

MotorSport

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

ESSAI NOUVEAUTÉ



**AUDI RS3 SPORTBACK
5 CYLINDRES ET DU DRIFT !**



ÉLECTION

LA SPORTIVE 2021

ALFA ROMEO GIULIA GTA^m • AUDI RS E-TRON GT • BMW M3 COMPETITION • CHEVROLET CORVETTE STINGRAY
CUPRA LEON VZ 300 • HYUNDAI I20 N • LAMBORGHINI HURACÁN STO • PORSCHE 911 GT3

ESSAI NOUVEAUTÉ

**FERRARI 812
COMPETIZIONE
V12 ATMO'
830 CH
9 500 TR/MN !**



L 12744 - 102 - F: 6,90 € - RD



BELUX 7,90 € - CH 13,45 CHF - ESP-IT-PORT-CONT 8,20 € - DOM/S 8,40 € - TOM/S 14,20 XPF MAR 83 Mod - CN 15,50 \$ Cad



#bornelectric

Consommation d'énergie électrique de la BMW i4 : 16,1 à 22,5 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 416 - 590 km. Autonomie en mode électrique en ville : 471 - 684 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les

THE i4



100% ÉLECTRIQUE

émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

ACTU

- 10 PREMIÈRE LIGNE**
Porsche 718 Cayman GT4 RS
- 14 LA TRIBUNE DE ROMAIN MONTI**
- 16 CÔTÉ COURSE**
Renault Clio Cup

ESSAIS

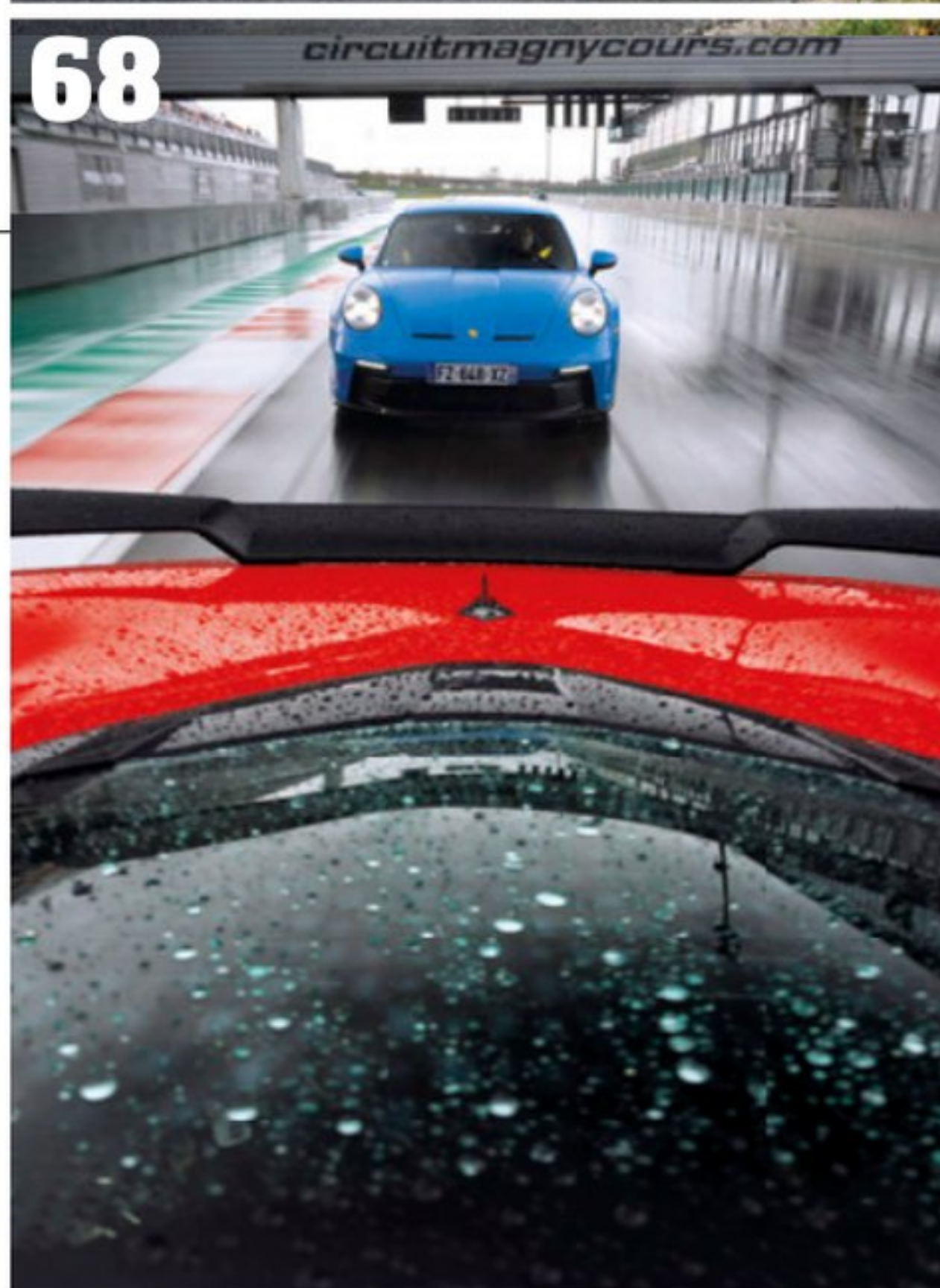
- NOUVEAUTÉS**
- 20** Audi RS3
- 28** Ferrari 812 Competizione
- 36** Porsche 911 Carrera GTS
- LA SPORTIVE 2021**
- 44** Les forces en présence
- 48** Carnet de bord
- 61** Les absentes
- 62** Les GTI: Cupra Leon VZ300 / Hyundai i20N
- 68** En aparté:
Chevrolet Corvette C8 / Porsche 911 GT3
- 76** Les berlines:
Alfa Romeo Giulia GTAm / Audi RS e-tron GT / BMW M3 Competition
- 86** Les supersportives:
Lambo Huracán STO / Porsche 911 GT3
- 98** Les chronos
- 100** Le palmarès 2021
- 102 NOS CHRONOS À MAGNY-COURS**

VINTAGE

- 110 LA COLLECTION MOTORSPORT**
Mini JCW GP II

PRATIQUE

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



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

REPROGRAMMATION MOTEUR

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

CONVERSION E85 FLEXFUEL

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

VENTE & MONTAGE DE PIÈCES PERFORMANCE

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

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

CODE PROMO MOTORSPORTMAG10

Contactez-nous !

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

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

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

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

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

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

www.shiftech.eu

Suivez-nous



DOUBLE MARATHON



Organiser deux élections la même année, du jamais vu! Pour positiver, disons que la crise sanitaire permet d'innover. Sur les réseaux, certains d'entre vous pensent que nos sportives préférées tombent du ciel. Sachez que rien n'est simple. Les constructeurs sont encore frileux vis-à-vis des déplacements et ont bien d'autres priorités: électrification, rattraper le retard de production, communiquer sur de nouveaux modèles. Alors oui, le nombre de prétendantes est inférieur à dix cette année, mais nous préférons une sélection pertinente à l'abondance stérile. Il faut aussi avoir à l'esprit que le marché français représente un grain de sable "malussé" aux yeux des grandes marques et que de notre côté, ce type d'élection unique en France a un coût astronomique. Sans nos partenaires et la famille *Motorsport*, elle ne pourrait avoir lieu. Un énorme merci à tous! Pour vous faciliter la vie et éviter d'écumer les kiosques surchargés, nous avons lancé un système de préventes en ligne pour chaque numéro (www.ngpresse.fr). Aucun engagement. Un tarif préférentiel. Une livraison en même temps que les abonnés. Que des avantages! Accessoirement, cela permet de diminuer le taux d'invendus en kiosques (aberrant) et la surimpression, coûteuse et anti-écologique. Bonne lecture!

“ SANS NOS PARTENAIRES ET LA FAMILLE MOTORSPORT, CETTE ÉLECTION NE POURRAIT AVOIR LIEU. MERCI À TOUS! ”



JULIEN DIEZ
RÉDACTEUR EN CHEF

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

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



@MagazineMotorsport



@motorsportmag

Motorsport
NG PRESSE

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

RÉDACTION

Directeur de la publication :

Nicolas GOURDOL

Rédacteur en chef :

Julien DIEZ

Journalistes : Patrick GARCIA,
Jacques WARNERY, Cédric PINATEL

Photographes :

Yannick PAROT, TIBO

Directeur artistique :

Jean GRODY

Rédacteur graphiste :

José VILELA

Secrétaire de rédaction :

Eric COWEZ

Chef de fabrication : José VILELA

ADMINISTRATION

MOTORSPORT est édité par

la Société NG Presse.

SARL au capital de 130 000 €.

Siège social :

67 chemin de Crépieux - Bâtiment B

69300 Caluire-et-Cuire

RCS Lyon 494 501 430

Gérant : Nicolas GOURDOL

PUBLICITÉ

Motorsport est régi par NG Presse

Nicolas Gourdol: regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

MLP

legendre.Agnes@mlp.fr

IMPRIMERIE

Imprimé en Pologne (offset)

par Walstead Central Europe

info@walstead-ce.com

Commission paritaire : 0612 K877345

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

Dépôt légal : à parution

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.



NOS ESSAIS EN VIDEO



Retrouvez certains de nos essais en vidéo (accélérations, tours chrono...) sur notre chaîne Youtube, forte de 134 000 abonnés et cumulant près de 112 millions de vues! Pour vous y rendre directement, il suffit de flasher le QR Code ci-dessous.



agrée **FFSAI**

LAMERA
CUP

FAITES UN VOEUX :

commandez un volant pour Noël

ET PARTICIPEZ À LA SAISON 2022!



7 circuits prestigieux

7 week-ends d'exception

10 500 km
de course

+ de 100 pilotes engagés
chaque week-ends

120 h
de roulage



Suivez-nous sur les réseaux :



www.lameracup.fr / 01 34 20 30 20

06 26 41 42 20 / info@lameracup.fr

Triangleintérim
Solutions RH

SHILTON
SPRAYING COMPANY

SCANIA

ANGE BARDE
GENÈVE

Continental

Ford
GROUPE PROCUREUR



NOUVELLE CUPRA FORMENTOR e-HYBRID RECHARGEABLE

FEEL ANOTHER WAY.*

Il existe de nombreuses façons de se sentir vivant.
Et plus d'une façon de vivre votre vie.
Vous avez juste à trouver la vôtre.
Découvrez le plaisir d'une conduite à l'état pur
avec la nouvelle Formentor e-HYBRID.
Essayez le meilleur de l'innovation CUPRA
avec son moteur de 245 ch et une autonomie
en 100 % électrique allant jusqu'à 55 km.

*Une autre voie est possible.

CUPRA Formentor VZ e-HYBRID 245 DSG6 : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 1,5 - 1,6. Émissions de CO₂ WLTP (min - max g/km) : 33 - 35. Autonomie électrique WLTP (min - max km) : 52 - 55.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

Volkswagen Group France - S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.

Visuel borne de recharge non contractuel. **Rendez-vous sur cupraofficial.fr**



Porsche 718 Cayman GT4 RS Tentative de putsch

Voilà un Cayman équipé d'un moteur de GT3, d'un châssis radicalisé au maximum et de pneus "magiques". De quoi enfin se frotter aux meilleures 911 ?

Dès l'arrivée du tout premier Cayman en 2005, certains ont vu en ce coupé à moteur central arrière une vraie menace pour la 911 et son architecture si conservatrice. Et si cela devenait réalité, 17 ans plus tard ? Depuis quelques années, Porsche hausse le niveau de jeu du benjamin de la famille sportive. Après l'excellent GT4 de l'ancienne mouture, il a placé la barre à 420 ch avec le 718 Cayman GT4. Le nouveau RS franchit un palier inédit et marche carrément sur les platebandes de la 911. Plutôt que le flat-6 des GTS et GT4, il s'équipe du 4 litres culbuté de la GT3 ruptant à 9000 tr/mn. Pour respecter la hiérarchie, il perd 10 ch et

2 mkg. C'est la première fois que le moteur le plus coursifié et chantant de la gamme se retrouve sous le capot du croco. Axée sur la performance, cette RS impose la boîte 7 à double embrayage PDK. Les amateurs de levier devront donc se rabattre sur la GT4.

Une vraie petite GT3 RS

Le reste de la fiche technique respecte le cahier des charges "RS". Côté suspension, le 718 Cayman GT4 RS conserve la double triangulation avant du GT4 et son essieu multibras arrière, avec des géométries spécifiques (non réglables) et des rotules rigides. Par rapport à un Cayman de base, la garde au



L'appui aéro augmente de 25 % par rapport au GT4, en position Performance dédiée à la piste : aileron et lame avant réglables.



Les jantes magnésium sont liées au pack Weissach, incluant un arceau et l'aileron en carbone apparent.





Malgré les efforts, le régime s'en tient à 35 kg par rapport au GT4.

sol baisse de 30 mm et les amortisseurs adaptatifs sont reparamétrés, tout comme les barres antiroulis et les ressorts. L'intérieur fait l'impasse sur une partie des isolants, les poignées de portes en tissu font leur retour et les vitres arrière s'amincissent. Dans la même optique, le capot et les ailes avant en plastique renforcé de fibres de carbone permettent de revendiquer 1 415 kg, soit 35 kg de moins qu'un Cayman GT4 à boîte PDK et 20 kg de moins qu'une 911 GT3 PDK. L'aéro évolue elle aussi de manière radicale avec un aileron arrière (en carbone apparent avec le pack Weissach, ajoutant un arceau et donnant accès aux jantes en magnésium) réglable manuellement comme la lèvre avant. En position Performance (réservée à la piste), l'appui augmente de 25 % comparé au GT4. Tout cela combiné en option aux Michelin Pilot Sport Cup 2 R, le Cayman

GT4 RS va faire des étincelles. Comme la 992 GT3, le 0 à 100 km/h serait couvert en 3"4 et la vitesse maxi régresserait de 6 km/h (314 km/h!), en raison de rapports plus courts. Malgré une performance spectaculaire sur la Nordschleife avec 7'04"51, soit 23"6 de moins qu'un GT4, la GT3 conserve un avantage de 9". Sur le plan budgétaire en tout cas, le "petit" Cayman reste plus abordable que la grande sœur: 144 485 € contre 178 595 €. On a hâte de vérifier si ce Cayman extrême peut bousculer l'ordre établi et voler la vedette à son aînée. ■

CAYMAN GT4 RS

Moteur >> flat-6, 4 litres, 500 ch
Transmission >> propulsion, BVR7
Poids >> 1415 kg
Perfs >> 0 à 100 km/h en 3"4, 314 km/h
Prix >> 144 485 €



Cayman GT4 RS Clubsport

Comme la version routière, la variante "piste" revendiquant seulement 1 320 kg reçoit le bloc des 911 GT3 et GT3 Cup au lieu de l'ancien 3,8 litres. Pour préserver la fiabilité, le flat-6 de 500 ch (avant bride) rupte à 8 300 tr/mn. La boîte à double embrayage passe à 7 rapports contre 6 précédemment, et le châssis profite de nouveaux réglages. Porsche Motorsport annonce des performances en légère hausse, estimée à 2 % sur un temps au tour. À partir de 196 000 € HT.

EN BREF

Mercedes-AMG SL



Fini le placide coupé-cabriolet. Le nouveau SL repasse à la capote souple et repose sur la plateforme de la future AMG GT. Il gagne deux petites places arrière et adopte une philosophie plus sportive, au point d'incarner le haut de gamme sportif sans toit. L'AMG GT n'existera qu'en coupé. En version 63 AMG, il reste fidèle au V8 biturbo 4 l de 585 ch mais impose la transmission intégrale.

Caterham 170



Un petit moteur de kei-car japonaise dans une Caterham, voilà l'esprit de la 170 propulsée par un bloc de 660 cm³ développant 84 ch. Dans sa variante "R" plus radicale, dépourvue de pare-brise, elle ne pèse que 440 kg (490 kg pour le modèle "S"). Capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 6"9, la 170 R se négocie à partir de 37 188 €. La version S démarre à 35 394 €.

Alpine A110 GTA Concept



Une A110 extrême avec un 6 cylindres à plat refroidi par air de 500 ch, ça vous fait envie? Ne rêvez pas, il s'agit d'une campagne de communication opportuniste, qui reprend à son compte un joli projet virtuel d'un designer indépendant. Alpine la commercialise en "NFT", ces "jetons non fongibles" qui excitent les spéculateurs de cryptomonnaie. Mais il n'y a aucun projet concret.

Chevrolet Corvette Z06



Après une Stingray déjà savoureuse, Chevrolet dévoile une Z06 à la fiche technique étourdissante. Elle embarque un V8 atmosphérique 5,5 l à vilebrequin "plat", proche de celui des C8.R de course. Avec 680 ch, 8 600 tr/mn, un châssis affûté et des Michelin Cup 2R, elle se donne les moyens d'agacer les meilleures pistardes européennes. On vous en reparle dans le prochain numéro.



CONSTRUCTEUR
D'AUTOMOBILES EXCLUSIVES



BMW ALPINA XD3 ET XD4

TRANSMISSION INTÉGRALE

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1965*

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

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



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

UNE PREMIÈRE RENCONTRE

avec sa nouvelle voiture de course est toujours un moment particulier. Ces dernières semaines j'ai pu prendre le volant de ma nouvelle Aston Martin Vantage GT3 à Barcelone et au Castellet. La livrée Bullitt Racing, comme d'habitude, fonctionne à merveille sur cette belle Anglaise. De mon point de vue, les GT3 font vraiment partie des plus belles voitures de course au monde. Qui dit nouvelle voiture dit nouvel apprentissage, aussi bien en termes de pilotage que d'ergonomie. Il faut connaître les fonctions de chaque bouton, adapter sa position de conduite, appréhender un nouveau gabarit, tester et retester pour savoir l'incidence de tel ou tel réglage sur le comportement de la voiture. D'ailleurs, il serait intéressant de vous en proposer un essai course prochainement. En attendant, j'ai un nouvel apprentissage express en prévision, puisque je vais découvrir d'ici peu l'Audi R8 LMS GT4 d'une nouvelle équipe qui se lance en Championnat de France GT. Affaire à suivre!



L'assurance de vos rêves automobiles

Demande de devis en ligne

Adressez-vous à un passionné et connaisseur de véhicules sportifs

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

NOUVEAU SITE INTERNET

*voir conditions en age

www.assurances-chaboud.com

N°orias:0702553

15 rue Thiers - 38000 GRENOBLE

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

ABONNEZ-VOUS



30% DE RÉDUCTION

1 ANNÉE, 6 NUMÉROS

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

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

35€

**AU LIEU
DE 50€**

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

abonnements@motorsport-magazine.fr



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

* Offre valable uniquement en France



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

Oui, je m'abonne à **Motor Sport**

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

Abonnement France pour un an **35 €**
 Abonnement France pour deux ans **75 €***

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

* Abonnement deux ans en France + une casquette Fernand Bachmann

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

NOM PRÉNOM

ADRESSE CODE POSTAL

VILLE PAYS TÉL. E-MAIL

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

Renault Clio Cup

Les lois de la traction

Même après l'arrêt de la Clio R.S. de série, les joutes de la Clio Cup demeurent toujours aussi animées et prolifiques. Nous faisons un point sur cette compétition monomarque incontournable sur les circuits français et européens.



Quarante-huit concurrents sur le récent meeting international de Monza et une trentaine d'engagés rien que dans le championnat français ! La Renault Clio Cup fait toujours le plein sur les circuits et garnit régulièrement les paddocks des compétitions majeures du calendrier français. Alors que la Clio R.S. a définitivement quitté le catalogue routier il y a deux ans, la Cup actuelle se base sur une banale version 1,3 litre TCe dans sa finition R.S. Line avec un moteur poussé à 200 ch. L'ancienne Clio Cup de quatrième génération, extrapolée de la Clio 4 R.S. forte de son 1,6 litre turbo, revendiquait 220 ch. Mais grâce à une masse inférieure de 80 kg et à un niveau de préparation

similaire, la cinquième mouture lancée en 2020 développe des performances comparables. « Sur la plupart des circuits, on reste pour l'instant environ une seconde derrière les chronos de la précédente génération. Mais il avait fallu attendre la fin de carrière de cette dernière pour arriver à ces temps », précise Benoît Nogier d'Alpine Racing, le département qui supervise désormais tous les programmes de compétition du groupe Renault. Si l'on remonte à la toute première saison de la coupe Gordini en 1966, cela fait maintenant 55 ans que le constructeur cultive sa compétition monomarque. Passée à la Clio en 1990, la série telle qu'on la connaît s'est imposée dès 2005. Alors que les catégories accessibles pullulent actuellement en sport

automobile (Peugeot 208 Racing Cup, Caterham Cup, FIA TC, Lamera Cup, Fun Cup...), qu'est-ce qui permet à la Clio Cup d'attirer autant de pilotes et d'équipes après toutes ces années ? « Je pense que notre recette tient avant tout dans l'équité sportive de notre formule, accessible sur le plan du pilotage et du budget », analyse Benoît Nogier. « Nos clients adorent cravacher cette voiture de course dotée de vrais pneus slicks, d'une boîte séquentielle ultrarapide et d'un comportement à la fois joueur et facile à cerner. »

Des réglages limités

Souvent exploitée par de vraies écuries de course mais conçue pour pouvoir être préparée par une

Moteur >> 4 en ligne turbo, 1,3 l 200 ch
 Transmission >> traction, 6 séquentiels
 Poids >> 1030 kg
 Prix >> 43 900 € HT



Alpine Racing vient de produire la 300^e Clio 5 Cup.

seule personne sans équipe technique, la Clio Cup offre des possibilités de réglages limitées. Le différentiel ZF qui va avec la boîte séquentielle ZF laisse uniquement jouer légèrement sur la précharge. Impossible aussi d'ajuster les amortisseurs. Pour faire la différence, il faut se contenter du parallélisme, du carrossage et de la pression des pneus. Simple et basique.

En plus d'un prix d'achat de 43 900 € HT, les coûts de roulage peuvent varier entre 2 000 et 2 500 € par meeting pour les pilotes qui se débrouillent seuls, sans support technique et en amenant eux-mêmes la voiture. Avec une écurie en soutien et une formule de location,

le week-end de course revient entre 7 000 et 10 000 €. Sur une saison, les coûts peuvent ainsi aller de 15 000 à 50 000 € en fonction de la formule. La Clio Cup revient donc plus cher que la Coupe Caterham et reste nettement moins accessible que la coupe Peugeot (208 Racing Cup moins performante). Cette compétition très disputée, où les courses se gagnent parfois au centième après d'intenses batailles en pelotons, conserve ses nombreux inconditionnels. Nicolas Milan, le plus grand spécialiste de la discipline, compte déjà treize titres dont la plupart acquis de haute lutte contre de jeunes talents que l'on retrouve ensuite en TCR ou FIA GT. ■

Ligier JS2R

Cette jolie pistarde dont le style et les performances se rapprochent d'une FIA GT4 pour un coût moindre, voit la puissance du V6 Ford 3,7 litres grimper à 350 ch en 2022. La Française gagne aussi un aileron arrière plus efficace et des plaquettes de frein améliorées. Comptez 99 750 € pour une JS2R complète, ou 9 490 € pour "upgrader" l'ancien modèle.



Porsche Endurance

Après la Carrera Cup, voilà l'Endurance Trophy Nürburgring. Porsche et le team Manthey créent un nouveau championnat qui se disputera dans le cadre des week-ends de la Nürburgring Langstrecken (endurance) sur la Nordschleife (ex-VLN). Le championnat comptera deux catégories: la Cup 3 avec des 718 Cayman GT4 Clubsport et la Cup 2 avec des 911 GT3 Cup.



Airspeeder

Le sport automobile ressemblera-t-il bientôt à un film de science-fiction? Dès 2022, l'Airspeeder opposerait des pilotes en véritables voitures volantes électriques dans un championnat du monde disputé sur tous les continents. En marge, l'EXA Series mettrait aux prises de petits véhicules volants de 130 ch pesant 100 kg et pilotés à distance. Attendons de voir si ce projet fou aboutit vraiment.



BMW LMDh

Voici la toute première image du prototype LMDh qui courra dans le championnat américain IMSA dès 2023 avec l'écurie Rahal Letterman Lanigan. On retrouve logiquement le gros double haricot, mais on attend toujours la confirmation officielle d'un engagement aux 24 heures du Mans et dans le championnat WEC.





1



4



2



3



5



6



7

- 1 » Voiture télécommandée Exost XMOKE (fume à l'accélération) 39,99 € 2 » Montre Huawei Watch 3 Pro 499 € - consumer.huawei.com/fr/
 3 » Enceinte iXOOST Lamborghini 9 000 € - www.lamborghini.com 4 » Skis Dénériaz Dual'D (bois) 3 950 € - www.deneriaz-ski.com
 5 » Lego Speed Champions Lamborghini 65 € - www.lamborghini.com
 6 » Montre Garmin MARQ Driver (bracelet titane hybride) 2 500 € - www.garmin.com 7 » Draisienne Bentley 536 € - shop.bentleymotors.com

www.marcassus-sport.com

MARCASSUS *Sport*



New Plus Four



New Super Seven



RADICAL FRANCE
WITH **MARCASSUS SPORT**

New Rapture

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

Marcassus Sport BORDEAUX

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

+33 (0) 562 122 900

Marcassus Sport TOULOUSE

26, avenue du Louron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

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



A red Audi RS3 is shown from the rear left side, driving on a dark asphalt road that curves through a landscape of tall pine trees and rocky terrain. The scene is captured with a slight motion blur, suggesting speed. The sky is bright and hazy.

DÉTENDUE DES PATTES ARRIÈRE

Fidèle au divin 5 cylindres, la RS3 se fâche - pour la postérité? - et aimerait bien rabattre le caquet de l'A 45 S. Voies élargies, pneus Trofeo R en option, la compacte peut même survivre de bonheur, grâce à un différentiel vectoriel... Alléchant.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.

LE DIFFÉRENTIEL VECTORIEL PERMET SURTOUT DE RÉDUIRE LA TENDANCE SOUS-VIREUSE TYPIQUE DES GÉNÉRATIONS PRÉCÉDENTES



Audi Sport franchit un cap sur ce segment. Des termes inattendus jalonnent son discours et mettent l'eau à la bouche : carrossage négatif, semi-slicks, drift... L'A3 aurait-elle basculé du côté obscur de la force ? Au niveau du style, c'est évident avec un tel masque sombre. La musculature est exacerbée et les ailes joufflues permettent d'élargir les voies sur les deux carrosseries (voir berline en p. 26) : 47 mm à l'avant et 5 mm à l'arrière par rapport à la S3. La suspension est copieusement retravaillée comparée aux A3 classiques pour abaisser l'assiette (-25 mm) et relever le carrossage négatif d'1° à l'avant et 0,5° à l'arrière : pivots, triangles inférieurs, porte moyeux, ressorts, amortisseurs... Les jantes de 19 pouces chaussées de gommes sur mesure abritent des disques de 375 mm à l'avant (!), pincés par des étriers à 6 pistons et mieux refroidis. Le conducteur peut surveiller les températures essentielles (pneus en option), ses temps au tour et ses accélérations.

Il ne manque que de vrais baquets et un arceau ! Chiche ? Audi ose, uniquement pour chasser le chrono sur la Nordschleife avec la berline, plus fine sur le plan aéro : arrière et coffre vidés, deux Recaro à l'avant, arceau et Trofeo R aux pattes. Résultat officiel pour une berline plus ou moins officieuse : 7'40"75 sur les 20,8 km, contre 7'48"80 pour l'A45 S AMG (Trofeo R) mesurée par nos confrères allemands de *Sport Auto* ou 7'45"39 pour la Mégane R.S. Trophy-R (Bridgestone). Avec de telles prérogatives, on ne regarde plus la RS3 de la même manière.

Atout polyvalence

Dès le démarrage, chatoyant, la voix éraillée du 5 cylindres rassure. Elle n'a rien perdu de sa superbe, malgré les filtres à particules. On trouve vite ses aises au volant. Les sièges matelassés et surpiqués marquent plus par

leur dessin et leur confort que leur maintien global. Le grip du volant en feutrine séduit (en option). Il suffit juste de s'habituer aux multiples fonctions de l'écran tactile, pas toujours instinctives, et au graphisme du compteur, déroutant en RS Performance (non paramétrable). Quant aux matériaux, ils pourraient être plus valorisants à ce tarif : pas de cuir étendu, plastiques inférieurs basiques. Très vite, la qualité du filtrage de suspension interpelle en Auto ou Comfort et devient un atout face à l'A45 S, raide et moins polyvalente. En basculant en RS Performance, la compacte devient nettement plus agressive et ferme.

Pour évoluer sur le bosselé, il est possible d'adoucir la suspension, qui mériterait dans ce cas plus de détente. Audi Sport mise sur un système actif, chapeauté électroniquement par une interface centralisant toutes les données dynamiques. Or ces amortisseurs pilotés demeurent optionnels (1 200 €), pour des raisons de surcoût et de surpoids (pourtant déjà conséquents !) selon le constructeur... Le mode Individual permet de paramétrer ces amortisseurs, ainsi que l'ensemble moteur/boîte, la direction, le différentiel et la sonorité. L'ESP, lui, se gère directement depuis la console et peut être désactivé. Quel que soit le réglage, la masse élevée se ressent aux placements, entre les mouvements de caisse et un nez alourdi par la mécanique, toujours installée en porte-à-faux avant.

Moins sous-vireuse

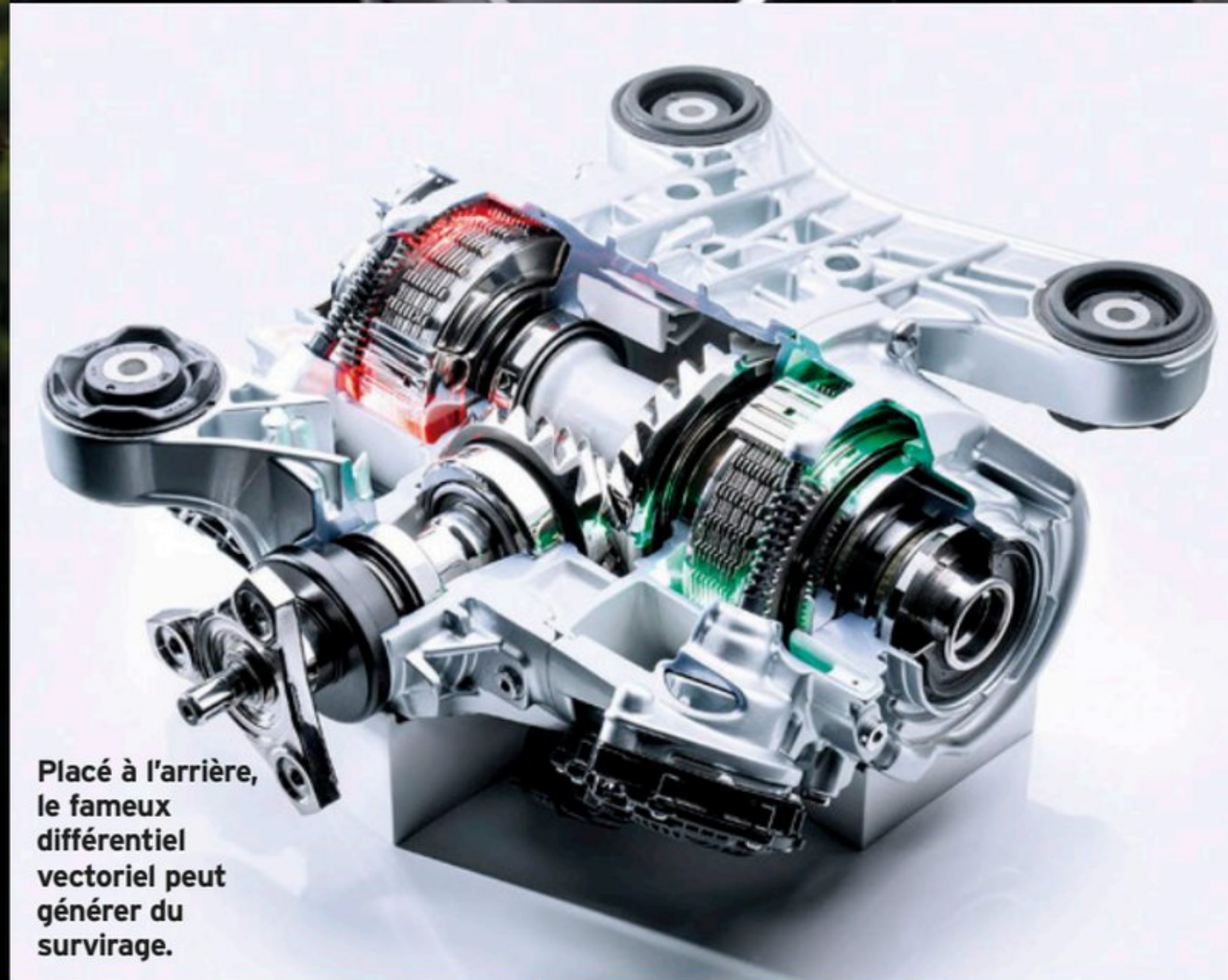
L'attendu différentiel vectoriel réduit seulement la tendance sous-vireuse typique des générations précédentes, qui reste plus marquée qu'à bord de l'AMG. L'arrière-train, lui, se remue moins généreusement que dans le camp adverse. Le placement devient plus énergique que par le passé et il faut insister sur le dégressif pour que la poupe s'active. Puis le grip latéral frappe sur les phases intermédiaires et l'arrière gigote en sortie en insistant sur les gaz. Dès le mode Sport du correcteur de trajectoire, l'intégrale autorise une petite dérive. Elle peut aller plus loin, en enclenchant le mode



Le 5 cylindres turbo est fidèle au poste et évolue peu. Tant mieux!



En RS Performance, le graphisme devient déroutant.



Placé à l'arrière, le fameux différentiel vectoriel peut générer du survirage.

Glisse envisageable



Comme l'ancienne Focus RS ou l'AMG A45S, la RS3 hérite d'un différentiel vectoriel sur l'essieu arrière, répartissant à la fois le couple entre les essieux et les roues arrière, en utilisant un seul rapport de pont. Ce système compact signé Magna, utilisé par la Golf R et le Formentor 5 cylindres, se compose de deux embrayages multidisques pilotés et n'est sollicité qu'en cas de besoin. En clair, à charge constante, la compacte reste une traction. En mode RS Torque Rear, la répartition de base s'établit à 50/50 % entre les essieux, et l'arrière est privilégié. L'effet est spectaculaire, comme nous avons pu le constater sur des cercles d'évolution. Rien à voir avec la Golf R! Avec une belle vitesse d'entrée, elle pivote aux freins puis survire généreusement aux gaz. Le plus difficile reste d'entretenir la dérive en évitant de trop contre-braquer et d'écarter la trajectoire. Le tête-à-queue guette. Une première à bord d'une RS à moteur transversal!



Des semi-slicks Pirelli Trofeo R sont disponibles en option! Incroyable.



C'EST SÛR, AVEC UNE TELLE ARTILLERIE DONT LES TROFEO R, LE CHRONO VA FAIRE MAL SUR LE CIRCUIT CLUB

RS Torque Rear qui, comme son nom l'indique, privilégie l'arrière (voir encadré en p. 23). Il peut même faire le show sur une aire plane (mouillée ou sèche)! Dans la vraie vie, comme de jolis serpentins grecs, ce mode allège l'avant mais ne rend pas l'arrière hystérique. Il se contente de petites dérives la plupart du temps. Comme chez AMG, il oblige à couper l'ESP et s'avère distrayant cinq minutes, le temps d'achever les pauvres pneus qui se dégradent à une vitesse effroyable.

Audi propose deux montes spécifiques (Pirelli P Zero et Bridgestone Potenza), qui ont la particularité d'être plus larges à l'avant qu'à l'arrière (20 mm d'écart), comme les générations précédentes. Sur piste, c'est sans doute eux qui flancheront avant les freins. Le dispositif acier de série a tenu bon sur route ouverte, malgré un parcours corsé au nord d'Athènes. L'option carbone/céramique concernant uniquement l'essieu avant (5 500 €) accentue le mordant et permet de gagner 10 kg sur les masses non suspendues. Nous l'avons essayée sur le circuit Athens (à l'ouest de la capitale) bosselé et court, couplée aux fameux Trofeo R disponibles en 2022: 1 400 € en incluant les jantes à 5 branches. Le regain de grip est frappant. Le train avant gagne en précision et en vivacité. L'arrière, lui, continue de glisser en sortie, mais de manière moins progressive. Logique. C'est sûr, avec une telle artillerie, le chrono va faire mal à domicile, sur notre Club favori. Celui de l'ancienne génération (phase 1) va être pulvérisé: 1'26"40, 367 ch. Mais

celui – excellent – de l'A 45 S va être difficile à battre: 1'23"38 en Michelin Pilot Sport 4S.

Pièce maîtresse

L'atout numéro 1 de la RS3 demeure la mécanique, débordante de charisme et unique en son genre. Audi Sport communique à fond sur l'ordre d'allumage (1, 2, 4, 5, 3) pour expliquer le saccadé reconnaissable entre mille. Il n'a pas eu à se pencher beaucoup sur le 2,5 litres à injection directe pour passer les normes et se contente d'une nouvelle cartographie, ainsi que d'une gestion plus rapide. Le couple maxi gagne 2 mkg et les 400 ch déboulent sur une plage élargie (5 600 à 7 000 tr/mn). Soufflant à maxi 1,5 bar, le turbo reste discret, au bénéfice d'un beau mélange entre l'admission (résonateur dans le tablier) et l'échappement dont les clapets s'ouvrent sur de multiples positions. L'option Sport RS est reconnaissable aux canules noires.

Cette mécanique est toujours un délice, tant par son timbre que par son agrément. Elle flanque une droite à 3 500 tr/mn et ne fléchit pas jusqu'au rupteur, qui déboule vite: 7 000 tr/mn. Les 400 ch sont bien au rendez-vous. La poussée est aussi palpitante que la bande-son. Cette dernière reste douce en Comfort ou Auto et devient prenante dans les modes sportifs, sans en faire des tonnes comme une certaine A 45 S. Idem concernant



Avec l'amortissement piloté, la RS3 offre une réelle polyvalence d'utilisation.



Les modes de conduite sont nombreux et comprennent le Torque Rear pour drifter.



Ces sièges matelassés et ces touches de couleur sont optionnels.



L'ATOUT NUMÉRO UN DEMEURE LA MÉCANIQUE, DÉBORDANTE DE CHARISME ET UNIQUE EN SON GENRE



Berline boudée

L'alternative tricorps reste commercialisée en France, bien qu'elle représente 10 % des ventes. Elle pèserait seulement 5 kg de plus et les réglages de suspension sont calqués sur ceux de la 5 portes, alors que le porte-à-faux arrière s'allonge de 15 cm ! Le volume de coffre reste modeste pour la catégorie (321 l). Le tarif grimpe de 1400 €, mais le malus décline de 2000 € en raison d'un écart de 4 g CO₂/km, dû à une hauteur réduite de 2,4 cm et à la moindre résistance aéro. En termes de dynamisme et de performances, les deux carrosseries sont très proches.



+
5 cylindres
Moins sous-vireuse
Confort/polyvalence
Perfs de petite GT

-
Poids
Avant lourd
Prix de petite GT

la boîte à double embrayage, qui mériterait d'ailleurs d'être plus engageante au rétrogradage (tardif). Elle se manie depuis les palettes au volant (en zinc), suffisamment grandes. Mais le mode automatique s'en sort bien, au point de supporter un usage piste. Imposée, cette boîte S-tronic à 7 rapports cache évidemment une procédure de départ canonissime, qui permet de démarrer à 4000 tr/mn et d'atomiser le chrono. Taquin, Audi Sport annonce 0"1 de mieux que l'ennemie AMG de 0 à 100 km/h et une vitesse maxi relevée à 280 km/h (option), voire 290 km/h avec le pack RS Dynamique, contre 270 km/h chez AMG (en option). Imaginez une petite A3 filer à près de 300 km/h ! Du délire, envisageable tant elle sidère par sa poigne au-dessus de 250 km/h. La RS3 conforte son statut de GT compactée, qui a le mérite d'échapper au super malus (y compris en 2022). Elle n'a pas besoin de ça pour effrayer le porte-monnaie. Comme l'A 45 S, sans se ruer sur les options, elle dépassera facilement les 100 000 € en incluant le malus. Elle s'éloigne encore de la galaxie GTI ! Il n'empêche, même en France, les ventes démarrent fort et Audi a d'ores et déjà enregistré plus de 150 commandes. ■

TECHNIQUE

Moteur	5 en ligne
Cylindrée	2 480 cm ³
Suralimentation	1 turbo (1,5 bar maxi)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	400 de 5 600 à 7 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	51 de 2 250 à 5 600
Régime maxi (tr/mn)	7 000
Transmission	intégrale
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	vectorel arrière
Pneumatiques	Bridgestone Potenza Race
Avant/arrière	265/30 ZR19 / 245/35 ZR 19
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disq. vent. percés / vent. (375/310)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/1)
Poids annoncé (kg)	1 570
Poids/puissance (kg/ch)	3,9
Long.-larg.-haut. (mm)	4 389 - 1 851 - 1 436
Empattement (mm)	2 631
Voies Av/Ar (mm)	1 592/1 524

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	290 (en option)
0 à 100 km/h	3"8
Conso moyenne WLTP	9,1 l / 100 km

BUDGET

Prix de base/modèle testé (€)	69 300 / 84 840
Malus 2021 (€)	19 641

VERDICT

AUDI RS3

>> 18



La RS3 est enfin détendue des pattes arrière ! Elle bombarde. Elle enchante par sa mécanique atypique, chantante et vibrante. L'équilibre devient moins sous-vireux et peut même laisser l'arrière se remuer... Un miracle ! Oui, il est possible de drifter, mais l'entretien n'est pas simple et naturel. Le poids se ressent davantage par rapport à l'A 45 S, plus agile et fun. Mais cette 3^e génération de RS3 se venge en confort, rendant cette GT compactée plus polyvalente.



AUTO RACING
CRÉATEUR DE SENSATIONS



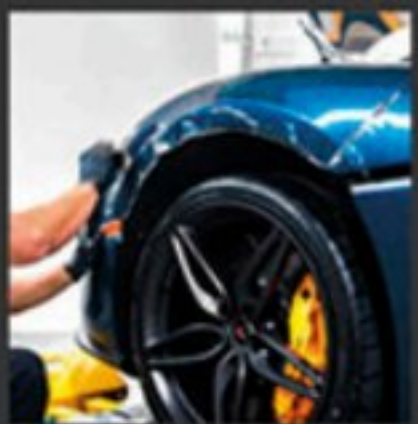
REPROGRAMMATION

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



NETTOYAGE AUTO

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



PROTECTION DE CARROSSERIE

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



TRACKDAY

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

www.trackday.fr



VENTE ET INSTALLATION DE PIÈCES PERF

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



VITRES TEINTÉES

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



VOS CENTRES AUTO RACING

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

www.franceautoracing.fr





MANIFESTE



*Le V12 atmosphérique résiste.
Mieux, il prend du galon : 830 ch,
9500 tr/mn ! Tout cela à bord d'une
super GT à moteur avant, produite
à 999 coupés et 599 cabriolets.
Nous avons eu l'honneur de goûter
au coupé, sur le circuit de Fiorano.*

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



À L'INSTINCT, ON TIRE LA PALETTE À 9 000 TR/MN. ERREUR, IL RESTE ENCORE 500 TR/MN !

Les caractéristiques font frémir. Les futurs propriétaires ont été sélectionnés en amont de la présentation en mai dernier. Pour atténuer les tensions, Maranello a augmenté la production par rapport à l'ainée F12tdf (799 exemplaires) et a prévu un lot de consolation à 599 cabriolets "A" pour Aperta (voir encadré). Les nouveautés foisonnent chez Ferrari et ce n'est pas près de s'arrêter : nouvelle Icona, one-off BR20, 296 GTB coupé/Spider, Purosangue (oui, le SUV va sortir !) et un premier modèle 100 % électrique en 2025... De drôles de SF90 raccourcies ou non rôdent dans le fief italien, qui prend des allures de cité sacrée : près de 3 000 salariés, somptueux bâtiments...

Outre le V12 himalayen, la 812 Competizione a fait couler beaucoup d'encre pour ses formes ultra-agressives, marquées par une lunette opacifiée (rétrovision centrale par caméra) et hérissées de six écailles guidant le flux vers l'extérieur. Le travail aérodynamique est conséquent, depuis les entrées d'air avant en carbone jusqu'au spoiler élargi au possible, en passant par la bande médiane avant en

carbone ou la lame cachant des clapets s'ouvrant à partir de 250 km/h (aéro passive) ainsi que les griffes arrière (hommage à la tdf) dirigeant l'air au-dessus des échappements (monumentaux !). Ferrari évoque une hausse d'appui de 30 % sur l'avant et de 35 % sur l'arrière par rapport à la Superfast, qui elle revendique 210 kg au total à 200 km/h. La super GT intimidante, avant même de réveiller le monstre qui sommeille en position centrale avant et placé au plus bas. Autant dire que la nuit précédant ce genre d'essai est courte, partagée entre excitation et appréhension. Par quelle sauce peut-on manger une sportive de ce calibre ? Direction le tracé maison pour en savoir plus.

Matricule 140 HB

Pour un baptême du feu à Fiorano, avouez qu'il y a de quoi en perdre son latin. Le V12 le plus puissant et le plus pointu jamais homologué, baptisé 140 HB, trône juste là devant. Ouvrir le long capot en alu suffit à tomber à la renverse. Pourvu que ça dure ! Les boîtes à air, l'admission, les couvre-culasses font cligner des yeux, comme le capitonnage en carbone. Une œuvre d'art, à ne surtout pas reléguer au musée ! Le démarrage, tonitruant, est digne de son rang. L'échappement aboie

au travers de canules évasées devenant rectangulaires, intégrées au bas du diffuseur et se mêlant au flux aérodynamique (dispositif un temps autorisé en F1). Le 6,5 litres calé à 65° ouvre le bal en vous saisissant par la nuque dès 3 000 tr/mn. Logique, 80 % du couple maxi (70,5 mkg !) sont disponibles dès 2 500 tr/mn. Les fans de la marque auront remarqué une légère baisse par rapport à la Superfast, en faveur des hauts régimes. Au moment où de classiques mécaniques dopées jettent l'éponge, ce monument fait une révérence et convie ses hôtes à un corps-à-corps endiablé sur un terrain de jeu hors-norme. La souplesse et la faculté à grimper dans les tours laissent sans voix. Ce V12 ne cogne pas, il empoigne avec une progressivité propre à cette architecture, menant vers des sphères inconnues. À l'instinct, on tire la palette de droite à 9 000 tr/mn. Erreur, la puissance maxi n'est disponible que 250 tr/mn plus haut (contre 8 500 tr/mn pour la Superfast), dans un hurlement aigu s'achevant à 9 500 tr/mn. On ose à peine imaginer cette scène dans un tunnel, qui plus est à bord du cabriolet... Au secours.

Sonné, le conducteur garde un œil sur les compteurs pour éviter d'être sanctionné par le rupteur tout en visant le point de freinage, qui se rapproche



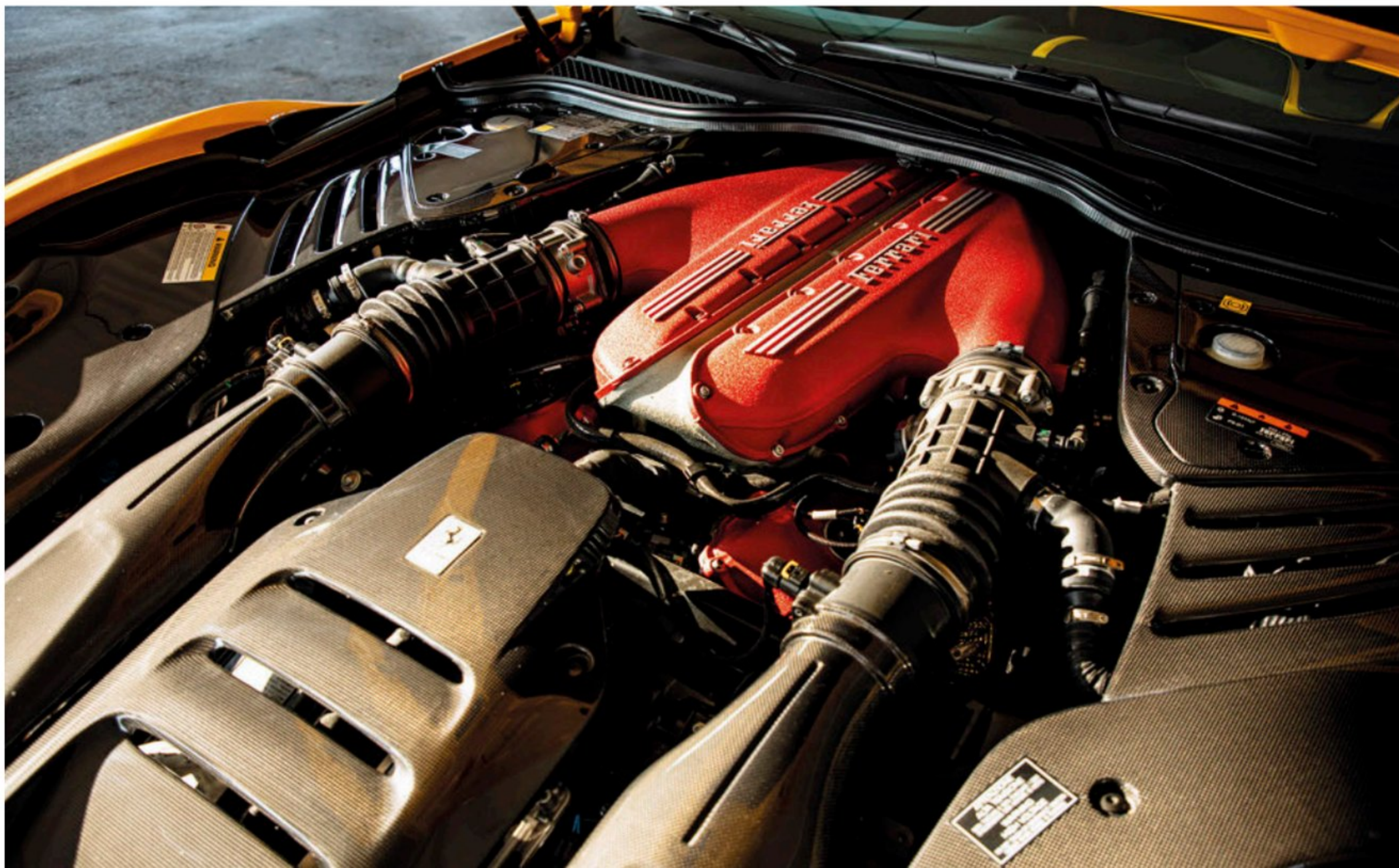
Le régime de puissance maxi se situe à 9250 tr/mn!



En plus des P Zero Corsa, des Michelin Cup 2 R sont disponibles.



Le carbone et le cuir côtoient des baquets sur mesure, pouvant recevoir des harnais.



Un instant de recueillement, devant le V12 Ferrari homologué le plus puissant et pointu... En plus, il régale les yeux.



Dissimulé,
le travail aéro
comprend cette
lunette opaque
et hérissée.



- + V12 force, voix, 9500 tr/mn!
Équilibre
Progressivité
- Faible baisse de poids
Prix par rapport à la Superfast
Cup 2 R non testés

anormalement vite. Excusez du peu, la Competizione toise la Superfast de 500 tr/mn et la FXX K de 250 tr/mn ! Pour en arriver là, Ferrari allège l'équipage mobile: bielles (titane), pistons (nouvel alu), vilebrequin. L'autre point crucial concerne la distribution commandée par des poussoirs en acier, appelés « doigts coulissants » et issus de la compétition. Il soigne évidemment l'admission, à géométrie variable et cachant deux résonateurs, pour magnifier la bande-son. La lubrification est assurée par une pompe à débit variable, l'injection directe (350 bars maxi) peaufinée pour abaisser les émissions de 30 % et l'allumage contrôlé par ionisation. Quant au refroidissement, il croît de 10 % via la large bouche centrale. Le rendement donne le tournis de la part d'un atmo' (128 ch/l), comme le régime maxi et la puissance portée à 830 ch ! Et encore, les filtres à particules font perdre 30 ch. Ne cherchez pas, ils sont incontournables quel que soit le marché. Qui ose se frotter à une telle mécanique? Cosworth prépare deux bijoux himalayens pour Gordon Murray (T50s) et Aston Martin (Valkyrie). En attendant, Aston recourt au dopage pour extraire 725 ch d'un V12 biturbo, moins chantant et raffiné. Lamborghini pousse le 6,5 litres jusqu'à 780 ch sur l'Aventador Ultimae. Par rapport à la radicalisée SVJ, la

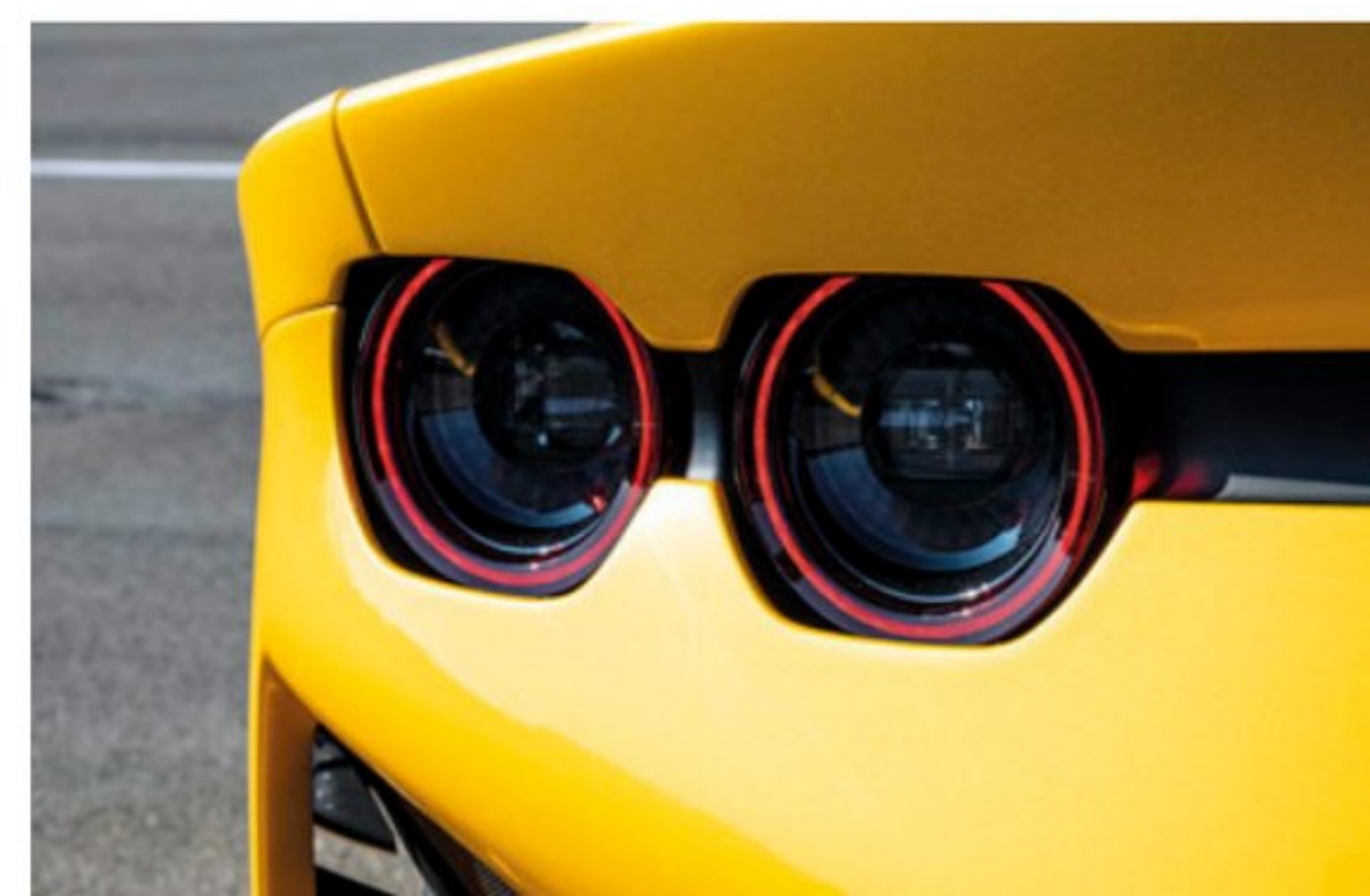
Competizione possède une voix moins stridente, se révèle plus pointue et performante. L'ex-ennemie (production terminée), s'en tient à 8750 tr/mn et se trouve handicapée par sa boîte hors d'âge, évoluant à des années-lumière de la double embrayage Ferrari: temps de réponse (réduit de 5 % par rapport à la Superfast), efficacité... La F1 mène les 12 cylindres à la baguette et l'ensemble forme l'un des meilleurs orchestres philharmoniques au monde. La boîte cache bien évidemment un launch control, commutable depuis le tunnel et la "grille" centrale singeant les commandes métalliques de la grande époque, à l'image des Roma, SF 90 et 296 GTB. Il suffit de basculer le Manettino en CT Off, de freiner et d'accélérer. L'imposant coupé s'élance à 3200 tr/mn en collant cette fois une droite aux occupants et en minimisant le patinage. La poussée semble inépuisable. Le régime maxi n'est pas sollicité. Les sens s'affolent, comme le chrono qui se contenterait de moins de 3"0 de 0 à 100 km/h et de 7"5 de 0 à 200 km/h. Une SVJ est distancée (8"6), mais les dopées 296 GTB (7"3) et 765LT (7"2) lui grillent la politesse.

Chaud devant

Les lignes droites s'effacent donc en trois coups de palettes dans un bombardement lyrique divin,



Moins
d'insonorisants,
plus de carbone,
l'habitacle participe
au régime.





L'ÉQUILIBRE DE LA 812 EST MAGNIFIÉ ET RELÈVE DE LA MAGIE POUR UN IMPOSANT COUPÉ À MOTEUR AVANT

mais la 812 Competizione garde à l'esprit son statut de super GT. Le feeling de direction équivaut à celui de cette catégorie et non à celui d'une supercar. La bande-son régale les tympans sans jamais les exploser. La suspension reste prévenante, au bénéfice de la progressivité. À Fiorano, les vibreurs sont croqués sans sursaut mais pas les raccords de pont en Race ou CT Off. La solution? Pressez la fameuse touche "Schumi" dédiée aux routes bosselées sur le volant et assouplissant la suspension. Précisons que les ressorts sont inédits, comme les réglages des amortisseurs pilotés (de série). Quant aux baquets, assez raides, ils sont disponibles en différentes tailles et peuvent recevoir des harnais. Qui va oser malmener un tel collector en piste? Environ 10 % de la clientèle selon Ferrari. Ces accros apprécieront donc cette option, mais aussi le petit régime opéré (seulement 38 kg) qui peut croître de 3,7 kg en craquant pour les jantes en carbone à 22 200 €. Pour claquer un temps, ils vont surtout se jeter sur les Michelin Pilot Sport Cup 2 R, au développement spécifique. En raison d'une température frisquette à Fiorano, nous n'avons pu les tester. Les modèles d'essai chaussent des Pirelli P Zero Corsa (dédiés) au flanc coloré (3 240 €). Ces pauvres gommages ont du pain sur la planche, entre la masse et la puissance!

812 Competizione A

Ne l'appellez pas Aperta, mais "A". La Competizione se déshabille avec style pour seulement 599 chanceux. Elle perd le toit escamotable et le double bossage de la GTS. À la place, cette targa s'orne d'un toit en carbone se glissant dans le coffre et d'un pare-brise raccourci. À l'arrière, une arche (aéro

bridge) divise le flux aéro, qui s'engouffre en amont au travers des deux arceaux lorsqu'elle est décapotée, grâce à des vitres amovibles qui diminuent les turbulences. Ferrari ne communique pas encore les performances, ni la différence d'appui aéro ou de poids par rapport au coupé. Le tarif grimpe à 569 974 euros.





MAGIQUE, LA FÉE ÉLECTRONIQUE POUSSE À GLISSER AVEC UN MONSTRE SACRÉ DE 830 CH!

Concernant les réglages de suspension, Ferrari évoque un compromis entre les deux types de gommes. Sans nul doute, les Michelin doivent ajouter du grip latéral et de la stabilité. Avec les Pirelli, il faut s'occuper de la bête et caresser l'accélérateur à la remise des gaz. L'équilibre de la 812 est magnifié (49/51 %) et relève de la magie pour un imposant coupé à moteur avant (et boîte arrière). Le placement est facilité par les roues arrière directrices, qui braquent selon un angle de 2,5° maxi. Mais tenez-vous bien, Maranello innove en dissociant l'angle des roues droite et gauche (2 actuateurs) et en créant du pincement: positif (angle fermé) en faveur de la stabilité, comme lors des freinages, et négatif (angle ouvert) en ligne droite pour accroître la traction. Cette aide s'avère précieuse en entrée de courbe et son effet relativement naturel. Ouf! Il faut toutefois garder à l'esprit le gabarit de la bête, qui a tendance à embarquer dans le transitoire. La fée électronique fait des miracles pour canaliser la cavalerie, mais bride en Race. Elle pousse à basculer en CT Off, désactivant l'antipatinage et autorisant de belles dérivés. Magique, elle vous encourage à glisser avec un monstre sacré de 830 ch! Les décrochages restent contrôlables avec ces gommes, mais il faut être réactif au volant car tout cela se produit à vitesse élevée. L'arrière mériterait de moins remuer, ce qui devrait être le cas en chaussant des Cup 2 R.

Quant aux freins, leur efficacité s'est avérée constante au fil des tours, contrairement au tou-

cher de pédale devenant spongieux. La taille des disques est identique à celle de la Superfast, mais les étriers "aéro" proviennent de la SF90 et intègrent une canalisation d'air. À ce niveau, la Competizione n'a pas vraiment de concurrence. La DBS Superleggera est beaucoup moins précise, fine et prenante. Quant à feu la SVJ, elle se démarquait par un caractère plus brut mais se faisait distancer en performances et en polyvalence. Cette édition spéciale incarne d'ores et déjà un collector et son tarif astronomique (plus élevé que celui d'une SF 90!) explosera dans les années à venir. À raison? Évidemment, une telle mécanique et un tel équilibre pour ce type d'architecture vont marquer l'histoire de la marque. ■

VERDICT

FERRARI 812 COMPETIZIONE » 19

Ferrari réussit une prouesse en matière d'équilibre, grâce notamment aux roues arrière directrices indépendantes. Il faut garder à l'esprit son gabarit pour ne pas perdre la boule! Difficile, avec un V12 aussi onctueux et hurlant jusqu'à 9 500 tr/mn... En repoussant les aides, cette super GT de 830 ch se laisse dompter, mais réclame de bons réflexes. Aucun doute, les Michelin Pilot Sport Cup 2 R lui permettront de décrocher la note maxi, en ajoutant la juste dose de grip.

TECHNIQUE

Moteur	V12 à 65°, inj. directe
Cylindrée	6 496
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	830 à 9 250
Couple maxi (mkg à tr/mn)	70,5 à 7 000
Régime maxi (tr/mn)	9 500
Transmission	propulsion
Boîte	7, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté
Pneumatiques	Pirelli P Zero Corsa F
avant/arrière	275/35 ZR20 / 315/35 ZR20
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (398/360)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 487 à sec
Poids/puissance (kg/ch)	1,8 à sec
Long.-larg.-haut. (mm)	4 696 - 1 971 - 1 276
Empattement (mm)	2 720
Voies Av/Ar (mm)	1 672 / 1 645

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	340
De 0 à 100/200 km/h	2"85 / 7"5
Tour à Fiorano	1'20"
Conso. moyenne (l/100 km)	16,9
Emissions CO2 (g/km)	385

BUDGET

Prix de base (€)	491 443
Prix modèle testé (€)	537 259
Malus 2021 (€)	30 000



PERE+FILLE+RALLYE

Monte-Carlo

24-26 JUIN 2022

OUVERTURE DES
INSCRIPTIONS



www.HappyFewRacing.com

PERE+FILSAUSSI!
16-18 SEPTEMBRE 2022

UN PAS DE PLUS

Si la piste vous attire, mais que la GT3 vous semble radicale au quotidien, la GTS pourrait vous combler ! Cette Carrera se prend pour une petite Turbo du haut de ses 480 ch suralimentés et ajoute une louche de sensations mécaniques et de précision. À déguster en propulsion.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS D.R.







Le pack Sport Chrono est standard, comme quelques touches de feutrine "Race tex".



Très agréable, le levier raccourci est proposé sans supplément.



Le pack Lightweight supprime la banquette arrière. Une première sur une Carrera !





LA GTS DEVRAIT PERMETTRE À LA BANDE DES CARRERA DE TUTOYER LA BARRE MYTHIQUE DES 20"0 AU 1000 M !

La carrière des GTS modernes a démarré timidement avec la 997.1, qui a eu du mal à convaincre par ses prestations. Puis elle s'est envolée avec la 991 et le Graal atmosphérique, avant de basculer dans l'ère supersonique des turbos (991.2). Cette 992 se résume-t-elle à une Carrera S bardée d'options dynamiques? Jetons un œil au menu. La GTS se pare de la tenue contrastée typique, avec des touches sombres et de gros boucliers issus du pack Sport Design, et de feutrine à bord appelée Race tex (et non Alcantara). Elle place la barre à 480 ch (+ 30 ch par rapport à la S), 58,1 mkg (+ 4 mkg) et réduit les insonorisants pour profiter du flat-6 biturbo. Elle existe en coupé, cabriolet, Targa et transmission intégrale. Elle propose une boîte manuelle, que nous avons testée à bord d'un cabriolet propulsion. La combinaison parfaite! Elle emprunte les freins et les

ressorts auxiliaires arrière à la Turbo, mais n'ose pas – encore? – lui piquer ses ailes extra-larges. Elle embarque la suspension Sport de série, rabaisse l'assiette et ajuste à sa sauce l'amortissement piloté. Appétissant, non? D'autant qu'une GTS serait capable de coller 4"0 à la Carrera S sur la Nordschleife: 7'25'63!

Caractère affirmé

Le 3 litres biturbo n'a jamais manqué de trempe. La GTS affirme son caractère en explosant à 3 500 tr/mn, quitte à paraître creuse en dessous. Le terrain de jeu est conséquent jusqu'à 7 500 tr/mn et loin d'être lisse comme bon nombre de mécaniques dopées. Le flat-6, à la cartographie spécifique et à la pression de turbos relevée de 1,2 à 1,3 bar (écope supplémentaire pour les échangeurs, à l'arrière), semble même réclamer davantage de tours. Il martèle autant qu'il grogne. L'échappement Sport de série peut générer des résonances limite assourdissantes sur certaines fréquences, à bord du

coupé. Cette carrosserie atténuée au maximum les bruits de suralimentation et fait la part belle aux râles à bas régimes, puis à l'échappement dans les tours. Rien à voir avec le cabriolet, qui met en avant les turbos cheveux au vent: souffle, chuintement des soupapes de décharge... La GTS devrait offrir un troisième visage avec le pack Lightweight design, en supprimant la banquette arrière, des insonorisants, et en amincissant les vitres. Proposé jusque-là sur les Turbo pour environ 10 000 €, il permettrait de gagner jusqu'à 25 kg: baquets carbone, batterie lithium-ion... Il inclut également les roues arrière directrices et améliore l'appui, au niveau du soubassement à l'avant et de l'aile, relevé de 4° une fois déployé. Il existe aussi un moyen efficace et gratuit de grappiller 35 kg: en supprimant la PDK8! Comme la Carrera, Porsche propose un levier à 7 rapports (raccourci de 10 mm), à l'agrément époustoufflant: maniement, rapidité, précision. Il sied parfaitement à la pureté du cabriolet propulsion testé, très rigide et protégé.

- + Capacités en piste
- Perfs
- Sensations moteur
- Tarif
- Confort



CETTE GTS EST TELLEMENT À L'AISE SUR PISTE QU'ON NE SONGE QU'À LUI COLLER DES SEMI-SLICKS !

geant des remous jusqu'à 160 km/h! L'envie d'exécuter le talon-pointe démange, mais le mode auto fait preuve d'un tel panache qu'on lui laisse volontiers carte blanche. Cette boîte 7 empêche toujours de sauter de la 5^e à la 7^e, mais rétrograde de la 7^e à la 3^e sans problème. Bref, on se régale, mais les rapports sont honteusement longs. Par exemple, la seconde grimpe à 125 km/h! Et l'overdrive (7^e) ne sert qu'à abaisser les émissions. La PDK8 possède carrément deux overdrives (7^e et 8^e). Elle raccourcit les rapports d'un côté, mais rallonge le pont de l'autre. Elle frise la perfection, incarnée par Ferrari, et rythme les rétrogradages avec brio, y compris en auto. C'est certain, elle représente un atout en piste, mais les 85 % des clients de Carrera qui optent pour elle apprécient surtout sa douceur de vivre au quotidien. Elle marque un point également en performances, en autorisant des décollages foudroyants à 5 000 tr/mn! Au point que la GTS devrait permettre à la bande des Carrera de tutoyer la barre mythique des 20"0 au 1 000 m départ arrêté! Renversant, d'autant que la masse relevée de 30 kg par rapport à la Carrera S devrait dépasser les 1 600 kg.

Polyvalence réduite

Hormis la Targa, la GTS dispose du châssis Sport raffermi comprenant des amortisseurs pilotés Bilstein (TX4). Mais l'antiroulis actif (PDCC) et les roues arrière directrices demeurent des options dont nous disposons ici. Le Pack Sport Chrono (standard) octroie quant à lui des supports moteur actifs, en plus d'un mode Sport du correcteur de trajectoire (PSM) et de la télémétrie Track Precision. Le PSM se montre d'ailleurs très discret et le Sport autorise des petites dérives, largement suffisantes sur route ouverte. Cet ensemble de réglages peaufinés pour la GTS rend la Carrera encore plus

verrouillée et efficace. Le hic, c'est que le confort trinque au grand dam de la polyvalence. C'est déjà le cas d'une Carrera S bardée d'options dynamiques. Or la GTS renchérit et s'acquiert en connaissance de cause. On retrouve évidemment le grip surnaturel de la 911, bien aidé par les Pirelli dédiés, qui rend l'intégrale futile. Cette dernière autorise un déhanché en entrant sur les freins, puis reprend le droit chemin à la remise des gaz... Sauf si l'angle de dérive est conséquent et qu'elle saisit votre volonté de jouer. Aucune hésitation toutefois, une 911 se savoure en pure propulsion, pour profiter pleinement de son swing légendaire.

Par rapport à la Carrera S, la GTS devient un peu plus féroce aux placements et conserve un déhanché progressif. Le meilleur des deux mondes. Vous voulez jouer? Elle adore ça et la glisse réclame beaucoup de vitesse en entrée, une bonne dose de freinage dégressif puis de gaz. Vous voulez être efficace? Elle obéit sans temps mort et instaure un climat de totale confiance: feeling de direction, de freins (le dispositif acier suffit largement). Sur circuit, la GTS se révèle encore plus à l'aise qu'une Carrera S. Nous avons pu le constater sur le tracé de 2,5 km du nouveau centre Porsche Experience de Franciacorta, au nord est de l'Italie. L'équivalent du Club donc, en moins piègeur et technique. La GTS est tellement dans son élément qu'on ne songe qu'à lui coller des semi-slicks!

Sur notre tracé nivernais, le chrono devrait descendre de justesse sous les 1'20"00, contre 1'20"36 pour la Carrera S... Ce qui représenterait déjà un exploit! Toute cette fougue et ce dynamisme se payent au prix fort. La douloureuse avoisine en moyenne les 170 000 € (hors malus), en incluant les options dynamiques et l'immanquable pack GTS. La GT3 est à portée de mains... ■

TECHNIQUE

Moteur	flat-6
Cylindrée (cm³)	2 981
Suralimentation	2 turbos (1,3 bar maxi)
Puissance maxi (ch à tr/mn)	480 à 6 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	58,1 de 2 300 à 5 000
Régime maxi (tr/mn)	7 500
Transmission	propulsion
Boîte	8, double embrayage
Différentiel autobloquant	piloté
Pneumatiques	Pirelli P Zero NA1
Avant/arrière	245/35 ZR20 / 305/30 ZR 21
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques ventilés percés (408/380)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes (6/4)
Poids annoncé (kg)	1 545
Poids/puissance (kg/ch)	3,2
Long.-larg.-haut. (mm)	4 533 - 1 852 - 1 301
Empattement (mm)	2 450
Voies Av/Ar (mm)	1 595/1 557

PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	311
0 à 100/200 km/h	3"4/11"6
Conso moyenne WLTP	11,4 l/100 km

BUDGET

Prix de base/modèle testé (€)	144 022 / 175 503
Malus 2021 (€)	30 000

VERDICT

PORSCHE 911 CARRERA GTS >>> 19

Quel outil! Cette Carrera ultime perd en confort ce qu'elle gagne en performances et en efficacité. Elle accroît les sensations mécaniques: sonorité, effet turbo. Les mises en vitesse sont dignes d'une 997.1 Turbo! Rivée au sol, fermement, la GTS devient plus précise et reste joueuse. Elle permet même d'opter pour le traditionnel levier, qui sied à merveille au cabriolet.

ICE DRIVING

4Move ON ICE

Un centre de pilotage unique en Laponie Suédoise

15 voitures de Sport et de Rallye en liberté



Nouveautés 2022

Cayman GT4

Mustang V8 5.0

370Z

Yaris GR

Escort RS Mk1



www.4Move.fr

CONTACT@4MOVE.FR

+33 6 61 79 90 09

ASSURANCE ANNULATION EXTENSION COVID - TESTS PCR SUR PLACE - VOLS DIRECTS

Laponie Saison #8

4move



@4Move.fr



4movexperience



4move consulting

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Tous nos essais depuis le N°1

Abarth		RS4 Cabriolet	N° 6	X6 M	N°33	California T	N°59	KTM		MP4-12C Spider	N°53
500	N°23	RS4 Avant	N°13	i8	N°59	Portofino	N°88	X-Bow	N°22/29	650S	N°59
500 esse esse	N°28	RS4 "B8"	N°47/49	BRP		Portofino M	N°101	X-Bow R	N°41	675 LT	N°65/69/73/87/100
Grande Punto	N°14	RS4 "B9"	N°79/85	Can-Am Spyder Road.	N°13	Roma	N°95/99	X-Bow GT	N°52	675 LT Spider	N°70
Punto Evo	N°38	A5 Sportback	N°30	Bugatti		599 GTB Fiorano	N° 5	Lamborghini		720S	N°76/82/85
124 Spider	N°71/80	S5	N°11/18	Veyron Super Sport.	N°37	599 GTB HGTE	N°29	Murciélago LP 640	N° 6	720S Spider	N°87
Alfa Romeo		RS5	N°34	Chiron	N°75	599 XX	N°33	Miura	N°11	765LT	N°98
MiTo	N°22	RS5 "2017"	N°77	Cadillac		599 GTO	N°34	Countach	N°11	P1	N°56/61
MiTo QV	N°34	RS5 Sportback	N°91	BLS 2.8 V6 Turbo	N° 5	FF	N°40/61	Diablo	N°11	Senna	N°83/87
Giulietta QV	N°38	S6	N° 5	ATS-V	N°75	GTC4Lusso	N°71	Gallardo Superleg.	N°12	Elva	N°98
Giulia Quadrifoglio	N°70/75	RS6 Avant	N°17	CTS 3.6 V6 AWD	N°15	GTC4Lusso T	N°75	Gallardo Nera	N°13	Mercedes-Benz	
Giulia GTA/GTAm	N°100	RS6 "2013"	N°52/53	CTS-V Coupé	N°37	F12berlinetta	N°48	Gallardo Spyder	N°13	A 35 AMG	N°87/88
Brera 3.2 V6	N° 2	RS6 Avant "2020"	N°97	CTS-V	N°67/73	F12tdf	N°68	Gallardo LP560-4	N°21	A 45 AMG 360 ch	N°53/54
Spider 3.2 V6 Q4	N° 6	RS7 "2020"	N°90	STS-V	N°15	812 Superfast	N°77	Huracán	N°58	A 45 AMG Mk2 381 ch	N°70
8C Competizione	N°13	S8	N° 3	XLR-V	N°15	LaFerrari	N°58	Huracán LP580-2	N°74	A 45 S AMG	N°89/92/97
8C Spider	N°30	RS e-tron GT	N°98	Carver		SF90 Stradale	N°94	Huracán Perfor.	N°77/81/85	CLA 45 S AMG S.B.	N°96
4C	N°55/57	RSQ8	N°92	Carver One	N° 7	SF90 Stradale As.Fi.	N°100	Huracán EVO	N°89/91	CLK 63 AMG	N° 5
4C Spider	N°64	R8 V8	N°12/100	Caterham		Fiat		Huracán EVO 2WD	N°101	CLK 63 AMG Black Ser.	N°11
Stelvio Quadrifoglio	N°83	R8 V12 TDI Le Mans	N°20	Seven 165	N°55	Panda 100 HP	N° 9	Murciélago LP670 SV	N°29	SLK 350	N°18
Alpina		R8 V10	N°27	Superlight 120	N°42	Ford		Aventador LP700-4	N°47	SLC 43 AMG	N°70
B3 S Biturbo	N°36	R8 V10 Plus	N°49/51	Superlight R300	N°46	Sportka	N°12	Aventador SV	N°65	C 63 AMG	N°14
B3 Biturbo	N°58	R8 Spyder	N°34	485R	N°53	Fiesta S	N°24	Aventador SVJ	N°84/95	C 63 AMG coupé	N°43
B5 Biturbo	N°41	R8 Spyder "2016"	N°73	275R	N°65	Fiesta ST Mk2	N°51	Veneno	N°65	C 63 AMG BS	N°44
Alpine		R8 II V10 Plus	N°65/67	Chevrolet		Fiesta ST Mk3	N°84/85/101	Urus	N°86/93	C 63 S AMG	N°63/67
A110	N°79/82/85	R8 II RWS	N°81	Corvette C6 Z06	N° 4/10	Puma ST	N°97	Lexus		C 63 S AMG Coupé	N°63/67
A110 Légende GT	N°100	R8 II Mk2 Perfor.	N°85	Corvette C6 2008	N°18	Focus ST	N° 2	IS-F	N°18	E 63 AMG	N° 6
A110S	N°91/92/96/97	R8 II RWD	N°95/97	Corvette C6 Z06 Perf	N°45	Focus ST Mk2	N°47/52	LFA	N°31/39	E 63 AMG "2010"	N°30
Ariel		BAC		Corvette C6 ZR1	N°42	Focus RS Mk2	N°27/29/32/100	RC F	N°62/64	E 63 AMG biturbo	N°42
Atom 300	N° 6	Mono	N°55	Corvette C7	N°56/60	Focus RS Mk3	N°35	Lotus		E 63 AMG "2013"	N°51/57
Atom 500	N°37	Bentley		C7 Grand Sport	N°76	Focus RS Mk3 Perfo.	N°79	Exige S	N° 5	E 63 S AMG	N°74/83
Artega		Continental GT Speed	N°16	Corvette C7 Z06	N°68/73	Focus ST Mk4	N°89/91/92	Exige S V6	N°50	CLS 63 AMG biturbo	N°45
GT	N°37	Conti.2 GTC Speed	N°64	Corvette C7 ZR1	N°86	Mondeo 2.5 T	N°12	Exige RGB	N°40	CL 63 AMG	N° 8
Aston Martin		Continental GT 3 W12	N°87	Corvette C8 Stingray	N°93	GT	N° 7	Exige S V6	N°46	CL 63 AMG "2010"	N°36
V8 Vantage	N° 4	Flying Spur Speed	N°22	Camaro SS	N°43	GT 2017	N°76	Exige S V6 roadster	N°53	CL 65 AMG	N°11
V8 Vantage 2008	N°21	BMW		Camaro V8 "2016"	N°73	GT40	N 7	Exige Sport 380	N°78	S 63 AMG Coupé	N°61
V8 Vantage Roadster	N°10	130i	N° 1	Camaro Z28	N°68	Mustang Shel. GT500	N°10	Exige Cup 430	N°85	SL 63 AMG	N°19
V8 Vantage S	N°44	135i Coupé	N°15	Chrysler		Mustang Shel. GT2007	N°19	Elise S1	N°77	SLR Roadster	N°12
Vantage	N°81/85	M 135i	N°49	300C SRT-8	N°24	Mustang GT500 2010	N°35	Elise S	N° 6	SLS AMG	N°30
Vantage AMR	N°91	M 135i xDrive	N°52	Citroën		Mustang Boss LS	N°44	Elise S "2012"	N°48	SLS AMG roadster	N°43
Vantage F1 Edition	N°101	128ti 2021	N°98	AX Sport	80'S	Mustang "2015"	N°64/67	Elise "2010"	N°34	SLS AMG Black S.	N°51
DB9	N° 7	M 135i xDrive 2020	N°90	C2 VTS	N°23	Mustang "2018"	N°81	Elise Club Racer	N°42	AMG GT 63 S 4 p.	N°86/91
DBS	N°14	123d Coupé	N°18	Cupra		Mustang Bullitt 2018	N°86/89	Elise SC	N°17/22	AMG GT S	N°61/63
DB11	N°75	125i Cabriolet	N°20	Leon e-Hybrid	N°96	Mustang Sh. GT350R	N°68/77	Elise Cup 250	N°70/78	AMG GT	N°71
DB11 V8	N°80	1 M coupé	N°40/100	Leon VZ 300	N°100/101	Mustang Sh. GT500	N°93	Elise Sport 240 F.Ed.	N°100	AMG GT R	N°74/79/95
DBS Superleggera	N°83	M235i	N°57/59	Formentor VZ 2.0	N°96	Ginetta		Europa S	N° 7	AMG GT R Pro	N°87
DBS Superleggera Vol.	N°89	M2	N°69/71	Formentor VZ 5	N°100	G40R	N°48/52	Europa SE	N°23	Mini	
V12 Vantage	N°29	M2 Competition	N°83/85/89	Ateca	N°86/95	Honda		2-Eleven	N°13	Cooper S	N° 8
V12 Vantage S	N°60	M2 CS	N°94/96/97	Dallara		Civic 1.8 i-VECT Sport	N° 2	3-Eleven	N°78	Cooper S JCW GP	N° 8
GT12	N°66	Z4 M Roadster	N° 4	Stradale	N°91	Civic Type R EP3	N°52/77	Evora	N°28/33	Cooper S JCW	N°23
Vanquish "2012"	N°49	Z4 M Coupé	N° 6	Dodge		Civic Type R FN2	N°10	Evora S	N°37/40	Cooper S Coupé JCW	N°45
Rapide	N°33	335i Coupé	N° 7	Challenger Hellcat	N°86	Type-R Champ. FN2	N°29/77	Evora GT430	N°79	JCW GP II	N°51
Rapide AMR et E	N°88	340i M Performance	N°69	Viper SRT-10	N° 7	Civic Type R FK2	N°64/67	Marcos		Cooper S "2014"	N°57
DBX	N°95	Z4 3.0 Si	N° 8	Viper ACR	N°18	Civic Type R FK8	N°77/79	TSO	N°11	JCW "2015"	N°64/65
Audi		Z4 "2009"	N°28	Viper Hennessey	N°18	Civic Type R FK8 Ltd E.	N°96/97	Maserati		Clubman JCW	N°92
A1 TFSI 185 ch	N°40	Z4 SDrive Si	N°30	Viper 2 GTS	N°86	Accord	N°21	Coupé GranSport	N° 4	JCW GP III	N°94/97
A1 quattro	N°45/50/87	Z4 M40i xDrive	N°88	Viper 4 ACR Extreme	N°86	CR-Z	N°34/38	Granturismo	N°12	Mitsubishi	
S1	N°57/61	M3 E92	N°12/13	Donkervoort		S2000	N°46	Granturismo S	N°21	Colt Ralliart	N°26
UR-quattro	80'S	M3 E46	N°40/98	D8 GT	N°26	NSX "2016"	N°72	MC Stradale	N°41	Lancer Ralliart	N°22
Sport quattro	80'S	M3 E90 Berlina	N°20	D8 GTO	N°53/66	Hyundai		Ghibli SQ4	N°87	Lancer Evo IX	N°4/100
200 quattro	80'S	M3 E92 GTS	N°35	D8 GTO RS	N°76/90	i20N	N°101	Quattroporte Sport GT-S	N°15	Lancer Evo X	N°14
S2	80'S	M3 F80 / M4 F82	N°58/60	DS		Veloster	N°42	Quattroporte GT-S	N°27	Lancer Evo X MR	N°20
RS2	80'S	M3 F80 Pack Comp.	N°73	DS3 Racing	N°38	i30N	N°79/87	Levante Trofeo	N°91	Lancer Evo X GSR	N°27
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	N°17	M3 CS	N°83	DS3 Performance	N°75	Genesis coupé 3.8	N°39	MC20	N°99	Morgan	
S3	N° 7	M340i xDrive	N°94	Ferrari		Infiniti		3 MPS	N° 8	Aero 8	N°11
S3 2013	N°52/58	M3 Compet. G80	N°99	348 TB	80'S	G37S coupé	N°27	MX-5 2.0 Perform.	N° 3	Aeromax	N°21
S3 Sportback 2020	N°96	M4 Cab	N°60	F430	N° 7	Jaguar		6 MPS	N° 4	Nissan	
RS3	N°39/41	M4 F82 GTS	N°72	F430 Scuderia	N°14	XK	N° 5	MX-5 Roads. Coupé	N° 7	350Z	N° 6
RS3 "2015"	N°64/67	M4 F82 CS	N°78/79	458 Italia	N°31/42	XKR Coupé	N° 8	MX-5 2009	N°27/46	370Z	N°30
RSQ3	N°93	M440i xDrive 2020	N°96	458 Spider	N°43	XKR-S	N°41	MX-5 ND	N°66	370Z Nismo	N°54
TT 3.2 quattro	N° 6	M4 G82 Comp.	N°98	458 Speciale	N°55/59	XF SV8	N°18	MX-5 ND Mk2	N°84/89	GT-R	N°28
TT Roadster 2.0 TFSi	N° 9	M5 F10	N°45	488 GTB	N°64	F-Type	N°52	MX-5 RF	N°75	GT-R "2011"	N°40
TT Road. 3.2 V6 quat.	N° 9	M5 F90	N°83/85	488 Spider	N°67	F-Type R Coupé	N°59	McLaren		GT-R "2012"	N°45
TTS	N°20	M5 F90 Competition	N°83	488 Pista	N°85	F-Type R Coupé	N°59	570S	N°67	GT-R "2013"	N°55
TTS "2014"	N°60	M6	N° 7	488 Pista Spider	N°89	F-Type SVR	N°71/73	570S Track Pack	N°79	GT-R Track Pack	N°47
TT RS	N°29/30	M6 Biturbo	N°47	F8 Tributo	N°90/95	F-Type R 2020	N°94	570 GT	N°71/72	GT-R 2017 Track ed.	N°79
TT RS Mk2	N°72/74/79	M6 Gran Coupé	N°52	California	N°25/31	XE SV Project 8	N°82/90	600LT	N°84/87	GT-R Nismo	N°69
A4 V6 3.2 FSI quattro	N°14	M850i Coupé/cab'	N°85/94	BRP		F-Pace SVR	N°89	600LT Spider	N°87/91	Juke Nismo	N°51
RS4	N° 1	M8 Gran Coupé	N°94	Can-Am Spyder Road.	N°13	JEEP		620R	N°95/101	Juke Nismo RS	N°70
S4 Cabriolet	N° 2	M8 Coupé	N°90/94	Bugatti		Grand Chero. Track.	N°92	GT	N°90	Juke R	N°47
S4 V6 compresseur	N°25	650i cab.	N°40	Veyron Super Sport.	N°37			MP4-12C	N°39/55	Juke R 2.0	N°66
S4 V6 turbo "2016"	N°74	850i xDrive	N° 7	Chiron	N°75						
		X6	N°21	Cadillac							



7,90€

LE NUMÉRO

Frais de livraison inclus en France Métropolitaine

N°101

IMPORTANT

Les numéros ci-dessous sont épuisés et ne peuvent pas être commandés:

4, 5, 18, 40, 45, 56, 57, 67, 68, 70, 71, 73, 75, 78, 80, 82, 84, 85, 86, 87, 90, 91, 96, Guides 2016 et 2019

Commandez directement sur www.ngpresse.fr

Retrouvez-y tous les numéros de **MotorSport** et complétez votre collection



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

MotorSport BON DE COMMANDE COLLECTION

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

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

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

*GUIDES ANNUELS, 80'S

**Port et emballage compris

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

NOM PRÉNOM

ADRESSE CODE POSTAL

VILLE PAYS TÉL. E-MAIL

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

LES FORCES EN PRÉSENCE

THANKS TO
IT'S GREAT!



EN PARTENARIAT AVEC

GARMIN CATALYST™



Avouez que le plateau a fière allure ! Les GTI existent encore et, après Toyota, Hyundai enflamme la catégorie et Cupra confirme les capacités de sa Leon, chaussée de semi-slicks. Nous fêtons le retour de deux grandes marques au sommet : Alfa ressuscitant le blason GTA, et Chevrolet qui importe enfin la C8 à moteur central. Nous sommes fiers d'accueillir trois moteurs atmosphériques et prouvons notre ouverture d'esprit en conviant une sportive électrique signée Audi Sport : la RS e-tron GT. Les stigmates de la crise sanitaire se ressentent et réunir un tel plateau, unique en France, n'est pas une sinécure...
Comme déterminer le nom de l'heureuse élue, tant le niveau crève le plafond !

PAR JULIEN DIEZ, PATRICK GARCIA, NICOLAS GOURDOL ET JACQUES WARNERY
PHOTOS YANNICK PAROT ET TIBO

LES PRÉTENDANTES



HYUNDAI i20N

Moteur » 4 en ligne turbo - Cylindrée » 1598 cm³
 Puissance maxi » 204 ch - Couple maxi » 31 mkg
 Transmission » traction, BVM6
 L/l/h » 4,07 / 1,77 / 1,44 m
 Pneus » Pirelli P Zero HN - Poids mesuré » 1235 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 6"7 / 27"1
 Vitesse maxi » 230 km/h - Prix » 27 800 €



CUPRA LEON VZ 300

Moteur » 4 en ligne turbo - Cylindrée » 1984 cm³
 Puissance maxi » 300 ch - Couple maxi » 40,8 mkg
 Transmission » traction, BVR7
 L/l/h » 4,40 / 1,80 / 1,44 m - Pneus » Bridgestone
 Potenza Race - Poids mesuré » 1506 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 5"6 / 24"4
 Vitesse maxi » 250 km/h - Prix » 41 320 €



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY

Moteur » V8 - Cylindrée » 6162 cm³
 Puissance maxi » 482 ch - Couple maxi » 62,5 mkg
 Transmission » propulsion, BVR8
 L/l/h » 4,64 / 1,93 / 1,23 m - Pneus » Michelin
 Pilot Sport 4S - Poids mesuré » 1684 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 3"7 / 21"7
 Vitesse maxi » 296 km/h - Prix » 88 620 €



ALFA ROMEO GIULIA GTAm

Moteur » V6 biturbo - Cylindrée » 2891 cm³
 Puissance maxi » 540 ch - Couple maxi » 61,2 mkg
 Transmission » propulsion, BVA8
 L/l/h » 4,67 / 1,92 / 1,40 m - Pneus » Michelin
 Pilot Sport Cup 2 - Poids mesuré » 1672 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 3"9 / 21"1
 Vitesse maxi » 300 km/h - Prix » 176 400 € (500 ex.)



BMW M3 COMPETITION

Moteur » 6 en ligne biturbo - Cylindrée » 2996 cm³
 Puissance maxi » 510 ch - Couple maxi » 66,2 mkg
 Transmission » propulsion, BVA8
 L/l/h » 4,79 / 1,90 / 1,43 m - Pneus » Michelin
 Pilot Sport Cup 2 - Poids mesuré » 1733 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 4"0 / 21"2
 Vitesse maxi » 290 km/h - Prix » 102 000 €



PORSCHE 911 GT3 PDK

Moteur » flat-6 - Cylindrée » 3996 cm³
 Puissance maxi » 510 ch - Couple maxi » 47,9 mkg
 Transmission » propulsion, BVR7
 L/l/h » 4,57 / 1,85 / 1,28 m - Pneus » Michelin
 Pilot Sport Cup 2 R - Poids mesuré » 1475 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 3"2 / 20"1
 Vitesse maxi » 318 km/h - Prix » 178 595 €



LAMBORGHINI HURACÁN STO

Moteur » V10 - Cylindrée » 5204 cm³
 Puissance maxi » 640 ch - Couple maxi » 57,6 mkg
 Transmission » propulsion, BVR7
 L/l/h » 4,55 / 1,94 / 1,22 m - Pneus » Bridgestone
 Potenza Race - Poids mesuré » 1512 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 3"0 / 19"4
 Vitesse maxi » 310 km/h - Prix » 299 294 €



AUDI RS E-TRON GT

Moteur » 2 élec. Av/Ar - Type » synchrones
 Puissance maxi » 646 ch - Couple maxi » 84,6 mkg
 Transmission » intégrale, BVA2 (Ar)
 L/l/h » 4,99 / 1,96 / 1,41 m - Pneus » Goodyear
 Eagle F1 Elec - Poids mesuré » 2381 kg
 0 à 100 km/h / 1 000 m D.A » 3"3 / 20"7
 Vitesse maxi » 250 km/h - Prix » 142 830 €

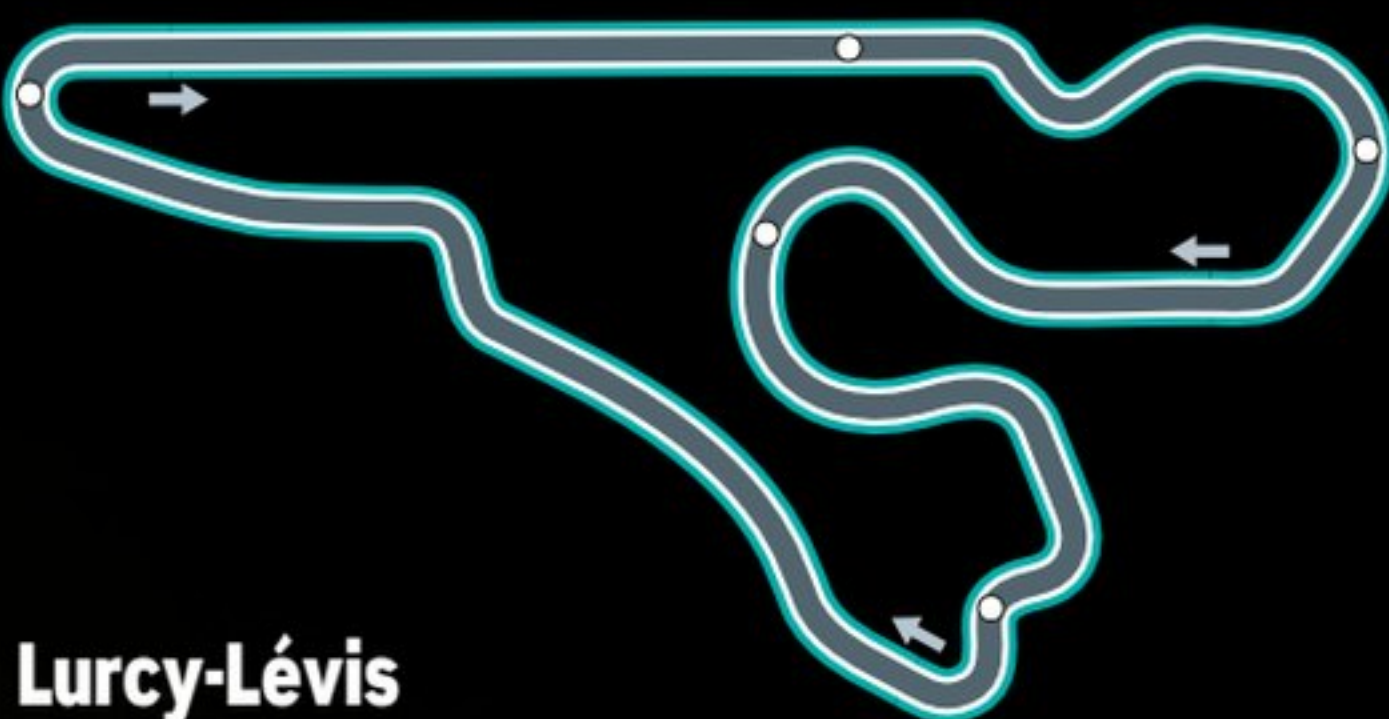


LE JURY, COMPOSÉ D'UNE DIZAINE D'EXPERTS
ÈS-SPORTIVES, A TROIS JOURS POUR DÉTERMINER L'ÉLUE 2021.
DE QUOI S'ARRACHER LES CHEVEUX AVEC UN TEL PLATEAU !

LES CIRCUITS

Magny-Cours Club

- Création: 2003
- 2,53 km
- 10 m de large
- 13 virages
- Ligne droite maxi: 700 m
- Dénivelé: 2,5 %
- Meilleur temps modèle de série: 1'14"93, McLaren Senna (Trofeo R)
- Conditions: 9°C, sec



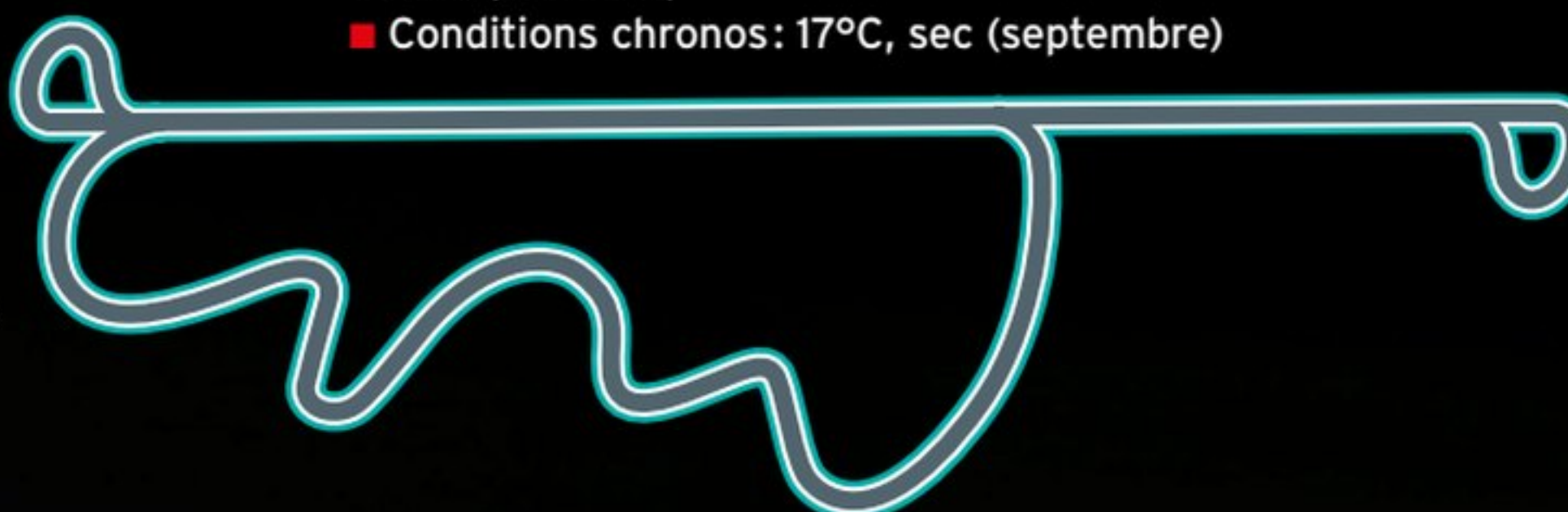
Lurcy-Lévis

- Création: 1989
- 1,1 à 4,2 km
- Utilisation: ligne droite de 1500 m pour accélérations
- Homologuée FIA pour réglages aéros, vitesse maxi, accélération/décélération
- Meilleurs temps modèle de série: 1000 m D.A. en 18"2, McLaren Senna et 720S
- Conditions: 11°C, sec



Magny-Cours GP

- Création: 1990
- 4,41 km
- 10,4 m à 18 m de large
- 17 virages
- Ligne droite maxi: 900 m (incluant le Golf)
- Dénivelé: 13 %
- Meilleur temps modèle de série: 1'42"99, McLaren Senna (Trofeo R)
- Conditions chronos: 17°C, sec (septembre)



LE PILOTE

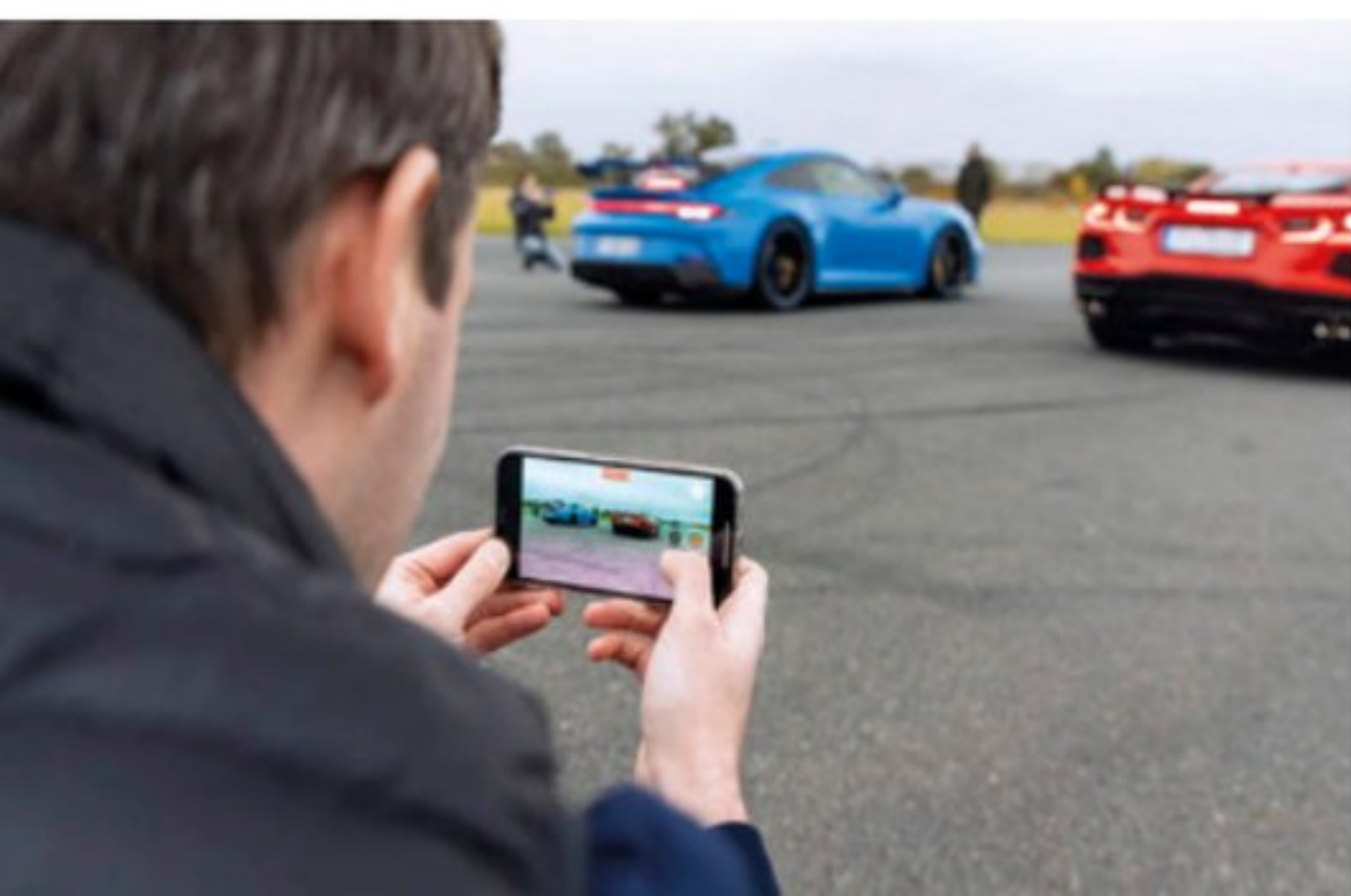
(Magny-Cours GP)

- Romain Monti @RomainMontiPilote
- 30 ans
- 2004 à 2009: karting champion d'Ile de France 2006
- 2010: Rencontres Peugeot Sport, 207 THP Spider Cup
- 2011 à 2014: Porsche Carrera Cup France (podiums) Porsche Young Talent en 2011
- 2015: GT Tour, champion de France GT Junior, R8 LMS Champion du monde Maserati Trofeo
- 2016: Blancpain Sprint, R8 LMS GT4 European: 1 victoire en GranTurismo MC GT4
- 2017: Blancpain Sprint, R8 LMS GT FFSA, GranTurismo MC GT4 et Ginetta G55 GT4
- 2018: Blancpain Endurance, victoire à Spa en Silver Cup Lamborghini Junior Program, Huracán GT3 GT FFSA: BMW M4 GT4
- 2019: Blancpain Endurance, Huracán GT3 et AMG GT3 GT4 European: 2 victoires, AMG GT GT FFSA: Alpine A110 GT4
- 2020: GT Word Challenge, Mercedes-AMG GT3 Evo Ultimate Cup Series, Porsche 911 GT3 Cup et Cayman GT4, GT4 South Series: 1 victoire, Mercedes-AMG GT4
- 2021: GT4 South Series 1 victoire, 2 podiums, Mercedes-AMG GT4

CARNET DE BORD

Plus de confinement, mais une météo particulièrement incertaine qui ne nous a pas empêchés de savourer cet excellent cru 2021. Les huit sportives présentes ont autant marqué les esprits au fer rouge que les pistes club et GP, la longue ligne droite de Lurcy-Lévis, et les alentours de Magny-Cours durant les trois jours d'élection.

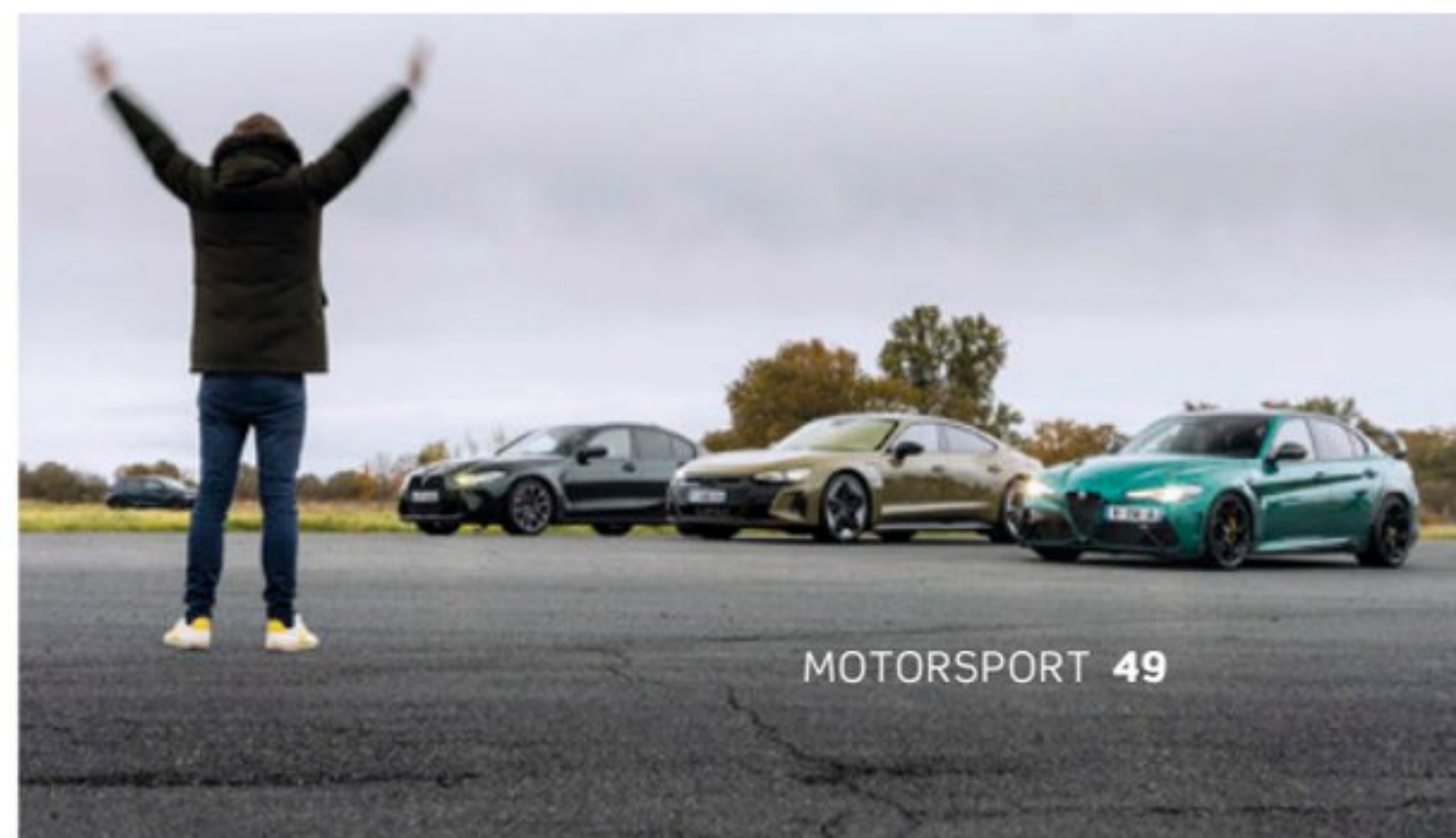
PAR JACQUES WARNERY
PHOTOS YANNICK PAROT ET TIBO





**MAGNY
COURS**

N7



7"7

l'écart entre la voiture la plus rapide en la plus lente sur un 1000 m départ arrêté

1

boîte manuelle

3"0

le temps de la Huracán STO sur le 0 à 100 km/h. Un record en propulsion, partagé avec la 991 GT2 RS.

28

sandwiches et 6 salades engloutis sur les deux pauses déjeuner

155 302 €

de malus (soit pratiquement le prix d'une Audi RS e-tron GT)

133 150 €

prix moyen par voiture hors options

0

voiture japonaise

44

cylindres et 24,9 l de cylindrée (approximative)

5

voitures en semi-slicks

3 832

ch au total, soit une puissance moyenne de 479 ch

26"7

l'écart entre la plus rapide et la plus lente de nos 8 candidates sur la piste club

13 198

kg mesurés au total, soit un poids moyen de 1650 kg

2

tractions, 5 propulsions et 1 quatre roues motrices

55 km/h

l'écart de vitesse dans la ligne droite de la piste Club entre la plus lente et la plus rapide des candidates

3

moteurs atmosphériques (on en profite!), 4 turbos et un électrique



L'ITALIENNE ÉLECTRISE,
DÉTOURNE LES TÊTES ET DÉLIE
LES LANGUES



La délégation européenne s'intéresse de près à cette étonnante Corvette.



Panorama de trois sportives du groupe VW. Trois salles, trois ambiances.

L'attente entre deux élections est toujours bien trop longue, mais elle n'a duré cette fois-ci que dix mois. Cela n'empêche pas la famille *Motorsport* de trépigner d'impatience à l'idée de se réunir et de partager une passion commune où chacun apporte sa pierre à l'édifice. Les absents ont paraît-il toujours tort, mais notre Yves Bey-Rozet national et le parrain du magazine Nicolas Richel manquent cruellement à la fête. Pas d'anecdotes croustillantes de notre moustachu préféré au coup de volant généreux, ni de longues discussions à refaire le monde avec notre irremplaçable parrain pour cette fois.

Sans eux, le jury composé cette année de dix membres a la lourde tâche de départager les huit sportives les plus marquantes de 2021. Je vois d'ici les esprits grincheux regretter qu'elles soient deux de moins que l'an dernier, mais il suffit de voir débarquer la Lamborghini Huracán STO aux mains du rédac' chef pour faire taire les critiques. Dès le premier rendez-vous à la station Avia de Magny-Cours, l'Italienne électrise, détourne les têtes et délie les langues d'un petit groupe de jeunes venu en curieux. « Elle claque sa mère » ose l'un d'entre deux de manière spontanée. Avec ses persiennes, sa parure aérodynamique tout droit sortie d'un circuit et sa configuration ultra-

voyante, c'est un doux euphémisme. La plus radicale des Huracán qui empêche Sébastien Ullmann de trouver le sommeil joue les stars avant même que l'on démarre son fabuleux V10. En l'absence de garanties sur sa venue lors de l'élection début novembre, rendez-vous avait été pris quelques semaines plus tôt pour une confrontation avec une des autres vedettes de l'année: la Porsche 911 GT3 et son tout nouveau train avant de course à double triangulation. Julien, Nicolas Gourdol et notre pilote Romain Monti dont la communauté liée à sa chaîne YouTube ne cesse de grandir, en ont eu la primeur, avec leurs gommes magiques optionnelles, s'il vous plaît! Sébastien U., venu leur prêter main-forte, ne s'est pas privé de les comparer à sa 991/2 GT3 RS qui appelle chaque gravier de la piste F1 par son petit nom. Bonne nouvelle, les deux têtes de série sont finalement présentes sur les trois jours de l'élection pour le reste du jury, avec une monte pneumatique moins extrême. Il y a donc une justice dans ce bas monde!

Présentez, armes!

Le reste de la troupe débarque progressivement à la station Avia. Yannick, biberonné à la BMW 2002 Ti dans ses jeunes années, arrive en M5, ou plutôt mille pardons, en M3. À force de grandir, la familiale déjantée de Munich finit par semer le

doute. Elle compense ses presque 4,80 m de long et les 1733 kg vérifiés sur la balance de notre partenaire Autosport, par son six en ligne dopé à 510 ch. Après près avoir fait l'an dernier l'objet de débats houleux, les fameux haricots de calandre singeant les dents de Bugs Bunny semblent pratiquement tombés aux oubliettes aujourd'hui. Sa teinte Oxford Green écrase ses formes et la rend (un peu) plus discrète.

Alors quoi de neuf docteur chez la concurrence? Une Giulia GTAm plus voyante encore, pardi! Cette version biplace extrême de la M3 italienne est grimée comme une berline de Supertourisme. « C'est vraiment trop. On dirait la voiture de GMK », plaisante Cédric. À juste titre, même si elle fait vibrer la corde sensible. Je reconnais avoir été émoustillé au moment de la récupérer au parc presse, avant que son préposé me glisse: « Vous allez bien vous éclater sur circuit ». La présence du trèfle à quatre feuilles sur les ailes avant et le V6 de 540 ch qui expectore un râle sourd au travers de sa double sortie spécifique signée Akrapovic réchauffe une communauté d'Alfistes toujours aussi active, comme le prouve son succès auprès du sondage lecteurs. Romain confirme: « C'est la voiture avec laquelle j'ai eu le plus de retours après avoir posté des photos sur Instagram ». Le concept aussi radical que génial fait plaisir à voir, même si notre Pat' Panik natio-

TROIS GT D'EXCEPTION
ET DEUX BERLINES DÉJANTÉES
PRENNENT LA POSE DEVANT NOTRE
QUARTIER GÉNÉRAL





HOTEL
LE PADDOCK





**LES HUIT CANDIDATES
SE DÉGOURDISSENT LES PATTES
SUR LA LIGNE DE DÉPART
DE LA PISTE GP DÉTREMPÉE**



Pratique,
cet aileron
réglable en
col-de-cygne!





Toutes les prétendantes sont passées par la case Lurcy-Lévis.



Notre courageux Yannick, en pleine création.

nal qui a eu l'honneur des premiers essais à Balocco regrette une démarche par trop mercantile : « À 176 400 € le bout, la ficelle est un peu grosse ». Difficile de lui donner tort quand la toute dernière 992 GT3 monnaie ses charmes dès 178 595 €. Certes, les indispensables options font monter l'addition à 214 529 € sur notre modèle d'essai Shark Blue dont la livrée rappelle à Loïc le bleu EDF d'antan, mais les prestations de l'Allemande n'ont rien à voir.

Dans le genre, l'Audi e-tron GT RS n'est pas donnée non plus. Sa propulsion silencieuse épargne 30 000 € de malus, mais l'addition revient tout de même à 156 200 €, voire à 183 225 € sur notre modèle dont la livrée vert Tactique entraîne parfois quelques jeux de mots en rapport avec l'appellation controversée du modèle ! Un « saigneur des anneaux » comme le résume Yannick. La berline sportive électrique emmenée par un Mathias à la patience d'ange se fait attendre, à cause de l'indispensable recharge de mi-parcours, entre la capitale et Magny-Cours. Le voyage en électrique demande toujours de l'anticipation en raison d'un réseau de recharge encore clairsemé et pas toujours fonctionnel. Sans oublier les mauvaises surprises : laisser la voiture branchée le temps d'un (long) dîner animé à l'hôtel du Paddock devient une mauvaise blague à 186 € quand une borne rapide facture sa recharge à la minute. Son style ferait presque oublier ces tracasseries. « Je la trouve bien plus élégante que la Porsche Taycan dont elle est dérivée »,

ajoute Cédric Pinatel. La belle Allemande rassemble autant par ses formes que notre candidate américaine les divise.

Tout juste commercialisée chez nous, deux ans après avoir été lancée outre Atlantique, la Corvette C8 qui installe son V8 derrière l'équipage effectue sa révolution et nous offre ses premières mesures en France. La majorité du jury s'accorde à reconnaître qu'elle passe mieux en vrai qu'en photo, mais certains demeurent sceptiques, comme Sébastien Loeuillet « *Quelque chose cloche dans ses proportions* », ou Yannick qui adore pourtant les Corvettes : « *Elle ressemble à une Ferrari passée chez un chirurgien esthétique qui se serait loupé* ». Toujours est-il que cette dernière génération emmenée par le responsable technique Patrick Hermann, qui connaît son bébé du bout des doigts, est attendue au tournant avec une rare impatience. Quand on connaît les capacités de cette lignée de sportives aussi mythiques que la Porsche 911 à écrire de belles histoires depuis les débuts de *Motorsport*, c'est la moindre des choses.

Face à un tel panel, la Cupra Leon emmenée par l'ami Romain et son inséparable cameraman Fabrice passerait presque inaperçue, malgré sa livrée mate Bleu Pétrole. C'est oublier un peu vite qu'elle constitue l'une des grosses surprises de l'année chez les compactes GTI et qu'elle vient à l'élection chaussée de pneus semi-slicks Bridgestone Potenza Race. Comme toujours, les chaussettes miracles sont la condition essentielle



**LA TROUPE REPREND DES FORCES !
LES 44 CYLINDRES S'ABREUVENT
DE SANS-PLOMB ET L'E-TRON D'ÉLECTRICITÉ,
SUR UNE BORNE RAPIDE**



4,9m

1 2

3

AVIA

◀ S/Plomb 95 E10 ▶

◀ E85 ▶

◀ Gazole + ▶

◀ Gazole ▶

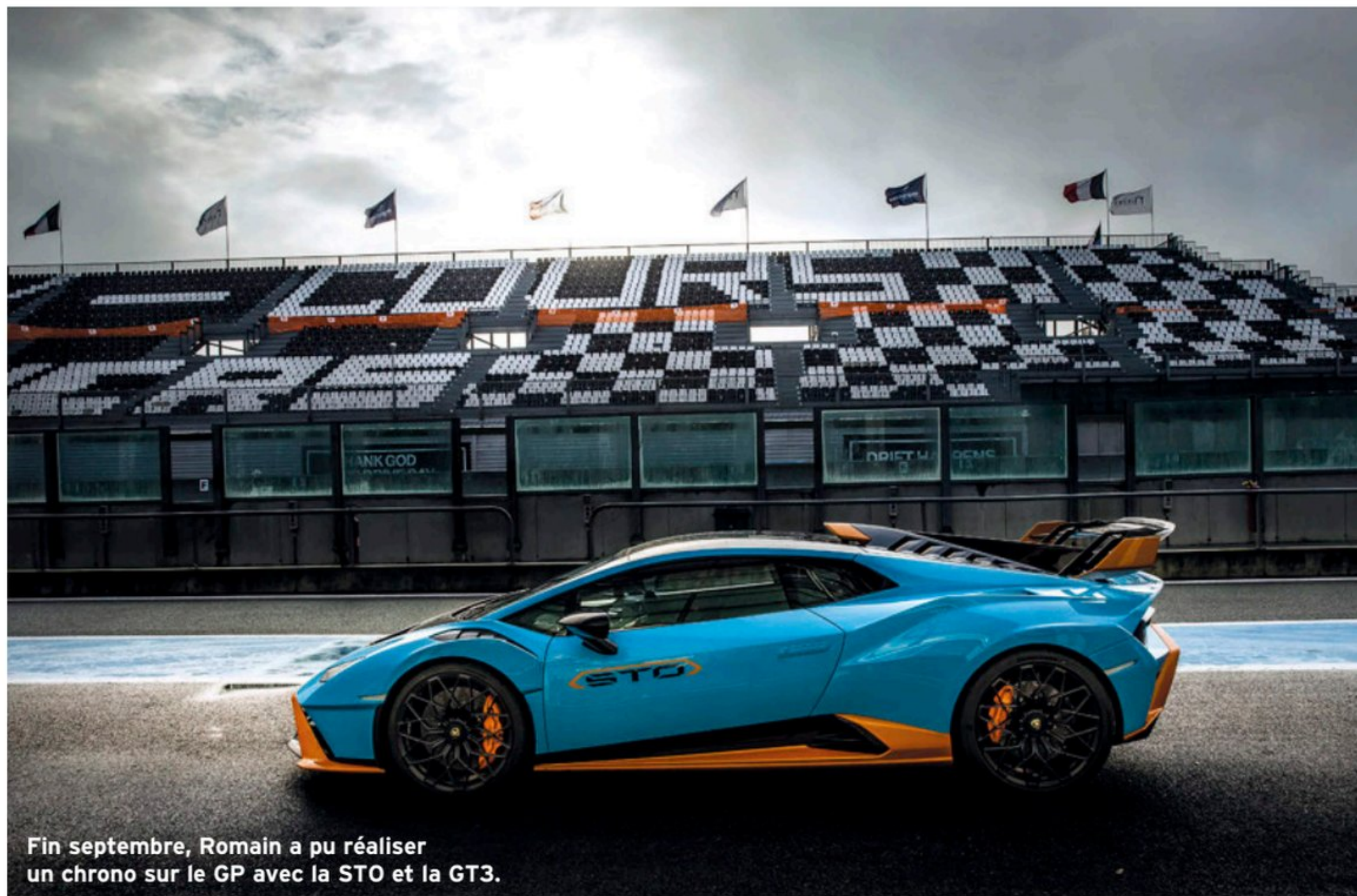
24h/24
AUTOMATE
↙ ↘



LA GIULIA GTAm ANNONCE
LA COULEUR AVEC SON
KIT CARROSSERIE TOUT DROIT
ÉCHAPPÉ D'UN CIRCUIT

Impossible de résister à l'appel de la drag race, à Lurcy-Lévis.





Fin septembre, Romain a pu réaliser un chrono sur le GP avec la STO et la GT3.



NOUVEL APPAREIL DE MESURE

Connu pour son expertise en matière de GPS, Garmin n'avait pas encore investi le domaine du pilotage automobile. C'est chose faite avec le Catalyst, la nouvelle Rolls du chronométrage embarqué dédié aux gentlemen drivers. Ce dispositif avec lequel *Motorsport* réalisera désormais tous les chronos à Magny-Cours se démarque déjà par son ergonomie. Il s'agit d'une tablette de belle facture aimantée à son support. Associée à une petite caméra, elle a pour avantage sa lisibilité mais surtout la possibilité d'analyser ses tours (données et vidéo) sans avoir à télécharger de fichier sur un ordinateur ou un téléphone. L'autre atout majeur demeure l'analyse du tour par une intelligence artificielle et le coaching en live qui en découle afin d'optimiser freinage et trajectoire dans chaque virage. Plus d'infos sur www.garmin.com.

à un chrono retentissant. Les M3 et Giulia équipées de Michelin Pilot Sport Cup 2 y ont droit.

De son côté, la petite Hyundai qui a fait passer un bon moment à notre photographe Tibo sur le trajet aller, n'a pas à rougir avec ses gommes sur mesure, des Pirelli P Zero HN, qui ne sont peut-être pas les meilleurs pots de colle, mais participent à son efficacité globale. Au point de renverser la table chez les dernières petites GTI

encore abordables. L'excellente Ford Fiesta ST, jusqu'ici sans rivale en a fait l'amère expérience dans notre précédent numéro. L'i20 N rigole même sous cape à la vue du ciel noir qui se profile à l'horizon.

Moteur!

Pluie et nombreuses averses entrecoupées de (trop) courtes éclaircies: le climat nivernais fait des siennes durant ces trois jours. Les applis météo surchauffent et mettent à l'épreuve le légendaire optimisme du boss. Une petite fenêtre ensoleillée s'annonce sur Lurcy-Lévis en cette première après-midi. L'occasion rêvée de mesurer les accélérations des voitures manquantes avec le nouvel appareillage Garmin, mais aussi de réaliser un galop d'essai sur la route.

Arrivée sur place, l'exubérante Giulia libère ses 540 ch de feu dans la longue ligne droite. Les Audi e-tron et Corvette attendent leur tour. Au bord de la piste, des discussions s'engagent. Une fois les chronos en boîte, des drag races s'improvisent. La C8 et la GT3 ouvrent les hostilités. Le V8 est immédiatement couvert par un flat-6 particulièrement volubile. « Elle s'est encore libérée depuis notre précédent essai », reconnaît Julien. Quelle sirène! Les amateurs de Corvette regrettent déjà les martellements glaçants de la précédente Z06. Patience, patience, semble se dire son accompagnateur dont l'œil brille de malice: la prochaine promet un tout autre concert...

En attendant, trois berlines se calent dans les starting-blocks. L'Audi e-tron jusqu'ici bien discrète punit les deux propulsions qui dansent la samba. Son punch immédiat malmène les vertèbres et affole le chrono, avec un 1 000 m départ arrêté expédié en 20"7. À condition bien sûr de ne pas trop faire durer le plaisir, sous peine d'une escale. Curieusement, les volontaires pour la ramener sont beaucoup moins nombreux qu'au moment de goûter à ses démarrages addictifs. Le retour en Corvette apparaît infiniment plus reposant qu'à bord de la remuante M3 de l'aller. Son confort, son incroyable facilité de conduite dans ces conditions humides en font une GT au rapport prix/prestations imbattable qui mène



Le jury se restaure avec autant d'appétit que nos huit stars.



Notre convoi ne passe pas inaperçu, ici au cœur de Magny-Cours.

à l'introspection. À 88 620 € le bout, difficile pour ne pas dire impossible de trouver mieux, mais ses saveurs n'ont plus rien de celles d'une Corvette, V8 excepté. Suffisant pour verser dans la nostalgie gratuite? Pas si vite! « On peut très bien apprécier les blondes et craquer pour une brune... » s'amuse Nicolas.

Figures libres

La météo capricieuse du deuxième jour interdit toute tentative de chronos, mais les choses sérieuses commencent l'après-midi, avec les différents matchs. Le clou du spectacle se déroule sur la piste Club entre les trois berlines qui entament un ballet artistique, sous l'œil d'un Yannick transi de froid. Derrière les volants, l'ambiance se réchauffe et les coudes se délient sur ce revêtement détrempe. Au chômage technique, Romain s'en donne à cœur joie à bord de la Giulia qui lui procure l'impression d'être plus connecté qu'à bord de la M3. Le facétieux Patrick Garcia, aussi, même si l'Audi n'apparaît pas aussi à l'aise sur ce genre d'exercice. De son côté, le légendaire équilibre de la BMW en fait la meilleure berline du marché, à l'heure de la gaudriole. Les amateurs de M peuvent (encore) dormir tranquille.

La nuit porte conseil, alors que le jury reste encore dans le flou à l'aube du dernier jour. La photo de couverture s'effectue aux aurores sur le circuit F1, avant que les monoplaces n'investissent la piste. Direction la piste club séchante pour une séance de roulage collectif instructive, avant d'attaquer les chronos. Les tendances se dessinent, même depuis le bord de la piste. « Quand j'entends les pneus de l'e-tron, je me dis que ce n'est pas la peine de l'essayer », blague

Mathias. Étincelante sur route, la fusée d'Ingolstadt déçoit sur circuit. « Je ne retrouve pas le panache du Taycan et les pneus inadaptés à la piste aggravent le sous-virage », regrette Nicolas. Elle côtoie un autre membre du groupe Volkswagen. Magnifiée par ses bottes de sept lieues, la Cupra Leon, jusqu'ici fort discrète enchante notre Savoyard Sébastien Poisson: « Elle est incroyablement facile, efficace et jamais plantée sur le train avant ». Sa stabilité au freinage et sa capacité à enrouler la trajectoire ravissent. Distillant des saveurs différentes, la Hyundai i20 N s'accroche à ses roues antérieures pour mordre la trajectoire comme un pitbull. Sa capacité à lever la patte sur piste amuse notre pilote Romain Monti. La petite Coréenne souffle un vent de fraîcheur qui donne envie de prolonger un itinéraire de préférence sinueux, comme l'indique Mathias.

De leur côté, les deux berlines déjantées divisent. Cédric et Sébastien Loeuillet apprécient l'Alfa quand Nicolas regrette son manque de rigueur et son différentiel capricieux. La BMW engendre des avis plus tranchés encore. Laisance avec laquelle l'ami Sébastien Poisson fait danser sa poupe sur chaque rond-point humide rappelle qu'il adore autant la dernière M3 que sa devancière, découverte à la sportive 2016. Sébastien Ullmann, lui, peste sur « son moteur qui sonne faux, sa boîte lente et son ressenti aseptisé ».

De leur côté, les deux pistardes rassemblent tous les suffrages. Reste à savoir dans quelles proportions. Les superpouvoirs de la GT3 impressionnent toujours autant. « On ne voit les défauts des précédentes GT3 qu'à partir du moment où une nouvelle version débarque » glisse Romain.

Ce nouveau train avant rend l'inscription plus tranchante. Pourtant, les chronos comparables à ceux sa devancière, avec différents types de Cup 2, sèment le doute. D'après Nicolas, les évolutions fonctionnent davantage avec les Cup 2R, avec lesquels elle a été mise au point pour signer ses incroyables temps sur la boucle nord. Chrono ou pas, la Huracán STO apparaît infiniment plus sensationnelle au sens littéral du terme. Julien parle d'une expérience « traumatisante », Patrick, de « guili-guili », et Nicolas trouve les autres candidates « anesthésiantes » une fois sorti de l'Italienne. Le feeling course, les hurlements du V10, le freinage plus mordant que celui de la Performante et le grip marquent ceux qui y ont goûté. L'émotion est incomparable.

Bien que moins démonstrative avec son positionnement moins radical, la Corvette séduit le jury, même si Sébastien Ulmann considère qu'« elle fait tout bien, mais rien parfaitement ». Exception faite d'un Sébastien Poisson un peu déçu par son manque de train avant, tous louent son équilibre, sa rigueur et son étonnante efficacité. Son excellent chrono signé avec de « simples » Michelin Pilot Sport 4S démontre son incroyable potentiel. Toujours est-il que cette excellente base promet une Z06 particulièrement épicée, avec son V8 5,5 litres atmosphérique de 680 ch, son châssis radicalisé et sa panoplie aérodynamique comparable à celle d'une GT3, une fois affublée du pack Z07. Avec plein de souvenirs en tête, l'équipe n'attend désormais qu'une seule chose: remettre cela au plus vite. Avec l'envie irrépressible de goûter à l'ivresse des 8 600 tr/mn promis par cette incroyable Américaine, d'ici l'an prochain. Chiche? ■

ELLES ONT AUSSI MARQUÉ 2021



McLAREN 765LT ET ARTURA

Nous avons déjà fait connaissance avec le scalpel LT et venons de tester sa déclinaison Spyder. Mais McLaren ne reprendra les essais chiffrés qu'au printemps 2022. La production du coupé s'est achevée, mais promis, nous l'accueillerons à Magny-Cours, comme la nouvelle supersportive hybride Artura.



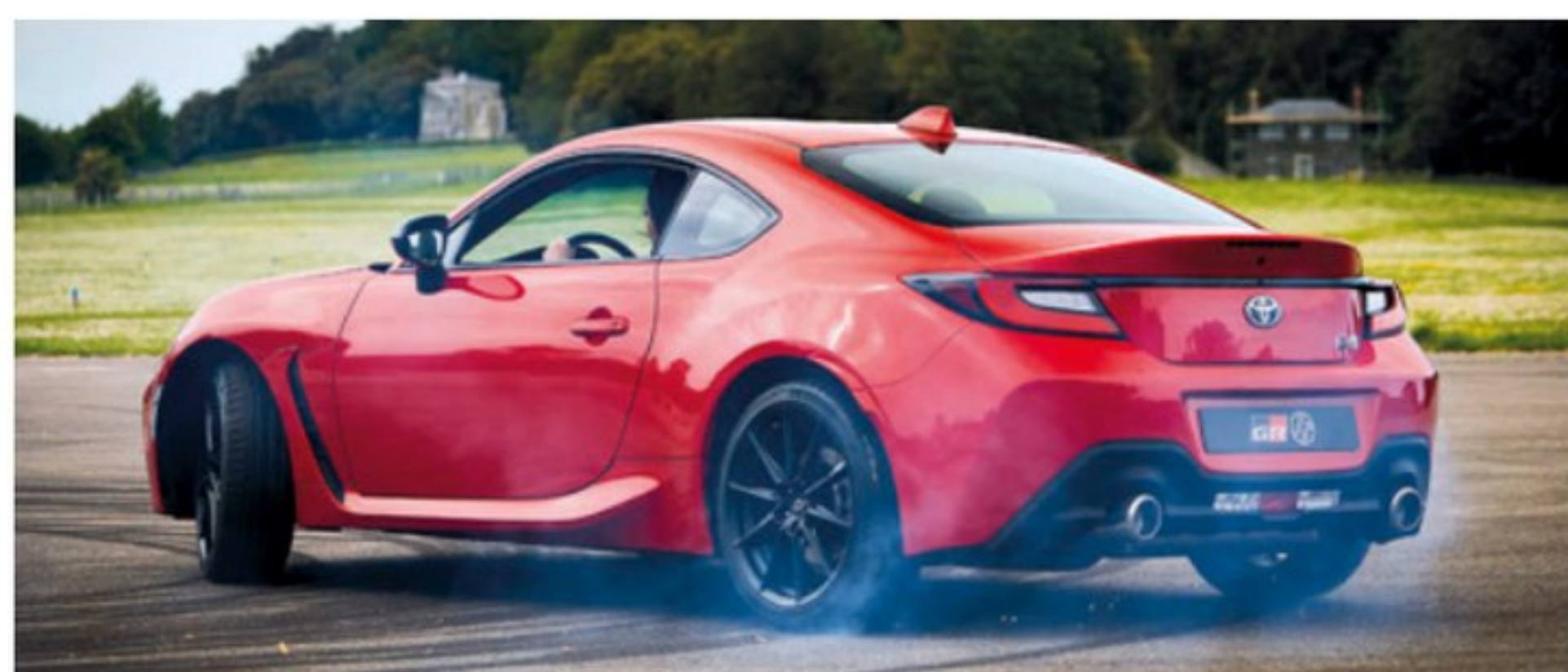
FERRARI SF90 ASSETTO FIORANO

La supercar hybride de 1000 ch a un emploi du temps surchargé et n'a pas pu se libérer début novembre. Un supertest complet est toutefois prévu au printemps. Les chronos vont faire très mal et le fleuron de Maranello vise les records de la Senna... Et donc le grand chelem sur le Club, le GP et à Lurcy-Lévis.



LOTUS EMIRA

Le nouveau coupé à moteur central débarque seulement au printemps, en version V6 à compresseur. Le quatre cylindres, lui, n'est attendu qu'en fin d'année 2022. Il termine donc sa mise au point avant d'en découdre avec le Cayman et l'A110. Rappelons qu'il pousse à la retraite les Elise, Exige et Evora.



TOYOTA GR 86

Trop tôt! Le remplaçant de la GT86, fidèle à la propulsion et au flat-4, sera bien importé en 2022, contrairement à son homologue Subaru. Les dimensions restent similaires à son aînée et le poids inférieur à 1,3 tonne, mais le bloc atmosphérique cube 2,4 l et délivre 230 ch. Le tout pour un tarif inférieur à 40000 €.



ASTON MARTIN VANTAGE F1 EDITION

Aston semble frileux vis-à-vis des essais chronos et prétexte une indisponibilité du coupé, réclamé depuis le mois d'août. Dommage, car cette édition nettement plus aboutie incarnait une solide prétendante. L'arrivée de l'ex-patron d'AMG à la tête d'Aston commence à porter ses fruits.



MERCEDES-AMG GT BLACK SERIES

AMG refuse toujours les essais chronos... à l'international! La précision est de taille, puisque nos confrères allemands de *Sport Auto* ont pu la mesurer sur la Nordschleife. Des essais ont un temps été envisagés sur le Paul Ricard, sans lendemain. Damned! Nous étudions donc la piste d'un dévoué propriétaire.



AUDI RS3

Sa venue à Magny-Cours s'est jouée de peu... Une question de pneus! Les semi-slicks optionnels ne sont pas disponibles avant 2022. Pour vous consoler, vous trouverez un premier essai de cette super-compacte de 400 ch en page 20, sur route et sur circuit avec les gommages magiques.



MASERATI MC20

L'une des stars de 2021 a décliné l'invitation. Maserati refuse les comparatifs et les chronos. Pas sûr que ce genre de réaction serve la carrière de cette sportive, qui a du mal à décoller. La GT à moteur central de 630 ch et coque carbone est pourtant prometteuse et remet le constructeur sur le devant de la scène.



ET LA LUMIÈRE FUT

Au sein d'un marché chamboulé, ces résistantes méritent un gros coup de projecteur. L'i20 N nous a éblouis et la Leon revient armée de semi-slicks et de gros freins. Elles ont toutes les chances de faire fondre le jury de cette élection.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS TIBO / YANNICK PAROT

Nous l'avons vu dans le précédent numéro, les GTI existent encore et certains constructeurs se remuent face à l'adversité. C'est le cas de Hyundai, qui a surpris la planète auto par le sérieux de sa dernière création "N", le nom du récent département sportif (2017) faisant référence au centre de recherches coréen (Namyang) et au célèbre tracé allemand où il a établi ses quartiers (Nürburgring). Après l'onde de choc provoquée par Toyota avec

la GR Yaris, cet autre constructeur présent en WRC crée un lien avec la série, en respectant scrupuleusement l'esprit GTI : vitalité, fun, accessibilité... Hyundai parvient même à s'élever au-dessus de la mêlée, au grand dam de Ford. Dans le segment supérieur, Cupra dégage une version "Veloz" (vitesse) de la discrète Leon, dont nous avons décelé le potentiel dans le numéro précédent, malgré une monte pneumatique inadaptée. La VZ 300 débarque à cette élection affublée de deux options décisives : semi-slicks

Bridgestone Potenza Race et freins Brembo à quatre pistons à l'avant. De quoi faire flamber le chrono et titiller la référence Mégane R.S.

À l'aise en piste

À quel point ? Cette Leon colle une demi-seconde sur le Club à la Trophy restylée, testée dans *Motorsport* 101. La précision est de taille puisqu'en 2019, la Française a tourné en 1'23"87. Seule la version radicalisée Trophy-R fait mieux au royaume des tractions agitées. Devinez qui



occupait la troisième marche du podium avec 1'25"10? L'ancienne Leon Cupra SC Pack Performance. Sa descendante la devance de justesse, en signant 1'25"07. L'écart dépasse les 2"0 par rapport à la VZ 300 chaussée de décevants Goodyear Eagle F1 Supersport. Un gouffre!

Notre tracé favori est certes court, mais jalonné de pièges et de beaux appuis. Tour à tour, les jurés n'en croient pas leurs yeux. « C'est la surprise de l'élection! » pour notre journaliste Jacques Warnery, qui n'a pas l'impression de

conduire une traction. « Une Mégane RS en plus feutrée et plus facile », conclut-il. Exact, et moins agile au placement. Notre spécialiste des cols savoyards et pilote amateur Sébastien Poisson a quant à lui pris une grosse claque. « Jamais on ne subit les défauts d'une traction. L'équilibre est parfait. » Cupra avait annoncé que cette VZ 300 tournerait aussi fort que son aînée, tout en étant plus facile à piloter. Promesse tenue. La compacte combine panache et précision. L'avant ne lâche pas sa proie et encaisse la cavalerie sans

broncher (40,8 mkg maxi!), aidé par un embrayage multidisque piloté (XDS). Les remontées de couple se font discrètes, comme les aides que l'on coupe volontiers en une pression sur le tunnel. Net. Sans bavure. Le freinage est tout aussi épatant: mordant, constance. Pendant ce temps-là, la boîte à double embrayage imposée tarde à rétrograder. La gestion manque d'entrain et ne laisse pas maître à bord (montées automatiques). Dommage que l'alternative manuelle soit sacrifiée en raison des normes de pollution et du



Le large écran permet de jouer avec les modes.



Sous cette banale protection se cache un 2 l turbo de 300 ch.



Les Brembo et les semi-slicks sont optionnels.



La liste des options est réduite... à la peinture métallisée!



Vivifiant, le petit 1,6 l turbo culmine à 204 ch.



Alléluia, un levier! Il devient rare sur le marché.



malus. Au final, cette Leon cache bien son jeu et devrait séduire les amateurs de discrétion.

L'i20 N table au contraire sur un look manga, sortant de l'ordinaire. Elle incarne LA petite teigne dans toute sa splendeur et partage avec la Leon un comportement rigoureux et un arrière-train calme, qui se contente de suivre la cadence. Pour les figures très 80's, il faudra repasser! Logique concernant la Leon, équipée de semi-slicks. Mais c'est déjà le cas de la version standard. Sans aller jusqu'à adopter des gommes aussi tendres et faiblement rainurées, la puce coréenne a droit à des P Zero sur mesure. Ils ont un peu de

CUPRA LEON VZ 300

- Moteur >> 4 en ligne turbo 1984 cm³
- Puissance maxi >> 300 ch de 5300 à 6500 tr/mn
- Couple maxi >> 40,8 mkg de 2000 à 5200 tr/mn
- Régime maxi >> 6600 tr/mn
- Transmission >> traction, BVR7
- Poids mesuré >> 1506 kg
- Poids/puissance >> 5 kg/ch
- Pneus Av&Ar >> 235/35 ZR 19 (Potenza Race)
- Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 5"6/18"6
- 400/1000 m D.A. en 13"6/24"4
- Vitesse maxi >> 250 km/h (bridée)
- Prix de base (modèle testé) >> 42150 (51775) €

travail, sachant que 31 mkg leur tombent sur le nez! Ils gardent leur sang-froid et bénéficient d'une d'aide précieuse: un autobloquant. Les remontées de couple restent maîtrisées, comme les mouvements de caisse. Le freinage, lui, peut être retardé un maximum tant le répondeur est exceptionnel. Pour couronner le tout, on prend un malin plaisir à jouer du levier, rapide et précis. Entre son dynamisme et sa résistance, l'i20 N est comme un poisson dans l'eau sur piste. Elle inflige une correction à sa pire ennemie, la Fiesta ST (quasi 2^o !): 1'27"91 sur le Club. Dans la catégorie, toutes époques confondues, seule la fameuse

208 GTI 30th la devance. Inutile de préciser que le jury est sous le charme. Sébastien Loeuillet, collectionneur de sportives en tous genres, ne pensait pas qu'il existait encore une « mini survitaminée de la sorte ». Sébastien Ullmann, autre fervent amateur de trackdays, la qualifie de « vraie petite pistarde abordable et joueuse ».

GTI dans l'âme

Ces GTI ont beau sortir la tête haute du circuit Club, elles ont avant tout été conçues pour épicer le quotidien et séclater sur des serpentins. Il ne faut pas réclamer à l'i20 N de vous cajoler. Elle

absorbe correctement les aspérités, mais fermement... Et si vous devez prendre l'autoroute, elle s'avère bruyante. Rien d'anormal sur ce créneau. La Leon ajoute à son arc la polyvalence, grâce aux amortisseurs pilotés optionnels, aux baquets confortables, à l'insonorisation et au 7^e rapport de la DSG. Évidemment, les semi-slicks entachent cette quiétude ambiante, en gonflant les bruits de roulements et en épousant davantage le relief. C'est la rançon de la gloire. La direction a le mérite de filtrer les effets de couple, sans négliger le ressenti... bien que l'assistance se durcisse dans les modes sportifs. Idem dans le clan



CES GTI SE RÉVÈLENT TRÈS À L'AISE EN PISTE ET PEUVENT CHASSER LE CHRONO !

PAROLE DE PILOTE

HYUNDAI i20 N CLUB 1'27"91

« Exceptionnelle! Elle n'est pas joueuse, mais elle engage bien. Elle est très agréable, hyper saine. Il y a un bon feeling. Le train avant et le différentiel sont top. Le travail pour obtenir un chrono est facile, seul l'AFU gêne. La boîte est sympa. On prend plaisir à attaquer sur circuit avec une petite GTI, c'est rare! »

NICOLAS GOURDOL



HYUNDAI i20 N

Moteur >> 4 en ligne turbo, 1598 cm³
 Puissance maxi >> 204 ch de 5500 à 6000 tr/mn
 Couple maxi >> 31 mkg de 2000 à 4000 tr/mn
 Régime maxi >> 6600 tr/mn
 Transmission >> traction, BVM6
 Poids mesuré >> 1235 kg
 Poids/puissance >> 6 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 215/40 R18 (PZero HN)
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 6"7/-
 400/1000 m D.A. en 14"8/27"1
 Vitesse maxi >> 230 km/h
 Prix de base (modèle testé) >> 27800 (28350) €

LEUR MISSION : ÉPICER LE QUOTIDIEN ET S'ÉCLATER SUR DES SERPENTINS. UNE RÉUSSITE TOTALE, QUI MÉRITE D'ÊTRE SALUÉE



Hyundai, où le feeling est moins naturel. En bonnes GTI modernes, ces crus 2021 adorent les modes de conduite. La Cupra en propose quatre, dont l'Individual qui cache d'autres réglages de suspension (plus confort ou plus sport). Dès le Sport, l'admission du 21 turbo dotée d'un résonateur grogne en singeant le vibrato d'un 5 cylindres, tandis qu'un souffle s'empare de l'échappement. Délicate attention, qui s'accompagne d'une poussée linéaire entre 2 500 et 6 600 tr/mn... Mais prenante et pixélisant le décor : 24"4 au 1 000 m départ arrêté !

L'i20 N ne peut soutenir la comparaison. Là n'est pas la question. Elle boxe dans la catégorie poids plume (1 235 kg mesurés) et s'en tient à un 1,6 l turbo de 204 ch. Trop juste ? Pas du tout, ce bloc pétille entre 2 500 et 6 700 tr/mn, en misant sur la progressivité et un échappement bourdonnant à mi-régime. Le caractère s'avère moins marquant que celui du 3 cylindres Ford, mais il est largement suffisant pour avoir la banane et couvrir le 1 000 m en 27"1. Via l'interface N de l'écran tactile, l'i20 propose d'ailleurs de « contrôler le lancement », en choisissant le régime de départ entre 3 000 et 5 000 tr/mn. Rien n'empêche de le réaliser soi-même et de jouer sur d'autres paramètres, faciles d'accès. Le Custom ajuste le moteur, la direction, les aides, le talon-pointe (fort bien réalisé) ou l'échappement actif. Au final, le jeune département N réussit l'exploit

PAROLE DE PILOTE

CUPRA LEON VZ 300 CLUB 1'25"07

« Avec les semi-slicks, le gain au volant et en chrono est énorme. On gagne partout. Il n'y a plus les défauts des tractions surmotorisées. Elle fait penser à la Mégane. Il y a un super train avant et l'auto enroule tout de suite. Le moteur galope. Elle freine de folie avec les Brembo. C'est la compacte polyvalente, plaisir... Et discrète ! On ne la voit pas venir. » NICOLAS GOURDOL



de se hisser au sommet, en produisant une authentique GTI à moins de 30 000 €, malus inclus.

Vous pouvez vous insurger en scandant qu'il s'agissait du prix d'une compacte il y a dix ans ou simplement les féliciter de sortir une pépite, en pleine période trouble. En tenant compte du malus, la Leon réclame une rallonge de 15 000 €, soit la moitié du prix de la Coréenne ! Il ne reste plus qu'à attendre qu'elle décote pour profiter de son châssis redoutable, de ses performances, ainsi que de sa polyvalence. ■

VERDICT

Ces deux sportives respectent les dogmes GTistes, à l'exception d'un tarif élevé pour la Cupra. Chacune brille par sa mécanique dopée, sa motricité et un châssis capable d'encaisser des sorties circuit. Elles peuvent même chasser le chrono et en surprendre plus d'un, grâce à d'excellents pneus (en option sur la Leon). Elles ont les moyens de jouer les trouble-fêtes dans cette élection.

digi
SERVICES



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

NOS GARANTIES

+ 30 CENTRES ET 12 BANCS DE PUISSANCE

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



digi
SERVICES

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



Infos line: _____

01.60.08.09.22



QUESTION CENTRALE



Que le tempérament de la première Corvette à moteur central soit transfiguré ne fait guère de doute. La question est de savoir si la légende américaine demeure la championne du rapport prix/performance au point, soyons fous, de chatouiller une 911 GT3 deux fois plus onéreuse.

PAR NICOLAS GOURDOL PHOTOS TIBO



LA STINGRAY S'ENTOURE D'UN MYSTÈRE PLUS ÉPAIS QUE LES NUAGES GRIS QUI NOUS SURPLOMBENT



CORVETTE STINGRAY

Moteur >> V8 atmo, 6162 cm³
 Puissance maxi >> 482 ch à 6450 tr/mn
 Couple maxi >> 62,5 mkg à 4500 tr/mn
 Régime maxi >> 6600 tr/mn
 Transmission >> propulsion
 Poids mesuré >> 1684 kg
 Poids/puissance >> 3,5 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 245/35 R 19 - 305/30 R 20
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 3"7/13"9
 400/1000 m D.A. en 11"7/21"7
 Vitesse maxi >> 296 km/h
 Prix de base >> 88620 €

L'heure du choc, le vrai, n'est pas encore venue. D'ici un an environ, la nouvelle Z06 devrait traverser l'Atlantique avec son V8 atmo de 680 ch et ses Michelin Cup R pour tabasser de la GT3. Il sera alors préférable d'envisager une RS, voire une GT2 pour endiguer la violence annoncée de la puncheuse américaine. Le scénario du prochain blockbuster prend forme. Commandez les pop-corn! En attendant, l'élection de La Sportive 2021 donne une première occasion de réunir les deux plus grandes légendes vivantes de l'automobile sportive. Le tandem Corvette/911 est un phare, une boussole, un monument que l'on espère voir un jour inscrit au patrimoine mondial de l'humanité. Si la GT3 ne laisse guère planer de doute sur son caractère – un juré propriétaire d'une 911 phase 1 n'aura pas mis plus de dix secondes pour se sentir « *comme à la maison!* » –, la Stingray s'entoure d'un mystère plus épais que les nuages gris qui nous surplombent. Les pôles s'inversent, la boussole s'affole. Le premier essai de Julien à Las Vegas en 2020 se voulait rassurant quant aux qualités de la première génération à moteur central. Il n'empêche que les inconditionnels de la Vette appréhendent la nouvelle Stingray comme un Porschiste appréhenderait une 911 à moteur avant. Nous sommes une

poignée d'angoissés parmi lesquels votre serviteur, Romain et Jacques. Après quelques tours de la piste Club, ce dernier oscille entre trouble et soulagement: « *Ce n'est plus une Corvette, mais c'est vachement bien!* ». Ce constat fera consensus, avec quelques nuances surtout liées au style. Je ne m'aventurerais pas sur ce terrain hautement subjectif et radioactif, mais force est d'admettre que belle ou non, la C8 conserve la silhouette archétypale de la voiture de sport que dessinent les gosses: basse, large et agressive à souhait. Une GT3, pourtant plus imposante que jamais et affublée d'un aileron de RS avant l'heure, paraît presque fluette avec des hanches plus étroites de 10 cm que celles de l'Américaine.

Les kilos sans les chevaux

En se penchant au-dessus de la poupe XXL, on découvre dans la vitrine l'objet du délit ou du génie. Pour ménager les fans déboussolés par sa migration, le généreux V8 (6,2 litres) a le bon goût de fonctionner à la pression atmosphérique et de conserver la singulière distribution à deux soupapes par cylindre. Des valeurs-refuges. Le bloc à carter sec (LT2) dépasse à présent les 500 ch aux US mais une fois affublé du filtre à particules imposé par l'homologation européenne, sa puissance chute à 482 ch. C'est seulement



911 GT3 PDK

Moteur >> flat-6 atmo, 3996 cm³
Puissance maxi >> 510 ch à 8400 tr/mn
Couple maxi >> 47,9 mkg à 6100 tr/mn
Régime maxi >> 9000 tr/mn
Transmission >> propulsion
Poids mesuré >> 1475 kg
Poids/puissance >> 2,9 kg/ch
Pneus Av&Ar >> 255/35 ZR 20 - 315/30 ZR 21
Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 3"2/10"6
400/1000 m D.A. en 11"0/20"1
Vitesse maxi >> 318 km/h
Prix de base (modèle testé) >> 178 595 (214 529) €

seize de plus que l'ancienne Stingray dont le poids était donné pour 1539 kg. Celui de la nouvelle est annoncé à 1655 tandis que la balance de W-Autosport affiche 1684! Le rapport poids/puissance en prend un coup, heureusement compensé, chrono en main, par une motricité incomparable et une boîte à double embrayage qui tire presque aussi court en seconde que l'ancienne boîte 7 mécanique en première. Bien aidé par son launch control et le V8 pesant sur les roues arrière, la C8 expédie le 0 à 100 km/h en 3"7 et le mille mètres en 21"7. C'est une seconde de mieux que la C7 mesurée ici même sur chaque exercice, mais les chiffres bruts ne doivent pas masquer une poussée en définitive moins oppressante, moins vibrante après le décollage. Cette sensation tient à la prise de masse, à la disparition du phénomène de cabrage à l'accélération ainsi qu'à une sonorité chaleureuse, certes, mais sévèrement édulcorée.

Au-delà de 6000 tours, le V8 commence à s'éteindre tandis que le flat-6 de la GT3 s'éveille... Son couple maxi, ridicule en comparaison de celui du bloc made in USA, est perché à 6100 tr/mn. Le rupteur, lui, claque à 9000! Là encore, on ne peut qu'avoir une pensée pour le vilebrequin "plat" du nouveau moteur de la Z06 capable de prendre 8600 tours... La Stingray est humiliée sur la ligne droite de Lurcy-Lévis mais comparer au premier

Le V8 a changé de place mais reste un bon gros atmo à fort caractère.



Chevrolet a fait de gros efforts en termes de finition et d'ergonomie, mais rien ne vaut l'accueil d'une GT3 pour se sentir à l'aise.





degré la Corvette de base à la plus radicale des 911 n'a guère de sens. Question de philosophie et surtout de prix. C'est bien simple, on peut souffrir deux Corvette pour le prix d'une GT3! L'architecture à moteur central n'a pas entamé le rapport prix/prestations exceptionnel de la GT américaine. Songez que dans sa livrée la plus basique, elle est vendue 60 900 \$ outre-Atlantique! Chez nous, elle est affichée à moins de 90 000 € avec un équipement de base généreux, à commencer par le pack Z51 (gros freins, suspension, kit aéro...). Pendant ce temps, la moins chère des 911 frise aujourd'hui les 114 000 €... La C8 enfonce même le clou avec un mobilier intérieur plus proche que jamais des standards de qualité européens. L'agencement du cockpit ne manque pas d'originalité. Bien que l'espace manque pour une auto de 2 m de large, l'ergonomie a le mérite d'être savamment tournée vers le pilote... au point de laisser son passager un peu à l'écart. La gestion des innombrables modes de conduite et de leurs variantes réclame un certain temps d'acclimatation, mais rien ne manque. Pas même l'enregistreur de données couplé à une caméra et même un micro pour les apprentis youtubeurs amateurs de trackdays. Impossible de faire l'impasse sur l'amortissement "magnétique", une option à

PAROLE DE PILOTE

911 GT3

PISTE CLUB : l'17"18 (CUP 2 R) / l'18"87 (CUP 2 NO)

« Le bénéfice apporté par le nouveau train avant est hallucinant. Jamais il ne donne l'impression de pouvoir être saturé avec les Cup R, et le châssis procure un sentiment de perfection unique. Je regrette juste une petite perte de caractère, de fun à la limite, ainsi que l'absence de Michelin Cup 2 aux specs N1 d'origine. »

NICOLAS GOURDOL



**AU-DELÀ DE 6 000 TOURS,
LE V8 COMMENCE À S'ÉTEINDRE TANDIS
QUE LE FLAT-6 DE LA GT3 S'ÉVEILLE**



PAROLE DE PILOTE

**CORVETTE STINGRAY
PISTE CLUB : 120''66 (PS4S)**

« Difficile de croire que Corvette débute dans la berlinette à moteur central tant la C8 est saine et équilibrée. Impossible ou presque de prendre le châssis en défaut, ce qui n'empêche pas l'auto de rester fun à la limite. La boîte n'est pas au niveau de chez Porsche mais réussie, et les freins m'impressionnent. Ne manque qu'une bonne cinquantaine de chevaux pour faire honneur au châssis. »
NICOLAS GOURDOL

Le pack Z51 comprend notamment les "gros" freins Brembo. Il est en option aux US mais livré de série en Europe.





LA STINGRAY NE PROVOQUE PAS D'EUPHORIE AU VOLANT MAIS PLUTÔT UN PROFOND ET AGRÉABLE SENTIMENT DE CONFIANCE

2 420 € qui participe grandement aux qualités routières exceptionnelles de la Stingray. Le premier contact sur route donne vite le ton. La rigueur du châssis, la finesse de la mise au point, le compromis confort/efficacité épatant font de la nouvelle Corvette une formidable GT à haut potentiel sportif. Entendez par là que derrière un toucher de route soyeux et un comportement policé, on perçoit un grip géant et un équilibre parfait. Il y a dans la C8 une part familière et réconfortante de la fausse nonchalance des Corvette à moteur avant. Seb L. qui a possédé et possède encore quelques-unes des plus formidables sportives à moteur central de ces dix dernières années, parle d'une « stabilité ahurissante ».

Corvette de conquête

N'espérez pas le tranchant et la connexion homme/machine hors norme d'une GT3, ni même d'une Carrera S. La Stingray ne provoque pas d'euphorie au volant mais plutôt un profond et agréable sentiment de confiance ne faisant que croître avec le rythme. De confiance, il est aussi question en ce petit matin de novembre, lorsqu'on oublie la fraîcheur de l'air et des pneus dans le premier rond-point venu. La C8 enroule délicatement là où une Corvette de l'ancien monde aurait tenté de nous faire profiter du paysage à 360° avec un panache que les dompteurs de chevaux sauvages regretteront sans doute. Je précise pour éviter tout malentendu que seule la basse adhérence était susceptible de rendre la précédente Stingray délicate à piloter. Sur piste sèche, je me souviens d'une auto saine, efficace et prévenante, capable de dominer une 991/2 Carrera S sur un tour chrono. Malgré son V8 en sac en dos, la nouvelle conserve la sagesse de son aînée en y ajoutant une bonne dose de précision. Jamais sur notre piste de référence je n'ai vu une berlinette à moteur central de ce calibre faire preuve d'une telle progressivité à la limite ! Le freinage est puissant, la direction directe et bien calibrée, le châssis au garde-à-vous. Notez que Chevrolet annonce 181 kg d'appuis à la vitesse maxi, soit 26 de plus que l'ancienne GT3 ! La Stingray n'est pas un modèle dévolu à la piste, mais Chevrolet n'écarte pas cet usage, bien au contraire. L'auto bénéficie même de combinés filetés permettant d'abaisser la hauteur de caisse de 20 mm, tandis que le manuel de l'utilisateur recommande des valeurs de carrossage négatif (lui aussi réglable) pour rouler sur circuit. 3° devant et 2,5° derrière, contre 2,15 sur les deux essieux pour la GT3 sortie d'usine... Étonnant !

Le brio du châssis américain met en exergue le manque (relatif) de puissance du V8. Preuve en est la vitesse maxi en bout de ligne droite de seulement 198 km/h, contre 212 pour la GT3 et 197 pour l'ancienne Stingray boîte méca. Cela n'empêche pas la C8 d'améliorer le temps de cette dernière d'une bonne seconde en bouclant son meilleur tour en 1'20"66. La 992 Carrera S ne lui prend que trois petits dixièmes... pour 40 000 euros de plus. Le pack Z51 comprend des pneus hautes performances, en l'occurrence d'excellentes Michelin Pilot Sport 4S, mais pas de semi-slicks. La GT3, elle, est chaussée en semi-slicks ou en super semi-slicks : Pilot Sport Cup 2 ou Cup 2R (option). Nous avons eu la chance d'essayer l'auto avec ces deux montes à un mois d'écart. Le résultat instructif mérite qu'on s'y arrête un instant. Les Cup R (pneus de route les plus efficaces du marché) permettent d'exploiter tout le potentiel de ce qui s'apparente au meilleur train avant au monde. La 911 tourne ainsi en 1'17"18 et s'offre le luxe de surclasser la 991/2 GT3 RS pareillement chaussée. Avec les Cup 2, le bilan est nettement plus mitigé puisque nous retrouvons tout juste le niveau d'efficacité de la précédente GT3. C'est ballot, sauf qu'à y regarder de plus près, la 991 disposait de Cup 2 "N1" donc optimisés, tandis que la 992 se contente de Cup 2 N0 basiques (point de N1 disponibles pour l'instant). Voilà de quoi alimenter les causeries dans les paddocks... Et une Corvette Stingray en Cup 2, ça donnerait quoi ? Je fais confiance à quelques pistards pour tenter l'expérience que j'imagine tout à fait satisfaisante... ■

VERDICT

On peut débattre des heures de ce que doit être ou pas une Corvette. Le fait est que, hormis la position du moteur, l'essentiel a été conservé, voire renforcé. Jamais l'Américaine ne s'est montrée aussi menaçante pour les références européennes et même s'il en faut plus pour impressionner une GT3 au sommet de son art, ce duel met en exergue le rapport prix/prestation absolument imbattable de la Stingray, laquelle propose en prime la conduite au grand air avec un toit amovible qui se range dans le coffre arrière. Le moteur central permettra assurément de repousser plus loin les limites de la légende américaine. Autant dire que la diabolique Z06 va faire mal, très mal.



Et si vous rouliez en Öhlins !

Gamme Road and Track



Amortisseurs Road and Track pour toutes voitures sportives :

Audi A3, S3, RS3
 Audi S4, RS4, S5, RS5
 Audi TT, TTS, TTRS
 BMW 1M, M2, M3, M4
 BMW Série 1, 2, 3 et 4
 BMW Z4
 Fiat 124, 500
 Ford Escort Mk1, Mk2
 Ford Focus RS
 Ford Mustang
 Honda Civic, S2000
 Hyundai I30
 Lotus Elise, Exige
 Mazda MX5, RX7, RX8
 Mini
 Mitsubishi Lancer
 Nissan 370Z, GT-R
 Porsche tous modèles
 Renault Clio 4 RS
 Seat Cupra, Leon
 Subaru BRZ, Impreza
 Suzuki Swift
 Toyota GT86
 Vw Golf, Scirocco



Amortisseurs TTX, 2 à 4 voies pour :

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

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

350 TITRES DE CHAMPION DU MONDE

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



PFP RACING

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





COURANTS DIVERGENTS

Comme dans toute élection, le vote est précédé d'une campagne durant laquelle toutes les divergences doivent pouvoir s'exprimer, parfois au sein d'un même parti. Dans le groupe des familiales de notre grande assemblée annuelle, trois courants de pensée s'affrontent. Chacune avance ses arguments, parfois fumeux, parfois électrisants, parfois fallacieux.

PAR PATRICK GARCIA PHOTOS YANNICK PAROT



« **M'** aurait-on menti? » Voilà ma pensée lorsque j'ouvre la portière arrière de l'Alfa pour y poser ma veste avant de m'installer au volant. L'habillage de porte grossier recouvert d'Alcantara intrigue mais paraît finalement logique une fois que l'on pose le regard à l'intérieur. Si, effectivement, vous pouvez installer vos enfants ou vos parents à l'arrière de la BMW M3 Competition G80 ou de l'Audi RS e-tron GT, ce ne sera pas possible dans cette Giulia GTAm sauf à être réellement très sadique puisqu'elle remplace les sièges arrière par un demi-arceau et un bel extincteur chromé que les fans de *F&F* pourraient prendre pour une bonbonne de NOS. Bref, ranger la belle Italienne sous le vocable "familiale" peut paraître un brin fallacieux même si, parmi les 500 exemplaires (tous vendus), il existe des versions GTA moins radicales conservant leur banquette. Mais bon, le ton est donné et dans ce groupe à l'assemblée, l'Alfa est clairement une extrémiste.

Quoique, ne serait-ce pas qu'une posture? La question peut se poser car si l'on retire l'exubérant kit aérodynamique censé être conçu par les aérodynamiciens de Sauber F1, les voies élargies (25 et 50 mm), les jantes de 20 pouces à écrou central et les pneus hautes performances, on est en présence d'une Giulia Quadrifoglio standard à peine plus puissante. En effet, l'Alfa n'ajoute que 30 ch à son V6 2,9 litres biturbo à une époque où les "geeks" font gagner 100 ch à n'importe quel moteur suralimenté en changeant simplement une puce. Ce gain de puissance famélique sur une auto facturée quasiment deux fois plus cher que le modèle standard (176 400 € contre 89 700 €) questionne au moins autant que les 1 672 kg mesurés laissant planer quelques doutes sur la réalité de l'allègement de 100 kg par rapport à la Quadrifoglio donnée pour 1 620 kg! Et comme la transmission est inchangée, le caractère du groupe motopropulseur ne devrait pas évoluer. Notez que la BMW nettement moins radicale abrite elle aussi la boîte automatique ZF 8 rap-

ports mais que malgré ce partage, les deux autos sont à peu près aussi proches en caractère que le sont Jamel Debbouze et Dwayne Johnson.

Les thermiques épiques

Dans l'Alfa Romeo, les baquets profonds réglables à la clé de 10, les lanières en guise de poignées de portes, les harnais qui traînent sur l'assise du siège (en plus de la ceinture normale d'un jaune pétant), l'Alcantara un peu partout et les sigles GTAm sur le tableau de bord façonent l'ambiance racing. Notre petite virée sur la route pour rejoindre Lurcy-Lévis confirme le paradoxe de cette amicale radicale. La suspension à trois modes est conciliante et préserve vos lombaires, ce que son look extérieur ne laissait pas imaginer. Certes, si vous osez braver l'interdit et passer en mode Race sur route, la fermeté se fera sentir mais même dans ce cas, le bouton au centre de la molette permet d'assouplir l'amortissement d'un cran et de rendre l'auto une nouvelle fois compatible avec un usage routier. Il faut juste être conscient

Sur circuit, la RS e-tron GT est pénalisée par ses pneus et sa masse.



MALGRÉ SON KAKI COCASSE, L'AUDI RS E-TRON GT NE RIGOLE PAS SUR NOS MESURES D'ACCÉLÉRATION

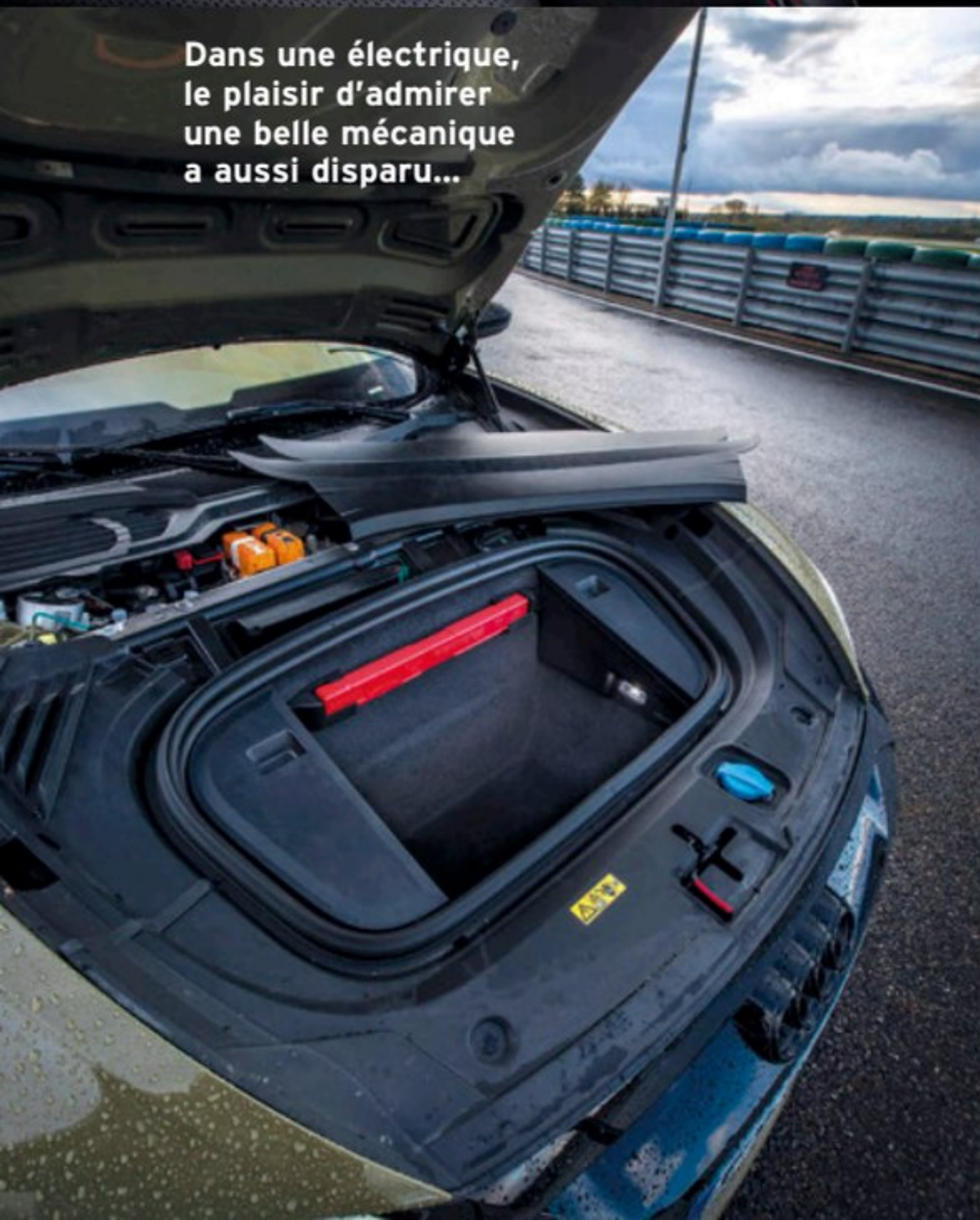


PAROLE DE PILOTE

AUDI RS E-TRON GT 1'23"78

« Les pneus manquent de grip et la pénalisent énormément. Sur une auto de ce poids, cela ne pardonne pas. Le comportement n'a rien à voir avec celui de la Taycan. La gestion du différentiel et du survirage est incomparable. Même en sortie d'épingle, elle ne glisse pas naturellement. Elle prend beaucoup plus de roulis. D'un point de vue objectif, c'est bluffant qu'une auto de ce poids-là puisse réaliser ce chrono. Mais le plaisir n'a rien à voir avec celui procuré par la Taycan Turbo S, qui reste loin devant. » NICOLAS GOURDOL

Dans une électrique,
le plaisir d'admirer
une belle mécanique
a aussi disparu...



RS E-TRON GT

Moteur >>

2 électriques Av/Ar

Puissance maxi >>

646 ch

Couple maxi >>

84,6 mkg

Régime maxi >> 16 000 tr/mn

Transmission >> intégrale, BVA2 Ar

Poids mesuré >> 2381 kg

Poids/puissance >> 3,7 kg/ch

Pneus Av&Ar >> 285/35 ZR21 &

305/30 ZR21 (Goodyear)

Perfs mesurées >>

0 à 100/200 km/h en 3"3/11"6,

400/1000 m D.A. en 11"2/20"7

Vitesse maxi >> 250 km/h

Prix de base (modèle testé) >>

156 200 (183 225) €





PAROLE DE PILOTE

ALFA ROMEO GIULIA GTAm (CUP 2)
CLUB : 1'22"13

« Quand les constructeurs en font des tonnes, on s'attend à ce que le résultat soit proportionnel. Elle se veut très radicale. Elle procure du plaisir. Mais quand on lui rentre dedans, elle n'est pas très rigoureuse mais on ne se fait jamais peur. Le chrono est cohérent. Elle gagne une seconde sur la QV grâce surtout aux Cup 2. Elle sous-vire un peu en appui. Je n'aime pas du tout le feeling de direction. Le différentiel actif ne fait jamais la même chose. La motricité n'est pas délirante. À l'épingle, je suis obligé de garder la 3^e! En freinage, l'AFU en fait trop. Et les distances ne sont pas terribles. »
NICOLAS GOURDOL



Le statut de familiale de la Giulia GTAm peut être légitimement contesté...

GIULIA GTAm

Moteur >>

V6 à 90° biturbo, 2 891 cm³

Puissance maxi >>

540 ch à 6 500 tr/mn

Couple maxi >>

61,2 mkg à 2 500 tr/mn

Régime maxi >> 6 800 tr/mn

Transmission >> propulsion, BVA8

Poids mesuré >> 1 672 kg

Poids/puissance >> 3,1 kg/ch

Pneus Av&Ar >> 265/30 ZR20 &

285/30 ZR20 (Cup 2)

Perfs mesurées >>

0 à 100/200 km/h en 3"9/11"8,

400/1000 m D.A. en 11"7/21"1

Vitesse maxi >> 300 km/h

Prix de base (modèle testé) >>

171 600 (176 400) €



Sous le capot en carbone, le V6 biturbo délivre ici 540 ch.



Le kit aérodynamique signé Sauber F1 est plus esthétique que réellement efficace





L'ALFA RUGIT, TORTILLE, PATINE, RUE, VOCIFÈRE ET TALONNE LA M3 À L'ACCÉLÉRATION, AU DIXIÈME PRÈS

que ce mode désactive automatiquement l'ESP et que vous avez quand même 540 ch qui déferlent assez vivement sur les seules roues arrière.

Les vitrages fins, l'isolant en moins, le moteur légèrement libéré, tout cela vous fait vibrer physiquement et émotionnellement. Le carrossage augmenté et les Cup 2 remontent aussi pas mal de sensations au conducteur, des sensations dont est en partie privé celui de la BMW pourtant elle aussi en Cup 2, car la M3 fait clairement le choix de vous choyer grâce à un raffinement nettement plus important et le plein de technologies modernes. Par contre, celui qui a inventé ce baquet à séparateur central devrait être condamné. Dans un tel environnement, se casser le dos sur un angle de baquet puis s'écraser l'entrejambe sur cette singularité plus belle en photo qu'à utiliser fait un peu tache. La nouvelle M3 G80 vous paraît plus lourde et plus imposante volant (lui aussi très gros) en mains, et ce n'est pas qu'une impression. Aussi imposante qu'une ancienne M5, cette M3 offre un bel espace intérieur mais elle en occupe aussi beaucoup à l'extérieur. Par chance, son 6 en ligne biturbo de 510 ch sait remuer férocement ses 1733 kg

mesurés. Tout est paramétrable chez elle (on apprécie le bouton unique qui désactive toutes les surassistances et son antipatinage à 10 positions) mais même dans ses réglages les plus dynamiques, elle reste extrêmement civilisée, d'autant que sa boîte automatique ZF 8 rapports paraît moins réactive que celle de l'Alfa. Mais peut-être que ce sentiment est subjectivement suggéré par les superbes palettes de l'Italienne, tellement plus agréables à utiliser.

Lors de nos traditionnelles drag races à Lurcy-Lévis, les caractères dynamiques de ces deux rugissantes commencent à se dessiner... et à diverger. Alors qu'elles sont censées sur le papier s'élaner avec la même célérité, l'Alfa joue les capricieuses. Ça rugit, ça tortille, ça patine, ça rue. Et ça reste derrière. Cette génération de M3 maîtrise mieux sa motricité et s'envole de façon feutrée mais gaillarde. L'une déborde et s'emporte, l'autre bande ses muscles et reste compacte dans l'effort. Si j'étais audacieux, j'oserais le cliché des différences de caractère entre Transalpins et Teutons mais je doute que ce soit réellement voulu et mettrais plus ça sur le compte

des différences d'âge de conception des deux autos. Sachant que le différentiel de la Giulia Quadrifoglio, inchangé sur cette version GTAm, s'est toujours montré capricieux, il n'y a pas de raison pour que ça change ici. Toutefois, après quelques runs, les planètes s'alignent pour la Giulia et les chronos des deux autos s'approchent à un dixième près de leur fiche technique. L'Alfa accroche un 0-100 en 3"9 (3"8 annoncés) contre 4"0 pour la BMW (3"9 annoncés), le 0 à 200 est abattu en 11"8 pour les deux tandis que la barrière du kilomètre se franchit avec seulement un dixième d'écart au profit de la Giulia (21"2 contre 21"3). L'avantage de l'Italienne est mince malgré un rapport poids/puissance nettement favorable, mais il faut préciser que l'absence de banquette arrière est préjudiciable à la motricité, comme le démontre la version GTA qui est donnée plus rapide d'un dixième que sa consœur biplace. La BMW, c'est la force tranquille.

L'électrique Tactique

Mais la bagarre entre nos deux thermiques se déroule tout de même loin derrière notre troi-

PAROLE DE PILOTE

BMW M3 COMPETITION

CLUB : 1'21"63

« C'est une vraie M et on se bat au volant. Dans tous les virages, l'arrière s'allège et elle survire. Les freins ne sont pas dingues, il n'y a pas une grosse attaque. La boîte tire trop court sur les premiers rapports. Même les yeux fermés, je reconnaîtrais le feeling d'une BMW M. Il y a tout le charme, l'équilibre maison. C'est une M3, mais avec des kilos en plus. Elle est rigide, posée sur ses appuis. Le poids se ressent dans les courbes rapides, où on est obligé de lever. » NICOLAS GOURDOL



**LA BMW JOUE LES DISCRÈTES
MAIS DANS L'EFFORT,
ELLE EST LOIN D'ÊTRE TIMIDE**

sième larron à la teinte vert Tactique qui aura engendré une belle série de commentaires moqueurs. Peu importe ce kaki cocasse, la présence de l'Audi RS e-tron GT 100 % électrique est justifiée par sa fiche technique et ses chronos d'accélération. 3"3 pour le 0 à 100, 11"6 pour le 0 à 200 et 20"7 sur le kilomètre, ça ne lambine pas pour cette quatre roues motrices de 2381 kg mesurés chez notre partenaire W-Autosport, qui demande une sacrée énergie pour être arrachée du sol. Tant que vous avez au moins la moitié de l'énergie totale à disposition, sa puissance de 598 ch de base est abondée au démarrage pour atteindre 646 ch et vous téléporter vers l'horizon. Cependant, sans être sectaire, on peut dire qu'une fois sa drag race remportée haut la main, elle a alors dévoilé l'intégralité de sa palette émotionnelle. Comprenez que passer d'une RS e-tron GT à une Giulia GTAm ou à une M3 dans la même journée vous fait tout de suite prendre conscience

de tout ce qu'il manque à une électrique, aussi sportive soit-elle. Oui, la conduite électrique sur route est reposante, oui les accélérations voltées sont survoltées, oui l'équilibre et la stabilité sont surprenants du fait d'un centre de gravité abaissé, mais ne plus avoir à gérer que le frein et l'accélérateur, ne plus entendre autre chose que le couinement hystérique des pneus sous la contrainte, ne plus monter ou descendre un rapport, cela réduit considérablement l'activité et les stimuli. Difficile de ne pas voir cela comme un appauvrissement majeur du plaisir de conduite.

Et encore, on ne parle pas ici des soucis de recharge qui, un an après le Taycan, ne se sont pas résorbés. Passer son temps à chercher une prise/borne qui fonctionne, être obligé de se faire accompagner pour aller brancher/débrancher l'auto, se voir facturer plus de 180 € un plein parce que le compte se fait à la minute et pas au kW (et donc au débit que l'on ne maîtrise pas),

sortir et ranger des câbles qui traînent par terre, les brancher et les débrancher sous la pluie vu que la plupart des bornes ne sont pas protégées des caprices de la météo, s'inquiéter des bugs, des temps de trajets, tout cela grève une grosse partie du plaisir d'être ici, dans la pit-lane du circuit club de Magny-Cours. Et surtout, ça la met à l'écart d'un groupe qui, lui, vit une vie pleine de joies et d'insouciance, même quand les réservoirs se vident à vitesse grand V. Et malheureusement, ce ne sont pas les quelques tours de circuit qui vont changer la donne (d'autant qu'ils vous font très vite perdre l'autonomie de batterie).

Cette Audi RS e-tron GT n'a pas l'équivalent du mode Sport+ des Porsche cousines et elle chausse en plus de ça des pneus Goodyear Eagle F1 qui n'ont pas la réputation de sauver les causes perdues. Et il n'y a pas de miracle. Avec un amortissement plus souple que sur le Taycan et une gestion de la puissance qui certes privilégie l'arrière



Personne n'a fait de remarque sur ses naseaux. Étonnant.



Le 6 en ligne biturbo paraît plus velouté qu'avant.



Les semi-slicks Michelin sont optionnels.



Ces baquets optionnels sont jolis à regarder mais désagréables à utiliser.

M3 COMPETITION

Moteur >>

6 en ligne biturbo, 2993 cm³

Puissance maxi >>

510 à 6250 tr/mn

Couple maxi >>

66,2 mkg de 2750 à 5500 tr/mn

Régime maxi >> 7200 tr/mn

Transmission >> propulsion, BVA8

Poids mesuré >> 1733 kg

Poids/puissance >> 3,4 kg/ch

Pneus Av&Ar >> 275/35 ZR19 &

285/30 ZR20 (Cup 2)

Perfs mesurées >>

0 à 100/200 km/h en 4"0/11"8,

400/1000 m D.A. en 11"8/21"2

Vitesse maxi >> 290 km/h

Prix de base (modèle testé) >>

102000 (129195) €



Les thermiques tiquent car l'électrique en charge est bien trop souvent statique.

mais seulement à basse vitesse et des pneus qui n'offrent pas un grip formidable, il faut se retenir en permanence lorsqu'on souhaite attaquer en RS e-tron GT. Quand dans les autres berlines, on se doit seulement de gérer la motricité de l'essieu postérieur, ici, c'est le train avant qui fait fusible. Au freinage, il faut gérer le poids et une pédale de frein spongieuse, puis une inscription sur des œufs pour ne pas sous-virer et, alors qu'on pouvait espérer que, comme sur le Taycan, la reprise d'accélérateur se traduise par un déhanchement de la poupe qui aide à terminer le virage, ici c'est une nouvelle fois l'avant qui s'échappe. Pour parvenir à la mettre en glisse, il faut bien ralentir avant la courbe, envoyer une grosse louche d'accélérateur avant la corde pour que la transmission envoie majoritairement la puissance vers l'arrière et que les roues arrière directrices fassent leur œuvre, mais dès que la vitesse augmente, on sent le flux repartir sur l'avant et tirer le nez exagérément. Bref, cela n'est ni efficace ni divertissant car il est impossible de tenir une glisse avec un peu de vitesse. Ce caractère emprunté est illustré par le chrono en 1'23"78 très loin des 1'21"28 du Porsche Taycan Turbo S, tout juste au niveau d'une Cadillac ATS-V et à peine devant une Mégane R.S. 4 Trophy même pas R.

Taiseuse vs crieuse

Pendant ce temps, nos deux thermiques expriment encore plus clairement leurs différences et confirment les tendances entrevues à Lurcy-Lévis. La Giulia est une séductrice. En mode Race, ESP désactivé, malgré sa direction légère, elle vous bombarde de sensations tout de suite, elle remue, gigote, demande des corrections, ses réactions ne sont pas toujours identiques (la suspension peut créer des facettes en appui), parfois vous sortez par les portières, parfois elle grippe

mais elle reste constante sur un point important : son amicalité. Même lorsque l'avant plutôt qu'à s'inscrire perd subitement le grip avant la corde, vous avez la conviction intime qu'elle sera toujours rattrapable, d'autant que ce n'est pas une auto qui pivote exagérément sur les freins. Bref, même si elle paraît brouillonne pour le pilote qui cherche la précision et le chrono, elle se montrera franchement divertissante pour tous les autres. Et lorsqu'elle accepte de tout bien faire, son chrono en 1'22"13 convainc puisqu'elle devance une Audi R8 RWD. Notez qu'elle affiche la meilleure vitesse maxi sur le Club : 208 km/h contre 206 à la BMW et 199 à l'Audi.

Mais la surprise vient de la M3 Competition. On perçoit tout de suite sa plus grande rigidité et sa plus grande homogénéité même si elle reste plus filtrée, plus aseptisée, moins communicative, moins partageuse de sensations... sauf quand vos cuisses commencent à devenir douloureuses à force de cogner contre ce satané monticule. On peut se passer de ces baquets M Carbon optionnels à 3850 € dans cette toute première mouture de la M3 G80 qui sera la plus utilisable au quotidien. De toute façon, ils ne permettront pas à l'Allemande de rivaliser avec la pétulance de l'Italienne volubile et éruptive, d'autant que la jolie sonorité du 6 en ligne est atténuée par les turbos et le filtre à particules pendant que l'Alfa en mode Race hurle et grogne comme une hystérique. C'est toujours mieux que sur la e-tron, vous me direz...

La BMW la joue discrète, certes, mais elle n'est pas timide dans l'effort. Sur une piste Club sèche, cette nouvelle génération dévoile alors toutes ses qualités en se montrant finalement aussi divertissante à piloter que l'Alfa mais surtout plus sérieuse et plus performante ! Plus cohérente qu'avant, elle est aussi plus facile à appréhender.

Il faut toujours un pied droit sensible lorsque la puissance déferle sur les roues arrière, mais avec les Cup 2, les débordements semblent un peu plus progressifs, plus faciles à juguler... et donc plus attractifs ! En plus de ce penchant pour la gaudriole jouissive et fumeuse, elle sait aussi rester rigoureuse et claquer des temps avec un chrono de 1'21"63, 1"3 plus rapide que la précédente M3 Competition, ce qui la place devant une Lotus Exige Cup 430 ! Pas sûr que ses pneus et ses freins durent aussi longtemps que sur l'Anglaise mais pour un paquebot de plus d'1,7 tonne, la performance ne manque pas de surprendre. Elle impressionne particulièrement par son équilibre et son grip dans les longues courbes (double droit et gauche à rayon constant) où elle est la seule à effacer la difficulté au-dessus des 100 km/h. Joli.

Et comme à ma grande surprise je n'ai entendu aucune remarque sur sa calandre durant les trois jours, il semble désormais que le bon groin a été séparé de l'ivraie. La M3 a désormais tout pour plaire. Même son nez. ■

VERDICT

Ces trois courants divergents au sein du groupe des familiales de notre assemblée annuelle présentent des caractères très différents qui ont chacun leurs atouts pour émouvoir. Toutefois, même si l'Alfa est la plus truculente, celle qui possède le plus grand panel de qualités et qui satisfera donc le plus grand nombre reste cette étonnante M3 Competition G80 qui, sur le papier, laissait craindre le pire qui n'est jamais survenu. Étant donné que toutes les Giulia GTAm/GTA sont déjà vendues, ça ne vexera personne...

VONE RACING

REPROGRAMMATION - PREPARATION MOTEUR



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



**VENTE ET MONTAGE
DE PIECES PERFORMANCE**

- FREINAGE
- SUSPENSIONS
- ECHAPPEMENT

www.vone-racing.fr

UTILITAIRE



CITADINE



GTI



SPORTIVE



CROSSOVER



SUV



GT



SUPERCAR



VALENCE (26)

infos@vone-racing.fr

06.88.45.23.37

MONTPELLIER (34)

montpellier@vone-racing.fr

04.67.42.22.04

VENDEE (85)

vendee@vone-racing.fr

06.16.31.51.09

CENTRE (41)

tours@vone-racing.fr

06.59.62.35.08





EN APESANTEUR

Difficile de garder les pieds sur terre, quand ces deux atmosphériques hurlent à plus de 8 000 tr/mn, vous bombardent de get alignent des temps de folie... Cela fleure bon le coup de cœur et la prise de tête pour départager ces pistardes ultimes.

PAR JULIEN DIEZ PHOTOS YANNICK PAROT





AU BOUT DE 1 000 M,
SEPT PETITS DIXIÈMES LES SÉPARENT,
MALGRÉ UN DELTA
DE PUISSANCE DE 130 CH !



« Q

uelle idée de les départager ! Il faut avoir les deux... », s'insurge Sébastien Ullmann, qui adore la piste et possède une 991.2 GT3 RS, après avoir hésité avec une Huracán Performante. Il a raison, ces deux supersportives sont complémentaires et doivent figurer dans le garage idéal. Elles en mettent plein les mirettes par leur panoplie course et leurs appendices démesurés. La "simple" GT3 passe la vitesse supérieure, à coups d'aileton réglable, de museau copieusement aéré et d'éléments en carbone. Le panel de réglages (aéro, suspension), le recours au carbone, le tarif et le confort se rapprochent d'une ex-RS... Alors imaginez ce que va être la future 992 RS, prévue pour 2023 ! Porsche évoque l'allègement, la puissance supplémentaire et un régime maxi dépassant les 9 000 tr/mn... Même la

Cup, avec qui elle partage son train avant à double triangulation, ne peut en dire autant (essai dans *Motorsport* 99).

Quant à Lamborghini, il a pour objectif avec la Super Trofeo Omologata de reproduire les émotions de la course sur la route... Un peu comme McLaren avec la GT4 homologuée 620R (*Motorsport* 101). Il ne se focalise pas sur l'allègement comme une Gallardo Superleggera et veut vous marquer au fer rouge. Mission réussie, cette Huracán affole les sens et se hisse parmi les sportives les plus sensationnelles du marché. Les voies s'élargissent : 20 mm à l'avant et 27 mm à l'arrière. D'où la présence d'ailes hypertrophiées. Le carbone habille les trois-quarts de la carrosserie (sauf portières et toit), ce qui explique en partie le tarif astronomique dépassant ici les 400 000 € avec options, contre moins de 300 000 € pour une EVO bien équi-



Le capot à bascule se déverrouille avec cette clé en carbone (à droite).



Attention les oreilles, mais aussi les chronos! Foncez voir la vidéo.



pée. Le museau d'un seul tenant, basculant vers l'avant en hommage à la Miura, est percé d'énormes écopes qui cantonnent le coffre à un rangement pour casque (jet, pas intégral). Des manchons à air s'immiscent aussi à l'avant pour refroidir les freins, comme en course. Également dignes du FIA GT3, les écopes sur les ailes avant diminuent les turbulences au niveau des passages de roues. La prise d'air cheminée s'occupe uniquement de refroidir le compartiment moteur à persiennes, qui rend lui aussi hommage à la Miura et condamne la rétrovision centrale. Comme le capot moteur, il s'ouvre avec délicatesse et patience, à l'aide d'une clé en carbone, disons fragile. Le flux aéro se divise ensuite sur l'aileron requin puis cogne contre l'aileron réglable (3 positions, comme la 911) pour créer un maximum d'appui (Alto) ou le traverser en augmentant la taille de la fente

supérieure (Basso). Enfin, la vue arrière vous achève par son côté Mad Max, brut de décoffrage et intimidant: extrême largeur, découpes, absence de caches et de grilles de protection, vue imprenable sur les deux sorties d'échappement centrales en titane permettant de voir le cœur du volcan en fusion... Même avant de démarrer, ces deux-là attendent les foules, dégagent un charisme digne de la compétition et ont tout d'œuvres d'art. Sauf qu'elles sont faites pour être essorées et non admirées tels des bijoux de l'ancien temps.

Monuments mécaniques

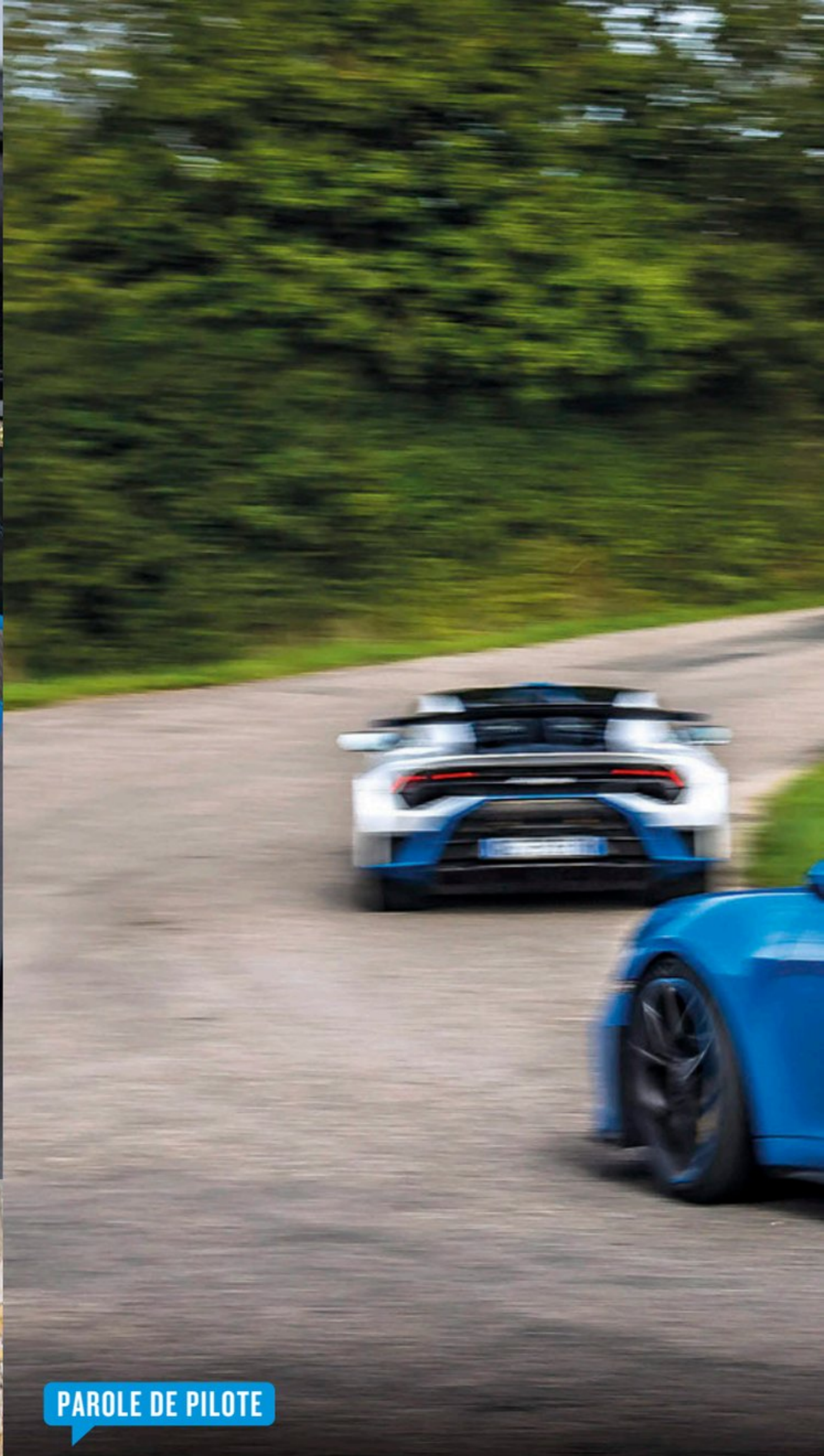
Suite au premier essai de la 911 GT3, on se dit que l'on a dégotté le Graal mécanique. Le flat-6 atmo hurle toujours autant, malgré les filtres à parti-



Ces baquets "Racing" sont standard, à l'inverse des nombreuses touches de carbone.



Sous haute protection, le bijou atmo' délivre 640 ch, comme l'EVO.



PAROLE DE PILOTE

LAMBORGHINI HURACÁN STO MAGNY-COURS GP 1'47"73 (POTENZA RACE)

« En équilibre, c'est super. C'est joueur juste ce qu'il faut. Elle reste saine malgré la pure propulsion. J'ai eu de légères dérives en sortie d'Adélaïde ou de 180°, mais elles se corrigent facilement. Comme la Performante, elle met énormément en confiance. Le moteur est toujours aussi incroyable... Le bruit est fabuleux. La boîte est toujours aussi folle. J'ai de l'instabilité sur les freins mais plus de l'avant que de l'arrière. Elle a tendance à louvoyer. Le pic du pneu Race existe vraiment. » ROMAIN MONTI



Ici en "Alto" pour augmenter l'appui, l'aileron possède trois réglages.

LE FLAT-6 FAIT FRÉMIR LES TYMPANS JUSQU'À 9 000 TR/MN... UNE PERLE, QUI PARAÎT PRESQUE PONDÉRÉE À CÔTÉ DU V10 ATMO'... ORGASMIQUE !



cules. Il revendique fièrement 510 ch et une délicieuse double personnalité qui se dévoile à 5 000 tr/mn et part en vrille à 7 000 tr/mn en vous emportant jusqu'à 9 000 tr/mn dans un torrent d'adrénaline. Les râles typiques résonnent présent à bas régime. Le duo admission/échappement actif fait frémir les tympans dans les tours. Un tel show enivre et justifie à lui seul l'achat de cette perle atmosphérique.

Oui, mais voilà, il ne faut pas tester une STO dans la foulée. Le flat-6 paraît presque pondéré à côté du V10 atmosphérique... orgasmique! La configuration est identique à celle des Performante et EVO, au calibrage près de la réponse à l'accélérateur et de l'ouverture des clapets d'échappement. Lambo évoque aussi une amélioration du son à haut régime et précise qu'il se passe de filtre à particules. Un miracle, lié au faible volume de production.

Précisons d'ailleurs que, comme pour la GT3, il n'est pas limité. Le 5,2 litres bi-injection démarre toujours en fanfare et vous fait apprécier le Stop&Start, désactivable comme la moitié des cylindres à faible charge. Ne rigolez pas, il devient possible d'aligner 500 km avec un plein et de descendre sous les 15 l/100 km. Bon, en toute franchise, il est très difficile de résister à l'appel du V10, l'une des mécaniques les plus vibrantes au monde. Il surprend d'abord par sa force incroyable dès 2 000 tr/mn qui lui permet d'aligner d'excellentes reprises: 3^e de 80 à 150 km/h! Puis il sidère par sa manière furtive de gravir les échelons. Le V10 change de ton à 4 000 tr/mn avant de lâcher les rênes à 5 500 tr/mn et de vous envoyer au quasi 9^e ciel (8 700 tr/mn) avec une telle rage que le rupteur saute au visage. Très course, la tonalité rauque et hargneuse se calque sur celle des EVO et Performante, mais l'intensité et



Ces jantes en magnésium et ces pneus "Race" semi-slicks sont optionnels.



POURQUOI VOULOIR LES DÉPARTAGER ? CES SUPERSPORTIVES SE COMPLÈTENT ET DOIVENT FIGURER DANS LE GARAGE IDÉAL



PAROLE DE PILOTE

PORSCHE 911 GT3 MAGNY-COURS GP 1'49"54 (CUP 2 R)

« En termes de grip pur, je suis plus en confiance par rapport à la STO. La grosse différence par rapport aux anciennes c'est le train avant, qui aide bien aux placements. Je préfère la Huracán pour son ambiance sonore, même si la GT3 c'est fou, c'est strident. Le flat-6 fait tellement un bruit de dingue que parfois, on ne sait plus où on en est. Mais il y a une émotion supplémentaire dans la STO. Pour les personnes qui pratiquent beaucoup le trackday, j'aurais tendance à opter pour la GT3 pour sa fiabilité, son endurance. Il n'y a rien à faire, tout est prêt! » **ROMAIN MONTI**

le volume grimpe d'un cran : réduction des insonorisants, résonance émanant des éléments en carbone... L'osmose et le feeling très brut plongent bien dans l'univers de la compétition et hérissent l'épiderme.

Supersoniques

Mieux vaut respirer profondément avant de déclencher un départ canon (Thrust mode) : mode Trofeo, ESC Off, freins et gaz. Le régime de départ oscille autour 4000 tr/mn et le compteur approche les 300 km/h en fin de mesure. Avec de la colle aux pattes, alias les Bridgestone Potenza Race optionnels (3000 €), le coupé à moteur central expédie le 0 à 100 km/h en 3"0 et file à la borne kilométrique en 19"4... Oui, ce temps est inférieur à celui de la Performante (19"2) et quasi au niveau de l'EVO (19"5). Or vous oubliez deux détails. Il s'agit d'une propulsion et qui plus est copieusement chargée en aéro. La mesure est ici réalisée en "Alto" (haut), accentuant l'appui. Lamborghini annonce 420 kg à 280 km/h, contre 324 kg en position "Basso" (bas). Cela représente un bond de 53 % par rapport à la Performante. La GT3 ne va pas si loin, malgré son copieux aileron col-de-cygne et le déploiement manuel de réglettes au niveau du train avant (soubassement) pour équilibrer l'aéro. Porsche revendique 350 kg à 300 km/h, ce qui est déjà un exploit, et précise que ces réglages sont réservés à la piste. Notre modèle d'essai PDK, chaussé en Cup 2 R optionnels et configuré en position appui minimal,

laisse sans voix à Lurcy-Lévis. Il décolle à 6500 tr/mn avec une efficacité dont Porsche a le secret. Bien qu'il totalise 10000 km et que l'embrayage montre des signes de fatigue, il se contente de 3"2 de 0 à 100 km/h (3"4 annoncés en Cup 2) et de 20"1 au 1000 m. Sept petits dixièmes le séparent ainsi de la STO au bout d'un kilomètre, malgré un delta de 130 ch. La GT3 profite aussi de son moindre appui pour filer à 320 km/h, contre 310 km/h pour l'Italienne. Lamborghini confie que la vitesse est bridée en raison de la charge aéro. Étonnant, sachant que sans limiteur, la STO a atteint 315 km/h à Ehra-Lessein. Lors des freinages à haute vitesse, elle remue davantage (de l'avant) par rapport à son ennemie du jour. Cela dit, la force de ralentissement est colossale. Elle fait appel à des disques carbone/céramique CCM-R Brembo (déjà vus sur la Senna), au procédé long et coûteux aboutissant à une résistance accrue de 60 %. Le système carbone/céramique optionnel Porsche est pourtant du genre costaud et increvable. Mais la plus radicale des Huracán oblige à revoir ses repères tant elle freine court. Elle se contenterait de 110 m pour s'arrêter depuis 200 km/h ! Cet onéreux dispositif de série est sous double surveillance, au tableau de bord et sur l'écran central : température des disques et du liquide de freins, en faisant varier le code couleur du vert au rouge, comme pour les pneus.

Il reste un élément qui turlupine : le poids. Chez notre partenaire W-Autosport, la balance indique 1475 kg pour la GT3 PDK, contre



Les Cup 2 R, coûteux et au pic de performance réduit, font gagner 1"7 sur le Club!



L'arceau et les harnais font partie du pack Clubsport (gratuit).



La fulgurante PDK officielle, mais le levier existe encore!



À la base, la STO ne pouvait être présente à l'élection début novembre, d'où l'organisation de cette rencontre un mois plus tôt... À la faveur d'une météo plus clémente et de chronos sur la piste Grand Prix.

1435 kg annoncés. Bravo, elle reste sous la barre symbolique de la 1,5 tonne! La STO n'y parvient pas, à moins de supprimer la hi-fi et l'arceau. Elle chuterait ainsi à 1485 kg selon Lambo'. Nous avons relevé ici 1512 kg, soit seulement 13 kg de moins que la Performante, contre 1635 kg pour l'EVO intégrale. Précisons que notre STO possède un arceau, le lift avant, embarque du carbone à l'extérieur, à l'intérieur, et des jantes en magnésium (SC Pack à 15 000 €, incluant l'arceau et la télémétrie) permettant d'économiser 13 kg par roue. À l'inverse, Lamborghini surprend en conservant le système de roues arrière directrices (maxi 3° contre 2° sur la GT3), inauguré par l'EVO et non disponible sur l'EVO 2WD. La STO devient donc la seule Huracán propulsion ainsi parée. Maurizio Reggiani, le responsable Recherche et Développement, n'a

jamais défendu cet artifice, mais il suffit d'un enchaînement pour comprendre pourquoi il a donné son feu vert.

Connexion totale

La combinaison de ce système et d'une direction ultra-franche (démultiplication fixe) rend les placements très incisifs, sans trop en faire. Le train avant est moins sous-vireur que celui de la Performante et plus mordant que celui de l'EVO. Lamborghini n'a pas touché aux ressorts, mais a rigidifié les barres antiroulis, les rotules, puis a recalibré les amortisseurs pilotés électromagnétiquement (de série). L'efficacité croît, sans nuire à la capacité d'absorption. Les mouvements parasites sont parfaitement canalisés. Il est juste dommage, comme pour les autres versions, de ne pouvoir dissocier la

SUR LE TRACÉ GRAND PRIX, LA PUISSANCE ET L'AÉRO DE LA STO LA FONT S'ENVOLER À QUASI DEUX SECONDES DE LA GT3!



suspension des autres paramètres de conduite. Le débattement reste supérieur à celui de la GT3 et les occupants sont moins secoués sur le bosselé. Cela n'érige pas l'Italienne en déesse du confort. L'insonorisation est moins poussée. Les baquets carbone, moins caricaturaux que ceux de la Performante, fatiguent à la longue contrairement à ceux de la GT3. Quoi qu'il en soit, ces pistardes sont vivantes et maintiennent éveillé sur autoroute: bruits de roulements avec les semi-slicks, ronron mécanique...

La plus facile à vivre au quotidien reste de loin la GT3, même si la 992 franchit un cap vers la radicalité. Attention, les semi-slicks optionnels Cup 2 R et Potenza Race accentuent le phénomène de guidonnage, cette propension à épouser le relief de la chaussée. La 911 peut vous mener par le bout du nez sur le bosselé et mériterait d'ailleurs un réglage de suspension plus

soft, via le spectre offert par les amortisseurs pilotés: PASM Sport rabaisant l'assiette de 20 mm. Rappelons qu'elle va plus loin que la STO en matière de réglages, en permettant d'affiner le carrossage, les barres anti-roulis ou le pincement. Elle rigidifie ses ressorts et les accompagne d'auxiliaires (helpers) à l'arrière pour éviter de rompre le contact avec la chaussée. Comme la Cup, elle opte pour des rotules rigides et une double triangulation à l'avant. Cette dernière représente une révolution sur la planète 911, qui facilite les placements. De quoi calmer la concurrence, hormis McLaren, spécialiste du train avant scalpel et d'une connexion très pure à la route. Divine, la direction hydraulique maison est indétrônable, mais celle électrique de nos protagonistes se défend bien. Lamborghini modifie la densité selon les modes et mise sur le tranchant. Une question de goût, mais



LAMBORGHINI HURACÁN STO (RACE)

Moteur >> V10, bi-injection, 5 204 cm³
 Puissance maxi >> 640 ch à 8 000 tr/mn
 Couple maxi >> 57,6 mkg à 6 500 tr/mn
 Régime maxi >> 8 700 tr/mn
 Transmission >> propulsion, 7 à double embrayage
 Poids mesuré >> 1 512 kg
 Poids/puissance >> 2,4 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 245/30 ZR20 - 305/30 ZR20
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 3"0/8"9
 400/1000 m D.A. en 10"5/19"4
 Vitesse maxi >> 310 km/h (bridée)
 Prix de base (modèle testé) >> 299 294 (415 454) €

PORSCHE 911 GT3 (CUP 2 R)

Moteur >> flat-6, injection directe, 3 996 cm³
 Puissance maxi >> 510 ch à 8 400 tr/mn
 Couple maxi >> 47,9 mkg à 6 100 tr/mn
 Régime maxi >> 9 000 tr/mn
 Transmission >> propulsion, 7 à double embrayage
 Poids mesuré >> 1 475 kg
 Poids/puissance >> 2,9 kg/ch
 Pneus Av&Ar >> 255/35 ZR20 - 315/30 ZR21
 Perfs mesurées >> 0 à 100/200 km/h en 3"2/10"6
 400/1000 m D.A. en 11"0/20"1
 Vitesse maxi >> 318 km/h
 Prix de base (modèle testé) >> 178 595 (214 529) €

le feeling Porsche offre plus de naturel et de progressivité. Ces deux ennemies se rejoignent en matière de boîte, tout aussi réactive et obéissante. Lamborghini ajoute un brin de spectacle, en accentuant les à-coups à la montée et les pétarades à la descente en Trofeo. Il se démarque surtout par des rapports plus courts et une vraie boîte 7, bien étagée et qui maintient la mécanique au meilleur de sa forme.

Outils école

La guerre est déclarée sur nos pistes favorites. Tous les coups sont permis. Les pressions sont ajustées, les pneus chauffés comme il se doit. La 911 se démarque rapidement par son grip, divin naturellement et décuplé par les pots de colle Cup 2 R. Elle garde l'avantage aux placements, en se jetant sur la corde et en conférant un sentiment d'invincibilité. Ce train avant encaisse n'importe quelle difficulté avec un sang-froid inédit. Le train arrière pivote, quand celui de la STO se contente d'accompagner et se dévergonde plutôt en sortie. Mais oubliez l'idée de drifter avec de pareils outils ! L'Italienne se rattrape sur les phases intermédiaires et dégaine plus fort en sortie, bien aidée par le répondant du V10 et l'étagement de boîte. Dans tous les cas, ces pistardes réclament de se battre au volant pour en extraire tout leur potentiel, monstrueux et évolutif pour s'amuser sur circuit. De sacrés outils écoles !

Sur le GP, la puissance et l'aéro de la STO la font s'envoler à quasi 2"0 de la GT3. Oui, elle talonne la Performante (1'47"52), mais Lambo' avoue que les Trofeo R sont plus performants que les Potenza Race. Il faut souligner la performance de la GT3, qui devance s'il vous plaît l'icône 991.2 GT3 RS (en Cup 2 R) de quasi une seconde. Sur un tracé technique comme le Club, l'écart se réduit à une demi-seconde et à 0"3 face à la STO. L'Italienne la distance en ligne droite, mais l'Allemande lui colle au train partout ailleurs et ébahit dans le pif-paf après les stands, abordé 5 km/h plus vite... Au point qu'elle entre quasi aussi fort qu'une 992 Cup ! « Elle se révèle sous la contrainte, comme une voiture de course. On a l'impression d'être en

slicks, en Carrera Cup. Elle est très fine et possède le meilleur train avant du monde » confie Nicolas, après avoir réalisé le chrono. Il est également dithyrambique en sortant du baquet Lambo' : « C'est phénoménal ! L'univers est très course. Il y a une allonge de dingue. On est sur le cm pédale, pas le mm pédale comme une Turbo. Les pneus sont un véritable fusible. Oui, elle est mieux que la Pista en émotion, mais la Ferrari reste plus fun, rapide ». Précisons qu'il a hérité de Cup 2 R ayant déjà servi à Romain sur le GP pour la 911 et qu'il a bénéficié de pneus neufs lors de sa seconde session de chrono sur le Club avec la Huracán, sans pour autant améliorer le temps.

La question soulevée par les pneus rend dingue Sébastien Loeuillet, pistard invétéré : « Ce Bridgestone est soi-disant capable de faire de longs runs... Or au bout d'une vingtaine de tours, l'avant est quasi lisse et les flancs anormalement usés ». Il avoue préférer la GT3, plus gratifiante à piloter à la limite tout en étant hypersaine et facile à mener. D'un côté, le tsunami émotionnel provoqué par la STO fait l'unanimité. De l'autre, la majorité de l'équipe se verrait davantage évoluer sur les trackdays en GT3, qui coûte au passage quasi deux fois moins. D'où le dilemme et la remarque initiale de Sébastien Ullmann : au fond, pourquoi choisir ? ■

VERDICT

La STO incarne la supersportive la plus sensationnelle du moment ! Le niveau de connexion à la route et à la mécanique est délirant. Elle est plus démonstrative, caractérielle et performante que la 911 GT3. Mais le gain par rapport à la Huracán Performante ne justifie pas un tel prix. Cette italienne est certes palpitante, mais moins adaptée à un usage circuit qu'une GT3 : coût d'utilisation (disques de freins, carrosserie carbone), géométrie de suspension non paramétrable, pneus moins performants. La 992 GT3 incarne un outil évolutif incontournable, possédant aussi un sacré grain de folie. C'est sûr, le titre suprême va se jouer entre ces deux pistardes...



votre réseau de professionnels

Reprogrammation moteur

+kW
+Nm



tolérances
mécaniques



France
Suisse
DOM-TOM

- + DE PUISSANCE
- + DE COUPLE
- DE CONSOMMATION



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

www.motortech.fr



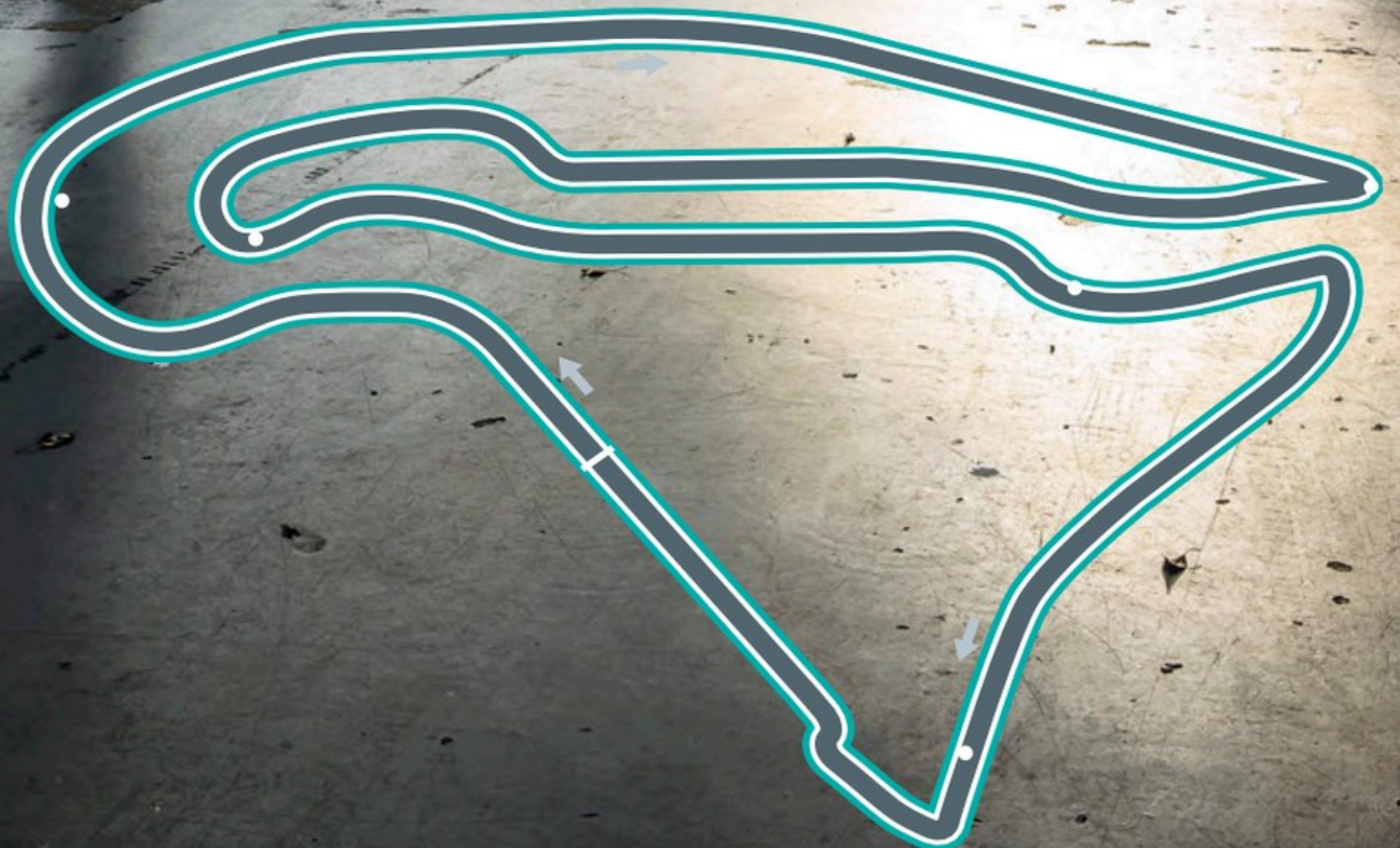
JUGES DE PAIX



Notre dispositif exceptionnel se compose toujours de trois pistes, malheureusement la météo capricieuse n'a permis à Romain Monti de réaliser que deux chronos sur la piste Grand Prix. Toutes les voitures sont en revanche passées entre les mains de Nicolas Gourdol sur la piste Club sèche tandis que les performances ont pu être mesurées sur la ligne droite de Lurcy-Lévis. La température ambiante oscillait entre 10 et 11 °C.

	McLaren Senna	1'42"99
	Ferrari 488 Pista (Cup R)	1'44"90
	McLaren 720S (Trofeo R)	1'47"05
	Porsche 991/2 GT2 RS (Cup R)	1'47"16
	Lamborghini Aventador SVJ	1'47"33
	Dallara Stradale	1'47"36
	Lamborghini Huracán Performante	1'47"52
1	Lamborghini Huracán STO	1'47"73
	McLaren 675LT	1'48"00
	McLaren 600LT Coupé	1'48"39
	Porsche 991/2 GT2 RS (Cup 2)	1'48"74
	McLaren 600LT Spider	1'48"84
2	Porsche 992 GT3 (Cup R)	1'49"54
	Lamborghini Huracán EVO	1'49"92
	Porsche 991/2 GT3 RS (Cup R)	1'50"36
	Corvette C7 Z06	1'51"30
	Porsche 991/1 GT3 RS (Cup 2)	1'51"62
	Porsche 991/2 GT3 (Cup 2)	1'51"70
	McLaren 570S Track Pack	1'51"75
	Mercedes AMG GT R	1'51"85
	Nissan GTR Track Edition	1'54"60
	Porsche 718 Cayman GT4	1'54"95
	Lotus Exige Cup 430	1'55"62
	Porsche 992 Carrera S PDK	1'56"06
	Mercedes AMG GT 63 S	1'56"49
	Porsche Cayman (981) GT4	1'56"61
	BMW M5 F90	1'58"39
	BMW M2 Competition	1'59"78
	Cadillac CTS-V	1'59"90
	Audi RS5 Sportback	1'59"97

MAGNY-COURS GP





MAGNY-COURS CLUB

McLaren Senna 1'14"93

Ferrari 488 Pista (Cup R) 1'16"06

Lamborghini Huracán EVO 1'16"69

1 Lamborghini Huracán STO 1'16"89

Lamborghini Huracán Performante 1'17"17

2 Porsche 992 GT3 (Cup R) 1'17"18

Porsche 991/2 GT3 RS (Cup R) 1'17"68

McLaren 600LT Coupé 1'17"84

Porsche 991/2 GT3 (Cup 2) 1'18"85

Porsche 992 Carrera S PDK 1'20"36

Mercedes-AMG GT 63 S (Cup 2) 1'20"49

3 Chevrolet Corvette C8 Stingray 1'20"66

4 BMW M3 G80 (Cup 2) 1'21"63

Chevrolet Corvette C7 Stingray 1'21"72

5 Alfa Romeo Giulia GTAm 1'22"13

6 Audi RS e-tron GT 1'23"78

Renault Mégane R.S. Trophy 1'23"87

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

Honda Civic Type R FK8 1'25"39

8 Hyundai i20 N 1'27"91

ÉPINGLE

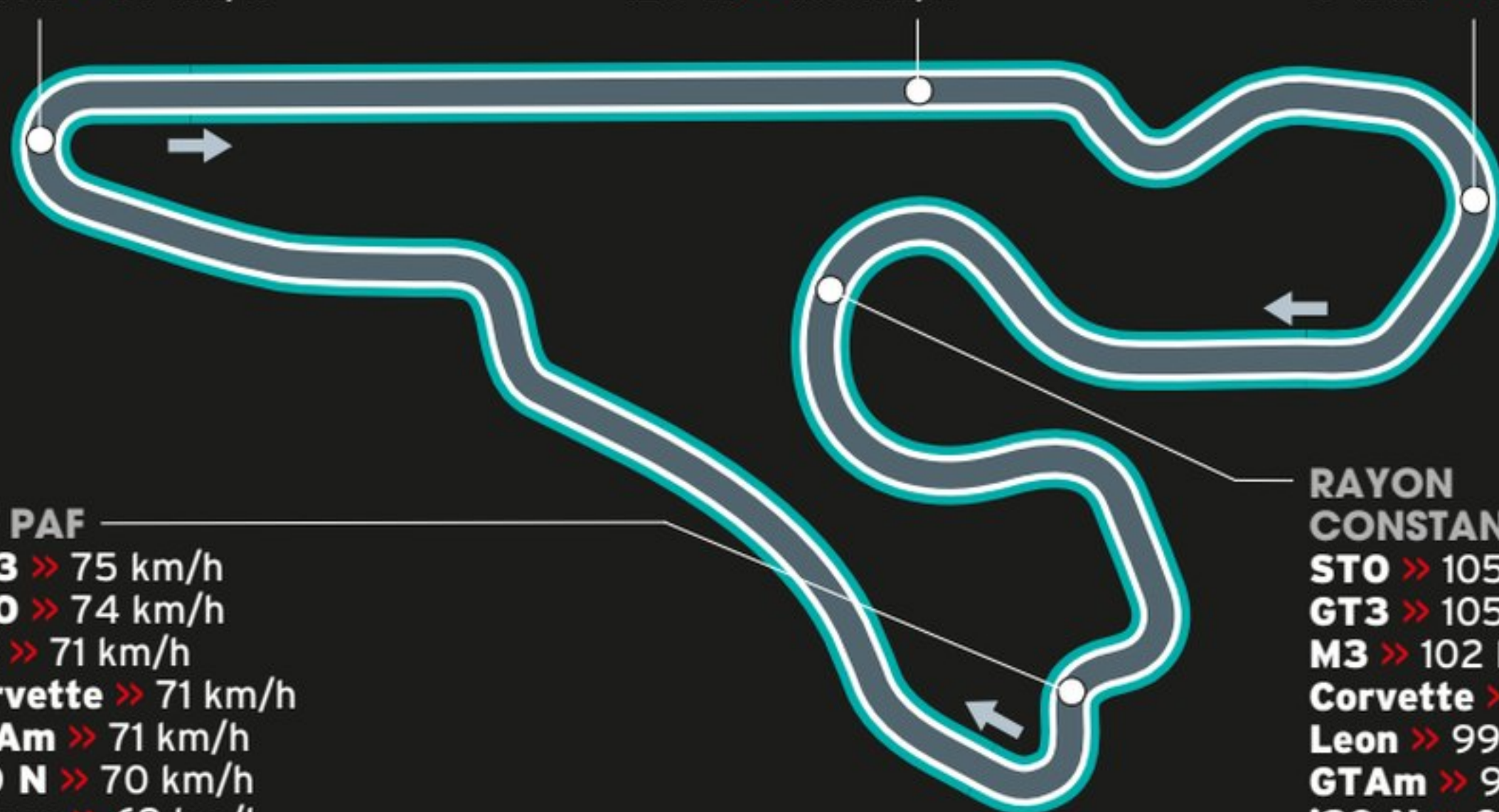
STO >> 76 km/h
GT3 >> 74 km/h
M3 >> 73 km/h
Corvette >> 71 km/h
Leon >> 68 km/h
i20 N >> 68 km/h
GTAm >> 68 km/h
e-tron >> 67 km/h

LIGNE DROITE

STO >> 221 km/h
GT3 >> 212 km/h
GTAm >> 208 km/h
M3 >> 206 km/h
e-tron >> 199 km/h
Corvette >> 198 km/h
Leon >> 184 km/h
i20 N >> 166 km/h

DOUBLE DROIT

STO >> 108 km/h
GT3 >> 108 km/h
M3 >> 105 km/h
Corvette >> 104 km/h
Leon >> 102 km/h
i20 N >> 101 km/h
GTAm >> 98 km/h
e-tron >> 97 km/h



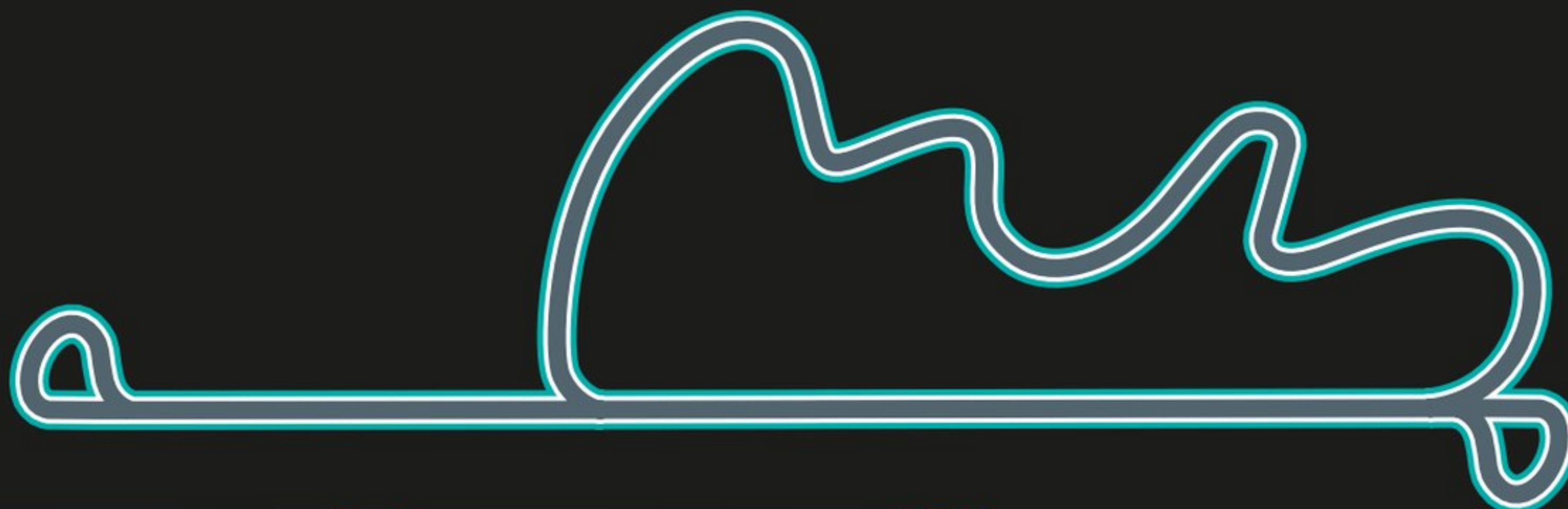
PIF PAF

GT3 >> 75 km/h
STO >> 74 km/h
M3 >> 71 km/h
Corvette >> 71 km/h
GTAm >> 71 km/h
i20 N >> 70 km/h
e-tron >> 69 km/h
Cupra >> 68 km/h

RAYON CONSTANT

STO >> 105 km/h
GT3 >> 105 km/h
M3 >> 102 km/h
Corvette >> 100 km/h
Leon >> 99 km/h
GTAm >> 99 km/h
i20 N >> 98 km/h
e-tron >> 97 km/h

LURCY-LÉVIS



0 - 100 km/h	400 M	1 000 M	
3"0	10"5	19"4	Huracán STO
3"2	11"0	20"1	992 GT3
3"3	11"2	20"7	RS e-tron GT
3"9	11"7	21"1	Giulia GTAm
4"0	11"8	21"2	M3 Competition
3"7	11"8	21"7	Corvette Stingray
5"6	13"6	24"4	Leon VZ 300
6"7	14"8	27"1	i20 N

RÉVÉLATION DE L'ANNÉE : CHEVROLET CORVETTE STINGRAY

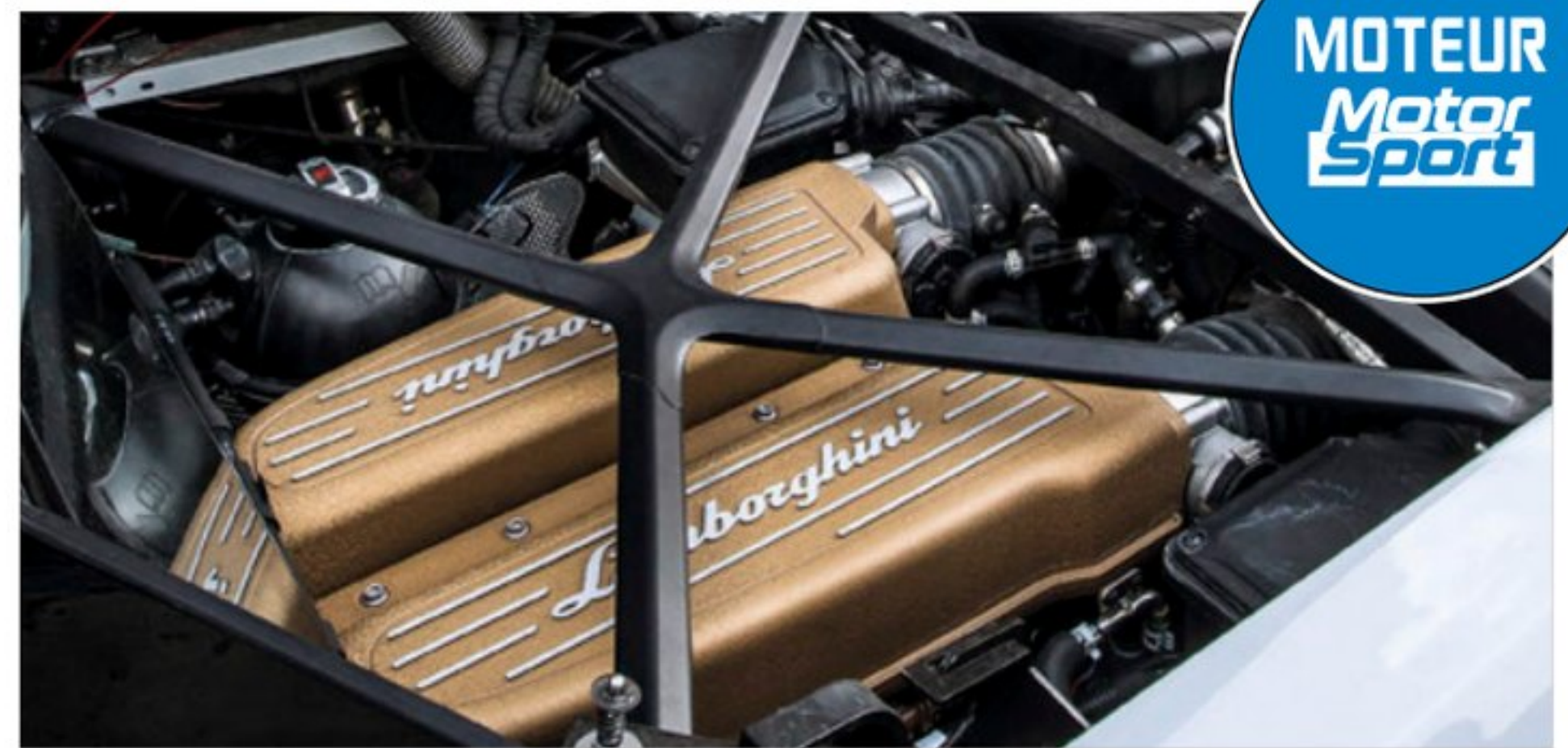
RÉVÉLATION
Motor
Sport



Une révélation, la Corvette? Oui, sachant que la huitième génération fait sa révolution, en adoptant un moteur central. D'où l'effet de surprise, qu'a voulu mettre en avant le jury en lui accordant ce prix. Il y a de quoi être dubitatif sur ce changement d'architecture, jusqu'à constater le niveau de grip et d'efficacité au volant. Facile, stable, bien chaussée, la C8 se révèle même à l'aise en piste, malgré le poids élevé, et claque de sacrés chronos! Le V8 grogne suffisamment et s'accorde bien à la boîte robotisée. En plus, cette Corvette métamorphosée reste joueuse aux placements et n'en oublie pas sa marque de fabrique: la polyvalence. Une véritable GT dans l'âme, douce et prévenante, qui joue les transformistes avec son toit amovible et garde un excellent rapport prix/prestations, malgré les solutions techniques adoptées: châssis alu, puissant V8 central, boîte à double embrayage, différentiel piloté... La C8 termine d'ailleurs sur le podium du classement général et mérite tous les honneurs. ■

MOTEUR DE L'ANNÉE : V10, LAMBORGHINI HURACÁN STO

Et de cinq! Le V10 rafle pour la cinquième fois ce prix. Et Lamborghini ramène donc à la maison deux trophées cette année. Le 5,2 litres bi-injection fait l'unanimité parmi le jury, alors que deux autres blocs atmo de folie sont en lice: le flat-6 hurlant et le V8 américain grommelant. Impossible de résister, le V10 rend accro. Cette fois, il s'agit de la configuration – ultime? – de 640 ch connue sous le capot de l'EVO. C'est le genre de mécanique qui fait sursauter dès le démarrage et qui prend aux tripes dès 2000 tr/mn. Puis c'est l'élasticité, cette capacité à gravir les échelons qui sidère, avant le coup de grâce au-dessus de 5500 tr/mn qui mène au paradis en conservant un timbre rauque de plus en plus hargneux. Ce V10 installé dans le dos et surplombé d'une culasse bronze se passe de filtre à particules et retravaille sa voix à haut régime sur la STO. Un joyau de la production actuelle, qui hante vos nuits pendant un long moment et dont on espère profiter longtemps. ■



MOTEUR
Motor
Sport

PRIX SPÉCIAL DU JURY : PORSCHE 911 GT3



JURY
Motor
Sport

C'est un minimum, compte tenu des qualités de la 992 GT3, qui termine sur la deuxième marche du podium général. Le jury souligne ainsi son attachement à cette pistarde école, qui a tout pour elle: efficacité, moteur de folie, équilibre et motricité bien à elle. Elle affole le chrono avec une facilité et une précision déconcertantes, surtout quand elle chausse les magiques Cup 2 R optionnels. Le train avant inédit encaisse les pires contraintes avec sérénité. La boîte PDK est ultra-réactive et idéale pour ceux qui courent après le temps. Pour les autres, le levier répond présent! En plus, cette "simple" GT3 permet d'affiner l'aéro et la suspension au gré des circuits... Elle mérite donc son succès mais prend la grosse tête sur le plan tarifaire. Le prix vient d'ailleurs d'augmenter de 5 000 €! La victoire dans cette catégorie s'est jouée sur le fil, entre Porsche et Alfa Romeo. ■

PRIX SPÉCIAL DES LECTEURS : ALFA ROMEO GIULIA GTAm

La démarche audacieuse et la renaissance du blason sportif Gran Turismo Allegerita devaient être récompensées! Vous avez saisi cette opportunité en ligne et la Giulia radicalisée a rapidement pris la tête du classement. Vous avez été près de 700 à vous prononcer cette année et la berline biplace emporte 38 % des suffrages.

Comme quoi, l'image sportive et la passion associées à la marque sont encore au diapason. L'Italienne est suivie de près par le mètre-étalon des pistardes: la 911 GT3, avec 29 % des voix. La Huracán STO complète le podium mais se retrouve sacrément distancée (16 %). Ensuite, la popularité chute autour de 5 % pour le trio Corvette, M3 et i20 N qui se retrouvent au coude à coude. Quant à la Leon, elle cache peut-être trop son jeu et termine juste devant l'unique sportive électrique, boudée par les votants (1 % chacune). Un grand merci à tous pour votre mobilisation pendant ces dix jours de scrutin! ■



LECTEURS
Motor
Sport



LAMBORGHINI HURACÁN STO

Facile, direz-vous! Il s'agit de la sportive la plus chère et quasi la plus puissante du plateau. Avant de vous énerver, souvenez-vous du nom de l'élue 2020: la GR Yaris, la moins onéreuse et la moins puissante des prétendantes. Le verdict est sans appel. La STO a convaincu 9 des 10 jurés présents, qui ont testé tous les modèles sur route et piste. Qui sont-ils? Il y a précisément 5 journalistes-essayeurs, un pilote et quatre possesseurs de sportives de longue date, qui nous accompagnent dans nos pérégrinations depuis des années. Romain Monti évoque une « véritable machine à sensations et sans doute l'une des dernières sportives modernes à délivrer autant de plaisir ». C'est le sentiment qui domine après avoir communiqué avec une STO. Un flot d'adrénaline proche de la course submerge, met KO tous vos sens et fait totalement succomber. L'osmose établie et le caractère dingue du V10 justifient l'appellation Super Trofeo Omologata. Le V10 vrombit, saisit dès les bas régimes, hurle et finit par dégingoler le chrono... Et le cerveau.

Cette mécanique d'exception s'accorde parfaitement à la boîte et le tout repose sur un châssis rigide, réglé aux petits oignons. Même sur route ouverte, sans devenir un délinquant, la STO transforme n'importe quel trajet en manège à sensations dont on a du mal à se remettre. Alors imaginez sur circuit! Tour après tour, elle épate par son grip de la part d'une propulsion, par ses placements vifs, par ses freinages ultra-puissants et par sa manière de se déhancher en sortie. La STO ne verse pas pour autant dans la radicalité et sa suspension reste conciliante. Il est vrai que cette édition non limitée fait payer cher ses prestations – en raison de sa carrosserie bodybuildée en carbone – et que ses performances s'éloignent peu de la Performante... Mais vous oubliez vite ce genre de considération au volant, que vous n'avez plus envie de quitter. Un monde à part, dont on espère profiter le plus longtemps possible. Au classement général, elle est suivie par la référence 911 GT3 puis par l'icône américaine Corvette, en pleine révolution. ■



340
voitures chronométrées

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

5700
kilomètres environ parcourus sur ce tracé

49
marques représentées dans le classement

LE CIRCUIT

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

LA MÉTHODE

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

Chronos du mois

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

TOP 3 GT

McLaren Senna
1'14"93



991/2 GT2 RS (Cup R)
1'15"91



Ferrari 488 Pista (Cup R)
1'16"06



TOP 3 BERLINES

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



Porsche Taycan Turbo S
1'21"28



BMW M3 G80 (Cup 2)
1'21"63



TOP 3 TRACTIONS

Mégane 4 R.S. Trophy-R
1'22"84



Mégane 4 R.S. Trophy
1'23"87



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



TOP 3 RADICALES

Radical RXC Turbo
1'15"62



Dallara Stradale
1'16"32



Donkervoort GTO
1'16"88



LE CLASSEMENT

Formule Renault 2.0 1'11"50	Radical SR8 RX 1'12"05	Radical SR3 RS 1'13"81	Mitjet Supertourisme 1'14"30	Porsche 911 Cup (992) 1'14"44	McLaren Senna 1'14"93	Porsche 911 Cup (991) 1'15"02
Radical RXC Turbo 1'15"62	991/2 GT2 RS (Cup 2 R) 1'15"91	488 Pista (Cup 2 R) 1'16"06	Dallara Stradale 1'16"32	Radical SR3 SL 1'16"40	Lamera GT 1'16"54	Huracán Evo 1'16"69
McLaren 720S 1'16"80	Donkervoort GTO 1'16"88	Huracán STO 1'16"89	Ligier JS2R 1'16"95	Huracán Performante 1'17"17	Aventador SVJ 1'17"17	992 GT3 (Cup 2R) 1'17"18
Lamera Cup (slicks) 1'17"19	991/2 GT2 RS (Cup 2) 1'17"36	McLaren 675LT 1'17"48	McLaren 620R 1'17"60	991/2 GT3 RS (Cup 2R) 1'17"68	Alpine NM Engineering 1'17"72 ⁽⁶⁾⁽⁹⁾	308 Racing Cup 1'17"75
McLaren 600LT 1'17"84	911 (992) Turbo S 1'18"31	Corvette C7 Z06 "Z07" 1'18"48	991/2 GT3 (Cup 2 N1) 1'18"85	992 GT3 (Cup 2 NO) 1'18"87	Lotus Exige S1 Duratec ⁽⁶⁾ 1'18"87	AMG GT R "2020" 1'18"92
911 (991) GT3 1'18"95	Corvette Grand Sport 1'19"00	911 R (991) 1'19"10	Lotus 3 Eleven 1'19"20	911 (991) GT3 RS 1'19"22	570S Track Pack 1'19"32	Corvette C6 ZR1 1'19"33
Lamborghini LP700-4 1'19"40	GT-R Track Edition 1'19"45	McLaren 12C Coupé 1'19"51	KTM X-Bow R 1'19"51	Mercedes AMG GT R 1'19"55	Alpine A110 Cup 1'19"55	Ginetta G55 Cup 1'19"66
MP4-12C Spider 1'19"80	Lotus Exige MS460 ⁽⁵⁾ 1'19"81	M3 E92 4.4 DM ⁽⁶⁾ 1'19"98	Porsche 718 GT4 1'20"11	Ferrari 458 Italia 1'20"16	Ariel Atom II 300 1'20"18	Porsche Cayman GT4 1'20"28
Porsche 911 GT3 RS 4.0 1'20"30	911 (992) Carrera 2S 1'20"36	BMW M4 GTS 1'20"40	911 (991/2) GTS 1'20"42	AMG GT 4 porte 63 S 1'20"49	911 (991/2) C4S 1'20"52	Nissan GT-R 2013 1'20"52
Nissan GT-R 2012 1'20"55	Corvette Z06 Pack Perfo 1'20"58	Nissan GT-R Nismo 1'20"61	Lexus LFA 1'20"64	Corvette C8 Stingray 1'20"66	911 (991) Turbo S 1'20"70	Mitjet 2.0 litres 1'20"70
BMW M4 CS (Cup 2) 1'20"72	Audi R8 RWS ⁽⁸⁾ 1'20"89	Evora Exigence Racing 1'20"93	GT-R Track Pack ⁽²⁾ 1'20"94	Nissan GT-R 2011 1'21"05	Mégane "500" Dijon Auto ⁽⁶⁾ 1'21"10	Peugeot RCZ Cup 1'21"10
KTM X-Bow 1'21"20	Porsche Taycan Turbo S 1'21"28	Audi R8 V10 Plus Mk2 1'21"28	Boxster 718 GTS 1'21"58	911 (991) C4 GTS 1'21"61	BMW M3 G80 (Cup 2) 1'21"63	Mustang Shelby GT350R 1'21"64
Lotus Exige Cup 430 1'21"68	718 Cayman S 1'21"70	Caterham R300 Superlight 1'21"70	Corvette C7 Stingray 1'21"72	Nissan GT-R 1'21"75	997 GT3 RS 3.8 ⁽⁵⁾ 1'21"78	Mercedes AMG GT S 1'21"79

LE CLASSEMENT

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



Panamera Turbo S 1'24"55	911 (997/2) C2S 1'24"57	Focus RS Mk3 (Cup) 1'24"58
Alpine A110 1'24"62	Ford Mustang Bullitt 1'24"63	AMG C 63 S Coupé 1'24"70
BMW 1 M Dijon Auto(6) 1'24"71	Audi R8 R Tronic 1'24"77	Lotus Elise Cup 250 1'24"78
Panamera Turbo 1'24"78	Westfield FW300 ST3 1'24"80	Jaguar F-Type R 1'24"84
Audi RS5 B9 Sportback 1'24"85	Aston V8 Vantage S 1'24"85	BMW M5 (F10) 1'24"89
BMW M3 E92 Compet. 1'24"90	Alfa Romeo 4C 1'24"91	Fun Cup 2020 1'24"95
Artega GT 1'24"95	Lexus RC F 1'25"04	Cupra Leon VZ 300 (semi-slits) 1'25"07
Alpine Légende GT 1'25"09	Seat Leon Cupra "Perfo" 1'25"10	Boxster S (981) 1'25"11
Focus RS Pack Perf. 1'25"15	Mercedes C 63 S AMG 1'25"20	Honda Civic Type R FK8 1'25"39
Lotus Evora 1'25"40	Mégane R.S. Trophy-R 1'25"41	911 (997/2) GTS 1'25"52
Audi RS6 (C7) 1'25"52	Ford Focus RS (Mk3) 1'25"60	Mégane 4 Trophy 2020 1'25"60
Mercedes A 45 Mk2 1'25"62	Caterham Superlight 1'25"70	Honda Civic Type R FK2 1'25"70
Caterham 275R 1'25"72	Cayman S Sport 1'25"80	Mercedes A 45 AMG 1'25"82

Mercedes E 63 AMG 1'25"90	911 (997/2) C4S 1'25"94	Porsche Boxster 1'28"65
Ginetta G40R 1'25"96	Toyota GR Yaris Track 1'25"98	Mercedes C 63 AMG 1'28"80 ⁽¹⁾
Mégane 4 R.S. EDC 1'25"99	Audi S4 "2016" 1'26"09	Mitsubishi EVO X MR 1'28"88
Lotus Elise S "2012" 1'26"11	Lotus Elise S "2012" 1'26"11	Ford Fiesta ST "2018" 1'29"07
Cayman S 987 II 1'26"19	Mustang Laguna Seca 1'26"22	Honda S2000 1'29"15
Mercedes CLS 63 Perfo 1'26"30	Mercedes CLS 63 Perfo 1'26"30	Clio 4 R.S. Trophy 1'29"18
Jaguar XKR "2009" 1'26"38	VW Golf VIII GTI Clubsport 45 1'26"39	VW Golf VI GTI Ed. 35 1'29"29 ⁽³⁾
Cayman 981 1'26"40	Audi RS5 1'26"40	VW Golf VII GTI Perf 1'29"40
Audi RS3 2015 1'26"40	Audi RS3 2015 1'26"40	Toyota Yaris GRMN 1'29"41
Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26"48	Golf GTI Clubsport (Cup2) 1'26"48	VW Golf VI R 1'29"42
911 (997) C4S kit moteur 1'26"50	BMW Série 1 M coupé 1'26"50	Jeep Trackhawk 1'29"48
BMW M3 E90 1'26"51	Audi TT RS BVM 1'26"57	Opel Corsa OPC 1'29"55
Mustang Shelby GT 500 1'27"01	Mégane R.S. 275 Trophy 1'26"58	Renault Mégane 3 R.S. Sport 1'29"58
Nissan 370 Z 1'27"04	Peugeot RCZ R 1'26"60	Ford Focus ST 2012 1'29"60
Ford Focus ST 1'27"10	Chevrolet Camaro 1'26"61	Ford Fiesta ST mk7 5 portes 1'29"68
BMW M235i 1'27"10	Audi TTS Coupé 1'26"63	Lotus Elise Club Racer 1'29"71
Peugeot 308 GTi 1'27"12	BMW 340i Pack Perf. 1'26"78	BMW 135i 1'29"75
Volkswagen Golf 8 R 1'27"13	BMW M135i xDrive 1'26"86	Hyundai Genesis 3.8 1'29"90
Volvo S60 Polestar 1'27"15	Mustang Shelby GT 500 1'27"01	Renault Mégane R26 1'30"00
Corvette C6 LS3 1'27"16	Nissan 370 Z 1'27"04	Opel Insignia OPC 1'30"01
Cupra Leon VZ 2.0 1'27"20	Ford Focus ST 1'27"10	Abarth 124 Spider 1'30"15
Mégane 3 R.S. 2014 1'27"27	BMW M235i 1'27"10	Skoda Octavia RS 220 1'30"25
BMW M135i 1'27"28	Peugeot 308 GTi 1'27"12	Mini JCW "2015" 1'30"28
Mercedes A35 AMG 1'27"29	Volkswagen Golf 8 R 1'27"13	Mazda 3 MPS Mk2 1'30"28
Mégane 4 R.S. CUP 1'27"30 ⁽²⁾	Volvo S60 Polestar 1'27"15	Audi S3 "2006" 1'30"31
208 GTi 30th 1'27"30	Corvette C6 LS3 1'27"16	Ford Fiesta ST "2013" 1'30"32
Mégane 3 R.S. Trophy 1'27"30 ⁽³⁾	Cupra Leon VZ 300 1'27"20	Audi RS3 1'30"60 ⁽³⁾
Mégane R26.R "Toyo" 1'27"34	Mégane 3 R.S. 2014 1'27"27	VW Scirocco TSI 1'30"63
Subaru WRX STi S 1'27"40	BMW M135i 1'27"28	Abarth 695 Biposto 1'30"76
BMW X6 M 1'27"40	Mercedes A35 AMG 1'27"29	208 Racing Cup 1'30"80
BMW M3 E92 Coupé 1'27"40	Mégane 4 R.S. CUP 1'27"30 ⁽²⁾	Lotus Elise 2010 1'30"90
Audi S3 Mk4 1'27"43	208 GTi 30th 1'27"30	VW Polo GTI 2018 1'30"91
Lotus Elise Sport 240 Final Edition 1'27"49	Mégane 3 R.S. Trophy 1'27"30 ⁽³⁾	Clio 4 R.S. Cup 1'30"91
Leon Cupra Sub8⁽⁷⁾ 1'27"57	Mégane R26.R "Toyo" 1'27"34	Clio R.S. WSR 1'30"93
Audi S4 1'27"65	Subaru WRX STi S 1'27"40	Peugeot RCZ 1.6 1'31"00
BMW Z4 35i 1'27"68	BMW X6 M 1'27"40	Mini Cooper S JCW (2008) 1'31"01
Opel Astra OPC 1'27"70	BMW M3 E92 Coupé 1'27"40	Clio 3 R.S. /2 Cup 1'31"04
C 63 AMG coupé Pack 1'27"70	Audi S3 Mk4 1'27"43	Infiniti G37 S coupé 1'31"16
DS3 Performance 1'27"79	Lotus Elise Sport 240 Final Edition 1'27"49	Peugeot 208 GTi 1'31"20
Ford Mustang 2.3 1'27"80	Leon Cupra Sub8⁽⁷⁾ 1'27"57	Toyota GT86 1'31"20
Mini GP11 1'27"80	Audi S4 1'27"65	Subaru BRZ 1'31"30
Mitsubishi Evo X GSR 1'27"81	BMW Z4 35i 1'27"68	Honda Civic Type R Champ. Ed. 1'31"30
BMW Z4 35is 1'27"85	Opel Astra OPC 1'27"70	Alfa Romeo Giulietta QV 1'31"40
Mégane 3 R.S. Cup 1'27"87	C 63 AMG coupé Pack 1'27"70	BMW 128ti 1'31"41
Audi S1 1'27"88	DS3 Performance 1'27"79	Volkswagen Polo V GTI 1'31"50
Hyundai i20 N 1'27"91	Ford Mustang 2.3 1'27"80	Mini Cooper S 5P F56 1'31"70
Mitsubishi Evo IX 1'27"99	Mini GP11 1'27"80	Peugeot 308 GTi (2010) 1'31"80
Ford Mustang GT 5.0 1'28"00	Mitsubishi Evo X GSR 1'27"81	Abarth Punto SS 1'32"25
Jaguar XFR 1'28"00	BMW Z4 35is 1'27"85	Renault Twingo R.S. 2 1'32"50
Subaru STi "2008" 1'28"04	Mégane 3 R.S. Cup 1'27"87	Peugeot 308 GT 1'32"50
Ford Focus RS 1'28"06	Audi S1 1'27"88	Skoda Fabia RS 1'32"60
Lexus IS-F 1'28"10	Hyundai i20 N 1'27"91	Volkswagen Golf VI GTI 1'32"74
VW Golf 8 GTI 1'28"11	Mitsubishi Evo IX 1'27"99	Renault Clio 2 R.S. 1'32"74
Ford Focus RS 500 1'28"22 ⁽²⁾	Ford Mustang GT 5.0 1'28"00	Honda Civic Type R FN2 1'32"90
Porsche Cayman S⁽¹⁰⁾ 1'28"35 ⁽¹⁰⁾	Jaguar XFR 1'28"00	Secma F16 1'32"92
VW Scirocco R 1'28"40	Subaru STi "2008" 1'28"04	Renault Clio 2 R.S. Mk2 1'32"92
VW Scirocco R 1'28"46	Ford Focus RS 1'28"06	Suzuki Swift Sport II 1'33"21
Seat Leon Cupra R 1'28"49	Lexus IS-F 1'28"10	Mazda MX-5 2.0 MZR 1'33"25
Mégane R26.R "Michelin" 1'28"57	VW Golf 8 GTI 1'28"11	Audi A1 185 ch 1'33"32
BMW (F40) M135i 1'28"58	Ford Focus RS 500 1'28"22 ⁽²⁾	Honda Civic Type R EP3(1) 1'33"39
Porsche Cayman 1'28"63	Porsche Cayman S⁽¹⁰⁾ 1'28"35 ⁽¹⁰⁾	Nissan Juke Nismo RS 1'33"40
	VW Scirocco R 1'28"40	Abarth Punto Supersport 1'33"52
	VW Scirocco R 1'28"46	Peugeot 205 GTi 1.9 1'33"72
	Seat Leon Cupra R 1'28"49	Alfa Romeo Mito QV 1'33"82
	Mégane R26.R "Michelin" 1'28"57	Renault Twingo R.S. 1'33"86
	BMW (F40) M135i 1'28"58	Renault Laguna Coupé V6 1'34"53
	Porsche Cayman 1'28"63	Mazda MX-5 ND 2.0 1'34"65
		Abarth 500 1'35"03
		Renault Clio Williams(4) 1'35"18
		Citroën C2 VTS 1'35"26
		Abarth 500 kit SS 1'35"55
		Suzuki Swift Sport 1'35"59
		Renault Mégane R.S. dCi 1'36"01
		Ford Sportka 1'39"62
		Renault Twingo GT 1'40"80
		Fiat Panda 100 HP 1'42"05

ABARTH

595/695

595 Competizione	180 ch	8 CV	27 290 €
695 Esseesse (1 390 ex.)	180 ch	8 CV	35 990 €



ALFA ROMEO

GIULIA

QV V6 biturbo	510 ch	40 CV	89 700 €
GTA V6 biturbo	540 ch	NC	171 600 €
GTAm V6 biturbo	540 ch	NC	176 400 €



STELVIO

QV V6 biturbo	510 ch	41 CV	98 500 €
---------------	--------	-------	----------



ALPINA

B3/B3 TOURING

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



B5/B5 TOURING/B8

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



ALPINE

A110

Pure	252 ch	15 CV	58 400 €
Légende	252 ch	15 CV	62 500 €
S	292 ch	NC	69 100 €



ASTON MARTIN

VANTAGE

V8 biturbo (BVM7 ou BVA8)	510 ch	41 CV	140 975 €
F1 Edition V8 biturbo	535 ch	NC	163 362 €
Roadster			environ + 8 000 €



DB11

V8 biturbo	510 ch	41 CV	184 237 €
Volante V8 biturbo	510 ch	41 CV	199 666 €
V12 biturbo	639 ch	53 CV	205 714 €



DBS SUPERLEGGERA

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



DBX

V8 biturbo	550 ch	185 042 €
------------	--------	-----------



AUDI

S3/RS3

Sportback/berline 2.0 T	310 ch	57 610/58 160 €
Sportback/Berline 2.5 T	400 ch	69 300/70 700 €



RSQ3

RSQ3 2.5 T	400 ch	29 CV	72 420 €
RSQ3 Sportback 2.5 T	400 ch	29 CV	74 320 €



RS4 AVANT

V6 biturbo	450 ch	34 CV	98 410 €
------------	--------	-------	----------



RS5

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



RS6 AVANT/RS7 SPORTBACK

RS6 V8 biturbo	600 ch	52 CV	135 620 €
RS7 V8 biturbo	600 ch	52 CV	141 100 €



S8

V8 biturbo	571 ch	158 800 €
------------	--------	-----------



RS ETRON GT

2 élec.	646 ch	142 830 €
---------	--------	-----------



Q8

S08 V8 biturbo	507 ch	NC	126 420 €
RS08 V8 biturbo	600 ch	53 CV	162 320 €



TT

S 2.0 T	300 ch	20 CV	65 520 €
RS 2.5 T	400 ch	29 CV	80 180 €
Roadster			+ 3 000 €



R8

V10 Coupé Perf. RWD	570 ch	NC	152 100 €
V10 Coupé Performance	620 ch	56 CV	221 700 €
Spyder			Environ + 14 000 €



BENTLEY

CONTINENTAL

GT V8	550 ch	46 CV	213 960 €
GTC V8	550 ch	46 CV	235 320 €
GT Speed W12	659 ch	NC	270 120 €
GTC Speed W12	659 ch	NC	297 120 €



BMW

SÉRIE 1 / 2

128ti 2.0 turbo	265 ch	NC	47 150 €
M135i xDrive 2.0 turbo	306 ch	19 CV	53 250 €
M235i Gran Coupé 2.0	306 ch	19 CV	55 850 €



SÉRIE 2 COUPÉ

M240i 3.0 turbo	374 ch	59 900 €
-----------------	--------	----------



SÉRIE 3/4

M340i xDrive	374 ch	26 CV	67 300 €
M440i xDrive	374 ch	26 CV	69 550 €
M440i xDrive Gran Cpe	374 ch	26 CV	70 020 €
M440i xDrive Cabriolet	374 ch	26 CV	76 050 €



M3/M4 COMPETITION

M3 3.0 biturbo	510 ch	102 000 €
M4 3.0 biturbo	510 ch	104 550 €
M4 xDrive Cabriolet 3.0	510 ch	115 550 €



I4

M50 Gran Coupé 2 élec.	544 ch	71 650 €
------------------------	--------	----------



SÉRIE 5

Competition V8 biturbo	625 ch	55 CV	138 850 €
CS V8 biturbo	635 ch	NC	199 900 €



Z4

M40i	340 ch	23 CV	67 650 €
------	--------	-------	----------



SÉRIE 8

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



X3/X4 M

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



X5/X6 M

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



BUGATTI

CHIRON

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



CATERHAM

SUPER SEVEN

170 S/R	85 ch	35 394/37 194 €
485 S/R	240 ch	58 794/64 674 €
485 CSR	240 ch	15 CV 66 594 €



DONKervoort

D8 GTO Individual Series

2.5 turbo	415 ch	195 480 €
-----------	--------	-----------



SF90

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



FORD

FIESTA ST

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



PUMA ST

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



FOCUS ST

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



MUSTANG

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



HONDA

NSX

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



HYUNDAI

I20 N

1.6 turbo	204 ch	27 800 €
-----------	--------	----------



JAGUAR

F-TYPE

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



F-PACE

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



KTM

X-BOW

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



LAMBORGHINI

HURACÁN EVO/STO

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



CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY

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



CUPRA

LEON

2.0 turbo	245 ch	8 CV	38 700 €
2.0 turbo	300 ch	NC	41 320 €
2.0 t. Sportstourer 4WD	310 ch	NC	45 570 €



FORMENTOR

VZ 2.0 turbo 4WD	310 ch	46 900 €
VZ5 2.5 turbo 4WD	390 ch environ	70 000 €



DALLARA

STRADALE

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



FERRARI

F8

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



PORTOFINO M

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



ROMA

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



296 GTB

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



812

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



LE CHOIX DE MOTORSPORT

CITADINE » GR Yaris



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

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

COMPACTE » Focus ST



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

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

AVENTADOR

LP 780-4 Ultimae V12 780 ch **403 494 €**
LP 780-4 Ultimae Roadster V12 780 ch **443 843 €**



COUNTACH

V12 LPI 800-4 800 ch **2 010 000 €**



URUS

V8 biturbo 650 ch 59 CV **212 416 €**



LAND ROVER

RANGE ROVER SPORT

SVR V8 à comp. 575 ch **136 900 €**



LEXUS

RC F

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



LC 500

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



LOTUS

ELISE

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



EXIGE

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



EVORA

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



EMIRA

2.0 turbo 360 ch environ **70 000 €**
V6 3.5 à compresseur 400 ch environ **100 000 €**



EVIJA

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



MASERATI

GHIBLI/QUATTROPORTE

Ghibli Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV **136 750 €**
Quattro. Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV **171 100 €**



LEVANTE

Trofeo V8 biturbo 580 ch 51 CV **158 100 €**



MC20

V6 biturbo 630 ch **220 000 €**



MAZDA

MX-5

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



McLAREN

GT

V8 biturbo 620 ch 55 CV **199 500 €**



ARTURA

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



720S/765LT

Coupé V8 biturbo 720 ch 67 CV **262 500 €**
Spider V8 biturbo 720 ch 67 CV **288 000 €**
765LT Spider 765 ch NC **372 500 €**



MERCEDES

CLASSE A/CLA/GLA

A 35 AMG	306 ch	20 CV	52 050 €
A 45 S AMG	421 ch	31 CV	70 000 €
CLA 35 AMG	306 ch	20 CV	55 800 €
CLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	72 600 €
GLA 35 AMG	306 ch	20 CV	57 100 €
GLA 45 S AMG	421 ch	31 CV	73 850 €



CLASSE C

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



CLASSE E

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



AMG GT

GT C	557 ch	48 CV	163 900 €
GTC Roadster	557 ch	48 CV	177 100 €
GT R	585 ch	51 CV	180 700 €
GT Black Series	730 ch	NC	359 000 €



AMG GT 4 PORTES

63 S E-Performance	843 ch	NC	
--------------------	--------	----	--



GLC

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



LE CHOIX DE MOTORSPORT

BERLINE » BMW M5 Comp.



BMW reste incontestablement le plus talentueux faiseur de berlines sportives.

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

GT » Ferrari 812 Superfast



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

puissante du moment, mais sans aucun doute la plus romantique avec son V12 atmosphérique chantant à 8 900 tr/mn. Pour ne rien gâcher, l'Italienne affiche un confort impressionnant et une agilité époustouflante, sans oublier de se montrer bestiale et ultra-efficace sur piste avec le juste dosage entre facilité de conduite et plaisir pur au volant.

GLE

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



MINI

BERLINE

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



CLUBMAN/COUNTRYMAN

Clubman JCW 306 ch 19 CV **45 600 €**
Countryman JCW 306 ch 19 CV **47 500 €**



MORGAN

PLUS 4/ PLUS 6

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



NISSAN

GT-R

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



PAGANI

HUAYRA R

V12 (30 ex.) 850 ch **3 120 000 €**



PEUGEOT

508 PSE

2.0 turbo et 2 élec. 360 ch **67 100 €/+ 1 300 € SW**



PORSCHE

718 BOXSTER

2.0 turbo 300 ch 19 CV **60 050 €**
T 2.0 Turbo 300 ch 19 CV **68 930 €**
S 2.5 turbo 350 ch 24 CV **73 220 €**
GTS 4.0 400 ch 30 CV **87 275 €**
Spyder 4.0 420 ch 32 CV **97 600 €**



718 CAYMAN

2.0 turbo 300 ch 19 CV **58 010 €**
T 2.5 Turbo 300 ch 19 CV **66 890 €**
S 2.5 turbo 350 ch 24 CV **71 180 €**
GTS 4.0 400 ch 30 CV **85 235 €**
GT4 4.0 420 ch 32 CV **100 355 €**



911 CARRERA

Carrera (cab'+14 400 €) 385 ch 28 CV **110 190 €**
Carrera S 450 ch 34 CV **125 790 €**
Targa 4S 450 ch 34 CV **148 110 €**
Carrera GTS 480 ch NC **144 020 €**



911 GT3/TOURING

4.0 510 ch **178 595 €**



911 TURBO

3.8 (cab'+ 13 680 €) 580 ch NC **191 920 €**
S 3.8 650 ch 61 CV **224 795 €**



TAYCAN/CR. TURISMO

1 électrique 476 ch **88 365/98 565 €**
4S 2 électriques 530 ch **109 415/114 815 €**
Turbo 2 électriques 680 ch **156 335/157 775 €**
Turbo S 2 électriques 761 ch **189 935/191 375 €**



PANAMERA

GTS 480 ch **144 220 €**
Turbo S 630 ch **189 215 €**
Turbo S E-Hybrid 700 ch **195 215 €**
Sport Turismo Environ **+ 3 000 €**



MACAN

GTS V6 2.9 biturbo 440 ch **90 350 €**



CAYENNE/COUPÉ

GTS 460 ch **117 900/121 860 €**
Turbo 550 ch **148 015/153 060 €**
Turbo S E-Hybrid 680 ch **179 215/182 935 €**
Turbo GT Coupé 640 ch **199 730 €**



RENAULT

MÉGANE R.S.

4 cyl. turbo 300 ch **43 300 €**
Trophy 300 ch **48 300 €**



SKODA

OCTAVIA RS

2.0 turbo (combi + 1 100 €) 245 ch **40 770 €**
iV 1.4 turbo + 1 élec. 245 ch **43 360 €**



TOYOTA

GR YARIS

3 cyl. turbo 261 ch **35 600 €**



GR 86

flat-4 2.4 230 ch env. **40 000 €**



GR SUPRA

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



VOLKSWAGEN

UP!

GTI 3 cyl. turbo 115 ch 6 CV **19 950 €**



POLO

GTI 2.0 turbo 207 ch 11 CV **30 635 €**



GOLF

GTI 2.0 turbo 245 ch 14 CV **43 425 €**
GTI Clubsport 2.0 turbo 300 ch 19 CV **47 200 €**
R 2.0 turbo 320 ch 20 CV **51 135 €**



LE CHOIX DE MOTORSPORT

DÉCOUVRABLE » Elise



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

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

PISTARDE » A110S



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

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

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

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

ABARTH

GRANDE PUNTO N° 40

ALFA ROMEO

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

ALPINA

B9 3.5 N° 21

ALPINE

A 310 V6 N° 18
A 610 TURBO N° 3

ASTON MARTIN

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

AUDI

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

BENTLEY

CONTINENTAL GT SPEED N° 40

BMW

1 M N° 67
130i N° 32
135i N° 41
3.0 CSL N° 22
325 Ti COMPACT N° 24
M3 "1986" N° 3
M3 3.0 E36 N° 13
M3 COUPÉ (E92) N° 70
M3 CSL N° 1
M3 "E46" N° 31
M3 GTS N° 77
M4 F82 CS N° 98
M4 F82 GTS N° 94
M5 "E39" N° 34
M5 "E60" N° 6
M6 N° 28

M635 CSi N° 20
M COUPÉ N° 48
ROADSTER M N° 2
Z8 N° 7
Z1 N° 10
Z4M COUPÉ N° 27

BUGATTI

EB 110 S N° 3
VEYRON 16.4 N° 71

CHEVROLET

C7 STINGRAY N° 93
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

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

JAGUAR

XJ220 N° 29
XKR N° 28

KTM

X-BOW N° 39

LAMBORGHINI

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

LANCIA

DELTA HF INTEGRALE N° 1
RALLYE N° 13

LEXUS

IS-F N° 52
LFA N° 65

LOTUS

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

MASERATI

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

MAZDA

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

MCLAREN

F1 N° 28
MP4 12C N° 82

MERCEDES BENZ

190E 2.3-16 N° 4
500 E N° 15

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
COOPER S JCW GP N° 59

MITSUBISHI

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

MVS

VENTURI N° 4

NISSAN

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

OPEL

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

PAGANI

ZONDA C12 S 7.3 N° 75

PEUGEOT

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

PORSCHE

911 (964) TURBO 3.3 N° 43
911 (993) CARRERA N° 30
911 (997) GT2 RS N° 81
911 (997) GT3 RS N° 79
911 (997) TURBO N° 39
911 CARRERA 4 "964" N° 21
911 CARRERA S "997" N° 2
911 GT2 "996" N° 16
911 GT3 "996" N° 13
911 TURBO "996" N° 6
928 S4 N° 9
944 TURBO N° 7

959 N° 47
996 GT3 MK2 N° 63
BOXSTER S 3.2 N° 4
BOXSTER SPYDER N° 51
CARRERA GT N° 1
CAYMAN GT4 "981" N° 89
CAYMAN S "987" N° 26

RENAULT

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

SAAB

900 TURBO AERO N° 37

SEAT

LEON CUPRA R N° 23

SMART

FORFOUR BRABUS N° 17
ROADSTER COUPÉ N° 22

SUBARU

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

SUZUKI

SWIFT SPORT N° 30

TALBOT

SUNBEAM LOTUS N° 15

TOYOTA

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

VENTURI

400 GT N° 25

VOLKSWAGEN

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

VOLVO

C30 T5 N° 36
S60 R N° 25

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



INTERNET
Commandez directement sur www.ngpresse.fr



MINI **JOHN COOPER WORKS GP II**

La seconde génération de l'ère moderne s'est enflammée et radicalisée, pour le plus grand bonheur de 2000 collectionneurs, dont une soixantaine en France. Plus rigoureuse que son aînée, la type R56 n'en oublie pas d'être fun et grisante à piloter.

La GP annonce la couleur. Les appendices costauds signifient la présence d'un oiseau rare, capable d'en découdre sur piste. La première génération a fait sensation en 2006, entre son sale caractère et les 211 ch du 1,6 litre à compresseur martyrisant le train avant. Tout aussi rare (2000 exemplaires), le second opus frisait les 40000 € à sa sortie en 2013. Le kit aéro comprend des boucliers redessinés, des jupes latérales généreuses, l'incontournable becquet doté d'une lame en carbone et un diffuseur encadrant la double sortie d'échappement centrale. Les touches de rouge et les monogrammes "GP" apportent la touche finale la distinguant d'une John Cooper Works. À bord, les changements sont timides à l'avant (pompeau, sièges Recaro) et spectaculaires lorsqu'on se retourne: la banquette arrière a disparu et une grosse barre antirapprochement rouge la remplace. Tiens, l'essuie-glace arrière s'est lui aussi fait la malle. Malgré tous ces efforts, la GP ne mincit pas et affiche le même poids que la sœur JCW.

En parallèle, la puissance du 1,6 litre turbo, partagé avec Peugeot et notamment la 208 GTi, grimpe timidement: 211 à 218 ch, par le biais d'un calibrage spécifique. Vigoureux dès

1500 tr/mn, il accepte volontiers de grimper au-dessus des 6500 tr/mn, avec une rage et une sonorité rauque délicieuses de la part d'une mécanique suralimentée. Il pétarade également au lever de pied, en mode Sport qui agit sur l'ouverture des clapets actifs, mais aussi sur l'assistance de direction et le

EN BREF

Sortie >> 2013

Moteur >> 4 en ligne turbo

Cylindrée >> 1 598 cm³

Puissance >> 218 ch

Vitesse maxi >> 242 km/h

répondant à l'accélérateur. Chaussée de semi-slicks et couplée à une boîte manuelle à 6 rapports courts, la bombinette flanque une correction à toutes ses concurrentes de l'époque en signant un 1000 m en 26''0 ! Elle se permet même de surclasser quelques compactes, comme l'Astra OPC, et pointe à 242 km/h en vitesse maxi. Le petit dragster soigne également ses gênes de kart. Mini retravaille entièrement

la suspension pour exploiter le potentiel des Kumho Ecsta V700: carrossage augmenté, angles de chasse diminués, amortisseurs Bilstein réglables permettant d'abaisser l'avant de 20 mm et l'arrière de 15 mm. Il s'occupe également des freins, en greffant des étriers à six pistons à l'avant ! Bon, l'Anglaise fait une croix sur le confort. Elle casse les vertèbres, remue sur les raccords d'autoroute et réclame de l'attention sur le bosselé... Mais quel pied ! Si la JCW étonne par son swing, la GP épate. Oui, carrément. L'avant se place avec panache. L'arrière, lui, enroule au lever de pied ou pivote volontiers en conservant les freins. Et pour finir, toute la puissance passe au sol en sortie, sur le sec. Rien à voir avec son aînée, qui avait pourtant droit, elle, à un autobloquant ! Au point que sur le circuit Club, elle lui inflige 4''0... Un gouffre, que l'on retrouve aussi face à une 208 GTi et qui s'élève à 3''0 face à la Fiesta ST. Bien aidée par ses gomme et son châssis taillé pour la piste, la GP tourne en 1'27''80, à 0''5 de la mythique Mégane 2 RS R26.R ! Le plaisir est exceptionnel pour une traction survitaminée et cette type R56 mérite amplement son statut de petite pépite à collectionner. Profitez-en, avant que sa cote ne dépasse les 30 000 €.

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne, injection directe
Disposition	avant, transversale
Cylindrée (cm³)	1598
Alésage x course (mm)	77 x 85,8
Rapport volumétrique	10,5:1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (admi. et échap. à calage variable)
Suralimentation	1 turbo
Lubrification	carter humide
Puissance maxi (ch) tr/mn	218 à 6 000
Puissance au litre (ch/l)	136
Couple maxi (mkg à tr/mn)	28,5 de 2000 à 5 100
Couple au litre (mkg/l)	18
Régime maxi (tr/mn)	6 850

TRANSMISSION

Type	traction
Boîte de vitesses	6, manuelle
Commande	grille en H
Rapport de boîte vitesse à 1000 tr/mn et vitesse maxi	1 ^{re} 3,31 - 9,0 - 62 2 ^e 2,13 - 14,0 - 96 3 ^e 1,48 - 20,1 - 138 4 ^e 1,14 - 26,1 - 179 5 ^e 0,95 - 36,3 - 215 6 ^e 0,82 - 46,6 - 242
Rapport de pont	3,71
Différentiel autobloquant	non
Antipatinage	déconnectable
Pneumatiques	Kumho Ecsta V700
Dimensions Av/Ar	215/40 R 17
Jantes Av/Ar	7,5 x 17

CARROSSERIE - CHÂSSIS

Carrosserie	berline, 2 places
SCx (m²) - Cx	0,71 - 0,35
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, combinés ressort/amortisseur + barre antiroulis
Amortissement piloté	non
Contrôle de trajectoire	déconnectable
Direction (assistance)	crémaillère (électrique)
Tours de volant (Ø de braq.)	2,4 (12)
Freins AV/AR (Ø en mn)	disques ventilés/disques (330/280)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes/flottants (6/l)
Assistance au freinage	ABS + EBV + AFU
Poids annoncé (kg)	1160
Poids/puissance	5,3 kg/ch
Réservoir (litres)	50
Long. - larg. - hauteur (mm)	3 774 - 1 683 - 1 393
Empattement (mm)	2 467
Voies avant/arrière (mm)	1 473 / 1 466

PERFORMANCES

VITESSE MAXI

Vitesse maxi (km/h)	242
---------------------	-----

ACCÉLÉRATIONS

De 0 à 100 km/h	6"4
à 200 km/h	23"2
400 m départ arrêté	14"4 (163 km/h)
1000 m D.A.	26"0 (207 km/h)

REPRISES

De 80 à 150 en 5 ^e /6 ^e	10"5 / 12"1
De 140 à 200 en 5 ^e /6 ^e	12"8 / 13"6

CONSUMMATION

Urbaine (l/100 km)	9,5
Moyenne (l/100 km)	7,1
Emissions CO ₂ (g/km)	165



Le grand méchant look! Le collector produit à 2000 exemplaires a tourné en 8'23" sur la Nordschleife.



Le 1,6 litre turbo partagé avec PSA grimpe à 218 ch.

POINTS FORTS

Efficacité sur piste
Mécanique bouillante
Équilibre
Exclusivité

POINTS FAIBLES

Confort
Pas d'autobloquant
Pas allégée



La planche de bord évolue peu par rapport à la JCW classique.

TARIFS ET ÉQUIPEMENTS

BUDGET

Prix à sa sortie	37 900 €
Cote moyenne	29 000 €
Puissance fiscale	13 CV

SÉRIE

Mode Sport
Phares bi-xénon
Pneus semi-slicks

Jantes 17 pouces
Suppression banquette arrière
Baquets cuir/Alcantara
Combinés filetés

OPTIONS

GPS, hi-fi Harman Kardon
Aide au stationnement

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 !





UNE FUTURE PISTARDE MADE IN FRANCE

Pléthore d'hypercars électriques sans lendemain polluent Internet, Lotus oublie le light et l'automobile sportive à la française se voit réduite à peau de chagrin, et voilà qu'une paire d'ingénieurs bien de chez nous décide de lancer une nouvelle marque incarnée par le prototype de la petite pistarde idéale du futur.

A l'heure du buzz, de l'hyper communication et de la surenchère permanente, nous venons d'assister sans tambour ni trompette à la naissance d'une nouvelle marque automobile française. Quarkus, c'est son nom, a présenté le prototype de son premier modèle lors d'une soirée très privée le 16 novembre dernier à l'Automobile Club de France. Derrière ce projet forcément fou se cachent deux ingénieurs discrets, moins rêveurs ou mégalos que pragmatiques, sincères et passionnés. La voiture dont il est question n'est autre que la pistarde de leurs rêves.

Leur berlinette Hommel à eux, me dis-je avec une pensée affectueuse pour Michel. Nous avons fait connaissance avec Damien, l'un des créateurs, lors d'un de nos trackdays. Le garçon roule en Lotus et reste intimement persuadé qu'il existera toujours un marché pour une auto ultralégère focalisée sur l'efficacité pure et les sensations... Un poids mini permet au passage de limiter les coûts de développement et d'augmenter ainsi les chances de passer du prototype à la réalité. Avec une telle fiche technique, c'est tout le mal qu'on lui souhaite. Pistards allergiques aux poids lourds et aux compromis, accrochez-vous ! La Française pèsera moins de 500 kg et générera plus de 500 kg d'appuis. Elle utilisera un châssis faisant appel au carbone (pas une monocoque) doté



d'un arceau homologué FIA. L'aéro sera active, la suspension pilotée, et un système complet d'acquisition de données sera livré en série. Le moteur hybride, en position centrale arrière, reposera sur un bloc thermique de 1,0 litre de cylindrée tournant à plus de 10 000 tours ! La puissance devrait osciller entre 250 et 300 ch, Quarkus promettant un "zéro malus". Pour contourner certaines difficultés d'homologation, les ingénieurs ont imaginé deux clés : une pour la route, une pour la piste. Le prix ? Entre 150 000 et 200 000 euros. Entièrement fabriquée en France, la première voiture devrait être livrée en 2025. Quarkus cherche dix parrains pour participer à la mise au point et au financement du projet. Comptez sur nous pour suivre cette belle aventure !

**PISTARDS ALLERGIQUES AUX POIDS LOURDS ET AUX COMPROMIS, ACCROCHEZ-VOUS !
LA FRANÇAISE PÈSERA MOINS DE 500 KG ET GÉNÉRERA PLUS DE 500 KG D'APPUIS.**

Moteur & Sens

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



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

www.moteuretsens.com

GARMIN®

DÉCROCHEZ VOTRE
MEILLEUR CHRONO



GARMIN CATALYST™

LE NOUVEL INSTRUMENT DE CONDUITE QUI OPTIMISE VOS PERFORMANCES SUR PISTE EN CALCULANT LA MEILLEURE TRAJECTOIRE.

Garmin.com/Catalyst

* AVERTISSEMENT : Cet appareil est uniquement destiné à un usage récréatif sur circuit. N'utilisez jamais cet appareil sur la voie publique. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner un accident causant des dommages matériels, des blessures corporelles graves ou la mort. Vous êtes responsable de l'utilisation de cet appareil de manière sûre et prudente.