby/Boss et subir un tournant stylistique pour le millésime 1970 avec des proportions massives et un coup de crayon affadi touchant surtout les fastbacks (toit fuyant) et dont héritent les Mach 1. Ce n'est que le début de la révolution Mustang, qui subit de plein fouet le premier choc pétrolier. Basée sur une plateforme de Pinto/Carpi, la Mk2 déboule en 1974 en réduisant son gabarit et



Le film « Bullitt » a marqué des générations de passionnés.





La Mustang retrouve le chemin du succès avec la Mk5 dès 2005.



MK5 GT 2007

- » Moteur V8 4,6 litres, 304 ch, 434 Nm
- » Transmission propulsion, BVM5
- » Poids 1590 kg
- » Perfs 0 à 100 km/h en 5"7, 234 km/h
- » Production Mk5 2005 à 2013
- » Cote actuelle 30000 €

LA DOUCEUR DE LA MK1 S'EST ENVOLÉE, MAIS LA MK5

en se privant de V8 jusqu'en 1975 (totalement bridé). Le succès commercial de cette génération est pourtant au rendez-vous puisqu'il s'en écoule plus d'un million d'exemplaires jusqu'en 1978. La Mk3, surnommée Fox en raison du nom de sa plateforme inspirée de celle de l'Audi 80, s'équipe d'office du V8 et inaugure un quatre cylindres turbo. Elle marque plus par ses traits rectilignes ornés de quatre phares que ses performances. Elle adopte l'injection en 1986 et abandonne ses quadruples phares en 1987. Pour les 30 ans de l'icône, Ford commercialise la quatrième génération utilisant encore la plateforme Fox et un essieu arrière rigide. Fade, le coup de crayon s'inspire du Bio Design très en vogue puis du New Edge Design à partir de 1999 sur la phase 2 qui cache un V8 à double arbre à cames (apparu en 1995) poussé jusqu'à 395 ch sur la Cobra en 2003 avec l'aide d'un compresseur. On en vient enfin à la cinquième génération qui est apparue au salon de Détroit 2004 sous la forme d'un superbe concept néorétro

réinterprétant le modèle originel. Elle renoue avec les phares ronds et opte pour une poupe massive. Elle repose cette fois sur une plateforme de Lincoln LS et ne renie pas l'essieu arrière rigide! Dès 2005, elle retrouve le chemin du succès commercial mais continue de bouder l'Europe. Le Vieux Continent était pourtant rempli d'espoir lorsque Ford a déclaré en 2007 mettre en place une stratégie de développement mondial... À l'exception du pick-up F150 et de la Mustang.

Les importateurs en profitent et c'est pour cela que la Mk5 fleurit sur le marché de l'occasion où une belle GT s'échange autour de 30 000 €. Une aubaine? C'est ce que nous allons voir avec Olivier et son coupé de 2007 qu'il s'est offert pour ses 50 ans, lui qui a le même âge que la Mustang. Pourtant passionné par l'automobile depuis la tendre enfance, il a enchaîné les voitures de fonction mazoutées et a attendu le demi-siècle pour passer à l'action. À l'époque, il a hésité avec une autre icône, la 911 type 964, mais ses filles se sont

insurgées face au manque de place à l'arrière. Ce musicien adore la culture américaine et craque pour le physique et l'esprit muscle car, dont le V8 fait partie intégrante. Il confie que les montées en régime lui évoquent les distorsions/saturations des guitares dans le Hard Rock ou le Metal. Effectivement, surtout lorsqu'il respire aussi bien (filtre KN)! On retrouve à son volant tout ce qui fait le charme de la Mustang: position de conduite atypique, V8 grondant, boîte au maniement viril, mouvements de caisse marqués, arrière-train baladeur... Le 4,6 litres est certes prolix, mais pas décoiffant puisqu'il s'en tient à 304 ch (315 ch pour la Bullitt de 2008, 7700 exemplaires). La souplesse reste son meilleur atout (434 Nm). Si vous voulez du brutal, il faut se tourner vers Shelby qui s'est rapproché de Ford en 2005 pour concocter une muscle car fumante comme on les aime (V8 à compresseur de 507 ch puis 557 ch). Ambiance Nascar garantie. Elle aussi avait les honneurs du bon vieux levier, rugueux et réclamant de la poi-



Les allées recèlent de belles Mk1 Mach1 ou cette réplique de Mk2 Monroe.





MK6 BULLITT 2018

- » Moteur V8, 5 litres, 460 ch, 529 Nm
- » Transmission propulsion, BVM 6
- » Poids 1743 kg
- » Perfs 0 à 100 km/h en 4"6, 263 km/h
- » Production 2018 et 2019
- » Prix en 2018 54900 €
- » Cote actuelle 60000 €

ENTRETIEN UN CERTAIN FLOU ARTISTIQUE EN SUSPENSION

gne ainsi qu'une belle décomposition. Au regard de la masse, la puissance « modeste » a au moins le mérite de passer au sol sur la GT. Le comportement n'a certes plus rien à voir avec la douceur originelle, mais la suspension entretient un certain flou artistique typique des productions US... D'antan. Il faudra attendre la sixième génération pour bénéficier d'une efficacité plus européenne. En fin de vie, la Mk5 hausse le ton en 2011 en embarquant un V6 plus puissant que l'ancien V8 (317 ch) et un V8 Coyote 5 litres de 421 ch (450 ch pour la Boss 302). Prometteur pour la Mk6! Olivier n'a rien contre les dernières générations pour lesquelles il pourrait craquer en occasion dans le cadre d'une utilisation quotidienne.

Mk6 Bullitt (2018)

Nous terminons cette fête d'anniversaire en beauté, en reprenant le volant de la sublime Bullitt issue de la 6e génération, à la production limitée à deux années: 2018 et 2019. Son propriétaire n'est

La Bullitt à Magny-Cours !

Nous avons pu miraculeusement chronométrer cette édition limitée en plein mois de janvier 2019. Et le résultat a été probant avec un tour bouclé en 1'24"63, dans le parechoc de l'ennemie Camaro (1'24"50). La progression est édifiante par rapport à la Mk6 phase I. Jamais une Mustang importée officiellement en Europe n'a été aussi plaisante et efficace. Bon, si vous voulez vous aventurer sur piste, mieux vaut raidir la suspension, raccourcir le pont et renforcer les freins.



Les spectateurs ne savent plus où donner de la tête.



Les logos Mustang disparaissent sur cette édition spéciale.



JAMAIS UNE MUSTANG N'A ÉTÉ AUSSI FACILE À MALMENER

autre que Louis-Carl Vignon, Président de Ford France (voir interview p78) qui a craqué pour sa pureté, sa rareté (une centaine en France) et son charisme. Il a toujours été passionné de voitures américaines et lisait des magazines liés à cette culture US. Il roule peu (35 000 km au compteur) et n'hésite pas à la prêter pour des événements. Un grand merci pour sa confiance ! Il ne s'agit pas du même modèle supertesté en 2019 sous la neige (Morvan) et le beau temps (chronos, voir encadré p75), mais il en reprend la couleur verte typique, les jantes noires et l'absence de logos comme dans le film. Le coproducteur Steeve McQueen les avait retirés des deux GT 390 fastback en l'absence d'accord financier avec Ford.

Pour mémoire, la Bullitt est une extrapolation de la GT... Non pas celle qui a débarqué enfin en Europe en 2015, mais son évolution très réussie apparue en 2018 : sonorité, suspension, performances... Comme le rappelle Louis-Carl, cette édition spéciale a droit à un petit traitement de

faveur sur le plan mécanique : + 10 ch obtenus par la greffe du superbe filtre à air conique de la GT 350. Cette admission ronflante régale les tympans à bas régime, puis l'échappement actif (apparu sur la phase 2) prend le dessus en mode Circuit. En plus de la traditionnelle souplesse, ce 5 litres bi-injection séduit par sa rage dans les tours et peut être fier de son rendement : 91 ch/l. Il n'a pas pris une ride, comme le maniement de la boîte à 6 rapports (sans fin) : précis, agréable et ponctué d'un double débrayage automatique au rétrogradage. En plus, le levier sort de l'ordinaire avec son pommeau blanc en bakélite comme dans le film. Cette Bullitt incite à la bousculer et à observer la route par la vitre latérale.

Dans un premier temps, le petit flottement de la suspension et la nonchalance qui en découle font imaginer que l'icône a peu évolué. Erreur, en haussant le ton, elle n'a jamais été aussi à l'aise dans le sinueux ! Les réglages de suspension offrent un compromis confort/efficacité inédit

grâce à l'amortissement piloté optionnel. Le grip latéral n'a jamais été aussi poussé grâce aux Michelin Pilot Sport 4S (qui ont disparu sur la Dark Horse). Et globalement, jamais une Mustang n'a été aussi facile à malmener en raison d'un déhanché relativement neutre. Cela s'est traduit par un bon chrono sur notre piste Club (1'24"63), du niveau d'une Camaro et qui fait oublier la contreperformance de la phase 1 (421 ch, 1'28"03). Cette Mk6 en fin de vie n'est pas exempte de défaut : endurance des freins, feeling de direction, rapports longs, masse élevée... Mais c'est ce qui la rend si singulière.

Elle ponctue à merveille ce voyage à travers les âges. Quel chemin parcouru depuis la Pony Car originelle ! Le dynamisme s'est européenisé, mais elle déborde de saveurs exotiques et a su préserver cette capacité à vous téléporter outre-Atlantique en une fraction de seconde. Rassurez-vous, la 7^e génération entretient parfaitement le mythe, en ajoutant une dose d'efficacité et de facilité. ■



Les fans de « 60 secondes chrono » ont reconnu cet hommage à Eleanor.



TOUS LES 3 MOIS EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
BOUTIQUE.NGPRESSE.FR



“NOUS AVONS EU UNE CINQUANTAINNE DE DEMANDES DE GTD!”



Après nous avoir gentiment prêté sa Bullitt, le Président Louis-Carl Vignon parle de sa relation à la Mustang et de l'évolution de la marque en Europe. Il a fait ses armes chez Ford France dans les années 90, avant de regagner Saab, General Motors, Opel, Seat puis Alfa et de retourner à ses premières amours en 2017.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS FORD FRANCE/DPPI PRODUCTION

MOTORSPORT Expliquez-nous votre relation à la Mustang ? Pourquoi avez-vous choisi la dernière Bullitt ?

LOUIS-CARL VIGNON Quand vous êtes passionné de voitures américaines et de Rods et Customs depuis le plus jeune âge, deux évidences s'imposent à vous. La présence de la marque Ford comme élément indissociable et fondateur de l'histoire automobile américaine et le rôle de la Mustang qui a donné naissance à la catégorie des Pony Cars et a incarné, pour de nombreux « teens » américains, le rêve automobile. La Mustang est également très présente au cinéma. Donc quand s'est présentée l'opportunité d'acquiescer la réinterprétation moderne de la voiture mythique de Franck Bullitt, j'ai craqué. J'ai été bien évidemment présent aux dernières 24h du Mans pour soutenir nos trois voitures extrêmement compétitives dès leur début, avec un look à couper le souffle et un bruit qui vous prend aux plus profond de vous-même. Entendre résonner l'un des tout derniers V8 atmosphériques dans la ligne droite des stands, c'est juste incroyable et magique.

MS Comment s'opèrent les allocations de la Mustang GTD pour la France ? Pour la gamme classique, quel est le modèle le plus demandé dans l'Hexagone ?

L-CV Pour la GTD, nous avons reçu une cinquantaine de demandes. C'est évidemment beaucoup par rapport à l'allocation européenne et je doute de pouvoir satisfaire tout le monde. Nous appliquerons donc des critères de sélection tels que l'historique de l'acheteur en compétition ou avec Ford. Nous ferons en sorte de vendre la Mustang GTD aux plus passionnés et de limiter au maximum toute spéculation avec une revente à court terme. Concernant la gamme classique, il n'y a aucun quota et la version Dark Horse est, pour le moment, la version la plus demandée. Malheureusement le malus prohibitif ne facilite pas l'accessibilité à la dernière Pony Car du marché.

MS Ford a annoncé le report de son électrification totale en Europe au-delà de 2030... Est-ce que cela bouleverse le plan initial ?



Louis-Carl Vignon est à la tête de Ford France depuis 2017.



Des pépites de toutes générations se sont relayées sur scène.



Le Mach-E a été hué par les passionnés.



Ford en a profité pour exposer la gamme actuelle, dont le Bronco.



Le constructeur continue son offensive électrique avec le SUV Explorer.

“ NOTRE ENGAGEMENT EST D’ÊTRE NEUTRE EN CARBONE EN 2035 EN EUROPE. RIEN NE VA NOUS DÉTOURNER DE CET ENGAGEMENT ”

L-CV Notre offensive électrique bat son plein avec de nombreux lancements tant pour les véhicules particuliers que les utilitaires dans les prochaines semaines. Nous allons ainsi mettre sur le marché le tout nouvel Explorer et ses 602 km d'autonomie, la réinterprétation moderne et électrique de la Capri, la version 100 % électrique des Puma et Tourneo Courrier en à peine quelques semaines. Ces véhicules vont rejoindre notre première icône électrique, la Mustang Mach-E pour constituer une gamme complète répondant à tous les besoins. Cependant, la courbe d'adoption actuelle des véhicules électriques au niveau européen nous a amenés à prolonger la commercialisation des véhicules particuliers hybrides et hybrides rechargeables au-delà de 2030 si cela est nécessaire.

MS Est-ce que les anciens clients adhèrent à ce plan ? Quel est le taux de conversion de ces clients à l'électrique ?

L-CV Plus de 80 % des clients Mustang Mach-E sont de nouveaux clients pour la marque Ford. Le fait de proposer une gamme complète dans les prochains mois va nous permettre de renforcer notre attractivité pour conquérir d'autres clients tout en proposant à nos clients historiques une solution électrique pour remplacer leur véhicule actuel. Concernant la Mach-E, la part des sociétés et professions libérales représentent 65 % de nos ventes. Les clients particuliers propriétaires de Mustang qui achètent une Mach-E gardent souvent leur Mustang thermique dans leur garage. Le meilleur des deux mondes en quelque sorte.

MS Face à l'autorisation de la Commission Européenne de conserver les moteurs thermiques au-delà de 2035 via les biocarburants, est-ce que Ford Europe va modifier ce plan d'attaque ?

L-CV Pour l'instant les carburants de synthèse restent très élitistes en termes de prix. Par ailleurs, comment va évoluer la distribution ? Notre plan d'électrification est lié à un engagement de la marque dans la lutte contre le dérèglement climatique. Notre engagement est d'être neutre en carbone en 2035 en Europe et au niveau global en 2050. Rien ne va nous détourner de cet engagement.

MS Pourquoi ne pas avoir conservé des véhicules peu polluants et malusés en Europe comme la Fiesta ou la Focus ? Et l'E85 qui cartonnait ?

L-CV L'industrie automobile est cyclique. La Fiesta arrivait au terme de son cycle de vie en 2023, la Focus en 2025. D'autre part, nous avons expliqué que les motorisations Flexifuel étaient transitoires vers les modèles 100 % électriques. C'est la raison pour laquelle nous conservons encore le Kuga Hybride Flexifuel dans la gamme. ■



GT3 HOMOLOGUÉE

Pour ses 60 ans, la Mustang pète les plombs et s'offre une version échappée des circuits, produite par Multimatic. Au menu : V8 à compresseur de 826 ch, aéro active, carrosserie carbone et suspension inboard arrière visible. Joyeux anniversaire !

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.

Elle aurait pu se nommer Shelby GT 500, mais Ford a voulu aller encore plus loin dans la radicalité et l'exclusivité. Son appellation, GTD, fleure le diesel de ce côté de l'Atlantique. Aux USA, elle incarne une des catégories du GT américain, l'IMSA, et signifie Grand Touring Daytona. Cette catégorie accueille des GT3 et la GTD se veut le pendant homologué de ces GT courant aussi en WEC avec le team Proton Competition (11^e et 15^e en LM GT3 à une course de la fin de la saison). Ford veut envahir les circuits et prend pour base la Dark Horse dans le but de créer des challenges monomarches (Dark Horse R, plus de 500 ch, 134 000 €), des championnats GT4 (550 ch, 230 000 €) et GT3 développée conjointement par Multimatic et M-Sport. Cette dernière porte le V8 Coyote à 5,4 litres et 600 ch, alors que celui de la GTD s'en tient à

5,2 litres et ajoute un compresseur. Il est en fait dérivé de celui de l'ancienne Shelby GT 500 (6^e génération, 770 ch), en se dotant pour la première fois d'un carter sec. La puissance est portée à 826 ch et le couple à 900 Nm en revoyant l'admission, l'échappement (Akrapovič en titane) et la taille de la poulie du compresseur. Surprenant de la part d'une mécanique dopée, il s'envole désormais jusqu'à 7 650 tr/mn. Si la sonorité parvient à être aussi terrifiante que celle de la GT 500 (testée dans le numéro 93), la GTD va exploser les tympans de ses deux occupants en plus de les secouer violemment... Du moins, aux USA ! Au regard du reste de la gamme, la puissance et les décibels devraient dégringoler en raison des normes européennes. Comme la GT 500, elle s'équipe d'une boîte à double embrayage, mais elle ajoute désormais un rapport (8 au total) et se retrouve rejetée à l'arrière via un arbre de

transmission en carbone. On en salive d'avance ! Ô miracle, ce monstre produit chez Multimatic au rythme d'environ 500 exemplaires par an va débarquer en Europe.

Hyper Mustang

Extrapolé de celui de la Dark Horse, le châssis reçoit des renforts tubulaires et s'habille d'une carrosserie carbone (apparent par endroits) bodybuildée. Spectaculaire, intimidante et aérée de toutes parts, la GTD cache une aéro active comprenant des volets à l'avant et un aileron avec fonction DRS (Drag Reduction System) permettant de pointer à 325 km/h. Ça ne plait pas, à l'image des jantes en magnésium chaussées de Michelin Pilot Sport Cup 2R, des freins carbone/céramique ou de la suspension capable de s'abaisser de 40 mm en Track (cela évoque la dernière Ford GT). Les combinés sont logiquement signés Multimatic (Adaptive Spool



La GTD pose avec les GT3 mancelles, dont les 88 et 44 qui ont terminé 3e et 4e du LMGT3.



L'habitacle n'est pas dépouillé pour autant!



Le 5,2 litres à compresseur pointe à 826 ch!



L'aéro active agit sur les volets avant et l'aileron.



Valve) et cachent deux ressorts par amortisseur. À l'arrière, ils deviennent inboard et visibles au travers d'une trappe. Original! Le passager ne saura plus où donner de la tête... Ford Performance ne va toutefois pas jusqu'à dépouiller sa GT3 échappée des circuits et conserve des équipements de confort dont l'immense dalle numérique. On remarque tout de même la présence de fins Recaro. Rappelons qu'une GT 500 Mk6 frisait déjà la 1,9 tonne. Nous ne connaissons pas encore la masse de cette rivale de 911 GT3 RS, mais la version course est annoncée à 1,3 tonne et nous avons mesuré la Dark Horse à 1,8 tonne. Si elle parvient à 1,6 tonne, la GTD va faire très mal. Les premières livraisons de ce collector avoisinant les 300 000 € sont prévues l'année prochaine et Ford Performance veut marquer les esprits en signant un chrono inférieur à 7'00" sur la Nordschleife. ■

CHEVROLET CAMARO MK5

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT ET D.R.

La cote de nos chères sportives flambe et nous vous aidons à réaliser des rêves raisonnables. Pour ce numéro à l'accent américain, nous mettons en lumière une Pony Car qui a fini par traverser l'Europe, qui a étonné par son efficacité et se dégoté à partir de 32 000 €.



Par miracle, la Camaro a fini par traverser l'Atlantique et cela avant son ennemie jurée Mustang Mk6. Elle a marqué les esprits non seulement par son look et son V8, mais aussi par son efficacité comme l'écrivait Nicolas Gourdol fin 2011: « À sa sortie, en 1966, la Camaro était décrite comme un « petit animal sauvage qui mange les Mustang ». Force est d'admettre qu'aujourd'hui elle a diversifié son régime alimentaire... Que les sportives du vieux continent se le tiennent pour dit. » Ford, qui a lancé sa Pony Car en 1964, avait souligné que Camaro renvoie à un type de crevette en espagnol (camaròn). D'où la réponse de Chevrolet ironisant sur le petit animal prêt à manger l'équidé. Après quatre générations, la crevette a disparu en 2002 avant de renaître de ses cendres en 2009 en misant sur des traits néorétros rendant hommage à l'originelle. Souvenez-vous, à l'époque de la présentation du concept car à Genève en 2007, c'est une artiste Française qui supervisait le design General Motors: Anne Asensio. Ses formes caricaturales ont même inspiré les producteurs de Transformers ou d'Iron Man. Le cinquième opus en impose: largeur de 997 Turbo, longueur de break familial dépassant de 40 cm celle de la Corvette C6!

Le coupé bodybuildé reste fidèle à l'étude de style, au point d'être digne d'un concept car roulant, et dégage un sacré charisme.

Grand cœur

Malgré un gabarit imposant, la Camaro abrite seulement deux petites places arrière où il vaut mieux ne pas dépasser 1,60 m pour voyager sereinement. Le conducteur est surpris dans un premier temps par la position de conduite relevée et la faible visibilité (avant et périphérique). Bon, la qualité des plastiques et le graphisme de l'affichage digital font sourire de ce côté de l'Atlantique. Mais vous apprécierez l'ergonomie, le confort de la sellerie, le niveau d'équipements et la présence d'une boîte manuelle ! Attention d'ailleurs à ne pas faire patiner l'embrayage sous peine de le faire fumer. La Camaro se déplace sur le couple, tout en douceur. Cette onctuosité tranche avec son air belliqueux et se retrouve dans le filtrage de suspension, les commandes. Mais le V8 qui glougloute peut mordre à chaque instant, du haut de ses 432 ch, et vous comprimer aux baquets enveloppants. Devinez qui se cache sous le capot? Ni plus ni moins que le 6,2 l de la Corvette C6 baptisé LS3 et ramené de 437 à 432 ch. Même à l'époque, son simple arbre à cames et ses deux soupapes par

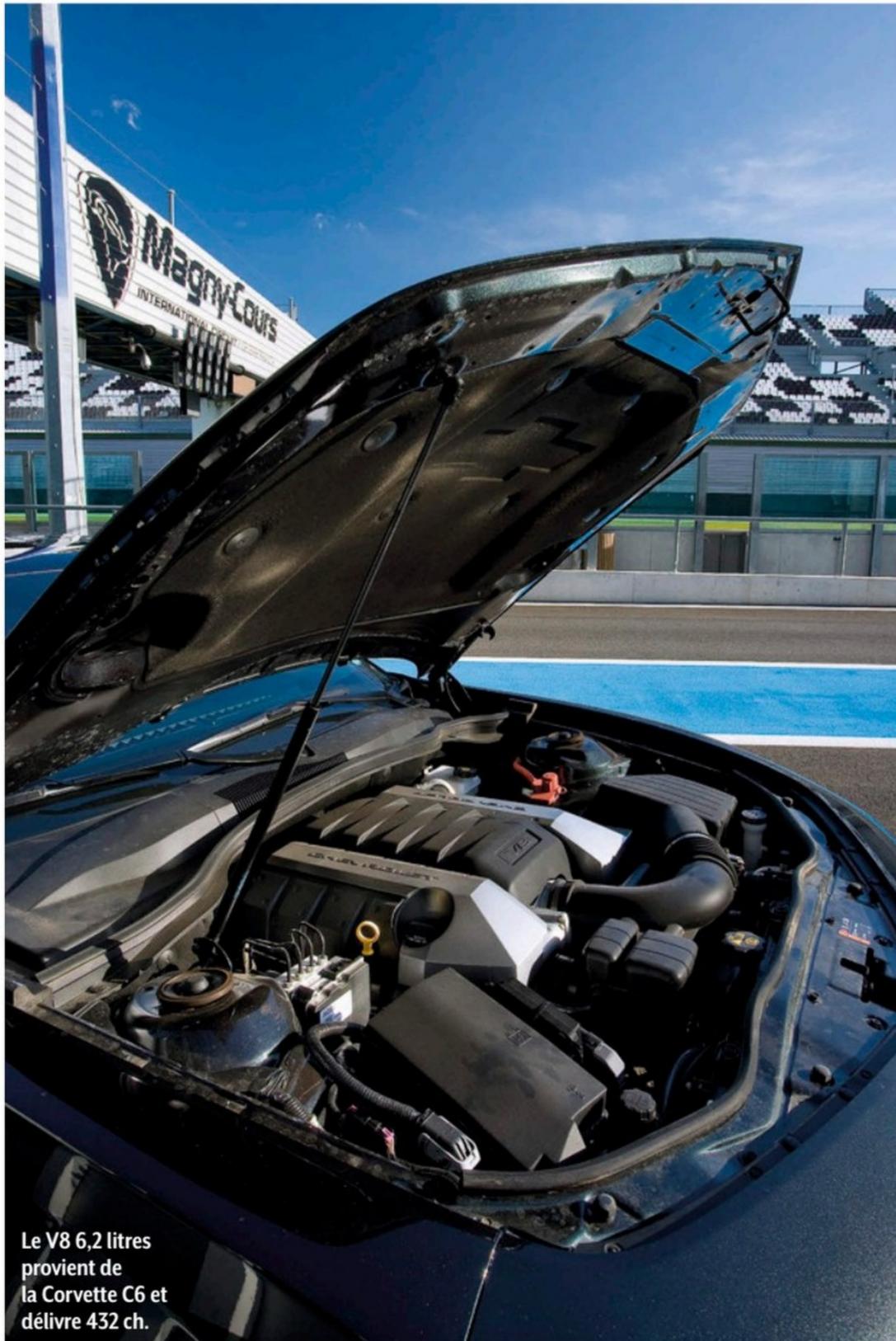
L'ÉVOLUTION ZL1

Face au succès de la Camaro Mk5, qui a été la sportive la plus vendue aux États-Unis en 2010, Chevrolet présente dès 2011 une muscle car héritant du V8 à compresseur de la Corvette C6 ZR1 ramené de 647 à 580 ch. À l'époque, une 911 Turbo S (997.2) délivrait 530 ch et une Mustang (Mk5) Shelby GT 500 avait 557 ch. L'appellation ZL1 rend hommage à un pack proposé en fin de vie de la première génération en vue de s'aligner sur des courses de dragster. Reposant sur la plateforme Zeta utilisée par Holden depuis 2006, cette Camaro au capot bombé s'équipe d'un amortissement piloté et a tourné en 7'41''27 sur la Nordschleife. Elle a été déclinée en cabriolet et n'a jamais - officiellement - été importée en France.

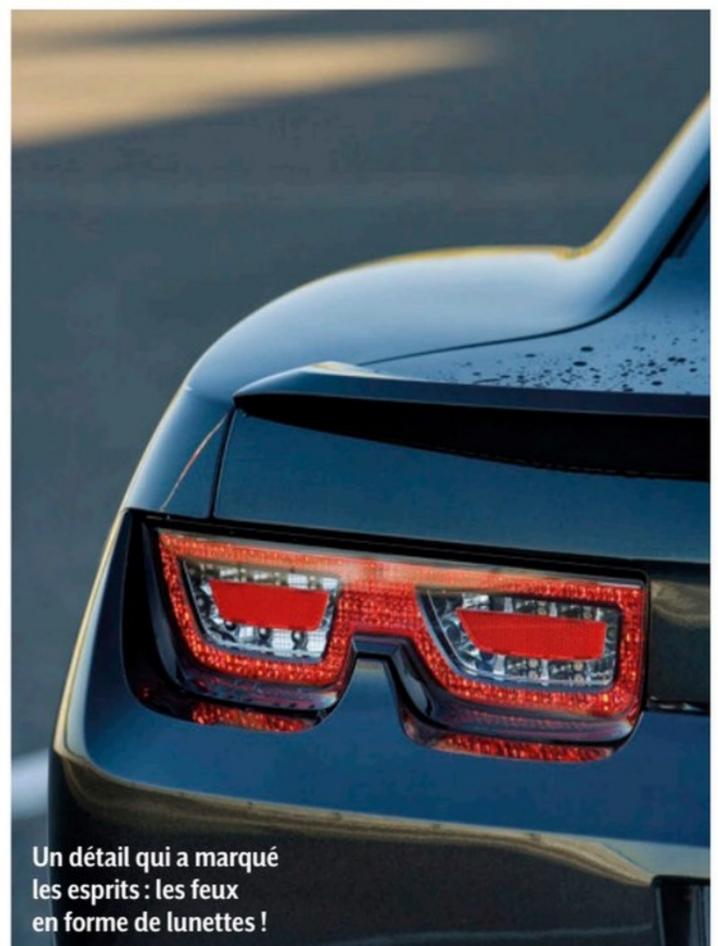




La Camaro fleure bon les USA et ses traits néo-rétros ont bien vieilli. Foncez !



Le V8 6,2 litres provient de la Corvette C6 et délivre 432 ch.



Un détail qui a marqué les esprits : les feux en forme de lunettes !

TECHNIQUE

Moteur	V8 à 90°
Disposition	Av, longitudinale
Cylindrée (cm³)	6162
Alésage x course (mm)	103,2 x 92,0
Rapport volumétrique	10,7: 1
Soupapes par cylindre	2
Arbre(s) à cames	simple (central)
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	432 à 5900
Puissance au litre (ch/l)	70
Couple maxi (Nm à tr/mn)	570 à 4600
Couple au litre (Nm/l)	92,5
Régime maxi (tr/mn)	6500

TRANSMISSION

Type	propulsion
Boîte de vitesses	6, manuelle
Commande	grille en H
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re} 3,01 - 12,4 - 81 2 ^e 2,07 - 18,0 - 117 3 ^e 1,43 - 26,1 - 170 4 ^e 1,00 - 37,3 - 242 5 ^e 0,84 - 44,4 - 260 6 ^e 0,57 - 65,4 - 260
Rapport de pont	3,45
Blocage de différentiel	mécanique
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Pirelli PZero
Dimensions av/ar	245/45 ZR 20 & 275/40 ZR 20

CHÂSSIS

Carrosserie	coupé, 2+2
SCx - Cx	NC - 0,35
Suspension avant	McPherson (triangles), + barre antiroulis
Arrière	essieu multibras, combinés ressort/amortisseur barre antiroulis
Amortissement piloté	non
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (hydraulique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés (355/365)
Étriers AV/AR (pistons)	fixes/fixes (4/4)
Poids annoncé (kg)	1769
Poids/puissance (kg/ch)	4,1
Réservoir (litres)	72
Long. - larg. - haut. (mm)	4837 - 1917 - 1360
Empattement (mm)	2852
Voies avant/arrière (mm)	1618 / 1618

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	260 (limitée)
Rapport	5e à 5800 tr/mn
De 0 à 100 km/h	5"5
à 120 km/h	7"0
à 140 km/h	9"2
à 160 km/h	11"3
à 180 km/h	14"2
à 200 km/h	17"7
400 m départ arrêté	13"6 (176 km/h)
1000 m départ arrêté	24"1 (228 km/h)
De 80 à 150 km/h en 5e/6e	14"3 / 26"3
De 140 à 200 km/h en 5e/6e	13"8 / 35"9
Conso. moyenne (l/100 km)	14,1
Émissions CO2 (g/km)	329

TARIF

Prix 2011 (€)	39 000
Côte moyenne (€)	35 000
Puissance fiscale (CV)	34

SÉRIE

Baquets Recaro, phares av à LED
Affichage tête haute, écran tactile, Bluetooth

OPTIONS

Peinture spéciale, bandes colorées
Pack 45th



Mieux vaut ne pas s'attarder sur la qualité des plastiques.

cylindre faisaient sourire. Un authentique bloc à l'américaine écartant les technologies dernier cri. Dès le démarrage, il régale par ses borborygmes puis il séduit par sa souplesse et surprend par la rage avec laquelle il propulse la 1,8 tonne annoncée. Ce V8 marche fort à tous les régimes et compense l'étagement caricatural de la boîte par un couple généreux de 570 Nm. En guise d'overdrive, le 6^e rapport ne sert qu'à cruiser à 2000 tr/mn à 130 km/h sur autoroute, en abaissant la consommation. En conduite sportive, il faut compter tout de même environ 17 l/100 km. Si vous préférez le convertisseur optionnel, attention, cela change la donne mécanique et le LS3 laisse place au LS9 réduisant la puissance à 405 ch. La Camaro a beau être un poids lourd, elle affiche un bon rapport poids/puissance (4,1 kg/ch) et une excellente motricité qui lui permettent de signer d'excellentes accélérations... Au niveau d'un Cayman S type 987 avec un 1000 m couvert en 24"1 ! Et tout cela en dépit de la boîte longue et lente à manier.

Reine de l'équilibre

En traversant l'Atlantique, la cinquième génération a bénéficié d'un traitement de faveur européen au niveau de la suspension (FE4), dont ont bénéficié par la suite les modèles américains tant le compromis confort/tenue de caisse fait mouche: tarage et ancrages des amortisseurs spécifiques, barres antiroulis plus épaisses. Cette Camaro se révèle rigide et filtre bien les irrégularités, sans donner le sentiment de flotter au-dessus de la chaussée. Même la direction renvoie suffisamment d'informations, en conservant de la progressivité. Il ne faut pas lui demander la lune sur petites départementales tortueuses et son gabarit rappelle à l'ordre. Mais l'Américaine marque par son efficacité et s'exécute sans fausse note, en procurant un réel plaisir de conduite... Au point d'être à l'aise sur piste? Oui, aussi surprenant que cela puisse paraître. Elle ne monte pas au front à la manière cinglante d'une M3 E90 ou d'une Corvette C6. Elle s'inscrit en douceur et l'arrière enroule gentiment. Elle épaté par son équilibre et maîtrise parfaitement

les mouvements parasites. La masse ne se fait réellement sentir que lors des freinages, en raison d'un dispositif sous-dimensionné. C'est ce qui l'empêche de signer un temps canon sur notre circuit Club, mais elle s'en sort déjà la tête haute avec 1'26"61, en chaussant de remarquables PZero. Ce chrono la place au niveau d'un TTS ou d'un RCZ R! En plus, elle réalise ce temps en toute décontraction et adore la glisse. Avis aux amateurs! Il s'agit donc d'une aubaine ultra-exotique et originale qui réclame en moyenne 35000 € en boîte manuelle. Elle se déguste aussi en cabriolet, à un tarif voisin. Vendu seulement 39000 € à son arrivée en France fin 2011 (ça fait rêver, n'est-ce pas?), le mythe US continue de proposer un rapport prix/plaisir exceptionnel et meilleur que celui de la 6^e génération de Mustang, lancée plus tard en Europe. ■

À L'ÉPREUVE DE MAGNY-COURS CLUB

Cette cinquième génération a été une révélation pour Nicolas Gourdol qui a pu la chronométrer fin 2011 dans de bonnes conditions (météo, pneus PZero): « cette Chevrolet n'est pas juste charismatique, originale et incroyablement bon marché, elle discute sans complexe avec nos références européennes en y ajoutant cette petite touche US si envoûtante. » Elle signe un temps très honorable sur le Club (1'26"61), au niveau d'un vigoureux TT RS (Mk1) qu'elle surpasse étonnamment dans presque tous les virages. Elle est pénalisée par son dispositif de freinage, sa masse élevée et ses rapports sans fin.



FICHES DÉJÀ PARUES

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

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

ABARTH

124 SPIDER	N°113
GRANDE PUNTO	N° 40

ALFA ROMEO

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

ALPINA

B9 3.5	N° 21
--------	-------

ALPINE

A 310 V6	N° 18
A 610 TURBO	N° 3

ASTON MARTIN

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

AUDI

A1 QUATTRO	N° 87
S1	N°118
RS2	N° 2
RS3	N° 78
RS4	N° 4
RS4 V8	N° 33
RS6	N° 24
S2	N° 26
S3	N° 14
S3 "2006"	N° 35
S8	N° 39
SPORT QUATTRO	N° 55
TT 3.2 V6	N° 1
TT RS MK1	N° 91
TTS	N° 40
UR-QUATTRO	N° 49
R8 5.2 FSI QUATTRO	N° 69
R8 GT	N° 80
R8 MK1 V8	N° 95

BENTLEY

CONTINENTAL GT SPEED	N° 40
----------------------	-------

BMW

1M	N° 67
130i	N° 32
135i	N° 41
3.0 CSL	N° 22
325 Ti COMPACT	N° 24
M2 F87	N°107
M2 CS F87	N°112
M3 "1986"	N° 3
M3 3.0 E36	N° 13
M3 COUPÉ (E92)	N° 70
M3 CSL	N° 1
M3 "E46"	N° 31
M3 GTS	N° 77
M4 F82 CS	N° 98
M4 F82 GTS	N° 94
M5 "E39"	N° 34
M5 "E60"	N° 6
M6	N° 28
M635 CSi	N° 20
M COUPÉ	N° 48
ROADSTER M	N° 2
Z8	N° 7
Z1	N° 10
Z4M COUPÉ	N° 27

BUGATTI

EB 110 S	N° 3
VEYRON 16.4	N° 71

CATERHAM

R300 SUPERLIGHT	N°108
-----------------	-------

CHEVROLET

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

CHRYSLER

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

CITROËN

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

CIZETA

V16T	N° 32
------	-------

DE LA CHAPELLE

TYPE 55	N° 28
---------	-------

DE TOMASO

PANTERA SI	N° 31
------------	-------

DODGE

VIPER SRT-10	N° 33
--------------	-------

DONKERVOORT

D8 210	N° 6
--------	------

FERRARI

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

FIAT

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

FORD

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

HOMMELL

BERLINETTE RS2	N° 11
----------------	-------

HONDA

CIVIC TYPE-R	N° 1
CIVIC TYPE R (FK2)	N° 64
CIVIC TYPE R (FK8)	N°109
INTEGRA TYPE-R	N° 4
NSX	N° 14
S2000	N° 7

JAGUAR

XJ220	N° 29
XKR	N° 28

KTM

X-BOW	N° 39
X-BOW R	N°114

LAMBORGHINI

AVENTADOR SVJ	N°106
COUNTACH QV	N° 30
DIABLO	N° 6
JALPA	N° 25
LP500-4 GALLARDO	N° 72
LP570-4 SUPERLEGGERA	N° 83
MURCIÉLAGO	N° 58

LANCIA

DELTA HF INTEGRALE	N° 1
RALLY 037	N° 13

LEXUS

IS-F	N° 52
LFA	N° 65

LOTUS

2-ELEVEN	N° 37
3-ELEVEN	N° 111
340 R	N° 9
ELISE	N° 1
ELISE (S3) 136 CH	N°117
ELISE SC	N° 41
ESPRIT S4	N° 5
EUROPA S	N° 20
EVORA	N° 84
EXIGE S	N° 31
EXIGE S V6	N°105

MASERATI

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

MAZDA

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

McLAREN

F1	N° 28
MP4 12C	N° 82

MERCEDES BENZ

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

SLK 32 AMG	N° 24
SLK 55 AMG	N° 3
SLS AMG	N° 73
SLS AMG BLACK SERIES	N° 88

MG

ZR 160	N° 21
ZT 260	N° 16

MINI

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

MITSUBISHI

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

MVS

VENTURI	N° 4
---------	------

NISSAN

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

OPEL

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

PAGANI

ZONDA C12 S 7.3	N° 75
-----------------	-------

PEUGEOT

106 RALLYE	N° 11
205 GTi 1.9	N° 1
205 RALLYE	N° 5
206 RC	N° 3
207 RC	N° 38
208 GTi BY P.S.	N°101
306 S16	N° 14
308 GTi BY P.S.	N° 96
309 GTi16	N° 8
405 Mi16	N° 6
RCZ R	N°85/116

PORSCHE

911 (964) CARRERA 4	N° 21
911 (964) TURBO 3.3	N° 43
911 (991.1) R	N° 110
911 (993) CARRERA	N° 30
911 (996) GT3	N° 13
911 (996) GT2	N° 16
911 (996) TURBO	N° 6
911 (996.2) GT3	N° 63
911 (997) CARRERA S	N° 2
911 (997) GT2 RS	N° 81
911 (997) GT3 RS	N° 79
911 (997) TURBO	N° 39
928 S4	N° 9
944 TURBO	N° 7
959	N° 47
BOXSTER S 3.2	N° 4
BOXSTER SPYDER	N° 51
CARRERA GT	N° 1
CAYMAN GT4 "981"	N° 89
CAYMAN S "987"	N° 26

RENAULT

19 16S	N° 16
21 TURBO	N° 22
5 GT TURBO	N° 3
CLIO III R.S.	N° 23
CLIO R.S. "2004"	N° 2

CLIO R.S. (PHASE 1)	N° 19
CLIO V6	N° 9
CLIO V6 (PHASE 2)	N° 27
CLIO WILLIAMS	N° 5
MÉGANE III R.S.	N° 92
MÉGANE R.S.	N° 7
MÉGANE R.S. DCI	N° 36
MÉGANE R.S. R26.R	N° 41
MÉGANE R.S. F1 TEAM R26	N° 31
R21 2L TURBO QUADRA	N° 60
SAFRANE BITURBO	N° 18
SPIDER	N° 8
TWINGO R.S.	N°54/115

SAAB

900 TURBO AERO	N° 37
----------------	-------

SEAT

LEON CUPRA R	N° 23
--------------	-------

SMART

FORFOUR BRABUS	N° 17
ROADSTER COUPÉ	N° 22

SUBARU

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

SUZUKI

SWIFT SPORT	N° 30
-------------	-------

TALBOT

SUNBEAM LOTUS	N° 15
---------------	-------

TOYOTA

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

VENTURI

400 GT	N° 25
--------	-------

VOLKSWAGEN

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

VOLVO

C30 T5	N° 36
S60 R	N° 25



Commandez les numéros déjà parus directement sur www.ngpresse.fr

« Nous avons peu de demandes pour les Américaines. On a du mal à tordre le cou aux idées reçues »

Pour mieux appréhender notre marché bouleversé par les taxes, nous vous proposons un point sur les occasions récentes et les Youngtimers en compagnie de Silvère Imbert et Pierre-Hervé Ponceau de Moteur&Sens et Forever Automobiles.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS LAURENT VILLARON / MOTEUR&SENS



Si vous ne connaissez pas encore Pierre-Hervé et Silvère, allez jeter un oeil au compte Instagram de Moteur&Sens.

MOTORSPORT Comment se porte le marché depuis la rentrée ?

MOTEUR&SENS Les ventes se portent bien. On a eu pas mal de contacts en septembre. Ce n'est pas exponentiel, mais ça va. Pour vendre autant d'autos que l'année d'avant, on est obligés d'avoir plus de voitures : 30 % en moyenne. Il y a plus de turnover. On garde cette tendance depuis l'été 2023. On passe beaucoup plus de temps à expliquer le marché aux clients qui sont habitués depuis 7 ans à ne pas perdre d'argent sur leur auto, voire à en gagner. On est en train de revenir à un marché normal, où il y a une décote classique de l'ordre de 10 à 20 %. Mais s'ils rachètent une occasion derrière, ils bénéficieront cette fois de la baisse. Le marché est stable pour les autos qui ont entre 3 et 5 ans. En ce moment, il ne faut pas vouloir revendre sa voiture achetée neuve très récemment et qui a écopé d'un fort malus, sinon la décote est conséquente. Par exemple, il y a énormément de 296 sur le marché et les vendeurs perdent environ 100 000 €. Il y a une exception, le Purosangue, qui continue de se revendre environ 700 000 € et les clients font une belle plus-value. Mais il va chuter car la production est élevée. Cela rappelle la 812 GTS, qui a stagné avant de régresser en raison du volume de production.

MS Nous testons la 12Cilindri dans ce numéro, sa sortie accélère-t-elle les reventes de 812 ?

M&S La différence, par rapport à la 812, c'est que Ferrari propose d'emblée les coupé et Spider. Aujourd'hui, il n'y a aucun

intérêt à acheter le coupé. Ce sont des GT et pour profiter du V12 en balade, le meilleur moyen est de s'orienter vers un cabriolet. Beaucoup de clients ont commandé directement le Spider. Vu que le délai de livraison avoisine les deux ans pour ce Spider, nous avons des clients qui ont opté pour la 812 GTS en attendant. La 12Cilindri réclame quand même une rallonge de 200 000 € par rapport à la Superfast qu'on trouve entre 300 et 340 000 €. Je ne pense pas qu'on assiste à une baisse de prix spectaculaire. Cette lignée garde une aura particulière, surtout la F12 qui est plus brutale. Pour la 812, il faut surveiller le haut-moteur et une potentielle fuite émanant d'un simple joint. Ça coûte pas grand-chose à remplacer.

MS Nous fêtons les 60 ans de la Mustang dans ce numéro et nous aimerions savoir si vous avez beaucoup de demandes pour des Américaines ?

M&S Les clients cherchent le caractère et à se démarquer en se dirigeant vers les Américaines, mais nous avons peu de demandes. La dernière en date, c'était une C6 Z06 qui a chamboulé les références européennes. Nos clients sont plutôt attirés par des Corvette que des Mustang. On a eu aussi des C7 Z06 pack Z07 et il y a des amateurs de cet excellent prix/performances. C'est une clientèle de niche qui est active entre 40 et 80 000 €. Au-delà, elle se tourne vers des européennes. On a peu de demandes, alors que nous conseillerions plutôt une C7 face à une 997 GTS. On a du mal à tordre le cou aux idées



Pour conserver le niveau de ventes de 2023, l'offre doit être 30 % supérieure.

reçues. Avec l'arrivée de la C8 totalement bouleversée, la cote des dernières C7 a toutes les chances de grimper. Des Américaines nous ont aussi marqué pendant notre jeunesse, comme la Viper. En ligne, moteur, tempérament, c'est stratosphérique. Mais le V10 n'est pas si fiable qu'on l'imagine parce qu'il est assez pointu. La moindre pièce à changer réclame de la patience. Quant à la Mustang, c'est un bon compromis face aux références européennes, mais nous en avons peu en Youngtimers.

MS Nous avons eu la chance d'essayer l'Utopia, expliquez-nous comment fonctionne le marché si particulier des Pagani ?

M&S Le plus dur est de trouver les autos ! Intelligent, Horacio Pagani a verrouillé le marché parce qu'il demande aux vendeurs de le prévenir, comme ça il maîtrise les tarifs de revente dans le but de conserver l'attractivité de la marque. Maintenant, il n'a plus besoin de ça. Après Ferrari, il s'agit de la plus grosse marque d'investissement. C'est un marché extrêmement limité et pour avoir accès à cette clientèle qui dépense des millions d'euros, c'est très compliqué. En France, les revendeurs indépendants souffrent d'une mauvaise image. Donc ces clients se tournent vers l'Allemagne, l'Angleterre ou vont directement chez Pagani. Il faut avoir une capacité de trésorerie stratosphérique. Une Zonda F grimpe maintenant à 12 millions d'euros. Nous avons eu une Huayra tricolore exceptionnelle. Ce genre d'investissement fait peur aux gros clients qui ont tendance à se tourner vers une LaFerrari ou une SP3 Daytona. Les acheteurs sont des puristes, de vrais passionnés. Le seul défaut de Pagani, c'est qu'il n'a pas de palmarès en compétition... Et les clients recherchent ça. Ils sont entourés de gens qui les conseillent sur la qualité de l'investissement. Il y a beaucoup d'intermédiaires sur ce marché - off market - avant d'accéder aux propriétaires et ils réclament 50 à 100 000 € pour un coup de téléphone. Le marché des hypercars est pollué par ces parasites, y compris en France.

MS Est-ce qu'il y a de la demande pour les sportives électriques ?

M&S Absolument aucune, à l'image du marché global ! Ça n'intéresse personne. Le Taycan dessert Porsche, heureusement qu'il a les reins solides. Les engagements de reprises en fin de leasing sont supérieurs à la valeur du marché d'environ 15 %. Il n'y a pas d'appétence des clients pour l'électrique, alors que les sommes investies par les constructeurs sont colossales. En général, les chefs d'entreprise prennent plutôt un Cayenne hybride en LOA et ils ne payent pas de TVS. C'est un bon compromis et personne ne les branche. Il nous est arrivé de reprendre une Tesla à un très bon client pour lui faire plaisir, parce qu'il n'arrivait pas à la revendre. Nous l'avons vendue à un marchand, en abaissant le prix de 5 % par rapport au marché. ■



Cette magnifique 812 Superfast totalisant 42 000 km réclame 299 900 € chez Moteur&Sens.



Chez Forever Automobiles, il est possible de craquer pour cette Mustang Mk1 de 1966 (225 ch) pour 50 900 €.



377
voitures chronométrées

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

6200
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



Corvette C8 Z06 (Cup R)
1'15"23



296 GTS AF (Cup 2 R)
1'15"47



TOP 3 BERLINES

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



AMG GT63 S E Perfo.
1'20"78



AMG GT63 S E Perfo.
1'21"11



TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R
1'22"84



Mégane 4 R.S. Trophy 2019
1'23"87



Honda Civic Type-R (FL5)
1'24"30



TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo
1'15"62



Dallara Stradale
1'16"32



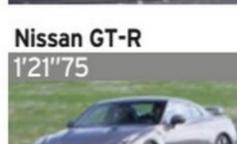
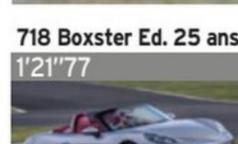
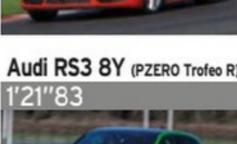
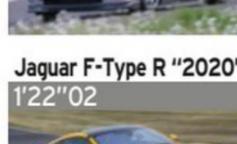
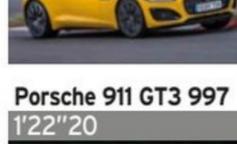
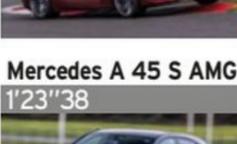
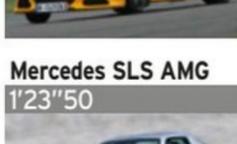
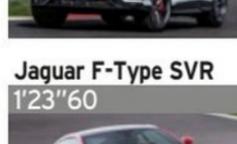
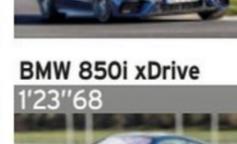
Donkervoort GTO
1'16"88

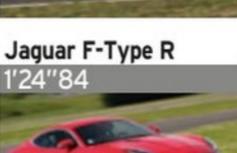
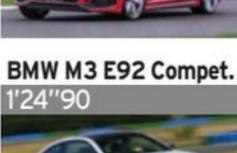


LE CLASSEMENT

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
Corvette C8 Z06 (Cup 2R) 1'15"23	296 GTS AF (Cup 2 R) 1'15"47	Radical RXC Turbo 1'15"62	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91	992 GT3 RS (Cup 2 R) 1'15"96	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06	Dallara Stradale 1'16"32
Radical SR3 SL 1'16"40	McLaren 765LT 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	Huracan Tecnica 1'17"35	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36
McLaren 675LT 1'17"48	McLaren 620R 1'17"60	992 GT3 RS (Cup 2) 1'17"66	991/2 GT3 RS (Cup 2R) 1'17"68	Alpine NM Engineering 1'17"72 ^(6/9)	308 Racing Cup 1'17"75	McLaren 600LT 1'17"84
911 (992) Turbo S 1'18"31	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	992 GT3 Touring (Cup 2 NO) 1'18"73	KTM X-Bow RX-GT 1'18"77	991/2 GT3 (Cup 2 N1) 1'18"85	992 GT3 (Cup 2 NO) 1'18"87	Lotus Exige S1 Duratec ⁽⁶⁾ 1'18"87
AMG GT R "2020" 1'18"92	911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport 1'19"00	911 (992) Turbo 1'19"07	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	911 (992) GTS 1'19"90	M3 E92 4.4 DM ⁽⁶⁾ 1'19"98
M4 CSL G82 (Cup 2 R) 1'20"10	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	Audi R8 GT 1'20"35
911 (992) Carrera 2S 1'20"36	AMG GT 63 4Matic+ 1'20"37	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) GTS 1'20"42	Alpine A110 R 1'20"45	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	BMW M3 CS G80 (Cup 2) 1'20"78	A110 S Pack Aéro (Cup 2) 1'20"79	Lamborghini Urus Perf. 1'20"88	Audi R8 RWS ⁽⁸⁾ 1'20"89	Evora Exigence Racing 1'20"93

LE CLASSEMENT

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 	Mercedes-AMG SL 63 1'21"23 
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 	BMW M2 G87 (Cup 2 R) 1'21"68 
Lotus Exige Cup 430 1'21"68 	718 Cayman S 1'21"70 	Caterham R300 Superlight 1'21"70 	Corvette C7 Stingray 1'21"72 	Nissan GT-R 1'21"75 	718 Boxster Ed. 25 ans 1'21"77 	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 	BMW M3 (G80) Touring 1'21"94 ⁽²⁾ 	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 
Caterham Seven 340R 1'22"46 	Porsche 718 Boxster S 1'22"52 	Audi R8 V10 Plus 1'22"58 	Audi TT RS Mk2 1'22"60 	RS3 8Y berline (Trofeo R) 1'22"63 	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 	Hyundai Ioniq 5N 1'22"92 	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 	AMG C63 (W206) 1'23"32 
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 	Alfa Giulia QV (2023) 1'24"18 ⁽²⁾ 	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 	Honda Civic Type-R FL5 1'24"30 
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"60 	Ford Mustang Bullitt 1'24"63 	VW Golf R 20 ans 1'24"65 	Mercedes E (W212) 63 AMG 1'25"90	Ford Fiesta ST "2018" 1'29"07
AMG C 63 S Coupé 1'24"70 	BMW 1 M Dijon Auto(6) 1'24"71 	Audi R8 R Tronic 1'24"77 	Porsche (997/2) C4S 1'25"94	Honda S2000 1'29"15
Lotus Elise Cup 250 1'24"78 	Panamera Turbo 1'24"78 	Westfield FW300 ST3 1'24"80 	Ginetta G40R 1'25"96	Clio 4 R.S. Trophy 1'29"18
Jaguar F-Type R 1'24"84 	Audi RS5 B9 Sportback 1'24"85 	Aston V8 Vantage S 1'24"85 	Toyota GR Yaris Track 1'25"98	Toyota GR 86 1'29"23
BMW M5 (F10) 1'24"89 	BMW M3 E92 Compet. 1'24"90 	Alfa Romeo 4C 1'24"91 	Mégane 4 R.S. EDC 1'25"99	VW Golf VI GTI Ed. 35 1'29"29(3)
Fun Cup 2020 1'24"95 	Artega GT 1'24"95 	Audi RS3 8Y (PZERO) 1'24"97 	Audi S4 (B9) 1'26"09	VW Golf VII GTI Perf 1'29"40
Mégane 4 Trophy 2020 1'25"02 	Lexus RC F 1'25"04 	Cupra Leon VZ 300 (semi-slicks) 1'25"07 	Lotus Elise "2012" 1'26"21	Toyota Yaris GRMN 1'29"41
Alpine Légende GT 1'25"09 	Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10 	Boxster S (981) 1'25"11 	Porsche Cayman S 987/2 1'26"22	VW Golf VI R 1'29"42
Focus RS Pack Perf. 1'25"15 	Mercedes C 63 S AMG 1'25"20 	Honda Civic Type R FK8 1'25"39 	Mustang Laguna Seca 1'26"22	Jeep Trackhawk 1'29"48
Lotus Evora 1'25"40 	Mégane R.S. Trophy-R 1'25"41 	911 (997/2) GTS 1'25"52 	Mercedes CLS 63 Perfo 1'26"30	Opel Corsa OPC 1'29"55
Audi RS6 (C7) 1'25"52 	Ford Focus RS (Mk3) 1'25"60 	Mercedes A 45 Mk2 1'25"62 	Jauar XKR "2009" 1'26"38	Renault Mégane 3 R.S. Sport 1'29"58
Caterham Superlight 1'25"70 	Honda Civic Type R FK2 1'25"70 	Caterham 275R 1'25"72 	VW Golf VIII GTI Clubsport 45 1'26"39	Ford Focus ST 2012 1'29"60
Cayman S Sport 1'25"80 	Mercedes A 45 AMG 1'25"82 	Audi RS4 Comp. (B9) 1'25"87(2) 	Cayman 981 1'26"40	Ford Fiesta ST mk7 5 portes 1'29"68
			Audi RS5 1'26"40	Lotus Elise Club Racer 1'29"71
			Audi RS3 2015 1'26"40	BMW 135i 1'29"75
			Audi RS6 2009 1'26"48	Hyundai Genesis 3.8 1'29"90
			Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26"48	Renault Mégane R26 1'30"00
			911 (997) C4S kit moteur 1'26"50	Opel Insignia OPC 1'30"01
			BMW Série 1 M coupé 1'26"50	Abarth 124 Spider 1'30"15
			BMW M3 E90 1'26"51	Skoda Octavia RS 220 1'30"25
			Audi TT RS BVM 1'26"57	Mini JCW "2015" 1'30"28
			Mégane R.S. 275 Trophy 1'26"58	Mazda 3 MPS Mk2 1'30"28
			Peugeot RCZ R 1'26"60	Audi S3 "2006" 1'30"31
			Chevrolet Camaro 1'26"61	Ford Fiesta ST "2013" 1'30"32
			Audi TTS Coupé 1'26"63	Audi RS3 1'30"60(3)
			BMW 340i Pack Perf. 1'26"78	VW Scirocco TSI 1'30"63
			BMW M135i xDrive 1'26"86	Abarth 695 Biposto 1'30"76
			Mustang Shelby GT 500 1'27"01	208 Racing Cup 1'30"80
			Nissan 370 Z 1'27"04	Lotus Elise 2010 1'30"90
			Ford Focus ST 1'27"10	VW Polo GTI 2018 1'30"91
			BMW M235i 1'27"10	Clio 4 R.S. Cup 1'30"91
			Peugeot 308 GTI 1'27"12	Clio R.S. WSR 1'30"93
			Volkswagen Golf 8 R 1'27"13	Peugeot RCZ 1.6 1'31"00
			Volvo S60 Polestar 1'27"15	Mini Cooper S JCW (2008) 1'31"01
			Corvette C6 LS3 1'27"16	Clio 3 R.S. /2 Cup 1'31"04
			Cupra Leon VZ 2.0 1'27"20	Infiniti G37 S coupé 1'31"16
			Mégane 3 R.S. 2014 1'27"27	Peugeot 208 GTI 1'31"20
			BMW M135i 1'27"28	Toyota GT86 1'31"20
			Mercedes A35 AMG 1'27"29	Subaru BRZ 1'31"30
			Mégane 4 R.S. CUP 1'27"30(2)	Honda Civic Type R Champ. Ed. 1'31"30
			208 GTI 30th 1'27"30	Alfa Romeo Giulietta QV 1'31"40
			Mégane 3 R.S. Trophy 1'27"30(3)	BMW 128ti 1'31"41
			Mégane R26.R "Toyo" 1'27"34	Volkswagen Polo V GTI 1'31"50
			Subaru WRX STI S 1'27"40	Mini Cooper S 5P F56 1'31"70
			BMW X6 M 1'27"40	Peugeot 308 GTI (2010) 1'31"80
			BMW M3 E92 Coupé 1'27"40	Volkswagen Polo VI GTI mk2 1'32"08
			Audi S3 Mk4 1'27"43	Abarth Punto SS 1'32"25
			Lotus Elise Sport 240 Final Edition 1'27"49	Renault Twingo R.S. 2 1'32"50
			Leon Cupra Sub8(7) 1'27"57	Peugeot 308 GT 1'32"50
			Audi S4 1'27"65	Skoda Fabia RS 1'32"60
			BMW Z4 35i 1'27"68	Volkswagen Golf VI GTI 1'32"74
			Opel Astra OPC 1'27"70	Renault Clio 2 R.S. 1'32"74
			C 63 AMG coupé Pack 1'27"70	Honda Civic Type R FN2 1'32"90
			DS3 Performance 1'27"79	Secma F16 1'32"92
			Ford Mustang 2.3 1'27"80	Renault Clio 2 R.S. Mk2 1'32"92
			Mini GP11 1'27"80	Suzuki Swift Sport II 1'33"21
			Ford Puma ST 1'27"81	Mazda MX-5 2.0 MZR 1'33"25
			Mitsubishi Evo X GSR 1'27"81	Audi A1 185 ch 1'33"32
			BMW Z4 35is 1'27"85	Honda Civic Type R EP3(1) 1'33"39
			Mégane 3 R.S. Cup 1'27"87	Nissan Juke Nismo RS 1'33"40
			Audi S1 1'27"88	Abarth Punto Supersport 1'33"52
			Hyundai i20 N 1'27"91	Peugeot 205 GTi 1.9 1'33"72
			Mitsubishi Evo IX 1'27"99	Alfa Romeo Mito QV 1'33"82
			Ford Mustang GT 5.0 1'28"00	Renault Twingo R.S. 1'33"86
			Jauar XFR 1'28"00	Renault Laguna Coupé V6 1'34"53
			Subaru STi "2008" 1'28"04	Mazda MX-5 ND 2.0 1'34"65
			Ford Focus RS 1'28"06	Abarth 500 1'35"03
			Toyota GR Yaris MK2 1'28"06	Renault Clio Williams(4) 1'35"18
			Lexus IS-F 1'28"10	Citroën C2 VTS 1'35"26
			VW Golf 8 GTI 1'28"11	Abarth 500 kit SS 1'35"55
			Ford Focus RS 500 1'28"22(2)	Suzuki Swift Sport 1'35"59
			Porsche Cayman S(10) 1'28"35(10)	Renault Mégane R.S. dCi 1'36"01
			VW Scirocco R 1'28"40	Ford Sportka 1'39"62
			VW Scirocco R 1'28"46	Renault Twingo GT 1'40"80
			Seat Leon Cupra R 1'28"49	Fiat Panda 100 HP 1'42"05
			Mégane R26.R "Michelin" 1'28"57	
			BMW (F40) M135i 1'28"58	
			Porsche Cayman 1'28"63	
			Porsche Boxster 1'28"65	
			Mercedes C 63 AMG 1'28"80(1)	
			Mitsubishi EVO X MR 1'28"88	



Fan de poids plume, Lionel a participé à l'un de nos trackdays à Magny-Cours FI. Pensez à réserver votre prochaine sortie: www.motorsport-trackdays.fr



V6 ou pas, l'Exige cache un habitacle minimaliste et une commande de boîte à tringlerie apparente.

Le compresseur sort le V6 Toyota de sa torpeur et le booste ici à 380 ch.

L'ART ET LA PLUME

Architecte et graphiste, Lionel a d'abord été attiré par l'automobile pour son esthétique. Puis il a rapidement recherché l'efficacité en empruntant le chemin de la légèreté. Nous l'avons rencontré à Magny-Cours, lors d'un de nos trackdays.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS PHOTOS : JORIS CLERC



MOTORSPORT Comment a débuté votre passion pour l'automobile?

LIONEL OCHSLI C'est en achetant une Maserati 3200 GT à l'âge de 33 ans! Avant, je n'étais pas du tout intéressé par l'automobile ni les circuits. J'ai toujours été dans le domaine du design, de l'architecture. C'est grâce à cette sensibilité artistique que je me suis tourné vers l'automobile. J'ai eu aussi une Renault Avantime! En voyant la Maserati, je l'ai trouvée tellement belle que je l'ai achetée en occasion. J'étais également motard en ce temps-là et j'ai découvert le circuit en deux roues. Je me suis dit que si je continuais comme ça, j'allais me tuer parce que je commençais à poncer toute ma combi... Donc j'ai voulu m'aventurer sur piste en voiture et ça a été une mauvaise idée avec la Maserati qui n'est pas du tout faite pour.

MS Comment vous est venue l'idée du circuit?

LO Pour la moto, ça s'est mis en place grâce à des amis. Venant de Suisse, j'allais au circuit de Bresse. Puis, sur le même circuit, je me suis dit qu'il fallait essayer la Maserati. J'y suis allé avec des amis en 2010. J'ai adoré aussi, mais je l'ai cassée dès la première fois. Il y avait un gars qui arrivait à faire de belles dérivées et qui faisait du rallye. Je lui ai demandé de prendre le volant de ma voiture pour glisser. Et je me suis mis en tête de vouloir faire comme lui. Mais je me suis pris un gros coup de raquette et ça s'est terminé dans un mur de pneus. Très vite, après avoir réparé la carrosserie, je me suis rendu compte que la 3200 GT n'était pas faite pour la piste. J'ai pris des cours en Allemagne sur le circuit d'Hockenheim. Tout au long des sorties, j'ai fait appel à des moniteurs pour m'améliorer. J'ai revendu la Maserati pour une Lotus... Et j'ai fait jusqu'à vingt sorties par an!

MS Comment vous êtes-vous venu à votre sportive actuelle?

LO Je suis passé de la Maserati à l'Elise SC 220 ch. Elle était vraiment géniale. J'ai ajouté un autobloquant. J'ai fait 100 000 km dont énormément de circuits. Je l'ai gardée 7 ans! J'ai eu en parallèle une vieille Mini Cooper, j'avais tout fait refaire. J'ai de nouveau une Mini en ce moment, moderne cette

fois. Je ne veux pas nécessairement des Anglaises! Mais quand on conduit une Lotus, on a du mal à trouver plus agile et sympa. Après quelques années d'utilisation, j'ai demandé l'avis d'un moniteur à Magny-Cours pour aller plus loin. Il m'a répondu que j'étais allé au bout du potentiel de cette Elise et qu'il fallait plus de puissance ou changer de voiture pour progresser. À ce moment-là, j'ai réalisé un petit benchmark avec mes critères: légèreté, petit coffre pour partir en week-end, découvrable, entretien raisonnable, design original. La GT3, c'est parfait, mais c'est un peu la Golf des circuits! Cette réflexion m'a mené à une Radical, à une Gallardo Superleggera, à une F430, à une KTM, à une A110... J'avais même fait un dépôt de 2000 € pour réserver la Française. Finalement, elle était trop proche de l'Elise. Puis je suis allé essayer une Exige V6 version 380 et elle cochant toutes les cases en 2019. Elle s'est avérée plus efficace partout. Elle est presque d'origine. J'essaie d'éviter de toucher au moteur, même s'il manque un peu de puissance en ligne droite pour éviter de se faire rattraper par les Porsche. J'ai d'abord refait la géométrie en allant au maximum du potentiel. Malgré ça, j'utilisais encore trop la bande de roulement extérieure. Du coup, j'ai changé les triangles de suspension. Sur chaque tracé, je règle les amortisseurs optionnels Nitron à deux voies. J'en suis très content et je vais ajouter prochainement un autobloquant.

MS Et si vous deviez la changer?

LO Je recherche toujours la légèreté, un peu d'habitabilité, la possibilité de décapoter... Et puis avoir des frais d'entretien raisonnables. La dernière fois qu'on s'est vu à Magny-Cours, il y avait Quarkus. Cette sportive française cocherait toutes les cases, à condition qu'elle soit homologuée pour la route. S'ils vont au bout de ce projet, elle pourrait être ma prochaine voiture! Ma compagne vient de Paris et je ne manquerai pas d'aller voir les locaux. En dehors de Quarkus, je n'ai jamais essayé de McLaren et le feeling devrait se rapprocher de Lotus. Ça pourrait donc aussi être une petite McLaren. ■

SPEED DATING

Première fois en piste >> 2010

Nombre de sorties annuelles >> 5 à 6

Première pistarde >> Maserati 3200 GT



Pistarde rêvée >> Quarkus P3



Circuit préféré >> Spa-Francorchamps



“ LA QUARKUS COCHERAIT TOUTES LES CASES, À CONDITION QU'ELLE SOIT HOMOLOGUÉE POUR LA ROUTE ”



ABARTH
500
 500e 1 électrique 154 ch NC **36 900 €**

ALFA ROMEO
GIULIA
 QV V6 biturbo 520 ch 40 CV **93 900 €**

STELVIO
 QV V6 biturbo 520 ch 41 CV **104 000 €**

ALPINA
B3/B3 GT TOURING
 6 en ligne biturbo 529 ch **104 100/105 300 €**

B4 GT GRAN COUPÉ
 6 en ligne biturbo 529 ch **107 500 €**

B8 GRAN COUPÉ
 B8 GranCoupé V8 biturbo 621 ch **174 700 €**

ALPINE
A290
 GT/Premium 1 élec. 180 ch **38 700/41 900 €**
 GT Perf./GTS 1 élec. 220 ch **41 700/44 700 €**

A110
 A110 1.8 turbo 252 ch 15 CV **65 000 €**
 GT 300 ch 18 CV **76 000 €**
 S 300 ch 18 CV **77 500 €**
 R Turini 300 ch 18 CV **106 000 €**

ASTON MARTIN
VANTAGE
 V8 biturbo 665 ch **199 665 €**

DB12
 Coupé V8 biturbo 680 ch **227 000 €**
 Volante V8 biturbo 680 ch **245 000 €**

VALIANT
 V12 biturbo (38 ex.) 745 ch **env. 2 800 000 €**

DBX
 707 V8 biturbo 707 ch **252 100 €**

AUDI
S3/RS3
 S3 Sportback/berline 2.0 T310 ch **63 000/63 565 €**
 RS3 Sportb./Berline 2.5 T 400 ch **73 000/75 000 €**

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

RS4 AVANT EDITION 25 YEARS
 V6 biturbo (250 ex.) 470 ch NC **158 000 €**

S5
 Berline V6 turbo + 1 élec. 391 ch **79 750 €**
 Break V6 turbo + 1 élec. 391 ch **81 250 €**

RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK
 RS6 Performance 630 ch 58 CV **148 090 €**
 RS6 GT (660 ex.) 630 ch 58 CV **230 000 €**
 RS7 Performance 630 ch 58 CV **154 490 €**

S8
 V8 biturbo 571 ch **167 615 €**

E-TRON GT
 S 2 élec. 679 ch **128 250 €**
 RS 2 élec. 856 ch **162 400 €**
 RS Performance 2 élec. 925 ch **175 350 €**

Q8
 SQ8 V8 biturbo 507 ch **135 015 €**
 RSQ8 V8 biturbo 640 ch **184 800 €**

BENTLEY
CONTINENTAL GT
 Speed/GTC 4.0 + 1 élec. 782 ch **300 000/325 000 €**

BMW
SÉRIE 1/ 2
 M135 xDrive 2.0 turbo 300 ch **57 200 €**
 M235i Gran Coupé 2.0 306 ch 19 CV **59 800 €**

SÉRIE 2 COUPÉ
 M240i 3.0 xDrive 374 ch 26 CV **66 600 €**

M2
 3.0 biturbo 480 ch **84 700 €**

SÉRIE 3/4
 M340i xDrive 374 ch 26 CV **72 500 €**
 M440i xDrive 374 ch 26 CV **76 000 €**
 M440i xDrive Gran Cpe 374 ch 26 CV **76 460 €**
 M440i xDrive Cabriolet 374 ch 26 CV **83 500 €**

M3/M4
 M3 Competition 3.0 4WD 530 ch **120 000 €**
 M3 Touring Comp. 4WD 530 ch **122 200 €**
 M4 Competition 4WD 530 ch **121 000 €**
 M4 CS 4WD (1000 ex.) 550 ch **162 000 €**
 M4 Competition Cab. 4WD 530 ch **127 700 €**

I4
 M50 Gran Coupé 2 élec. 544 ch **78 600 €**

M5/I5
 M5/Touring V8 + 1 élec. 727ch **159 000/162 050 €**
 I5 M60 2 élec. 601 ch **107 500 €**

SÉRIE 7
 M760e xDrive 3.0 et 1 élec. 571 ch **158 200 €**
 i7 M70 xDrive 2 élec. 659 ch **191 700 €**

Z4
 M40i 3.0 340 ch 23 CV **70 900 €**

X4/X5/X7
 X4 M Competition 510 ch 41 CV **119 200 €**
 X5 50e 3.0 + 1 élec. 489 ch **103 600 €**
 X7 M60i 530 ch **139 000 €**

XM
 V8 biturbo + 1 élec. 653 ch **179 500 €**
 Label V8 biturbo + 1 élec. 748 ch **205 000 €**

BUGATTI
TOURBILLON

V16 + 3 élec. (250 ex.) 1 800 ch **4 560 000 €**



BYD
SEAL

3.85 2 élec. 530 ch **49 990 €**



CATERHAM
SUPER SEVEN

600	86 ch	44 874 €
2000	172 ch	62 514 €
170 S/R	86 ch	41 154/42 954 €
340 S/R	172 ch	57 354/59 034 €
485 Final Edition	230 ch	80 995 €



CHEVROLET
CORVETTE STINGRAY

Coupé V8 6.2 pack Z51	482 ch	110 915 €
Cab. V8 6.2 pack Z51	482 ch	117 959 €
E-Ray V8 6.2 + 1 élec.	664 ch	env. 175 000 €



CORVETTE Z06

Coupé V8 5.5	645 ch	191 586 €
Cabriolet V8 5.5	645 ch	198 647 €



CUPRA
BORN

VZ 325 ch **46 490 €**



LEON

VZ 1.5 turbo + 1 élec.	272 ch	50 400 €
VZ break 1.5 turbo + 1 élec.	272 ch	52 650 €
VZ 2.0 turbo	300 ch	47 425 €



FORmentor

VZ 4Drive 333 ch **55 730 €**



DALLARA
STRADALE/EXP

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



DONKERVOORT
F22

5 en ligne turbo (100 ex) 500 ch **294 000 €**



FERRARI
ROMA / SPIDER

Coupé V8 biturbo	620 ch	216 102 €
Spider V8 biturbo	620 ch	246 524 €



296 GTB/GTS

Coupé V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	NC	287 737 €
GTS V6 biturbo + 1 élec.	830 ch	NC	315 377 €



12CILINDRI

Coupé 6.5	830 ch	NC	395 000 €
Spider 6.5	830 ch	NC	435 000 €



PUROSANGUE

V12 6.5 725 ch NC **384 229 €**



SF90

XX Stradale V8 biturbo+3 élec.	1 030 ch	758 000 €
XX Spider V8 biturbo+3 élec.	1 030 ch	836 689 €



FORD
PUMA ST

1.0 turbo 170 ch NC **38 290 €**



FOCUS ST

2.3 turbo 280 ch 18 CV **40 200 €**



MUSTANG

GT V8 5.0 (cab'+4500€)	446 ch	59 300 €
Dark Horse V8 5.0	453 ch	71 300 €
GTD V8 5.2 à comp.	811 ch	env. 300 000 €



MUSTANG MACH-E

GT 2 électriques	487 ch	81 990 €
E-Rally 2 électriques	487 ch	84 990 €



HONDA
CIVIC TYPE R

2.0 turbo 329 ch 18 CV **57 220 €**



HYUNDAI
IONIQ 5N

2 élec. 650 ch **78 000 €**



JAGUAR
F-PACE

SVR 575 Edition V8 à comp. 575 ch **118 900 €**



KIA
EV6

GT 2 élec. 585 ch **74 690 €**



KTM
X-BOW

GT-XR 2.5 500 ch NC **383 040 €**



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 en 2020. Il en remet une couche en 2024 avec la phase 2 portée à 280 ch en Europe ! L'intérieur évolue, comme la suspension et la transmission intégrale. Une boîte auto (rapide et obéissante) est désormais disponible. L'intégrale poids plume s'arme d'office des autobloquants avant/arrière et devient une rallyeuse encore plus efficace et redoutable.

COMPACTE » Focus ST



Difficile de choisir entre 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 moins déraisonnable. Performante, rigoureuse, elle ne possède certes pas le tranchant de son adversaire, mais fait craquer par son arrière mobile aux placements et son excellent grip. Merci aux Michelin P4S et au différentiel piloté. Surprenante, joueuse, elle sent bon l'authentique GTI!

LAMBORGHINI
TEMERARIO
V8 biturbo + 1 élec. Av 920 ch **env. 300 000 €**



REVUELTO
V12 + 3 élec. 1 015 ch **506 808 €**



URUS
SE V8 biturbo + 1 élec. 800 ch **263 698 €**



LAND ROVER
RANGE ROVER SPORT SV
V8 biturbo 4.4 635 ch **209 100 €**



LEXUS
LC
500 Coupé 464 ch 35 CV **137 700 €**
500 Cabriolet 464 ch 35 CV **143 700 €**



LOTUS
EMIRA
2.0 turbo 360 ch **96 815 €**
V6 3.5 comp. (sur stock) 400 ch **99 470 €**



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



EMEYA
2 électriques 612 ch **109 190 €**
R 2 électriques 918 ch **154 090 €**



ELETRE
2 électriques 612 ch **97 890 €**
R 2 électriques 918 ch **153 090 €**



MASERATI
GRECALE
Trofeo V6 biturbo 530 ch **127 600 €**
Folgore 2 élec. 550 ch **125 850 €**



MC20
Coupé V6 biturbo 630 ch **251 950 €**
Cielo V6 biturbo 630 ch **287 250 €**
GT2 Stradale V6 biturbo 640 ch **385 850 €**



GRAN TURISMO/ GRAN CABRIO
Modena V6 biturbo 490 ch **181 400 €**
Trofeo V6 biturbo 550 ch **225 650 € / 234 550 €**
Folgore 3 électriques 761 ch **199 950 € / 208 850 €**



MAZDA
MX-5
1.5 132 ch 7 CV **33 000 €**
2.0 184 ch 10 CV **39 500 €**
2.0 RF 184 ch 10 CV **42 000 €**



McLAREN
GTS
V8 biturbo 635 ch **217 800 €**



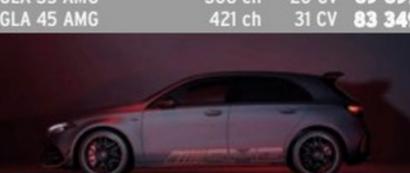
ARTURA
Coupé V6 biturbo + 1 élec. 700 ch **247 000 €**
Spider V6 biturbo + 1 élec. 700 ch **275 250 €**



750S
Coupé V8 biturbo 750 ch **285 400 €**
Spider V8 biturbo 750 ch **313 700 €**



MERCEDES
CLASSE A/CLA/GLA
A 35 AMG 306 ch 20 CV **63 649 €**
A 45 S AMG 421 ch 31 CV **79 199 €**
CLA 35 AMG 306 ch 20 CV **69 749 €**
CLA 45 S AMG 421 ch 31 CV **82 999 €**
GLA 35 AMG 306 ch 20 CV **69 699 €**
GLA 45 AMG 421 ch 31 CV **83 349 €**



CLASSE C
43 AMG 2.0 (break + 1500 €) 476 ch **80 200 €**
63 S AMG 2.0 + 1 élec. 680 ch **134 900 €**



EQE/EQS
EQE 53 AMG 2 électriques 625 ch **125 600 €**
EQS 53 AMG 2 électriques 658 ch **169 850 €**



CLE
53 AMG4Matic+ 6 en ligne + élec. 472 ch **92 450 €**
53 AMG4Matic+ Cabriolet 472 ch **100 200 €**



AMG GT
43 2.0 turbo 435 ch **144 550 €**
63 V8 4MATIC+ 585 ch **199 750 €**
63 S E Perf. V8 + 1 élec. 4MATIC+ 816 ch **229 050 €**



AMG SL
43 2.0 T 395 ch **149 300 €**
63 V8 biturbo 4MATIC+ 585 ch **201 600 €**
63 S V8 biturbo + 1 élec. 843 ch **230 650 €**



AMG GT 4 PORTES
53 4-Matic+ 6 cyl. biturbo + 1 élec. 457 ch **151 851 €**
63 S 4-Matic+ E Perf V8 + 1 élec. 843 ch **224 401 €**



CLASSE E
53 E Hybrid 6 en ligne + 1 élec 612 ch **112 450 €**
53 E Hybrid break 612 ch **115 000 €**



LE CHOIX DE MOTORSPORT

BERLINE » AMG GT 63 S E-Perf



En devenant hybride, cette AMG tord la balance (2366 kg vérifiés) mais fait

flamber le chrono : 19''6 au 1 000 m (comme une McLaren F1) et 1'21''11 sur le Club ! L'armement dynamique laisse sans voix et génère une agilité frisant le surnaturel pour une telle masse. Malgré la transmission intégrale (débrayable, mode Drift) et les Michelin Pilot Sport Cup 2 optionnels, cette berline à la force herculéenne adore brûler la gomme. Elle évite le supermalus écologique.

GT » Porsche 911 Carrera



Elle dépasse certes les 130 000 €, mais cette simple 992.2 Carrera

est quasi aussi puissante qu'une 993 Turbo ! Elle évite pour le moment l'hybridation et reste LA référence du Grand Tourisme. Avec son swing inimitable, cette 911 d'entrée de gamme sait tout bien faire : voyager, claquer des temps, glisser... Avec une telle motricité, inutile de recourir à la transmission intégrale ! Le cabriolet accroît encore la polyvalence. Indémoudable.

CLASSE S63 E Performance 802 ch **224 200 €****GLC 63 S AMG E PERFORMANCE**GLC/coupé 2.0 + 1 élec. 680 ch **138 900/141 300 €****GLE 63 AMG**GLE/coupé V8 + 1 élec. 634 ch **158 700/173 450 €****MG****MG4**X Power 2 élec. 435 ch **40 490 €****MINI****3P/5P**

Cooper C	156 ch	29 500/30 500 €
Cooper S	204 ch	33 500/34 500 €
Cooper SE élec.	218 ch	38 000 €

**ACEMAN**SE 1 élec. 218 ch **40 000 €****COUNTRYMAN**

JCW	300 ch	57 000 €
SE élec.	313 ch	49 500 €

**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	94 105 €
Plus 6 3.0 turbo	335 ch	24 CV	115 180 €

**PAGANI****UTOPIA**

Coupé V12 biturbo (99 ex.)	864 ch	2 604 000 €
Roadster V12 biturbo (150 ex.)	864 ch	3 720 000 €

**PEUGEOT****508 PSE**2.0 turbo et 2 élec. (SW+1280 €) 360 ch **69 240 €****PORSCHE****718 CAYMAN GT4 / SPYDER RS**

GT4 RS 4.0	500 ch	NC	162 500 €
Spyder RS 4.0	500 ch	NC	162 500 €

**911 CARRERA 992.2**

Carrera (cab'+14 200 €)	394 ch	131 700 €
Carrera GTS T-Hybrid 3.6 + élec.	571 ch	174 900 €
Targa 4 GTS T-Hybrid	571 ch	197 400 €

**911 GT3 RS/ST**

S/T 4.0 (1963 ex.)	525 ch	308 976 €
GT3 RS 4.0	525 ch	253 455 €

**TAYCAN/SP. TURISMO**

1 électrique	408 ch	105 011/106 027 €
Turbo 2 électriques	884 ch	179 560/180 550 €
Turbo S 2 électriques	952 ch	215 207/216 197 €
Turbo GT 2 électriques	1 034 ch	246 538 €

**PANAMERA**

GTS V8 biturbo	500 ch	167 787 €
Turbo E-Hybrid V8 + 1 élec.	680 ch	200 434 €
Turbo S E-Hybrid V8 + 1 élec.	782 ch	232 397 €

**MACAN**Turbo 2 élec. 639 ch **118 910 €****CAYENNE/COUPÉ**

GTS V8 biturbo	500 ch	144 700/148 100 €
Turbo E-Hybrid V8 + 1 élec.	739 ch	188 400/192 000 €
Turbo E-Hybrid GT V8+ 1 élec.	739 ch	-/218 900 €

**SKODA****OCTAVIA RS**2.0 turbo/Combi +1150 € 265 ch **46 560 €****TESLA****MODEL 3**Performance 2 élec. 460 ch **57 490 €****MODEL S**Plaid 3 élec. 1 020 ch **107 990 €****TOYOTA****GR YARIS (PHASE 2)**3 cyl. turbo (BVA8 +2500€) 280 ch **46 300 €****GR SUPRA**

2.0 turbo	258 ch	15 CV	58 600 €
6 en ligne turbo BVM6	340 ch	23 CV	69 300 €

**VOLKSWAGEN****POLO**GTI 2.0 turbo 207 ch 11 CV **34 940 €****GOLF**

GTI 2.0 turbo	265 ch	48 550 €
GTI Clubsport 2.0 turbo	300 ch	53 200 €
R 2.0 turbo	333 ch	56 460 €

**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 d'être intéressant.

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.



CIRCUIT OR NOT CIRCUIT LÀ EST LA QUESTION

Le monde de l'automobile sportive fait face à un dilemme schizophrénique. La pathologie ne date pas d'hier mais les symptômes s'aggravent et les sportives électriques (encore elles!) sont des cas cliniques sévères.

L'ami Patrick nous explique dans ce numéro qu'un circuit serait indispensable pour s'amuser du train arrière mobile de l'Audi RS e-tron GT Performance mais qu'une telle auto n'a rien à faire, a priori, sur un circuit. Le constat de Julien n'est pas très éloigné au sujet de la Hyundai Ioniq 5N repartie de la piste Club en boitant d'un pneu arrière, littéralement détruit. Quand bien même de courageux pistards ayant basculé du côté vert de la force souhaiteraient infiltrer en silence l'univers des trackdays, ils seront le plus souvent refoulés. Non pas en raison du sectarisme de la confrérie du moteur à explosion, quoique, mais à cause d'une réglementation obligeant l'organisateur à prévoir un lourd et coûteux dispositif de sécurité incendie (bassin, équipement des commissaires etc.) pour accepter des véhicules électriques sur ce type de journée. Qui a dit « bien fait! »? Outre cette problématique très spécifique (pour le moment), la question de rouler ou non sur piste avec sa voiture de série reste pour beaucoup épineuse. D'un côté, exploiter ne serait-ce que 60 % de la tenue de route et de la puissance de la majorité des sportives actuelles sur route n'est à la portée que d'une poignée d'inconscients, et de l'autre ces poids de plus en plus lourds ont une espérance de vie aussi limitée sur un circuit qu'un poussin égaré chez KFC. Pour quelqu'un qui roule en 911 GT3, une grosse berline aussi puissante



et radicale soit-elle n'a rien à faire sur piste mais bon nombre de vrais pilotes de course vous diront qu'une GT3 de route devrait rester... sur la route. L'écueil est peut-être d'associer forcément circuit et chronos. Il est en effet aussi absurde d'envisager une voiture de série comme une bête de course que de s'interdire d'explorer, ne serait-ce qu'une fois, les limites d'un jouet acheté à prix d'or (giga malus compris). Les formats généralement longs des trackdays ne s'y prêtent guère mais avouez que ce serait chouette de pouvoir, façon Nordschleife, prendre un ticket et aller enquiller quelques tours, juste pour voir. Ça tombe bien, c'est presque ce que Motorsport vous propose les 27/28 octobre prochains au Paul Ricard lors d'un inédit Motor show organisé en partenariat avec Exclusive Drive, avec un menu à la carte pour rouler à votre main lors de sessions de 25 min. Amis sudistes, il n'y a plus qu'à...

UNE ESPÉRANCE DE VIE AUSSI LIMITÉE SUR
UN CIRCUIT QU'UN POUSSIN ÉGARÉ CHEZ KFC

TOUS LES 3 MOIS EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
BOUTIQUE.NGPRESSE.FR

P ZERO™
TROFEO RS

NEW GENERATION*

TYRE

PNEUMATIQUE PERFORMANT
HAUT DE GAMME POUR LES
JOURNÉES SUR CIRCUIT

CONSTANCE ET
LONGÉVITÉ ACCRUES
SUR PISTE

AMÉLIORATION DE
LA TRACTION ET DU
FREINAGE SUR SOL SEC

CONÇU POUR LES
VEHICULES SPORTIFS
PRESTIGE/PREMIUM

**P ZERO™ TROFEO RS. LE NOUVEAU PNEUMATIQUE
TRACKDAYS CONÇU POUR LES HYPERCARS ET
SUPERCARS AFIN DE MAXIMISER LEURS
PERFORMANCES SUR PISTE SÈCHE.**

*Pneumatique nouvelle génération
**Sans maîtrise la puissance n'est rien



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL**