

Sport

auto

R1357
444
246



Alfa Romeo
Giulia Quadrifoglio
Au Mans, un sacré caractère !

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Bentley
Continental GT

Aston Martin
Zagato Speedster

BMW M5



BMW
Z4 Concept

Ferrari
Portofino



Mercedes-AMG
Project One

Renault
Megane RS



SPÉCIAL

NOUVEAUTÉS

2018

Ces sportives qui vont vous faire craquer !

L 15764 - 669 - F: 5,90 € - RD





ACTIVEZ



EQ POWER

La gamme hybride rechargeable de Mercedes-Benz.

Profitez du meilleur de deux mondes avec la gamme hybride rechargeable de Mercedes-Benz : vivez l'expérience d'un mode 100% électrique, silencieux et économique pour vos déplacements en ville, ou faites appel en toute sérénité au moteur thermique sur de plus longs trajets. Découvrez notre gamme EQ POWER sur www.Mercedes-EQ.fr

Consommation mixte de carburant de la gamme hybride rechargeable : 2,1-3,7 l/100 km ; CO₂ : 48-84 g/km ; consommation électrique :

LE MODE



PROJECT CARS 2



— DISPONIBLE MAINTENANT —
L'EXPÉRIENCE DE COURSE ULTIME



INTENSE, VISCÉRAL, RÉALISTE



AUTHENTIQUE ET COMPÉTITIF



GESTION DES CONDITIONS RÉVOLUTIONNAIRE



PROJECTCARGAME.COM



© 2017 SLIGHTLY MAD STUDIOS LIMITED. PUBLISHED AND DISTRIBUTED BY THE BANDAI NAMCO ENTERTAINMENT GROUP. SLIGHTLY MAD STUDIOS, PROJECT CARS, THE SMS LOGO, AND THE PROJECT CARS LOGO ARE TRADEMARKS OR REGISTERED TRADEMARKS OF SLIGHTLY MAD STUDIOS LIMITED IN THE UNITED KINGDOM AND/OR OTHER COUNTRIES. THE NAMES, DESIGNS, AND LOGOS OF ALL PRODUCTS ARE THE PROPERTY OF THEIR RESPECTIVE OWNERS AND USED WITH PERMISSION. "XBOX" AND THE XBOX LOGO ARE TRADEMARKS AND/OR REGISTERED TRADEMARKS OF MICROSOFT CORPORATION IN THE U.S. AND/OR OTHER COUNTRIES. THE "B" FAMILY LOGO IS A REGISTERED TRADEMARK AND "PS4" IS A TRADEMARK OF SONY INTERACTIVE ENTERTAINMENT INC.



SOMMAIRE

N°669 Octobre 2017

08/24

Greg



38



54

Crédits photos
couverture
kiosques : Yann
Lefebvre et DR.
Abonnés : DR.

Encart *Ma boutique*
Sport Auto jeté en
4^e de couverture
sur la diffusion
abonnés France.

Encart *Edigroup*
jeté entre les
pages 122 et 123 sur
la diffusion Suisse
et Belgique.

Une partie de
la diffusion
kiosques France
métropolitaine
est vendue avec
une miniature
Mercedes 300 SL.

ACTUS

- 8 LA SPORTIVE DU MOIS
Ferrari Portofino
- 12 MON MOIS À MOI
**L'actualité du
rédacteur en chef**
- 14 ACTUS
**Scoops et infos
du mois**
- 19 TOP CHRONOS
**IWC Ingénieur
Chronograph 50th
Anniversary of AMG**
- 20 HISTOIRES D'AUTOS
François-Xavier Demaison
- 24 NOUVEAUTÉS
Salon de Franfort 2017

GAZ

- 38 GRAND FORMAT
**Lamborghini Huracán
Performante**
- 48 ESSAI
Jaguar F-Type 2.0
- 52 À LA LOUPE
**La distribution du 4 cylindres
essence Ingenium Jaguar**
- 54 ESSAI
Aston Martin DB11 V8
- 60 ESSAI
Peugeot 308 GTi
- 64 ESSAI
Les trésors anglais allégés
- 74 SUPERTEST
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
- 82 REPORTAGE
70 ans de Ferrari à Chantilly

Laurent Villaron



158

EN VRAI

- 90 C'EST LA MIENNE !
Porsche 911 GT3 RS
- 92 UNE SEMAINE
AVEC UNE...
Mercedes-AMG GT R
- 96 À VOTRE AVIS
**Le courrier du mois,
vos photos**
- 98 ACHETER
UNE OCCASION
Audi TT RS
- 102 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 108 PETITES ANNONCES

SPORT

- 158 STUDIO
Lotus Ford 49 (1967)
- 164 COULISSES F1
**Grands prix de Belgique,
d'Italie et de Singapour**
- 170 TECHNIQUE F1
**Pourquoi Monza a coûté
cher aux écuries**
- 172 REPORTAGE
**McLaren passe de Honda
à Renault**
- 176 ENQUÊTE F1
**Budgets plafonnés,
passage obligé**
- 180 REPORTAGE
En visite chez M-Sport
- 184 UNE COURSE,
UNE HISTOIRE
Monza 1957
- 186 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS
Voir page 53

TEMOIGNAGES



RETOURS D'EXPERIENCES AVEC

KONA by Hyundai

Hyundai lance son premier SUV compact. Ce nouveau modèle décalé prend place sur le segment porteur des véhicules urbains de loisirs sur lequel le constructeur fait figure de spécialiste. Trois lecteurs, possesseurs de véhicules équivalents, se sont transformés en essayeurs le temps d'un week-end.

SERIE DE LANCEMENT EDITION # 1

A PARTIR DE 22 900 €



“ Des équipements de sécurité pour une conduite plus sereine. ”

ANNE, 34 ans,
attachée de presse, possède une citadine

UN CARACTERE AVANT GARDISTE

Dès que l'on découvre ce nouveau véhicule, la modernité de son design saute aux yeux. KONA arbore une ligne robuste et un look affirmé. Le toit noir procure un effet bi-ton très tendance. Ce SUV citadin reçoit en plus, des boucliers et protections d'ailes renforcés qui protègent la carrosserie et donne de l'originalité à sa ligne, pour un style décalé. L'aspect avant-gardiste de l'auto plaira à ceux qui souhaitent se démarquer du flot de la circulation quotidienne. Assurément KONA ne laisse pas indifférent.

SECURITE ACCRUE

La position de conduite légèrement surélevée propre aux SUV, procure une bonne visibilité. KONA offre aussi une foule d'équipements d'aide à la conduite. Ainsi, le freinage d'urgence autonome, très pratique en ville, détecte les piétons imprudents. En cas de choc imminent, il ralentit automatiquement le véhicule. La caméra de recul facilite pour sa part, les manœuvres de stationnement et évite les petits accrocs urbains. Ces technologies de pointe rendent la conduite de ce modèle plus facile et plus sûre.



LA SECURITE

L'affichage tête haute livre les informations essentielles sans que le conducteur ait à quitter la route des yeux.



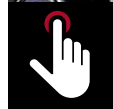
“ Mon Smartphone toujours connecté avec KONA. ”

CHRISTIAN, 43 ans,
entrepreneur, possède un SUV citadin

TECHNOLOGIES DE POINTE

Ce nouveau SUV urbain m'a étonné par son haut niveau d'équipement et sa connectivité. Son système multimédia compatible avec Android Auto & Apple CarPlay permet d'utiliser ses applications directement depuis l'écran tactile. On peut aussi lire ses SMS et ses mails... À l'arrêt

bien sûr (c'est plus prudent). KONA dispose même d'un chargeur par induction qui maintient les Smartphones toujours chargés. Le système audio premium Krell restitue un son de très haute qualité. Pour une écoute parfaite, l'aménagement intérieur comprend sept hauts parleurs ainsi qu'un ampli. Les mélomanes apprécieront.



LA CONNECTIVITE

Ce nouveau SUV urbain m'a étonné par son haut niveau d'équipement et sa connectivité.



“ Une voiture au look décalé et à la finition soignée. ”

PAUL, 52 ans,
commercial, possède un break compact

ESPACE HABITABLE GENEUX

Ce SUV urbain s'avère fort pratique. Ainsi, pour accéder à bord ou démarrer, pas besoin d'utiliser une clé. Il suffit de l'avoir avec soi. KONA se démarque par son style moderne et son habitacle généreux. Le volume de chargement conséquent loge tous les objets de loisirs de votre tribu. À l'intérieur, KONA propose une ambiance premium avec des sièges en cuir chauffants très

confortables. Sur les modèles rouge et orange, cerclages de planche de bord et surpiques de sellerie se parent d'un liseré de couleur rappelant la teinte extérieure. Au volant, un détecteur de fatigue analyse la conduite du conducteur. Le système protecteur l'invite à se reposer un court instant s'il estime qu'un risque de perte d'attention existe. Avec ce système, le voyage se poursuit en toute sécurité.



LE DESIGN & L'ESPACE À BORD

Son design affirmé, sa peinture bi-ton et sa signature lumineuse, ne laissent personne indifférent.

OFFRE DE LANCEMENT
A PARTIR DE
200€/MOIS*

LLD 49 mois, 40 000km. 1^{er} loyer majoré de 2400 €

K O N A

VOUS LE VIVEZ, IL VOUS REVELE



RESERVEZ-VITE VOTRE ESSAI SUR **HYUNDAI.FR**

*Exemple de Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km pour un Hyundai KONA 1.0 T-GDi 120 Edition #1: 1^{er} loyer majoré de 2 400 €, suivi de 48 loyers mensuels de 200 € (hors assurances et prestations facultatives). Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/12/2017 dans le réseau participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par Hyundai Finance, département de SEFIA - SAS au capital de 10 000 000 € - 69 av. de Flandre - 59700 Marcq-en-Barœul - SIREN 491 411 542 RCS Lille métropole. Modèle présenté: Hyundai KONA 1.0 T-GDi 120 Executive avec peinture métallisée. Tarif du modèle présenté non défini à ce jour. Sera communiqué à partir du 01/10/2017. A retrouver sur hyundai.fr.

Ferrari Portofino



Montée en Puissance

La remplaçante de la California T place la barre à 600 chevaux et se recentre sur le plaisir de conduite, avec une masse revue à la baisse et une plus grande agilité.

Par Laurent Chevalier

CE QUI CHANGE...

La puissance n'est que la partie immergée de l'iceberg. Sous la couche de vernis, la Portofino cache un nouveau châssis, toujours en aluminium, mais issu d'un assemblage de 200 pièces, soit 40 % de moins que celui de la California. Ce sont ainsi 15 kg de gagnés sur le seul châssis, et 80 kg sur l'ensemble de l'auto. La résistance à la torsion en profite pour grimper.

V8
biturbo

3,9 l

+ 60 ch

- 80 kg



En position fermée, le toit est mieux intégré que sur la California. Il donne à la Portofino le profil d'un vrai coupé.

La traditionnelle séance de questions/réponses dans le salon privé du stand Ferrari de Francfort laisse le soin à Michael Leiters, le patron de la technologie de Maranello, d'ouvrir les débats : « Le châssis de la Portofino est complètement nouveau, par rapport à celui de la California qu'elle remplace. Nous utilisons toujours l'aluminium mais la technologie employée pour la fonderie est différente. Le châssis de la Portofino est un assemblage de 200 pièces différentes, soit 40 % de moins qu'auparavant. Le gain est sensible en termes de masse et de résistance à la torsion. Nous gagnons 35 % en rigidité et 15 kg sont économisés sur le seul châssis. Au total, la Portofino est plus légère de 80 kg que la California T. » Flavio Manzoni, patron du design à Maranello, embraye sur les préoccupations de style : « Nous avons beaucoup travaillé sur le profil de l'auto, que

ce soit en position fermée ou ouverte. » Et Enrico Galliera, le directeur commercial et marketing, de conclure : « La Portofino est plus belle, plus rapide et plus fun à conduire que la California T. Nous ne doutons absolument pas de son succès. »

Lifestyle

Ce qui tombe plutôt bien, pour une auto appelée à représenter 20 à 25 % du volume total des ventes du constructeur. Notre homme poursuit avec de longues tirades à propos de la ville de Portofino, près de La Spezia, dans le nord de l'Italie, à laquelle la nouvelle Ferrari emprunte son nom. « Portofino est l'un des plus beaux villages d'Italie. Vous y profitez d'une qualité de vie absolument exceptionnelle. La meilleure chose à faire, c'est d'aller passer un week-end à Portofino au volant de la Portofino. Vivre le long de l'eau, en profitant de tous les avantages que propose la ville. »

Des volontaires ? Mais la Portofino n'est pas uniquement conçue pour être conduite le coude à la portière. Rappelons que le V8 grimpe en puissance pour atteindre la barre des 600 chevaux, soit 60 chevaux de plus que la California T qui, elle-même, comptait 100 chevaux de plus que la première version atmosphérique. Maranello évoque un niveau de performances de tout premier ordre, avec un 0 à 100 km/h abattu en 3'5 et moins de 11 secondes pour atteindre les 200 km/h. Sans parler de la vitesse maxi, qui dépasse les 320 km/h, ni du freinage, dont les distances se raccourcissent avec 34 mètres seulement pour passer de 100 km/h à l'arrêt complet. Les liaisons au sol sont optimisées avec des ressorts affermis de 15,5 % à l'avant et 19 % à l'arrière, ainsi qu'une gestion revue du système magnétorhéologique. La direction est aussi plus directe pour favoriser la réactivité et les sensations de conduite. Michael Leiters le concède : « Il s'agit des mêmes éléments que ceux employés



LA SPORTIVE DU MOIS

dans la 812 Superfast, mais leur application est différente. Le hardware est le même, mais le software et les fonctions sont différents. La 812 est uniquement portée vers la performance et la recherche de la limite. Dans la Portofino, nous cherchons le plaisir de conduite et nous faisons en sorte de donner au conducteur plus de confiance au volant. » Rappelons que l'objectif principal de la Portofino est d'être utilisable tous les jours, quelles que soient les conditions météo.

Plus d'ergonomie

L'habitacle est remanié dans ce sens, avec une plus grande ergonomie et des commandes plus intuitives, tandis que l'espace aux places arrière (toujours insuffisant pour envisager des vraies virées à quatre) augmente de 15 mm au niveau des jambes grâce au dossier des sièges affiné. Quant au prix, Ferrari annonce une somme de 196 000 € en Italie, avec la TVA de 22 %. Ce qui signifie un ticket d'entrée à 200 000 € de notre côté des Alpes. Sans option, dont Enrico Galliera nous confie « qu'elles représentent 20 % du prix de la voiture, en moyenne, sur l'ensemble des gammes Ferrari ». Environ 40 000 € supplémentaires donc, à condition de ne pas trop se lâcher sur la personnalisation. ●

NOTRE AVIS

Le dessin du toit est plus harmonieux que celui de la California en position fermée. En position ouverte, la Portofino annonce une rigidité en béton armé, une polyvalence accrue et des performances de haute volée. Vivement l'essai !



Les passagers arrière bénéficient de 15 mm supplémentaires aux jambes, grâce aux dossiers des sièges avant plus creusés. Mais ces places restent temporaires.

“La Portofino est plus belle, plus rapide et plus fun à conduire que la California T.”

Enrico Galliera, directeur commercial et marketing de Ferrari



EN BREF

Moteur : V8 turbo Cylindrée : 3 855 cm³ Puissance maxi : 600 ch à 7 500 tr/mn, 77,4 mkg à 3 000 tr/mn Transmission : 7 rapports FI DCT
L - l - H : 4 586 mm - 1 938 mm - 1 318 mm Empattement : 2 670 mm Voles AV/AR : 1 633 mm Poids : 1 664 kg Répartition AV/AR : 46 %/54 % Carburant : 80 l
Pneus AV & AR : 245/35 ZR 20 & 285/35 ZR 20 Freins AV & AR : carbone céramique 390 x 34 & 360 x 32 Tarif : env. 200 000 €
0 à 100 km/h : 3"5 0 à 200 km/h : 10"8 100 à 0 km/h : 34 m V. max. : 320 km/h

real watches **for** real people*

Agence: Rio Grande - Photos: DA * Des smartwatches sont disponibles pour de nombreux autres modèles.



Oris PA Charles de Gaulle
Edition Limitée
Mouvement aiguille centrale-date automatique
Trotteuse tricolore courbée. Fond gravé
Couronne vissée. Etanche 10 bars /100 m
Limitée à 1890 exemplaires
www.oris.ch

ORIS
Swiss Made Watches
Since  1904

Nouvelle Donne

Le jeu de billard qui a débouché sur la redistribution des moteurs en F1, pour 2018, a de quoi donner le tournis. D'un côté, une ancienne gloire mariée au plus grand motoriste du monde. Avec, dans le cockpit, un bouillant double champion du monde espagnol, impatient de décrocher un troisième titre. Mais rien ne fonctionne et personne ne voit le bout du tunnel. De l'autre, une petite écurie italienne, passée sous l'aile d'un géant autrichien de la boisson énergétique, devenue pépinière de talents pour la grande écurie sœur. Mais qui lui coûte, aussi, beaucoup d'argent, pour des résultats sportifs décevants. Et, là encore, un bouillant Espagnol ambitieux. Au milieu, une écurie française en pleine reconstruction, qui est aussi un motoriste réputé. Brassez le tout, discutez pendant des heures, et vous obtenez une redistribution des cartes inattendue : Renault va motoriser McLaren, Honda s'exile chez Toro Rosso et Carlos Sainz Jr chipe un baquet chez Renault. Une fois la poussière retombée, qui a gagné ? A lire les communiqués officiels, tout le monde, évidemment. De ce mouvement savant,

McLaren tire sans doute le meilleur. Débarrassée du boulet japonais, l'écurie anglaise récupère un moteur (pardon, un Power Unit...) qui, sans être le meilleur du plateau, ne peut que la faire progresser. Si elle ne se hisse pas rapidement au niveau de Red Bull, elle n'aura pas d'excuses. Honda, pour sa part, limite l'humiliation. Avec moins de pression chez Toro Rosso, peut-être pourront-ils démontrer que tout n'était pas à jeter. On cherche, en revanche, l'intérêt de l'écurie italienne. Certes, le partenariat avec Honda va leur rapporter de l'argent. Mais la contrepartie, c'est la baisse prévisible de performances, déjà pas fameuses, et la perte d'un pilote talentueux. Reste le cas Renault. Ils équipent désormais deux top teams avec lesquels ils veulent entrer en concurrence frontale. Tant que l'écurie française restera en milieu de plateau, cela ne posera pas de problème. Mais le jour où ils viseront victoires et titres, comment se gèrera la relation avec les écuries « clientes » ? On sait à quel point la communication était déjà difficile du temps de Briatore, entre Viry-Châtillon et Enstone, battant pourtant même pavillon.



@JeanEricRaoul
Rédacteur en chef



Renault va motoriser McLaren, Honda s'exile chez Toro Rosso et Carlos Sainz Jr chipe un baquet chez Renault. Une fois la poussière retombée, qui a gagné ?

MB

Mon Mois à Moi

En privé avec le rédac'chef

9 septembre/Londres

Retour vers le futur

Le groupe Jaguar Land Rover organise à Londres une exposition sur l'avenir, baptisée Techfest. L'occasion d'annoncer que toutes les voitures de la marque auront une dose d'électrification à partir de 2020. En revanche, on s'étonne de la présence d'une vénérable Type E dans cet environnement high-tech. En fait, elle y a toute sa place, car il s'agit d'une Type E... électrique ! Sacrilège ? Le département Classic du constructeur est à la manœuvre et s'est chargé de la restauration et de la transformation de la voiture. « Tout est réversible, s'empresse de préciser Tim Hannig, le patron de JLR Classic. Cela nous a d'ailleurs causé quelques soucis, car nous avons tenu à conserver la transmission, les suspensions, les freins d'origine. » En pratique, le 6 cylindres XK,



E-MAIL

sportauto@mondadori.fr

ABONNEMENTS

Tél. : 01.46.48.47.61



A cheval !

Dans la dernière livraison de **Sport Auto Classiques**, il y a du cheval. Mais pas seulement.

Outre un dossier complet consacré à trois générations de Ford Mustang, vous y redécouvrirez les charmes de la Golf VR6 et vibrerez aux sons des 12 cylindres du match Ferrari 512 M/Lamborghini Diablo SV. A se procurer d'urgence (jusqu'au 27 octobre...) chez vos revendeurs habituels !



son embrayage et sa boîte sont retirés de la voiture. Un pack de batteries s'installe sous le capot, le moteur électrique remplace la boîte, et toute l'électronique de gestion va sous le coffre. « Nous préservons l'équilibre d'origine, avec une répartition 51/49 % du poids entre l'avant et l'arrière. Et, bonne surprise, nous gagnons 46 kg par rapport à la Type E thermique. C'est lourd, un XK... »

Côté performances, avec 300 ch, Jaguar annonce un 0 à 100 km/h en 5"5. « La souplesse est incroyable, s'enthousiasme Tim. Pour préserver la transmission, nous avons dû limiter la valeur du couple en la calant sur celle du moteur XK. Mais il est disponible sur toute la plage d'utilisation. » Pour l'instant, il s'agit d'un prototype unique. Mais Tim et son équipe ont quelques idées derrière la tête : « L'architecture des Jaguar n'a pas changé entre 1948 et les années 90. On peut donc adapter notre système à toutes ces voitures, depuis les XK 120 jusqu'aux dernières XJ-S. Je pense que cela pourrait intéresser des clients séduits par les lignes de ces modèles historiques mais qui vivent dans des zones urbaines à circulation restreinte, ou qui veulent rouler en anciennes sans risques de pannes. » Wait and see, donc...

10 septembre/Chantilly

Ça n'intéresse personne...

Dans les allées du concours de Chantilly, je croise Pierre de Vilno, qui aimait notamment l'émission **Tout roule, sur Europe 1, à laquelle je participais**. Il me confirme que l'émission n'est pas reconduite cette saison, en dépit d'audiences très convenables : « Selon la nouvelle direction de la station, la voiture, cela n'intéresse personne ! » L'ami Pierre est un peu désabusé par cet aveuglement parisien, en décalage avec la réalité de la société française. En même temps, cette décision surprend peu : la nouvelle équipe dirigeante d'Europe 1, recrutée à

Radio France, est celle qui a fait supprimer les chroniques auto de France Inter et France Info.

12 septembre/Francfort

Peugeot au Mans ?

Lors d'un entretien avec Carlos Tavares, le grand patron de PSA, il est question d'un éventuel retour de Peugeot au Mans. « Le règlement technique actuel est très ouvert, explique-t-il. Cela a généré un très haut niveau d'inflation des coûts. A l'arrivée, on doit s'interroger sur l'efficacité marketing de ce média particulier que représente



Panoramic

la compétition. Il est légitime de se demander, quand on est un constructeur, si l'on ne ferait pas mieux de dépenser cet argent en publicité. Il est donc indispensable de faire baisser les coûts. Mais une fois que c'est fait, se pose un nouveau problème, d'ordre éthique. Quand vous demandez à tous vos salariés d'économiser centime par centime partout où c'est possible, il y a comme une déconnexion avec les sommes dont on parle pour un engagement en compétition. » De telles pudeurs ne sont pas bon signe pour un proche retour de Peugeot en endurance. « Une décision sera prise avant Noël, précise-t-il. Sachant que la condition de base, c'est une division par trois du budget en comparaison de ce qu'il était jusqu'à présent. »

12 septembre/Francfort

Point de vue inédit

Déjeuner avec Jérôme Stoll, le patron de la compétition chez Renault. La conversation se lance sur la Formule E, un grand succès pour Renault. « Nous avons sans doute fait le bon choix, et l'arrivée de BMW, Audi, Porsche, Jaguar, le montre. Mais ces nouveaux entrants



Greg

risquent aussi de faire changer les équilibres. Il va falloir faire attention à l'inflation des coûts. » Avant d'aborder la F1, on l'interroge sur le sens de l'engagement en compétition de la marque. Sa vision semble claire : « Quand vous êtes une marque généraliste, vous avez besoin de créer des aspirations. Sinon, vous êtes une "commodité", un objet de consommation choisi pour son prix. Par ailleurs, les véritables possibilités de croissance du groupe, ce sont les marchés émergents, où notre image n'existe pas. L'engagement en F1 démontre l'expertise d'un généraliste, capable de se battre au meilleur niveau face aux premium. » Oui mais justement, Renault F1 n'est pas encore en état de lutter avec les cadors de la discipline... « En reprenant Enstone, nous avons décidé de nous mettre à niveau à horizon de trois ans. 2016 était une année de reconstruction, dans une usine où il n'y avait pas eu d'investissements depuis des années. Aujourd'hui, nous en sommes à la phase 2, avec l'objectif de nous classer 5^e ou 6^e du plateau. Pour 2018, l'idée sera de pouvoir faire un podium de temps en temps. Et ensuite, de nous mêler régulièrement à la lutte en tête. On note aujourd'hui une dynamique qui pousse l'équipe et nous permet de recruter de vraies compétences. » A propos du contrôle des coûts de la formule 1 et de la répartition de ses revenus, Jérôme Stoll propose un point de vue à mon avis inédit : « Je n'ai pas de problème avec le fait que Ferrari, par exemple, gagne plus d'argent que d'autres. Mais cet argent supplémentaire doit aller doper le bénéfice de l'entreprise, pas être réinvesti dans le développement de la voiture. Sinon, sportivement, c'est complètement déséquilibré. » ●



COMMENT NOUS CONTACTER ?

Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01.41.33... suivi des 4 chiffres du numéro de poste.

Rédacteur en chef jeaneric.raoul@mondadori.fr (59.63) Rédacteur en chef adjoint laurent.chevalier@mondadori.fr (51.59)
Chef de rubrique essais julien.diez@mondadori.fr (59.12) Essayeur sylvain.vetaux@mondadori.fr (50.64)



WEB

www.sportauto.fr



TVR Griffith

A près plus de dix ans d'absence, le constructeur anglais renaît de ses cendres, grâce à un consortium d'investisseurs anglais sous la houlette de Les Edgar, qui a fait fortune dans les jeux vidéo. Racheté en 2013, TVR a fêté en grande pompe ses 70 ans lors du Goodwood Revival, en dévoilant la Griffith, une appellation connue, renvoyant aux années 60 et 90. La descendance arbore un look plutôt sage, voulu « pur, classique, british ». Rien à voir avec les extravagances de l'ère Smolenski (ancien propriétaire). Après trois ans de développement

confié au génialissime Gordon Murray, la sportive respecte les fondements de la marque : propulsion à moteur avant, coupé, deux places, légèreté. Compacte (4,31 m) et trapue, elle repose sur un châssis tubulaire renforcé par des panneaux en fibre de carbone, baptisé iStream par l'ex-ingénieur de F1. Au final, elle ne pèserait que 1 250 kg à sec, malgré un gros V8 placé en position centrale avant, et serait parfaitement équilibrée (50/50 %). Ce 5 litres provient de chez Ford et est retravaillé par Cosworth pour en extraire 487 ch.

Domage que TVR n'ait pas profité de la nouvelle base à bi-injection (Mustang 2018, 450 ch). Evidemment, l'anglais promet une auto « noisy » (bruyante). Aucun doute, étant donné les échappements latéraux ! Cela va de soi, le big block est couplé à une boîte manuelle et l'on note la présence de combinés ajustables. « C'est une muscle car britannique, qui se veut intimidante, brutale, pleine de charisme et raffinée », prévient Les Edgar. Aucun doute, on ne va pas s'ennuyer au volant ! La direction est tout de même assistée (électriquement) et quelques aides

sont présentes, homologation oblige : antipatinage, ABS, ESP. La production va débiter l'année prochaine par une série spéciale richement équipée et limitée à 500 exemplaires. D'autres déclinaisons moins onéreuses sont attendues. ●

EN BREF

Moteur : **V8, 5 litres, 487 ch**
Transmission : **boîte 6 manuelle**
Poids : **1 250 kg (à sec)**
0 à 100 km/h : **- de 4"0**
V. max : **+ de 320 km/h**
Tarif : **90 000 £ (env. 100 000 €)**



TVR a présenté sa nouvelle Griffith à Goodwood, en septembre. La recette employée est simple et efficace, à l'image de la ligne et de l'habitacle : V8 avant, propulsion, poids contenu, boîte manuelle, tarif raisonnable... Et plaisir maxi en perspective !



Project Cars 2 : à vos manettes !

Le jeu de simulation auto est de retour depuis le 22 septembre. S'il ne supplante pas la référence Forza Motorsport en termes de graphisme et de quantité d'autos proposées, il atteint un niveau inattendu et se singularise par la variété des courses. Vous pouvez ainsi prendre le volant des supercars du monde entier dans les pires conditions

climatiques, mais aussi vous immerger dans de nombreuses disciplines du sport auto : kart, F1, Indycar, rallye, endurance, rallycross. En sus, les stars d'antan peuvent être domptées. Au total, 180 autos sont disponibles sur 60 circuits. Ce jeu promet donc de sacrées bagarres en ligne et de belles nuits blanches ! ●

■ Disponible sur PC, Xbox One et PS4 ■ à partir de 60 €





DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS 3 DARK SIDE *Édition Limitée*

Teinte Gris Shark texturé
Navigation écran tactile 7"
Pack détection avec caméra de recul
Mirror Screen⁽¹⁾ avec MirrorLink® et Apple CarPlay™

COLLECTION AUTOMNE - HIVER 2017



DS AUTOMOBILES REPREND VOTRE VÉHICULE **3 000 €⁽²⁾** AU-DESSUS DE SA VALEUR.

DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

(1) Nécessite un téléphone compatible. (2) 3 000 € TTC, composés d'une remise de 1 500 € sur le tarif DS conseillé au 4 septembre 2017 et d'une aide reprise DS de 1 500 € sous condition de reprise d'un véhicule (quel que soit son âge), ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule, pour l'achat d'une DS 3 DARK SIDE neuve. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus, selon les conditions générales de l'Argus disponibles sur largus.fr, déduction faite d'un abattement de 15% pour frais et charges professionnels et des éventuels frais de remise en état standard. Offre réservée aux particuliers, non cumulable, dans la limite des stocks disponibles, valable jusqu'au 31/10/2017 dans le réseau Citroën/DS participant. CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6L/100KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199



Par Julien Diez



Aston Martin Vanquish Zagato

Nous avons eu la chance de scruter l'un des 99 exemplaires de la Vanquish Zagato Volante à Chantilly et à Francfort. Mais cette version est de loin la moins spectaculaire de la famille, en raison de son discret double bossage caractéristique. Après le coupé et le cabriolet, Aston confirme la production d'un sublime Speedster et d'un craquant break de chasse dès l'année prochaine. « Je suis fier de continuer l'histoire que mon grand-père a commencée avec la marque il y a 60 ans ! », confie Andrea Zagato, le patron de la firme italienne. Marek Reichman,

responsable du design Aston, ajoute : « De nombreux clients désirent quelque chose de différent. Certains préfèrent la pureté d'un coupé, d'autres le côté extrême d'un Speedster. Nous avons même des clients qui ont commandé un exemplaire de chaque carrosserie ! Nous créons de futures autos de concours... Il n'y aura au total que 325 exemplaires dans le monde ! » Sortez le chéquier, il n'y a que 99 coupés et roadsters. Tous vendus. La production se réduit pour le Speedster : 28 exemplaires. Tous vendus. Il faut dire que le

double bossage de ce roadster deux places est irrésistible. Comme le reste de la famille, il est extrapolé d'une Vanquish S. La carrosserie est entièrement en fibre de carbone et abrite un V12 atmo de 600 ch, une boîte auto et un amortissement piloté. Etant donné qu'une plus répandue Zagato Volante s'échange à 726 000 €, le Speedster devrait approcher le million d'euros ! Dernière chance, et pas des moindres, de posséder une Vanquish Zagato : le break de chasse. Surtout, n'oubliez pas

Speedster

Troisième membre de cette famille Zagato très exclusive, le Speedster fait saliver par son double bossage. Les 28 exemplaires sont vendus.

emmener la famille ! Il s'agit d'une stricte deux places, dotée d'un hayon électrique « pratique » et d'un toit vitré. La voiture de fonction idéale pour la rédac', qui ravira les photographes. On se réveille... D'autant que les 99 Shooting Brake vont probablement être vendus d'ici à l'impression du magazine. ●

EN BREF

Moteur : **V12, 5,9 litres, 600 ch**
Transmission : **boîte 8 auto**
Production : **325 ex. au total, dont 99 coupés, 99 Volante, 28 Speedster et 99 Shooting Brake.**

Shooting Brake

Le dernier-né de la famille est sans doute le plus spectaculaire. Mais il n'accueille que deux personnes.



Caterham Seven SuperSprint

Encore une édition spéciale ! Les 60 exemplaires de cette SuperSprint jouant à fond la carte du rétro se sont vendus en 7 heures ! Le record de la Sprint est battu : 7 jours. Cette série limitée clôt en beauté les festivités du 60^e anniversaire de la marque. Elle se base sur la petite 165 et ajoute quelques touches nostalgiques : saute-vent, couleurs, cuir marron, volant en bois... En option, la puce peut même se transformer en monoplace affublée d'un arceau en pointe. La totale. Cette Seven vendue à prix serré (à partir de 29 995 £) cache une

dernière surprise : une petite préparation du trois pattes Suzuki de 81 à 96 ch. « La conduite téléporte droit derrière les lunettes de Stirling Moss et Innes Ireland », annonce Simon Lambert, responsable Motorsport and technique. On veut bien le croire. ●

EN BREF

Moteur : **3 en ligne turbo, 658 cm³, 96 ch**
Transmission : **boîte 5 manuelle**
0 à 100 km/h : **6"9** V.max. : **161 km/h**
Tarif : **env. 34 000 € (60 ex.)**



Roulez avec 16 ingénieurs comme co-pilotes.



Nouvelle Golf GTI Performance avec 245 chevaux et ses 16 technologies d'assistance.*

Pendant que vous lisez cette phrase, la Nouvelle Golf GTI vous facilite la vie : elle surveille vos angles morts, prend le relai dans les embouteillages et en plus de ça, elle se gare presque toute seule. Il n'y a pas de doute, c'est la plus intelligente des sportives.

Découvrez-la à l'occasion d'un stage Driving Experience.

Demain démarre aujourd'hui.



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538

Modèle présenté : Nouvelle Golf GTI Performance 2.0 TSI 245 DSG7 3 portes, avec options peinture 'Rouge Tornado', jantes 19" 'Brescia', toit ouvrant et projecteurs directionnels 100% LED.
* En option selon technologie.

Cycle mixte (l/100 km) : 6,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 144.



ANGE BARDE

GENÈVE



EVO 1

Série limitée #FM10

Frédéric Michalak



THE ART TO LIVE A PASSION

Découvrez l'univers
des chronographes AB Racing.

info@angebarde.com
www.angebarde.com

Par Sylvain Vétaux



IWC Ingénieur Chronographe 50th Anniversary of AMG

- Diamètre : 44 mm ■ Calibre : 89361 automatique
- Boîtier en titane ■ 13 100 € (limité à 250 ex.)
- www.iwc.com

Cela ne vous aura pas échappé : AMG fête cette année ses 50 ans. Fort logiquement, IWC, son partenaire horloger, lui a fait un petit cadeau. Comme la première Ingénieur, apparue en 1955, ce chrono dispose d'une cage en fer doux qui protège le calibre maison (automatique) des champs magnétiques (voir ci-dessous). Petite transgression : pour profiter de ce joli mouvement, une partie de cette protection a été éventrée et abritée derrière un verre saphir. La couronne vissée assure une résistance à l'immersion jusqu'à 12 bars. Le module de chronographe intègre un dispositif de retour en vol et le compteur situé à midi regroupe les minutes et heures écoulées. Celui du bas, avec son éclair, égraine les secondes et l'aiguille centrale, lancée et remise à zéro via les poussoirs, calcule les temps courts. Le titane du boîtier a été poli miroir et la montre est montée sur un bracelet en cuir noir.

POUR ALLER PLUS LOIN

Le magnétisme

C'est un facteur important quand on recherche l'âme sœur, mais il est l'ennemi des mécanismes horlogers. La raison est simple : le calibre étant composé de petites pièces métalliques, l'interaction d'ondes magnétiques vient perturber leur course habituelle et altère la précision. D'où certaines solutions techniques comme le spiral Parachrom chez Rolex ou encore le Silicium chez Omega, matériaux

réputés insensibles aux variations magnétiques. Autre solution, comme sur cette IWC (ou une Speedmaster) : l'engagement de fer doux pour dévier les ondes. Quasiment toutes les grandes maisons se sont penchées sur le problème et Panerai va même jusqu'à composer son calibre très haut de gamme de céramique/tantale et carbone (et sans lubrification) pour pallier toute éventuelle magnétisation.



Breitling

- 43 mm ■ 3 670 € ■ www.breitling.com

Le Chronospace Evo B60 emmène un calibre SuperQuartz, développé par Breitling. Il est dix fois plus précis qu'un quartz standard et dispose d'une fonction « rattrapante ». Entièrement en titane, il est étanche jusqu'à 100 m, et proposé avec un cadran bleu ou noir.



Hublot

- 45 mm ■ 29 900 € ■ www.hublot.com

En partenariat avec le luxueux fabricant de souliers Berluti, Hublot lance cette version limitée de la Classic Fusion Chronograph. 250 exemplaires verront le jour pour ce modèle Venezia marron. Le bracelet spécifique est en cuir patiné, tout comme le cadran.



March Lab

- 36 mm ■ 245 € ■ www.march-lab.com

Nouvelle venue dans la gamme, la Seventy se décline en tout en 36 variantes. Nous avons retenu ce modèle Four, avec son bracelet Pertlon bleu très old school. Le verre minéral est galbé et le cadran anthracite offre de jolis reflets. Mouvement à quartz.

Comique de Répétition

Eh non, il ne s'agit pas ici de l'interview de l'humoriste François-Xavier Demaison, mais de celle de son homonyme ingénieur. Et ce dernier n'est pas dénué d'humour, non plus. Sa préférence ? Le comique de répétition. Après quatre titres mondiaux en WRC, voilà qu'il récidive en rallycross !

Propos recueillis par Alain Pernot Portrait Laurent Villaron

Q

Quel est votre premier souvenir automobile ?

Le grand prix de France de F1 à Dijon-Prenois en 1981. Il s'agissait de la première victoire d'Alain Prost. Mon père n'était pas du tout porté sur le sport automobile. J'étais allé à Dijon avec mon oncle, qui tenait un garage, et mon cousin. Je devais avoir 10 ou 11 ans. Ça m'a tout de suite plu. Quelques semaines après, je suis allé

voir le rallye des 1 000 Pistes avec une amie de ma mère qui était copilote. Le même été, j'ai découvert la F1 et le rallye. Cela a fait naître une vocation chez moi.

Comment cela s'est-il concrétisé ?

Quand tu es môme, tu penses juste à devenir pilote! J'ai donc fait du kart, mais je me suis pris beaucoup de gamelles. Un jour, mon père m'a dit: « On va arrêter les conneries. Tu vas faire des études! » Je me suis inscrit à l'ESTACA (Ecole supérieure des techniques aéronautiques et de construction), une école d'ingénieurs. J'ai quitté ma Haute-Savoie pour Paris. Ensuite, j'ai fait l'Ecole nationale supérieure du pétrole et des moteurs en 1994. J'étais attiré par la F1, et je m'étais dit que le mieux était d'avoir un profil de motoriste, car il y avait Renault et Peugeot. Je suis ensuite parti en VSN (Volontaire du service national entreprise) chez Renault, en Angleterre, et je me suis retrouvé sur le programme du British Touring Car. Fin 96, je suis passé chez Peugeot Sport, à la F1. J'étais au bureau d'études. Je travaillais au banc sur les essais de développement. Je ne suis allé que sur un grand prix, à Monza. Je suis resté moins d'un an, car je me suis rendu compte que motoriste, c'est un peu comme être l'accessoiriste de service. Il y a eu un poste qui s'est libéré en Supertourisme en Amérique du Sud. Je suis donc parti en Argentine en 1998, car ce poste offrait une vision un peu plus globale. J'ai adoré! J'ai aussi fait un peu de SWT (le DTM de l'époque) en Allemagne. C'est à ce moment que Peugeot s'est engagé en WRC avec la 206. Je suis donc arrivé en rallye un peu par accident. J'y suis resté depuis.

Vous avez vite constitué un duo avec Marcus Grönholm...

Oui. J'étais à peu près le seul à parler anglais, en tout cas suffisamment bien pour pouvoir échanger avec un Finlandais! Du coup, j'ai été chargé de l'exploitation de sa voiture. Nous avons alors commencé une belle histoire. Vu que je n'avais pas d'expérience dans cette discipline où l'expérience est, justement, un facteur crucial, ce ne fut pas évident au départ. Marcus se souvient encore de notre premier rallye. Il se demandait: « Mais qu'est-ce qu'ils m'ont mis comme ingénieur ? Il n'y connaît rien ! » Je m'étais rendu à un point stop et je m'étais appuyé sur la voiture, comme j'avais l'habitude de le faire en circuit.

Marcus m'a rabroué en me disant que c'était interdit! J'ai vite appris. Les quatre rallyes disputés en 1999 nous ont permis de bien trouver nos marques, autant lui que moi. Nous sommes devenus amis. Peut-être trop. Pour certains, nous formions un peu une équipe dans l'équipe...

Vous attendiez-vous à remporter le titre mondial avec Marcus en 2000 ?

Pas vraiment. D'autant que ça a mal commencé: toutes les voitures ont dû abandonner au départ du Monte-Carlo, sur le parc fermé de Gap! Une histoire de transmission... Un sacré traumatisme! Je m'y attendais d'autant moins que la voiture avait quand même beaucoup de petits soucis de fiabilité. Heureusement, on s'est bien rattrapés avec la victoire de Marcus en Suède, juste après le Monte-Carlo. Il a réalisé qu'il n'avait pas besoin de rouler à 110% pour être performant. Il s'est tout de suite senti à l'aise au volant de la 206 WRC.

Quand on est ingénieur, que ressent-on lorsque son pilote gagne le titre ?

On se prend un peu pour le roi du monde! Non, sérieusement, nous avons beaucoup travaillé avec Marcus pour que la voiture soit bien adaptée à son style de pilotage, qui est assez différent de celui des autres pilotes ayant participé au développement de la 206 WRC. Paradoxalement pour un Finlandais, il n'aimait pas avoir une voiture qui glisse. Il a été un peu le précurseur d'une nouvelle approche pour aller vite en rallye. Loeb et Ogier roulent comme ça, aussi.

A partir de l'arrivée de Citroën, la situation est devenue un petit peu plus compliquée...

Oui. Déjà en 2001, l'année n'a pas été fantastique. Peugeot remporte le titre constructeur, mais pas le titre pilote, faute de fiabilité. Nous avons pu récupérer les deux titres en 2002, mais nous avons eu beaucoup de mal lorsque Citroën est venu à temps complet en WRC. Notre concept de base moteur transversal-boîte longitudinale montrait ses limites. C'était une fausse bonne idée... Malgré la nouvelle 307 WRC, l'année 2004 a été très difficile et l'ambiance est devenue très compliquée en interne. En 2005, la voiture était mieux, mais notre passage chez Pirelli au moment où Michelin sortait ses fameux pneus BTO ne nous a laissé aucune chance. Le programme a été stoppé en fin de saison.

Vous rebondissez alors chez Subaru en 2006...

Oui. Au sein de l'équipe Prodrive Subaru, j'ai travaillé avec Petter Solberg. Il a un caractère complètement différent de Marcus, mais c'est un mec super attachant aussi. Malheureusement, c'était une mauvaise période pour Prodrive. Avec son coffre à l'arrière, ses 5 portes et son 4 cylindres devant l'axe des roues avant, l'Impreza n'était plus au niveau pour lutter contre les voitures nouvelle génération. C'était néanmoins une super expérience. J'ai adoré la course à l'anglaise. Je suis resté vingt-deux mois et je suis devenu free-lance.

Comment avez-vous retrouvé Petter Solberg ?

Subaru s'étant retiré fin 2008, Petter a alors monté son propre team privé et il m'a appelé. J'aurais mieux fait de ne pas répondre ce jour-là! C'était une expérience géniale, mais c'était aussi un pari débilé: vouloir battre les usines avec un team privé... C'était une sacrée bêtise, mais ça nous a soudés. En 2009, nous avons couru avec la Xsara et en 2010 avec la C4.

N'est-ce pas compliqué de travailler avec Petter ?

Je fais partie des gens qui aiment bien travailler avec lui, mais c'est vrai qu'il faut arriver à le canaliser. Sur le plan technique, Petter ressent plein de choses, presque trop. C'est un peu le problème. C'est un super metteur au point, mais c'est un peu une grenade dégoupillée. Il faut bien le manier et trier parmi ses sensations.

**François-Xavier
Demaison**

Directeur technique
de Volkswagen Motorsport

***“Je me suis rendu
compte que motoriste,
c’est un peu comme
être l’accessoiriste
de service.”***



Photos: DPPI

C'est avec Grönholm et sa Peugeot 206 WRC (à gauche, en Finlande, en 2000) que F.-X. Demaison a connu pour la première fois la saveur d'un titre mondial.

Volkswagen s'étant retiré du WRC après quatre titres, la Polo sévit désormais en rallycross. F.-X. Demaison y a retrouvé Petter Solberg (en action à droite).



Votre arrivée chez Volkswagen est-elle un retour à la raison ?

Fin 2010, Citroën décide de ne plus fournir de voiture à Petter, qui veut alors disputer Pikes Peak. Nous avons donc commencé à dessiner une voiture dans ce but.

Parallèlement, Petter est entré en discussion avec Volkswagen et, un jour, il m'appelle en me disant que, si je veux, je suis engagé chez Volkswagen ! Je suis donc allé à Hanovre et j'ai rencontré Kris Nissen, alors patron de l'équipe. Un entretien hallucinant. Nous n'avons pas parlé plus de cinq minutes. Il m'expliquait qu'ils hésitaient entre la Polo et la Beetle comme voiture de base. J'ai dit que si c'était la Beetle, ce serait sans moi. Et là, il m'a serré la main en me disant : « C'est bon. J'aime les gens qui prennent des décisions. Tu commences la semaine prochaine ! »

Aviez-vous la pression? Après tout, vous n'étiez pas concepteur...

C'est vrai. La seule conception que j'avais faite, c'était sur le moteur, en F1. Heureusement, nous avons eu le temps de bien préparer notre coup tout au long de l'année 2012. Nous avons fait beaucoup d'essais mais – pendant longtemps – Sébastien Ogier était vraiment négatif sur plein de choses. Heureusement, au début du développement, Carlos Sainz avait roulé avec la Polo. Il m'avait rassuré en m'indiquant que nous étions sur la bonne voie. Néanmoins, je ne faisais pas le malin au Monte-Carlo 2013, pour le premier rallye de la Polo. Nous ne savions pas comment nous situer. L'arrivée de la première spéciale, remportée par Sébastien, a été un soulagement.

Volkswagen s'est dirigé vers le rallycross. Nous avons monté le programme en dernière minute avec Petter Solberg. Et si nous avons pu mettre au point la Polo WRX aussi vite, c'est grâce à lui.

Comment vous êtes-vous intégré à cette équipe allemande qui était déjà formée ?

Ça a été difficile au départ. L'équipe venait de remporter trois fois la Dakar. Le chef de projet Dakar espérait mon poste et le bureau d'études était tout acquis à sa cause. Heureusement, l'arrivée de Willy Rampf au poste de directeur technique a rendu les choses plus faciles. Il venait de la F1 et, pour les Allemands, il représentait une référence. Il m'a soutenu à 200 % dans mes choix. Honnêtement, sans lui, je ne suis pas sûr que j'y serais arrivé. Pourtant, je sais être dur. Ils me surnomment l'Autrichien.

Un Sébastien Ogier, ça vaut combien au kilomètre ?

Un Ogier qui a une voiture qui lui plaît, c'est quelques dixièmes au kilomètre. Difficile de dire combien, mais ça n'a pas de prix. Il a une confiance en lui assez impressionnante. Il sent le grip d'une façon incroyable. Il est vraiment bluffant lorsqu'il y a des changements de conditions d'adhérence. Comme était Loeb, je pense. Ogier est aussi très fort dans les sections serrées. Pour moi, c'est un signe d'intelligence. Dans le vite, il est très bon aussi en prenant beaucoup

moins de risques que les autres. Il est fiable et ne fait pas plus d'une connerie par an. Après, il lui faut une voiture qui lui convienne. Avec la Polo, il a bénéficié d'une voiture qu'il a pu développer à son goût, contrairement à Jari-Matti Latvala.

Faites-vous partie des ingénieurs qui apprécient de monter à côté de leur pilote ?

Non. Les pilotes apprécient que leur ingénieur monte à bord en essais. Ça peut les mettre en confiance. Une fois, je suis monté à côté de Jari-Matti Latvala. C'était à la fin d'une journée d'essais menée par Marcus Grönholm (pilote de développement Volkswagen). Le copilote de Jari-Matti n'était pas là, et Timo le copilote de Marcus a été catégorique : « Je ne monte pas avec lui ! » J'y suis donc allé pour lui montrer que j'avais confiance en lui. Mais, honnêtement, je n'ai pas pu m'empêcher de me demander ce que je faisais dans cette voiture ! Malgré les sauts, les bosses et l'absence de notes, j'ai survécu !

Aviez-vous pressenti le retrait de Volkswagen ?

Non, pas du tout. On ne nous l'avait jamais laissé entendre. Moi, à ce moment-là, je cherchais un autre challenge. Ça ne m'a pas trop affecté sur le moment, mais ça a quand même été un gros choc. Tout était prêt pour la saison 2017.

Volkswagen s'est alors dirigé vers le rallycross...

Oui. Nous avons travaillé sur cette voiture en 2015, sur la base d'une WRC de 2014 que nous avons adaptée à la réglementation WRX. Nous avons un peu roulé avec, mais sans plus. C'était juste comme ça, au cas où nous arrêterions le rallye. Petter Solberg n'avait pas oublié mon numéro de téléphone, et il avait déjà essayé de récupérer cette voiture. Lorsqu'il a appris notre retrait du rallye, il a réagi. On s'est dit que nous serions bêtes de ne pas travailler ensemble. Nous avons donc monté ce programme rallycross en dernière minute avec lui. Et si nous avons pu mettre au point la Polo WRX aussi vite, c'est grâce à lui. Ce qui est sympa en rallycross, c'est que je peux enfin voir la voiture en action, ce qui n'était pas le cas en rallye !

Ne pas avoir travaillé en châssis en F1, est-ce une frustration ?

C'est sûr que c'est une chose que j'aimerais bien faire. Si l'occasion se présente, j'y réfléchirai. Willy Rampf me pousse tous les jours à aller en F1. Cela dit, je m'amuse encore chez Volkswagen. Nous avons des choses intéressantes à venir comme une voiture de rallycross électrique.

Y a-t-il une voiture que vous auriez aimé concevoir vous-même ?

La Sauber C9 qui a couru au Mans ! J'adore cette voiture. Je l'ai d'ailleurs en miniature. J'aime sa ligne sobre et son efficacité. Sinon, la Polo WRC 2017 qui n'a jamais couru est ma création préférée. De temps en temps, je soulève sa bâche et je la regarde. Il n'y a pas beaucoup de pièces dont je ne suis pas fier.

Qu'est-ce que ça fait de porter le nom d'une célébrité ?

La première fois que j'ai vu une affiche sur un cul de bus avec mon nom en gros, j'ai cru à une blague de mes potes ! Eh non. Bon, parfois, il y a des déçus, mais cela a aussi des avantages. Un jour, j'ai fait une réservation chez Guy Savoy et j'ai eu une des tables les mieux placées ! ●



**3 tailles, des dizaines de motifs,
des milliers de possibilités.**

Deejo, le couteau de poche qui vous ressemble.
A tatouer et commander sur mydeejo.fr

my.
deejo.fr

Mercedes-AMG
Project ONE
World Premiere

Lundi 11 septembre

Laurent, 9 h 30, Milan/Francfort

Avion Ferrari

Les tifosi invités à la grand-messe des 70 ans de Ferrari à Maranello se sont donné rendez-vous à l'aéroport de Milan pour transhumer vers une autre grand-messe : le Salon de Francfort. Et quand des ferraristes se rencontrent, ils se racontent des histoires de ferraristes. Beaucoup évoquent l'absence remarquée de Luca di Montezemolo à la cérémonie de l'avant-veille, et tous s'accordent à dire que la cote de LaFerrari Aperta ne risque pas de flancher, après que le tout dernier exemplaire produit se soit arraché aux enchères, à quelque 10 millions de dollars sans les taxes au profit d'une ONG de protection de l'enfance baptisée Save the Children. Quant à la nouvelle Portofino, les heureux invités des 70 ans de Ferrari



SALON DE FRANCFORT 2017

Adrénaline

Entre le discours axé sur l'électricité et la conduite autonome, les sportives s'engouffrent dans la brèche. La preuve en images !

Par
Laurent Chevalier,
Julien Diez
& Sylvain Vétaux
Photos
Greg

Volkswagen Up ! GTI

■ 3 en ligne turbo ■ 1 litre ■ 997 kg
■ 0 à 100 km/h : 8"8 ■ 197 km/h ■ 17 000 €



NOUVEAUTÉS Salon de Francfort 2017

n'auront pas à attendre le lendemain pour la découvrir, puisqu'elle était déjà à Fiorano. Même si elle avait du mal à briller entre deux brochettes de sublimes 288 GTO et de fantasmagoriques F40.

Julien, 14 h 00, autoroute A4

Covoiturage AMG

Pour cette édition, la rédac fait un pas de plus vers le covoiturage et l'écoresponsabilité : 4 personnes, un V6 biturbo et un aller simple sans ravitailler (11 l/100 km de moyenne). Tout fout le camp ! Mais l'honneur est sauf : l'E43 AMG, c'est 401 ch et 4"6 de 0 à 100 km/h ! Les occupants profitent du spectacle son et lumière, incluant d'énormes écrans... Et des divers massages proposés à l'avant. « Il y a peu de place à l'arrière, j'ai des crampes ! », râle notre cher photographe Greg, entre deux siestes. « Pas très confort. » Jamais content, mais il n'a pas tort. Le conducteur, lui, apprécie la vigueur et les grognements du V6 dès les bas régimes. L'inertie est correctement maîtrisée et les effets de pompage s'atténuent dans les modes sportifs. La boîte auto à 9 rapports, elle, manque de douceur. Dans l'ensemble, le feeling demeure trop filtré de la part d'une AMG. D'où la remarque de Christophe, coordinateur des essais : « Je serais dans n'importe quelle Classe E, ce serait pareil ! » Certes, mais il marche fort ce taxi à 100 000 € (avec les options)... Y compris sous une pluie battante, où l'on apprécie les quatre roues motrices imposées.

Julien, 19 h 00, hall Volkswagen

Regroupement familial

« Cette invitation n'a en aucun cas pour but d'influencer les journalistes. » Le groupe Volkswagen regorge de prudence pour sa grand-messe habituelle, la veille du Salon. Il opte pour la simplicité et les économies en accueillant les convives directement dans son hall. Au lieu de présenter chaque nouveauté en détail par marque, le discours se concentre sur l'avenir : « Le groupe produira plus de 80 modèles électrifiés d'ici 2025, dont 50 électriques et 30 hybrides » lance le président Matthias Müller, en débarquant d'une voiture autonome. « D'ici 2030, le groupe électrifiera l'ensemble de ses modèles. Oui, c'est demain, et cela nécessite un investissement de 20 milliards d'euros. » Tous ces chiffres donnent le tournis. Mais pour financer ce plan, « on a encore besoin du moteur à combustion ! » Il s'ensuit un rapide tour d'horizon des nouveautés 2018, comprenant une pléiade de SUV et de sportives. La cavalerie démarre avec l'apéricube Up ! GTI, dont la philosophie évoque la Golf GTI originelle : poids, puissance (115 ch)... Pourquoi pas, si la citadine au tarif raisonnable (17 000 €) est aussi fun à conduire ! La Polo GTI, elle, devient de plus en plus Golf par le dessin, la puissance (200 ch), le différentiel électronique... et le prix (27 300 €) ! Dur de grandir dans l'ombre d'un mythe polyvalent... La Seat Leon en fait également les frais et cherche à s'en éloigner en se radicalisant. La traction « R » grimpe à 310 ch en boîte manuelle, se pare de gros appendices et d'éléments en carbone. Elle revoit ses freins, son échappement et sa suspension. Le hic ? Il s'agit d'une édition limitée à 799 exemplaires. Etrange de la part de Seat.

Laurent, 19 h 30, hall Mercedes

Crépitement de flashes

Pour cette soirée privée en avant-première, l'affluence sur le stand Mercedes en dit long sur le dynamisme du constructeur et la curiosité qu'il suscite. Roulement de tambours, le suspense est à son comble. Le Dr Zetsche, patron de Daimler, ouvre la cérémonie avec un nouveau concept de mobilité et une compacte zéro émission. Vite, la suite ! Arrive le clou du spectacle : la Project One, en chair et en os, conduite par Lewis Hamilton lui-même. Les flashes crépitent et une forêt de téléphones se lève pour des likes sur Facebook. Il faut jouer des coudes pour approcher du monstre. Au premier contact, le dessin très carré et assez massif surprend. Mais la technique fascine et le projet s'inscrit parmi les plus enthousiasmants jamais conçus pour la route.



Volkswagen Polo GTI

■ 4 en ligne turbo ■ 2 litres ■ 200 ch
■ 0 à 100 km/h : 6"7 ■ 237 km/h



Seat Cupra R

■ 4 en ligne turbo ■ 2 litres ■ 310 ch
■ Boîte manuelle 6 ■ 799 exemplaires



Avantage de 5000 €^{TTC}
avec le Pack **FFSAI** offert*



Pack
FFSAI



*Pour l'achat d'un YXZ1000R (boîte manuelle) neuf, bénéficiez d'un Pack FFSA offert d'une valeur de 5000 €^{TTC} ou une remise équivalente en accessoires d'origine Yamaha ou une remise équivalente sur le prix du modèle neuf.

Offre valable à partir du 23 mars 2017 chez les concessionnaires participants, dans la limite des stocks disponibles.

Détails du Pack FFSA : Arceau FFSA homologué - Sièges baquets SPARCO (x2) - Supports de siège homologués - Harnais 6 points FIA, platines (x2) - Extincteur homologué - Kit faisceau - Tirette de coupe circuit - Kits filets d'arceau homologués - Sangles de remorquage FIA (x2) - Nerf bars - Colliers de toit (x2) - Livret d'homologation.

Prix public du YXZ1000R à partir de 24999 €^{TTC} au tarif du 10/05/2017.





Audi A8 55 TFSI

■ V8 biturbo ■ 4 litres ■ 460 ch ■ début 2018



Audi RS 4

■ V6 biturbo ■ 2,9 litres ■ 450 ch
■ 0 à 100 km/h : 4"1 ■ 250 km/h ■ 80 000 €



Porsche Cayenne Turbo

■ V8 biturbo ■ 4 litres ■ 550 ch
■ 0 à 100 km/h : 4"1 ■ 286 km/h



Porsche 911 GT3 pack Touring

■ Flat-6 ■ 4 litres ■ 500 ch ■ 0 à 100 km/h : 3"9
■ 316 km/h ■ 1 413 kg ■ 155 255 €



NOUVEAUTÉS Salon de Francfort 2017

Sylvain, 22 h 00, stand Audi

Come-back

La RS4 fait son retour, uniquement en break, comme à ses débuts, en 1999. Et comme à l'époque, c'est à un V6 biturbo d'officier. Si ce n'est que la puissance de 450 ch, associée aux quatre roues motrices, permet à la locomotive de ridiculiser bien des deux-roues en accélération. Audi élargit les ailes à l'avant de 30 mm et la suspension, raidie, est 7 mm plus basse que sur une A4 pourvue de la suspension sport. Le différentiel arrière Quattro Sport reste optionnel. Toujours chez Audi, si vous souhaitez transbahuter plus confortablement la belle-doche, il y a l'A8 55 TFSI. Le constructeur a revu sa nomenclature pour simplifier les choses et, sans surprise, on s'y perd. Le chiffre sur la malle fait désormais référence à un niveau de puissance, ici 460 ch. Au secours ! Heureusement, l'A8, plus technologique que jamais, propose toujours un niveau de finition fabuleux et une ergonomie soignée.

Julien, 22 h 30, stand Porsche

Un R de GT3

Qu'est-il arrivé à la GT3 ? Face au succès de la puriste 911 R, Porsche propose une discrète alternative sans aileron baptisée pack Touring, uniquement en boîte manuelle et affichée au même prix que la GT3 classique. « Elle s'adresse aux amateurs qui ont un faible pour les lignes épurées », précise le constructeur. Elle cache le même flat-6 atmo grimpant à 9 000 tr/mn, ainsi que les mêmes trains roulants magiques, incluant des roues arrière directrices. Elle revêt du chrome à l'extérieur (noir en option) et du cuir à l'intérieur, tout en faisant une croix sur l'arceau. « Nous avons dû réduire la lame avant pour compenser la perte de l'aileron », explique Frank Walliser, vice-président Motorsport et gamme GT. Du coup, la Touring hérite de l'aileron actif des Carrera, surmonté d'une petite lèvres. « Nous tablons sur un mix de ventes de 20 à 30 % sur la totalité des GT3 », conclut M. Walliser. Ouf, la majorité des pistardes conservera son look caractéristique ! A l'opposé de l'icône puriste, Porsche dévoile à Francfort la 3^e génération de Cayenne qui a, rappelons-le, métamorphosé la marque. Basé sur la plate-forme alu/acier du groupe VW (MLB), le SUV pèse toujours un âne mort, et accueille les dernières technologies maison vues sur la Panamera Turbo : V8 4 litres plus compact de 550 ch, boîte auto à 8 rapports, suspension pneumatique à 3 chambres, roues arrière directrices en option, barres anti-roulis à commande électrique en option... Julian Baumann, directeur des ventes et du marketing des SUV, est fier de détailler l'aileron actif, qui « devient même un aérofrein à partir de 200 km/h », puis les disques en acier à effet miroir, recouverts de carbure de tungstène. « C'est une première et ce système Brembo augmente les frictions, l'efficacité et la durée de vie des disques de 30 % . »

Mardi 12 septembre

Julien, 9 h 30, stand Lamborghini

Un V12 et beaucoup d'oxygène !

« Nous n'avions pas prévu de venir à Francfort ! », clame Maurizio Reggiani, directeur de la recherche et du développement. D'où la discrétion et l'exiguïté du stand Lambo. Aux côtés d'une Huracán Performante biton piquant les yeux, le roadster Aventador S hérite de toutes les technologies du coupé : V12 de 740 ch, roues arrière directrices, suspension inboard active, direction à démultiplication variable... « Nous sommes partis d'une base de coupé S et non de l'ancienne SV Roadster, plus brutale et large, confie M. Reggiani. Notre objectif était de gagner en agilité et en facilité d'utilisation. Notre plus gros challenge a été l'intégration des roues arrière directrices. » La rigidification se focalise sur les longerons latéraux et Lambo promet un feeling identique au coupé... Tout en profitant d'un concerto rarissime : le V12 à l'air libre, hurlant jusqu'à 8 500 tr/mn ! Cerise, on peut même en profiter une fois le toit en place, grâce à la lunette rétractable. Ce toit en carbone (6 kg !) se positionne toujours dans le coffre avant. Il permet de réaliser la

Le lien de parenté avec le concept Speed 6 est indéniable. Le gabarit de cette génération évolue peu, alors que la plate-forme est inédite.

Bentley Continental GT



Travaillé dans le moindre détail, l'intérieur de cette 2 + 2 déborde de personnalité et de matières nobles. Il frappe par son écran rotatif central.

De la Speed 6 dans l'air

La troisième génération pointe le bout de son W12 de 635 ch, non sans évoquer le superbe concept EXP10-Speed 6.

Pour être franc, la venue de cette troisième génération surprend, au regard des récentes évolutions de la gamme (Supersports). Or la Continental II règne depuis 2011 ! La descendance séduit par son regard de Speed 6. Bentley aurait-il abandonné l'idée d'un coupé de taille inférieure ? « Aucune décision n'a été prise pour le moment », rétorque Rolf Frech, membre du board, chargé du développement. « L'inspiration montre que le projet nous tient à cœur. Mais nous sommes une petite société et il y a d'autres priorités, comme le Bentayga Hybride en 2019 ou lancer notre premier véhicule 100 % électrique. » L'objectif de ce troisième opus est de « progresser sur tous les plans : confort, luxe mais aussi dynamisme grâce à une meilleure répartition des masses liée au recul de la mécanique ». Dommage, la Continental reste une enclume, malgré une plate-forme acier/alu (MSB de la Panamera) et de panneaux en alu superformé. « A équipement équivalent, on gagnerait 100 kg sur la précédente génération », souligne Rolf Frech. Le régime atteindrait 65 kg et la Conti oscillerait toujours autour de 2,2 t.

Régime limité

Avant de passer votre chemin, sachez qu'elle hérite du W12 à bi-injection du Bentayga, porté à 635 ch et associé pour la première fois à une boîte à double embrayage (ZF8). « Nous sommes arrivés à maintenir le même niveau de confort

qu'avec le convertisseur, tout en gagnant en rapidité et en augmentant les possibilités de réglages », explique le responsable développement. L'incontournable transmission intégrale favorise le train arrière et peut envoyer la totalité du couple sur l'un des essieux. L'objectif ? Limiter le sous-virage. La suspension, elle, a des ressorts pneumatiques à 3 chambres « pour améliorer le confort » et des barres anti-roulis actives gérées électriquement et rapidement (48 V). Du déjà-vu à bord des Cayenne et Panamera. L'élément clé de cette génération, couverte de matériaux précieux, est l'écran central rotatif. Magique, il est masqué à l'arrêt. Puis apparaissent trois cadrans, ou un écran géant tactile. « On s'est fait des cheveux blancs, on a essuyé beaucoup d'échecs. Nous travaillons avec une petite société allemande. Le mouvement consiste d'abord à pousser l'écran vers le fond, puis vers le haut avant de tourner. » Le jeu en vaut la chandelle et apporte une subtilité à cette génération qui a la lourde tâche de succéder à un best-seller. ●

L'avis de Julien Diez

Les efforts réalisés sur la suspension et la répartition des masses ne transformeront pas le pachyderme en petit rat de l'opéra, mais atténueront les méfaits du poids. Quant au look et à l'habitacle, ils continuent de se singulariser – et de subjuguier – au royaume exigeant des GT.



EN BREF

Moteur : W12 biturbo, bi-injection, 6 litres, 635 ch
Transmission : 8 rapports robotisés
Poids : 2 244 kg 0 à 100 km/h : 3'7
V. max. : 333 km/h Tarif : 238 190 €
Commercialisation : mars 2018



Mercedes-AMG Project One

Objectif Lune

La Mercedes Project One fait un premier atterrissage, sous la forme d'un prototype, avant d'être produite en série limitée à 275 exemplaires seulement. Au programme, un niveau technologique et des performances... incroyables !

Nous laisserons à chacun(e) le soin d'apprécier, ou pas, le style de la Project One, mais force est de constater son avancée sur le plan technologique. Le V6 qui promet de hurler à 11 000 tr/mn n'est autre que celui de la F1 W06 Hybrid (2015) bridé à 11 000 tr/mn pour des questions de fiabilité et pour lui permettre de digérer du sans-plomb 98. Il est gavé par un turbo dont l'assistance électrique promet de supprimer le temps de réponse et d'offrir une réactivité supérieure à celle d'un V8 atmosphérique. Le turbo utilise aussi les gaz d'échappement pour produire de l'électricité, comme un alternateur, et la stocker dans la batterie lithium-ion qui la transmet ensuite à un moteur électrique de 120 kW, directement relié au vilebrequin. Chacune des

roues avant est, par ailleurs, entraînée par un moteur électrique de 120 kW permettant de l'accélérer ou de la freiner, en faisant accessoirement office de Torque Vectoring. Ou encore de produire de l'énergie au freinage pour la stocker dans la batterie. Une usine à gaz ! Au final, le rendement grimperait à la valeur exceptionnelle de 40 %, contre 33 à 38 % sur un moteur thermique conventionnel.

Sans concurrence

Le discours officiel évoque une puissance supérieure à 1 000 ch, sans s'étendre sur le poids. En coullisses, on parle de 1 050 chevaux et 1 280 kg avec les fluides, sans l'essence. Soit 1 340 kg avec le plein de 60 litres, à comparer aux 1 694 kg relevés dans les mêmes conditions sur la Porsche 918 Spyder ! Ce qui

expliquerait le niveau de performances stratosphérique de la Project One. Passons rapidement sur le 0 à 100 km/h avalé en 2"5, qui ne reflète pas l'intégralité de son potentiel. C'est lors du 0 à 200 km/h (en moins de 6 secondes !) et 0 à 300 km/h (en moins de 11 secondes !) que la Mercedes enterre la concurrence. Tout en étant capable d'effectuer 25 km en tout électrique. A titre de comparaison, la Mercedes franchit la barre des 300 km/h quand la nouvelle Ferrari Portofino atteint 200 km/h ! Si ce genre d'argument vous convainc, nous sommes au regret de vous dire qu'il est trop tard. La production limitée à 275 exemplaires oblige à sélectionner les acheteurs sur dossier, voire par tirage au sort, pour la France et Monaco, qui se partageront 8 exemplaires. Le prix est fixé à 2,275 millions d'euros hors taxes, avec 6



L'aileron de requin, la pelle à tarte et l'énorme diffuseur en disent long sur le travail porté sur l'aérodynamique.



EN BREF

Moteur :
V6 turbo hybride à l'arrière (1 600 cm³) + 2 moteurs élec. à l'avant (2 x 120 kW)
Puissance maxi cumulée :
1 050 ch à 11 000 tr/mn
Régime maxi : 11 000 tr/mn
Poids : 1 280 kg
Boîte de vitesses :
8 rapports Speedshift
V. max. : 350 km/h
0 à 100 km/h : 2"5
0 à 200 km/h : 6"0
0 à 300 km/h : 11"0
Prix de base :
2 250 000 € H.T.



L'habitacle ne ressemble à rien d'existant. La position de conduite avec les jambes droites rappelle directement la F1.

Certains y voient de la Mercedes CLK GTR, d'autres, de la McLaren F1, voire des deux. Grâce aux quatre roues motrices, la Project One promet des accélérations déliantes.

coloris au choix et une option aux couleurs de la Mercedes d'Hamilton. Sachez enfin que le moteur devra être entièrement reconditionné par Mercedes à 50 000 km moyennant 200 000 €. Mais peu importe la question du coût, la Project One ouvre et surtout une nouvelle page en matière de performances routières. ●

L'avis de Laurent Chevalier

J'attends de la voir sur la route pour juger du style et de la présence qu'elle impose. Sur le plan technique, en tout cas, la Project One est à tomber par terre. Avec des performances que j'ai du mal à imaginer, même après avoir conduit le trio infernal McLaren P1/LaFerrari/918 Spyder.



Lamborghini Aventador S Roadster

■ V12 ■ 6,5 litres ■ 740 ch ■ 0 à 100 km/h : 3"0
■ 350 km/h ■ 1 625 kg (à sec) ■ 376 399 € env. ■ février 2018



NOUVEAUTÉS Salon de Francfort 2017

vitesse maxi (350 km/h)... « Sans le toit, on peut atteindre 342 km/h !, lance le directeur en souriant. Et on peut parler sans problème avec son voisin jusqu'à 200 km/h ! Techniquement, nous pouvons encore faire évoluer cette mécanique. Il est impensable de produire une supersportive suralimentée. Outre la réactivité, la sonorité reste l'élément le plus important dans ce segment. C'est notre métier de réussir à passer les normes de pollution. » A ce propos, il trouve l'AMG Project One « très intéressante », « extrême » et souhaite bon courage aux ingénieurs pour satisfaire les normes dans le monde entier, notamment en termes de bruit.

Sylvain, 12 h 00, stand BMW

Futur proche

Dévoilé au concours d'élégance de Pebble Beach, le joli proto préfigurant le Z4 reste mystérieux : pas d'infos techniques, de date de sortie officielle, ni de tarif. Il s'agit avant tout d'initier la nouvelle politique de design de la marque. A commencer par les blocs optiques, toujours composés d'anneaux lumineux mais pour la première fois disposés à la verticale. Cela lui donne un petit côté F-Type. Sur la plate-forme tournante, le Z4 semble d'ailleurs bien plus imposant que ses prédécesseurs. De profil, la filiation avec la BMW 507 est flagrante au niveau de la calandre, moins au niveau du bouclier. BMW conserve également la ligne très tendue qui remonte de l'aile avant vers le haut des hanches, apparue sur le premier Z4. L'arrière est un peu moins novateur puisqu'on retrouve cette queue de canard dont le designer Chris Bangle serait fier (*en photo*). Contrairement aux sièges et aux rétros, la planche de bord et les commandes sont très réalistes. Le double écran devrait être conservé, tout comme le double bossage faisant office d'arceau de sécurité. La version définitive du Z4 est attendue pour l'année prochaine.

Laurent, 15 h 00, stand Ferrari

Question qui fâche

Dans les salons privés de Ferrari, la séance de questions/réponses se focalise sur la nouvelle Portofino. Mais la question récurrente ne tarde pas à émerger : « Et sinon, un SUV Ferrari... toujours pas ? » Ce à quoi Enrico Galliera, le directeur commercial et marketing de Maranello, répond : « Nous recherchons activement de nouveaux concepts, qui n'existent pas sur le marché, pour créer encore plus d'auto associant la polyvalence et la sportivité. Nous avons d'ailleurs beaucoup de bonnes idées. Mais cela concerne quelque chose qui n'existe pas encore sur le marché, donc ça ne sera pas un SUV. » Quant à l'éventuelle utilisation de carbone pour les châssis des gammes hors LaFerrari, Michael Leiters, patron de la technique, confie : « Je suis convaincu que l'aluminium reste la meilleure solution en termes de masse et de coût. »

Sylvain, 15 h 20, stand Audi

Rencontre avec Stephan Winkelmann

Le président d'Audi Sport est toujours aussi souriant, prompt à communiquer et ne botte pas en touche, même lorsqu'on évoque notre surprise à l'annonce de la R8 deux roues motrices. « Le Quattro, c'est l'ADN Audi Sport, mais c'était important, pour les clients de ce segment et les amoureux de la marque, de proposer une auto qui ne mise plus simplement sur l'efficacité et la performance mais aussi sur le plaisir. » Faut-il en déduire que la R8 à transmission intégrale n'était pas drôle à conduire ? « Sur ce créneau de la supersportive, certains clients attendent juste davantage d'implication dans la conduite et des sensations plus extrêmes. Pour nous, c'est une réelle opportunité d'aller sur ce segment alors que c'est bien plus difficile pour les autres de proposer des quatre roues motrices avec la même expertise que la nôtre. » La R8 RWS (pour Rear Wheel Series), série limitée à 999 exemplaires et commercialisée à la fois en coupé et en spyder, ne se distingue pas des autres modèles. Tout juste note-t-on l'arrivée d'un discret logo Audi Sport sur la calandre. Le V10 atmo de 540 ch a la tâche plus aisée puisque, fort logiquement, la RWS est plus légère (50 kg pour le coupé, 40 kg pour le cabriolet). Les performances annoncées sont légèrement en retrait par rapport à la Quattro (540 ch), nettement plus chère. La RWS s'adressant aux



BMW M5

Ouf, la M5 peut encore drifter ! Mais cela suppose d'enclencher le mode « 2WD » de la transmission et de supprimer les aides à la conduite.



Par les Portières... Ou Pas!

La super berline M succombe à la transmission intégrale, dotée d'un mode propulsion... à la demande.

Les modes de conduite sont regroupés sur le tunnel et ceux attendant à la boîte auto intégrés au gros levier.

U

ne M5 à quatre roues motrices est-elle encore une M5 ? Autant mettre les pieds dans le plat tout de suite. C'est Frank van Meel, le patron de BMW M Motorsport, qui répond.

« Notre héritage, ce sont les propulsions, principalement pour des raisons historiques, les transmissions intégrales ayant été bannies pendant des années pour des raisons d'équité en sport automobile. » Merci pour le rappel. « Et la nouvelle M5 se comporte la plupart du temps comme une simple deux roues motrices. » Bizarre : le dossier de presse indique pourtant qu'au démarrage, la transmission intégrale est de mise. « Notre transmission est aboutie à un point tel que l'intervention de l'électronique a pu être considérablement retardée et que, même lorsque les aides sont branchées, la M5 se comporte avec le même équilibre qu'avant. » Si le choix de la teinte framboise mate, choisie pour la présentation de l'auto, laisse perplexe, celui du moteur ravit.

V8 de 600 ch !

Certes, le V8 4,4 litres n'a plus le timbre de voix mélodieux de son aïeul 5 litres (E39). Mais il a été profondément retravaillé pour assurer des performances inouïes à cette familiale (11"1 de 0 à 200 km/h !) : nouveaux turbos, pression d'injection de 350 bars, collecteur d'échappement redessiné, résonateur entre les silencieux, lubrification permettant des sorties circuit. Une M5 sur la piste ? « Notre système M xDrive à embrayage multidisque ne fait intervenir les roues avant que lorsque celles de l'arrière éprouvent des difficultés

à transmettre correctement la puissance au sol. La M5 ne tire pas de l'avant comme certaines autres concurrentes et conserve son tempérament joueur et précis. » Lorsque le DSC est éteint, trois programmes sont alors disponibles : 4WD, 4WD Sport et 2WD. Dans ce dernier, il ne faut compter que sur ses réflexes pour dompter les 1 855 kg et les 76,5 mkg qui martyrisent les gomme arrière de 19 pouces. BMW a jugé opportun d'équiper d'office sa super berline d'un différentiel actif qui distribue le couple en continu entre les deux roues. Avant de prendre congé de Frank van Meel, nous évoquons le futur et la prochaine M. « Il y aura bientôt une M8 (BMW a dévoilé la M8 GTE qui fera les prochaines 24 Heures du Mans) qui sera une véritable voiture de sport et pas simplement un grand coupé très puissant. » Et quid d'une M électrique ? « Il y aura des voitures électriques dans tout le groupe, Rolls Royce et Motorsport compris. La question est plus de savoir quand et si cela correspond encore à la philosophie M car l'hybridation et le tout électrique impliquent des contraintes techniques, tel que le poids ou l'équilibre, qui ne vont pas forcément de pair avec l'idée que nous nous faisons de la voiture sportive. » ●

L'avis de Sylvain Vétaux

Après la suralimentation, la M5 relève un nouveau challenge sportif en se dotant d'une transmission intégrale. De quoi réjouir le chrono et augmenter la sécurité active. Nous attendons de voir ce que cela donne au plan dynamique.



EN BREF

Moteur : V8 biturbo, 4,4 litres, 600 ch
Transmission : intégrale, 8 rapports auto
Poids : 1 855 kg 0 à 100 km/h : 3"4
V. max. : 250 km/h (305 en option)

NOUVEAUTÉS Salon de Francfort 2017



Audi R8 RWS

■ V10 ■ 5,2 litres ■ 540 ch ■ 0 à 100 km/h : 3"7
■ 317 km/h ■ 1 509 kg ■ 140 000 € env. ■ 999 ex.

puristes, peut-on s'attendre à une RWS+, avec le V10 porté à 610 ch ? « *Je ne suis pas fermé à l'idée, confirme le patron d'Audi Sport. Et ce dernier de nous en dire un peu plus sur le futur des modèles sportifs chez Audi. Toutes nos autos n'ont pas vocation à se décliner en RS. Il faut que cela ait un sens : design, plaisir de conduite. Attendez-vous à une RS tout électrique pour 2020/2021.* » Des rumeurs l'annonçant en partance imminente chez Bugatti, sera-t-il encore patron d'Audi Sport à cette date-là ? Il se marre. « *Ce sont des spéculations...* »

Laurent, 17 h 30, stand Bugatti

400 km/h... simple comme bonjour !

Le jeune patron du style intérieur de Bugatti, Etienne Salomé, qui a dessiné l'intérieur de la Chiron, le confie : « *Nous en avons marre que les petits constructeurs comme Koenigsegg se réfugient derrière le fait qu'ils n'aient pas accès à notre piste d'Ehra-Lessien pour valider leurs records d'accélération. Donc, nous avons prouvé qu'il était possible d'aller à 400 km/h et de revenir à l'arrêt complet, en 3,2 kilomètres seulement, c'est-à-dire qu'on peut le faire partout. Partout !* » Juan Pablo Montoya, le détenteur du record en question, parle de son exploit (0-400-0 en 42 secondes) avec un calme olympien et un sourire en coin. « *J'ai fait 17 tentatives, et le meilleur chrono a été réalisé au deuxième essai, le matin, avec la bonne température pour les turbos. Il poursuit : Ce qui m'a le plus frappé, c'est la stabilité de la voiture quand j'ai écrasé les freins à 400 km/h. L'aérofrein s'est redressé immédiatement, et la Chiron a pilé en restant parfaitement stable.* » A titre de comparaison, la Veyron réclamait 53 secondes, soit onze de plus, pour atteindre les 400 km/h sans revenir à l'arrêt complet.

Sylvain, 17 h 45, stand ASpark

Electrochoc

C'est l'une des bonnes surprises de cette édition de l'IAA : l'ASpark Owl. Le patronyme n'est pas glamour mais l'auto est spectaculaire. Un véritable proto du Mans auquel il ne manque que la parole. Et qui ne l'aura jamais : la Owl est 100 % électrique (et 4 roues motrices). Kiyoyuki Kawanaka, en charge de la mise au point technique, nous reçoit, aidé de sa traductrice qui a du mal avec la technique... Justement. ASpark, dont le siège social est à Osaka et le bureau d'études à Tochigi, compte commercialiser sa Owl dans deux ans, à un tarif avoisinant les... 3 500 000 € ! N'y aurait-il pas un zéro de trop ? La Owl accélérant théoriquement de 0 à 100 km/h en 2", tout cela a forcément un prix, selon nos interlocuteurs. Outre son aspect plutôt réussi, ce qui interpelle avec cette sportive de 4,83 m ne pouvant accueillir que deux personnes, c'est sa hauteur : 99 cm ! La Ford GT40 est battue. La Owl est un mélange de tubes d'acier pour le châssis et de carbone pour la carrosserie, mais on reste très sceptique sur la véracité des données techniques. Outre la fulgurance du 0 à 100, peu crédible pour une voiture de seulement 435 ch, c'est le poids annoncé à 850 kg qui interpelle. Pour une électrique, c'est anormalement peu. Cette fois, n'y aurait-il pas un chiffre en moins ?

Julien, 20 h 00, soirée Aston Martin

Top secret

En marge du Salon de Francfort, Aston convie « quelques » privilégiés à découvrir un nouveau modèle, mettant en avant un V8. Vous en saurez plus le 12 octobre. La foule des grands jours est au rendez-vous. Faute de pouvoir parler de cette déclinaison de gamme, on se console en scrutant la superbe Vanquish Zagato Volante. La bouche caractéristique et les feux ronds sont au rendez-vous, mais le double bossage reste timide, contrairement au Speedster. En ajoutant les coupés et Shooting Brake, toute cette famille hors de prix représente 325 exemplaires. Plus tard dans la soirée, le big boss Andy Palmer affirme l'attachement d'Aston à ces « *éditions spéciales permettant d'innover librement* ». Il confirme aussi que toute la gamme Aston sera renouvelée d'ici 2020 : V8 Vantage, Vanquish... Le SUV DBX est toujours au programme, tout comme la RapidE, premier modèle électrique (2019). Détendu, plein d'humour, le patron souligne la



Juan Pablo Montoya
Pilote



ASpark Owl

■ 2 électriques ■ 435 ch ■ transmission intégrale
■ 0 à 100 km/h : 2"0 ■ : 280 km/h ■ 3 500 000 € env. ■ 2019



Aucune crainte, la Mégane R.S. devrait se dissocier des mazouts dans la rue, entre les ailes élargies, les gros boucliers et la signature lumineuse.

Renault Mégane R.S.



Surprise, cette R.S. peut aussi recevoir une boîte robotisée dotée d'un launch control et d'un rétrogradage multiple en maintenant la palette.

Ouverture d'esprit

La Frenchy revient en force en proposant deux niveaux de puissance, deux types de boîte... et des roues arrière directrices. Un menu 5 étoiles ?

Les fans de la Mégane R.S. ne pourront pas déballer leur jouet au pied du sapin. Mais ils pourront s'éclater à la montagne dès le mois de février, à condition d'opter pour la version 280 ch. Sinon, il va falloir patienter jusqu'à fin 2018 pour la R.S. Trophy de 300 ch. Sans surprise, Renault Sport se risque à une carrosserie 5 portes, aux ailes bodybuildées. « Les acheteurs veulent désormais des 5 portes sur ce segment, en raison de leur polyvalence », explique Grégoire Ginet, chef Produit. « Et puis, nous n'avons pas de 3 portes, cela coûterait trop cher en développement. » Dans le but d'élargir la clientèle, le constructeur offre deux types de boîte : la manuelle pour les puristes et la robotisée à double embrayage (EDC) pour les amateurs de technologies, de performances... Et les citadins ! Faute d'amortissement piloté, Renault opte pour deux réglages de trains roulants. Le châssis Sport privilégie le confort et le Cup se raidit de 10 %, tout en incluant des butées hydrauliques de compression et un autobloquant.

Jusqu'à 300 ch !

En guise de dessert, le chef propose deux niveaux de puissance. Il retravaille le quatre pattes éterné par Alpine (250 ch) à l'aide de Renault FI (culasse spécifique) et en extrait 30 ch, voire 50 ch de plus (Trophy). Il rattrape donc son retard par rapport à la concurrence : 300 ch sur les roues avant, de quoi rendre

dingues les ingénieurs ! « Quand je suis arrivé chez Renault, on m'a dit que 225 ch, c'était limite sur la première R.S. Puis, il y a eu l'autobloquant, les voies élargies... Il reste encore du potentiel ! » rétorque Grégoire Ginet. Rassurant. Peugeot Sport n'ose pas aller si loin et Ford a craqué pour la transmission intégrale. Et la sonorité ? L'échappement sans artifice serait capable de pétarader en Race, avec l'EDC. L'admission, elle, reste naturelle. Renault avoue tout de même atténuer des fréquences via les haut-parleurs, en fonction des modes. Méfiance. Au-delà des freins Brembo renforcés, du train avant à pivot découplé redessiné, le travail s'est concentré sur les roues arrière directrices qui ont « élargi le champ des possibles en termes de mise au point et de plaisir » ajoute Eric Magnan, directeur de projets gamme R.S. « Par rapport à la concurrence, nous ne nous focalisons pas sur les performances. La Mégane R.S. doit être homogène, polyvalente et à l'aise sur circuit. » Du coup, la marque ne communique pas sur un chrono d'enfer sur l'Enfer Vert, alias le Nürburgring. Enfin pour l'instant... « Ça viendra avec une version plus extrême ! » ●

L'avis de Julien Diez

Renault Sport tire tous azimuts pour plaire au plus grand nombre. Il a une solide carte à jouer face à une Civic Type R qui s'est affaïdie, à une Focus RS alourdie et à une 308 GTI axée sur la polyvalence.



EN BREF

Moteur : 4 cyl. en ligne turbo, injection directe, 1,8 litre, 280 et 300 ch
Transmission : boîte 6 manuelle ou robotisée
Commercialisation : février 2018 (version Trophy fin 2018)

Aston Martin Zagato Volante

■ V12 ■ 5,9 litres ■ 600 ch ■ 0 à 100 km/h : 3"5
■ 313 km/h ■ 732 000 € ■ 99 ex.



NOUVEAUTÉS Salon de Francfort 2017

bonne santé de la marque, son attachement au sport automobile et annonce que « chaque modèle aura un moteur alternatif d'ici 2025 ». Décidément, les ingénieurs ne vont pas chômer. Au passage, Andy Palmer ne peut s'empêcher de glisser un mot sur la supercar Valkyrie : « Je m'assurerai qu'elle batte la Project One avant de quitter les ateliers ! »

Mercredi 13 septembre

Julien, 10 h 30, stand Ford

Déjà sur le billard

De ce côté de l'Atlantique, la dernière génération de Mustang semble tout juste débarquée. Or l'Europe la côtoie depuis 2015, un an après sa sortie aux Etats-Unis. D'où le passage sur le billard. « La passion des Européens pour la Mustang a dépassé toutes nos attentes : près de 30 000 exemplaires sillonnent déjà les routes du Vieux Continent » annonce fièrement Steven Armstrong, président de Ford Europe. Pas évident, le coup de bistouri touche le capot, aéré et plongeant vers une calandre remodelée. De dos, le cru 2018 se distingue à son diffuseur et aux quatre sorties d'échappement (V8). Ford promet aussi des matériaux de meilleure qualité à bord, assortis d'un nouveau multimédia et d'un bloc d'instrumentation digital. Pas de quoi fouetter un chat ! L'opération devient intéressante en se penchant sur les dessous. Le V8 5 litres est converti à la bi-injection, grimpe à 450 ch et donne – enfin – de la voix grâce à un échappement actif. Au point d'offrir un mode « discret » pour les démarrages matinaux. Il peut désormais être couplé à une boîte auto à 10 rapports, développée avec General Motors, à l'étagement resserré. Autre bonne nouvelle, la suspension a été raffermie dans le but de réduire les mouvements parasites et peut même recevoir des amortisseurs pilotés en option. Bref, le millésime 2018 a tout l'air d'être bonifié. Il ne reste plus qu'à prier pour que l'addition demeure digeste.

Ford Mustang

■ V8, bi-injection ■ 5 litres ■ 450 ch
■ boîte 6 manuelle ou 10 auto ■ avril 2018



Brabus G900 « One of ten »

■ V12 biturbo ■ 6 litres ■ 900 ch
■ 0 à 100 km/h : 4"0 ■ 565 000 € env.

Sylvain, 12 h 30, chez Brabus

Un Classe G de 900 ch !

Cette édition de l'IAA fut moins extravagante que les précédentes en ce qui concerne les préparateurs, qui jouent pourtant à domicile. La palme du grand-n'importe-quoi revient à Brabus avec son G65 de... 900 ch ! Le vénérable baroudeur ayant déjà toutes les peines du monde à supporter ne serait-ce qu'un tiers de cette puissance, on a du mal à imaginer le résultat. La modification mécanique coûte à elle seule 90 000 € et chacun des 10 exemplaires produits de cet énorme buffle, au museau en carbone difforme, est facturé près de 566 000 €. Il y a un public pour ça, dit l'adage... Heureusement, la firme de Bottrop se fait pardonner en exposant les magnifiques rénovations de son département Classic.

Sylvain, 15 h 00, stand BMW

Envolée, la M8 GTE ?

Dans l'énorme hall BMW, le concept X7 iPerformance accueille avec son look de frigo américain. Ça tombe bien, il est taillé pour les Etats-Unis. Derrière un mur se cache une M2 équipée d'options qui la coursifient. Miami ! Présentée la veille, la M8 GTE a déjà fait ses valises et n'aura foulé la moquette du Salon que quelques minutes. Snif ! Pas loin de la sortie, le proto i Vision Dynamics surprend autant par son style que par son absence de prise d'air frontale. Et pour cause : voici ce que serait la réponse électrique du bavarois à Tesla. Pas de stand Rolls Royce cette année à Francfort, alors qu'il vient de présenter la nouvelle Phantom. Etrange. Du coup, Mini a pu pousser les murs. C'est qu'il faut de la place pour accueillir la John Cooper Works GP Concept. Elle ferait presque passer la version WRC pour fluette avec ses excroissances en carbone au niveau des ailes et son aileron peu recommandé pour un lavage aux rouleaux. L'étude de style est extravagante, peu réaliste sur bien des points (intérieur vidé, spoilers farfelus) mais célèbre le 50^e anniversaire de la victoire de Mini au rallye de Monte-Carlo. Ne soyons pas surpris si une édition limitée, plus timorée, est annoncée dans quelques semaines. ●



BMW M8 GTE

■ V8 biturbo ■ 4 litres ■ 500 ch env.
■ 6 rapports séquentiels ■ 1 220 kg

GAZ!

186

LE BLOG DES
ESSAYEURS

La page non censurée
où nos essayeurs
ont carte blanche pour
partager ce que
leur inspire l'exception
automobile.

À L'ESSAI : SPORTIVES, SUPERSPORTIVES, SUPERCARS ...

ET AUSSI...

Jaguar F-Type 2.0

Peugeot 308 GTi

70 ans de Ferrari au
concours d'élégance
de Chantilly 2017

54

Aston Martin DB11 V8

La DB11 a troqué son V12 contre un V8 biturbo. Bonne pioche ?



38

La Transfagarasan en
Lamborghini Huracán Perf.



64

Des trésors
anglais allégés



74

Alfa Romeo
Giulia Quadrifoglio

Joël Peyrou

Yann Lefebvre

BAGGAGE

6441K

(STRAP) TAG

FINAL DESTINATION

TRANSFAGARASAN

R O U M A N I E

CAR MODEL

**Lamborghini Huracán
Performante**

DRIVER NAME

Ivan Magot

DATE

12.07.2017

**TÊTE,
BAISSÉE !**

Sur l'une des plus belles routes au monde – la Transfagarasan roumaine –, la gamme Lamborghini Huracán nous tend ses volants. Un coup à devenir fou, à foncer tête baissée au fin fond de la Transylvanie où, au-delà de Dracula, la vedette est la nouvelle Performante, venue interpréter son opus préféré : V10 en sol majeur...

BAGGAGE

(CLAIM) TAG





La verte Performante fait l'extérieur des Coupé et Spyder Huracán sans complexe, tant son comportement est au-dessus du lot !



Entre les autochtones, les moutons et la pluie, mieux vaut être vigilant sur cette route aussi magique que pleine de fantaisie. La trajectoire idéale est celle qui... évite les surprises.





Des méandres sans fin, des épingles, de grandes courbes et un bitume changeant, la Transfăgărășan met le paquet pour qui aime improviser. Une route exigeante dans de merveilleux paysages.





BARBAGHE STRAPS TAG

FINAL DESTINATION
TRANSFAGARASAN
ROUMANIE

CAR MODEL
Lamborghini Huracán
Performante

DRIVER NAME DATE
Ivan Magot 12.07.2017

Les jeunes mariés roumains se font volontiers photographier sur cette route mythique. Autant vous dire qu'avec trois Lamborghini dans les parages, ils n'ont pas loupé l'occasion de colorer l'instant.

Le long ruban de goudron se faufile avec malice dans les replis de ce velours émeraude, qui rappelle certains paysages écossais ou islandais.





Mieux valait avoir le pied fin lorsque l'orage apocalyptique s'est mis à discuter avec les montagnes. Heureusement, la route a eu le temps de sécher lorsqu'il a fallu faire chanter les V10 en zone rouge.



I faut être honnête, se retrouver à bord du Spyder quatre roues motrices (610 ch et les suspensions magnétiques optionnelles, comme les copines) au sein d'un convoi aussi royal, c'est comme faire partie du plus beau club du monde avec une seule idée en tête : tatouer l'asphalte de gomme chaude. Pas une mince affaire ! Ceci, d'autant que l'aventure commence dans des Carpates qui, ce jour-là, étaient du genre capricieuses.

A tel point que les tatouages en question s'effacèrent sous des trombes d'eau venues d'un orage, dont seul l'antéchrist a le secret. Heureusement, nous croyions en notre Dieu du moment, alias Lamborghini. C'est donc en petite foulée, que nos « ouragans » – traduction d'*huracán* en espagnol – ont décidé de rejoindre un refuge de montagne à plus de 2 000 m d'altitude, au milieu d'éclairs précédant de peu chaque coup de tonnerre. Autant dire qu'à part constater l'habitabilité limitée, l'absence totale de rangements, avec une boîte à gants prévue pour un cure-dents et des bacs de portes formatés pour *Télé Poche*, juger des capacités sportives de notre Spyder était hors de question.

Un ciel d'un gris cruel

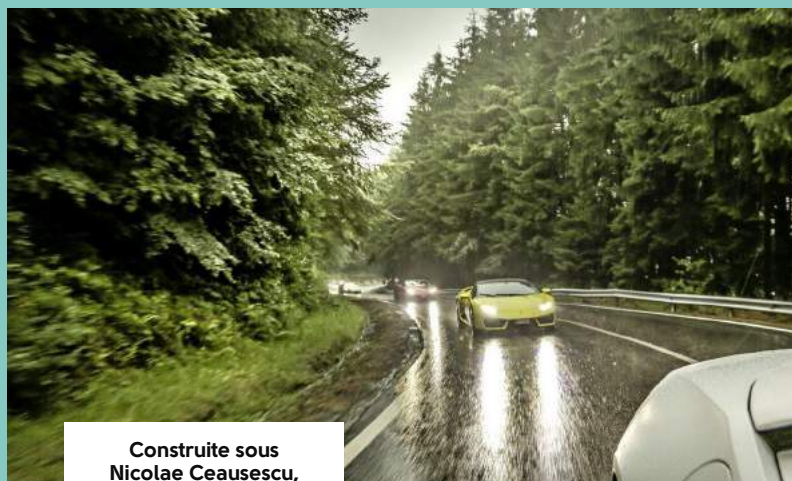
Pour l'heure, propos et pensées sont des plus inquiets – qu'est-ce qu'on fait si ça continue comme ça ? Et si ça dure toute la journée ? On roule ou pas ? Les pneus ont des couvertures chauffantes ?... – sans pour autant dégrader l'atmosphère. D'ailleurs, la voix d'Elvis sourdant des haut-parleurs de la *Cabana Bâela Lac* nous a remémoré le sentiment de joie, à la *Singing in The Rain*, qui persistait au sein du cockpit, tandis que la toile crépitait sous les assauts nautiques. Nous ne la remercierons jamais assez. Ici, l'hiver, s'érige un hôtel de glace où le chauffage consiste à s'enrouler de peaux de bêtes et à s'alimenter de vodka, pour cause de température intérieure de 3°C ! Nous apprécions d'autant plus l'humidité de ce chouette mois de juillet.

Après un café et la distribution de ponchos en plastique, nous rejoignons nos Huracán pour prendre cette fois le volant du Spyder deux roues motrices. La pluie commence à faiblir au gré de l'ascension de la Transfagarasan – traduire par « traversée de la montagne Fagaras » –, mais le ciel demeure d'un gris cruel et la route détrempée, y compris lorsque nous entamons la descente de col. Le rythme est fatalement raisonnable, les 610 ch n'étant pas, dans ces conditions, amis intimes des Pirelli PZero. Bref, à part une direction qui paraît plus légère, tout aussi précise (mais trop assistée et imposant un léger mouvement de balancier) que son homologue à transmission intégrale, il reste difficile de juger ici cette version. La boîte est d'une rapidité et d'une douceur appréciables en mode Manuel, et l'ensemble se manie avec un naturel indéniable qui fait que, malgré le terrain difficile, le sourire se dessine à nouveau sur les lèvres : il y a tout de même moyen de titiller le compte-tours sans tutoyer le bas-côté. « *I'm singin'*... »

Une route de folie !

Après les photos et vidéos nécessaires à notre aréopage de journalistes européens, il est déjà trois heures de l'après-midi, mais la route est désormais sèche, et nous échangeons le Spyder contre un Coupé 4WD d'un bleu soutenu, désormais assorti à celui du ciel. Ouf ! Il est question de réemprunter la même centaine de kilomètres de virages dans le sens inverse. Les méandres magnifiques de cette somptueuse Transfagarasan, aperçus à l'aller avec frustration, prennent alors toute leur dimension au creux de massifs dont le vert et la découpe rappellent certains paysages écossais ou islandais. Le long ruban de goudron se faufile avec malice dans les replis de ce velours émeraude. De toute beauté ! En revanche, mieux vaut ne pas imaginer les conditions de construction de cette route stratégique. Construite entre 1970 et 1974 sous la dictature de Nicolae Ceausescu, la Transfagarasan (ou N7c) est la plus haute route bitumée du pays et avait pour but de faciliter les déplacements de l'armée roumaine en cas d'hostilité des Soviétiques qui venaient d'envahir la Tchécoslovaquie. De nombreux civils et militaires y laissèrent leur vie. C'est donc avec respect et humilité que nous l'empruntons à un rythme enfin « normal ».

Le Coupé se rappelle à notre bon souvenir avec, en premier lieu, le chant soyeux à bas et moyen régime de son V10, hurlant et métallique aux abords de la zone rouge. Un son à retenir, même s'il paraît un peu trop travaillé, car les big blocks atmosphériques encore de ce monde (Ferrari 812, Viper, Mustang Shelby ou la cousine Audi R8) sont voués à disparaître sous le joug de l'écocitoyenneté. Nous retenons également les



Construite sous Nicolae Ceausescu, la Transfagarasan avait pour but de faciliter les déplacements de l'armée roumaine en cas d'hostilité des Russes. De nombreux civils et militaires y laissèrent leur vie lors de sa construction.





TECHNIQUE

Moteur : V10 bi-injection, 40 S Cylindrée : 5 204 cm³

Puissance maxi : 640 ch à 8 000 tr/mn

Couple maxi : 61,2 mkg à 6 500 tr/mn

Transmission : intégrale, boîte 7 rapports double embrayage

Antipatinage/autobloquant : série/embrayage multidisque piloté + AR

Poids annoncé : 1 382 kg à sec

L - l - h : 4 506 - 1 924 - 1 165 mm Empattement : 2 620 mm

Voies AV/AR : 1 668/1 620 mm

Pneus AV & AR : 245/30 ZR 20 & 305/30 ZR 20

Carburant : 83 l

Prix de base/maxi : 234 048 €/275 000 € env.

PERFORMANCES ANNONCÉES

V.max : 325 km/h 0 à 100 km/h : 2"9 0 à 200 km/h : 8"9



**La Performante, qui sera
déclinée en Spyder dès 2018,
laisse un sentiment de sécurité,
de facilité extrême, comme si
elle pouvait tout encaisser !**



La Transfagarasan, ou "traversée de la montagne Fagaras", intègre le barrage de Vidraru qui retient le lac du même nom grand de 870 hectares.



accélération des 610 ch qui vous jettent méchamment d'un virage à l'autre. A ce petit jeu, le Coupé Huracán est dans son élément. Certes, la direction pourrait être plus informative et le confort mieux soigné – que ce soit en Strada, Sport ou Corsa, on reste dans la fermeté, même avec les suspensions « intelligentes » –, mais l'ensemble se révèle sain, prévient des glisses de l'arrière comme des sous-virages et se mène avec autant de facilité que de plaisir. En prime, en mode Corsa, l'ESP (déconnectable) laisse vivre ce châssis équilibré et intervient avec une discrétion bienvenue. En revanche, si la douceur et la rapidité de la boîte à 7 vitesses à double embrayage sont indiscutables, ainsi que la réponse prompte au kick-down, la gestion du mode automatique (uniquement en Strada et Sport) s'avère beaucoup moins naturelle et intuitive que ce que propose actuellement Ferrari, particulièrement pointue dans le domaine.

Les pendules à l'heure

A l'arrêt suivant, nous rejoignons la troupe, en train de faire les éternelles vidéos sur une aire plane en bord de route. Bien qu'installés dans la pampa, les Roumains (ouverts et très agréables) affluent devant le spectacle sportif que représente notre meute d'Huracán. Jeunes, vieux, en Renault Sandero (ici, Sandero et Duster sont siglés du losange), en tracteur ou autres, chacun vient faire son selfie ou simplement papoter devant les belles italiennes. Nous quittons à peine notre Coupé bleu, qu'une jolie blonde débarque, nous parle puissance et couple... Bref, elle nous prend par les sentiments pour s'installer à bord. Nous la laissons faire et reluquons surtout (si, si !) la Performante verte qui présente ses baquets. Des baquets bien bas, bien fermes qui, nous allons le voir, maintiennent comme il faut. L'intérieur est, à peu de chose près, identique à celui des autres modèles de la gamme, agrémenté du nouveau carbone forgé (qui n'a pas la classe des fibres tressées/collées du carbone habituel), avec cependant la matérialisation de l'innovant ALA (Aerodinamica Lamborghini Attiva) sur l'écran de la console centrale et la gauche du compte-tours. Outre les 40 kg de moins (l'ensemble doit cependant approcher les 1 500 kg avec les pleins) et 30 ch de plus, la Performante offre à ses quatre doubles triangulations des ressorts de suspensions plus fermes de 10 % et des barres antiroulis affermisses de 15 %. Ce système n'intervient qu'en mode Corsa et représente en quelque sorte un différentiel aérodynamique actif. Expliqué en détail dans un précédent numéro (666, eh oui !), il apporte un appui optimal en virage et au freinage, qui s'annule en ligne droite et à l'accélération. Le flux d'air est géré par deux volets pilotés à l'avant comme à l'arrière générant, si nécessaire, un appui à droite ou à gauche via les points d'ancrage creux de l'énorme aileron arrière, lui aussi en carbone forgé. Dès les premiers mètres parcourus à son volant, les différences sautent aux yeux. La Performante donne immédiatement la sensation d'une plus grande légèreté, malgré un poids encore

conséquent, apparaît mieux posée sur la route, plus informative, comme dénuée de filtres. Une authentique Lamborghini qui met le sport en avant et donne un coup de vieux au Coupé que nous venons de quitter. Il en ressort une sensation de sécurité certaine, de facilité extrême, comme si ce châssis pouvait tout encaisser. On ne roule évidemment pas sur route comme sur circuit, mais le nouveau record établi par la Performante sur le Nürburgring (détrônant l'ahurissante Porsche 918) tend à prouver le bien-fondé de son nouveau set-up, même si d'aucuns pensent que celle-ci n'était pas tout à fait

d'origine. Quoi qu'il en soit, cette Lamborghini impressionne sur cette route exigeante. Le rythme a beau être soutenu, creux et bosses prononcés s'avalent comme qui rigole, avec toujours l'idée qu'on aurait pu aller plus loin. En mode Corsa, le confort de suspensions (et non celui des baquets) est même vivable. En revanche, il l'est moins à allure raisonnable où les trépidations sont nombreuses en Strada comme en Sport. Mais roule-t-on tranquillement avec un tel bijou, agrémenté d'un V10 5.2 atmosphérique, longue course, soigné de si près ? Distribution revue, soupapes désormais en titane, échappement redessiné et allégé... les 640 ch et 61,2 mkg de couple (dont plus des deux tiers dès 1 000 tr/mn) sont bien là pour donner des idées. On ne se lasse pas de jouer avec les longues palettes fixes parfaitement posées derrière le volant pour profiter de la réponse moteur immédiate, de l'inertie moindre, et pour s'installer entre 5 et 8 500 tr/mn, plage où le V10 vous colle au baquet, impose de soigner la trajectoire, hérisse les poils et exprime sa volonté par un cantique mécanique qui sonne vrai. Et Dieu sait si ça sonne ! La Performante est une incontestable Lamborghini, élégamment exclusive, qui remet les pendules à l'heure avec adresse. ●



L'AVIS DE IVAN MAGOT

Quelle Huracán choisir ? Je me suis évidemment posé la question, imaginant disposer d'un budget élyséen. Et comme les découvrables ne m'emballent pas, le choix s'est porté sur la Performante. Elle donne un irrémédiable coup de vieux au Coupé 610-4 et, surtout, laisse le sentiment de posséder une authentique Lamborghini. Certes, plus de 30 000 € les séparent, mais lorsqu'on navigue dans ces eaux...



RÉSERVEZ VOTRE JOURNÉE D'ESSAIS AVEC L'ÉQUIPE DE **Sport** *auto*

LOTUS EXIGE



ALFA 4C



NISSAN GTR



PORSCHE 997 GT3 RS



8 VOITURES D'EXCEPTION AU CHOIX *

PORSCHE 991 GT3



AUDI R8 V10 +



FERRARI F 458



BMW SILHOUETTE**



AU **MANS BUGATTI** LE 22 OCTOBRE



8 VOITURES À PARTIR DE 900€

- LOTUS EXIGE (900 €)
- ALFA 4C (900 €)
- NISSAN GTR (1 000 €)
- PORSCHE 997 GT3 RS (1 000 €)
- PORSCHE 991 GT3 (1 250 €)
- AUDI R8 V10 (1 300 €)
- FERRARI F 458 (1 500 €)
- BMW SILHOUETTE** (1 700 €)



AU PROGRAMME

- Pack de bienvenue Sport Auto
- Petit déjeuner, déjeuner avec le pilote **Christophe Tinseau** et un journaliste de Sport Auto
- Encadrement individuel
- Certificat de conduite



18 Tours du circuit
du Mans Bugatti

Christophe Tinseau
CHRISTOPHE TINSEAU

Réservation sur : www.tinseau.com cliquez sur l'onglet **Sport** *auto*

Nombre de places limité

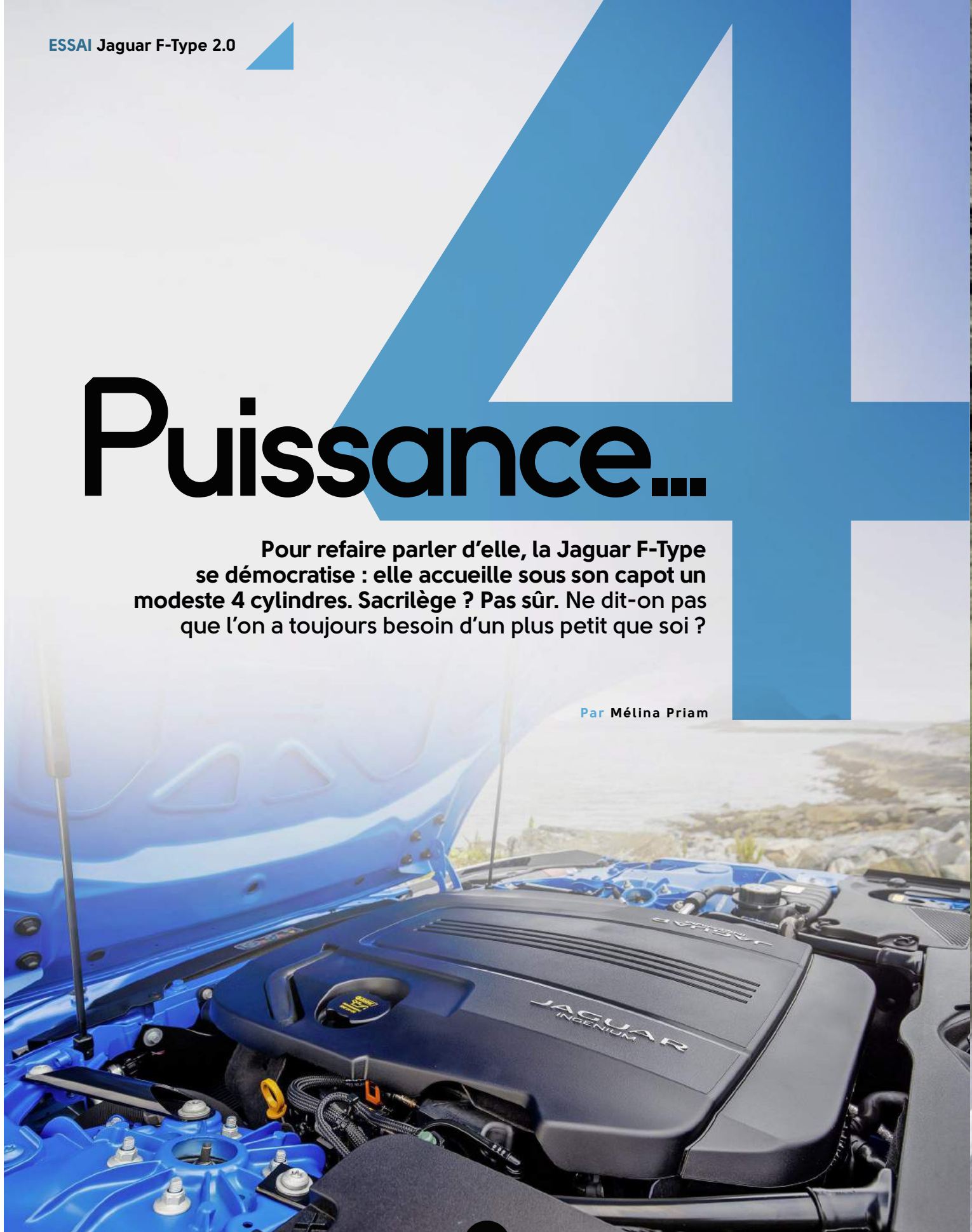
Renseignements complémentaires au 06.03.01.22.40

*Attention : Stage accessible dès 18 ans, permis B valide obligatoire **Réservée aux personnes ayant déjà de l'expérience avec des voitures de courses.

Puissance...

Pour refaire parler d'elle, la Jaguar F-Type se démocratise : elle accueille sous son capot un modeste 4 cylindres. Sacrilège ? Pas sûr. Ne dit-on pas que l'on a toujours besoin d'un plus petit que soi ?

Par Méлина Priam



S

oyons francs, à la rédaction de *Sport Auto*, l'arrivée d'un 4 cylindres sous le capot d'une sportive ne fait sauter de joie personne ! Surtout lorsque ladite sportive est une Jaguar. Qu'une « petite » Peugeot 308 GTi ou une Volkswagen Golf R se mettent en quatre, passe encore, mais un coupé de la trempe d'une F-Type ! Et puis quoi encore ? Une Porsche aussi tant qu'on

y est ? Eh bien... justement, le dernier 718 Boxster s'y est bien mis, au 4 pattes. Avec, en prime, une certaine réussite : voix atypique, capacité à prendre des tours. Comme quoi, lorsque des ingénieurs de talent se mettent autour de la table sans avoir à surveiller uniquement la consommation, mais en étant contraints de préserver l'agrément de conduite, la sonorité, le tempérament, il y a moyen de concevoir de belles mécaniques ; lesquelles, greffées à de bons châssis, donnent naissance à... de bonnes voitures ! Nul doute que l'exemple Porsche a été en point de mire dans les bureaux d'études britanniques au moment de plancher sur ce 4 cylindres turbo essence. Au menu des réjouissances : commande électrohydraulique de la levée des soupapes d'admission, collecteur d'échappement intégré au moulage de culasse et associé à un turbo à double entrée doté de roulements à billes en céramique (réduction des frottements) et nouveau système d'injection à 200 bars contribuent à tirer le maximum d'un petit 2 litres. Maximum qui se traduit en chiffres par 300 ch et, surtout, 400 Nm de couple, soit un sacré rendement, toutefois inférieur à celui des blocs AMG, Honda ou Volkswagen. ●●●

L'arrivée du 4 cylindres est aussi l'occasion pour la F-Type de se mettre à jour au niveau des aides à la conduite en option : freinage autonome d'urgence, alerte au franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux.



ESSAI Jaguar F-Type 2.0

Extérieurement, la F-Type se reconnaît à sa simple sortie d'échappement centrale au lieu des doubles ou quadruples canules des versions V6 et V8.



Denis Meunier



TECHNIQUE

Moteur : **4 cyl. en ligne, turbo** Cylindrée : **1 997 cm³**
Puissance : **300 ch à 5 500 tr/mn** Couple : **40,8 mkg à 1 500 tr/mn**
Transmission : **aux roues AR** Autobloquant/antipatinage : **non/série**
Poids annoncé : **1 525 kg** Rapport poids/puissance : **5,1 kg/ch**
L - l - h : **4 482 - 1 923 - 1 308 mm** Empattement : **2 622 mm** Voies AV/AR : **1 597/1 649 mm**
Carburant : **63 l** Prix de base/modèle essayé : **57 680 €/73 683 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

0 à 100 km/h : **5'7** V. max. : **249 km/h**



Seule l'interface multimédia évolue à bord du millésime 2017. La boîte auto est imposée. Dommage...

Il n'empêche, un 4 cylindres n'aura jamais la noblesse, le velouté, la rondeur ni les envolées lyriques d'un V6, encore moins la bestialité ou la rage d'un V8. Inutile d'aller au-delà dans la comparaison, ce serait un massacre. Mais il peut avancer d'autres arguments. Même en appuyant sur la petite touche magique de l'échappement Sport, il ne faut pas espérer ici frissonner au son du vibrato du V6, ni voir les poils des bras se hérissier aux explosions de la SVR de 575 ch. C'est à peine si l'on entend une différence, mais la mélodie est guillerette, juste plus légère. Certes, c'est comparer Céline Dion à Maria Callas ou, pour les amateurs de vin, un cheval-blanc à un petit vin de Loire. Mais après tout, Céline chante très bien et les vins de Loire s'accordent mieux à certains mets. Pareil pour le 4 cylindres Jaguar. Il est frais, léger, pétillant. Grâce à son couple disponible dès 1 500 tr/mn, il réagit au quart de tour et, même s'il s'essouffle un peu plus tôt, il ne rechigne pas à grimper dans les tours.

Une boîte auto aux petits oignons

Surtout, de la même façon que Céline travaille autant la scénographie de ses concerts que ses vocalises, et qu'un sommelier s'informe du menu du jour auprès du chef avant de conseiller ses hôtes, les motoristes Jaguar n'ont pas travaillé tout seuls dans leur coin. Le 4 cylindres est ainsi parfaitement secondé par la boîte auto à 8 rapports et il n'est nul besoin de lui allouer les services d'une (lourde) transmission intégrale pour envoyer 300 ch au train arrière quand on sait régler un châssis. C'est le cas. Certes, les inconditionnels de la boîte méca (disponible avec le V6) regretteront que Jaguar impose ce choix, mais ils pourront se rattraper en jouant des palettes et du mode Sport pour reprendre le contrôle. A l'arrivée, lorsqu'elle se présente sur la balance, la F-Type 2.0 affiche 52 kg de moins que sa frangine V6. Certes, à 1 525 kg, elle est encore loin de concourir dans la catégorie des poids plume, mais au risque de vous resservir pour la énième fois la maxime de sir Colin Chapman : « *Light is right* » (le poids, c'est l'ennemi), elle est sur la bonne voie. Derrière le cerceau, cela ne passe pas inaperçu. Chrono en main, le demi-quintal ne compense pas complètement les 40 ch d'écart, mais pour peu que l'on ne fasse pas une fixette sur les 4/10^e rendus sur le 0 à 100 km/h (5"7 contre 5"3 d'après Jaguar, ce que nous ne

manquerons pas de vérifier à la première occasion), cette « petite » F-Type est fort plaisante à mener. Plus léger, son train avant rechigne moins à piquer à la corde, et l'arrière sait se montrer joueur sans jamais chercher à vous faire une mauvaise blague. Ce qu'elle perd en puissance pure, elle le gagne en vivacité, en aisance et en facilité de conduite. Certes, l'équilibre routier n'est pas au niveau de celui d'une Porsche 718 Boxster. Le compromis confort/efficacité se révèle notamment un peu moins probant. Pour rester droite dans ses bottes, la F-Type verrouille en effet davantage ses réglages de suspensions et d'amortissement, ce qui ne plaide pas en faveur d'un confort prévenant. Sur les saignées, elle sautille sec. Mais la tenue de cap et l'agrément de conduite n'en souffrent pas plus que cela. Ce n'est pas au point d'en perdre le sourire et de craindre le premier dos-d'âne venu. Il ne faut pas se voiler la face, le joker de cette F-Type est aussi, bien évidemment, financier. A 57 680 € en version standard et 62 520 € avec le pack R-Dynamic, le ticket d'entrée baisse, d'un coup d'un seul, de 11 610 € (9 090 € par rapport à un V6 BVM). Ajoutez à cela l'économie substantielle réalisée sur le malus écologique qui descend, lui, de 10 000 € à 3 290 € et celles sur la consommation (1,2 l/100 km de moins en moyenne), avouez que cela aide à fermer les yeux sur quelques dixièmes de seconde et un tempo moins vibrato ! ●



Denis Meunier

L'AVIS DE MÉLINA PRIAM

Certes, avec ce 4 cylindres 2 litres turbo essence de 300 ch, la Jaguar F-Type fait plutôt profil bas. Pourtant, elle ne concède pas grand-chose. Plus légère, elle se montre même plus réactive et plus facile à bousculer sur petites routes. Moins bestiale mais pas moins joueuse et, surtout, plus « accessible ». Financièrement aussi !



**Ce qu'elle perd en puissance pure,
elle le gagne en vivacité, en aisance
et en facilité de conduite.**



La Distribution du 4 Cylindres Essence Ingenium Jaguar

Le plus puissant 4 cylindres de l'histoire de Jaguar (300 ch) adopte un système de distribution variable électro-hydraulique particulièrement sophistiqué.



A quoi ça sert ?

A réduire la consommation en supprimant le papillon de gaz et donc les pertes par pompage qu'il engendre lorsqu'il éstrangle l'admission à faible charge. Ce système de distribution variable permet aussi d'améliorer la qualité de combustion et la rapidité de réponse à l'accélérateur en phase transitoire. Enfin, par rapport à un système de distribution classique, il permet d'augmenter le remplissage à pleine charge au profit du couple (40,8 mkg) et de la puissance maximale (300 ch).



Comment ça marche ?

Entre l'arbre à cames d'admission et chaque soupape ont été intercalés des volumes d'huile dont la fuite est contrôlée par des valves à commande électronique. A partir d'un profil de came à levée haute et ouverture longue, ce système, développé en collaboration avec l'équipementier allemand Schaeffler, permet d'adapter le diagramme de distribution aux différentes situations de conduite, plus rapidement et en offrant plus de liberté aux motoristes qu'un système mécanique de levée variable en continu, tel que le Valvetronic utilisé par BMW ou PSA, constitué d'un moteur électrique agissant sur une vis sans fin pour changer simultanément la course de toutes les soupapes d'admission. En effet, le système électro-hydraulique utilisé par Jaguar ne se contente pas de faire varier leurs levée et durée d'ouverture, il permet de le faire cylindre par cylindre, et en ajustant au passage plus rapidement qu'un décalageur d'arbre à cames le moment précis d'ouverture et de fermeture en fonction de la charge ou du régime. A très faible charge, cette distribution électro-hydraulique permet même de scinder la phase d'admission en deux minuscules ouvertures successives de la soupape pour limiter la quantité d'air admise tout en conservant un niveau de turbulence suffisant pour garantir la bonne homogénéisation du mélange

air-essence. La rapidité de réponse du système aux variations parfois brutales de demande de couple du conducteur permet aussi d'éviter d'avoir recours à des interventions transitoires pénalisantes sur le plan du rendement, comme la réduction de l'avance à l'allumage.

CE SYSTÈME PERMET D'AUGMENTER LE REMPLISSAGE À PLEINE CHARGE, AU PROFIT DU COUPLE.

Enfin, pour la fonction stop/start, la fermeture instantanée des soupapes permet des arrêts moteur plus propres sur le plan acoustique.

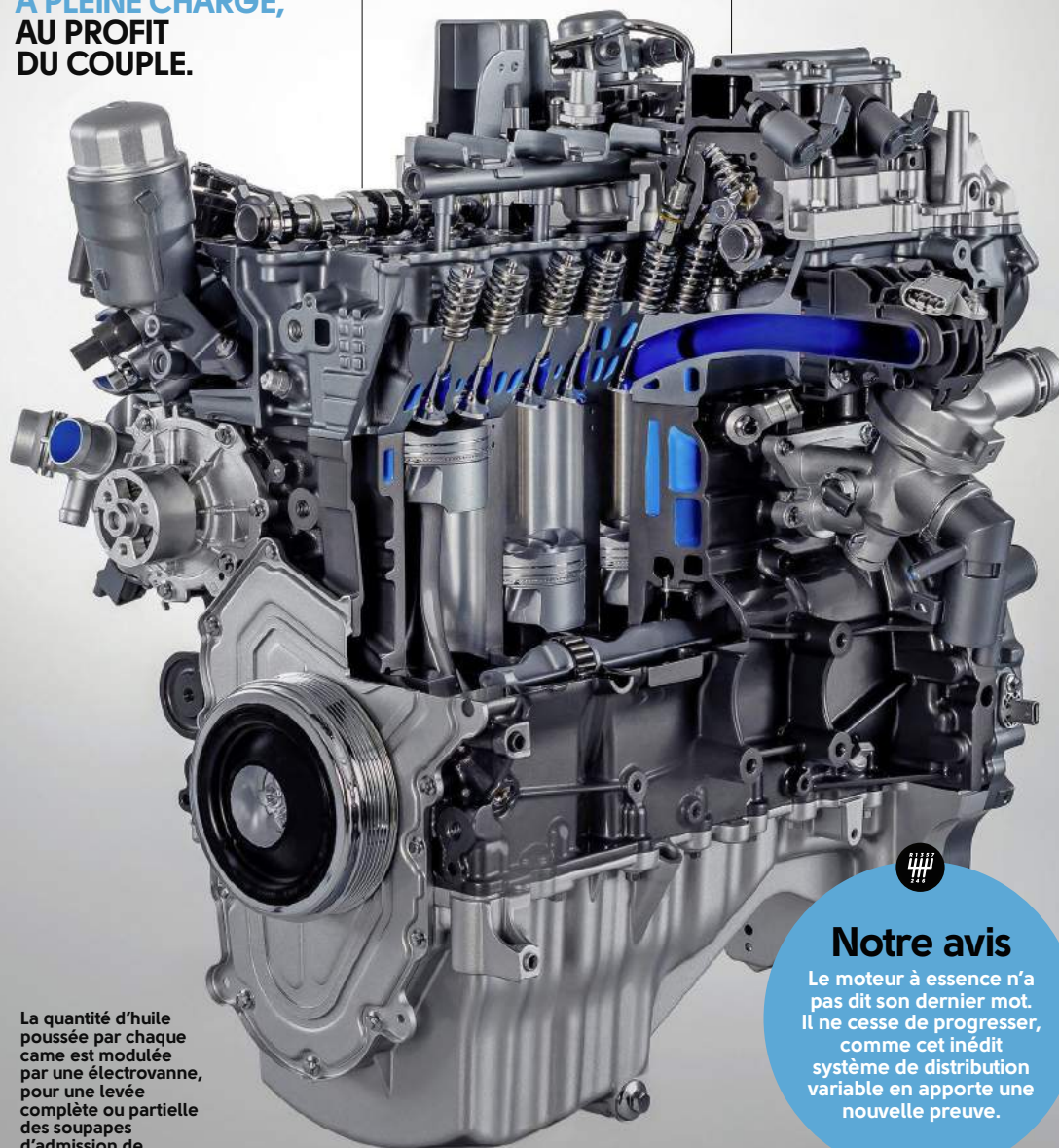


Vont-ils trop loin ?

Le système fourni par l'équipementier allemand Schaeffler à Jaguar et Land Rover est une évolution du MultiAir utilisé sur les moteurs Fiat et Alfa Romeo. Par rapport à ce dernier, il est

Par Yves Maroselli

notamment complété par des poulies d'arbres à cames à calage variable permettant d'élargir encore le spectre des diagrammes de distribution mis à la disposition des motoristes. En ce sens, il est une étape supplémentaire vers le moteur à commande de soupapes complètement active (hydraulique, magnétique ou pneumatique) sur lequel travaillent encore certains constructeurs dont Koenigsegg avec son système Freevalve. ●



La quantité d'huile poussée par chaque came est modulée par une électrovanne, pour une levée complète ou partielle des soupapes d'admission de chaque cylindre.

Notre avis

Le moteur à essence n'a pas dit son dernier mot. Il ne cesse de progresser, comme cet inédit système de distribution variable en apporte une nouvelle preuve.

Profitez de l'offre exceptionnelle

Abonnez-vous à **Sport auto**



39%
de réduction

+

1 an / 12 numéros

+ le Guide F1

+ la version numérique offerte

+ la paire de jumelles Vuarnet

=
62€ au lieu de ~~101€⁷⁰~~



CARACTÉRISTIQUES :

- Habillage caoutchouc noir pour une bonne protection aux intempéries.
- Grossissement : 10 x Ø 25 mm. • Champ à 1000 m : 96 m.
- Réglage dioptrique sur oculaire droit. • Mise au point par molette centrale.
- Dimensions : 11 x 10 x 3,5 cm • Poids : 210 gr.

Ces jumelles sont légères et robustes, idéales pour les randonnées, excursions, voyages...

Mes avantages abonnés

- ✓ Je reçois mon magazine chez moi ✓ J'accède gratuitement à la version numérique à la version papier ✓ Je bénéficie d'un tarif privilégié en tant que fidèle lecteur

BULLETIN D'ABONNEMENT ou abonnez-vous sur www.KiosqueMag.com/sportauto

à renvoyer sous enveloppe affranchie avec votre règlement à l'adresse suivante : Service Abonnement Sport Auto - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

OUI, je souhaite m'abonner à **SPORT AUTO** pour **1 an** (12 n^{os}) + **le Guide F1** + **la paire de jumelles VUARNET** au prix de **62€ seulement** au lieu de ~~101€⁷⁰~~ soit **39% de réduction***. (831073)

Mes coordonnées : (Merci d'écrire en majuscules)

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Complément d'adresse (Résidence, lieu dit, bâtiment...) _____

Code postal _____ Ville _____

E-mail _____

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires sélectionnés par Sport Auto

Tel. _____

Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pouvons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement.

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous : _____

Je règle par : (Merci d'écrire en majuscules)

chèque bancaire ou postal à l'ordre de Sport Auto

OU

carte bancaire n° _____

Date d'expiration _____ Cryptogramme _____

Je préfère seulement m'abonner 1 an à **Sport Auto** pour 61€. (831081)

Je commande la paire de jumelles VUARNET pour 29€ (prix public). (70243)

Signature obligatoire :

*Prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2017 et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. J'accepte que mes données soient cédées à des tiers en cochant la case ci-contre : Editions Mondadori Magazines France (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

ESSAI
Aston Martin
DBII V8

Reflet Anglais

Il y a des signes qui ne trompent pas ! Lorsque vous vous surprenez à regarder la ligne de votre voiture se refléter en vitrine, c'est que vous commencez à être touché. Le fait est que cette DBII V8 renvoie une agréable image, teintée de thé et d'authenticité, un peu moins de sportivité...

Par Ivan Magot



L

es designers de Gaydon ont un truc à eux qui fait que toute Aston, quel que soit son millésime, attire l'œil du passant par cette touche de classe particulière dont seuls les Anglais sont capables. L'ennemi héréditaire a bel et bien de la tenue, il faut le reconnaître, même si l'on se remémore plus volontiers sa légendaire perfidie.

La DB11 possède ce charme inhérent aux objets d'exception, cette coupe d'aluminium d'une impeccable fluidité, et cette calandre d'une actualité surprenante, après tant d'années à honorer la marque.

Approcher une DB11 en sachant que son volant sera bientôt entre vos mains est un plaisir qui se vit avec humilité.

Le format du spécimen est en effet respectable, tout comme sa fiche technique ou la qualité de sa peinture. La portière sans montant s'ouvre avec solennité sur un salon aux essences de cuir rare, à l'accastillage de haut vol, fini à la perfection.

Il manque pourtant à la DB11 ces détails qui n'en sont pas car ils font l'identité d'une marque. Le dessin des compteurs est banal, la superbe clef de cristal que l'on insérait et qui commandait le démarreur a disparu et, dans sa livrée de cuir noir, la planche de bord est d'une austérité... allemande. Et pour cause : l'accord entre Aston Martin et Mercedes est d'actualité, le fabricant allemand disposant même de 5 % des parts de

l'anglaise. D'où un partage d'éléments, certes très sérieux, mais que l'on retrouve dans les gammes inférieures de l'Etoile. Une panne d'originalité et d'exclusivité qui rappelle, sans heureusement aller aussi loin, le temps où les Jaguar exhibaient des commandes de Ford Mondeo. La collaboration anglo-germanique a cependant du bon, du très bon, même, en la présence d'un monument signé AMG.

Savoir-faire


Confier à AMG le soin de motoriser la DB11 était une riche idée. Le bloc alu V8 longue course calé à 90° est suralimenté par deux turbos, coiffé de 32 soupapes et apte à délivrer 503 ch, tandis que le couple de 68,8 mkg disponible dès 2 000 tr/mn force le respect. En prime, les montées en régime s'effectuent sans temps de réponse et la sonorité fait penser à celle d'un gros bloc atmosphérique, presque d'un V8 américain. Le sublime glougloutement au ralenti, notamment en modes Sport et Sport + (le calme est préservé pour la troisième position, GT), met immédiatement la puce à l'oreille : ce truc-là devrait avoir comme qui dirait du coffre ! Dès les premières accélérations, le V8 vous prend les hanches et vous emporte impunément dans le monde des kilomètres/heure faciles. En s'allégeant de 115 kg par rapport à la DB11 V12, la V8 abat le 0 à 100 km/h en 4 secondes, quand la grande sœur l'effectue en 3,9 s. Pas la mer à boire. Elle annonce 322 km/h chrono lorsque la V8 se contente de 301 km/h, mais est-ce bien important ? Au velouté du V12, le V8 répond par une présence marquée et sait aussi bien affoler le compteur que sa sœur.

On est bien dans cet environnement soucieux de qualité,

...



Cette Aston a une grande sœur dotée d'un gros cœur à 12 cylindres. Mais le « petit » V8 biturbo d'AMG ne manque pour autant pas de souffle.



Si la planche de bord est parfaitement réalisée et l'intérieur équipé comme il se doit pour une telle GT, la « patte » Aston Martin est toutefois moins marquée.



TECHNIQUE

Moteur : V8 biturbo à 90°, 32 S

Cylindrée : 3 982 cm³

Puissance maxi : 503 ch à 6 000 tr/mn

Couple maxi : 68,8 mkg dès 2 000 tr/mn

Transmission : aux roues AR, 8 rapports auto

Autoblocant/contrôle de stabilité :

de série (pilote)/de série (déconnectable)

Poids annoncé : 1 705 kg

Rapport poids/puissance : 3,4 kg/ch

L - l - h : 4 750 - 1 950 - 1 290 mm


Empattement : 2 805 mm

Pneus AV & AR : 255/40 ZR 20 & 295/35 ZR 20

Carburant : 78 l Prix de base : 185 546 €

PERFORMANCES ANNONCÉES

0 à 100 km/h : 4"0 V.max. : 301 km/h



La DB11 V8 fait bonne figure sur un terrain à sa dimension, les grandes courbes planes où l'on trace la trajectoire avec douceur et volupté.

Le V8 4.0 signé AMG est un monument mécanique qui devient immédiatement votre allié et ravit les amateurs de douces mélodies harmoniques.



L'environnement Mercedes est indéniable, mais aussi de grande qualité, hormis les buses d'aération au plastique tristounet. On profite, dans ce cocon, d'un confort très correct.

parfaitement équipé (qui a dit heureusement ?), où l'on profite d'un moteur à explosion qui mérite sacrément bien son nom. Servie par une boîte automatique à convertisseur de couple armée de 8 rapports, cette cathédrale mécanique s'exploite aisément. En manuel, quel que soit le mode choisi (GT, Sport ou Sport +, rappelons-le), les vitesses passent avec rapidité et sans à-coup, le seul regret étant que les palettes fixes placées derrière le volant ne soient pas plus longues. En choisissant le tout automatique, cette transmission est également séduisante. Certes la position Sport + en fait trop en maintenant longtemps les vitesses en régime et en exagérant la brutalité des changements, mais elle réagit plutôt bien et, côté sonorité, c'est le nirvana des amateurs de mélodies harmoniques. Le mode Sport est cependant plus agréable sur route malgré, parfois, une paresse à rentrer un rapport au moment adéquat. M'enfin, avec un tel couple, on ressort du virage sans trop ronchonner.

Enrouler oui, attaquer non !

Si le V8 à carter sec a permis d'abaisser au maximum le centre de gravité et de recentrer les masses pour une répartition du poids de 49 % sur l'avant et 51 % sur l'arrière (c'est l'inverse avec le V12), la grande GT fait tout de même grimper l'aiguille de la balance à plus de 1 700 kg. Lourd pour une sportive. Une Lamborghini Performante avec son V10 et une transmission intégrale se place sous la barre des 1 400 kg (voir l'essai p. 38). L'aluminium anglais ne se prive pas de calories. Cela dit, bien qu'annoncée plus sportive que sa sœur, la DB11 V8 reste une GT dans l'âme. Avec son coffre arrière pratique, ses toutes petites places arrière de dépannage, sa riche dotation et une option confort affirmée par des ressorts de suspension souples, elle vise les week-ends rapides en amoureux plutôt que la chasse au chrono. Elle fait même bonne figure sur un terrain à sa dimension, soit les grandes courbes planes où l'on trace la trajectoire avec volupté. A une cadence raisonnable, cette DB11 montre un bon équilibre et même une faculté à adopter un rythme digne de ce nom (déjà bien trop relevé pour sauver son permis) sans rougir. A ce petit jeu, le mode Sport lui convient mieux. Précisons que les réglages sont séparés. D'un côté les

suspensions (toujours GT, Sport et Sport +), de l'autre la gestion moteur/boîte, accélérateur et direction. Une conduite soutenue mais souple mérite les réglages Sport. Regrettons cependant qu'il n'y ait pas de mode automatique qui s'adapte de lui-même à votre volonté du moment. Quant au sport à proprement parler, soit une conduite plus méchante tendant à flirter avec les limites, la DB11 n'aime pas franchement. Le poids se fait très vite sentir, les freins en font, à la longue, les frais, la direction à assistance électrique perd en précision comme en retour d'informations, et les suspensions manquent de cohérence. A tel point que la voiture ne semble jamais se caler complètement sur la trajectoire, faisant même parfois preuve de reprises d'adhérence ou de pompages impromptus sur les compressions et bosses prononcées, ce qui nuit à l'ensemble et déclenche un ESP (déconnectable) surveillant tout cela comme le lait sur le feu. Que vous choisissiez les réglages Sport ou Sport + ne révolutionne pas le comportement, ces deux positions ajoutant même des trépidations plus sensibles à basse vitesse. Comme on le voit, la DB11 V8 n'aime pas la brutalité, préférant couler des jours heureux avec un conducteur qui jouera sur la finesse de sa conduite, comme pour mieux partager celle des lignes de cette GT d'exception. ●



L'AVIS D'IVAN MAGOT

Plus légère et presque aussi performante que sa sœur la V12, la DB11 V8 est une GT en mal de bonnes manières. Capable de rouler avec une belle efficacité sur les courbes planes, elle manque cependant de rigueur pour séduire les vrais sportifs qui, à ce prix, demandent une meilleure tenue.



Le style Aston Martin se reconnaît à des lieues à la ronde. Une GT patentée qui aurait cependant gagné en sportivité en étant mieux suspendue.



Une certaine idée de la GTi

Ces temps-ci, les nouveautés se sont bousculées chez les GTi, qui se crépent le chignon à coups de chevaux supplémentaires et de chronos sur le Nürburgring. Une agitation qui n'impressionne visiblement pas Peugeot, qui s'est contenté du service minimum pour le lifting de sa 308 GTi...

Par Vincent Desmots

E

ntre la Honda Civic Type R, qui défend jalousement son record sur le Nürburgring, la toute nouvelle Renault Mégane R.S., qui espère bien le lui ravir, et même la Volkswagen Golf GTI, qui a gagné 15 ch lors de son dernier lifting, le moins que l'on puisse dire, c'est que le segment des compactes sportives déborde d'actualité.

Du coup, la Peugeot 308 GTI est passée sur le billard, après à peine deux ans de carrière. Les stylistes ont surtout remanié la partie avant, qui reçoit une nouvelle calandre noire, ainsi qu'un capot, des optiques et un bouclier redessinés. La plus grosse nouveauté esthétique serait presque l'inédite teinte « Coupe Franche » bleue (à l'avant) et noire (à l'arrière), qui vient compléter l'offre en rouge et noir (hommage à Jeanne Mas ?), seule variante bicolore au catalogue jusqu'à présent. Comptez 1 630 ou 1 800 € pour ce look, unique excentricité d'une 308 GTI qui joue pour le reste la carte du bon chic, bon genre. Amateurs d'ailerons XXL et de jupes qui frottent par terre, allez voir ailleurs ! A l'intérieur, ça ne change pas beaucoup non plus, du moins au premier regard. La 308 GTI se distingue toujours par son petit volant façon auto-tamponneuse implanté assez bas (peut-être trop bas) et son instrumentation haute, dont la lisibilité est sujette à caution. Bonne nouvelle : l'écran tactile, passage obligé

pour pas mal d'opérations, a été revu et fait preuve d'une bien meilleure réactivité ! Il est désormais compatible Apple CarPlay, Android Auto et MirrorLink, tandis que le GPS bénéficie d'une utile info trafic en temps réel, fournie par TomTom. Pour le reste, la présentation épurée et qualitative rend cet habitacle plaisant, tandis que les sièges baquets siglés Peugeot Sport sont tout simplement excellents, tant en matière de confort que de maintien.

Piqûre de rappel

Et la technique, me direz-vous ? De ce côté-là, c'est vite fait : rien n'a changé. Nada, oualou ! Peugeot n'a même pas daigné offrir une poignée de chevaux supplémentaires au 1.6 THP, qui demeure bloqué à 270 ch, alors que beaucoup de ses rivales ont franchi la barre des 300 ch. Heureusement, la 308 GTI reste favorisée par son poids contenu, annoncé à 1 205 kg à vide. Une légèreté qui lui permet d'afficher des performances plus qu'honorables, avec un 0 à 100 km/h en 6 secondes tout rond et 25,3 s sur le kilomètre départ arrêté (*données constructeur*). En somme, cet essai fait plutôt figure de simple piqûre de rappel ! Mais cela n'a pas empêché Peugeot de mettre les petits plats dans les grands, en nous emmenant sur le beau circuit Ascari, près de Ronda en Espagne, et sur les routes environnantes. Et c'est toujours salutaire, une piqûre de rappel ! En l'occurrence, on oublie facilement à quel point la 308 GTI est une ●●●

Peugeot n'a pas daigné offrir une poignée de chevaux supplémentaires au 1.6 THP, bloqué à 270 ch. Heureusement, la 308 GTI reste favorisée par son poids contenu...



La peinture bicolore Coupe Franche optionnelle (1 630 € en bleu et 1 800 € en rouge) est la seule excentricité que se permet cette 308 GTI, par ailleurs très discrète. Peut-être trop ?



L'écran tactile est désormais plus réactif, et son interface a été revue. L'instrumentation manque, pour sa part, de lisibilité. Heureusement, rien à dire du côté de la qualité de présentation.

remarquable synthèse entre facilité de conduite au quotidien et efficacité pure. Prenez-la pour aller faire les courses ou déposer les enfants à l'école, et vous apprécierez son confort, son silence et même... sa sobriété ! Emmenez-la sur une petite départementale sinueuse à souhait, et elle impressionnera avec sa direction précise, son train avant incisif et sa motricité excellente (merci le différentiel à glissement limité Torsen). « Pas mal cette GTI ! », vous exclamerez-vous sans doute alors. Mais

attendez de tomber sur une route bien cassante, avec dévers, trous et bosses, et vous découvrirez alors une autre grande qualité de la 308 GTI : son remarquable amortissement. C'est simple : rien ne semble pouvoir la déstabiliser ! Les suspensions encaissent les pires traitements sans broncher et sans que ni la tenue de cap ni l'équilibre général n'en soient altérés. Pour trouver aussi bien, d'habitude, il faut mettre plus cher. Beaucoup plus cher ! Et j'ai gardé le meilleur pour la fin : le freinage, aussi puissant qu'endurant et facile à doser. Il faut dire que la 308 GTI a mis le paquet, avec d'énormes disques de 380 mm de diamètre à l'avant. Du coup, même un usage intensif sur circuit ne lui fait pas peur.

Pas assez caractéristique ?

Bref, cette Peugeot n'est pas loin du sans faute. Mais il lui reste deux défauts à corriger avant de devenir absolument irrésistible. Premièrement, ce fichu 1.6 THP manque toujours de caractère. S'il est hypersouple à bas régime et efficacement secondé par une boîte 6 à l'étagement réussi et à la commande agréable, il souffre d'une sonorité quelconque à hauts régimes. Et le mode Sport ne fait qu'y superposer un bruit artificiellement généré par les baffes de la radio. Au secours ! L'autre défaut de la 308 GTI, c'est son prix élevé, qui a encore augmenté avec ce restylage. Affichée 38 700 € (+ 410 € de malus), elle ose se montrer plus chère que l'incontournable Volkswagen Golf GTI. Pêché d'orgueil ? ●



TECHNIQUE

Moteur : 4 cyl. turbo Cylindrée : 1 598 cm³
 Puissance : 270 ch à 6 000 tr/mn
 Couple maxi : 33,6 mkg à 1 900 tr/mn Régime maxi : 6 800 tr/mn
 Transmission : aux roues avant, manuelle 6 vitesses
 Antipatinage/autobloquant : en série/mécanique à l'avant
 Poids annoncé : 1 205 kg Rapport poids/puissance : 4,5 kg/ch
 L - l - h : 4 253 - 1 804 - 1 446 mm Empattement : 2 617 mm
 Voies AV/AR : 1 570/1 554 mm
 Pneumatiques AV & AR : 235/35 R 19
 Carburant : 53 l
 Prix de base/modèle essayé : 38 700 €/40 880 €

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 250 km/h 0 à 100 km/h : 6"0 1 000 m D.A. : 25"3

L'AVIS DE VINCENT DESMONTS

Restylée ou pas, la 308 GTI reste un chouette joujou pour papas pressés. Confortable et pratique au quotidien, amusante et performante sur routes sinueuses, elle sait tout faire ! C'est vrai, on aurait apprécié quelques chevaux supplémentaires histoire de compléter ce lifting. Mais chez Peugeot, on laisse volontiers entendre que le 1.6 THP n'est pas arrivé au terme de son développement. Alors, vite, la suite !



Sport **auto**

R 1 3 5 7
2 4 6

HORS-SÉRIE FERRARI



204 PAGES

100 MODÈLES

+300
PHOTOS



LA MARQUE AU CHEVAL CABRÉ
FÊTE SES 70 ANS.



Pour célébrer l'événement Sport Auto
vous invite à la découverte de toutes
les Ferrari de route !

**UN HORS-SÉRIE DESTINÉ AUX
CURIEUX COMME AUX PASSIONNÉS !**

EN VENTE ACTUELLEMENT



Lotus Exige Cup 380



McLaren 540C

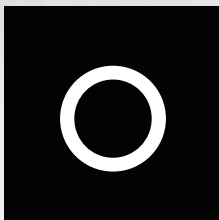


Morgan Roadster 3.7 Tourer

A nous les Plumes Anglaises !

L'Angleterre regorge de trésors poids plume, plus ou moins connus du grand public. Voici trois d'entre eux, dégoulinant d'adrénaline. Rétro dans l'âme, le Roadster Morgan cache un V6 de 300 ch. L'Exige Cup est l'une des Lotus les plus piquantes jamais produites. Et le ticket d'entrée McLaren offre un irrésistible condensé du savoir-faire maison.

Par Julien Diez Photos Joël Peyrou



n les vénère, les petites anglaises. Malgré les normes de pollution, d'homologation, elles subsistent et nous régaleront. La liste est longue et ne cesse d'évoluer, au point d'en devenir fou... amoureux. Tant de ferveur agit comme un vent, pardon un ouragan de fraîcheur de ce côté de la Manche. Sans basculer dans

l'extrémisme notoire, nous avons réuni ici trois représentantes de choc, pouvant rouler librement dans l'Hexagone et que vous croisez rarement. Malheureusement. La nationalité les lie, mais aussi leur pureté, leur caractère trempé ou leur soif de légèreté. Tout cela garantit une onde de choc au volant. On démarre avec la plus légère du lot.

Morgan Roadster 3.7 Tourer

Voyage dans le temps

Vous pensiez que la Lotus Exige remportait le titre flatteur de poids plume du jour ? Raté, un roadster d'un autre temps lui vole la vedette. Avec son châssis acier associé à une structure porteuse en frêne supportant la carrosserie alu, le cab' 4 places (Tourer) revendique 1 000 kg. Alors que Lotus annonce 1 071 kg à sec pour l'Exige radicalisée... Pléonasme. Nous avons la chance de tester l'un des derniers modèles Tourer produits. Ce qui a valu quelques frayeurs à son propriétaire, qui l'a réceptionné après sept mois d'attente, à quelques jours

de la fin de l'homologation européenne du 4 places (fin 2016). Ouf. Une Morgan se mérite et le jeu en vaut la chandelle puisqu'elle assure un voyage instantané dans le temps. Le look suranné avec la calandre bombée au masque d'escrimeur ou la roue de secours en sac à dos vous téléportent dans les années 50. Craquant, comme l'habitacle qui fleure bon le cuir et qui se dévoile après avoir délicatement replié la capote (patience exigée !), en Mohair s'il vous plaît (option). On découvre alors des places arrière, utilisables occasionnellement par des adultes. La vue sur le long capot au travers du minuscule pare-brise – parcouru par trois micro-essuie-glaces – donne le sourire. La position de conduite haut perchée déroute, entre le volant posé sur les genoux et l'absence de maintien latéral. Délicieusement vintage. L'écrasante majorité des badauds tombe dans le piège : « *Elle est de quelle année ?* » Une Morgan est génétiquement rétro et l'on s'en aperçoit vite, surtout si le revêtement se dégrade. Sauf que les mises en vitesse, elles, sont tout à fait contemporaines !

Sensations d'autrefois

L'attelage des années folles prend son envol avec violence. L'anachronisme est jubilatoire. Le 3,7 litres Ford, qui sévit depuis 2012 et que l'on a connu sur les anciennes Mustang V6 (309 ch), donne des ailes à la plume. D'autant que cette configuration Morgan est boostée de 286 à 300 ch (option à 3 240 €) ! Le 6 cylindres étonne par son chuchotement au ralenti, sa souplesse à bas régime, puis par sa double ●●●





Le V6 Ford fait des étincelles dans une Morgan, boostée à 300 ch.

Page de gauche, le petit volant Moto-Lita (optionnel, sans airbag), l'horloge Smith, la boîte à gants ou le frein à main vertical se fondent dans les boiseries, le cuir, le chrome. Superbe ! On ne peut pas en dire autant des commodos ou des boutons dont la modernité fait tache.



"Elle est de quelle année ?"

Une Morgan est génétiquement rétro et l'on s'en aperçoit vite, surtout sur le bosselé.


Mais les accélérations, elles, sont bien contemporaines !





Eh oui, ce monstre édité à 60 exemplaires est homologué ! Les appendices en carbone pullulent et améliorent l'appui. Ci-contre, le V6 à compresseur s'en tient à 380 ch et est aussi volubile qu'efficace, grâce à l'échappement titane optionnel. Ci-dessous, est-ce possible d'avoir un habitacle plus dépouillé ? Oui, sur une auto de course. La tringlerie apparente subjugue.





Les G pleuvent de toute part et on en pleure de joie. L'Exige Cup n'est pas là pour faire le clown, mais pour claquer des temps.

personnalité. A partir de 4 000 tr/mn, ça ne rigole plus, le timbre devient agressif et l'échappement sport se déchaîne. Très agréable. Il est secondé par une boîte à six rapports au maniement viril, qui oblige à bien décomposer. Le pont arrière apprécie le geste, car les passages à la volée semblent le détruire. Les départs canon sont donc déconseillés. Dommage, car la belle anglaise possède de sacrées ressources. Elle alignerait le 0 à 100 km/h en 5"5, puis filerait jusqu'à 225 km/h, au risque d'arracher la capote ! A peine remis de ces émotions, un autre élément intrigue : la direction. Très démultipliée, elle réclame beaucoup de mouvements au volant... mais s'avère ultra-assistée et légère. Pardon, une Morgan connaît la notion d'assistance ? Eh oui, le constructeur ajoute d'office un petit boîtier électrique sur la colonne de direction. Au final, il s'agit plus d'une surassistance que d'une assistance, au détriment du feeling. A l'inverse, le conducteur ne dispose d'aucune aide vis-à-vis du freinage. Rassurez-vous, le dispositif répond efficacement et nécessite juste de taper dedans. Ah, les joies de la légèreté ! L'enthousiasme retombe quand on évoque l'efficacité et la suspension, à des années-lumière des productions actuelles. Pour limiter les dégâts, le propriétaire a coché les options barre Panhard et barre de torsion. Peine perdue, le Roadster fait sautiller les occupants sur le bosselé et cumule compressions fermes, pompage, faible détente. Cela dit, la plume a du bon et séduit par son équilibre, ses faibles mouvements de caisse et la progressivité de ses réactions... Rien à voir avec la turbulente Plus 8 ! Ultime surprise, les roues de vélo allégées (à rayons inox optionnelles) ne flambent pas sur le sec et sont épaulées par un autobloquant. Pour être franc, le comportement n'est pas

aussi rock'n'roll qu'escompté. Les imperfections font partie de son charme, surabondant : ambiance, légèreté, performances, singularité. C'est sûr, le retour vers le futur risque d'être violent.

Lotus Exige Cup 380

Planète circuit

Violent, c'est le mot adéquat lorsque l'on parle du pétard Exige, qui partage avec la Morgan ce goût immodéré pour l'aventure et réclame de batailler au volant. Cette N-ième déclinaison se veut rare (60 exemplaires), histoire d'entretenir la cote et de justifier un prix d'achat gonflé à 110 900 €. Du délire ? Oui mais qu'importe, tout est vendu. Lotus mise ici sur l'appui aéro, qui attendrait 200 kg maxi (contre 140 kg pour la Sport 380) grâce à de nouveaux appendices : ailes avant aérées, diffuseur, aileron Motorsport réglable. Même l'essuie-glace fait des efforts de finesse, en stationnant à la verticale comme un monstre des 24 Heures du Mans. Les crochets de remorquage avant/arrière en disent long sur l'usage de la Cup. Au cas où vous auriez un doute, l'habitacle le dissipe : arceau, coupe-circuit à la place de la radio, antipatinage réglable... Les éléments de confort, eux, deviennent optionnels : climatisation, radio, isolants, régulateur de vitesse. Il faut bien grappiller du poids partout pour parvenir à 1 071 kg à sec. Soit seulement 5 kg de moins par rapport à la Sport 380, malgré les nombreux éléments en carbone : lame, prises d'air, capot moteur, persiennes, aileron, encadrement diffuseur et toit démontable (vis). Lotus insiste sur ce dernier point et précise qu'une capote est aussi disponible. Une Cup à ciel ouvert ? Imaginez le look et le barouf de l'échappement... ●●●

A ce sujet, il faut absolument cocher l'option titane, d'autant qu'elle fait gagner 10 kg. Après vérification sur notre balance, une Cup 380 dotée de cet échappement, de la clim et de seuils de porte en carbone pèse 1 122 kg tous pleins faits. Une Clio de base ! Cette obsession du *Light is right* paie au fil des ans, puisque nous avons mesuré l'Exige S (350 ch) à 1 170 kg.

A apprivoiser

En parallèle, la puissance a augmenté (poulie de compresseur, débit pompe à essence), sans pour autant atteindre celle de l'Evora 400. Très venimeux, le V6 à compresseur pique à 1 500 tr/mn et harponne à 3 500 tr/mn. Et, bonne nouvelle, la sonorité devient aussi prenante que la poussée, grâce à l'échappement titane actif qui lui octroie un timbre de moto de série en Sport et course en Race. Génial, sauf que les envolées plafonnent à 6 600 tr/mn, contre 7 200 tr/mn pour la version 350 ch. On retrouve avec joie la commande de boîte à tringlerie apparente, au maniement ferme mais suffisamment rapide, et la direction dénuée d'assistance. Très pure, cette dernière s'avère sensible au guidonnage et lourde à basse vitesse. On ne chôme pas sur le bosselé, d'autant que notre modèle d'essai possède une infime détente. Rappelons que la suspension est entièrement paramétrable : amortisseurs, ressorts, barres antiroulis... A vous de trouver la combinaison gagnante pour rendre l'Exige intouchable. Jamais elle n'a été si précise et vive au placement. Sur le routier du CERAM, on se surprend à freiner à des points inhabituels. Il faut dire que le système AP Racing a les crocs et que le grip global est dément sur le sec : moteur

central, légèreté, semi-slicks Michelin... Résultat, les G pleuvent de toute part et on en pleure de joie. Mieux vaut ne pas exécuter de figures, sous peine de reprises de grip sauvageones. La Cup n'est pas là pour faire le clown, mais pour claquer des temps. L'étape d'après consiste à lui coller des slicks, un autobloquant et une boîte séquentielle. Cela existe et se nomme Race 380, réservée à la piste. Alors que la Cup y conduit en profitant d'un comportement pur mais pas dur, filtrage Lotus oblige. Ses défauts ? Un réservoir de citadine (48 l) et un tarif présomptueux. Comme toute Exige, elle demande à être apprivoisée, avant de profiter de ses talents d'acrobate qui ont de quoi agacer la McLaren dans le sinueux.

McLaren 540C

Le soldat inconnu

La plus abordable des McLaren est paradoxalement la plus méconnue. On ne peut pas dire qu'elle est mise en avant par le constructeur. Est-ce par peur de réduire ses marges, ou la « Club » serait-elle une Sport Series au rabais ? Pas du tout ! Sylvain était revenu enchanté du premier essai : « Elle a tout, elle marche quasi aussi fort que la 570S, j'en veux une ! » Il y a de quoi. La 540C respire l'ADN McLaren depuis ses entrailles en carbone jusqu'à la pointe des pneus en passant par le V8 biturbo et le poids mesuré. D'accord, elle est la plus lourde du trio anglais, mais elle pointe à 1 448 kg tous pleins faits, en tenant compte de l'option freins carbone/céramique. Un miracle de la part d'une supersportive. La 911 GT3 devrait parvenir ●●●

Ces bijoux de la couronne explosent le taux d'adrénaline et s'unissent sur l'autel de la légèreté, du caractère trempé... et de la rareté sur nos routes.





McLaren

TECHNIQUE

Moteur : V8 biturbo
Cylindrée : 3 799 cm³
Puissance maxi :
540 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi :
55 mkg à 3 500 tr/mn
Régime maxi : **8 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR,**
7 rapports robotisés

Antipatinage/autobloquant :
En série/non (Brake Steer)
Poids constructeur/contrôlé :
1 311 kg à sec/1 448 kg
Rapport poids/puissance : **2,7 kg/ch**
L - l - h : **4 530 - 2 095 (rétroviseurs
compris) - 1 202 mm**
Empattement : **2 670 mm**
Pneumatiques AV & AR :
255/35 ZR 19 & 285/35 ZR 20
Carburant : **83 l**
Prix de base/modèle essayé :
164 500 €/191 160 €

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **320 km/h**
0 à 100 km/h : **3"5**
0 à 200 km/h : **10"5**

Lotus

TECHNIQUE

Moteur : V6 à compresseur
Cylindrée : 3 456 cm³
Puissance maxi :
380 ch à 6 700 tr/mn
Couple maxi :
41,8 mkg à 5 000 tr/mn
Régime maxi : **6 600 tr/mn**
Transmission : **roues AR,**
6 rapports manuels

Antipatinage/autobloquant :
non/non
Poids constructeur/contrôlé :
1 071 kg à sec/1 122 kg
Rapport poids/puissance : **2,9 kg/ch**
L - l - h : **4 084 - 1 802 - 1 129 mm**
Empattement : **2 370 mm**
Pneumatiques AV & AR :
215/45 ZR 17 & 285/30 ZR 18
Carburant : **48 l**
Prix de base/modèle essayé :
110 900 €/121 700 €
(60 ex., tous vendus)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **282 km/h**
0 à 100 km/h : **3"6**

Morgan

TECHNIQUE

Moteur : V6 (Ford)
Cylindrée : 3 700 cm³
Puissance maxi :
286 ch à 6 000 tr/mn *
Couple maxi :
35,9 mkg à 4 900 tr/mn
Régime maxi : **6 850 tr/mn**
Transmission : **roues AR,**
6 rapports manuels

Antipatinage/autobloquant :
non/en série
Poids constructeur : **1 000 kg**
Rapport poids/puissance : **3,5 kg/ch ***
L - l - h : **4 010 - 1 720 - 1 320 mm**
Empattement : **2 490 mm**
Pneumatiques AV & AR : **205/60 R 15**
Carburant : **40 l**
Prix de base/modèle essayé :
80 300 €/90 800 €
(production achevée fin 2016)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **225 km/h**
0 à 100 km/h : **5"5**

* Modèle testé :
kit 300 ch, 3,3 kg/ch



Chacune offre une bouffée
d'oxygène, un pur moment de bonheur...
On ne sort pas indemne
d'une relation avec ces petites anglaises.
Le pire, c'est qu'on en redemande.

FIND
MORE
FREE
MAGAZINES

FREEMAGS.CC



On peut passer des heures à contempler les rondeurs, les flancs creusés, les aérobriques, les optiques... Ne riez pas, la McLaren 540C se distingue de la 570S par l'absence de logo sur les jupes latérales !

A bord, le cocon d'Alcantara très épuré est une réussite en ergonomie et en visibilité vers l'avant. Le V8 biturbo, lui, est camouflé à l'arrière. Il pète la forme mais mériterait une plus jolie voix.

Le placement relève de la télépathie. Même si elle n'est pas aussi pure qu'une 675LT, la 540C stupéfie par son dynamisme, ses accélérations. En fait, il ne lui manque qu'une belle voix pour hanter nos nuits.



à ce niveau, contrairement à l'Huracán propulsion. Pour couronner le tout, la baby McLaren a un look d'enfer et autant de succès qu'une Ferrari dans la rue. A bord, la logique McLaren réclame de l'accoutumance et mieux vaut être patient pour dénicher, par exemple, le lift system.

Condensé soldé

Mais où est la commande libérant l'échappement ? Il faut basculer le « Powertrain » en mode Sport ou Track, mais la voix reste décevante. Un bon Akrapovic ou une trompette en titane devraient faire l'affaire ! Le 3,8 litres épate surtout par sa force et son caractère. Comme le reste de la famille, il s'énerve à 3 500 tr/mn, pique une crise à 6 000 tr/mn, et exulte jusqu'à 8 000 tr/mn. Cette configuration bridée à 540 ch et 540 Nm (55 mkg) accentue toutefois la progressivité. Nous avons hâte de mesurer cette « entrée de gamme », car les mises en vitesse paraissent proches de la 570S... et donc ébouriffantes. La petite Exige Cup s'accrocherait sur le 0 à 100 km/h. Au-delà, la 540C ne lui laisse aucune chance et terminerait sa course à 320 km/h. Sachant que la 6° s'enclenche à 280 km/h, on veut bien le croire. L'autre examen de passage concerne le feeling maison, reconnaissable entre mille. Bien que la baby McLaren succombe à une assistance de direction électrique, il demeure excellent. La consistance est allégée par rapport à la 650S, mais les remontées sont naturelles, y compris en Track, densifiant l'effort. Cette direction reste sensible au louvoisement et oblige à bien tenir le volant sur le bosselé. Il n'y a guère qu'en matière de filtrage de suspension que la 540C se détache des grandes sœurs par sa fermeté, surtout à basse vitesse. Rappelons qu'elle combine un amortissement piloté à des

barres antiroulis classiques. Le confort régresse donc par rapport à une 650S (antiroulis hydraulique). La 540C se rattrape par des réactions plus progressives en titillant les limites d'adhérence. Le placement relève de la télépathie, et même si elle n'est pas aussi pure qu'une 675LT, elle stupéfie par son déhanché : grip latéral, efficacité, équilibre, calibrage des aides. Soit le conducteur se repose sur l'électronique et écrase l'accélérateur en mode normal (ESC), soit il s'implique et dose en mode Sport, autorisant de petites dérives. En Handling Track, le roulis est inexistant et le plaisir à son apogée. La gestion de boîte ajoute cependant d'inutiles à-coups. La SSG à double embrayage est très réactive en mode Drive Track, mais on brûle d'envie de prendre les commandes de ce manège à sensations. En résumé, cette 540C n'a rien d'une McLaren low cost et régale par sa précision, son agilité, son feeling, ses performances. Le confort diminue par rapport à une 650S, mais les réactions dynamiques et les montées en régime gagnent en progressivité. En fait, il ne lui manque qu'une belle voix pour hanter nos nuits. Comme ses partenaires du jour, elle laisse des traces indélébiles sur le disque dur. Chacune offre une bouffée d'oxygène et un pur moment de bonheur, sans forcément rouler à allure criminelle. On ne sort pas indemne d'une relation avec ces petites anglaises. Le pire, c'est qu'on en redemande, quitte à aller plus loin et à fricoter avec des pétards roulants encore plus légers et déjantés : Bac, Radical, Ariel, Caterham... ●

Un grand merci au propriétaire de la Morgan, un collector (plus produite à ce jour) pour sa confiance, sa patience et sa sympathie. Cette Tourer est à vendre : 07.61.67.00.99.





SUPERTEST Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Avec les Mains

On dit des italiennes qu'il est difficile de résister à leur charme.
On dit des italiennes qu'elles gesticulent beaucoup quand elles communiquent.
On dit tout ça et vous savez quoi, la Giulia Quadrifoglio est très italienne.

Par Sylvain Vétaux Photos Yann Lefebvre





L'avis de Christophe Tinseau

Pilote, instructeur, 12 participations aux 24 Heures du Mans. www.tinseau.com



Circuit Bugatti

- 4 185 m ■ 11 virages
- Largeur de piste : 10 à 15 m
- Conditions de piste : 22 °C, 12 km/h de vent
- Pneus Pirelli en état moyen

Je fais un premier essai, un tour et demi, le système se met en panne, moteur en sécurité. On fait reposer la voiture 20 minutes. Je refais un tour et demi et à nouveau en carafe. Ça ne fait pas sérieux. » Tu m'étonnes. « C'est d'autant plus dommage que l'auto est vraiment performante, mais l'électronique ne supporte pas une utilisation sur circuit. » Un manque de bol sur notre modèle ? « Peut-être mais ce qui est inquiétant, c'est que la panne est régulière et il m'est impossible de faire deux tours à fond ! » Ce qui énerve Christophe d'autant plus, c'est le potentiel de l'Alfa. « Je suis persuadé qu'elle peut tourner en 1'54. Sur le second essai, après Garage-Vert, je n'avais quasiment plus de puissance, mais rien ne s'affichait au tableau de bord. Et je précise que j'étais évidemment en Race. Et le tour d'après, j'avais un message d'alerte sur le différentiel. L'électronique n'est pas du tout au niveau. » A la décharge du constructeur, notre pilote rejette vraiment la voiture

dans ses derniers retranchements. Il l'admet d'ailleurs : « Je la pousse à la contrainte maximale. Peut-être que pour une utilisation plus cool, sans chercher forcément la performance, la Giulia pourrait le supporter. »

Mais ce traitement de faveur, le Blésois réserve le même à toutes les autos que nous lui amenons...

On passe à autre chose ? « Zéro souci avec les freins et heureusement, car on arrive vite quand même sur les deux virages droites. Le dosage pourrait être amélioré et le dégressif n'est pas toujours facile mais l'endurance est au rendez-vous et les carbone/céramique sont très efficaces. »

Notre ami est sensible au charme de l'italienne, qu'il juge vraiment très bien dessinée. Il loue également la position de conduite « façon DTM » et la boîte de vitesses. « Quand tu roules fort et que tu restes pied dedans, les vitesses passent vite. On dirait presque une double embrayage. Mais il faut du rythme car quand l'allure est plus cool, les rapports sont trop lents. » Incisive, la direction lui a plu, du moins au début du braquage. « Après, comme sur beaucoup de voitures de ce gabarit, tu mets le pneu extérieur en difficulté. » Et puis, il y a ce survirage, à la remise de gaz.

« Faut pas la mettre entre toutes les mains, mais c'est fun.

L'arrière est solide, stable.

L'auto manque de train avant en milieu de virage mais dès qu'on accélère franchement, il faut être réactif. »

A condition que l'électronique nous foute la paix...



“Quand tu roules fort et que tu restes pied dedans, les vitesses passent vite. Mais il faut du rythme car quand l'allure est plus cool, les rapports sont trop lents.”

Christophe Tinseau



00 Vitesse (km/h) 5° Rapport enclenché G Force latérale G Force de freinage

Temps de référence

Extrait du classement de *Sport Auto*

C

'est reparti : les pneus arrière, dans un crissement presque poli, partent en fumée. Difficile de s'arracher convenablement du bitume avec la Quadrifoglio. Les mains à 10 h 10, c'est impératif. Pas seulement pour faire sérieux sur les photos mais pour rectifier la trajectoire. L'Alfa est tout en galbes sensuels mais elle intimide. Gros derrière, grosses narines, gros moteur.

Bon, généreux que nous sommes, nous lui

aurions offert un V8 atmosphérique, plus en adéquation avec la culture italienne de l'opéra, plutôt qu'un V6 biturbo à la tessiture moins grandiloquente. Vraiment moins. Il y a bien quelques crépitements et une tonalité légèrement métallique pour relever le niveau, mais rien qui n'égale le timbre chaud et les cascades d'octaves d'un 8 cylindres. La Giulia Quadrifoglio est la plus puissante de toutes les Alfa de route jamais produites. Manque de bol : il fallait que ça tombe sur une familiale alors que le constructeur a fait toute sa renommée sur des coupés sexy et sportifs. Pas grave. Dans une confrontation face à la M3 (S.A. n° 662), Laurent trouvait pas mal de tempérament à l'italienne. Du caractère, une belle gueule et 510 ch : l'excursion au Mans s'impose...

Doux avec le pied droit

Mais avant, c'est le CERAM pour la batterie de tests. Et donc, quelques soucis pour démarrer convenablement, d'autant que la Giulia est dépourvue de launch control. Les puristes n'y trouveront rien à redire, mais pour les flemmards que nous sommes, ne pas fournir le fleuron de la gamme avec ce protocole de démarrage frise la faute. D'autant que la ZF à 8 vitesses qui équipe notre modèle (option à 2 100 €) dispose de cette procédure dans d'autres autos. Alfa annonce 3"9 pour atteindre 100 km/h. Nous n'arrivons pas à faire mieux que 4"1, ce qui, dans l'absolu, est loin d'être ridicule puisque ce chrono est celui d'une F-Type R deux roues motrices. Bon, comparé à l'anglaise (1 791 kg), la Quadrifoglio est un poids plume (1 703 kg vérifiés pour 1 620 annoncés). On est déçu par la sonorité de ce bloc doublement turbocompressé, pas par sa poigne. De 2 500 à 6 500 tr/mn (rupteur à 7 000), elle ne faiblit pas d'un poil. Dès le ralenti, le 2,9 litres fait onduler le capot en carbone et on se doute que c'est une forte tête. Un peu comme un lionceau : du potentiel mais un timbre de voix qu'on ne prend pas au sérieux. Du moins depuis l'habitacle car les Manceaux paraissent

●●●



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

40 1'55"15

1	1'42"83	Porsche 918 Spyder *
2	1'43"38	Radical RXC Turbo 500 *
3	1'44"04	McLaren 675LT *
4	1'44"28	Ferrari 488 GTB *
5	1'44"41	Donkervoort D8 GTO (380 ch) *
6	1'45"06	Lamborghini Huracán LP 610-4 *
7	1'45"26	Radical SR3 SL *
8	1'45"44	Chevrolet Corvette Z06 Pack Z07 *
9	1'46"17	McLaren 650S Coupé *
10	1'46"98	McLaren 12C Spider *
11	1'47"08	Porsche 911 GT2 RS *
12	1'47"13	McLaren 570S *
13	1'47"27	Mercedes-AMG GT R *
14	1'47"30	Lamborghini Aventador
15	1'47"35	Audi R8 V10 Plus *
15 ex	1'47"35	Lamborghini Aventador SV
17	1'47"52	Porsche 911 GT3 RS 4.0 (991)
18	1'47"53	Lamborghini Gallardo Superleggera *
19	1'47"93	Porsche 911 Turbo S * (Ph.2/991)
20	1'48"48	Porsche 911 GT3 * (991)
21	1'48"83	Porsche 911 Turbo S (Ph.1/991)
22	1'48"70	Ariel Atom 300 *
23	1'49"25	Porsche 911 GT3 RS 3.8 *
24	1'49"50	Chevrolet Corvette ZR1 *
25	1'49"79	Porsche 911 Carrera S (Ph.2/Turbo/PDK)
26	1'49"98	KTM X-Bow R 300 *
27	1'51"00	Caterham 485 R *
28	1'51"18	Mercedes-AMG GTS
29	1'51"29	Porsche Cayman GT4 *
30	1'51"35	Nissan GT-R * (2017/570 ch)
31	1'51"37	Nissan GT-R * (2010)
32	1'51"97	Porsche 911 Carrera S (PDK/991)
33	1'52"09	Lotus Exige S *
34	1'52"16	Chevrolet Corvette Stingray
35	1'53"11	Audi TT RS
36	1'53"51	Audi R8 V10
37	1'53"57	Mercedes-AMG SLS Coupé
38	1'53"90	Porsche 718 Boxster S PDK
39	1'54"04	Mercedes-AMG SL 63
41	1'55"20	BMW M4 (DKG)
42	1'55"39	Aston Martin Vanquish
43	1'55"45	Porsche Boxster Spyder
44	1'55"46	Porsche Panamera Turbo S
45	1'55"80	Lotus Evora 400
46	1'56"25	BMW M2
47	1'56"44	Porsche Cayman S (2013/PDK)
48	1'56"61	Porsche 911 GTS (997/PDK)
49	1'56"78	Porsche Boxster S (2012/PDK)
50	1'56"81	BMW M6 GranCoupé
51	1'56"83	Jaguar F-Type R
52	1'56"97	Mercedes-AMG C 63 Coupé (Pack Perfs)
53	1'56"98	Mercedes-AMG SLK 55
54	1'57"14	Seat Leon Cupra 2.0 TSi *
55	1'57"20	Alfa Romeo 4C
56	1'57"35	Audi RS4 Avant (2012)
57	1'57"50	Aston Martin V8 Vantage S (2012)
58	1'57"77	Maserati Granturismo S
59	1'57"79	Porsche Panamera GTS
60	1'57"92	Mercedes-AMG C 63 S (2016)
61	1'58"12	BMW M5
62	1'58"27	Chevrolet Camaro
63	1'58"45	Jaguar F-Type S (Cab./V6)
64	1'58"89	BMW 1M
65	1'59"10	Caterham CSR 175
66	1'59"18	Lotus Elise S
67	1'59"36	Zenos E10 S
68	1'59"41	Ford Mustang GT
69	1'59"56	Jaguar XKR (2011)
70	1'59"86	Ford Focus RS *
71	2'00"29	Lexus ISF (2011)
72	2'00"83	Honda Civic Type R (2015)
73	2'00"97	Peugeot RCZ-R
		●●●
84	2'06"80	Subaru BRZ
85	2'08"18	Ford Fiesta ST (182 ch)
86	2'10"69	Mazda MX-5 (160 ch)

NOS CHIFFRES...

En piste

Vitesse maxi (annoncée)	307 km/h	
400 m D.A.	12"1	191 km/h
1 000 m D.A.	21"9	246 km/h
0-100 km/h	4"1	60 m
0-200 km/h	13"3	428 m

REPRISES

De 100 à 140 km/h en Drive 2"6 (86 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h 139 m/4"8/1,2 G

CONSUMMATION

En conduite sportive	17 l/100 km
En conduite extrême	24 l/100 km
Autonomie sportive	315 km
Autonomie extrême	215 km
ECE (urbaine)	12,4 l/100 km
ECE (extra-urbaine)	5,7 l/100 km
ECE (mixte)	8,2 l/100 km

La Giulia a un caractère en rapport avec son physique de bimbo. Rester droit en virage avec elle n'est pas chose aisée, mais le V6 biturbo, à défaut de sonner juste, assure des performances de GT.

VITESSE MAXI

1 Impossible de vérifier la vitesse maxi en raison d'un trafic très dense le jour de notre venue sur l'anneau. A vive allure, les rétros génèrent beaucoup de bruit d'air, surtout celui de droite, flirtant avec le rail de sécurité de l'anneau de vitesse.

ACCÉLÉRATIONS

2 C'est étonnant qu'Alfa n'ait pas jugé opportun de greffer un launch control. Le démarrage s'effectue en mode Race mais il faut doser l'accélérateur sous peine de faire du sur-place pendant quelques secondes. Notre tuyau : légers coups de gaz à l'arrêt, pied gauche sur le frein, dès que le régime descend à 2 500 tr/mn, on relâche la pédale de gauche, la voiture s'élance presque mollement et accélère progressivement.

Les 3"9 annoncés par Alfa sont crédibles avec un metteur au point gringalet connaissant parfaitement la voiture et une température moins chaude.

FREINAGES

3 Il faut déboursier 7 350 € pour les disques carbone/céramique, mais ils ne méritent presque que des louanges. La pédale est un peu dure, le mordant pas toujours facile à cerner mais la puissance de ces grandes galettes impressionne. Surtout, en dépit de son poids, la Giulia freine toujours aussi court à l'issue de la troisième reprise. Nous n'avons relevé qu'un delta de 1,4 m entre la meilleure et la pire mesure. Bravo !

COMPORTEMENT

4 La Quadrifoglio alterne le bon et le drôle. Sa direction se jette à la corde mais l'avant tend à piocher sur ses appuis, ce qui nuit au maintien de la trajectoire. Les pneus, fatigués lors de notre essai, sont sans doute en cause. Sur le sec, l'autobloquant assure un grip sans faille, sauf à écraser le pied droit. Il faut alors être prompt avec les bras car le survirage est brutal. Mais l'équilibre et l'empattement long permettent d'entretenir la glisse sans trop de frayeur.



Les pistes de Mortefontaine

- Anneau de vitesse: 3 000 m avec virages relevés à 43°
- Aire plane: 77 000 m² ■ Circuit routier: 5 200 m





Banc de puissance

Après nos vicissitudes mancelles, nous craignons un peu la réaction de la Giulia sur le banc de puissance.

A tort; la belle a été docile. L'humidité ambiante est correcte (44 %) et la température, bien que matinale, est déjà généreuse (28 °C). La boîte tirant court, la mesure s'opère en 5°. Courbes de couple et de puissance sont très propres, mais l'une comme l'autre

avouent un déficit. Celui du couple est acceptable (2 %) mais les 8,5 % de moins sur la cavalerie sont plus ennuyeux. Dépourvue d'anneau de remorquage à l'arrière, l'Alfa nous a contraints à ôter une partie de son fond plat pour pouvoir être sanglée convenablement.

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM PERFORMANCE

Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1 200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures s'effectuent en freinant les rouleaux et non en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement qui détermine le couple puis la puissance maxi. ■ www.dmpowerformance.fr ■ 01.34.84.64.77

Puissance annoncée

510 ch
à 6 500 tr/mn

Puissance mesurée

467 ch
à 6 750 tr/mn

enthousiasmés par la bande-son extérieure. Ferrari, à l'origine de l'assemblage de ce bloc très coûteux, privilégierait-il davantage les passants que les occupants désormais ? Alors que la boîte manuelle à six rapports réclame une bonne poigne, l'auto est d'une douceur exemplaire. Surtout si l'on bascule le DNA sur A. C'est quoi ce truc ? Le sélecteur de mode de conduite chez Alfa. D, c'est pour Dynamic et, par déformation professionnelle, on tombe de suite dessus. L'appellation est très usurpée puisqu'à part raffermir la suspension qui, sur autoroute, saute comme un gamin qui vient d'apprendre qu'il aurait une PS4 pour Noël, il ne s'agit pas d'un mode qui ouvrirait les orgues de l'échappement et déconnecterait partiellement les aides à la conduite. En Dynamic, l'accélérateur est légèrement plus alerte qu'en Normal. Quant au premier programme A (All Weather), il est réservé aux conditions météo difficiles tant il rend la réactivité mécanique indigente. Et puis, il y a le mode Race, toujours sur cette molette et là, changement de registre. Sonore un peu, même si on ne se lèvera pas la nuit pour aller réveiller ce V6. Comportement ensuite avec un contrôle de stabilité qui roupille pour de bon et donc quelques précautions à prendre. Surtout si primo, le bitume est mouillé, deuzio, il est gondolé, tertio, vous conduisez avec des chaussures de sécurité. Fumée blanche dans les arches de roues, empreintes noires au sol : manque plus que les lasers pour compléter ce spectacle pyrotechnique.

Satanée électronique !

« Ce n'est pas malin d'avoir foutu l'électronique de la Punto ! » A son retour aux stands, Christophe est déçu, un peu, énervé, beaucoup. Son chrono n'est pourtant pas ridicule : 1'55"15. La M4 est battue (d'un cheveu) et la F-Type citée plus haut est ratatinée (1'56"83). Mais si le pilote est furax, c'est en raison de l'électronique. « J'ai perdu près d'une seconde et demie dans La Chapelle. Le moteur régulait. Je n'avais plus de puissance mais aucun voyant n'est apparu. » Bizarre, le mode Race était pourtant activé. « Dans le Musée, c'est l'inverse : gros survirage ! Je peux au moins gagner une seconde. » Dont acte et Christophe repart. Message à la radio 2 minutes après : « Je suis en mode dégradé, je n'ai plus de puissance. » Bref, la Giulia peut aller vite sur circuit mais vraiment pas longtemps. Des soucis de ce genre, nous en avons déjà rencontrés par le passé, y compris chez d'autres constructeurs, mais jamais une auto n'était devenue récalcitrante après seulement un tour et demi bouclé. Carton rouge vif ! Et la déception est d'autant plus marquée que le potentiel de cette Quadrifoglio est évident. En Race et à pleine charge, ●●●

Fumée blanche dans les arches de roues, empreintes noires au sol : manque plus que les lasers pour compléter ce spectacle pyrotechnique !

Volant bien dessiné, grandes palettes en aluminium et sièges rembourrés invitent à tailler la piste, mais le niveau de finition général est en retrait par rapport à la concurrence allemande.



TECHNIQUE

Type : **V6, 24V, biturbo** Position : **AV, longitudinale** Cylindrée : **2 891 cm³** Alésage x course : **86,5 x 82 mm** Rapport volumétrique : **9:3**
 Régime maximum : **7 000 tr/mn** Puissance maxi : **510 ch à 6 500 tr/min** Puissance au litre : **176 ch/l** Couple maxi : **61,2 mkg à 2 500 tr/min**
 Couple au litre : **21,2 mkg/l** Transmission : **aux roues AR, 8 autos en option** Autobloquant : **en série, piloté**
 Antipatinage/contrôle de trajectoire : **en série, déconnectable** Suspension AV : **double triangles, barre antiroulis et amortisseurs pilotés**
 Suspension AR : **essieu multibras, barre antiroulis et amortisseurs pilotés** Direction : **crémaillère à assistance électrique variable**
 Tours de volant - Ø de braquage : **2,2 - 10,8 m** Freins AV/AR : **disques ventilés percés (360/350 mm, carbone/céramique en option)** Antiblocage : **en série**
 Poids constructeur/contrôlé : **1 620/1 703 kg** Répartition AV/AR : **53/47 %** Rapport poids/puissance : **3,3 kg/ch** L - l - h : **4 639 - 1 873 - 1 426 mm**
 Empattement : **2 820 mm** Voies AV/AR : **1 555/1 607** Pneumatiques AV & AR : **245/45 R 19 & 285/30 R 19**
 Carburant : **58 l** Prix de base/modèle essayé : **80 290 €/92 000 €**



Dans le Musée, l'Alfa Romeo oublie ses bonnes manières. L'empattement généreux garantit un bel équilibre dans la glisse, mais attention à ne pas se laisser déborder par le couple du V6.



les rapports passent très rapidement et les grandes palettes solidaires de la colonne de direction enclenchent franchement la vitesse. L'étagement très court sur les rapports usuels garantit de se retrouver toujours sur une bonne plage d'utilisation du moteur. Même le Raccordement passe en 3^e.

La direction électrique souffre davantage de critique. L'attaque au braquage est très, voire trop franche, avec une inscription presque brutale de l'avant, mais ensuite, emporté par son poids, l'essieu perd la trajectoire et s'avachit trop. Les freins aussi réclament un peu d'adaptation avec une pédale très dure « *comme toujours sur les italiennes* » (dixit Christophe) et une amplification de la puissance qui perturbe, y compris les amateurs que nous sommes. A l'inverse, chapeau bas pour l'endurance car dès que la Giulia a accepté de rouler sur circuit sans tomber en panne, elle nous a gratifiés de décélérations tonitruantes qui corroborent nos mesures mortefontaineuses.

Le charme italien

L'après-midi réussit plus à notre familiale récalcitrante et l'électronique semble enfin fonctionner correctement. 510 ch sur les pattes arrière : on aborde le droit après les stands avec une certaine circonspection. Léger coup de freins mais la tenue de cap est bonne. La Quadrifoglio dispose d'une suspension pilotée sur trois niveaux. En Dynamic, l'auto laisse le choix entre amortissement moyen ou mou. En Race, c'est dur ou moyen. On regrette de ne pouvoir se concocter un programme plus personnalisé avec des réglages de direction, de boîte de vitesses, d'amortissement ou de réactivité de l'accélérateur sur mesure, comme on trouve par exemple chez Audi. Il faut dire aussi que, si la Giulia veut venir concurrencer les références allemandes, elle a de grosses lacunes en équipement. Pas de sièges électriques, une finition plus proche de Renault que de BMW et un écran de planche de bord dont la résolution et l'infographie doivent bien faire marrer outre-Rhin. Alors l'Alfa leur répond par son tempérament. Dans la Chicane

Dunlop, l'auto est neutre au placement sur les freins et la remise de gaz est presque propre. Descente sur la Chapelle : là, c'est la surprise. Alors que c'est le virage préféré de Julien et Christophe pour fusiller de la gomme, l'avant pioche et l'arrière est soudé. La mollesse de la compression rend l'auto trop pépère. Et on aborde donc le Musée avec moins de concentration. Erreur : dans ce gauche, la Giulia est bien plus joueuse et on retrouve avec bonheur le caractère fantaisiste dont on la savait capable. Le drift n'est qu'une formalité et l'excellent maintien des sièges avant incite à réitérer l'exercice à outrance. La familiale embarque un autobloquant doté de la fonction Alfa Active Torque Vectoring. De chaque côté du différentiel, deux embrayages qui régulent en continu la distribution de couple pour faciliter l'extraction du virage. Et ça fonctionne bien : l'effet de lacet est accentué et l'auto donne l'impression d'être guidée dans des saignées. Double droit du Garage Vert : rebelote, ça broute de l'avant. Puis la Quadrifoglio coupe. Sapin de Noël sur le bloc d'instrumentation, voiture en roue libre, arrêt dans la ligne droite du retour, feux de détresse. « *Ça va, les gars ?* » demande le chef de piste. C'est beau le progrès... ●



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

Moteur performant et presque sonore de l'extérieur, freins céramique très efficaces, boîte idoine, comportement équilibré qui sait être joueur : la Quadrifoglio aurait pu être la familiale délurée concurrente des M3 et C63 que nous attendions. Mais des soucis récurrents d'électronique nous contraignent à revoir sa note à la baisse.



La direction électrique souffre davantage de critique. L'attaque au braquage est très, voire trop franche, avec une inscription presque brutale de l'avant.

REPORTAGE
70 ans de Ferrari
à Chantilly

30 FOIS 24 POUR 70

Ferrari continue de fêter ses 70 ans, et le concours de Chantilly lui a offert sur ses pelouses 30 jeux de bougies. 30 voitures ayant disputé les 24 Heures du Mans ont remué les souvenirs du gratin des ferraristes.

Par Robert Puyal
Photos Laurent Villaron



Où a commencé Ferrari ? Oublions la longue préhistoire, les épisodes Scuderia pour Alfa puis Auto Avio Costruzioni. L'histoire Ferrari, son label, son V12, commencent officiellement avec la 125, Franco Cortese, le petit grand prix de Plaisance 1947, un abandon et, quinze jours plus tard, une victoire sur le circuit de Caracalla à Rome. De quoi justifier le 70^e anniversaire. On parlera aussi des Targa Florio 48 et 49, des Mille Miglia 48 et 49 et des 24 Heures de Spa en 1949, avec Chinetti associé à Jean Lucas (fondateur de Sport Auto, ne perdons pas une occasion de le rappeler). Autant de victoires. Un envol

fulgurant, mais en fait, le vrai déclencheur, c'est Le Mans 1949. Pour les premières 24 Heures d'après-guerre, Delage, Delahaye, Talbot, enchantent les spectateurs du martèlement profond de leurs gros 6 cylindres de plus de 4 litres. Mais après 24 heures, c'est le petit 2 litres de Maranello qui coupait la ligne, Luigi Chinetti presque seul au volant. Huit autres victoires suivront. Chantilly, calme bourgade de l'Oise, se croyait dédiée aux jardins, aux belles pierres et au cheval et ne s'attendait pas à ce jumelage informel avec Le Mans. Mais Peter Auto organise depuis quatre ans un concours d'état et d'élégance, qui se donne les moyens

de devenir le Pebble Beach, ou le Villa d'Este français. Et Peter Auto est aussi le responsable, depuis 2002, du Mans Classic, dont Sport Auto fut le premier grand partenaire presse (on avait du nez, à l'époque). Du coup, les deux univers de la course et de l'esthétique automobiles sont mieux liés que jamais. L'édition 2017, seul événement adoué par les gens de Maranello pour commémorer leurs 70 ans, rassemblait carrément trente Ferrari ayant couru, et souvent gagné, les 24 Heures. Comme les voitures sont aussi des histoires d'hommes, quatre ferraristes nous présentent quatre de ces Ferrari mancelles. ●●●

250 GTO

V12 | 2 953 cm³ | 300 ch | 24 Heures du Mans 1962 & 63

Grégory Noblet a partagé son enfance avec la vie turbulente des GTO : « Aux 24 Heures 1963, celle-ci a terminé 2^e au classement général et 1^{er} en GT. Et mon père, Pierre, associé à Jean Guichet, a terminé lui aussi 2^e au général et 1^{er} en GT, mais l'année d'avant, sur une voiture identique. Si j'étais dans les stands ? Oui ; en culotte courte, j'avais 6 ans. Je me souviens surtout d'après la course. Arrivée à 16 heures, remise des prix à 17 heures. A 18 heures, il attelle la Mercedes 220 SE, que conduisait ma mère, à notre caravane, l'une des premières jamais installées derrière les stands, et y charge les pneus, le matériel de panneautage des stands, tout le bazar. Il serre la main à "l'équipe", deux mécanos que prêtait le garage Franco-Britannic, à Paris,

l'importateur Ferrari. Puis il baisse un peu la pression des pneus de la GTO, monte des bougies chaudes, redémarre le V12, moi sur le siège passager, et nous repartons comme nous étions venus, par la route. La route, pas l'autoroute, qui n'existait pas : Le Mans, Rouen, Amiens, Lille. On arrivait à minuit et, le lundi, à 9 heures, mon père était au bureau, dans son usine textile. Ses voitures n'ont jamais été sur un plateau ; Spa, Brands Hatch, Nürburgring, tout par la route. Lui et Guichet partageaient tout : primes de départ, primes d'arrivée, et les frais. Ils avaient acheté la GTO moitié-moitié ; c'était le prix d'une simple 250 GTE. Ce n'est pas illogique, c'était moins coûteux en finition ! » ●



Grégory Noblet
Collectionneur



Châssis n°4293GT

Daytona Gr.4

VI2 | 4 390 cm³ | env. 400 à 450 ch | 24 Heures du Mans 1971, 72, 73, 74 & 75

La 365 GTB/4, dite « Daytona » était dans l'esprit d'Enzo une voiture de route, trop lourde pour courir. Luigi Chinetti, complice de Ferrari dès les premières heures, est aussi son « premier client » en tant qu'importateur pour les États-Unis. Têtu, il s'adresse, plus ou moins à l'insu d'Enzo, au « Reparto Corse », l'atelier de préparation des voitures compétition-client. Gaetano Florini et Mauro Forghieri lui préparent leur Daytona de développement. Elle finit 5^e au Mans 71, derrière quatre protos ! Au volant, son fils, Luigi Jr, Coco, qui la retrouve. « Elle était bien moins large qu'elle n'est aujourd'hui, c'était vraiment une voiture civile. On a même dû démonter la radio ! En course, il fallait être régulier, il suffisait de ne pas sortir. C'était la meilleure place pour regarder la course ! Elle ne

roulait pas mal : on prenait 180 mph (290 km/h) à chaque tour dans les Hunaudières. Mais il fallait compter avec les Porsche 917 et les Ferrari 512 qui nous passaient à 370, 380 km/h et même bien plus. La nuit, c'était terrible ! À chaque fois, on sentait la Daytona comme soufflée par la rafale. Pour la photo, vous voulez que je monte sur le toit ? Le propriétaire ne serait pas très content. Avec les voitures chères, on ne peut plus déconner... A l'époque, elles n'étaient pas chères et on ne s'en privait pas ! C'est la première fois que je faisais les 24 Heures. Je les ai courues deux autres fois, également avec une Daytona, mais ça n'a pas marché aussi bien. J'aurais bien voulu faire Le Mans avec un prototype, comme la 312 P, que j'ai conduite à Sebring et à Daytona et que j'avais dessinée... » ●



Luigi Chinetti Jr
Pilote, chef d'écurie

Châssis n°12467

« À chaque fois qu'une 917 ou une 512 nous dépassait, on sentait la Daytona comme soufflée par la rafale. »

250/275 LM

V12 | 2 953 puis 3 286 cm³ | 310 puis 320 ch | 24 Heures du Mans 1964, 65, 66, 68 & 69

Jean Guikas, marchand, pilote, collectionneur. « Une 250 LM qui a son châssis, son moteur, sa boîte, sa carrosserie et qui a un grand palmarès, il y en a cinq ou six sur la planète. Sur les 37 produites, celle-ci est une des rares qui a eu la chance de ne jamais être gravement accidentée, bien qu'elle ait fait 28 courses majeures. Mais ça fait à peu près 45 ans qu'elle ne roule plus. Le collectionneur Albert Prost (ndlr : aucun rapport avec Alain) la possédait depuis 1972 et je lui avais proposé de l'acheter mais il y tenait beaucoup. Quinze ans plus tard, il m'appelle : "Je me fais vieux, je me décide à vous la vendre." Je venais juste de faire de gros achats, je possédais le dixième de la somme. Je lui fais immédiatement un chèque et je m'engage, sur un papier qu'il a tapé lui-même à la machine, à verser la

soulte avant six mois. J'ai tout vendu mais j'ai pu la payer. Au début, j'ai un peu roulé avec, j'ai fait une fois Cassis-Marseille, je l'ai amenée sur le circuit du Grand Sambuc. La GTO, qu'elle devait remplacer si elle avait été homologuée, c'est une charrette à côté de ça. C'est mille fois mieux. Moteur central, boîte bien plus rapide, de bien meilleurs freins, beaucoup plus légère : 850 kg. Une bonne GTO, montée comme il faut, c'est un petit 1100. Côté répartition des masses, c'est beaucoup mieux fait, avec la bache à huile à l'avant. Sur un circuit comme le Mugello, il y a six secondes d'écart avec la GTO. Au Grand Sambuc, j'avais amené une 512 M, qui tournait en 51", une 512 S, en 52"5, une BBLM presque aussi rapide, et celle-ci tournait en 53" ! A peine cinq dixièmes d'écart, malgré ses pneus. C'est une super super auto. » ●



Jean Guikas
Pilote, marchand,
collectionneur, et sa fille Camille



Châssis n°5891

« Beaucoup plus légère, la LM est mille fois supérieure à la GTO, qu'elle devait remplacer si elle avait été homologuée en GT. »

312 P

V12 | 2 989 cm³ | 430 ch | 24 Heures du Mans 1969 & 1970

Jean-François Bardinon, collectionneur : « Il n'y en a eu que trois. Le premier exemplaire a été transformé par Pininfarina, qui en a fait la base d'un exercice de style, la 512 S de 1969. Les deux autres ont disputé les 24 Heures du Mans mais elles n'ont pas beaucoup couru et ont eu peu de résultats puisque Ferrari allait lancer très vite le programme 512 S avec le moteur 5 litres. Elle a pour elle que c'est le dernier V12 3 litres, celui des F1 de 1967-68, puisqu'ensuite, on passe au boxer. C'est un petit sport-prototype, à la ligne selon moi magnifique, qui préfigure des voitures plus anguleuses, la 312 PB notamment. J'ai une sympathie pour cette voiture, que l'on voit peu, puisque la nôtre, celle de la collection du Mas du Clos, ne sort pas, et qu'il n'y en a qu'une autre,

celle-ci. Dont le parcours est amusant et intéressant puisqu'elle a été transformée par le NART en barquette, la Flying Shingle, et il semblerait que ce soit Peter Sachs, son propriétaire actuel, qui l'ait remise dans cette configuration berlinette, faite pour Le Mans. Je l'ai conduite au Mas du Clos et le plus marquant, pour moi qui conduisais plutôt des monoplaces de faible puissance, Formule Renault ou autre, c'est la tringlerie de boîte malcommode. Ça va très vite, c'est compliqué à conduire si vous ne faites pas les bons gestes, vous ne passez pas les vitesses, et pourtant, il ne faut pas en rater une parce que la tenue de route est précaire. J'ai une admiration folle pour ces pilotes. C'est eux qu'il faut honorer et pas nous qui ne sommes que les conservateurs de leurs exploits. » ●



Jean-François Bardinon
Styliste, collectionneur



Châssis n°0872

LANCLEMENT

COLLECTIONNEZ LES PLUS BEAUX MODÈLES DE LA MYTHIQUE

Auto Plus
Collection

Renault 4



Votre magazine
Auto Plus



Le fascicule



Votre modèle de collection

La **Renault 4**
 Parisienne
 de 1965

Le N°1
Offre de lancement

2.99 €

EN + DE VOTRE AUTO PLUS
Soit Auto Plus à 1.99€
+ votre N°1 à 2.99€
= 4.98€

hachette

LE 29 SEPTEMBRE

AVEC **AUTO PLUS** OU DÈS MAINTENANT SUR www.renault4.autoplus.fr

HACHETTE COLLECTIONS, SNC 395 291644 RCS Nanterre 59 rue Jean Bleuzen - CS 70007 92178 VANVES CEDEX - Visuels non contractuels. © Photos : Gilbert Falissard. Objet de collection pour adultes, ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans. Matière : métal injecté et plastique. Les modèles présentés sont vendus sur socle.

RENAULT Produits sous licence officielle RENAULT. Les modèles de véhicules représentés et les marques sont protégés par les droits de propriété intellectuelle et sont utilisés avec l'autorisation préalable de RENAULT. Tous droits réservés.

EN VRAI

108

PETITES ANNONCES

L'offre la plus large de sportives neuves ou d'occasion, issues des réseaux officiels, des spécialistes reconnus et des particuliers.

OPINIONS, CONSEILS & EXPÉRIENCES. LA VRAIE VIE, QUOI !

96

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos...



90

C'EST LA MIENNE...

Porsche 911 GT3 RS

Sacha aime les Porsche. Mais pas n'importe lesquelles !

Laurent Villaron



Nicolas Solyer

92

MA SEMAINE AVEC UNE...
Mercedes-AMG GT R



Thomas Rlaud

98

ACHETER UNE OCCASION
Audi TT RS



102

GUIDE D'ACHAT
Notre sélection de sportives

C'EST LA
MIENNE



Propos recueillis par Silvère Imbert
Portrait Laurent Villaron



Sacha a goûté au kart et à la compétition automobile à l'âge de 7 ans, accompagné par son père. C'est ce goût pour les autos de courses qui l'a amené à acheter une **Porsche 991 GT3 RS**



Porsche 911 GT3 RS

Année : 2016 Kilométrage : 6 700 km

- Flat six ■ 3 996 cm³ ■ 500 ch à 8 250 tr/mn ■ 46,9 mkg à 6 250 tr/mn
- Propulsion ■ PDK 7 rapports ■ 1 460 kg ■ V. max. : 310 km/h ■ 0 à 100 km/h : 3"4
- Prix du neuf aujourd'hui : - € ■ Prix du neuf à l'époque : 184 925 €
- Prix de la voiture actuellement : 205 000 € ■ Prix le plus bas pour ce modèle : 189 000 €
- Coût d'une révision annuelle : 1 300 € ■ Coût de 4 pneus : 1 500 € (hors pose)



POURQUOI J'AI CRAQUÉ

J'ai commencé à faire du karting, encouragé par mon père, passionné de sport automobile. On allait ensemble sur les

courses, et il m'a transmis sa passion. Ensemble, nous avons monté les échelons, de la Peugeot Sport à la Seat, jusqu'à la Carrera Cup puis le championnat GT aujourd'hui. Ça a toujours été une passion. Et cet amour de la compétition s'est toujours retrouvé dans le choix de nos voitures de série. Régulièrement assez orienté vers Porsche. Même dans les autos de course, j'ai toujours préféré la marque de Stuttgart. J'ai pu comparer avec plusieurs types de voitures engagées en courses de GT3, Audi, Lamborghini, Mercedes. J'ai toujours eu un meilleur ressenti à bord des Porsche. D'où le choix de la GT3 RS. J'avais déjà eu une 997 GT3 RS 3,8 l que j'ai revendue avec regret 110 000 €, juste avant l'explosion des prix ! Je l'avais un petit peu en travers de la gorge, d'autant que le nouveau propriétaire me l'a proposée quelques mois plus tard à 180 000 €. La nouvelle génération en 991 étant présentée, je me suis lancée. La RS me plaisait pour son orientation compétition, son énorme aileron, et son atmosphère qui se rapprochent d'une voiture de course. Pourtant, je n'ai pas encore fait de circuit avec, mais ça ne saurait tarder. Même si je fais de la compétition, et pas mal avec ma 997 Cup, amener celle-ci sur la piste m'intéresse. Ce n'est pas une priorité mais ce serait intéressant. C'est un de mes meilleurs amis qui a configuré la voiture, passionné par les autos. Il savait exactement quoi choisir afin qu'elle soit parfaite. Je supervisais un peu, mais j'écoutais surtout ses conseils. Pour ma part, je ne suis pas aussi pointilleux, je voulais surtout une GT3 RS pour me rappeler celle que j'avais à l'époque, et pour l'objet en lui-même. A la base, elle devait être orange, mais au bout d'un mois ou deux, je me serais lassé. Le gris est plus chic et sobre, cela me correspondait.

LE JOUR OÙ JE L'AI VUE

Je roulais en 991 CUP donc je l'avais découverte « en avant-première » si l'on peut dire. J'ai arrêté peu de temps après, et j'avais envie de retrouver ces sensations. Se rapprocher le plus de la course. C'est la voiture qu'il me fallait. Lorsqu'enfin, elle fut à moi, c'était le pied. Une voiture qui sent le neuf, 0 kilomètre. Bien sûr que c'était le pied ! J'ai roulé avec, je l'ai essayée, j'en ai profité. Mais j'ai surtout effectué le rodage préconisé, en plusieurs fois. En descendant dans le Sud, par exemple. En roulant cool. Puis, arrivé là-bas, dans les gorges du Verdon, j'ai pu voir ce qu'elle valait en comportement. Ça se rapproche d'une auto de course ! C'est différent, oui, mais la voiture est globalement excellente, avec une très bonne tenue de route, ça freine fort, l'accélération est bien, et la boîte est souple et rapide. Je suis aux anges !

“ Lorsque je m'assois derrière le volant, je suis en confiance. Je la sens, je la connais, je sais lorsqu'elle va décrocher. ”

SI C'ÉTAIT À REFAIRE

Pour le même budget, je prendrais la même chose. Une Porsche. J'ai fait le bon choix. Je n'ai eu aucun problème de fiabilité pour le moment. Je fais généralement des week-ends à Deauville, à La Baule. C'est une voiture plaisir, pas une auto dédiée aux trackdays. Elle me plaît aussi lorsqu'on la regarde de la fenêtre de l'hôtel. D'ailleurs, que ce soit mes voisins ou d'autres, les réactions sont enthousiastes ! On la prend en photo, les enfants montent dedans et ont le sourire jusqu'aux oreilles ! Je ne dérange personne. A noter quand même que, sur ma 997, un imbécile m'avait rayé tout le côté droit. D'ailleurs, si l'on peut pousser la comparaison plus loin, le confort est meilleur sur la génération 991. Maintenant, la 997 et sa boîte mécanique m'apparaissent plus purs, je faisais le talon-pointe

pour rétrograder, c'était un peu plus archaïque. Aujourd'hui, tout est plus moderne, polyvalent, souple, aseptisé. On mixe les utilisations, mais c'est assez rare lorsqu'on la prend. Avec mon père, nous avons d'autres autos, et ce n'est clairement pas quotidien. Pendant la semaine, je roule avec une Nissan Navarra, pour le boulot. C'est réellement le désir de la prendre qui fait qu'on va l'utiliser. Et chaque fois, le plaisir est au rendez-vous. Dès que l'on pose ses fesses dedans. Le bruit est magique et le fait que le moteur soit à l'arrière leur donne un petit quelque chose que j'adore. C'est aussi une qualité de fabrication qui me parle. Lorsque je m'assois derrière le volant, je suis en confiance. Je la sens, je la connais, je sais lorsqu'elle va décrocher. L'atmosphère est tout à fait spéciale. Une Ferrari ne me fait pas cet effet-là. Dès que je monte dans une Porsche, qu'elle soit de série ou en compétition, je m'y sens bien. C'est une histoire d'atomes crochus.

ET SI JE LA REMPLAÇAIS...

Une Carrera GT. Le Graal ! Pour son esthétique, sa boîte mécanique, son V10 hurlant dans les aigus, son tempérament parfois méchant. Elle est un peu old-school, traditionnelle, pure. ●

L'AVIS DE SPORT AUTO



La version RS de la GT3, comme à son habitude depuis la 996, se radicalise, sans pour autant négliger le confort. Le grip latéral et la précision augmentent, au même titre que les sensations. Le hurlement du moteur à l'approche du rupteur est tout simplement enivrant.

MA SEMAINE
AVEC UNE...

R1357
444
246

Loin des routes paradisiaques et circuits habituels, cette rubrique plonge nos sportives préférées dans les petits tracas du quotidien, au travers du vécu des essayeurs de la rédaction. Rien ne leur est épargné !

Par Julien Diez
Photos Laurent Villaron & Nicolas Soler

Mercedes-AMG GT R

La GT aux proportions "cartoonesques" et pétaradante enfonce le clou en version radicalisée. Voyons comment la pistarde de 585 ch s'en sort dans la vie de tous les jours.



A l'attaque !

L'acheteur d'une GT R veut avant tout en découdre, sur piste tant qu'à faire. Il sera servi par cette bête sauvage suralimentée ! Il faut la dompter avant d'en voir les limites et de couper les aides progressivement (Traction Control indépendant).

C'est bon, les donuts !

Forcément, on devient accro au drift avec une propu' de 585 ch. Très bien équilibrée, la GT R apprécie l'exercice à condition de limiter l'angle au volant et d'être doux avec les gaz. En coupant l'ESP, le Traction Control se règle sur 9 positions dont « Off » pour une totale liberté. Le calibrage des aides est parfait et permet d'apprivoiser le fauve sereinement.



Où est Charlie ?

Contrairement au célèbre personnage de BD, la GT R se repère au premier coup d'œil. Pratique sur un parking bondé ! Encore faut-il trouver assez d'espace pour loger son popotin (2 m !), élargi de 6 cm par rapport à la GT classique. Dans les manœuvres, le braquage est limité malgré les roues arrière directrices, et la boîte manque parfois de progressivité.



Ecran 16/9

De prime abord, la GT R se singularise de la concurrence par sa vision du monde. Ultra-calés dans les baquets (fermes et réglables), les occupants observent la route au travers d'une meurtrière et peinent à voir le bout du capot. Cela réclame de l'accoutumance et de l'attention en ville.



Faute de Riva...

On s'accommode d'une péniche ! Le ralenti et les borborygmes du V8 évoquent l'univers nautique. La R en ajoute une touche avec un silencieux en titane, qui crève les tympans à pleine charge. Sur le tunnel central, une touche dédiée ouvre les clapets des sorties latérales.





Dorlotée

Oubliez le rouleau... Sous peine de voir voler en éclats l'aile réglable et d'abimer la belle carrosserie en alu, agrémentée d'ailes avant et d'un toit en carbone. Une fois la belle pomponnée, place aux réglages en vue de la prochaine sortie circuit : combinés filetés et inclinaison de l'aile sur 15°.

Même pas mal

A bord d'une piste rasant le bitume et extra-large, les innombrables ralentisseurs et les parkings deviennent une source d'angoisse. Inutile, la R s'en sort aussi bien que le reste de la famille AMG GT, et ce sans faire appel à un lift system. Le bouton du plafonnier ne relève pas le museau, mais commande les volets de l'aéro active.



Donne des ailes !

Le V8 4 litres boosté donne des ailes à ce fauve, capable de dépasser facilement les 300 km/h (318 km/h annoncés). Grâce au launch control, il décolle à 5 000 tr/mn et explose le chrono : 0 à 100 km/h en 3"5, 1 000 m D.A. en 20"1. De quoi agacer l'autre GT-R, made in Nissan.



Ras le casque

Désolé, il n'y a que deux places. Ce serait dommage que Chouquette soit centrifugée dans le coffre... Qui est vaste (285 l) et pratique avec le hayon. Direction le bord de mer ? Non, plutôt le massif de l'Eifel, pour une balade romantique sur la Nordschleife. Séparation garantie.



Super Tourisme

Les escapades lointaines sont envisageables, ponctuées de « quelques » ravitaillements : réservoir de 65 l et V8 4 litres gourmand. Mais le confort est loin d'être une priorité, entre le châssis très rigide, la suspension raide (pilotée), les bruits de roulement et les baquets en béton armé.

Normal de la part d'une pistarde de 585 ch.



Nicolas Sotier

Dure, la vie de star

Si vous voulez passer inaperçu, c'est raté. Klaxons, coups de gaz, course improvisée, portables crépitants, la GT R intrigue, mais aucun interlocuteur n'a trouvé le nom exact. Logique, la R vient de sortir et les AMG GT ne courent pas les rues.



Un jeu d'enfants !

Les p'tits loulous, arrêtez de trafiquer la multitude de boutons et concentrez-vous, il y a 585 ch sous le capot... que vous ne voyez pas. « Ce n'est pas pratique, il n'y a même pas quatre places. Et puis, je préfère la McLaren ! » Valentin, 7 ans, apprenti pilote. Pas faux. Allez, maintenant, laissez Papa et Maman jouer.



Bilan

Intimidante, la GT R réclame de l'accoutumance et de la circonspection pour cerner ses proportions et les limites d'adhérence... repoussées très loin grâce à l'équilibre, à la rigidité d'ensemble, aux roues arrière directrices et aux pneus semi-slicks (diaboliques sur le sec). Une fois apprivoisé, on s'attache vite au fauve, aux rugissements et au sale caractère qui embellissent le quotidien. Le retour à la vraie vie est difficile...

À VOTRE AVIS

1937
444
246

Pour nous contacter...

E-mail sportauto@mondadori.fr Web www.sportauto.fr

Courrier Sport Auto (rédaction), 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex

Facebook www.facebook.com/sportautomag

Rubrique
coordonnée par
Jean-Eric Raoul



Berlinettes et GT

Etant un grand admirateur de la Ferrari 456 GT, j'ai été déçu de ne pas la voir évoquée dans votre dossier GT, consacré aux V12 avant. Evidemment, l'objectif n'est pas forcément de les rassembler toutes. Mais écrire: « En 1996, retour aux affaires du V12 avant avec la 550 Maranello », n'est pas juste. Quid de la 456 GT, sortie quatre ans plus tôt ? Mais à part ça, c'est vraiment un

superbe numéro gorgé de véhicules grandioses, bravo. **Thibaut Baptiste**

En fait, nous ne parlons pas de la même chose. Notre dossier était consacré aux « berlinettes » V12 à moteur avant, les pures sportives de la maison. La 456 GT relève, elle, de la lignée des GT 2+2. Or, dans cette gamme, le V12 avant n'a jamais disparu chez Ferrari. Car la 456 GT a remplacé la 412, née 365 GT4, d'un dessin également magnifique.



Forcément simple ?

Ce message pour vous dire ma tristesse à vous lire dénigrer le toit de la Ferrari 575 Superamerica. Celui-ci n'est pas « forcément simple », ainsi que vous l'écrivez. De nombreux ingénieurs se sont penchés sur ce système, avec un verre électrochromatique, produit par des verriers français (à Aniche, dans le Nord). Cocorico ! Disons que, si ce concentré de technologie vous paraît si « simple », cela doit certainement être considéré comme une forme de réussite des ingénieurs et des designers. **Maxime Delière**

Ne voyez aucun dénigrement derrière ce... simple adjectif. Il qualifie la forme du toit lui-même qui, du fait de son matériau et de son articulation, ne peut afficher un dessin aussi torturé que pourrait l'accepter un panneau d'aluminium embouti, par exemple.



être mou... J'ai une Audi RS6 C6 qui fait environ 22"3 au km D.A., et ce n'est déjà pas très mou. Il faudrait peut-être que Christophe essaie mon A3 1.9 TDI pour recalculer ses capteurs personnels ? **Adam Aubert**

Tout cela est évidemment très relatif et subjectif. On peut expliquer la pointe de déception de notre pilote favori par le filtrage très réussi de la voiture, qui lisse sans doute trop les sensations. Mais pour le reste, vous avez raison: les performances exceptionnelles du TT-RS plaident en sa faveur.



C'est mou ?

En lisant votre Supertest de l'Audi TT-RS, je me suis demandé ce qui s'était passé le jour de l'essai. Monsieur Tinseau était-il de mauvais poil ? Il annonce: « c'est mou » et « le moteur ne pousse pas et s'essouffle trop vite ». Si l'on regarde le chrono, le TT-RS est devant une R8 V10, une M4, une Corvette. En perfs, c'est 21"6 au 1 000 m D.A. Je vois mal comment ça peut



La Cupra en cadeau !

C'est avec plaisir et grand intérêt que je me suis délecté du comparatif 911/AMG du numéro d'août. Que vous donniez la Porsche gagnante ne m'étonne pas, et je pense que c'est même justifié. J'ai moi-même été propriétaire d'une SLK 55 et plus récemment d'une Porsche 997 4S Phase 2, et j'ai pu goûter ces



Car spotters

Partagez avec les lecteurs de *Sport Auto* les plus belles images de voitures sportives et exotiques surprises dans la circulation. Un minimum de précisions sur les circonstances du cliché nous sera précieux.

sportauto@mondadori.fr



LAMBORGHINI AVENTADOR

Un dimanche, en fin de soirée, dans le quartier du vieux Lille, le propriétaire de l'Aventador s'est arrêté devant la Type E et a sorti son réflex. Et moi, mon téléphone. Sympa... **Benjamin Gosselin**



deux philosophies. En revanche, ce qui me dérange dans votre article, c'est l'impasse totale que vous faites sur le prix: plus de 44 000 € d'écart, soit plus que la Seat Leon Cupra essayée dans le même numéro, en faveur de la Mercedes. Je comprends que, de votre point de vue d'essayeur, cela soit anecdotique. Mais je pense que cela doit aussi peser dans le résultat du comparatif.

Jonathan Blaise



L'avenir du WEC

Je n'aimerais pas être à la place des décideurs de l'ACO et du WEC. Le monde de l'automobile est en train de vivre une de ses plus grandes révolutions avec le passage à la propulsion électrique. Malheureusement, cette technologie semble à moyen

terme totalement incompatible avec la notion de course d'endurance. L'évolution récente des règlements vers l'hybride est un pis-aller qui montre aujourd'hui ses limites: technologie extrêmement complexe, elle a suscité des budgets démesurés qui ont tué la discipline. Elle est de toute façon temporaire et presque obsolète, puisque, à un horizon pas très lointain, toutes les voitures seront électriques. L'ACO est donc confronté à un double challenge. D'une part, comment imaginer une course de vingt-quatre heures avec des voitures électriques, connaissant les limites d'autonomie des batteries? Réaliser quarante-huit changements de voiture? Des changements de packs de batterie? Des rails électrifiés sur la piste, comme sur un circuit 24? D'autre part, à quoi rimerait donc une course d'endurance avec une technologie si simple que la notion même



Jean Lacarriere

Grandeur et décadence de McLaren! Une équipe des Emirats, avec un moteur Renault et un pilote ibérique brillant par son élégance, sa classe et son fair-play. Bruce doit se retourner dans sa tombe.



Simon Senna

(à propos de la diffusion de quatre G.P. par TF1 en 2018)

Arrêtez de râler pour la pub et pensez à tous les fans qui n'ont pas de quoi se payer des chaînes en plus. Sans compter tous les nouveaux non-initiés qui vont découvrir ce magnifique sport.



Kit car

La barquette mystère, que vous n'aviez pas réussi à identifier dans votre numéro d'août est une MEV Sonic 7. Il s'agit d'un kit car, conçu par Stuart Mills, de Mills Extrem Vehicles. La base en est un châssis tubulaire réalisé en tubes carrés. La Sonic peut être motorisée par des moteurs d'origine Ford Focus en position centrale et pèse environ 600 kg.

Olivier Riandet



Jean-Eric Raoul



PAGANI HUAYRA ROADSTER

Fin août, nous nous promenons sur les hauteurs de Monaco, lorsque nous avons vu cette magnifique Pagani Huayra Roadster, un véritable chef-d'œuvre! Je pense qu'il s'agit d'un des tout premiers clichés sur la route de cette sublime auto.

Matthias Tsesemeli



MCLAREN 720 S

Voici la toute nouvelle McLaren, aperçue dans le quartier de Mayfair, à Londres. Son design est réellement impressionnant.

Mathieu Laurens

ACHETER UNE OCCASION



Textes & Photos
Thomas Riaud

Audi TT RS

De 2009 à 2014 A partir de 30 000 €

Le TT n'est pas qu'une belle voiture lorsqu'il reçoit le sigle RS. La 2^e génération a eu droit à ce traitement de faveur dès 2009, en coupé comme en roadster. Depuis l'arrivée du nouveau TT RS, il se trouve à des prix plus raisonnables.

Chez Audi, les termes Quattro et 5 cylindres turbo sont des fondamentaux. Depuis que la gamme est devenue tentaculaire, la marque a bien compris qu'elle avait tout intérêt à multiplier ces versions sportives, bonnes pour l'image et les marges. Ainsi, en plus de la RS3 et du RS Q3, le fameux 5 cylindres 2.5 turbo anime, depuis 2009, le TT. A cette époque, c'est celui de 2^e génération qui est au catalogue. Il a donné à Audi, firme réputée auparavant pour ses voitures sérieuses d'ingénieurs, ses galons de constructeur design. Autant dire que tout a été fait pour sauvegarder cette ligne unique de ponceuse à bitume, peut-être encore plus craquante en coupé 2 + 2 qu'en roadster 2 places. Et si le premier TT n'était qu'une jolie figure de mode qui habillait habilement une base technique de Golf 3, le deuxième du nom a été pensé dès le départ comme une voiture spécifique. C'est une bonne chose, dans la mesure où l'aluminium s'est invité au bon endroit, ce qui est bénéfique pour le comportement. Déjà fréquentable en TTS (272 ch), la version RS monte le curseur dans tous les domaines. Côté look, difficile

de ne pas remarquer ce TT RS, avec sa calandre Single Frame à maillage de type nid-d'abeilles et des éléments exclusifs. Posé au ras du sol sur des jantes de 18 pouces (jusqu'à 20 pouces en option), il reçoit un bouclier avant largement évasé, tandis que l'arrière se distingue par ses deux sorties d'échappement ovales, façon R8. Plus ostentatoire, le gros aileron fixe qui coiffe le coffre – il peut être remplacé gratuitement par un modèle amovible électriquement – préserve la pureté de la ligne. L'intérieur, ergonomique et à la finition irréprochable avec ses appliques en alu et sa belle sellerie cuir, respire lui aussi le sport. Mais la pièce de choix prend ses quartiers transversalement, sous le capot. On retrouve l'un des tout derniers 5 cylindres du marché, agrémenté qui plus est d'un gros turbo qui souffle fort. Ce 2.5 TFSI développe 340 ch, et même jusqu'à 360 ch sur les ultimes déclinaisons RS Plus commercialisées dès avril 2012. Cette mouture, bien que plus exclusive, n'apporte pas grand-chose, si ce n'est qu'elle voit sa bride relevée de 250 à 280 km/h. Si ces versions, assez rares, peuvent prétendre à 45 000 € environ, un beau TT RS coupé pas trop kilométré se déniche dès 35 000 €...

NOS
ESSAIS

N° 591 (05/11) Contact TT RS S tronic
N° 608 (09/12) Essai TT RS Plus Roadster
N° 615 (04/13) Comparatif TT RS Plus Roadster/
Mercedes SLK 55 AMG/Nissan 370Z/Porsche Boxster S

Les 7 points à surveiller

01 CARROSSERIE & STRUCTURE

Le RS n'a pas une structure « Space Frame » (ASF) comme une A8, mais c'est un savant puzzle mixant acier traditionnel et alu faisant appel à la technique du coller-visser. Autant dire qu'en cas de choc sévère, préparez-vous à de gros frais de remise en état, car seul un professionnel de l'aluminium pourra effectuer une réparation dans les règles de l'art. Pour compenser le poids du moteur, toute la partie avant est en alu, tout comme la coque (jusqu'aux sièges arrière) et les ouvrants (poids à vide de 277 kg), l'arrière étant en acier. D'origine, l'ensemble présente des ajustages millimétrés entre les divers éléments et des peintures très appliquées. Dans le cas contraire, méfiance : l'auto a été mal réparée suite à un impact ! Attention aux boucliers en composite qui sont très vulnérables au moindre choc. Vérifiez aussi les jupes et soubassements. Enfin, l'aileron amovible électrique peut rester bloqué, ce qui réclame un réglage en concession.

02 TRANSMISSION

Le TT RS a droit à la transmission Quattro, mais le moteur étant transversal, celle-ci est de type Haldex. Même si certains agents Audi l'ignorent, une vidange est nécessaire tous les 60 000 km, de même pour la transmission S tronic à 7 rapports (une DSG de chez Volkswagen). Pour les modèles équipés de la boîte mécanique à 6 vitesses, il faudra veiller au bon état de l'embrayage, celui-ci faisant office de fusible lors des démarrages canon répétés. Ceci est loin d'être anecdotique, dans la mesure où l'auto dispose d'un launch control. Pour préserver l'embrayage (580 € de pièces), Audi a effectué une action en atelier afin de libérer un peu le différentiel arrière.

03 IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit être identique à celui écrit sur la carte grise), est présent sur une plaque métallique, fixée dans le compartiment moteur, à côté du vase d'expansion (côté gauche, face à la voiture). Il doit impérativement y figurer la mention Quattro GmbH.

04 ENTRETIEN

Fiable à l'usage, le RS pêche seulement par un budget important côté pneus, selon la conduite adoptée. Quant à la main-d'œuvre facturée par le réseau, elle varie presque du simple au double (de 90 à 150 € l'heure), le taux horaire des concessions implantées dans les grandes villes étant défavorable. Pour parcourir 15 000 km, prévoyez quelque 1 600 €.

05 INTÉRIEUR

Cette génération est moins design à l'intérieur que la première, mais elle offre une qualité bien supérieure et un équipement complet, surtout sur les versions RS. Pourtant, il existe de sérieuses lacunes à ce niveau de gamme, le GPS étant proposé en option. Ce dernier, dépassé, réclame une remise à jour annuelle dans le réseau. Pour gagner en exclusivité, certains n'ont pas hésité à faire habiller le dos des sièges Recaro de coques assorties à la teinte de la robe. C'est très beau, mais cela condamne les petites places arrière du coupé. Sur le roadster, limité d'office à 2 places, ce problème ne se pose pas. Mais il vous faudra vérifier le bon état de la capote électrique. Autre souci lié à l'usure : les frottements répétés sur les bourrelets latéraux des sièges, ce qui fatigue le cuir. Enfin, sachez qu'un défaut lié à une sonde antipollution peut apparaître, mais sans conséquence fâcheuse pour la mécanique.

TECH

Audi TT RS

■ De 2009 à 2014 ■ 5 cyl. turbo, 20 soupapes ■ 2 480 cm³
■ 340 ch à 5 400 tr/mn ■ Boîte 6 méca/S tronic 7
■ 1 475 kg (Roadster 1 535 kg) ■ 250 km/h

Audi TT RS Plus

■ De 2012 à 2014 ■ 5 cyl. turbo, 20 soupapes ■ 2 480 cm³
■ 360 ch à 5 400 tr/mn ■ Boîte 6 méca/S tronic 7
■ 1 475 kg (Roadster 1 535 kg) ■ 280 km/h

Avec la boîte mécanique à 6 rapports, il faudra veiller à l'embrayage. Ce dernier fait vite office de fusible lors des démarrages canon.



06

MOTEUR

Chez Audi, le 5 cylindres turbo est une institution. Doté d'une moderne injection directe d'essence, ce bloc brille par sa disponibilité dès les plus bas régimes et par son caractère à l'assaut de la zone rouge. Le tout en vous gratifiant d'une bande-son unique, à la fois rauque et métallique. La bonne nouvelle est que ce 2.5 TFSI, à distribution par chaîne, s'avère fiable. Bien sûr, comme pour tous les moteurs (et plus encore pour ceux disposant d'un turbo), il convient de bien le laisser monter en température avant de l'exploiter et de lui apporter un entretien régulier. Audi, assez confiant, ne préconise une révision que tous les 2 ans (ou 30 000 km) avec une vidange (5W30). Mais mieux vaut diviser l'échéance par deux (comptez 1 000 € environ), surtout si vous faites du circuit ou beaucoup de ville. Les seuls problèmes restent périphériques au moteur. Un flexible de suralimentation peut se débrancher, sans conséquence pour la mécanique. Plus gênant est le risque d'oxydation interne de l'échappement, susceptible de bloquer les clapets actifs optionnels et de détériorer les chicanes (tablez sur 2 700 € environ, pièces et main-d'œuvre).

07

TRAINS ROULANTS

Bien que passé maître dans la construction allégée, Audi aurait pu mieux faire avec ce TT qui intègre pourtant de nombreux éléments en alu au niveau du châssis (1 475 kg à vide pour le coupé). Cela sollicite fortement les trains roulants, le grip offert par la transmission Quattro n'y étant pas étranger. Et le poids étant principalement supporté par le train avant, ce sont les pneus qui accusent le coup (à changer vers les 20 000 km, et comptez 600 € par train en 18 pouces). Le vrai maillon faible reste son freinage en acier classique, sous-dimensionné en usage sportif. Les disques peuvent se voiler facilement, et malgré un rappel effectué à l'été 2013, ce problème persiste. La pose d'un kit AP Racing apporte du mieux. Mais selon certains, l'idéal est un système complet de freins de RS6. Là, le budget explose : 6 000 € au minimum. Enfin, si les jantes sont chères (700 € pièce), l'amortissement est sans faille, y compris pour celui de type Magnetic Ride (proposé en option).



Le choix du spécialiste

« Le TT RS est sorti tardivement, si bien que les rares défauts de jeunesse du reste de la gamme ont été corrigés avant. C'est une auto performante vraiment très fiable, y compris au niveau du turbo. Les seuls soucis restent le freinage d'origine, pas assez endurant en conduite vraiment sportive, mais aussi la longévité précaire des pneus avant, soumis à de fortes contraintes. Enfin, sachez qu'il est impératif que l'exemplaire convoité ait été toujours suivi par le réseau, et ce, au moins une fois tous les 2 ans, pour préserver la garantie constructeur. »

David-Alexander Schwartz, de Lemauviel Exclusive
(Tél. : 02.31.59.25.75)



Comparé au TT "classique", la version RS se pare, entre autres, d'un gros aileron fixe qui coiffe le coffre.

OÙ LA TROUVER ?

LE RÉSEAU

Bien implanté en France (175 points de vente), le réseau propose des occasions irréprochables, répondant à un label strict (110 points de contrôle avant la mise en vente).

Ces gages de sérieux permettent de faire un achat sûr (avec une garantie), néanmoins ce confort à un coût.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

Le TT RS a toute sa place chez ces professionnels. A l'instar du réseau, ces derniers doivent proposer une auto irréprochable, révisée. Là encore, vous paierez le prix fort, mais en retour, vous devez bénéficier d'une garantie totale.

LES PARTICULIERS

C'est ici que vous trouverez les meilleurs prix, mais aussi des autos au passé parfois douteux. Pour limiter les risques, sélectionnez un exemplaire au passé limpide, toujours suivi par le réseau (voir carnet et factures), ne serait-ce que pour bénéficier de la garantie constructeur, qui « saute » sur les exemplaires trafiqués.

LE CLUB

Au-delà du Roc Racing Historic, regroupant de nombreuses Audi sportives

■ www.rocracinghistoric.fr – 01.39.53.27.10

Il existe le très actif Clan TT, spécialisé sur ce modèle ■ www.clan-tt.com



Merci à...

... l'expert

Philippe Sana pour ses conseils (01.48.52.10.58), et à David-Alexander Schwartz, spécialiste Audi S et RS, de la concession Lemauiel Exclusive (Vire) (02.31.59.25.75) pour son expertise. Enfin, merci à Nelson De Sousa pour le prêt de son auto.

Votre avis nous intéresse...

Les prochains dossiers seront consacrés à la Volkswagen Scirocco R et à la Ford Focus RS. Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à : thomasriaud@orange.fr

Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 10 octobre pour la Volkswagen et le 10 novembre pour la Ford.

Le roadster étant encore plus lourd que le coupé, mais aussi moins pratique à l'usage, nous opterons pour une conduite intérieure. De même, la S tronic n'est pas parfaite en mode sportif, si bien que nous prendrons une version équipée de la boîte manuelle, très agréable. Enfin, faites l'économie d'une version Plus qui tient plus du marketing qu'autre chose !

BUDGET

Prix : A partir de 30 000 €

Bien que cher en neuf (72 200 € pour l'exclusive version Plus Roadster), ce TT RS connaît une décote accélérée depuis la sortie du dernier modèle (400 ch). Comptez quelque 30 000 € pour un premier prix (coupé de 2009 équipé de la BVM6), et jusqu'à 45 000 € pour avoir le top du top, un RS Plus roadster bien doté, en S tronic.

COÛT DES PIÈCES

Prix TTC, main-d'œuvre comprise

- Distribution : chaîne
- Embrayage (BVM6) : 580 € (vers 120 000 km)
- Pneus AV/AR : 600 € par train (Pirelli 18") (vers 20 000 km)
- Amortisseurs AV/AR : 420/410 € par train (vers 170 000 km)
- Disques AV/AR (acier) : 720/190 € (vers 60 000 km)
- Plaquettes AV : 450 € le jeu (vers 40 000 km)
- Échappement complet : 3 120 € (selon état)
- Révision petit service : 1 000 € env. (tous les 20 000 km/2 ans)
- Révision grand service : 2 000 € env. (tous les 40 000 km/4 ans)

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi TT RS de 45 000 km, année 2011, valeur 40 000 €.

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 1 254 € TTC (franchise de 1 200 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Paris. Cotisation annuelle : 852 € TTC (franchise de 1 200 €).

Tarifs : Assurances Jeanne d'Arc
Tél. : 02.38.53.05.36



Verdict ●●●●● ●

- Style
- Qualité de fabrication
- Moteur
- Fiabilité



Son style intemporel et son moteur, figurant parmi les meilleurs du monde rapporté à la cylindrée, devraient faire de ce TT un futur grand classique en collection. Et s'il est moins fun et agile à mener qu'une Porsche Cayman, il offre toutefois une efficacité rare, le tout à un prix plus contenu.



- Trop de poids sur l'avant
- Version Plus sans intérêt
- Nombreux exemplaires trafiqués

GUIDE D'ACHAT



Retrouvez tous les mois **notre sélection de sportives neuves du marché, essayées dans Sport Auto.** Ce guide d'achat, mis à jour à chaque parution, vous livrera, d'un coup d'œil, l'essentiel des informations concernant ces modèles.

Par Julien Diez Photos Archives Sport Auto & DR

LE COUP DE CŒUR DU MOIS



LAMBORGHINI HURACÁN PERFORMANTE

■ V10 ■ 5 204 cm³ ■ 640 ch ■ 0 à 100 km/h : 2"9 * ■ 325 km/h * ■ 1 382 kg à sec * ■ 234 050 €

Lorsque la pépite atmosphérique Huracán s'anove, on ne peut que tomber amoureux. Le V10 devient plus réactif et ronchonne davantage, avant de hurler jusqu'à 8 700 tr/mn. Un moment de grâce.

La Performante dégingue les sens par sa voix, ses mises en vitesse, son comportement. Elle mériterait de chauffer des semi-slicks en série. En sus, elle met en confiance à haute vitesse grâce à l'aéro

active baptisée A.L.A., générant au besoin de l'appui. Les réglages de suspension restent conciliants et la Performante n'aime pas les régimes. D'où l'abandon de l'appellation Superleggera.

★★★★☆ Le nombre d'étoiles est décerné en fonction du segment et de la concurrence directe de chacun des modèles.

* Données constructeur.

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	VERDICT	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	MOTEUR	CYLINDRÉE	POIDS	PRIX	ESSAIS SPORT AUTO
ABARTH www.abarth.fr										
695 BIPOSTO	190 ch	★★★★☆	230 km/h *	6"8	27"7	4 en ligne turbo	1 368 cm ³	1 067 kg	40 500 €	N° 636/657
Une hérésie, le pot de yaourt hors de prix ? Oui, mais elle est vivante, loquace et peut même recevoir une boîte à crabots (10 000 €) ! A ce tarif, dommage qu'elle ne possède pas une suspension digne de ce nom.										
124 SPIDER	170 ch	★★★★☆	219 km/h	6"9	27"4	4 en ligne turbo	1 368 cm ³	1 138 kg	40 000 €	N° 655/666
Derrière le maquillage à la truelle, pardon, historique, se cachent des dessous affriolants de la Mazda MX-5. Si l'équilibre et les réactions ludiques enchantent, le petit bloc turbo manque de pep, et la caisse de retenue.										
AC www.ac-automotive.com										
GT	437 ch	★★★★☆	278 km/h *	3"7 *	-	V8 à comp.	6 172 cm ³	1 169 kg	159 000 €	N° 622/631
La descendante de la Cobra est produite en Allemagne et respecte la philosophie d'antan : look, big block de Corvette C6, pas d'assistance. C'est du brutal ! L'entrée de gamme est aussi plaisante qu'éprouvante.										
ALFA ROMEO www.alfaromeo.fr										
MITO VELOCE	170 ch	★★★★☆	211 km/h	7"8	28"8	4 en ligne turbo	1 368 cm ³	1 276 kg	25 890 €	N° 641
La citadine sexy a hérité en 2014 d'une boîte à double embrayage, guère convaincante. Cette QV ne possède pas l'esprit joueur et plaisant des GTI : manque de vivacité, moteur fade, freins peu endurants.										
GIULIETTA VELOCE	240 ch	★★★★☆	236 km/h	6"6	26"6	4 en ligne turbo	1 742 cm ³	1 465 kg	35 600 €	N° 637
La belle a l'honneur de récupérer l'ensemble moteur/boîte à double embrayage de la 4C depuis 2015. Elle accélère plus fort, mais la mécanique manque toujours de caractère, et le comportement de sportivité.										
GIULIA QUADRIFOGLIO AT8	510 ch	★★★★☆	307 km/h *	4"1	21"9	V6 biturbo	2 891 cm ³	1 700 kg	82 390 €	N° 653/662
Une vraie Alfa ? L'équilibre, le feeling et les joies du survirage plaident en sa faveur. Mais la mécanique, conçue pourtant par Ferrari, manque de caractère et de musicalité. Un comble pour une italienne !										
4C	240 ch	★★★★☆	243 km/h	4"4	23"4	4 en ligne turbo	1 742 cm ³	1 021 kg	63 200 €	N° 622/631/634/636
Alfa renoue avec ses racines sportives depuis 2013 ! La plume à moteur central et coque carbone possède un châssis très « lotusien ». Mais le 4 cylindres ne captive guère et la gestion de boîte déçoit.										
4C SPIDER	240 ch	★★★★☆	257 km/h	4"5 *	-	4 en ligne turbo	1 742 cm ³	940 kg *	73 000 €	N° 642/647
L'Alfa s'est déshabillée (toile) et a changé de phares en 2015. Les sensations, elles, sont exacerbées, surtout avec le pack Racing. Seule la direction pointue fatigue sur petites routes... Le tarif, lui, est salé !										
ALPINA www.alpina-automobiles.com										
B5	608 ch	★★★★★	330 km/h *	3"5 *	-	V8 biturbo	4 395 cm ³	2 015 kg *	112 940 €	N° 667
M5 AVANT L'HEURE ? Malgré l'inflation équine chez BMW M, Alpina survit en produisant 1 700 autos par an. Il profite ici de l'absence de M5 pour enfammer la Série 5 : 608 ch ! Le V8 n'en finit pas de pousser. La B5 est taillée pour les longs voyages à plus de 300 km/h, en choyant ses occupants grâce au mode Confort Plus.										
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> ↑ Confort. Perfs. Exclusivité. ↓ Poids. Réglages soft. </div>										
ARIEL www.arielmotor.co.uk										
ATOM 310	314 ch	★★★★★	255 km/h *	3"1 *	-	4 en ligne à comp.	1 998 cm ³	520 kg *	54 000 €	N° 590/609 (300 ch)
Entre moto et monoplace, l'Atom propose une recette simple : châssis tubulaire, moteur Honda arrière et 520 kg ! Secouez le tout et l'engin se comporte comme un kart. L'insecte n'est plus homologué en France.										
ASTON MARTIN www.astonmartin.com										
RAPIDE S	560 ch	★★★★☆	306 km/h *	4"9 *	-	V12	5 935 cm ³	1 990 kg *	197 455 €	N° 616
Même si la puissance est conséquente, la pulpeuse limousine ne peut rivaliser avec une Panamera Turbo. Mais elle envoûte par son V12, son feeling, son équilibre. Elle a hérité d'une boîte auto à 8 rapports en 2015.										
V8 VANTAGE S	430 ch	★★★★☆	305 km/h *	4"7	23"0	V8	4 735 cm ³	1 630 kg	120 810 €	N° 593/610/652
En fin de vie, cette Vantage S tendrait vers une philosophie GT3 : - 30 kg, + 10 ch. Elle peut se détendre sur circuit : équilibre, réglages, freins endurants. Mais elle n'a rien d'une lame comme la 911 GT3.										
V12 VANTAGE S	573 ch	★★★★★	328 km/h *	3"9 *	-	V12	5 935 cm ³	1 689 kg	184 645 €	N° 625/631/635/657
Propulsée par le V12 atmosphérique, cette Vantage est irrésistible. Elle ne chasse pas le chrono mais l'émotion, grâce à un caractère débordant et à une ambiance singulière. Existe en boîte manuelle, à grille inversée !										
DB11	608 ch	★★★★☆	322 km/h *	3"9 *	-	V12 biturbo	5 204 cm ³	1 830 kg *	210 465 €	N° 657
Aston part d'une feuille blanche pour sa GT 2 + 2 : châssis alu inédit, V12 biturbo maison, suspension pilotée, direction... Ouf, le V12 a encore une belle voix et les perfs bondissent, comme l'efficacité d'ensemble.										

MARKES/MODÈLES

	PUISSANCE	VERDICT	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	MOTEUR	CYLINDRÉE	POIDS	PRIX	ESSAIS SPORT AUTO
VANQUISH S	600 ch	★★★★☆	324 km/h *	3"5 *	-	V12	5 935 cm ³	1 739 kg *	264 970 €	N° 663
Depuis cette année, la supersportive s'énerve (+ 24 ch), durcit ses suspensions, mais n'est pas transcendée. Sa philosophie tient plus de la catégorie GT. Sans contrer la concurrence, elle envoûte par son V12.										

AUDI www.audi.fr

S1	230 ch	★★★★★	250 km/h	6"0	25"7	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	1 363 kg	35 770 €	N° 629/633/649
Audi dévergondage la puce et invente l'IGTI : une bombinette intelligente capable de donner la banane en la secouant ou d'être confortable au quotidien. La boîte S-tronic n'est pas disponible. Existe en 5 portes.										
S4	354 ch	★★★★☆	250 km/h *	4"7 *	-	V6 turbo	2 995 cm ³	1 630 kg *	71 930 €	N° 657
Pour cette 5 ^e génération, la discrète berline troque le V6 à compresseur pour un V6 turbo plus puissant (+ 21 ch), guère expressif mais performant. Agile et stable, elle ne rechigne pas à être placée aux freins.										
S5 CABRIOLET	354 ch	★★★★☆	250 km/h *	5"1 *	-	V6 turbo	2 995 cm ³	1 915 kg *	80 300 €	N° 663
Cela ne se voit pas, mais la S5 a profondément évolué : moteur, châssis... Elle n'en devient pas pour autant une sportive et s'apprécie pour sa rigueur, sa rigidité (cab alourdi), sa finition et la musicalité du V6 turbo.										
RS5	450 ch	★★★★☆	280 km/h	3"7	21"8	V6 biturbo	2 894 cm ³	1 757 kg	95 000 €	N° 667



CATAPULTE SOUS-VIREUSE

La seconde génération abandonne le V8 et succombe au dopage. Les performances bondissent, mais le plaisir régresse, en raison d'une sonorité feutrée. Idem pour le dynamisme, qui privilégie l'efficacité à l'émotion et oublie le piquant, malgré le différentiel arrière vectoriel (en option).



Perfs. Efficacité. Finition.



Sonorité. Poids. Réglages.

RS6 AVANT PERFORMANCE	605 ch	★★★★☆	305 km/h *	3"5	20"8	V8 biturbo	3 993 cm ³	1 950 kg *	135 160 €	N° 653/660
Ce break accélère aussi fort qu'une AMG GT R et dépasse les 300 km/h ! L'édition Performance portée à 605 ch réussit un tour de force, mais n'arrive pas à faire oublier ces diaboliques d'AMG, plus caractérielles.										
RS7 PERFORMANCE	605 ch	★★★★☆	305 km/h *	3"5	20"8	V8 biturbo	3 993 cm ³	1 930 kg *	144 550 €	N° 653
Comme la RS6, la RS7 Performance renchérit à 605 ch ! Les perfs sont délirantes et dignes d'une supersportive. On ne peut pas en dire autant du comportement, qui manque de feeling et de déhanchés sportifs.										
TTS	310 ch	★★★★☆	250 km/h	4"7	23"8	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	1 431 kg	59 560 €	N° 633/644
La 3 ^e génération s'allège de 50 kg et se détend des pattes arrière. Elle devient à la fois plus efficace et amusante qu'avant. Le 2 litres bi-injection, lui, fait de la muscu. Malgré tout, la hargne lui fait défaut.										
TT RS	400 ch	★★★★★	280 km/h	3"5	21"6	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	1 498 kg	74 800 €	N° 657/662/668
Fidèle au 5 cylindres turbo, remanié et porté à 400 ch, le petit coupé massacre le chrono, gronde méchamment en Dynamic et enrôle volontiers les courbes, en repoussant les aides. Un joujou extra.										
TT RS ROADSTER	400 ch	★★★★☆	280 km/h	3"7	22"0	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	1 587 kg	87 225 €	N° 665
Le 5 cylindres en met plein les oreilles et ravit le chrono ! Mais le cab' s'alourdit de 89 kg par rapport au coupé et assouplit ses réglages de suspension. Du coup, le TT lutte contre ses vieux démons : le sous-virage.										
R8 V10 PLUS	610 ch	★★★★★	330 km/h *	3"1	19"8	V10	5 204 cm ³	1 678 kg	204 130 €	N° 643/650/654
Que reste-t-il à l'Huracán ? La R8 II hérite de son châssis et de son ensemble moteur/boîte. Elle exacerbe les atouts qui ont forgé sa réputation : facilité, efficacité... Mais la Lambo est plus sensationnelle.										
R8 SPYDER V10	540 ch	★★★★★	318 km/h *	3"6 *	-	V10	5 204 cm ³	1 720 kg *	185 700 €	N° 659
A contre-courant, le Spyder reste fidèle à la capote et au V10 atmo. Malgré la hausse de poids et un V10 moins prenant, cette R8 demeure vive, attachante et très rigide. La polyvalence et la facilité d'usage épatent.										

BENTLEY www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8 S	528 ch	★★★★☆	309 km/h *	4"1	22"2	V8 biturbo	3 993 cm ³	2 336 kg	190 560 €	N° 628/630/641 (GTC)
Le « S » ne transfigure pas l'esprit GT de la Conti'. A défaut d'être incisive, l'intégrale rassure par sa tenue de cap et enchante par ses accélérations, ses freins céramique, sa finition ou ses râles de Riva.										
CONTINENTAL GT SPEED	642 ch	★★★★☆	331 km/h *	4"1 *	-	W12 biturbo	5 998 cm ³	2 320 kg *	218 640 €	N° 610 (635 ch)
La Speed porte bien son nom : 331 km/h annoncés ! Rabaisée, affermie, cette W12 n'est pas métamorphosée (avant lourd, belle efficacité), mais les perfs grimpent d'un cran. En 2016, elle a gagné 7 ch pour la forme.										
CONTINENTAL GT SUPERSPORTS	710 ch	★★★★☆	336 km/h *	3"5 *	-	W12 biturbo	5 998 cm ³	2 280 kg *	267 000 €	N° 663



MADAME PLUS

Limitée à 710 exemplaires, la Supersports se dévergondage sur les plans sonore et stylistique, ainsi que des perfs... Le bourre-pif est immédiat. Mais elle reste obèse et ne se dandine pas comme son illustre aînée. L'édition limitée aurait mérité 200 kg de moins. Elle conserve des places arrière.



Perfs. Finition. Collector.



Poids. Freins. Feeling.

FLYING SPUR V8 S	528 ch	★★★★☆	306 km/h *	4"9 *	-	V8 biturbo	3 993 cm ³	2 417 kg *	185 280 €	N° 660
La limousine « prêt-à-porter » de la gamme se permet quelques velléités sportives. Il ne faut pas en abuser, mais cette « Sport » marche fort, donne de la voix quand il faut et sait se comporter dignement.										
FLYING SPUR W12	625 ch	★★★★☆	322 km/h *	4"6 *	-	W12 biturbo	5 998 cm ³	2 475 kg *	200 880 €	N° 618
Ne l'appellez plus Continental ! Cette nouvelle génération exalte le côté limousine pour séduire la clientèle asiatique : silence, luxe, finition, confort... Le dynamisme et les sensations sont donc, ici, secondaires.										
MULSANNE SPEED	537 ch	★★★★☆	305 km/h *	4"9 *	-	V8 biturbo	6 752 cm ³	2 685 kg *	326 640 €	N° 643/655
Légèrement restylée, la Mulsanne soigne les saveurs <i>old school</i> de son aînée, l'Arnage. En termes d'ambiance, de sensations ou de perfs, elle cultive une sacrée singularité dans l'univers des limousines.										

BMW www.bmw.fr

M2 DKG	370 ch	★★★★☆	280 km/h	4"5	22"9	6 en ligne turbo	2 979 cm ³	1 595 kg	68 160 €	N° 651/657/662/664
Cette authentique BMW tape dans le mille avec son look, son gabarit, ses perfs... et son échappement pétaradant ! Mais l'amortissement manque de rigueur sur le bosselé. Privilégiez la boîte manuelle.										
340i XDRIVE M PERFORMANCE	360 ch	★★★★☆	250 km/h	4"4	23"1	6 en ligne turbo	2 979 cm ³	1 714 kg	57 500 €	N° 656
Discrète, cette berline préparée par M Performance (3 178 €) cache un tempérament de feu : + 34 ch, échappement très actif, perfs de GT ! Mais la suspension pilotée et le freinage ne suivent pas la cadence.										
M4 DKG PACK COMPETITION	450 ch	★★★★☆	250 km/h	4"2	22"1	6 en ligne biturbo	2 979 cm ³	1 626 kg	98 050 €	N° 656
La M3 n'est pas morte (berline) et le coupé se nomme M4. Le pack Compét' (6 800 €) ajoute 19 ch, redonne de la voix aux 6 cylindres (échappement), accroît les sensations et assoit l'auto, au détriment du confort.										
M3 DKG PACK COMPETITION	450 ch	★★★★☆	280 km/h	4"4	22"3	6 en ligne biturbo	2 979 cm ³	1 640 kg	96 600 €	N° 662
Non seulement la M3 perdure en 4 portes, mais elle a droit au pack Competition : 450 ch, échappement et suspension revus. Le confort régresse, tandis que la tenue de route et les sensations progressent.										
M6	560 ch	★★★★☆	305 km/h *	4"3	21"6	V8 biturbo	4 395 cm ³	1 931 kg	139 200 €	N° 608/611/619
Cette génération passe à la classe supérieure : poids, confort et accélérations. Les sensations sont trop filtrées et la masse élevée se ressent. Des freins carbone/céramique existent en option.										
M6 GRAN COUPÉ PACK COMPETITION	600 ch	★★★★☆	305 km/h *	3"9 *	-	V8 biturbo	4 395 cm ³	1 950 kg *	152 900 €	N° 656
« M » fait flamber la gomme de la classique berline, d'autant plus avec le pack Competition : + 40 ch, échappement libéré, suspensions optimisées... Plus sonore, plus efficace, l'auto devient attachante.										
M760Li XDRIVE	610 ch	★★★★☆	250 km/h *	3"7 *	-	V12 biturbo	6 592 cm ³	2 180 kg *	187 200 €	N° 662
High-tech (roues AR directrices, anti-roulis actif, châssis avec carbone), cette 6 ^e génération ose embarquer un V12 biturbo, à l'onctuosité et à l'allonge extraordinaires. Malgré la masse, le dynamisme est probant.										
X4 M40i	360 ch	★★★★☆	250 km/h	5"4	25"4	6 en ligne biturbo	2 979 cm ³	1 905 kg	71 100 €	N° 660
Extrapolé du X3, le X4 se résume-t-il à un X6 miniaturisé ? Non, il n'en possède pas les talents de danseur et opte pour le flou artistique en direction. Le blason M Performance se justifie par le 6 cylindres et les perfs.										
X6 M	575 ch	★★★★☆	250 km/h	4"1	22"6	V8 biturbo	4 395 cm ³	2 319 kg	137 700 €	N° 639/645
Le SUV fait plus que jamais dans la dentelle : 575 ch, 2,3 tonnes ! Il se classe parmi les plus dynamiques de sa catégorie et peut même survivre à la réaccélération. Faute d'être plaisant, il en impose et impressionne.										
i8	362 ch	★★★★☆	250 km/h	4"2	22"8	2 élec. + 3 cyl. turbo	1 499 cm ³	1 560 kg	138 950 €	N° 629/638/652
Après l'i3, BMW s'attaque au créneau des GT avec cette hybride intégrale à coque carbone. La technologie subjuguée, comme l'accélération et la rigidité. Mais elle est moins obsédée par le sport qu'une 911.										

BUGATTI www.bugatti.com/fr

CHIRON	1 500 ch	★★★★★	420 km/h *	2"5 *	-	W16 4 turbos	7 993 cm ³	1 995 kg *	2 400 000 €	N° 664 (500 ex.)
Capitaine Flam est plus proche d'un F22 au décollage que d'une GT. La poussée n'a pas d'équivalent sur quatre roues. Il réussit le tour de force d'être conduisible, communicatif et plus agile que la Veyron.										

CATERHAM www.caterham.co.uk

SEVEN 165	81 ch	★★★★☆	158 km/h	7"8	30"9	3 en ligne turbo	658 cm ³	507 kg	29 995 €	N° 625/646
Cette Seven <i>low cost</i> reste généreuse en émotions. Les accélérations et la sonorité atypique du 3 cylindres turbo Suzuki donnent le sourire, moins la stabilité et l'efficacité d'ensemble, qui en limitent l'usage.										
SEVEN 275 R	135 ch	★★★★★	179 km/h	5"0	26"4	4 en ligne	1 596 cm ³	560 kg	43 915 €	N° 649/657 (S)
La remplaçante de la Roadsport 120 offre le meilleur compromis de la gamme, à condition de cocher les bonnes options : pack R (autobloquant, suspension réglable), boîte 6, châssis large (SV)...										
SEVEN 485 R	240 ch	★★★★★	238 km/h *	4"5	23"5	4 en ligne	1 999 cm ³	588 kg	62 875 €	N° 619/630/641
Enfin une Seven surpuissante homologuée ! Caterham retravaille un 2 litres Ford grimpaant à 8 500 tr/mn et l'associe à un échappement actif. Jouvissive, caractérielle, la 485 est quasi « insuivable » dans le sinueux.										

CHEVROLET www.chevrolet.fr

CAMARO V8	453 ch	★★★★☆	290 km/h *	4"6 *	-	V8	6162 cm ³	1 659 kg *	47 065 €	N° 656
La coupé néo-rétro est réapparu en France en 2016 ! Il repose sur le châssis des Cadillac ATS/CTS et adopte le V8 de la Corvette. De quoi inquiéter la Mustang ? Oui en sonorité, mais le dynamisme reste équivalent.										
CORVETTE STINGRAY	466 ch	★★★★★	292 km/h *	4"9	23"0	V8	6162 cm ³	1 579 kg	81 100 €	N° 625/636/640/663
La septième génération est à la hauteur des attentes : ligne, V8 à injection directe grondant, confort préservé, efficacité très européenne, rapport prix/sensations... Une vraie bouffée d'oxygène, cette C7 !										
CORVETTE Z06 PACK Z07	659 ch	★★★★★	330 km/h *	3"6	-	V8 à comp.	6 162 cm ³	1 618 kg	135 560 €	N° 651/656/662
Une Corvette de 659 ch ! Le V8 à compresseur assomme et arrache les tympans. Le grip latéral subjugué avec le Pack Z07. En sus, le ratio prix/perfs/sensations est redoutable. Une aubaine, à savourer en BVM.										

DONKervoort www.donkervoort.nl

D8 GTO	380 ch	★★★★★	270 km/h *	3"8	21"6	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	788 kg	183 600 €	N° 620/634/638/657
Exit les roadsters et coupés 4 cylindres, la production se concentre sur la GTO, revue de la tête aux pieds et catapultée par un 5 cylindres turbo Audi (allégé). Poussée suffocante, efficacité et ivresse garanties.										

DS www.dsautomobiles.fr

DS 3 PERFORMANCE	208 ch	★★★★☆	212 km/h	6"9	27"5	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	1 242 kg	27 950 €	N° 658
En changeant d'appellation, la DS 3 restylée hérite des dessous de la 208 GTI by PSP... Ce qui la rend très rigoureuse et précise. Un véritable outil, qui manque de voix, de confort et d'un grain de folie.										

FERRARI www.ferrari.com

488 GTB	670 ch	★★★★★	335 km/h *	3"0	19"0	V8 biturbo	3 902 cm ³	1 547 kg	219 610 €	N° 642/653/657/659
La révolution turbo continue. Les envolées s'arrêtent à 8 000 tr/mn, mais le V8 explose à mi-régime et chante juste. Le comportement ? Imaginez une 458 encore plus rivée au sol et vive à l'inscription. Incroyable.										
488 SPIDER	670 ch	★★★★★	325 km/h *	3"0 *	-	V8 biturbo	3 902 cm ³	1 525 kg *	243 910 €	N° 648
Cette 488 réunit le meilleur des mondes de Maranello : authentique sportive, vrai roadster et GT, tout en restant docile malgré la puissance. Les borborygmes du V8 biturbo, très réactif, sont exacerbés.										
GTC4LUSSOT	610 ch	★★★★★	320 km/h *	3"5 *	-	V8 biturbo	3 855 cm ³	1 865 kg *	230 260 €	N° 664/668
Équipée du V8 biturbo de la California, la familiale-GT-dragster de luxe n'en est pas moins enivrante. Cette propulsion inflige une correction à la concurrence en dynamisme, mais n'est guère volubile ni polyvalente.										
GTC4LUSSO	690 ch	★★★★★	335 km/h *	3"4 *	-	V12	6 262 cm ³	1 520 kg *	266 200 €	N° 655
Derrière cette appellation complexe se cache la remplaçante du break de chasse FF. Le fabuleux V12 atmo gagne 30 ch et les roues arrière deviennent directrices. Du très grand tourisme, à partager entre amis !										
812 SUPERFAST	800 ch	★★★★★	340 km/h *	2"9 *	-	V12	6 496 cm ³	1 630 kg *	287 425 €	N° 667/668

**MONUMENT BONIFIÉ**

Le V12 a encore de beaux jours devant lui. Par rapport à la F12, ce 6,5 litres cumule une légèreté inespérée à une allonge sans fin, doublée d'une explosion à hauts régimes. Malgré la technologie embarquée (roues arrière directrices, direction électrique) et la puissance, la 812 demeure instinctive, domptable... et effarante.



V12.
Équilibre.
Sensations.



Clignotants sur
le volant.

FORD www.ford.fr

FOCUS ST	250 ch	★★★★☆	248 km/h *	7"6	27"6	4 en ligne turbo	2 000 cm ³	1 456 kg	29 200 €	N° 607/649
La ST perd un cylindre, mais soigne sa sonorité et son caractère. Le train avant s'en sort quasi indemne, sans autobloquant, mais les remontées dans le volant réclament de la poigne. Existe en break.										
FOCUS RS	350 ch	★★★★★	257 km/h	5"2	24"8	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	1 569 kg	39 700 €	N° 650/658/662/665
La 3 ^e génération perd certes un cylindre, mais grogne et marche très fort. Raide, l'intégrale séduit par son efficacité, son côté joueur (mode Drift !). Ce n'est pas la plus alerte des GTI, mais la plus sensationnelle !										
MUSTANG GT	418 ch	★★★★☆	250 km/h	4"9	23"3	V8	4 951 cm ³	1 733 kg	43 900 €	N° 634/645/648/653
Jamais une Mustang n'a été aussi efficace ! Elle séduit par son équilibre, sa boîte ou ses freins. Le caractère moteur, la souplesse de suspension ou la finition laissent plus sceptique. Le tarif, lui, reste raisonnable.										
MUSTANG CABRIOLET ECOBOOST	317 ch	★★★★☆	233 km/h *	5"8 *	-	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	1 715 kg *	42 900 €	N° 641/658 (coupé)
Un 4 cylindres dans une Mustang... Sacrilège ? Oui sur le plan sonore. Mais les performances sont satisfaisantes. Ce cabriolet n'est certes pas sportif, mais il séduit par son efficacité... et son allure !										
SHELBY GT 350R MUSTANG	533 ch	★★★★★	N.C.	N.C.	N.C.	V8	5 163 cm ³	1 659 kg *	Non importée	N° 647
Cette GT3 RS sauce barbecue rend dingue ! Alléguée, radicalisée, la GT 350R épate par son agilité, son équilibre, ses perfs et ses vocalises... L'inédit V8 gronde et hurle jusqu'à 8 250 tr/mn. A importer d'urgence !										
GT	656 ch	★★★★★	347 km/h *	3"0 *	-	V6 biturbo	3 497 cm ³	1 480 kg *	500 000 €	N° 665 (1 000 ex.)

**TAILLÉE POUR LE MANS**

En produisant un dérivé de la voiture de course à coque carbone, Ford et Multimatic s'immiscent parmi l'élite et distillent des sensations inédites chez les supersportives : rigidité, feeling, sonorité, atmosphère sans filtre. Un collector, produit à 1 000 exemplaires et facturé à prix d'or.



Rigidité.
Look !
Grip latéral.



Tarif.
V6.

HONDA auto.honda.fr

CIVIC TYPE R	320 ch	★★★★☆	272 km/h *	5"7 *	-	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	1 380 kg *	38 910 €	N° 666
Goldorak grandit (+16 cm de long !), adopte un look encore plus extrême et affûte ses armes pour lutter au sommet de la catégorie. L'efficacité et les perfs grimpent d'un cran. Mais elle néglige le fun...										
NSX	581 ch	★★★★★	308 km/h *	3"0 *	-	V6 biturbo + 3 élec.	3 493 cm ³	1 773 kg	197 500 €	N° 655/659
Honda a pris son temps et c'est tant mieux ! La supersportive hybride épate par sa technologie embarquée, son agilité et sa facilité de conduite. Son poids élevé et son image risquent de lui faire du tort.										

INFINITI www.infiniti.fr

Q60 S	405 ch	★★★★☆	250 km/h *	5"0 *	-	V6 biturbo	2 997 cm ³	1 799 kg *	56 950 €	N° 659
Le remplaçant du coupé G37 S est extrapolé de la berline Q50 et s'octroie un V6 biturbo de 405 ch ! Assez brutal, performant, le 3 litres est peu loquace, à l'image du comportement, neutre et peu mordant.										

JAGUAR www.jaguar.com

XE S	340 ch	★★★★☆	250 km/h	5"0	24"3	V6 à comp.	2 995 cm ³	1 761 kg	64 550 €	N° 638/659
Jaguar revient sur le marché des familiales. En fanfare ? La XE est bien sous tous rapports : raffinée, performante, agile... Mais elle ne révolutionne pas le segment pour autant : direction décevante, V6 étouffé...										
F-PACE S	380 ch	★★★★☆	250 km/h	5"2	25"4	V6 à comp.	2 995 cm ³	2 037 kg	83 525 €	N° 660
Sur le papier, le premier 4 x 4 Jaguar a les reins solides : perfs, look, blason... Dans les faits, il laisse dubitatif. La voix du V6 est étouffée et les mouvements de caisse prennent trop d'ampleur.										
F-TYPE R AWD	550 ch	★★★★☆	300 km/h *	3"8	21"6	V8 à comp.	5 000 cm ³	1 856 kg	117 190 €	N° 639/652
Jaguar soigne le côté bad boy de sa majestueuse GT : 550 ch, échappement mémorable, caractère... Mais le poids élevé l'empêche d'inquiéter la 911. Très survieuse, la transmission intégrale est désormais imposée.										
F-TYPE SVR	575 ch	★★★★★	322 km/h *	3"7 *	-	V8 à comp.	5 000 cm ³	1 705 kg *	140 580 €	N° 655/661
Le département Special Vehicle Operations sévit désormais chez Jaguar et concocte une bête sauvage. Puissance, aéro, échappement, l'intégrale a le sang chaud. Du plaisir à l'ancienne, sans filtre. Existe en cabriolet.										

JEEP www.jeep.fr

GRAND CHEROKEE SRT	468 ch	★★★★☆	257 km/h *	5"0 *	-	V8	6 417 cm ³	2 336 kg *	84 700 €	N° 619
Depuis son restylage en 2013, le 4x4 dispose d'une remarquable boîte ZF à huit rapports. Il n'est pas le plus efficace et volubile des camions sportifs (on regrette le 6,1 litres), mais l'un des plus attachants.										

KTM www.ktm.fr

X-BOW GT	310 ch	★★★★★	231 km/h	4"9	23"3	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	894 kg	95 900 €	N° 630 (R)/617/632/653
Le « crabe » à coque carbone, abritant un 2 litres TFSI (285 ch de série), ne fait pas semblant de pousser et fleurit bon la monoplace. Moins contraignante, la GT se dote d'un pare-brise (+ 50 kg). Adieu le casque !										

LAMBORGHINI www.lamborghini.com

	PUISSANCE	VERDICT	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	MOTEUR	CYLINDRÉE	POIDS	PRIX	ESSAIS SPORT AUTO
HURACÁN RWD	580 ch	★★★★★	320 km/h *	3"4 *	19"9 *	V10	5 204 cm ³	1 497 kg *	180 000 €	N° 648/659
Le taurillon réclame d'être poussé jusqu'aux limites d'adhérence pour apprécier les bienfaits de la propulsion : pureté, survirage... Le pied ! Les sensations grimpent d'un cran, alors que la facture diminue. Existe en cab'.										
HURACÁN	610 ch	★★★★★	325 km/h *	3"0	19"4	V10	5 204 cm ³	1 558 kg	203 520 €	N° 629/633/636/647
La remplaçante de la Gallardo surprend par sa polyvalence et sa facilité de conduite. En chaussant des semi-slicks et en s'allégeant via les options, elle est transfigurée en pseudo-Performante !										
HURACÁN PERFORMANTE	640 ch	★★★★★	325 km/h *	2"9 *	-	V10	5 204 cm ³	1 382 kg *	234 050 €	N° 666

**HÔTESSE DE L'AIR**

La supersportive s'emporte, mais s'allège peu... Elle ferait des miracles, grâce à l'aéro active (A.L.A.). Sans être extrême dans l'âme, cette Huracán progresse en sonorité, en performances, en efficacité et en stabilité à haute vitesse au nom d'A.L.A. Elle mérite des pneus semi-slicks (en option).

↑ V10 unique. Efficacité. Stabilité. ↓ Réglages non radicaux. Allègement.

HURACÁN SPYDER	610 ch	★★★★★	324 km/h *	3"4 *	-	V10	5 204 cm ³	1 542 kg *	223 860 €	N° 650
Affublé d'une capote et d'un double bossage, le Spyder permet de se délecter du V10 : une perle rare atmosphérique ! Quelle voix. Avis aux mélomanes en mal de vitamine D, il s'agit d'un collector.										
AVENTADOR S	740 ch	★★★★★	350 km/h *	2"9 *	-	V12	6 498 cm ³	1 575 kg *	337 900 €	N° 662
La mise à jour est alléchante : + 40 ch, roues arrière directrices, échappement libéré, amortissement piloté, direction dynamique... Plus pointu, plus volubile, le V12 envoûte et la bête se place plus promptement.										

LAND ROVER www.landrover.com

RANGE V8 SUPERCHARGED	510 ch	★★★★★	250 km/h	5"1	24"1	V8 à comp.	5 000 cm ³	2 515 kg	123 500 €	N° 612
La quatrième génération perpétue la tradition avec superbe, tout en « s'allégeant » grâce au châssis alu. Les guillemets s'imposent : 2,5 tonnes ! Rien de sportif, mais le luxe omniprésent et le confort sont uniques.										
RANGE SPORT V8 SUPERCHARGED	510 ch	★★★★☆	250 km/h	5"0	24"0	V8 à comp.	5 000 cm ³	2 482 kg	96 700 €	N° 623/630
Moins opulent que le Range, le Sport renoue le contact avec la chaussée et avec le V8. Il parvient à camoufler son obésité en Dynamic, grâce à la suspension et au différentiel actifs, mais pas au freinage.										
RANGE SPORT SVR	550 ch	★★★★☆	260 km/h	4"7	23"5	V8 à comp.	5 000 cm ³	2 483 kg	131 400 €	N° 640/645
Le colosse Special Vehicle Operations devient le Land Rover le plus puissant, le plus performant et le plus dynamique jamais produit. Au regard d'une telle masse, il étonne par sa rigueur et sa sonorité.										

LEXUS www.lexus.fr

GS F	477 ch	★★★★☆	270 km/h *	4"6 *	-	V8	4 969 cm ³	1 790 kg *	99 900 €	N° 649
Inconnu, le soldat nippon a de vrais atouts : V8 chantant, différentiel vectoriel. Mais pour être cinglant, il lui manque une boîte obéissante, une direction informative et un amortissement à la hauteur (trop souple).										
RC F	477 ch	★★★★☆	270 km/h	5"2	23"5	V8	4 969 cm ³	1 855 kg	79 790 €	N° 637/643/652
L'empire Lexus-Toyota se réveille et ce coupé n'a pas qu'un style Dark Vador sauce manga pour convaincre. Il peut s'enorgueillir de sa sonorité et de ses prestations dynamiques, grâce au différentiel vectoriel.										

LOTUS www.grouplotus.com

ELISE SPORT	136 ch	★★★★☆	204 km/h *	5"5 *	-	4 en ligne	1 598 cm ³	856 kg *	41 150 €	N° 665
L'icône des roadsters light s'offre un dernier restylage (- 10 kg), avant son renouvellement en 2020. Sage sur le plan mécanique, la Sport permet de profiter d'un châssis d'exception et d'une commande de boîte remaniée.										
ELISE SPRINT 220	220 ch	★★★★☆	233 km/h *	4"5 *	-	4 en ligne à comp.	1 798 cm ³	878 kg *	56 780 €	N° 665
L'Elise 2017 se rapproche visuellement des Exige/Evora. La commande de boîte est précise et superbe. L'échappement est plus communicatif. La Sprint, elle, s'allège de 41 kg et gagne des semi-slicks.										
ELISE CUP 250 2017	246 ch	★★★★★	248 km/h *	4"3 *	-	4 en ligne à comp.	1 798 cm ³	884 kg *	63 130 €	N° 667

**MENU BEST OF**

246 ch dans une Elise ! La Cup bénéficie aussi du restylage 2017 et de la commande de boîte à tringlerie apparente. Au passage, elle s'allège de 13 kg, voire 37 kg en cochant les bonnes options. Parmi elles, il faut se ruer sur l'échappement titane, puis profiter à fond du comportement divin.

↑ Feeling. Légèreté. Sensations. ↓ Caractère moteur à haut régime.

EXIGE SPORT 380	380 ch	★★★★★	286 km/h *	3"7 *	-	V6 à comp.	3 456 cm ³	1 110 kg *	91 470 €	N° 660
Faute de nouveau modèle, Lotus revoit la piste : - 15 kg, + 30 ch, appui aéro, tringlerie apparente. Pas de quoi se damner ? Si, l'échappement titane optionnel fait vibrer et le dynamisme parvient à progresser !										
EVORA 400	406 ch	★★★★★	300 km/h *	4"6	23"8	V6 à comp.	3 456 cm ³	1 445 kg	96 810 €	N° 644/648/651
La GT maison revient en force avec un V6 reгонflé, très loquace en mode Sport et qui lui permet de décrocher 22"8 ! Plus incisive, plus instinctive et plus joueuse, l'Evora 400 est bourrée de tempérament.										
EVORA 410	416 ch	★★★★★	305 km/h *	4"2 *	-	V6 à comp.	3 456 cm ³	1 325 kg *	109 500 €	N° 660
Par gourmandise, l'Evora se radicalise : + 10 ch, - 70 kg, deux fois plus d'appui aéro... Le ton du V6 change avec l'échappement titane optionnel. Le confort régresse alors que le grip latéral augmente. Craquante.										

MASERATI www.maserati.fr


GHIBLI S Q4	410 ch	★★★★☆	284 km/h *	4"8 *	-	V6 biturbo	2 979 cm ³	1 870 kg *	87 000 €	N° 621/642
La Ghibli renaît de ses cendres, mais en 4 portes. Cette « petite » Quattroporte (4,97 m !) restylée se révèle équilibrée et chantante en Sport. Mais le feeling, la vivacité, la linéarité du V6 et le freinage déçoivent.										
QUATTROPORTE GTS	530 ch	★★★★☆	307 km/h *	4"8	23"4	V8 biturbo	3 798 cm ³	2 110 kg *	159 200 €	N° 612/619 (S Q4)
La limousine restylée en 2016 s'étire sur 5,26 m et reçoit un V8 biturbo Ferrari qui lui donne des ailes. La mélodie est moins enivrante, mais les accélérations et la tenue de route sont en net progrès.										
LEVANTE S	430 ch	★★★★☆	264 km/h *	5"2 *	-	V6 biturbo	2 979 cm ³	2 109 kg *	90 500 €	N° 654
Maserati se lance tardivement dans le SUV en arguant d'un style original, d'un confort royal et d'une sonorité sympa. Mais dès qu'on le bouscule, il lâche prise : maintien de caisse, feeling, freins...										
GRANCABRIO MC	460 ch	★★★★★	289 km/h *	4"9 *	-	V8	4 691 cm ³	1 980 kg	159 630 €	N° 626
Restylé, le vieillissant GranCab' fait oublier ses mensurations, tant il se montre précis et équilibré. L'échappement actif libère le V8. Quel bruit ! Les réglages de suspension satisfont, contrairement à ceux de la boîte auto.										

MAZDA www.mazda.fr


MX-5 RF 2.0	160 ch	★★★★☆	215 km/h *	7"5 *	-	4 en ligne	1 998 cm ³	1 055 kg *	33 500 €	N° 662
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose une targa au toit amovible (Retractable Fastback). La prise de poids est limitée (40 kg) et la polyvalence croît. Mais l'effet décoiffant disparaît.										
MX-5 1.5	131 ch	★★★★☆	205 km/h	8"1	29"3	4 en ligne	1 496 cm ³	1 015 kg	25 500 €	N° 655
Trop juste, le 1,5 litre ? Non, les sensations mécaniques sont proches du 2.0 et cette version préserve l'essentiel : un maximum de plaisir et des réactions faciles ! Mais le dynamisme régresse (réglages souples).										
MX-5 2.0	160 ch	★★★★★	213 km/h	7"7	28"5	4 en ligne	1 998 cm ³	1 073 kg	31 000 €	N° 643/646/666
Plus petite, légère, high-tech et agressive, la 4 ^e génération perpétue la légende du roadster pur, mais pas dur. A la fois conciliante, efficace et agile, la MX-5 procure un maximum de plaisir. Imbattable à ce prix !										

McLAREN www.mclarenautomobile.com

540C	540 ch	★★★★★	320 km/h *	3"5 *	-	V8 biturbo	3 799 cm ³	1 311 kg *	164 500 €	N° 662
L'entrée de gamme « Club » est tout sauf une supersportive au rabais. Le V8 biturbo – dégonflé – dépote mais manque de voix. La 540C excelle dans tous les domaines : agilité, feeling, freinage, motricité...										
570S	570 ch	★★★★★	328 km/h *	3"1	19"3	V8 biturbo	3 799 cm ³	1 446 kg	186 950 €	N° 646/650/660
Avec les Sport Series, McLaren se focalise sur le grand tourisme et la polyvalence. Le V8 biturbo n'étant guère expressif, la 570S envoûte plutôt par sa légèreté, son feeling très pur... Et ses perfs de supersportive !										
570S SPIDER	570 ch	★★★★★	328 km/h *	3"2 *	-	V8 biturbo	3 799 cm ³	1 498 kg *	210 725 €	N° 668
Scalpée, la 570S demeure un scalpel ! Totalemment rigide, le cab' à toit amovible ne lâche rien au coupé en perfs, en efficacité, en confort et en plaisir de conduite. Cette formule 2 en 1 est sacrément alléchante.										
570GT	570 ch	★★★★★	328 km/h *	3"4 *	-	V8 biturbo	3 799 cm ³	1 450 kg *	196 950 €	N° 655
Cette 570 accentue la philosophie grand tourisme : hayon (guère pratique), toit vitré, suspension conciliante et aéro revue. Proche de la S, la GT ajoute une once de confort et préserve l'essentiel : le feeling.										
720S	720 ch	★★★★★	341 km/h *	2"9 *	-	V8 biturbo	3 994 cm ³	1 419 kg *	249 175 €	N° 665
Coque carbone inédite, évolution moteur, la lame peut même partir à la dérive, réglable ! Explosif, plus réactif, le 4 litres n'est pas envoûtant. Le feeling et le filtrage de suspension constituent une prouesse.										

	PUISSANCE	VERDICT	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	MOTEUR	CYLINDRÉE	POIDS	PRIX	ESSAIS SPORT AUTO
PI GTR	1 000 ch	★★★★★	325 km/h *	2"6 *	-	V8 biturbo+élec.	3 799 cm ³	1 300 kg *	2 500 000 €	N° 667 (50 ex.)
	MONSTRE EN CAGE La P1 était un missile hybride allégé, alors imaginez vous pendant course ! La poussée est immédiate et d'une bestialité inimaginable. A condition de bien doser l'accélérateur, le pétard s'avère conduisible... Et hors de portée de la LaFerrari ou la 918. Les 50 GTR produites sont dédiées à la piste.								↑ Violence. Agilité. Grip.	↓ Réservée à la piste ! 50 ex.

MERCEDES www.mercedes-benz.fr

A 45 AMG	381 ch	★★★★★	250 km/h	4"9	23"6	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	1 599 kg	55 350 €	N° 649/656/661
AMG reçoit sa copie de fond en comble. Au-delà du rendement défilant, l'A 45 gagne du caractère (moteur, bruit), de l'agilité (autobloquant en option) et du confort (amort. piloté). Elle devient une vraie maxi-GTi !										
CLA 45 AMG	381 ch	★★★★☆	277 km/h	4"9	23"5	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	1 617 kg	62 900 €	N° 661
Après la CLS, Mercedes agite le segment des petites berlines. AMG souffle dans les bronches du 2 litres pour en extraire désormais 381 ch, en le rendant plus sonore et attachant. Elle s'avère moins vive que l'A 45.										
GLA 45 AMG	381 ch	★★★★☆	270 km/h	5"1	23"9	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	1 653 kg	63 050 €	N° 667
Restylée, cette Classe A surélevée n'est plus un boulet et mérite désormais le blason AMG pour sa mécanique pétillante, ses perfs et sa motricité. Mais le dynamisme reste inférieur à celui des CLA et A 45.										
C 63 S AMG	510 ch	★★★★☆	290 km/h	4"8	22"4	V8 biturbo	3 982 cm ³	1 829 kg	97 150 €	N° 639/643/655
Malgré la disparition du fabuleux 6,2 litres, la Classe C conserve un sacré tempérament mécanique. L'efficacité progresse et l'équilibre reste très survireur. Miam... Elle démarre à 476 ch et existe en break.										
C 63 S AMG Coupé	510 ch	★★★★☆	285 km/h	4"5	22"1	V8 biturbo	3 982 cm ³	1 866 kg	101 600 €	N° 647/661/667
Ce coupé n'est pas le plus efficace ni le plus vif de la catégorie (M4). Mais son caractère trempé digne d'une muscle car, son côté fun et ses performances le rendent ultra-attachant. Existe en cab, pas assez rigide.										
SLC 43 AMG	367 ch	★★★☆☆	250 km/h	4"8	23"3	V6 biturbo	2 996 cm ³	1 598 kg	66 350 €	N° 655/661
Changement d'identité, perte de deux cylindres, l'icône SLK restylée multiplie les risques. Il chante juste, marche fort, mais « motrice » mal et n'est pas rigide, rigoureux. La boîte auto, elle, désespère, comme les freins.										
E 63 AMG S 4MATIC+	612 ch	★★★★☆	300 km/h *	3"4	20"7	V8 biturbo	3 982 cm ³	2 105 kg	131 200 €	N° 661/667
Une Classe E aussi puissante qu'une Carrera GT, du délire ! Le V8 séduit autant par sa brutalité que sa musicalité. Elle impose la transmission intégrale, mais s'équipe d'un mode Drift ! Ouf. Existe en break.										
S 63 AMG 4MATIC COUPÉ	585 ch	★★★★☆	300 km/h *	3"9 *	-	V8 biturbo	5 461 cm ³	2 070 kg *	187 300 €	N° 631
Le CL change de nom, mais pas de philosophie, plus axée sur le confort que l'émotion. Le bruit est étouffé et l'inscription reste mollasse. La suspension active s'inclinant en courbe est réservée aux propulsions.										
GLE 63 S AMG COUPÉ	585 ch	★★★★☆	280 km/h *	4"2 *	-	V8 biturbo	5 461 cm ³	2 350 kg *	143 600 €	N° 655
Mercedes rétorque enfin à BMW et au X6 M avec un dérivé du ML, pardon GLE, aux caractéristiques invraisemblables. Pour une telle masse, l'efficacité et les perfs sidèrent. Mais ce gros bras manque de piment.										
G 65 AMG	630 ch	★★★★☆	230 km/h	5"4	24"4	V8 biturbo	5 980 cm ³	2 639 kg	282 200 €	N° 661
AMG ose installer un V12 biturbo de 630 ch dans un Classe G. Surréaliste, extravagant, le baroudeur ancestral, à châssis échelle, accélère plus fort qu'une Elise Sport 220 et s'avère moins castrateur que le G 63.										
AMG GT R	585 ch	★★★★★	318 km/h *	3"5	20"1	V8 biturbo	3 982 cm ³	1 648 kg	174 800 €	N° 661/666
Hulk se dope davantage, embarque des roues arrière directrices, une aéro active et des liaisons au sol inédites. Il met K-O. par son tempérament et n'a pas grand-chose à envier au gratin des pistardes.										
AMG GT C ROADSTER	557 ch	★★★★★	316 km/h *	3"7 *	-	V8 biturbo	3 982 cm ³	1 735 kg *	171 200 €	N° 664
	PLEIN LES OREILLES ! La GT tombe le haut, pour le plus grand plaisir des esgourdes, et élargit le popotin - irrésistible -, qui remue aussi grâce aux roues arrière directrices. Le dynamisme du coupé est préservé, malgré les 55 kg supplémentaires. Le roadster débute à 476 ch (GT), sans les ailes gonflées ni les roues arrière directrices.								↑ Sonorité. Caractère. Rigidité.	↓ Poids.

MINI www.mini.fr

COOPER S	192 ch	★★★★☆	223 km/h	7"6	27"9	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	1 289 kg	26 000 €	N° 631/633
La Mini ne cesse de s'empâter, mais préserve l'essentiel : un comportement de gros kart, moins mobile et cassant que par le passé. Cette génération troque le 1,6 litre contre un 2 litres sonore mais moins caractériel.										
JOHN COOPER WORKS	231 ch	★★★★☆	238 km/h	5"8	25"6	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	1 311 kg	33 100 €	N° 643/649
Voici la Mini la plus déléguée de l'histoire : 231 ch et 238 km/h ! Ses performances épatent. Le comportement, lui, est enfin rigoureux : motricité, vivacité. Il manque toutefois une touche de fun pour être au top.										

MORGAN www.morgan-motor.co.uk

3 WHEELER	83 ch	★★★★★	185 km/h *	6"3 *	-	2 en V	1 983 cm ³	525 kg *	48 170 €	N° 605
Morgan a exhumé son modèle original en 2012, pour notre grand plaisir : bruit d'enfer (V-twin réalésé), sensations fortes, unique roue arrière non baladeuse... Inclassable, ce tricycle n'est toutefois pas donné.										
PLUS 8	390 ch	★★★★☆	250 km/h *	4"2 *	-	V8	4 799 cm ³	1 213 kg	114 650 €	N° 607
Ce roadster reprend le look de la 4/4 originelle (1936), mais repose sur le châssis alu (rigide) de l'Aero. Le V8 BMW rend ce poids plume fulminant. Malmener l'anglaise déléguée se mérite, surtout sur le bosselé et le mouillé.										

NISSAN www.nissan.fr

370Z NISMO	344 ch	★★★☆☆	250 km/h	6"1	25"6	V6	3 696 cm ³	1 560 kg	45 300 €	N° 621/641
Dérivée, la « Z » ? Pas vraiment. Le V6 reste linéaire et atone. La suspension raffermie grève le confort mais renforce l'efficacité. Cette propulsion de 344 ch demeure ennuyeuse et guère performante. Un comble !										
370Z ROADSTER	328 ch	★★★☆☆	250 km/h *	5"8 *	-	V6	3 696 cm ³	1 555 kg *	39 300 €	N° 583/615
La « Z » se dévêt avec style, mais le V6 est discret et fade. La boîte auto, elle, s'avère rapide mais guère inspirée en Drive. En appui, la baisse de rigidité est perceptible par rapport au coupé.										
GT-R	570 ch	★★★★★	315 km/h *	3"5	20"7	V6 biturbo	3 799 cm ³	1 797 kg *	99 910 €	N° 654/663
Dix ans après sa sortie, le samouraï évolue encore : style, aéro, ergonomie, + 20 ch, pot en titane... La GT-R est toujours un monstre d'efficacité (malgré sa masse), de performances et ajoute une note de polyvalence.										

NOBLE www.noblecars.com

M600	650 ch	★★★★★	362 km/h *	-	-	V8 biturbo	4 439 cm ³	1 198 kg *	Non importée	N° 613
Cet agent secret britannique mérite le label « supercar » : performances de Huayra, timbre d'une Aston V8 en plus bestial, feeling d'une Exige V6 et polyvalence d'une GT. Domage qu'elle ne soit pas importée.										

PAGANI www.pagani.com

HUAYRA	730 ch	★★★★★	360 km/h *	3"3 *	-	V12 biturbo	5 980 cm ³	1 350 kg *	1 015 404 €	N° 606/614
Le dernier opus remontant à 2012 est à la hauteur du fantasme qu'il représente : atmosphère, souci du détail, chasse aux kilos obsessionnelle, V12 percutant... Le dynamisme est tout juste divin.										
HUAYRA BC	789 ch	★★★★★	370 km/h *	3"0 *	-	V12 biturbo	5 980 cm ³	1 218 kg *	2 350 000 €	N° 650
Le dieu des vents rend ici hommage à Benny Caiola, un des financiers de Pagani, en se radicalisant : - 132 kg, + 59 ch, échappement, boîte, aéro et trains revus... Et Dieu que c'est bon : légèreté, filtrage, précision !										

POLARIS www.polarisfrance.com

SLINGSHOT	173 ch	★★★☆☆	200 km/h *	5"2 *	-	4 en ligne	2 384 cm ³	764 kg	29 990 €	N° 651
Spécialisé dans le tout-terrain, l'américain Polaris attaque l'Europe au lance-pierre (slingshot). Châssis tubulaire, moteur GM, le tricycle est intuitif et haut en couleur. Mais le moteur et la direction déçoivent.										

PEUGEOT www.peugeot.fr

208 GTi by PSP	208 ch	★★★★☆	226 km/h	6"5	26"8	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	1 199 kg	29 750 €	N° 643/649
En dehors des 8 ch gagnés - anecdotiques -, la GTi reçoit surtout ses trains roulants et hérite d'un autobloquant. Résultat, elle se jette sur la corde comme jamais ! Efficace, le 1,6 litre manque toujours de caractère.										
308 GTi	270 ch	★★★★☆	245 km/h	6"0	25"5	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	1 329 kg	38 700 €	N° 646/648/649
Restylée en 2017, la 308 mange du lion, grâce à des dessous empruntés à la RCZ-R. Moins incisive que la Civic Type R, elle offre toutefois une meilleure polyvalence, s'approchant de la référence Golf GTi.										

PORSCHE www.porsche.com/france

	PUISSANCE	VERDICT	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	MOTEUR	CYLINDRÉE	POIDS	PRIX	ESSAIS SPORT AUTO
718 BOXSTER S PDK	350 ch	★★★★☆	285 km/h	4"1	22"3	4 à plat turbo	2 497 cm ³	1 451 kg	72 680 €	N° 652/656/661
Porsche renoue avec le 4 cylindres. Un scandale ? Le caractère mécanique est certes moins fort et attachant, mais pas déplaisant : sonorité atypique, 7 500 tr/mn. Et quel dynamisme, tout en améliorant le confort !										
718 CAYMAN S PDK	350 ch	★★★★☆	279 km/h	4"0	22"2	4 à plat turbo	2 497 cm ³	1 443 kg	70 640 €	N° 656/660
Le croco perd à son tour 2 cylindres et la musicalité traditionnelle. Les résonances du flat-4 laissent ici sur sa faim. Ce coupé demeure une arme redoutable, capable de rivaliser avec des GT en dynamisme et perfs.										
911 CARRERA S PDK	420 ch	★★★★☆	306 km/h *	3"5	21"2	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	1 505 kg	118 115 €	N° 647/652
Une hérésie, les turbos ? Non, mais le caractère et la sonorité du flat-6 en prennent un coup. La reine conserve son trône en perfs et en dynamisme, si elle est bien équipée : roues AR directrices, barres antiroulis actives...										
911 CARRERA GTS PDK	450 ch	★★★★★	310 km/h *	3"4	20"9	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	1 555 kg	132 550 €	N° 662 (cab)/667
La Carrera S prend du galon : + 30 ch, un look affirmé, une voix retravaillée et un popotin d'intégrale. La suspension se raidit, mais le plaisir s'amplifie, grâce à un échappement spécifique et une efficacité démente.										
911 GT3	500 ch	★★★★★	320 km/h *	3"9 *	-	6 à plat	3 996 cm ³	1 413 kg *	155 255 €	N° 665

**DANS LA STRATOPHÈRE**

Oui, le flat-6 atmo existe encore ! Ce 4 litres provient des Cup et propose 9 000 tr/mn de bonheur... Cerise, il peut désormais être orchestré par une boîte manuelle, en alternative à la PDK. Miam. Un concentré de pures sensations Porsche doté de semi-slicks et de roues arrière directrices.

↑ Pureté.
9 000 tr/mn.
Boîte manu. ↓ Suspension
ferme.

911 TURBO S	580 ch	★★★★★	334 km/h	2"8	19"6	6 à plat biturbo	3 800 cm ³	1 619 kg	206 135 €	N° 650/654/656/659
La tempête devient encore plus violente avec cette phase 2, portée à 580 ch ! L'authentique 911 Turbo reste un outil redoutable et ultra-polyvalent. Mais la concurrence se rapproche : agilité, performances.										
PANAMERA TURBO	550 ch	★★★★★	306 km/h *	3"4	21"2	V8 biturbo	3 996 cm ³	2 101 kg	159 050 €	N° 657/667
La limousine pose des jalons dans la catégorie, en termes de dynamisme. Mieux proportionnée, elle embarque un inédit V8 biturbo et des roues arrière directrices en option. Elle existe en Turbo S hybride de 680 ch !										
PANAMERA SPORT TURISMO TURBO	550 ch	★★★★☆	304 km/h *	3"6 *	-	V8 biturbo	3 996 cm ³	2 035 kg *	161 930 €	N° 668
Aux oubliettes le break à papa ! Cette Panamera gagne sur tous les tableaux. En optant pour l'antiroulis actif, les roues arrière directrices ou l'échappement sport, elle se sent pousser des ailes... Malgré la masse élevée.										
MACAN GTS	360 ch	★★★★☆	256 km/h	5"0	24"7	V6 biturbo	2 997 cm ³	1 895 kg	77 555 €	N° 655
Le Macan porte mal le blason GTS. Il reste trop sage et s'avère moins sympa que le Turbo (côté survivreur). La mécanique est lisse et guère expressive. Quant au châssis, les réglages sont insuffisamment sportifs.										
CAYENNE GTS	440 ch	★★★★☆	262 km/h *	5"2 *	-	V6 biturbo	3 604 cm ³	2 110 kg *	105 770 €	N° 639
Le sumo ne cesse de bonifier son comportement au fil du temps. Ce GTS abandonne le V8 pour un V6 suralimenté. Le tour de force opéré marque davantage que le plaisir généré.										

RADICAL www.radicalfrance.com

SR3 SL	300 ch	★★★★★	246 km/h	3"7	21"7	4 en ligne turbo	1 976 cm ³	775 kg	80 000 €	N° 598/618
Incroyable, cette barquette est homologuable ! Peu à l'aise au quotidien, elle s'exprime surtout sur circuit où les saveurs de la compétition jaillissent : perfs, appui, décélération... Et jusqu'à 1,7 G en latéral !										
RXC TURBO 500	537 ch	★★★★★	280 km/h	3"9	20"4	V6 biturbo	3 500 cm ³	1 147 kg	165 000 €	N° 644/649
Après la barquette, Radical réussit à homologuer un sport-protos ! Hallucinant, comme les sensations : grip latéral, poussée, ambiance. Contraignante sur la route, elle devient démente et irrattrapable sur la piste.										

RENAULT www.renault.fr

CLIO R.S. TROPHY	220 ch	★★★★☆	224 km/h	6"7	26"7	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	1 309 kg	29 600 €	N° 615/649 (Trophy)
Joueuse, bien suspendue, polyvalente, plus incisive, plus performante (+ 20 ch), la Trophy gagne en caractère. Tant mieux, la Clio en avait besoin ! Dotée d'un autobloquant, elle ferait le carton plein.										

ROLLS-ROYCE www.rollsroycemotorcars.com

GHOST	571 ch	★★★★★	250 km/h *	4"9 *	-	V12 biturbo	6 592 cm ³	2 360 kg *	281 430 €	N° 590
La « baby » Rolls mesure tout de même 5,40 m, pèse 2,4 tonnes et accélère aussi fort qu'une Corvette ! Coupé du monde, le conducteur apprécie l'amortissement rigoureux et la précision... Du bout des doigts.										
WRAITH	632 ch	★★★★★	250 km/h *	4"6 *	-	V12 biturbo	6 592 cm ³	2 360 kg *	295 860 €	N° 622
Le coupé extrapolé de la Ghost et porté à 632 ch (!) se refuse au sport. Lui aussi. Il fascine toutefois par sa douceur de fonctionnement, son filtrage de suspension et sa capacité à isoler des tracas extérieurs.										
DAWN	571 ch	★★★★☆	250 km/h *	5"0 *	-	V12 biturbo	6 592 cm ³	2 560 kg *	332 400 €	N° 666
Dérivée de la Wraith, la découvrable renvoie à une époque où seuls importaient le confort et le déplacement sans effort. Le moindre kilomètre est un voyage. Le moindre trajet est une croisière. Dépaysement garanti.										

SEAT www.seat.com

LEON CUPRA SC	300 ch	★★★★★	250 km/h	6"1	25"0	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	1 346 kg	35 160 €	N° 667
La Cupra pousse le curseur à 300 ch et se révèle redoutable avec des semi-slicks et des freins renforcés. Y compris sur piste, où elle humilie la concurrence. Ultra-efficace et mordante, elle reste feutrée en sonorité.										

SUBARU www.subaru.fr

BRZ	200 ch	★★★★☆	226 km/h	7"3	27"7	4 à plat	1 998 cm ³	1 244 kg	32 990 €	N° 604/620
Avec l'appui de Toyota, Subaru se lance dans le petit coupé propulsion. Une aubaine ? Oui, en ce qui concerne l'agilité et la précision. Mais la fermeté de la suspension et la fadeur du flat-4 jettent un froid.										
WRX STI	300 ch	★★★★☆	248 km/h	5"7	25"2	4 à plat turbo	2 457 cm ³	1 517 kg	44 990 €	N° 628/635
La quatrième génération réussit l'exploit d'améliorer à la fois la rigidité et le confort. Mieux filtrée, plus stable, plus franche, cette STI pêche en revanche par son caractère mécanique et le mordant de ses freins.										

TESLA www.tesla.com/fr

MODEL S P100D	772 ch	★★★★☆	250 km/h	2"9	21"0	2 élec.	-	2 289 kg	147 100 €	N° 667
La lourde berline électrifiée en mode « Vitesse démesurée » avec une accélération violente et instantanée. Impensable, comme les freins, à l'inverse sous-dimensionnés. Dommage, car elle accepte d'être secouée.										

TOYOTA www.toyota.fr

GT 86	200 ch	★★★★☆	212 km/h	7"2	27"7	4 à plat	1 998 cm ³	1 251 kg	32 490 €	N° 609/641/658/661
Cette jumelle de la BRZ passe sur le billard : look, planche de bord... Et le flat-4 ? Il ne bouge pas d'un iota, malheureusement. Pour le reste, la propu' légère, équilibrée et joueuse est toujours aussi attachante !										

VOLKSWAGEN www.volkswagen.fr

GOLF GTI PERFORMANCE	245 ch	★★★★☆	250 km/h *	6"2 *	-	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	1 387 kg *	36 300 €	N° 665
La 7 ^e génération a droit à un restylage et 15 ch de plus sur cette Performance, unique version disponible. Le 2 litres ronfle avec vigueur. Agréable au quotidien, la GTI sait aussi montrer les crocs en courbe.										
GOLF R	310 ch	★★★★☆	250 km/h *	5"1 *	-	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	1 483 kg *	41 380 €	N° 665
La pétillante R restylée gagne 10 ch, pour la forme. Elle peut recevoir un échappement en titane Akrapovic, des pneus semi-slicks ou être débridée à 267 km/h ! L'intégrale a le mérite d'être joueuse. Existe en break.										

VOLVO www.volvocars.com/fr

S60 POLESTAR	367 ch	★★★★☆	250 km/h *	4"7 *	-	4 en ligne T.+comp.	1 969 cm ³	1 751 kg *	65 300 €	N° 655
Volvo se remet au sport, par le biais de la division Polestar importée en France depuis 2016. Le banal quatre pattes turbo et compresseur marche fort. L'intégrale étonne par son équilibre et parvient à procurer du plaisir.										

WESTFIELD www.roadracingcenter.com

FW 300 RACE	234 ch	★★★★★	200 km/h	4"9 *	25"2 *	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	650 kg *	43 840 €	N° 651
Depuis 1982, le constructeur anglais applique à la lettre la formule magique de la Seven : légèreté, sensations pures, rigueur... Il l'a peaufinée en 2015 en se penchant sur les trains roulants, la direction et la sonorité.										

Depuis 1962

Sport - Luxe - Compétition - Collection

Référent sur le marché de l'automobile de sport, de luxe, de compétition et de collection, Sport Auto Annonces vous présente une offre exhaustive de véhicules neufs ou d'occasion issue des plus prestigieux réseaux officiels et des spécialistes reconnus. Avec la plus forte audience et diffusion du marché français de la presse automobile de prestige, vos annonces bénéficieront, dans Sport Auto, d'un environnement privilégié et d'une efficacité éprouvée.

A VOTRE SERVICE

Directeur de publicité : Nicolas Berthy 01 41 33 52 43
Equipe commerciale : Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46 - Clément Gugnion 01 41 33 59 65
pub.sportauto@mondadori.fr | www.sportauto.fr

LES 3 ANNONCES DU MOIS

SPORT



Porsche 991 GT3 RS PDK

03/16, 8.600 km, déco Martini Racing 1973,
lift, 1^{ère} main, Fr

L'art de l'automobile (75)
205.000 €

P.145

COLLECTION



Ferrari V12 Sbarro Prototype

Geneva Show 2005

Particulier
PSD

P.154

COLLECTION



Porsche 944 S2 3.0 L Cabriolet

03/90, 30.000 km, 1^{ère} main,
état concours, collector

Auto Baléares (66)
PSD

P.109

L'ACTU DU MOIS

Professionnels: envoyez vos actus à nicolas.berthy@mondadori.fr

Lemauviel Exclusive 'Réparateur Agréé R8' Audi Sport.



■ L'expertise technique et le savoir-faire des ateliers Lemauviel Exclusive Audi Vire (14) dispose désormais de l'agrément

officiel Audi Sport pour toutes les interventions d'entretien et de réparation sur les Audi R8.

Cette concession officielle Audi renforce donc les services de son pôle Exclusive déjà particulièrement expérimenté sur le secteur de l'automobile hautes performances.

Lemauviel Exclusive - Audi Vire
ZA Les Neuvilleières - BP 10035 - 14500 VIRE



PROFESSIONNELS,
pour vos communications :
4 numéros en 2018,
3 mois de parution par n°.

Sport Auto Classiques,
notre nouveau magazine
trimestriel dédié à la passion de
l'automobile de collection.

Directeur de publicité : Nicolas Berthy 01 41 33 52 43
Equipe commerciale : Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46 -
Clément Gugnion 01 41 33 59 65
pub.sportauto@mondadori.fr

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF
CADILLAC CORVETTE CAMARO



18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES
A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

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

RÉSEAUX

MOTUL
* Conso. mixtes: 11.4 à 11.6 l/100 km - Taux CO2: 260 à 265 g/km ** Emission mixte: 12.7 à 14.1 l/100 km - Taux CO2: 291 à 322 g/km *** Conso. Cycle: mixtes: 11.1 à 12.6 l/100 km - Taux CO2: 252 à 292 g/km - Visuels et données constructeur non contractuels - RCS: Tours 349 449 419 - ORIAS N°0703299



NOUVELLE ABARTH 595 PISTA



CONNECTÉE À UN MONDE DE PERFORMANCE. Réinventez votre façon de conduire avec Nouvelle Abarth 595 Pista. Soyez toujours connecté(e) avec le système Uconnect™ qui embarque les technologies Apple CarPlay et Android Auto™ pour utiliser votre smartphone sur l'écran 7" HD. Appréciez le challenge avec le système de télémétrie Abarth qui vous permet d'enregistrer vos tracés et de garder un œil sur vos performances !

ABARTH 595 À PARTIR DE

249€/MOIS SANS APPORT*

SOUS CONDITION DE REPRISE - LLD 37 MOIS



* Exemple pour Abarth 595 1.4 T-Jet 145 ch BVM au tarif du 05/04/17, en Location Longue Durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, soit 37 loyers mensuels de **249 € TTC** sous condition de reprise. Offre non cumulable, réservée aux particuliers et valable jusqu'au 30/09/17, dans le réseau Abarth participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Leasys France, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes Elancourt 78190 Trappes - RCS Versailles 413 360 181. Version présentée : Nouvelle Abarth 595 Pista 1.4 T-Jet 160 ch BVM avec options (399 € TTC/mois).
CONSUMMATION CYCLE MIXTE (L/100KM) ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) : de 5,8 à 6,0 et de 134 à 139.



CAB NATION - www.cabnation-paris12.fr

101 bis avenue du Général M. Bizot 75012 Paris - 01 44 74 30 00



COMING SOON
LAMBORGHINI
PARIS
AUTUMN 2017

AUTOFFICINA PARIGI
Un établissement du



JAGUAR APPROVED. LA PERFORMANCE ASSURÉE.



Jaguar APPROVED a pour ambition de vous proposer des véhicules irréprochables en termes de qualité, de performance et de sécurité :

- Une inspection minutieuse de **165 points de contrôle**
- Une garantie européenne **Jaguar Approved de 24 mois**
- Une **traçabilité de l'historique** de l'entretien du véhicule et de la provenance des pièces
- Une **assistance routière européenne de 24 mois** disponible 24H/24
- Un véhicule **100 % prêt à partir**
- Un véhicule **proposé à l'essai**

Découvrez dès maintenant les véhicules d'occasion sélectionnés par le réseau de distributeurs Jaguar Approved.

approved.jaguar.fr

APPROVED

THE ART OF PERFORMANCE

L'art de la performance. **Consommation mixte (l/100km) : 4,0 à 8,6. Émissions de CO₂ (g/km) : 104 à 204.**
Jaguar France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre.



F-TYPE Cabriolet R V8 5.0 550ch BVA8

Ultimate Black, cuir Jet
04/2016 - 15 500 km

122 900 €



XE Portfolio AWD 2.0d 180ch BVA8

Ammonite Grey, cuir Jet
01/2017 - 12 000 km

43 900 €



XE R-Sport AWD 2.0d 180ch BVA8

Ultimate Black, cuir Jet
04/2017 - 8 150 km

46 900 €



Photo non contractuelle

F-PACE R-Sport 2.0d 180ch BVA8

Yulong White, int. Jet
07/2017 - 110 km

56 500 €



Photo non contractuelle

XF Portfolio AWD 2.0d 180ch BVA8

Ultimate Black, cuir Jet
04/2017 - 3 250 km

62 900 €



F-TYPE Coupé V6 3.0 340ch BVA8

Fuji White, cuir Jet
04/2016 - 9 990 km

65 000 €



F-TYPE Cabriolet S AWD V6 3.0 380ch BVA8

Ammonite Grey, cuir Red
01/2016 - 8 500 km

86 900 €



DISCOVERY SPORT TD4 150ch SE BVA9

Gris Corris, cuir Ebony
04/2017 - 7 200 km

45 900 €



RANGE ROVER SPORT SDV6 306ch HSE Dynamic BVA9

Indus Silver, cuir Pimento
04/2015 - 46 100 km

71 900 €



DISCOVERY TD6 258ch HSE Luxury BVA9

Santorini Black, cuir Ebony
04/2017 - 4 900 km

88 900 €

Groupe ABC / BAC

17 Av. des Castelans
98000 Monaco
Tél : +377 97 97 55 55

Bd Maurice Slama - 06300 Nice
Tél : 04 93 18 22 22
www.jaguarlandrover-frenchriviera.fr

50 Av. du Campon
06110 Le Cannet
Tél : 04 92 18 00 18



Garantie Jaguar Approved de 24 mois



SAINT GERMAIN

F-TYPE Cabriolet SVR AWD V8 5.0 575ch BVA8

Gris Corris, cuir Tan
09/2016 - 11 500 km

122 900 €



ORLEANS

XF Luxe Premium 2.2d 200ch BVA8

Lunar grey, cuir Light Oyster
02/2013 - 86 174 km

25 900 €



SAINT GERMAIN

XF R-Sport V6 3.0d 300ch BVA8

Ultimate Black, cuir Jet
05/2016 - 21 864 km

53 900 €



ORLEANS

F-PACE Portfolio 2.0d 180ch BVA8

Dark Saphir, cuir Brogue
03/2016 - 7 056 km

59 900 €



SAINT GERMAIN

F-TYPE Coupé V6 3.0 340ch BVA8

Polaris White, cuir Brogue
05/2015 - 44 000 km

59 900 €



SAINT GERMAIN

F-TYPE Cabriolet S V8 5.0 495ch BVA8

Gris Stratus, cuir Grey
06/2013 - 49 900 km

73 900 €



ORLEANS

XJ Portfolio V6 3.0d 300ch BVA8

Ultimate Black, cuir Jet
06/2017 - 3 500 km

78 900 €



SAINT GERMAIN

F-PACE S/C AWD V6 3.0 380ch BVA8

Gris Corris, cuir Jet/Red
03/2016 - 5 970 km

84 900 €



SAINT GERMAIN

F-TYPE Coupé AWD V8 5.0 575ch BVA8

Firesand, cuir Jet
12/2016 - 8 700 km

141 900 €

Groupe Duffort

23 bis avenue de Saint Germain
78560 LE PORT-MARLY - T : 01 39 58 80 71
www.duffort-groupe.com

Rue Arthur Rimbaud
37100 TOURS
T : 02 47 85 10 10

10 Avenue des Droits de l'Homme
45000 ORLEANS
T : 02 38 65 31 31



APPROVED



Retrouvez nos véhicules d'occasion Jaguar APPROVED garantis 24 mois auprès de notre réseau partenaire :

(06) JAGUAR CANNES	04 92 18 00 18	(62) JAGUAR BOULOGNE-SUR-MER	03 21 10 21 96
(06) JAGUAR NICE	04 93 18 22 22	(63) JAGUAR CLERMONT-FERRAND	04 73 74 65 80
(13) JAGUAR MARSEILLE	04 91 29 90 10	(64) JAGUAR BAYONNE	05 59 31 44 44
(14) JAGUAR CAEN	02 31 75 40 00	(67) JAGUAR STRASBOURG	03 90 20 31 00
(17) JAGUAR LA ROCHELLE	05 46 45 20 15	(68) JAGUAR MULHOUSE	03 89 31 13 30
(21) JAGUAR DIJON	03 80 51 50 00	(69) JAGUAR LYON NORD	04 78 66 62 90
(31) JAGUAR TOULOUSE	05 62 19 18 20	(69) JAGUAR LYON SUD	04 78 60 60 00
(33) JAGUAR BORDEAUX MERIGNAC	05 56 57 56 57	(74) JAGUAR ANNECY	04 50 22 63 50
(34) JAGUAR MONTPELLIER	04 67 64 59 10	(75) JAGUAR PARIS 15	01 45 79 43 19
(35) JAGUAR RENNES	02 99 86 80 80	(75) JAGUAR PARIS 19	01 42 39 20 40
(37) JAGUAR TOURS	02 47 85 10 10	(78) JAGUAR PORT-MARLY	01 39 58 80 71
(44) JAGUAR NANTES	02 40 16 11 30	(83) JAGUAR FREJUS	04 94 19 76 64
(45) JAGUAR ORLEANS	04 93 18 22 22	(84) JAGUAR AVIGNON	04 90 03 65 00
(51) JAGUAR REIMS	03 26 97 09 99	(87) JAGUAR LIMOGES	05 55 06 99 00
(54) JAGUAR NANCY	03 83 95 50 40	(92) JAGUAR BOULOGNE-BILLANCOURT	01 70 36 17 30
(56) JAGUAR LORIENT	02 97 87 07 07	(95) JAGUAR PONTOISE	01 39 64 70 32
(57) JAGUAR METZ	03 87 32 56 56	(98) JAGUAR MONACO	+ 377 97 97 55 55
(59) JAGUAR LILLE	03 20 12 18 18		

APPROVED.JAGUAR.FR

THE ART OF PERFORMANCE

L'art de la performance.
Jaguar France. Siren 509 016 804 RCS Nanterre.

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



Cayman GT4
03/16, 12 344 km, int. Noir, PCM, sièges sport Plus, pk. Audio Plus, 112.900 €



991 Turbo S
11/13, 5 175 km, cuir Noir, Servotronic, sièges chauff./ventilés, TOE, 157.900 €



991 Carrera 4S Cabriolet PDK
03/13, 17 882 km, cuir Beige Louxor, Pk. Sport Chrono, échap. sport, 115.900 €



991 Carrera Cabriolet PDK
08/12, 23 030 km, cuir Beige Louxor, Pk. Sport Chrono, échap. sport, 97.900 €



991 GT3
12/13, 17 789 km, blanc, cuir/alcantara noir, Pk. Clubsport, Pk. Chrono, 149.900 €



991 Carrera S PDK
03/12, 58 511 km, cuir Gris Platine, PCM, PDLS, sièges sport Plus, échap. sport, 84.900 €



Cayenne GTS Tiptronic
03/13, 81 135 km, blanc, cuir/alcantara beige, attelage elec., 64.900 €

Boxster S Black Edition PDK
06/11, 66 756 km, sièges sport cuir Noir, Pk. Sport Chrono, échap. sport, 54.900 €

Cayenne Diesel Tiptronic
02/15, 58 995 km, Argent Rhodium, cuir noir, sièges sport chauff., syst. BOSE, 59.900 €

Cayenne Diesel Tiptronic
04/16, 22 771 km, blanc, int. noir, toit pano., sièges chauff., Pk Mémoire, 69.900 €

Panamera Turbo
03/14, 58 915 km, Noir Basalte, cuir Noir/Crème, pk. Sport Turbo, TOE, JA "911 Turbo II" 20", 82.900 €



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse
71, Impasse de la Bourgade
31670 Labège
Tel : 05 62 71 67 67
Fax : 05 62 71 67 68
Tel : 06 16 39 39 33

Centre Porsche Perpignan
539, Chemin de la Fauceille
66000 Perpignan
Tel : 04 68 811 911

Retrouvez toutes nos annonces sur www.centreporsche.fr/toulouse et www.centreporsche.fr/perpignan



ABARTH 595 COMPETIZIONE 180ch
Gris, cuir Marron
12/2015, 12 500 km
20 900 €



MERCEDES SL 350 PACK AMG 306ch
Noir, cuir Noir
02/2013, 40 500 km
49 900 €



MERCEDES G 350 CDI CABRIOLET
Gris, cuir Noir
03/2010, 54 200 km
89 900 €



AUDI S5 CABRIOLET 3.0 TFSI 333ch
Blanc, cuir Noir
03/2016, 16 500 km
56 900 €



ASTON MARTIN DB9 COUPE
Bleu Marine, cuir Ivoire
11/2004, 69 000 km
65 900 €



MASERATI GRANTURISMO V8 400ch
Gris foncé, cuir Gris
10/2008, 55 800 km
54 900 €



RANGE ROVER TDV6 VOGUE
Noir, cuir noir
05/2014, 79 790 km
65 900 €



RANGE ROVER SDV8 AUTOBIOGRAPHY
Gris Corris, cuir noir
02/2015, 66 910 km
91 900 €



duffort APPROVED

23 bis avenue de Saint-Germain
78560 Le Port-Marly
T : 01 39 58 80 71

SHOWROOM DE 1 500 M²

www.duffort-groupe.com

ACHETEZ VOTRE VEHICULE PREMIUM
GARANTIE DE 12 A 24 MOIS
ACHAT DE VOTRE VEHICULE COMPTANT

RÉSEAUX

115



La nouvelle attraction des parcs **Audi Occasion :plus.**

Audi R8.



Audi Occasion :plus Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Acheter un modèle Audi Occasion :plus c'est acquérir une Audi couverte par une garantie constructeur 24 mois équivalente à celle d'un véhicule neuf. Profitez dès maintenant d'un large choix de véhicules qui bénéficient de toute l'expertise Audi au travers de 110 points de contrôle et d'une assistance 24h/24, 7j/7.



Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions

Volkswagen Group France S.A. - RC Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 11,4 - 12,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 272 - 287.



TT Coupé 2.0 TFSI 211 ch S tronic Ambition Luxe
07/13, 62 600 Km, Sellerie pack cuir étendu, GPS, Bluetooth, Volant et sièges sport, Pack extérieur S line...
27 790 €



TT Coupé 2.0 TFSI 230 ch S tronic quattro S line
01/16, 20 500 Km, Audi virtual cockpit, Sellerie cuir Alcantara, GPS, Bluetooth, Parking System Plus, Audi drive select, Advanced key...
39 890 €



S3 Cabriolet 2.0 TFSI 300 ch S tronic quattro
07/15, 32 800 Km, Sellerie cuir Nappa fin, GPS, Bluetooth, Audi drive select, Audi magnetic ride, Syst. audio B&O...
42 890 €



A6 Avant V6 3.0 TDI 272 ch S tronic quattro S line
10/14, 16 197 Km, Sellerie cuir Alcantara, Sièges AV et AR chauffants, GPS, Bluetooth, Audi drive sélect, Toit ouvrant, Pack extérieur S line...
48 480 €



Q3 2.0 TFSI 220 ch S tronic quattro Ambition Luxe
11/16, 9 300 Km, Sellerie cuir Nappa fin, GPS, Bluetooth, Sièges AV chauffants, Audi drive sélect, Caméra de recul, Toit ouvrant, Jantes Audi Sport, Pack extérieur S line, Syst. audio Bose...
49 880 €



S3 Sportback 2.0 TFSI 300 ch S tronic quattro
10/16, 9 901 Km, Sellerie cuir Nappa fin, GPS, Bluetooth, Audi drive sélect, Toit ouvrant, Audi Phone Box, Caméra de recul, Sièges AV chauffants, Syst. audio B&O...
51 890 €



SQ5 V6 3.0 TDI 313 ch tiptronic quattro
05/14, 41 300 Km, Sellerie pack cuir étendu, GPS, Bluetooth, Jantes Audi Sport, Toit ouvrant, Adaptive Cruise Control, Direction dynamique, Advanced key, TV, Syst. audio B&O...
54 390 €



SQ5 V6 3.0 TDI 313 ch tiptronic quattro
12/15, 16 300 Km, Sellerie pack cuir étendu, GPS, Bluetooth, Jantes Audi Sport, Toit ouvrant, Advanced key, Syst. audio B&O...
62 480 €



S7 Sportback V8 4.0 TFSI 450 ch S tronic quattro
07/15, 16 108 Km, Sellerie cuir, GPS Advanced, Audi Phone Box, Corner view, Différentiel quattro Sport, Peinture Audi exclusive, Syst. audio Bose...
75 900 €



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi Bauer Paris.

Retrouvez l'ensemble des offres, des engagements Audi Occasion :plus et plus de 250 modèles exposés dans nos 3 concessions exclusives Audi et sur www.bauerparis.fr



www.bauerparis.fr - alain.scheuer@bauerparis.fr - 01 49 18 30 03

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre
36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00



R8 V10 5.2 FSI 610 CH quattro S-tronic
02/16, 11 900 km, Audi magnetic ride, Pk. cuir étendu Nappa et pav.
Alcantara piquage losange, Echap. sport, B&O, Opts, **162 900 €**



A4 allroad Ambition Luxe 2.0 TDI 150 CH quattro BV6
12/14, 50 980 km, Sellerie cuir/Alcantara, Sièges Av. Sport, Pk. aluminium ext., Xénon plus, **34 900 €**



Q5 2.0 TDI 190 CH quattro S-tronic
08/17, 9 500 km, Sellerie cuir, Sièges Av. Sport, Audi Sound System, Xénon plus, Dispo 12/17, **49 900 €**



S1 Sportback 2.0 TFSI 231 CH quattro BV6
04/14, 64 500 km, Sellerie cuir Nappa, Sièges Av. Sport Argent chauff., Pk. alu. int., Xénon plus, **27 500 €**



SQ5 V6 3.0 TFSI 354 CH quattro tiptronic
08/16, 7 500 km, Sellerie cuir Nappa, Adaptive air suspension, ACC, Affichage tête haute, Matrix LED, TO pano., JA 21", B&O, **89 500 €**



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions



Lemauiel Exclusive

Z.A les Neuvillières – 14500 Vire – Tél. 02 31 59 25 75
Contact : David Schwartz – Mob. 06 78 74 33 95



A3 Sportback S-line COD ultra 1.4 TFSI 150 CH
11/16, 7 873 km, Audi Drive Select, Audi Hold Assist, Xénon Plus, Pk. alu. ext., **28 900 €**



Q3 S-line COD 1.4 TFSI 150 CH S-tronic
01/17, 21 310 km, Audi Drive Select, Xénon Plus, Sellerie cuir/tissu S-line, Pk. alu., **35 900 €**



A3 Sportback S-line 2.0 TDI 150 CH S-tronic
02/17, 9 000 km, Audi Drive Select, Audi Parking System, Toit pano., Pk. alu. int./ext., **35 900 €**



Q3 Ambition Luxe 2.0 TDI 150 CH quattro S-tronic
06/16, 16 840 km, TO pano., Audi parking system plus, Sellerie cuir Milano, **38 900 €**



Q2 Launch Edition Luxe 2.0 TDI 150 CH quattro S-tronic
03/17, 5 000 km, Virtual Cockpit, Sellerie cuir Milano, Advanced Key, Audi Connect, **45 400 €**



SQ7 V8 4.0 TDI 435 CH quattro tiptronic
12/16, 10 445 km, Matrix LED, TO pano., Sellerie cuir Valcona, Pk. Assistance Route, **99 900 €**



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions



Saint Marcel SAS

ZAC du Champ Du Roy, Rue de Turgot – 02000 Laon
Tél. 03 23 27 99 99

www.audi-laon.com



ASTON MARTIN



TIMELESS

LE PROGRAMME DE CERTIFICATION OFFICIEL
DES VÉHICULES D'OCCASION ASTON MARTIN
Seulement disponible auprès de votre concessionnaire Aston Martin agréé



DB9 Coupé 520 cv – 133.900 € – 02/15 – BVA6
9.800 km – Onyx Black / Obsidian Black



V12 Vanquish – 99.900 € – 05/03 – Boite Séqu.
58.100 km – Tungsten Silver / Charcoal



V12 Vantage Coupé – 119.800 € – 03/11 – BVM
31.700 km – Hammerhead Silver / Chancellor Red



ASTON MARTIN PARIS

10, rue de la Cavalerie
75015 Paris
Mr Jimmy Guillou
+33 (0)1 53 86 72 72
www.astonmartinparis.com



ASTON MARTIN BORDEAUX

114, Avenue JF Kennedy
33700 Merignac
Mr Dominique Dietsch
+33 (0)5 56 16 21 00
www.astonmartinbordeaux.com



ASTON MARTIN LYON

5, Avenue Foch
69006 Lyon
Mr Martial Hauvel
+33 (0)4 37 48 07 07
www.astonmartinlyon.com

Réalisation : www.presse-book.net

RÉSEAUX



MASERATI

UN RÉSEAU À VOTRE DISPOSITION

06 - Alpes-Maritimes

ANTIBES MÉDITERRANÉE MOTORS
15, allée Bellevue
06600 - Antibes
Tél. : 04 92 38 32 10

13 - Bouches-du-Rhône

SIMVA MOTORS
45, rue Arnaud Borrili
ZAC de la Pioline
13290 - Aix en Provence
Tél. : 04 42 39 03 86

14 - Calvados

MASERATI CAEN
Boulevard du Suffolk
14112 - Bieville-Beuville
Tél. : 02 31 75 40 00

31 - Haute-Garonne

MODENA SPORT
92, route de Castres
31130 - Balma
Tél. : 05 61 54 14 14

33 - Gironde

STRADALE AUTOMOBILES
5, allée James Watt
33700 - Mérignac
Tél. : 05 56 13 20 90

34 - Hérault

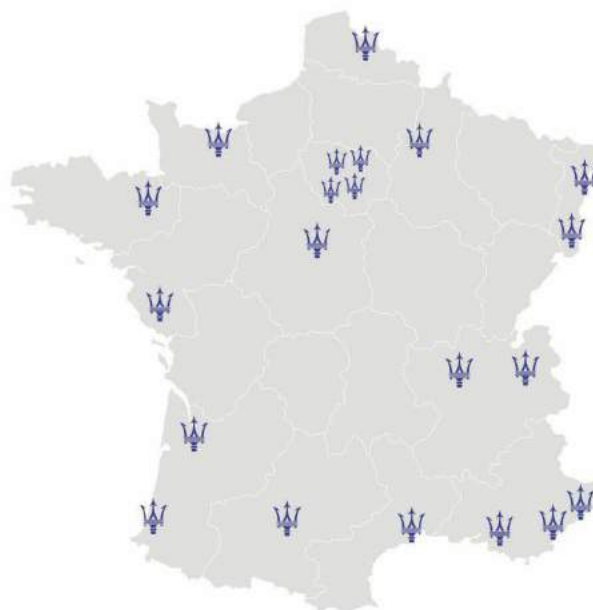
DIAMANT AUTOMOBILES
4, plan du Nega cat
34970 - Lattes
Tél. : 04 99 52 63 67

35 - Ille-et-Vilaine

CLG MOTORS
ZA du Triangle Vert
35520 - La Mézière
Tél. : 07 87 01 13 32

45 - Loiret

MASERATI ORLÉANS
10, avenue des Droits de l'Homme
45000 - Orléans
Tél. : 02 38 65 31 31



51 - Marne

REIMS ITAL MOTORE
113, avenue de Reims
51420 - Witry les Reims
Tél. : 03 26 97 97 77

59 - Nord

FIRST AUTOMOBILES
Boulevard de l'Ouest
59650 - Villeneuve d'Ascq
Tél. : 03 20 79 99 85

64 - Pyrénées-Atlantiques

GAPI MOTORS
Rond-point de Maignon
64100 - Bayonne
Tél. : 05 59 42 46 46

67 - Bas-Rhin

MODENA MOTORS STRASBOURG
5, rue Émile Mathis
67800 - Bischheim
Tél. : 03 88 81 26 12

68 - Haut-Rhin

MODENA MOTORS MULHOUSE
1, rue Alcide de Gasperi
68390 - Sausheim
Tél. : 03 89 31 19 19

69 - Rhône

GAUDEL LYON
172, rue de l'Étang
69760 - Limonest
Tél. : 04 78 35 14 00

74 - Haute-Savoie

AUTOMOTION
1040, route de Bellegarde
74330 - Épagny
Tél. : 04 50 22 88 55

75 - Paris

CHARLES POZZI
18, rue du Général Delestraint
75016 - Paris
Tél. : 01 56 07 10 00

75 - Paris

CHARLES POZZI
9, boulevard Gouvion Saint-Cyr
75017 - Paris
Tél. : 01 43 18 29 00

78 - Yvelines

MOTORITALIA
67, boulevard Carnot
78110 - Le Vésinet
Tél. : 01 78 64 31 94

85 - Vendée

TRIDENT
76, rue de la Croisée
Mouilleron le Captif
85000 - La Roche-sur-Yon
Tél. : 02 51 24 43 85

92 - Hauts-de-Seine

CHARLES POZZI
105-107, rue Aristide Briand
92300 - Levallois-Perret
Tél. : 01 47 39 96 50

Monaco

MONACO MÉDITERRANÉE MOTORS
6, lacets Saint Léon
98000 - Monaco
Tél. : +377 97 70 61 00

Modena Sport / 31 Haute-Garonne



Ghibli V6 275 cv Diesel 03/16
52.800 km, nero, cuir nero, nombreuses options, révisé et garantiPSD



Ghibli SQ4 V6 410 cv 02/15
24.316 km, grigio, cuir cuoio, nombreuses options, révisé et garantiPSD



GranCabrio 4.7 04/11
38.156 km, grigio, cuir nero, Bose, GPS, Bluetooth, carnet, garanti 12 mois 84 900 €



GranTurismo 4.7 S BVR 05/12
26.200 km, blanc, cuir noir, nombreuses options, révisé et garanti PSD

Diamant Automobiles / 34 Hérault



Levante V6 275 cv Diesel 07/16
32.900 km, grigio Maratea, cuir rosso, pack business, Assist. Conducteur 79.900 €



Quattroporte S Q4 410 cv 05/16
1.000 km, nero, cuir nero, intérieur carbone, T0, Sport Pack 21 122.000 €



Ghibli V6 275 cv Diesel 07/16
6.000 km, bianco Alpi, cuir nero, Pack business +, opts, 1^{er} main, gtie const 74.900 €



Ghibli V6 275 cv Diesel 11/15
49.900 km, nero Ribelle, cuir Cuoio, packs Convenience et Business 64.900 €

Groupe Duffort / 45 Loiret



Levante S V6 3.0 430cv BVA 01/17
5.600 km, grigio, cuir nero 99 900 €



Levante Diesel V6 3.0 275cv BVA 03/17
4.700 km, grigio metallo, cuir nero86.900 €



Ghibli Diesel V6 3.0 275cv BVA 06/17
2.100 km, bianco, cuir nero65 900 €



Quattroporte SQ4 GranSport V6 410cv 07/17
2.200 km, grigio Maratea, cuir nero125 900 €

Gauduel Lyon / 69 Rhône



Ghibli V6 275 cv Diesel 06/16
13.300 km, marron, cuir noir, Packs (Luxury, Premium et Business) 61.900 €



Ghibli V6 275 cv Diesel 02/16
34.550 km, blanc, cuir noir, JA 20, options 58.900 €



Quattroporte 4.7 V8 S BVA 06/11
87.440 km, bleu, cuir beige, JA 19, Gtie 12 mois 44.900 €



GranTurismo 4.7 V8 S BVR 03/12
23.690 km, gris foncé, cuir havane, calandre chromée, Gtie 12 mois 74.900 €

Le Vésinet / 78 Yvelines



GranCabrio MC V8 460 cv BVA 09/17
1.000 km, grigio Lava, cuir noir, packs (aéro carbone rétro, confort, carbone)..... 186.900 €



Ghibli V6 275 cv Diesel 07/15
38.500 km, grigio, cuir nero, Packs (business, premium et confort), Gtie const. 56.900 €



Quattroporte SQ4 V6 3.0 410 cv 09/14
41.900 km, gris métal, cuir noir, finitions carbone, pédales Inox, Gtie const. 79.900 €



Levante S V6 430 cv 07/17
4.900 km, nero Ribelle mica, cuir rosso, packs (accès, business, Premium, Sport Dark), TVA...117.900 €

Segond Automobiles / 98 Monaco



Levante S 06/17
5.000 km, noir, cuir noir, passepoil gris, full carbone, full options 106.000 €



Levante V6 275 cv Diesel 06/17
3.000 km, noir, cuir noir, passepoil gris, full carbone, full options 96.000 €



Quattroporte V8 GTS 530 cv 01/14
16.500 km, noir, cuir noir, full options 95.000 €



Quattroporte 4.7 GTS MC 03/15
18.000 km, grigio, cuir noir, T.O, DVD, full options DVD 69.000 €

INTERNATIONAL
engine
of the year
awards 2016
Presented by engine technology international magazine



FERRARI V8 TURBO. LE MEILLEUR MOTEUR AU MONDE.

L'une des plus grandes réussites de tous les temps, le nouveau moteur Ferrari V8 Turbo a remporté les plus hautes distinctions lors des « International Engine of the Year Awards ». Grâce à son rendement, ses performances et sa souplesse admirables, la gamme V8 devient la nouvelle référence des moteurs biturbo. Fort d'une série étonnante de solutions d'ingénierie inébranlables, il équipe désormais trois des modèles signatures du cheval cabré : la 488 GTB, la 488 Spider et la California T. Le réseau officiel de distributeurs Ferrari vous invite à le découvrir dès aujourd'hui dans ses showrooms.

Paris
Charles Pozzi
Tél : 01 47 39 96 50
anne-charlotte.palisse@charles-pozzi.fr

Cannes
Ferrari Cannes
Tél : 04 93 45 04 50
bryan@alghassanmotors.com

Lyon
Gauduel
Tél : 04 78 35 14 00
s.albregue@gauduel.fr

Strasbourg
Modena Motors
Tél : 03 89 31 19 19
n.canonica@modena-motors.fr

Toulouse
Modena Sport
Tél : 05 61 54 14 14
alincetto@modena-sport.fr

Bordeaux
Palau
Tél : 05 57 92 01 92
elodierainon@groupe-palau.com

Monaco
Scuderia Monte-Carlo
Tél : (+377) 97 97 38 38
s.gasperini@scuderia-montecarlo.com

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

Monaco
Monaco Motors - SAV uniquement
Tél : 00 377 97 97 88 00
ferrari@ets-cavallari.mc

Le Mans
Charles Pozzi Le Mans - SAV uniquement
Tél : 02 43 14 62 70
contact.lemans@charles-pozzi.fr

Bayonne
Imola - SAV uniquement
Tél : 05 59 42 46 46
contact@gapimotors.com

Mulhouse
Modena Motors - SAV uniquement
Tél : 03 89 31 19 19
info@modena-motors.fr

La Roche sur Yon
Trident SA - SAV uniquement
Tél : 02 51 24 43 85
contact@guenant-trident.com



Ferrari.com

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DES ANNONCES FERRARI APPROVED SUR NOTRE SITE OFFICIEL FERRARI



F599 GTB HGTE F1
03/12, 51.191 km, rouge, cuir noir, toit anthracite, options
159.900 €
Gauduel



California T
07/14, 16.900 km, grigio Silverstone, cuir nero, intérieur full carbone
175.900 €
Gauduel



F458 Coupé F1
06/11, 21.600 km, Rosso Corsa, cuir nero, intérieur carbone, GPS
178.900 €
Gauduel



F430 Spider F1
03/06, 67.377 km, nero, cuir beige
95.900 €
Gauduel



FF
08/13, 5.670 km, gris, cuir noir Daytona, toit panoramique, lift...
205.000 €
Ferrari Cannes



F575 M
09/03, 43.870 km, rouge, cuir noir, sièges racing, int. carbone, Fiorano handling package...
105.000 €
Ferrari Cannes



California T
02/17, 1.250 km, rouge, cuir noir Daytona, pack Handling, Apple carplay...
225.000 €
Ferrari Cannes



California T
08/14, 13.148 km, rouge, cuir noir, toit noir, JA Grigio Corsa, sièges full électriques...
174.000 €
Ferrari Cannes



FF
06/15, 6.250 km, grigio Silverstone, cuir grigio, sièges Daytona, int. full carbone, toit Pano, TVA
279.900 €
Charles Pozzi



F488 GTB
07/16, 969 km, Rosso Fuoco, cuir bianco, pack carbone intérieur, options, TVA
289.900 €
Charles Pozzi



F458 Italia
09/12, 2.650 km, Rosso Corsa, cuir Cuoio, cuir assorti tableau, GPS, JA Diamant 20...
179.500 €
Charles Pozzi



California
05/11, 31.322 km, grigio Silverstone, cuir et alcantara nero, régul, écussons, JA Diamant
129.900 €
Charles Pozzi



FF
03/12, 8.152 km, grigio ferro, cuir nero, full carbone, 1^{er} main, révisé et garanti 24 mois
199.900 €
Modena Sport



F488 GTB
04/16, 9.000 km, giallo Modena, cuir Charcoal, Gtë constructeur, entretien 7 ans
239.900 €
Modena Sport



F458 Spider
06/14, 27.300 km, Rosso, cuir nero, nombreuses options, révisé et garanti 24 mois Approved PSD
Modena Sport



California 2+2 F1
03/10, 56.350 km, nero, cuir nero, nombreuses options, révisé et garanti 12 mois Approved PSD
Modena Sport



F430 Spider F1
08/08, 49.150 km, avorio, cuir marron, nombreuses options, révisé et garanti 12 mois Approved PSD
Modena Sport



F430 Spider F1
03/07, 49.650 km, grigio, cuir rosso, nombreuses options, révisé et garanti 12 mois Approved PSD
Modena Sport



F430 Coupé F1
10/06, 32.355 km, grigio Silverstone, cuir gris Daytona, carnet, révisé et gtie 12 mois
99.900 €
Modena Sport



F430 Coupé F1
03/05, 28.085 km, Rosso, cuir nero, options, Française, carnet à jour, révisé et gtie
99.900 €
Modena Sport



F575 Maranello F1
07/02, 6.250 km, jaune, cuir rouge
125.000 €
Scuderia Monte-Carlo



F458 Spider
01/13, 15.000 km, nero Daytona, cuir Iroko
198.000 €
Scuderia Monte-Carlo



F430 Scuderia
04/08, 37.000 km, Rosso Corsa, intérieur noir
175.000 €
Scuderia Monte-Carlo



F328 GTS
07/92, 59.920 km, rouge, cuir beige
104.000 €
Scuderia Monte-Carlo



SERVICE APRÈS-VENTE OFFICIEL

Monaco Motors

Le projet Ferrari Genuine a été défini en vue d'offrir une vaste gamme de composants, d'accessoires et d'aménagements, conçus et réalisés spécialement pour personnaliser les voitures du Cheval Cabré.

F12 Novitec F1

12/14, 2.450 km
Rosso Corsa
Cuir noir, 1^{ère} main
375.000 €

F599 GTB HGTE F1

07/11, 6.064 km
Noir Daytona
Cuir noir et beige
220.000 €

F458 Italia Spider F1

03/13, 5.600 km
Noir Daytona
Cuir noir, 1^{ère} main
219.000 €

F430 Scuderia F1

07/08, 28.600 km
Rosso Corsa
Tissus noir, 1^{ère} main
185.000 €

F430 Spider BVM

11/08, 34.800 km
Blanc Avus
Cuir noir, 1^{ère} main
169.000 €

F430 Spider F1

03/07, 17.500 km
Gris Silverstone
Cuir rouge
122.000 €

F360 Challenge Stradale F1

04/04, 21.950 km
Rosso Scuderia
Alcantara rouge et noir
229.000 €

F348 Tb

05/90, 11.500 km
Rouge
Cuir magnolia, 1^{ère} main
89.000 €

Testarossa

03/90, 35.100 km
Rosso Corsa
Cuir noir
119.000 €

F575 Superamerica F1

08/05, 2.650 km
Noir Daytona
Cuir noir, 1^{ère} main
469.000 €

Pour plus d'information veuillez contacter votre service après-vente officiel.



GENUINE
Ferrari

Monaco Motors (Groupe Cavallari)
6 - 11 rue Princesse Florestine
98000 Monaco
tél : + 377 97 97 88 00
tél : 06 22 63 37 62
Jean Philippe Bassignana
monacomotors@ets-cavallari.mc



INTERNATIONAL AUTOMOBILES

36/40, avenue de Saint Cloud - 78000 Versailles

01 39 07 24 00 - international-automobiles.com

Pascal Hericher - pascal.hericher@orange.fr



HONDA



Range Rover SVR
04/16, 29.500 km, noir métal, cuir noir et rouge, options, TVA



Mercedes 250 SL Pagode
06/64, 120.000 km
gris metal, cuir noir, hard top



Porsche 911 2.4 S Targa
07/72, ivoire (1110), skaï noir (131)



Jaguar F-Type R 550 cv
05/14, 36.000 km,
noir, métal, cuir noir, options

- **Porsche 997 GT3 Cup**, blanc, 12.000 km, entièrement révisé**2006**
- **Porsche 991 Turbo S**, noir métal, cuir noir, options, 18.000 km**12/13**
- **Porsche 991 Carrera S**, gris foncé, cuir noir, options, 39.000 km**09/12**
- **Porsche 993 Turbo**, gris Artic, cuir noir, options, 82.000 km**04/98**
- **Porsche Macan S V6 3.0 L Diesel**, gris métal cuir choco, options, 55.000 km**06/14**

- **Porsche Cayenne S 4.2 V8 D**, gris foncé, cuir noir, toutes options, 74.000 km**04/14**
- **Alfa Roméo GTV 2000**, gris métal, skaï noir, dossier complet**1971**
- **Austin Cooper S 1300 Mk1**, dossier complet**1967**
- **Austin Healey 3000 Mk III**, marine, cuir fauve**01/65**
- **Bentley Arnage T Série 2**, midnight emerald, cuir magnolia, options, 88.000 km**12/04**

- **BMW X6 M 5.0 D Exclusif**, blanc, cuir noir, options, 31.000 km**03/16**
- **Ferrari F430 Scuderia F1**, Rosso Corsa, alcantara noir, options, 33.000 km**07/08**
- **Ferrari F430 F1**, gris Silverstone, cuir noir, options, 43.000 km**05/07**
- **Ferrari 575 M BVM**, noir, cuir beige, 41.000 km**10/02**
- **Ferrari 550 Maranello**, grigio Palagio, cuir marine, 85.000 km**04/01**

- **Ferrari 308 GTS carburateur**, rouge, cuir noir, carnet, factures, 37.000 km**1979**
- **Jaguar XJ 8 L**, gris moyen, cuir gris, état concours, 63.000 km**01/05**
- **Maserati Quattroporte S Q4 3.0 V6 440 cv**, nero Ribelle, cuir noir, options, 10.000 km, TVA**06/16**
- **Maserati GranTurismo 4.7 S BVA**, nero carbonio, cuir Rosso, options, 18.000 km **09/15**
- **Range Rover SVR**, blanc, toit noir, cuir noir, options, 19.000 km**03/15**



MONACO LUXURY GROUP



NOUVEAU BENTAYGA DIESEL



BENTLEY MONACO
5, Avenue Princesse Grace
Stéphane Levy +377 97 97 97 65
info@bentley.mc
www.monaco.bentleymotors.com

BENTLEY CANNES
58-60, Rue Georges Clémenceau
Christophe Husser +33 4 92 59 17 00
info@bentley-cannes.com
www.cannes.bentleymotors.com

NOUVELLE MCLAREN 720S



McLAREN MONACO
7, AVENUE PRINCESSE GRACE - 98000 MONACO
Christophe Capion + 377 93 25 69 99
info@monaco.mclaren.com
www.monaco.mclaren.com

DAWN BLACK BADGE



ROLLS-ROYCE MONACO
7, Avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
Jean Balandras +377 97 97 97 30
j.balandras@rolls-roycemotorscars-twelvemonaco.com
www.rolls-roycemotorscars-twelvemonaco.com

CHIRON



BUGATTI MONACO
Hotel Fairmont Monte Carlo
12 avenue des Spélugues - 98 000 Monaco
+ 377 97 97 97 67 - Port : + 33 6 40 61 90 32
o.sedlmeier@bugatti-monaco.com - www.bugatti.com

NOUVELLE DB11



ASTON MARTIN MONACO
23, Bd d'Italie - 98000 Monaco
Alexandre Neu + 377 97 97 86 50
alexandre.neu@astonmartin-monaco.com
www.astonmartin-monaco.com

AMG GTC CABRIOLET



SAMGF
7, Avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
+ 377 93 25 21 00
infos@samgf.mercedes.fr
www.mercedes.mc



MONACO LUXURY GROUP

24, av. de Fontvieille 98000 MONACO
Tél. : +377 92 05 95 96



Mercedes-Benz



Aston Martin DB11
02/17 - 2.190 km - 207.000 €



Bentley Continental GT W12 Speed
10/16 - 7.050 km - 182.000 €



Bentley Bentayga First Edition
05/2016 - 18.500 km - 249.000 €



Ferrari 488 GTB
08/16 - 3.900 km - 228.000 €
Malus Ecologique Payé



Aston Martin Vanquish
01/17 - 4.500 km - 208.000 €



Bentley Continental GTC V8 Pack Mulliner
07/15 - 15.350 km - 158.000 €



Bentley « New » Mulsanne
01/17 - 5.450 km - 325.000 €



Ferrari 458 Spider
07/13 - 16.900 km - 198.000 €
Malus Ecologique Payé



Aston Martin Vanquish Volante
07/16 - 1.900 km - 222.000 €



Bentley Continental GT V8
07/15 - 36.500 km - 139.000 €
Malus Ecologique Payé



Bentley Flying Spur W12
10/14 - 24.600 km - 139.000 €



Ferrari F430 Spider F1
02/08 - 24.500 km - 112.000 €



Aston Martin DB9 Volante
07/14 - 15.600 km - 152.000 €



Bentley Continental GTC W12 Speed
09/11 - 20.100 km - 119.000 €



Bentley Continental GT W12
09/11 - 33.500 km - 119.000 €



Ferrari California T
10/16 - 5.125 km - PSD
Malus Ecologique Payé



BMW i8 Pure Impulse
12/14 - 12.000 km - 94.900 €



BMW M6 Coupé
09/14 - 18.350 km - 79.000 €
Malus Ecologique Payé



Range-Rover Sport SVR
11/16 - 11.590 km - 125.000 €
Malus Ecologique Payé



Range Rover Supercharged
03/15 - 12.050 km - 119.000 €
Malus Ecologique Payé



MONACO-OCCASIONS.COM

Distributeur officiel à Monaco



McLaren 675 LT
11/16 – 3.000 km – 365.000 €



Mercedes-Benz C Coupé 63 AMG S
06/17 – 390 km – 109.800 €



Mercedes-Benz G63 AMG Edition 463
04/17 – 2.600 km – 159.000 €



Rolls-Royce Wraith
12/14 – 14.950 km – 235.000 €



McLaren 570 GT
05/17 – 5.000 km – 188.000 €



Mercedes-Benz S63 Coupé AMG
07/15 – 41.000 km – 124.000 €
Malus Ecologique Payé



Mercedes-Benz S65 Coupé AMG
07/15 – 16.000 km – 187.000 €
Malus Ecologique Payé



Rolls-Royce Ghost II
08/16 – 8.770 km – 277.000 €



McLaren 570S
03/16 – 1.800 km – 179.000 €



Mercedes-Benz AMG GT 5
01/16 – 1.300 km – 129.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG L
05/16 – 6.000 km – 148.900 €



Rolls-Royce Dawn
05/16 – 1.700 km – 398.000 €



McLaren 650S Spider
08/16 – 980 km – 249.000 €
Malus Ecologique Payé



Mercedes-Benz C63 AMG SW
05/16 – 46.700 km – 77.800 €



Mercedes-Benz S500 Coupé 4Matic
03/16 – 6.210 km – 127.000 €



Rolls-Royce Phantom Drophead
02/13 – 8.735 km – 295.000 €



McLaren MP4-12C
07/12 – 7.000 km – 145.000 €



Mercedes-Benz G500 Cabriolet
05/13 – 20.000 km – 170.000 €
Malus Ecologique Payé



Mercedes-Benz G500 *2
02/16 – 8.500 km – 215.000 €



Mercedes-Benz GL 63 AMG
12/14 – 9.800 km – 109.000 €
Malus Ecologique Payé

Plus de 200 véhicules disponibles



RÉSEAUX



Depuis 50 ans, l'entreprise familiale ALPINA développe et construit des automobiles exclusives sur la base des modèles BMW. ALPINA a été reconnu comme constructeur automobile en 1983 par le deutsche Kraftfahrtbundesamt (Agence allemande des Transports).

La combinaison d'une puissance souveraine, de châssis sportifs mais confortables pour les longues distances avec des chiffres de consommation exemplaires, souligne chaque automobile de la manufacture ALPINA.

Les Automobiles ALPINA sont développées et construites en étroite collaboration avec différentes usines BMW - qui reçoivent directement les pièces ALPINA sur la chaîne de montage - et respectent ainsi les hauts standards de qualité de la grande série. Les finitions ainsi que l'inspection finale sont effectuées à la manufacture de Buchloe.

La **nouvelle ALPINA B5 Bi-Turbo** est une voiture de grand tourisme à la fois sportive et confortable.

Le moteur dernière génération V8 4,4 litres avec suralimentation Bi-Turbo délivre une puissance maximale de 608 ch (447 kW) et un couple élevé de 800 Nm sur une large plage de régimes. La vitesse de pointe s'établit à 330 km/h.

Le conducteur passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,5 secondes.

La transmission intégrale axée sur la sportivité contribue à une grande agilité et apporte une dynamique de conduite exceptionnelle.

Gamme Alpina : D3, B3 S, D4, B4 S, B5, D5, B6 et B7.

Berline, Touring, Coupé, 2 et 4 roues motrices selon modèle.

Emission combinée de CO₂ : 139 à 247 g/km.

L'exception se cultive dans la discrétion.

Vos partenaires ALPINA :

FOUREL - 26000 VALENCE

04 75 44 20 97

PELRAS - 31100 TOULOUSE

05 34 608 608



Nouvelle Aston Martin DB11



VANQUISH VOLANTE 222.000 €

Touchtronic III - 07/2016 - 2.900 km - Cobalt Blue / Cuir Obsidian Black - Bang & Olufsen - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges ventilés - JA 20 Gloss Black - Caméra - Virures latérales carbone - Volant One77



V8 VANTAGE N430 115.000 €

Sportshift II - 04/2017 - 200 km - Skyfall Silver / Cuir Obsidian Black - 700 W Dolby Système - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges chauffants - JA 19 graphite - Caméra - Virures latérales carbone



RAPIDE S 188.000 €

Touchtronic III - Non immat - 200 km - Tungsten Silver / Cuir Sandstorm - Bang & Olufsen - Navigation satellite - Sièges chauffants ventilés - JA 20 graphite - Caméra - Ecran sièges arrières - Valeur à neuf 226.000 €



DB11 LAUNCH EDITION 214.000 €

Touchtronic III - 05/2017 - 3.000 km - Lunar White / Cuir Obsidian Black - Bang & Olufsen - Navigation satellite - Sièges chauffants ventilés - JA 20 Gloss Black - Caméra 360 - Touchpad - Valeur à neuf 247.000 €



DB11 LAUNCH EDITION 205.000 €

Touchtronic III - 12/2016 - 9.900 km - Magnetic Silver / Cuir Obsidian Black - Bang & Olufsen - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges chauffants ventilés - JA 20 graphite - Caméra - Ecran sièges arrières



VANQUISH VOLANTE CARBON EDITION 198.000 €

Touchtronic III - 05/2015 - 21.500 km - Carbon Black / Cuir Pure Black - Bang & Olufsen - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges ventilés - JA 20 Gloss Black - Caméra - Virures latérales carbone - Volant One77



DB9 VOLANTE 149.000 €

Touchtronic II - 07/2014 - 15.600 km - Marron Black / Cuir Dark Mocha - 700 W audio système - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges chauffants - JA 20 graphite - Caméra



V8 VANTAGE 79.000 €

Sportshift II - 12/2013 - 39.900 km - Tungsten Silver / Cuir Obsidian Black - 700 W audio système - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges chauffants - JA 19 silver - Caméra



VANQUISH 208.000 €

Touchtronic III - 01/2017 - 4.200 km - Hamerhead Silber / Cuir Obsidian Black - Bang & Olufsen - Bluetooth - Navigation satellite - Sièges ventilés - JA 20 Graphite - Caméra - Volant One77

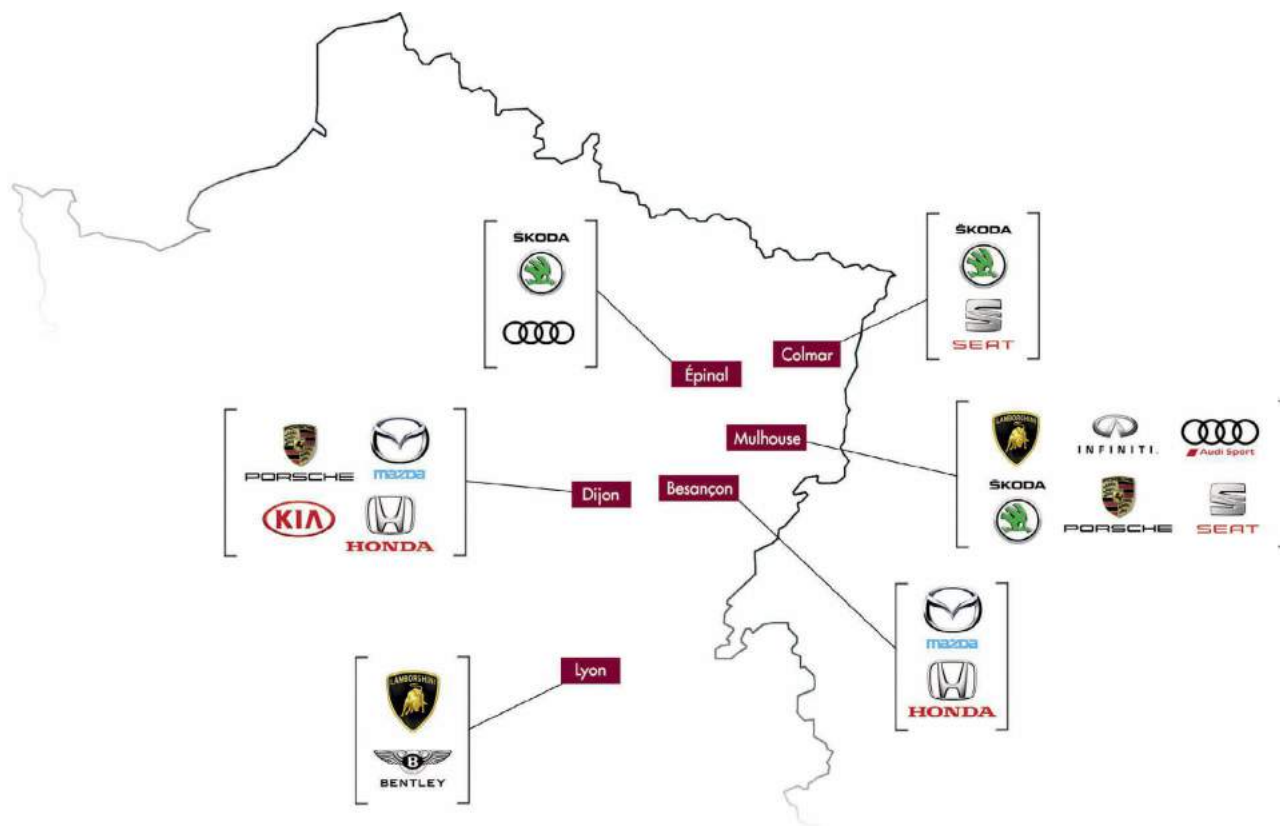
ASTON MARTIN MONACO
 23 Bd d'Italie
 +377 97 97 86 50
astonmartin-monaco.com
alexandre.neu@astonmartin-monaco.com



ASTON MARTIN MONACO

LA FORCE D'UN GROUPE AUTOMOBILE

11 marques ■ 18 concessions dans l'Est de la France



Notre sélection Occasion Prestige



911 Carrera S
09/14, 35 403 km, Bleu Saphir Métallisé, 99 990 €



Cayenne Turbo
05/12, 95 063 km, 74 900 €



Huracan Performante
2017, à réserver



Bentley Bentayga V8 Diesel 435 ch
07/17, 500 km, 239 000 €



Bentley Continental GT V8 S
03/16, 9 500 km, 169 900 €



BENTLEY



L'autonomie d'un diesel, la performance d'une Bentley. **Bentayga Diesel.**

Le moteur V8 32 soupapes vous propulse de 0 à 100 km en seulement 4,8 secondes. C'est peut-être un diesel, mais c'est avant tout une Bentley.

Découvrez-en davantage sur BentleyMotors.com/BentaygaDiesel ou en contactant Bentley Lyon, Passion Automobiles Prestige, 2 Chemin des Cuers, 69570 Dardilly, France. Tel: +33 4 72 29 12 29 www.lyon.bentleymotors.com

Consommations du Bentayga Diesel l/100 km : Urbaine 9,4;
Extra-urbaine 7,2; Combinée 8,0. Emissions de CO₂ 210 g/km.

BENTLEY LYON

Le nom « Bentley » et le « B » ailé sont des marques déposées. © 2017 Bentley Motors Limited. Modèle présenté : Bentayga Diesel.



Sportive, confortable et surtout inclassable.

Nouvelle Panamera Sport Turismo.

Les équipes de vos Centres Porsche Dijon et Mulhouse vous invitent à venir découvrir ce modèle d'exception et à partager la passion qui les anime.



PORSCHE

Centre Porsche Dijon

www.centreporsche.fr/dijon

Centre Porsche Mulhouse

www.centreporsche.fr/mulhouse

Panamera Turbo Sport Turismo - Conso. mixte : de 9,4 à 9,5 l/km - Émissions de CO₂ : de 215 à 218 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

VENT FORCE R8.



La nouvelle Audi R8 Spyder avec
son moteur V10 5.2 FSI de 540 ch.

Rejoignez la #LeagueofPerformance*



Volkswagen Group France S.A. - RCS SOISSONS B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional.
* Ligue de la performance

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 11,4 - 12,3.
Rejets de CO₂ (g/km) : 272 - 287.

Audi Sport

Audi Sport Store

PASSION AUTOMOBILES - Audi Mulhouse
Avenue Pierre Pflimlin
68390 SAUSHEIM
Tél.: 03 89 312 312



Consommations* (l/100 km): urbaine 26.2 / extra urbaine 11.6 / combinée 16.9. Emissions de CO₂: 394** g/km. * En conformité avec la directive EU 80/1268/EEC. ** Avec COD (Cylinder On Demand).

LAMBORGHINI MULHOUSE / LYON

Concessionnaire Officiel

Lamborghini Mulhouse et Lyon, vos concessionnaires officiels, vous présentent la dernière création de la marque Lamborghini, l'Aventador S Coupé qui s'inscrit dans la lignée des modèles imaginés à Sant'Agata depuis 1963. Découvrez-la prochainement chez vos distributeurs officiels Lamborghini Mulhouse et Lyon.

Avenue P. Pflimlin,
68390 Sausheim
Tél : 03 89 314 312 / 06 79 98 11 79
jf.casazza@lamborghini-mulhouse.com
lamborghini-mulhouse.com

2, chemin des Cuers,
69570 Dardilly
Tél : 04 72 29 12 21 / 06 43 55 85 39
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
lamborghini-lyon.com

Sélection Occasions Garanties Certifiées LAMBORGHINI QUALITY PROGRAM

Mulhouse :

VD - Aventador S - Balloon White - à réserver
VD - Huracán Performante - Verde Mantis - à réserver
VD - Huracán LP 610-4 Coupé - Giallo - à réserver
Dépôt Vente à venir
VO - Huracán LP 610-4 - 2015 - 12 000 km - Nero Helene

Lyon :

VN - Aventador S - Rosso Mars - à réserver
VD - Huracán LP 610-4 Spyder - Rosso Mars - à réserver
Dépôt Vente
VO - Aventador LP 700-4 Roadster - 2013 - 7 100 km - Grigio Estoque
VO - Huracán LP610-4 Coupé - 2014 - 15 500 km - Grigio Lynx
VO - Gallardo LP 570-4 Superleggera Ed Tecnica - 2014 - 3 900 km - Orange



Consommations* (l/100 km) : urbaine 26.2 / extra urbaine 11.6 / combinée 16.9. Emissions de CO2 : 394** g/km. * En conformité avec la directive EU 80/1268/EEC. ** Avec COD (Cylinder On Demand).

LAMBORGHINI MONACO

Groupe Segond Automobiles - Concessionnaire Officiel

On ne réinvente pas une icône, on ne peut que la défier.
Le design exclusif Lamborghini et un tout nouveau moteur V12 de 740 ch s'allient désormais à la technologie haut de gamme, sommet de sophistication. Avec ses capacités de reprise à tout régime, sa réactivité foudroyante et son vrombissement à couper le souffle, ce moteur est la marque d'une puissance racée qui offre à présent près de 40 ch supplémentaires à libérer sur l'asphalte. Nouvelle Aventador S Coupé dès à présent disponible à la commande.

Place de la liberté
06320 Cap d'Ail
Tél : 04 93 44 67 24
Arnaud NICOT : 06 43 80 17 20
anicot@segondauto.com
www.lamborghini-monaco.com

Bauer Paris

Occasion

Le choix parmi plus de 250 véhicules d'occasion disponibles immédiatement.

Qualité, garanties, services du réseau Bauer Paris : Achat - Vente - Reprise - Financement.



Mercedes-Benz GL 500
07/15, 680 Km, 87 890 €



Mercedes-Benz CLS 350 d 4MATIC
02/15, 41 600 Km, 51 790 €



Porsche Panamera S
11/09, 83 200 Km, 45 820 €



Mercedes-Benz CLS Shooting Brake 350 d 4MATIC
02/13, 65 900 Km, 37 880 €



Range Rover Evoque SD4 BVA6
12/12, 66 281 Km, 33 880 €



Skoda Superb 2.0 TDI 190 ch DSG6 4X4 Laurin & Klement
02/16, 20 278 Km, 30 880 €



Porsche Cayenne S
12/09, 72 016 Km, 29 890 €



Volkswagen Golf GTE 204 ch DSG6
07/15, 46 500 Km, 28 480 €



Mercedes-Benz Classe A 180 CDI 7G
03/15, 79 856 Km, 23 880 €



Volkswagen Coccinelle Sport 2.0 TDI 140 ch
09/14, 42 400 Km, 18 890 €



Mini Countryman Cooper S ALL4
10/12, 79 200 Km, 18 880 €



Audi TT Roadster 1.8 TFSI 160 ch S line
01/10, 94 300 Km, 16 890 €

www.bauerparis.fr - laurent.pivert@bauerparis.fr - 01 42 12 30 16

NOUVEAU | 5 min CDC

Bauer Paris Saint-Witz

Route de Survilliers
95470 Saint-Witz
01 85 73 30 00

📍 A1 - Sortie n°7

Bauer Paris Saint-Ouen

78-80, rue du Docteur Bauer
93400 Saint-Ouen
01 49 18 30 00

📍 Porte de Clignancourt

Bauer Paris Wagram

21, rue Cardinet
75017 Paris
01 42 12 30 00

📍 3 min pl. de l'Etoile

Bauer Paris Nanterre

36, av. Vladimir Ilitch Lénine
92000 Nanterre
01 85 76 30 00

📍 1 min pl. de la Boule

Jannarely Launch Edition : Derniers exemplaires disponibles



EXCLUSIVITE EUROPE

Sport & Passion



www.marcassus-sport.com

05.62.12.29.00

www.marcassus-shop.com

Votre Concessionnaire Exclusif Lotus pour la région PACA

11 Rue Princesse Florestine
98000 Monaco

+377 97 97 88 00
lotus.monaco@ets-cavallari.mc

Établissement Cavallari, une équipe de passionnés pour des clients passionnés



Elise Cup 250



Exige Cup 380



Evora gt 430

WWW.CAVALLARI.FR

**GRUPE
CAVALLARI**

MARCASSUS *Sport*

DISTRIBUTEUR OFFICIEL
www.marcassus-sport.com



Votre Morgan Plus 4 à partir de 171 € / mois *

En arrivage : 1x Morgan 4/4
2x Morgan Plus 4
1x Morgan Roadster V6 3.7
1x Morgan 3-Wheeler



* Conditions disponibles en magasin. Prix de vente 58 000 € TTC avec apport de 50 %, VR à 36 mois : 50 % - Sous réserve d'acceptation.



Votre Lotus Exige Sport à partir de 240 € / mois *

En arrivage : 1x Evora 410 Sport GP Edition - Série Limitée
2x Evora 400
3x Exige Sport 350
2x Exige Sport 380
2x Elise Cup 250



* Conditions disponibles en magasin. Prix de vente 81 500 € TTC avec apport de 50 %, VR à 36 mois : 50 % - Sous réserve d'acceptation.



Votre Caterham 275 à partir de 112 € / mois *

En arrivage : 1x Caterham Seven 165
1x Caterham Seven 275
2x Caterham Seven 485
1x Caterham Seven CSR 485
2x Caterham Seven 620R



* Conditions disponibles en magasin. Prix de vente 38 000 € TTC avec apport de 50 %, VR à 36 mois : 50 % - Sous réserve d'acceptation.

Retrouvez toutes nos offres et notre stock sur marcassus-sport.com

Sport & Passion

T : +33 (0) 562 122 900

MARCASSUS *Sport*

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

Marcassus Sport BORDEAUX

40, impasse des Forgerons
33127 SAINT-JEAN-D'ILLAC

Marcassus Sport TOULOUSE

26, avenue du Louron
31770 COLOMIERS

**Nous achetons toutes Lotus,
Morgan et Caterham.**



Concessionnaire officiel Lotus Marseille
« Show-room et atelier Lotus région Sud-Est »



Eric Colombo - 06 88 85 09 43 - colombo.eric@aliceadsl.fr

COLOMBO CHALLENGE

3478, Quartier Le Vaisseau - RN8 - 13420 GEMENOS
04 42 72 11 11 - www.colombochallenge.fr

NOTRE STOCK DISPONIBLE

- LOTUS ELISE SPORT 220 NOUVEAU MODÈLE
MY 17.5 - 50 km - Blanc - Cuir noir
- LOTUS ELISE 220 CLUB RACER
2014 - 18 000 km - Gris
- LOTUS EXIGE SPORT 350
2017 - 50 km - Metallic Orange - Alcantara
- LOTUS EXIGE CUP 260
2009 - 13 500 km - Jaune Métal - Cuir/Alcantara
- LOTUS EVORA 400
2017 - 1 700 km - Metallic Grey - Cuir/Alcantara rouge



TLA

CONCESSIONNAIRE LOTUS DEPUIS **25** ANS

VENTE NEUF
ET OCCASION

ENTRETIEN

PRÉPARATION

ACCESSOIRES



Pendant la prise en charge de votre véhicule,
découvrez et vivez l'expérience TLA* !

*Contactez-nous : TLA - 47, boulevard Jules Janin
42000 Saint-Étienne - 04 77 32 66 06

Retrouvez-nous sur www.tla.fr - TLA Saint-Etienne



**Venez découvrir le showroom Lotus & Caterham
de Lomme entièrement rénové !**



**Notre atelier mécanique et carrosserie
reste à votre disposition pour les marques
sportives, classiques et historiques...**

VERBAERE AUTOMOBILES

5 rue Lavoisier - 59160 Lomme

Boulevard de l'Ouest - 59650 Villeneuve d'Ascq

☎ 03 20 90 52 52



Suivez ce flashcode
et accédez en un instant
à tous nos véhicules



Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



Prise en charge du véhicule à votre domicile
Pièces d'origine exclusivement • Services personnalisés

AUTOHAUS 60

32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly • 03 44 57 01 65



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE ET D'EXCEPTION



FERRARI - MASERATI - LAMBORGHINI - ASTON MARTIN - PORSCHE
JAGUAR - AUDI - BMW - MERCEDES - ROLLS ROYCE - BENTLEY
LAND ROVER - LOTUS - BUGATTI - PAGANI - CORVETTE - MCLAREN...

ACHAT - VENTE - DEPÔT-VENTE - REPRISE
RECHERCHE PERSONNALISÉE
FINANCEMENTS - LOCATION - SERVICES

NOS VÉHICULES

FERRARI 360 Modena F1 - 2001 - 37.500 kms	71.000 €
FERRARI 355 Berlinetta - 1997 - 78.500 kms	74.900 €
FERRARI F430 F1 - 2006 - 31.500 kms	94.500 €
FERRARI 512 TR - 1994 - 58.750 kms	149.900 €
FERRARI 458 Italia - 2012 - 28.500 kms	169.900 €
PORSCHE Boxster S 3.4 - 2008 - 66.500 kms	32.900 €
PORSCHE 911 R - 12/2016 - 50 kms	395.000 €
ASTON MARTIN V8 Vantage 4.7 - 2009 - 89.860 kms	53.500 €
AUDI R8 V10 R-Tronic - 2011 - 41.500 kms	78.500 €

NOS AGENCES

COLMAR

06.21.69.51.31
pc@rcprestige.fr

LYON

06.09.85.40.05
md@rcprestige.fr

PARIS

06.07.43.78.84
fw@rcprestige.fr

W W W . R C P R E S T I G E . F R

RÉSEAUX / SPÉCIALISTES



BMW Premium Selection

Véhicules d'Occasion

charrier.bmw.fr



Le plaisir de conduire

BMW Premium Selection. Véhicules d'Occasion.



BMW 520dA xDrive 190 CH M Sport,
03/17, 15 631 km, Kit aero. M, Pk. ConnectedDrive, Full LED, TO élec. - **54 292 €**

BMW Premium Selection. Véhicules d'Occasion.



BMW i8 362CH Pure Impulse, 09/14,
18 727 km, Cuir Exclusive Dalbergia Brown, Pk. Safety, Full led - **101 990 €**

Selection. Véhicules d'Occasion.



BMW M4 CABRIOLET DKG DRIVELAGIC 431 CH, 10/14, 46 227 km, Freins carb./céram., SelectDrive - **69 246 €**

BMW Premium Selection. Véhicules d'Occasion.



BMW X5d 381 CH BVA8, 06/15,
51 689 km, Kit aero. M, Pk. ConnectedDrive, TO pano., Pk. Dynamic Drive - **74 489 €**

CHARRIER Concessionnaire BMW et M Exclusif

53 rue de la Jominière - 49300 CHOLET - Tél : 02.41.71.05.84 - www.charrier.bmw.fr



PORSCHE 911 2.4 E COUPÉ 1972

Livrée neuve aux États-Unis le 8 Novembre 1972. La carrosserie a été restaurée dans la teinte d'origine Viper Green (matching color). L'intérieur en similicuir noir est neuf. Le moteur est matching number. Un dossier factures et photos ainsi qu'un livre retraçant chaque étape de la restauration seront fournis.



PORSCHE 991 GT3 RS - 2015
2290km - État neuf



FERRARI 512 TR - 1992
58 800km - Parfait état



MASERATI MERAK 2000 GT - 1978
77 109km - 200 exemplaires produits



BUGATTI VEYRON GRAND SPORT - 2009
État neuf - Numéro 40 sur les 48 exemplaires



FERRARI BB512i - 1983
10 080km - Première main - Classique Ferrari



MASERATI BORA 4.7 - 1972
10 300 km - Classique Maserati




PORSCHE 997 SPORT CLASSIC - 2010
17 880km - Série limitée à 250 exemplaires



FERRARI 400i AUTO - 1983
62 550km - Intérieur cuir neuf - Peinture neuve



SHELBY GT 500 - 1969
84 250 Miles - 314 véhicules produits en Black Jade

www.jeanlainvintage.com — info@jeanlainvintage.com — suivez-nous sur 

Exposition et vente : 11, rue de la Dent du Chat
73420 Voglans/Chambéry : +33 (0)4 79 88 66 36

Atelier et restauration : 9, rue de la Californie
74100 Ville-la-Grand : +33 (0)4 50 84 21 80



Nouveau distributeur
officiel à Paris

Beaumont

automobiles de prestige



Achat Dépôt Vente - Services haut de gamme

MORGAN 4/4



Morgan 4/4, Neuve, 60.640 €

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOTRE STOCK SUR WWW.BBEAUMONT.COM

45, rue Cambronne - 75015 Paris - Tél. 01 45 51 38 60 - 06 12 69 25 61 - stbeaumont@me.com



Spécialiste FERRARI PORSCHÉ MASERATI

PLUS DE 20 ANS D'EXPERIENCE
ENTRETIEN, PREPARATION, REFECTION MOTEUR & BOITE



Ferrari 612 Grigio Titanio, 79 900 €
01/08, 62 000 km, carnet, factures,
révisée, freins neufs



Ferrari F355 Spider, 89 900 €
10/97, 45 248 km, boîte méca,
carnet, révision à jour



Porsche 997 4S, 49 900 €
11/06, 120 525 km, révision faite,
carnet, double des clés.



Ferrari 348 TB Rosso Corsa, 58 000 €
04/91, 90 222 km, carnet, factures,
révisée, distribution faite, inox,
housse



Porsche 965 3.6 Turbo, 219 000 €
09/93, 100 832 km, carnet,
factures



Ferrari 456 M GT, 87 900 €
02/99, 60 040 km,
carnet, entretien à jour.



Porsche 911 2.2 E, 102 000 €
09/70, 2 392 km,
excellent état.



Porsche 996 Cabriolet 3.6, 39 000 €
03/03, 81 151 km, carnet,
entretien à jour.

Route de Lille - Z.I.B - 59113 SECLIN • Tél. 03 54 68 08 48 - 06 09 97 81 16
www.madoucompetition.com - contact@madoucompetition.com



Disponible sur iPhone



www.dewidehem.fr

DE WIDEHEM

AUTOMOBILES

SHOWROOM de 1 700 m2
56 rue Fondary - 75 015 PARIS
01 80 42 73 30
contact@dewidehem.fr



Jaguar F-type Cab V8 S 495, 74 900 €
2013, 18 900 km, BVA 8, pk perf., pk techno, keyless go, capote bordeaux



Porsche 997 GT2, 155 000 €
2008, 47 500 km, cuir/alcantara, chrono, sièges racing, Bose



Porsche 991 GT3 RS, 220 000 €
2015, 5 000 km, fr., lift, chrono, PCM, full cuir et alcantara, TVA récup.



Porsche Cayman S 987 PDK, 65 900 €
2014, 46 900 km, échap. sport, pk. Sport Chrono Plus, GPS, TVA récup.



Maserati MC Stradale GranCabrio BVA8, 125 000 €
2013, 23 000 km, cuir/alcantara, Skyhook, sièges chauff., Bose



Bentley Continental GT Speed 625 Cv, 129 900 €
2013, 51 500 km, fr., cuir noir, pk. carbone, caméra



Lamborghini Countach 25^{ème} anniversaire, 680 000 €
1990, 278 km d'origine, état exceptionnel, TVA récup., révisée



Aston Martin Vanquish 2+2, 99 900 €
2002, 20 800 km, cuir bi-ton, carnet & factures



Lamborghini Superleggera 570-4, 145 000 €
2010, 27 200 km, fr., lift, caméra, arceau, aileron carbone, révisée



Porsche 997 GT3 RS 3.6, 139 900 €
2007, 38 500 km, arceau complet, PCM, full cuir, chrono



Mercedes SLS AMG Final Edition, 350 000 €
2014, 8 500 km, 1/350 ex., échap. sport, full carbone, freins céramique



Porsche 991 GT3 RS, 219 900 €
2016, 160 km, 1^{er} main, fr., PCM, full cuir, chrono, lift, harnais, TVA récup.



Ferrari 360 Challenge Stradale, 169 900 €
2004, 35 000 km, harnais, arceau, alcantara, bandes peintes



Lamborghini Huracan LP610-4, 199 000 €
2015, 9 500 km, capot moteur verre, lift system, branding package



Aston Martin V8 Vantage Roadster 4.3, 69 900 €
2008, 29 900 km, fr, sièges élec. chauff., Bluetooth, carnet à jour



Ferrari F430 Spider F1, 95 000 €
2007, 66 700 km, origine Pozzi, int. Daytona, pk. carbone



Lamborghini Superleggera LP530-4, 125 000 €
2007, 25 900 km, 1^{er} main, harnais, caméra, révisée



Ferrari 612 Scaglietti OTO, 145 000 €
2009, 24 900 km, Freins céram., Bose, toit pano



Mercedes SLS AMG Roadster, 195 000 €
2012, 19 500 km, pk. inter. carbo., pk. perf., jantes forgées 20"



Porsche 997 GT3 Clubsport, 110 000 €
2010, 47 500 km, PCM, réglu, pack audio, lift



Porsche 991 Carrera S Endurance, 155 000 €
2016, 275 km, PASM, PDC, chrono, TO, carbone, Bose



McLaren MP4 12-C, 139 900 €
2011, 17 500 km, 1^{er} main, fr, full carbone inter., TVA récup.



Lotus Exige Sport 350 BVM, 75 900 €
2016, 7 900 km, 1^{er} main, fr, clim, radar ar, sièges alcantara



Jaguar XJ 220, 550 000 €
1997, 1 217 km, révisée, parfait état, complète

SPÉCIALISTES

Collectionneur d'exception...

Passionnés depuis toujours d'automobiles, nous avons créé la marque La Collection pour répondre aux besoins de ceux qui comme nous aiment plus que tout les véhicules d'exception. Neufs, vintage, de collection ou de prestige, nos véhicules sont hors du commun, ils sont uniques, anciens, introuvables, ont tourné dans des films cultes... Ils sont votre rêve, votre désir le plus fou et nous les avons trouvés ou les trouverons pour vous.

Notre sérieux, notre amour du métier, notre expertise vous offrent la garantie d'une acquisition hors du commun. La Collection, pour tous les collectionneurs d'exception...



BMW M5
2012 | 41 200 km | Nous consulter



BENTLEY CONTINENTAL GT W12
2011 | 32 800 km | Nous consulter



PORSCHE CAYENNE DIESEL
2014 | 46 500 km | Nous consulter



RANGE ROVER SPORT SVR CARBON EDITION
2017 | 55 km | Nous consulter

La Collection
Cars of excellence...

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 458 Speciale - 330 000 €, 12/14, 4 900 km, 1^{ère} main, carnet et factures, gtie Ferrari



Ferrari 458 Speciale - 310.000 €, 06/15, 10 700 km, tout cuir noir, 1^{ère} main, gtie Ferrari



Ferrari F430 Scuderia - 189 000 €, 05/09, 18 300 km, origine Pozzi, 2^{ème} main, carnet et factures



Ferrari 328 GTS - 90 000 €, 06/86, 57 300 km, 3^{ème} main, expertisée, carnet



Porsche 991 GT3 RS PDK - 205 000 €, 03/16, 8 600 km, déco Martini Racing 1973, lift, 1^{ère} main, Fr



Porsche 997 Speedster PDK - 380 000 €, 05/11, 200 km, Bose, cuir étendu, kit X50



Porsche 991 GTS boîte manuelle - 132 000 €, 10/15, 15 000 km, pack carbone, 1^{ère} main, Fr



Porsche 991 Targa 4S 30 anni Italia - 220 000 €, 01/16, 3 000 km, 1 sur 30, PDK, int pieds de poule



Mercedes SLS GT cab Final Edition - 520 000 €, 04/14, 90 km, 1 sur 350, capot carbone



Mercedes SLS GT Final Edition - 499 000 €, 08/15, 90 km, 1 sur 350, capot carbone



Aston Martin DBS Volante - 159 900 €, 03/10, 23 600 km, BVA, 2+2, Fr, dossier



Aston Martin Vanquish II Touchtronic 8 - 179.000 €, 06/15, 14 800 km, full cuir, B&O, TVA app

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

SHOWROOM SUR RDV UNIQUEMENT +33 1 42 18 48 97 - EMAIL : CONTACT@LARTDELAUTOMOBILE.FR

+ de 14 ans d'expérience
+ de 100 véhicules en stock

PARIS PRESTIGE CARS

ACHAT - VENTE - REPRISE DE VÉHICULES DE PRESTIGE



parisprestigecars.fr



Ferrari F12 Berlinetta, 11/14, 12 500 km, cuir/alcantara noir, full carbo. int., freins carbo./céram., TVA app., 238.500 €



Bentley GT Speed 6.0 W12, 02/16, 6 920 km, cuir noir, finition Piano Black, fr, carnet, gtie., 169.500 €



Lamborghini Aventador Roadster, 06/15, 8 500 km, cuir noir, pk. carbone, fr, TVA app., 394.500 €



Porsche 991 Carrera 3.4 350 PDK, 11/12, 41 000 km, cuir noir, échap. sport, Bose, révisée, gtie., 79.900 €



Ferrari California T, 07/14, 13 800 km, cuir bleu, freins carbo./céram., échap. sport, gtie., TVA app., 169.000 €



Aston Martin V12 Vantage Carbone Black Edition, 07/10, 31 600 km, cuir/alcantara noir, freins carbo./céram., gtie., 122.900 €



Lamborghini Diablo, 07/93, 38 400 km, cuir noir, ligne inox, origine Monaco, carnet, révisée, 159.900 €



Range Rover Sport II 3.0 SDV6 292 HSE BVA, 01/14, 49 800 km, cuir noir, TO pano., gtie., 64.500 €



Ferrari 599 GTB Fiorano F1, 07/06, 39 500 km, cuir fauve, finition carbo., origine Pozzi, révisée, gtie., 109.000 €



BMW M3 V8 420, 03/08, 99 100 km, cuir noir, finition alu., toit carbone, xénon, gtie., 36.000 €



Lamborghini Murcielago LP580 BV6, 03/03, 32 800 km, cuir crème/noir, pneus neufs, révisée, gtie., 159.900 €



Porsche Cayenne II 3.0 S E-HYBRID, 12/14, 29 850 km, cuir noir, PCM III, 1^{ère} main, carnet, gtie., 79.900 €

79 AVENUE MARCEAU 75016 PARIS
Thibaut Ménard 01 47 20 90 90

25 AVENUE G. CLEMENCEAU 94700 MAISONS-ALFORT
Cyrille Cattan 01 43 76 15 44

SPÉCIALISTES

145

**Vendez
votre auto
à partir de
29€***

Envoyez votre photo + texte à pub.sportauto@mondadori.fr

Règlement par  au 01 41 33 50 08 ou par chèque à l'ordre de Sport Auto à adresser à

Sport Auto Petites Annonces
TSA 70002, 8 rue François Ory 92543 Montrouge Cedex.

Vos annonces

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le vendredi 13 octobre**



Corvette C7 Stingray Coupé BVA8
11/15, 6.800 km, Pack sport Z51, Bose, Echappement sport • **87.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Corvette C7 Stingray Coupé 6.2 V8 466 ch BVM
09/14, 21.480 Km, Pack sport, Bose, Cuir nappa, Echappement sport • **76.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Corvette C7 Stingray Red Package Coupé 6.2 V8 466 ch
Sièges Compétition, Cuir nappa, Carbone, Bose, Etriers rouge, Echappement Sport • **86.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Corvette Grand Sport Coupé 6.2 V8 466 ch BVA
Kit extérieur sport, Sièges compétition, Cuir nappa, Bose, Echappement sport • **108.330 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Camaro 6 Cabriolet 6.2 V8 453 BVA
Série limitée 50th Anniversaire
• **62.720 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Camaro 6 Coupé 6.2 V8 453 BVM
GPS, Bose, Phare xénon
• **49.600 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Camaro 6 Coupé 6.2 V8 453 ch BVM
Echappement sport, suspension magnétique, GPS, Bose, Phare xénon • **52.330 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Camaro 6 Coupé 6.2 V8 453 ch BVA
Série limitée 50th Anniversaire
• **57.720 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Lotus Evora Coupé 3.5 V6 400
Jantes forgées, Climatisation, Pack alcantara, GPS
• **110.645 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Lotus Exige S Coupé 3.5 V6 350 Sport
Climatisation, pack tartan, pack race, autoradio
• **82.220 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Lotus Elise S Cabriolet 1.8 220 Sport
Climatisation, Pack confort, Packs sport et cuir
• **52.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Lotus Elise Sprint 1.8 220 ch
Sièges sport Carbone, Alcantara, Jantes forgées
• **60.315 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Cadillac ATS-V Coupé 3.6 V6 470 ch
06/17, 10 km, Sièges Recaro, Packs carbone et sport
• **74.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Cadillac ATS Coupé 2.0 Turbo 276 ch
12/15, 10 km, GPS, Bose, Bi-xénon adaptatif, Tout cuir
• **45.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Cadillac SRX 3.6 V6 Premium
11/15, 17.750 km, Toit panoramique, DVD arrière
• **46.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Cadillac Escalade 6.2 V8 426 ch
09/15, 16.900 km, Version Platinum
• **99.980 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Porsche Cayman 2.7 PDK
09/14, 17.010 Km, Volant sport, GPS, Echappement sport • **59.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Porsche 991 Carrera 4S 420 ch PDK
07/16, 5.645 km, Phase 2, Toit ouvrant, ITC, Echappement sport • **139.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



Mercedes Classe C4 Cabriolet 250 Sportline 9G-Tronic
01/17, 10 km, Pack AMG, GPS, Téléphone • **58.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr



BMW Série 435i M Sport
06/15, 33.350 km, Harman Kardon, cuir, GPS
• **42.900 €**

02 47 40 60 60

Automobiles Chassay - www.chassay.fr

VOS ANNONCES



GT PASSION

Tél. : 02 41 96 97 98

Angers

Plus de 30 véhicules sur www.gt-passion.net
2 ateliers Sport & Collection



BMW 1602 - 24.900 €
1972, 101.000 km d'origine, rare dans cet état



Triumph TR4 Overdrive - 37.500 €
1965, dossier expertise complet, restaur récente, Fr



Alfa Romeo 2000 GT - 46.900 €
1974, restaurée en 2015, état neuf



MGA 1600 Coupé - 25.900 €
1961

Parking sécurisé pour automobiles de sport et de collection

Tél. 06 09 41 04 81 **compagniedesremisages**
06 03 35 74 63 @wanadoo.fr



Sport et collection
Paris-La Défense
Tél. : 06 09 41 04 81



RPO classic

BMW 700 SPORT COUPE	1961
FERRARI 328 GTB Argento	1989
FERRARI TESTAROSSA	1990
FERRARI 550 MARANELLO	1997
FERRARI 575 M BOITE MANUELLE	2003
MERCEDES 220 SE CABRIOLET (W128)	1960
MERCEDES 220 SE CABRIOLET	1963
LAMBORGHINI ISLERO	1968
LAMBORGHINI COUNTACH 5000 S	1984
LAMBORGHINI DIABLO VT	1993
PORSCHE 930 TURBO CABRIOLET	1988
PORSCHE 993 C2	1995
ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III	1965
VIGNALE GAMINE	1968

www.compagnie-des-remisages.com



59



60



61



Spécialiste pour les Risques d'Assurances en Entreprise

ASSURANCE AUTO

Au Mans chaque 24 h d'assurance coûte moins cher qu'ailleurs.
Réductions importantes pour kilométrage limité.

Exemples de tarifs (Tous risques, - de 7.000 km / an, avec 50% de bonus, garage et lieu de garage à Paris).



Ferrari 488 gtb
A partir de 1.700 €/an*



Porsche 991 Carrera S / 2013
A partir de 700 €/an*



Ferrari 430 / 2007
A partir de 800 €/an*



Lotus Elise / 2011
A partir de 600 €/an*

Assurance tous risques **Circuit / Loisir** incluse dans votre contrat.
Pour un devis contactez **Rémy Parisseaux** au **06.64.96.64.84**

ALLIANZ CABINET PARISSAUX • 175, rue Nationale, 72000 Le Mans
Tél : 02.43.23.45.40 - h972081@agents.allianz.fr

* Les tarifs communiqués sont pour des clients multi détenteurs de contrats chez Allianz.

VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES

J.-P. ROBERT

41000 BLOIS • www.jprobertautomobiles.com

- Aston Martin V8 Vantage, 09/07, 36.000 km, anthracite, cuir bordeaux
- Ferrari 430 Scuderia, 2009, 33.000 km, rouge, alcantara, carbone
- Ferrari 599 GTO, 06/11, 5.000 km, rouge, alcantara noir
- Ferrari 599, 06/07, 40.000 km, rouge, toutes options

☎ 06 07 04 13 87

Francis MAGANA

Spécialiste

MASERATI 1969
FERRARI
LAMBORGHINI
LOTUS 1976
VENTURI 1986



F. Magana : 06.61.38.81.31

Tél. : 05.61.31.81.31

e-mail : glimauto@wanadoo.fr

Hall d'exposition : 31, avenue de Grande-Bretagne
31300 TOULOUSE

Maserati Ghibli V6 3.0d 275, BVA, noire, ITC sable, 11.000 km. 2016	BMW Z8, grise, cuir noir, 30 000 km..... 2001
Maserati GranTurismo S 4.7, noire, cuir noir..... 2010	Jaguar Type E Série 2 Cabriolet, jaune, intérieur noir..... 1968
Maserati GranTurismo, grise, int. fauve, pk. carbone, 37.000 km. 2009	Ferrari California, noire, cuir beige..... 2012
Porsche 911 Turbo 3.6, grise, cuir noir..... 1996	Ferrari 430 Scuderia, rosso corsa, 21.000 km..... 2009
Mercedes CLS 500, noire, cuir noir, full options..... 2006	Ferrari 458 Italia, noire, cuir noir, 16.600 km..... 2011
Mercedes 190 SL, rouge, cuir beige, hard top..... 1958	Ferrari 348 tb, rouge, cuir rouge, 31.000 km..... 1990
Mercedes 300 SL « papillon », rouge, cuir noir, concours..... 1957	Ferrari 246 GT, jaune, cuir noir..... 1974
	Ferrari 308 GT4, rouge, cuir noir..... 1979

ACHAT MASERATI • VENTURI • LOTUS • FERRARI • ASTON MARTIN • LAMBORGHINI



Porsche 928 racing

1985, prépa piste : autobloquant, amort., freins, moteur, + roues pluie, idéal track days • **29.500 €**



Porsche 997 Cup

2009, révision moteur effectuée, boîte révisée, 8 roues supplémentaires + air jack • **68.000 €**



Ferrari California

10/09, 44 000 km, rouge, cuir beige, 2^{ème} main, française, carnet, factures, garantie 12 mois • **115.500 €**



Porsche 996 3.6 Carrera 4 S BVM6

2003, 113.050 km, noir, cuir gris, carnet et piwis ok, garantie 6 mois • **39.990 €**

Madou Compétition
contact@madoucompetition - 03 54 68 08 48

Madou Compétition
contact@madoucompetition - 03 54 68 08 48

Auto Bordeaux (33)
www.auto-bordeaux.fr - 06.11.16.12.42

Auto Bordeaux (33)
www.auto-bordeaux.fr - 06.11.16.12.42



Ferrari F458 Spéciale

01/14, 11.068 km, Rosso Corsa, alcantara nero, harnais, arceau, radio, GPS • **320.000 €**

Ferrari Pozzi (92) - 01 47 39 96 50

Remy Langlois : 06 11 22 37 39

Julien Mornay : 06 19 83 38 00



Porsche 996 4S BM6

09/02, 94 000 km, noir métal, cuir souple étendu noir, finitions Exclusive, TO, pavillon Alcantara, carnet, toutes factures • **42 000 €**

L'Art de l'Automobile (75) - 01 42 18 48 97

Lartdelautomobile.fr - contact@lartdelautomobile.com



Lotus Exige Cup 260

06/2009, 13 500 km, jaune métallisé, intérieur alcantara noir, harnais, volant extractible, extincteur automatique, freins Performance... • **55.900 €**

Colombo Challenge (13)

04 42 72 11 11 - 06 88 85 09 43



Maserati Quattroporte Executive GT 400 ch

07/2007, 33 402 km, Grigio Alfieri, cuir noir, BVA, TOE, xénon, GPS, Tel, Pack confort, pneus neufs, capteurs parking, révisée, carnet et factures • **36.900 €**

Colombo Challenge (13)

04 42 72 11 11 - 06 88 85 09 43



www.gt-tours-location.fr

02 47 46 06 06

À 55 minutes de Paris en TGV



450€*
Chevrolet Camaro V8 - 455Ch



550€*
Jaguar F-Type - 340Ch



690€*
Mercedes-AMG GT - 462Ch



690€*
Panamera 4 E-Hybrid - 462Ch

* Pour une journée en semaine - hors jour férié et week-end - 200 km inclus

GENTLEMEN DRIVERS

ASSURANCES



Des **garanties complètes** et des **franchises** basées sur la **valeur réelle et déclarée** de votre véhicule

Conduite sur **circuit et sortie club** *

* Garantie RC uniquement, utilisation à titre personnel sur circuit en dehors de toute compétition, tout classement et tout chronométrage.

Nouveau : nous assurons aussi votre classic



Assistance 0km avec rapatriement dans un garage de la marque



Protection juridique **incluse**



Faites votre demande de devis en ligne sur www.gentlemen-drivers-assurances.com

Gentlemen Drivers Assurances - BP193 • 51057 Reims Cedex
Tél. 0811 44 4778* - N° Crtas 07 008 421
* Coût d'une communication locale



Votre garage devient showroom !

Dalles de sol clipsables en polypropylène
Montage sans travaux, même sur sol inégal
20 ans de garantie
22 couleurs

Conseil
personnalisé
05 46 55 69 34



**poly
dal**

www.polydal.com



Vu aux

24h
LE MANS

ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

**ASSURANCE
COLLECTION
DÈS 9 ANS**

Sous réserve d'éligibilité aux conditions du contrat collection

**ASSURANCE MODERNE
TOUS RISQUES à partir de 234 €**

Tarifs minimum annuels en cours le 01/03/2017, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.

**Quattro
ASSURANCES**
www.quattro.fr

**DEVIS et ESPACE ADHÉRENT
en ligne sur WWW.QUATTRO.FR**

☎ 05 65 100 100



www.gt-tours-events.com

02 47 24 35 20

A 50 minutes de Paris en TGV



Alfa Romeo 4C Spider - 240 Ch



Ferrari 458 Speciale - 605 Ch



Nissan GT-R MY 2015 - 550 Ch



Porsche 911 GT3 RS - 500 Ch

*Pour une journée en semaine - hors jour férié et week-end - 200 km inclus



Ferrari 550 Maranello BVM 485 cv

1997, 63.000 km, rouge, cuir noir, embrayage + courroie neufs, carnet +factures, révision à jour, origine Pozzi, historique connu • **94.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 997 Carrera S Tiptro 355 cv

2005, 97.000 km, gris Arctic, full cuir bleu nuit, SECM, moteur + IMS neufs (Changés à 92.000 km + facture), PCM Navi, TOE, Bose, options, carnet • **45.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster 987 2.7 L 239 cv

2005, 105.000 km, cuir, jaune Speed, capote bleue, compteur + ceintures jaunes, bi xénon, parktronic, windshott, carnet, 1^{er} main • **28.500 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster 2.9 L 987 PH 2 256 cv

2009, 86.000 km, macadamia, cuir marron, capote cocoa, S, sports + chauff, tempomat, bi xénon, PASM, parktronic, PCM Navi, options, carnet • **33.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 S PDK 400 cv

03/12, 61.000 km, bleu nuit, full cuir bi-color, TOE, clim auto, pack Sport, xénon, PDLS, S. Chauff., nombreuses options • **84.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Cayenne S Tiptro 400 cv

2011, 82.000 km, noir métal, cuir complet noir, TOE pano, Burmester, JA 21 Sport édition, SECM Sports 18 positions, PSE, PASM, xénon, PDLS, PCM, carnet • **46.700 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com

VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES



Patrim One
assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

Solutions exclusives
pour les automobiles de prestige & de collections
sur www.patrimOne.com

Contactez Ladislav Palisson

Tél 01 42 99 60 20

Fax 01 42 99 60 26

lpalisson@patrimone.com



Maserati Ghibli SQ4 V6 410 cv
04/15, 29.900 km, noir, cuir noir, coutures grises
• **79.000 €**



Maserati Ghibli Diesel
03/16, 13.000 km, bleu, cuir beige, T.O, full options
• **67.500 €**

Maserati Segond (98) - 06 40 61 53 30
Didier Brioland - maserati@segondauto.com

Maserati Segond (98) - 06 40 61 53 30
Didier Brioland - maserati@segondauto.com



Maserati Ghibli Diesel
05/16, 7.000 km, blanc, cuir noir, sièges chauffants, Pack business + et conveniencce • **67.500 €**



Maserati Ghibli Diesel
12/15, 48.000 km, noir, cuir noir, T.O, full options
• **56.000 €**

Maserati Segond (98) - 06 40 61 53 30
Didier Brioland - maserati@segondauto.com

Maserati Segond (98) - 06 40 61 53 30
Didier Brioland - maserati@segondauto.com



Infiniti QX70 V6 3.7 320 CH S Design
07/16, 13.890 km, BVA, int. cuir, I-key, JA 21", hayon élec., pk. multimedia • **44.900 €**



Bentley Flying Spur V8 4.0 507 CH
07/15, 17.800 km, finition Comfort, config. 4+1, TV, TOE, JA 21", rideaux élec. vitres Ar., volant sport, syst. Euro Link • **159.900 €**

Centre Audi Lemauiel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95

Centre Audi Lemauiel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Porsche Boxster 3.4 L S PDK 310 cv
04/09, 50.000 km, état exceptionnel, carnet à jour
• **PSD**



Lotus Esprit V8 353 cv
12/96, 56.000 km, état exceptionnel, carnet collector
• **PSD**

Auto-Baléares (66) www.auto-baleares.com
04 68 54 49 80 / 06 45 94 32 68

Auto-Baléares (66) www.auto-baleares.com
04 68 54 49 80 / 06 45 94 32 68



Porsche 911 Carrera 2.7 L Targa
02/74, Matching Numbers, carnet ok + factures
• **PSD**



Mercedes CLS 350 7 G-Tronic+
07/11, 70.000 km, très optionnée, parfait état
• **36.500 €**

Auto-Baléares (66) www.auto-baleares.com
04 68 54 49 80 / 06 45 94 32 68

Auto-Baléares (66) www.auto-baleares.com
04 68 54 49 80 / 06 45 94 32 68



Porsche 944 S2 3.0 L Cabriolet
03/90, 30.000 km, 1^{ère} main, état concours, collector
• **PSD**



Mercedes SL 500 V8 306 cv
05/02, 142.000 km, nombreuses options, carnet à jour
• **20.000 €**

Auto-Baléares (66) www.auto-baleares.com
04 68 54 49 80 / 06 45 94 32 68

Auto-Baléares (66) www.auto-baleares.com
04 68 54 49 80 / 06 45 94 32 68

AUX FOUS
AUX MARGINAUX
AUX AUDACIEUX



www.vulcanet.fr

VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES

★ ★ ★ ★ ★
PRECIOUS CARS

CUSTOM GARAGE - LUXURY CAR CARE - DETAILING



L'EXCELLENCE DE NOTRE SAVOIR-FAIRE ET DE NOS PRODUITS AU SERVICE DE VOTRE EXIGENCE

Rénovations et soins cosmétiques

Atelier confidentiel de 350m² au Mans

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930

SWISSVAXTM
 HIGH PERFORMANCE CAR CARE
 HAND MADE IN SWITZERLAND

Soins & Prestations
 Haut de Gamme
 Visuels concours
 Reflets exceptionnels

Modesta[®]
 PLUS CREATION TECHNOLOGY

Dureté extrême
 Glass Coating
 Céramique
 Protection 3 - 10 ans

COLOURLOCK

Soins & rénovation
 cuirs neufs ou anciens

Equipements de garages privés

Showroom de 300m² totalement équipé, au Mans

polydal

Dalles de sol clipsables,
 un sol toujours parfait !
 19 couleurs disponibles

BLACK CASTLE

Remorques pour autos,
 fermées et sur-mesure,
 Fabrication 100% France

RACE RAMPS

Rampes ultra-légères
 ultra résistantes
 mécanique, remorques

KS TOOLS

Mobiliers et Outillages, qualité
 professionnelle, chez vous !

www.precious-cars.fr Precious Cars Le Mans

Le Mans - contact@precious-cars.fr - 02.52.19.22.25



Porsche 911 (Type 993) Targa 285 CH
1997, 125.000 km, Française, historique complet, parfait état • **76.000 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Lotus Exige V6 350 Club Racer
10/15, 12.000 km, jamais de piste, 1 seul propriétaire, vendue neuve chez nous • **69.000 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Porsche Cayman S 3.4 295 CH
11/05, 65.000 km, Pack chrono, GPS, JA 19, Carnet Complet, état neuf • **31.000 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Lotus Esprit S4 265 CH
12/97, 100.000 km, historique complet, état neuf • **35.000 €**

Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr

CLEVERLIFT PRO 3200
Pont élévateur résidentiel
DÉPLAÇABLE - 220 VOLTS - ADAPTABLE
www.cleverlift.com / +32 2 653 45 15

SUPERPOSITION



Audi A3 Sportback Ambition Luxe 2.0 TDI 184 CH quattro S-tronic
06/15, 23.614 km, Audi Design Capri Orange, Audi Drive Select, Sièges Av. Sport • **29.900 €**

Audi Saint-Marcel SAS (02) - 03 23 27 99 92
Bertrand Lamy - 06 50 80 49 51



Audi A4 Design 2.0 TDI 150 CH S-tronic
02/16, 27.182 km, Xénon Plus, Audi Drive Select, Audi Parking System, Keyless Go • **31.490 €**

Audi Saint-Marcel SAS (02) - 03 23 27 99 92
Bertrand Lamy - 06 50 80 49 51



Audi A3 Sportback S-line 2.0 TDI 150 CH
07/14, 85.957 km, Audi Exclusive Gris Daytona nacré, Xénon Plus, Sièges Av. Sport • **19.900 €**

Audi Saint-Marcel SAS (02) - 03 23 27 99 92
Bertrand Lamy - 06 50 80 49 51



Audi A1 Ambition 1.4 TFSI 122 CH S-tronic
05/14, 43.026 km, Xénon Plus, Sièges Av. Sport, Pack Navigation, Parking System Ar. • **15.900 €**

Audi Saint-Marcel SAS (02) - 03 23 27 99 92
Bertrand Lamy - 06 50 80 49 51

LE SPECIALISTE N°1 DE LA HOUSSE
05 57 158 158

CAR-COVER®

HALL D23/25
AUTOMEDON
14 et 15 OCT - PARIS LE BOURGET

Boutique en ligne sécurisée

facebook.com/carcoverfrance 33260 LA TESTE DE BUCH
www.car-cover-france.com

Capristo

Échappement Ferrari 458

Télécommande d'ouverture de valves d'échappements

Capot vitré 458

Échappement Ferrari 430

01 30 48 90 09 • contact@capristo.fr
www.capristo-france.fr

VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES

ASSURANCE SPORT ET COLLECTION

ORIAS : 07012543

- Véhicules de + de 10 ans d'une valeur de 30.000 €..... **806 €***
- Américaines (Corvette, Mustang et Camaro)..... **710 €***
- Sportives récentes (Audi RS4 ou BMW M3)..... **950 €***
- SUV (BMW X6 ou Porsche Cayenne)..... **770 €***

*Garanties : Tous risques avec assistance 0 km, sécurité conducteur, promenade, bonus 0.50, conditions d'accès respectées

Cabinet Christophe Mérian depuis 1987
Tél : 03 88 54 29 39 - Fax : 03 88 54 28 10 - Christophe.merian@wanadoo.fr



BMW 740dA xDrive 320 cv
06/16, 21.500 km, blanc, cuir noir, pack design extérieur Pure Excellence, Hi-fi, JA 20, Gar. 12 mois • **79.900 €**
Ferrari - Maserati Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Frédéric Caparos - 06.73.47.51.90
fcaparos@gauduel.fr



Ferrari 612 Scaglietti
06/05, 71.200 km, noir, cuir noir et rouge • **79.900 €**
Ferrari - Maserati Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Frédéric Caparos - 06.73.47.51.90
fcaparos@gauduel.fr



Porsche Panamera Turbo
09/09, 115.000 km, TO verre, échap. sport, Porsche Ceramic Composite Brake, pk. Sport Chrono Turbo • **42.000 €**
CT CAR (Luxembourg) 00 352 55 95 91
www.ct-car.com - info@ct-car.com



Porsche 911 Endurance Racing Edition PDK
10/16, 5.000 km, pk. Sport Chrono, pk. carbone, échap. sport, TO, sièges sport, PDLs+, JA Carrera 20" • **150.000 €**
CT CAR (Luxembourg) 00 352 55 95 91
www.ct-car.com - info@ct-car.com



Ferrari FF
10/11, 29.800 km, gris Silverstone, full cuir noir, DVD, nombreuses options • **179.900 €**
Ferrari - Maserati Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Frédéric Caparos - 06.73.47.51.90
fcaparos@gauduel.fr



BMW 530 dA xDrive 258 cv
02/16, 29.500 km, carbone Schwartz, cuir noir, M Sport, Gar. 12 mois • **46.900 €**
Ferrari - Maserati Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Frédéric Caparos - 06.73.47.51.90
fcaparos@gauduel.fr



Ford Mustang Shelby GT500
01/10, 70.000 km, SVT Perf. Package, SVT Sport Package, bi-xénon, sièges élec., JA 19" • **40.000 €**
CT CAR (Luxembourg) 00 352 55 95 91
www.ct-car.com - info@ct-car.com



Ferrari 328 GTS
02/87, 80.000 km, 2^{ème} main depuis 2005, carte grise normale, révisée, entretien Pozzi Levallois depuis toujours, parfait état, aucun souci ni incident depuis 12 ans (60.000 km parcourus) • **95.000 €**
06 19 89 13 05 - jc@coulaud.biz



Ferrari V12 Sbarro Prototype
Geneva Show 2005 • **PSD**
06 13 91 65 00 - p538@yahoo.fr



BMW M2 370 ch DKG
06/16, 11.500 km, blanc Alpinweiss, cuir noir, 1^{ère} main, TO, Harman Kardon, sièges élect. chauff., accès confort, caméra, Connected Drive, origine BMW Nîmes, Gar. const. 06/18 • **64.900 €**
07 81 68 72 57 ou 01 78 74 22 04

POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR **AU PLUS TARD LE VENDREDI 13 OCTOBRE.**

VOTRE ANNONCE DANS **auto** Sport

PROFESSIONNELS

Pour vos annonces, consultez notre service publicité :
01 41 33 50 08 / pub.sportauto@mondadori.fr

OFFRE SPECIALE

■ 1 MOIS
■ 2 MOIS

29€* 49€*



Mc Laren P1
04/2015, 6 300 km, jaune, intérieur tout carbone, GPS, Traking System, état neuf • **Prix sur demande**

VOTRE ANNONCE PAR EMAIL
pub.sportauto@mondadori.fr
Envoyez votre photo en haute définition avec le texte. Mentionnez vos noms et téléphone, nous vous rappelons pour le paiement par CB.

VOTRE ANNONCE PAR COURRIER
Sport Auto "Petites Annonces"
TSA 70002, Service PA, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge Cedex.

Marque : _____ Modèle : _____
 Année : _____ km : _____ Descriptif : _____

 Nom / Prénom* : _____ Téléphone : _____
 Adresse* : _____ Mail : _____
*Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

RÈGLEMENT

CB n° _____ Validité _____/_____/_____
 Chèque à l'ordre de Sport Auto

Signature obligatoire : _____

Pour tout renseignement concernant le passage de vos annonces : 01 41 33 50 08 de 9h à 17h (du lundi au vendredi).

CARCHOCS

L'AUTOMOBILE SOUS HAUTE PROTECTION

Protection de pare-brise



Caméra DASHCAM



FILM DE PROTECTION



Protection de jantes



Protection de vitres



142, bd Murat 75016 Paris
01 45 20 92 53

www.carchocs.com
contact@carchocs.com



CARROSSERIE HERVE

rêvez, nous exauçons

**SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI
SPORT & COLLECTION**

Réparation - Restauration - Personnalisation

T E S L A

APPROVED BODY SHOP

RÉPARATEUR CARROSSERIE OFFICIEL TESLA

SPÉCIALISTE ALUMINIUM & RÉPARATION CARBONE

Nous travaillons avec un matériel agréé
par les plus grands constructeurs

Ferrari - Maserati - Lamborghini - Porsche
Audi - Mercedes - BMW - Jaguar - Range Rover

*"Ma fierté et ma joie sont de participer quotidiennement à ce métier d'art et de création.
Mon équipe est animée des mêmes sentiments, il suffit de les rencontrer pour s'en convaincre."*

Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 Allauch
Tel : 04 91 05 87 60 | Fax : 04 91 05 87 92
carrosserie.herve@orange.fr

www.carrosserieherve.fr





PRINCIPAUTÉ DE MONACO | MONTE-CARLO

DPM-MOTORS.COM

+377 93 50 22 70



AUDI RS3 SPORTBACK

07/16, noir, cuir noir, 13.200 km, MMI, Magnetic Ride, Echapp RS...

67.000 €



AUDI S4 AVANT 3.0 L TFSI 354 CV

2017, gris Daytona, cuir noir, 90 km, TO Pano, Susp. Sport, S. Chauffants / Massants... **89.000 €**



BENTLEY CONTINENTAL GT W12

07/12, noir, cuir noir, 25.000 km, carbone, Mulliner, Naim...

130.000 €



BENTLEY CONTINENTAL GT V8

10/12, blanc, cuir marron, Mulliner, S. Ventilés, JA 21...

127.000 €



BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

02/13, anthracite, cuir rouge, 13.500 km, Mulliner, alu, Naim...

150.000 €



FERRARI F488 GTB

11/15, rouge, cuir noir, 3.957 km, S. Racing, carbone, caméras, lift...

245.000 €



FERRARI F599 GTO

08/10, blanc, tissu noir, 17.000 km, Navi, PDC, peinture bi-ton...

550.000 €



FERRARI F488 SPIDER

07/17, rouge, cuir noir, 526 km, carbone, caméra, lift, JBL...

320.000 €



PORSCHE 991 C2 S CAB 3.0 L

10/16, noir, full cuir noir, 13.700 km, PDK, JA 20, Chrono, Bose...

135.000 €



PORSCHE PANAMERA TURBO

01/11, blanc, cuir noir, 66.000 km, PASM, S.C, carbone, Echapp Sport...

65.000 €



PORSCHE CAYMAN GT4

08/16, noir, cuir noir, 6.200 km, PCM, carbone...

117.000 €



PORSCHE MACAN TURBO PERFORMANCE

07/07, noir, cuir noir, 30 km, pack Turbo, caméra, carbone...

130.000 €



MERCEDES SLS 63 AMG ROADSTER

11/11, gris Allonite, cuir noir, 16.900 km

210.000 €



RANGE ROVER SPORT SVR

06/15, gris, cuir noir, 22.000 km, TO Pano, caméra, carbone...

110.000 €



BENTLEY BENTAYGA 608 CV

2017, gris, cuir noir, 92 km, packs City et Touring, JA 21, 5 places...

PSD



RANGE ROVER SC VOGUE

01/16, noir, cuir noir, 7.400 km, TO Pano, JA 22, Meridian

107.000 €



AUDI SQ7 V8 TDI

12/16, gris Daytona, cuir noir, 5.200 km, JA 21, TO Pano, pack City...

125.000 €

SPORT

176

ENQUÊTE FI

Les écuries et les responsables mondiaux de la FI sont au pied du mur : il faut limiter les budgets pour ne pas tuer le championnat.

L'ACTUALITÉ DES GRANDES DISCIPLINES & L'ANALYSE DE NOS REPORTERS

McLAREN & RENAULT... JUST MARRIED !

172

En divorçant de Honda et en s'unissant à Renault, McLaren fait un mariage de raison et espère revenir dans la course et renouer avec la victoire.

ET AUSSIL

COULISSES FI

GP de Belgique, Italie & Singapour

TECHNIQUE FI

Les évolutions de course en course



Sutton



Laurent Villaron

158

STUDIO
Lotus Ford 49 (1967)



Laurent Villaron

180

REPORTAGE
En visite chez M-Sport



LAT

184

UNE COURSE, UNE HISTOIRE
8 septembre 1957, à Monza





Mythique

Par Alain Pernet
Photos Laurent Villaron

Dernière monture du génial Jim Clark en F1, cette Lotus 49 occupe une place à part dans l'histoire de la formule 1. C'est en effet elle qui a introduit, il y a cinquante ans, le moteur qui allait accumuler le plus de succès en grands prix : le fameux Ford Cosworth DFV.



Le radiateur étant placé dans le nez, un tuyau longe le châssis pour assurer le refroidissement du moteur.



La 49 recourt bien sûr à un châssis monocoque (introduit par la Lotus 25 de 1962). Près du levier de vitesses, une encoche offre un peu d'espace au coude du pilote.

Q

Quand on joue une partie de poker menteur, on a parfois des surprises ! C'est ce qui est arrivé au petit monde de la formule 1 au milieu des années 60. La cure de « *downsizing* » imposée en 1961 avec l'adoption des petits moteurs 1 500 cm³ ne donnait pas entière satisfaction, il faut bien le reconnaître, et tout le monde prônait le retour à des moteurs un peu plus musclés. Afin de préparer la suite, les patrons

d'écuries s'étaient mis d'accord à l'unanimité sur un retour à un moteur 2,5 litres. Mais ils craignaient que la commission sportive internationale de la FIA, plus timorée, ne tranche en faveur d'un moteur 2 litres.

« *Demandons alors un moteur 3 litres, qu'ils refuseront, et acceptons un compromis à 2,5 litres !* », propose l'un d'eux.

L'idée était bonne. A un détail près : le président Baumgartner a validé sans sourciller l'option 3 litres ! Et la formule 1 s'est ainsi retrouvée quasiment sans moteur en vue de la saison 1966 ! Devenu par accident le motoriste référence de la F1 entre 1961 et 1965, Coventry Climax n'a pas suivi. Le rachat par Jaguar de ce fabricant de pompes à incendie (si, si) n'y a rien changé. Hormis Ferrari, chacun y est allé de son petit bricolage. BRM s'est lancé dans la production d'un spectaculaire H16 composé de deux 8 cylindres à plat. Sans surprise, ça n'a pas vraiment fonctionné. C'est ce moteur qu'a utilisé Lotus en 1966 mais ce n'était que temporaire...

Le génial Colin Chapman avait déjà organisé un autre plan destiné à redonner à Jim Clark une arme pour retrouver la gloire : « *Colin avait compris que son meilleur espoir d'obtenir un moteur de formule 1*

était de trouver l'argent qui m'était nécessaire pour en construire un, expliquait quelques années plus tard Keith Duckworth, le fondateur de Cosworth, à Gérard Crombac, le créateur de Sport Auto.

Nous avons conclu que 100 000 £ seraient suffisantes pour dessiner, construire et entretenir cinq moteurs pour une saison. 100 000 £... Je n'arrive pas à y croire, avec le recul ! »

Un investissement très rentable

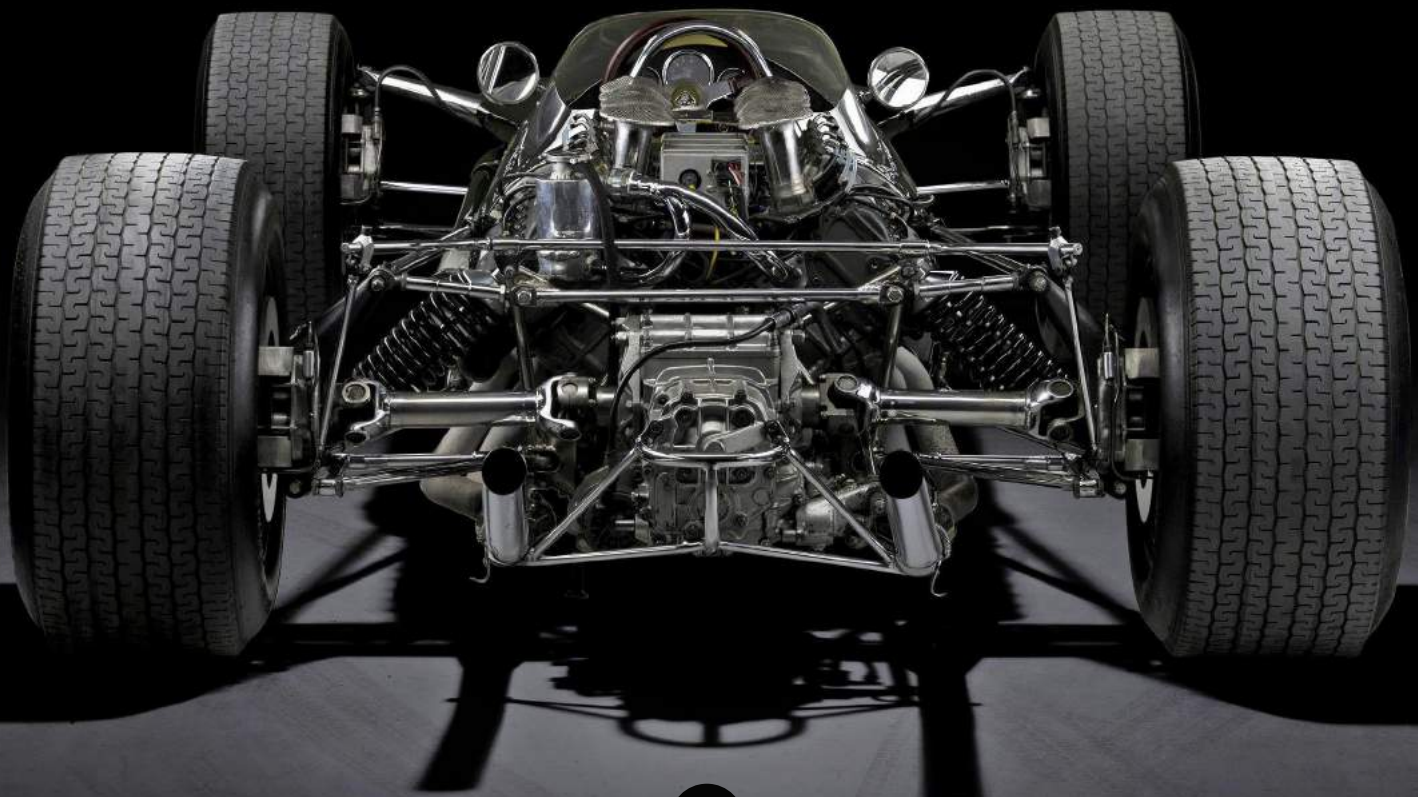
Colin Chapman avait toute confiance en Keith Duckworth. Il avait pu apprécier son intransigeante compétence lorsque celui-ci avait pris la tête du département boîte de vitesses de Lotus quelques années plus tôt, à sa sortie de l'Imperial College. Clin d'œil de l'histoire, Duckworth avait alors remplacé un certain Graham Hill qui venait d'être promu... pilote officiel !

Désireux de voler de ses propres ailes, Duckworth avait ensuite fondé Cosworth en 1958 avec Mike Costin, un autre ancien de Lotus. Leurs moteurs de F3 et de F2 collectionnaient les succès (première victoire majeure, déjà avec Jim Clark sur Lotus en formule Junior).

Trouver le financement ne fut pas si simple. Après avoir essayé de très nombreux refus, Colin Chapman a finalement trouvé un interlocuteur intéressé en la personne de Walter Hayes, le responsable des relations publiques de Ford Grande-Bretagne. Il s'agissait en fait d'une vieille connaissance : Hayes était un ancien journaliste et, quelques années plus tôt, en tant que rédacteur en chef, il avait commandé quelques articles à un jeune pigiste dénommé... Chapman ! La roue avait tourné depuis : Chapman avait depuis connu la gloire à la tête de Lotus (champion du monde en 1963 et 1965) et Ford venait de lancer sa ●●●

“Le moteur était bien plus rigide que ne l'était le châssis. C'était donc une démarche logique qu'il soit porteur et que les suspensions soient fixées directement dessus.”

Dick Scammell, alors chef-mécanicien de Lotus





“La position des deux boulons de fixation à la base du moteur était dictée par la largeur du postérieur de Jim Clark !”

Keith Duckworth, motoriste

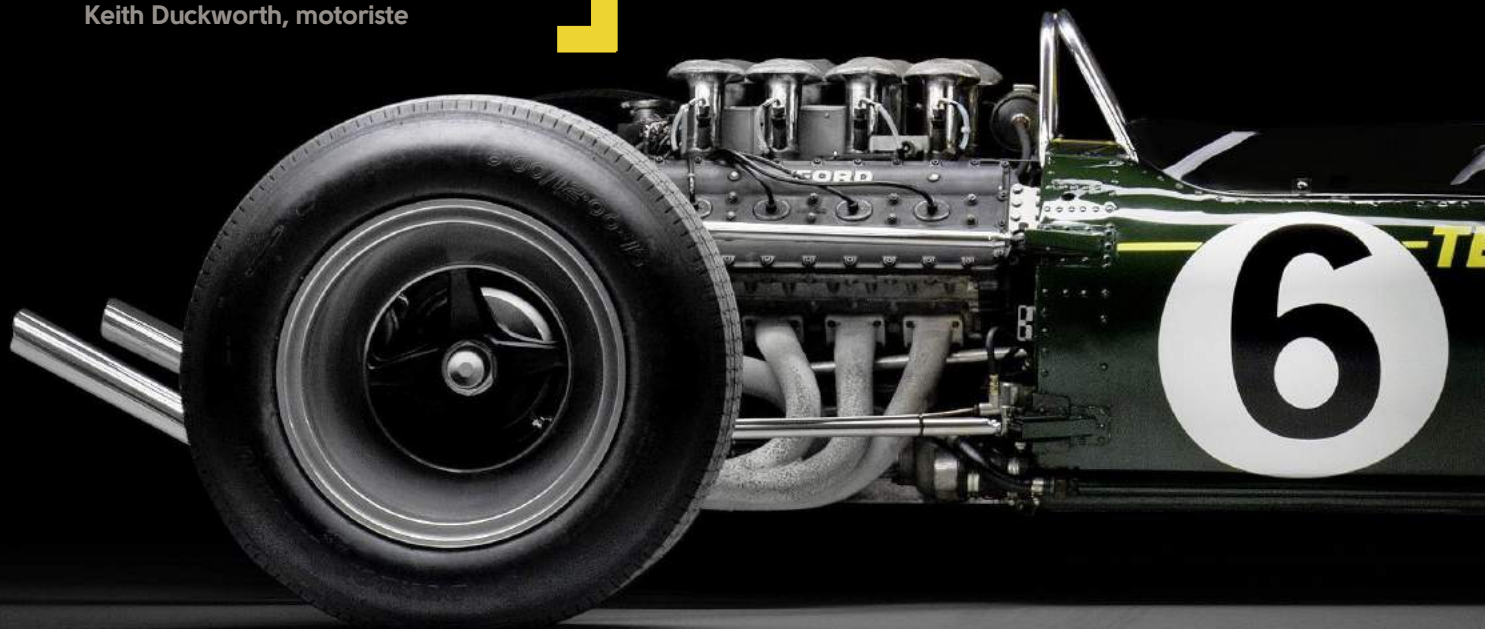
politique Total Performance. Sous l'impulsion de Henry Ford II, la marque américaine se lançait à l'assaut du Mans et d'Indianapolis... Pourquoi ne pas s'attaquer à la F1, en prime, pour la ridicule somme de 100 000 £ ? Restait à définir le cahier des charges de ce moteur : « Colin pensait toujours “petit et léger”, expliquait Keith Duckworth, et tout ceci nous poussa à faire un V8. Il y eut aussi une certaine influence de Ford, qui était depuis très longtemps lié au moteur V8. J'avais quelques connaissances du moteur 4 cylindres et je pensais que si je faisais un 8 avec un vilebrequin plat, je pouvais prévoir sans surprise qu'il serait dans la catégorie des 400 ch alors que le Repco de Brabham n'en développait que 360. »

Le temps de formaliser l'accord avec Ford, Keith Duckworth avait déjà mis au point le FVA, une sorte d'étude préliminaire prenant la forme d'un 4 cylindres de 1,6 litre. Celui-ci développait déjà 208 chevaux. Très prometteur ! Il ne restait plus qu'à réduire un peu la cylindrée et le fameux Double Four Valves (DFV) pouvait rugir... Le témoignage de Duckworth se poursuit : « Pendant que je travaillais, nous nous téléphonions régulièrement avec Colin pour discuter de détails comme la position des pompes à eau, par exemple. La position des deux boulons de fixation à la base du moteur était dictée par la largeur du postérieur de Jim Clark ! »

Un châssis très simple

Pour accompagner ce moteur tout neuf, Colin Chapman tenait à avoir un châssis extrêmement simple afin de ne pas apporter de complication de développement avec de nouvelles innovations non éprouvées. Maurice Philippe a été chargé de concevoir la 49 qui utilisait évidemment un châssis monocoque, concept introduit par Lotus 25, cinq ans plus tôt. Lors d'un entretien avec Gérard Crombac, le chef de projet expliquait sa ligne directrice : « Nous cherchions à réduire le plus possible le poids et le maître couple (surface frontale). Il faut se souvenir qu'à l'époque la science de l'aérodynamique consistait exclusivement à réduire le maître couple, de sorte que nous avions des voitures très étroites et, naturellement les pneus étaient aussi très étroits. La 49 était purement et simplement une forme de cigare dont la section était déterminée par la forme du moteur. »

Aussi simple que splendide, la Lotus 49 présentait tout de même une nouveauté qui allait faire école : son moteur était « porteur ». Il jouait le rôle d'élément arrière du châssis, autrement dit les suspensions étaient fixées directement sur le bloc moteur. Une architecture brillante comme l'explique Dick Scammell qui était à l'époque chef mécanicien de Lotus (et qui deviendra patron de



Cosworth dans les années 90) : « *Le moteur était bien plus rigide que ne l'était le châssis. C'était donc une démarche logique ! Il nous a fallu rectifier notre première approche en renforçant les supports supérieurs qui fixaient le moteur à la coque mais, une fois que ce fut fait, ça marchait très bien.* »

La voiture n'a été prête que pour le grand prix de Hollande 1967, la troisième épreuve de la saison. Deux 49 étaient alignées pour Jim Clark, bien sûr, mais aussi pour Graham Hill, que Ford avait tenu à recruter malgré les réticences de Chapman (ce dernier avait intenté un procès à Hill lorsqu'il avait rejoint BRM, en 1960 !). Cinquante ans après, Dick Scammell est au comble de l'émotion à l'évocation de cette course : « *Nous n'avions pu faire qu'une séance d'essais à Snetterton mais elle avait suffi pour comprendre que la voiture était rapide. Toutefois nous ignorions absolument comment nous nous situions en termes de fiabilité. Nous avons d'ailleurs passé beaucoup de temps la nuit avant la course pour travailler sur la voiture car il fallait renforcer les moyeux et les suspensions. Graham avait signé la pole position avec une demi-seconde d'avance mais il a eu un problème en course : deux dents d'un pignon de distribution ont cassé et il a dû abandonner alors qu'il était en tête. Heureusement, Jim a pu gagner la course ! Nous n'osions imaginer un tel résultat dès notre première sortie !* » Cette prouesse exceptionnelle a bien sûr provoqué l'euphorie dans le stand Lotus-Ford mais Dick Scammell a découvert après la course à quel point cette victoire n'avait tenu qu'à une... dent : « *Jimmy avait aussi eu un problème de pignon. Mais il a eu la chance de ne casser qu'une dent ! Il a donc pu terminer...* » Si les freins et l'embrayage avaient donné des signes de faiblesse, la boîte de vitesses ZF allait poser de nombreux problèmes au cours de la saison. La Lotus 49 était clairement la plus rapide du plateau. Elle a d'ailleurs raflé toutes les pole positions jusqu'à la fin de saison, soit neuf de suite ! Bizarrement, Jim Clark n'a pas participé au programme d'essais de la Lotus 49. En délicatesse avec le fisc britannique, il avait élu domicile dans les Bermudes, à l'est des Etats-Unis, et ne pouvait pas passer plus de six jours par an dans son pays natal.

Cet archipel d'adoption étant un peu éloigné, Clark vivait en fait à Paris où il partageait un appartement avec le rédacteur en chef de *Sport Auto*. Il venait d'ailleurs régulièrement à la rédaction où il menait quelques rendez-vous d'affaires ! Il avait bien sûr réservé son quota anglais pour le grand prix de Grande-Bretagne qu'il remporta brillamment.

L'Ecossois allait d'ailleurs s'imposer aussi aux Etats-Unis et au Mexique, remportant le plus grand nombre de victoires, cette année-là. Malheureusement, cela ne s'est pas traduit par le classement final attendu : « *Nous aurions dû remporter le championnat dès cette*

première saison, regrette Dick Scammell, mais nous avons trop souvent eu des problèmes de boîte de vitesses. Elle n'était pas assez solide pour la performance du moteur ! » Il ne termine finalement que 3^e et Graham Hill, à la septième place ! Histoire de bien commencer la saison 68, Jim Clark s'impose avec classe au grand prix d'Afrique du Sud, le 1^{er} janvier. Malheureusement, il s'agira de sa 25^e et dernière victoire en F1. On sait le drame qui advint : il se tua le 7 avril sur le circuit de Hockenheim à l'occasion d'une course de F2, tout à fait secondaire. La Lotus 49 allait toutefois poursuivre sa brillante carrière. Dès la course suivante, le grand prix d'Espagne, elle troquait le british racing green pour la livrée rouge et or des cigarettes Gold Leaf. Encore une innovation signée Lotus ! Après la funeste disparition de Clark, Graham Hill se rappelait au souvenir de tous, en gagnant le grand prix d'Espagne puis celui de Monaco, première apparition de la 49B. Vainqueur au Mexique en fin de saison, il permettait à l'association Lotus-Cosworth de conquérir son premier titre mondial. Ce ne sera pas le dernier et encore moins le dernier du motoriste anglais. Contrairement au souhait de Colin Chapman, Ford a souhaité vendre son moteur à d'autres équipes et le DFV et ses dérivés deviendront rapidement le moteur de référence de la F1, équipée 56 écuries et gagnant 176 grands prix entre 1967 et 1987, 10 titres constructeurs et 13 titres pilotes. ●

Remerciement au National Motor Museum de Beaulieu (Grande-Bretagne) pour avoir rendu possible cette séance photo.

Sept Lotus 49 existent encore. Celle-ci dispose du châssis R3, piloté par Hill en 1967. C'est le plus conforme à la version originale car il n'a jamais été passé en version B (équipée d'ailerons) ou C (ailerons et roues de 13 pouces).



MOTEUR

Type : **Ford Cosworth DFV, V8 à 90°, atmosphérique, bloc en aluminium**
Cylindrée : **2 993 cm³**
Alésage x course :
85,7 x 64,8 mm
Taux de compression : **11,5**
Distribution :
4 soupapes par cylindre
Lubrification : **par carter sec**
Puissance : **410 ch à 9 200 tr/mn**

TRANSMISSION

Type : **propulsion**
Boîte de vitesses : **ZF 5DS 12 5**

CHÂSSIS

Type : **Monocoque en aluminium avec moteur porteur**
Suspension AV :
Triangle inférieur basculeur supérieur, ressort et amortisseur
Suspension AR :
Triangle inférieur inversé, bras supérieurs, ressort et amortisseur et barre antirollis
Freins : **Disque Grilling ventilé**

DIMENSIONS & POIDS

L - l - h : **4 026 - 1 880 - 787 mm**
Empattement : **2 413 mm**
Voie AV/AR : **1 524/1 549 mm**
Poids : **530 kg**



FORMULE 1

DANS LES COULISSES DES GP



Par nos envoyés spéciaux Lionel Froissart, Dieter Rencken & Jean-Eric Raoul



Grand prix de Belgique

Spa-Francorchamps

24 - 27 août

VENDREDI 25 AOÛT

Chez McLaren

Saintes huiles

Des rumeurs se font jour dans le paddock, prétendant que Fernando Alonso irait chez Williams en 2018, son baquet étant payé par Mercedes. Mais Eric Boullier, le patron de l'écurie McLaren, dément catégoriquement et suggère que Mercedes a lancé ce bruit pour faire diversion. L'idée serait d'étouffer dans l'œuf un début de polémique sur la consommation d'huile. En effet, la FIA a mis en place à partir de Monza une limite de consommation de 0,9 l/100 km et on soupçonne Mercedes d'avoir introduit prématurément de nouveaux moteurs, pas concernés par cette limite non rétroactive, qui

brûlent 1,2 l/100 km d'huile. L'intérêt ? Un gain d'une douzaine de chevaux. Ferrari n'aurait rien vu venir. Et si, à Monza, les Rouges prétendaient que cette ruse ne les affectait pas, ils y ont semblé en retrait en termes de puissance.

Conférence FIA

Vettel ému

Ce grand prix de Belgique est l'occasion de célébrer les 25 ans de la première victoire de Michael Schumacher (30 août 1992). On demande donc à quelques pilotes d'évoquer des souvenirs personnels du grand champion allemand. Sebastian Vettel est clairement le plus ému. « Mon premier souvenir de lui remonte au moment où il m'a remis une coupe, sur la piste de kart de Kerpen. J'avais 6 ans. C'était juste indescriptible pour un enfant comme moi. Il y avait des centaines d'enfants, et il a passé du temps à les saluer chacun son tour. » ➔ 02

SAMEDI 26 AOÛT

Zone d'accueil Ferrari

Petit train de qualifs

Durant les qualifs, deux pilotes ont joué de l'aspiration avec leur équipier. Alonso a profité de celle de Vandoorne après le raidillon, sans que l'on sache si McLaren

Info ou intox ? Vettel a-t-il été en discussion avec Mercedes pour un éventuel transfert ? Pour Niki Lauda c'est, oui ! Pour Toto Wolff, c'est « Zéro discussion », donc non !

le lui avait demandé. Et Vettel a bénéficié de la même opération avec Raikkönen, au même endroit. « Ce n'était pas planifié, s'empresse de préciser le Finlandais. C'était spontané et visiblement ça l'a aidé. Si je peux rendre service à l'équipe, je le fais. Mais il n'y a pas eu d'appel pour me le demander. » Kimi fait toujours attention à ce que l'on ne le prenne pas pour un numéro 2.

Chez Force India

Paré au décollage

Juste un an après son premier grand prix, Esteban Ocon a clairement gagné en assurance et en maturité, y compris dans sa manière de s'adresser aux médias. « J'en connais un peu plus que l'an passé », s'amuse-t-il. Il revient sur ses qualifications : « On a perdu beaucoup d'adhérence en Q3. En fait, mon meilleur tour était en Q2, et en plus j'ai eu un petit souci avec le moteur. Mais notre réglage à faible appui devrait bien marcher pour la course. On va voler en ligne droite ! Il va y avoir des

opportunités pour doubler. » Pas faux... même si c'est plutôt dans les plumes de son coéquipier Perez que le jeune Français a volé, après leurs duels assez tendus en course.

Conférence FIA

Zéro, c'est zéro !

Niki Lauda a laissé entendre à des confrères qu'il n'y avait plus de discussion depuis trois mois entre Vettel et Mercedes. Interrogé à de nombreuses reprises sur le sujet, Toto Wolff finit par s'agacer : « Il y a eu zéro discussion avec Sebastian. Zéro ! Ou alors, peut-être que Niki considère comme une discussion le fait de s'être salués en se croisant dans le paddock. »

Dans le paddock

Sécurité autonome

Marcin Budkowiak, le responsable du département technique de la FIA, suggère que l'on pourrait introduire une safety car autonome dans un proche avenir, « afin de promouvoir une technologie pour



Jean-Eric Raouf

laquelle subsiste un peu de scepticisme. Cela pourrait démontrer que cela fonctionne. La voiture autonome aura un impact énorme sur la sécurité routière et la FIA est très engagée sur ce sujet. » Avant d'ajouter : « Les ingénieurs vont adorer ça, probablement pas les fans. »

DIMANCHE 27 AOÛT

Allée des stands Hommage retardé

Par la faute d'un très joli strike en piste de plusieurs pilotes lors de la course de Porsche Carrera Cup, l'hommage rendu aux 25 ans de la première victoire de Michael Schumacher doit être retardé. Dans l'allée des stands, autour de la monoplace Benetton dans laquelle a pris place son fils, Mick, on ressent l'émotion. Ross Brawn est là, tout près de Sabine Kehm, l'assistante de toujours de Schumi, qui semble gérer l'événement et prendre plaisir à retrouver le paddock. Au lieu des cinq tours prévus, Mick partira une heure plus tard pour un seul tour, mais le son de la Benetton ravira les fans. La monoplace est gérée et entretenue, comme d'autres voitures de Schumacher, par la société allemande Motorworld. Celle-ci investit massivement dans d'anciens bâtiments industriels à proximité des grandes villes, pour y monter d'immenses structures dédiées au commerce automobile de prestige. La présence de voitures historiques, l'organisation d'événements, de conférence, de spectacles, font aussi partie de ce concept ambitieux. L'ouverture du Motorworld de Cologne, dans les

bâtiments restaurés de l'ancien aéroport, est prévue en mai 2018. Une quinzaine d'anciennes voitures de Schumacher devraient y être exposées en permanence. → 01



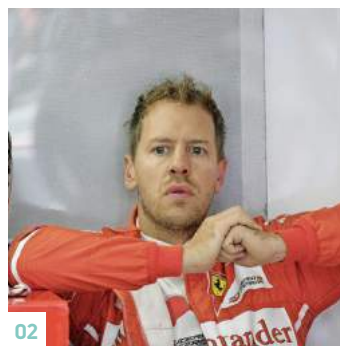
Grand prix d'Italie

Monza
01-03 septembre

JEUDI 31 AOÛT

Conf. de presse FIA Perez et Ocon bons amis

Les responsables de la presse de la FIA sont taquins. Ils ont réuni les pilotes Force India lors de la très attendue conférence de presse du jeudi après-midi. Quatre jours après le (double) clash qui a opposé Esteban Ocon et Sergio Perez, cette confrontation (avec Vettel en arbitre) promet de faire des étincelles. Par politesse, les premières questions du maître de cérémonie sont posées à Sebastian Vettel. Puis très vite, Perez et Ocon passent sur le grill. Et là, c'est la déception. Les sociétaires de l'écurie indienne confirment s'être parlé le matin même et livrent un discours policé et très corporate. A l'évidence, ils ont été longuement briefés. A les entendre, tout va pour le mieux dans le meilleur



02

Sutton

01. Pour commémorer l'anniversaire de la 1^{re} victoire de Michael Schumacher, son fils Mick a repris le volant de sa Benetton.

02. Sebastian Vettel, perdu dans ses pensées lors du grand prix de Belgique, qu'il a terminé en 2^e position derrière Hamilton.

03. Lady Di a laissé un grand vide chez les Anglais et même chez Lewis Hamilton qui n'avait que 12 ans quand elle mourut. Pour célébrer les vingt ans de la disparition de la princesse, Hamilton a publié un poème sur Instagram.



03

des mondes. Quelques instants plus tôt, loin des micros et des stylos, le pilote mexicain a quand même tenu à faire remarquer qu'il n'avait jamais eu de problèmes avec ses équipiers (si l'on excepte quelques moments chauds avec Button en 2013).

Chez Renault Ross Brawn consulte

Ross Brawn a toujours respecté les pilotes. Lesquels, en retour, le lui rendent bien. Nommé directeur technique et sportif de la F1 par les nouveaux propriétaires de la F1, Liberty Media, il s'est attelé à la rédaction du prochain règlement technique, mais aussi à établir les grandes lignes du règlement sportif. Et, chose impensable du temps de Bernie Ecclestone, Ross Brawn prend les avis de tous les pilotes, grand prix après grand prix. A Monza, Brawn s'est longuement entretenu avec Nico Hülkenberg, que ses proches décrivent comme particulièrement tatillon et précis.

Chez Sauber Frédéric Vasseur intarissable

L'écurie suisse a convié à dîner les quelques représentants de la presse française, renouant ainsi avec une vieille tradition du temps de Peter Sauber. Il s'agit pour Frédéric Vasseur, le nouveau boss de l'équipe, de préciser ses nouvelles attributions. Mais quel contraste avec le créateur de l'écurie ! Vasseur est aussi volubile et bavard que Peter Sauber était réservé et silencieux. Conteur passionnant, Vasseur est intarissable lorsqu'il se met à parler des pilotes. Et le manager français en a vu défiler

quelques-uns, surtout au sein de l'écurie ART dont il est le fondateur. Parmi ceux qui sont arrivés en F1, il ne tarit pas d'éloges sur Lewis (Hamilton) qu'il considère comme un pur « racer » au talent naturel immense. Le Français affirme également que Stoffel Vandoorne sera la révélation des saisons à venir. Enfin, au détour d'une phrase, il nous fait comprendre que la titularisation de Charles Leclerc chez Sauber à partir de 2018 est quasi acquise. Un choix des plus logiques pour lancer la carrière du prometteur Monégasque.

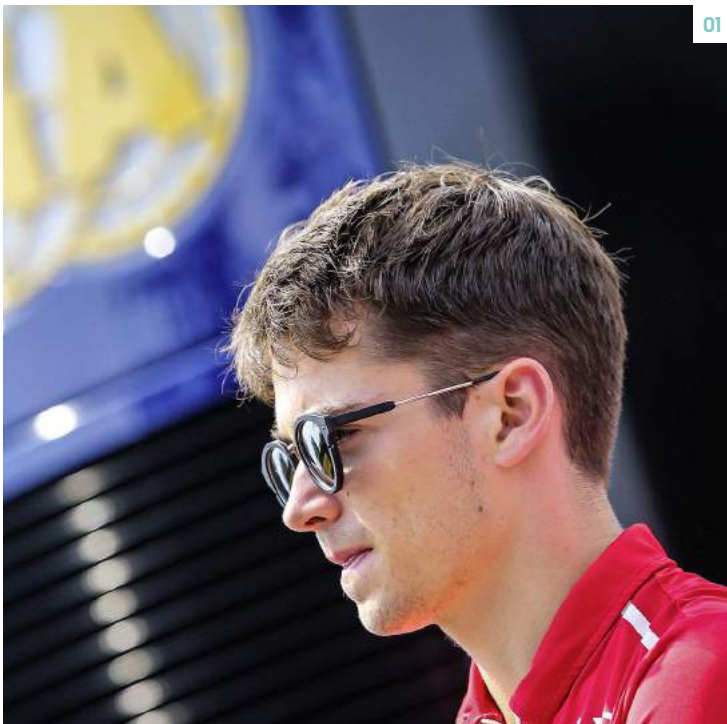
Sur Instagram Lewis et la princesse

En bon sujet de Sa Majesté, Lewis Hamilton n'a pas oublié l'anniversaire de la mort de Lady Diana, le 31 août 1997 à Paris. A l'occasion de cette date anniversaire, le pilote anglais a posté sur son compte Instagram une poésie en hommage à la défunte princesse sous le titre *England's Rose*. → 03

VENDREDI 1^{ER} SEPTEMBRE

Aux portes du paddock Les tifosi gâtés

Pour limiter la bousculade à l'approche de l'entrée principale du paddock de Monza, où se pressent traditionnellement les tifosi les plus irréductibles, Liberty Media a aménagé un long couloir matérialisé par des barrières. Une excellente initiative qui multiplie les chances des chasseurs d'autographes d'obtenir la précieuse griffe d'un pilote, d'un patron d'équipe, d'un ingénieur ou d'une « célébrité » du paddock. ●●●



01



02

Sutton

01. Charles Leclerc, pilote essayeur de luxe pour Sauber, en attendant son titre de champion en F2.

02. Robert Kubica nourrit de forts espoirs de revenir en F1 comme titulaire. Toutefois, son retour éventuel provoque de nombreux doutes dans le paddock.

ateliers. C'est la première fois qu'il remet les pieds dans un paddock de grand prix depuis celui d'Abu Dhabi en 2010. Chose rare, le Polonais affiche un grand sourire qui en dit long sur son espoir de retrouver un poste de titulaire en F1. Pourtant, l'enthousiasme est retombé du côté de chez Renault, écurie pour laquelle Kubica a procédé à des tests avec la monoplace de la saison 2017. L'un des décideurs de l'écurie nous confie que quelques doutes demeurent quant à la possibilité de voir Kubica être à 100 % sur l'ensemble des tracés du championnat. A la veille du grand prix d'Italie, Renault envisageait un ultime test pour Kubica, le vendredi matin, dans la moiteur de la Malaisie sur un circuit rapide et physique. Concernant l'éventuel retour du Polonais, deux clans s'opposent. Celui, favorable, qui voit là une belle histoire de résilience. L'autre, opposé, qui considère que le retour d'un pilote dont l'un des bras est handicapé serait une mauvaise publicité pour la F1. Et donnerait l'image d'un sport facile où l'aspect physique est secondaire. Si Renault renonce à faire courir Robert Kubica, son ancien pilote affirme qu'il intéresse deux autres équipes. → 02

Chez Williams Volts face pour Massa

Un an après avoir annoncé sa retraite de la F1, Felipe Massa est toujours un pilote de grands prix. Un miracle provoqué, on s'en souvient, par la retraite inattendue de Nico Rosberg. Mais à la fin d'une saison 2017 sans relief, le Brésilien semble vraiment à la veille d'en finir avec sa carrière en F1. Ne souhaitant pas végéter dans une écurie de seconde zone, il se dit prêt à quitter le peloton de la F1 pour rejoindre celui de la Formula E et ses monoplaces électriques. Felipe Massa avait d'ailleurs eu l'occasion de tester une monoplace de l'écurie Jaguar l'année dernière. Avec l'arrivée programmée de plusieurs grands constructeurs, les opportunités vont se multiplier pour les pilotes disposant d'une certaine notoriété.

A la FOM Pat Symonds ne rase plus les murs

L'ancien directeur technique de l'écurie Williams, Pat Symonds, est confirmé comme l'un des intervenants auprès de Ross Brawn pour élaborer les futurs règlements de la F1. Va-t-il suggérer des stratégies permettant à un pilote de sortir de la piste afin de favoriser la course de son équipier ? Nous faisons bien sûr allusion à l'implication de l'Anglais dans le Crashgate du grand prix de Singapour 2008, le fameux scandale consécutif à l'accident volontaire de Nelson Piquet. Symonds était alors directeur exécutif de l'équipe Renault et l'un des instigateurs de cette « stratégie » à haut risque qui lui a valu d'être mis à l'écart des paddocks pendant cinq ans.

Dans le paddock Leclerc pilote du vendredi

En attendant qu'il remporte le titre de champion en formule 2 et que son contrat Sauber soit signé pour la saison 2018, Charles Leclerc se voit confirmé au poste de pilote essayeur pour plusieurs séances d'essais du vendredi matin. Ainsi, le jeune Monégasque de 19 ans retrouvera le volant d'une F1 lors des premiers essais libres en Malaisie, au Texas, au Mexique et au Brésil. Juste avant de conclure son championnat de F2 à Abu Dhabi. → 01

Entre deux stands Robert Kubica de retour

Nous croisons Robert Kubica surgissant entre deux camions

SAMEDI 2 SEPTEMBRE

Les anciens en visite Vent de nostalgie

Le grand prix d'Italie est toujours l'occasion de revoir de nombreux anciens pilotes venus respirer l'atmosphère unique de Monza. Au hasard des motor-home, nous croisons Paolo Merzario, ancien pilote Minardi, qui fait prospérer l'entreprise familiale connue – entre autres – pour sa marque de pâtes. Arturo Merzario, le sauveur de Niki Lauda en 1976, est là aussi avec son célèbre chapeau de cow-boy. Giancarlo Fisichella, en

UN MOIS EN PISTE...

Les cartes sont à nouveau rebattues chez les pilotes. Avant la pause estivale, Vettel menait le championnat. Après Singapour il court après les points derrière son rival Hamilton. Et Mercedes domine encore et toujours...



MERCEDES

A Brixworth, < les motoristes de Mercedes sont à l'ouvrage, l'effort ne s'est jamais relâché, ce qui fait du Power Unit allemand le meilleur du plateau.



McLAREN

Le psychodrame Honda est presque terminé. Les espoirs sont immenses pour 2018, surtout si le futur châssis McLaren garde ses qualités.



FERRARI

La monoplace italienne peut rivaliser avec les Mercedes, mais la moindre défaillance côté fiabilité enterrera ses espoirs de titres.



FORCE INDIA

Régulièrement dans les points, l'équipe restera toutefois au pied du podium final. Ses moyens ne lui permettent pas de « jouer » avec le trio de tête.



RED BULL

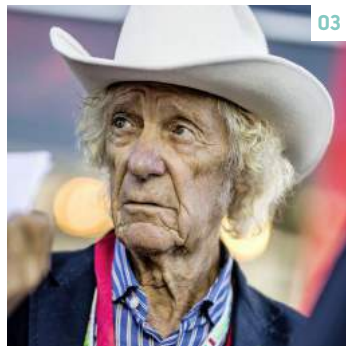
C'est l'équipe en forme. Satisfaits de leur châssis, Ricciardo et Verstappen peuvent regretter la trop lente montée en puissance de leur propulseur.



SAUBER

Frédéric Vasseur a pris les choses en main. L'équipe suisse est déjà tournée vers 2018. La formation suisse n'échappera pas à la lanterne rouge.

uniforme Ferrari, campe dans le stand de la Scuderia dont il est l'un des ambassadeurs. Ivan Capelli est là en sa qualité de consultant pour une télévision italienne mais aussi comme directeur de l'Automobile club milanais. L'occasion aussi pour Capelli de piloter l'une des biplaces qui offrent des baptêmes sur tous les circuits du championnat. Quant à Emanuele Pirro, l'un des pilotes les plus charmants de la FI, il s'affiche avec la chemise immaculée de la FIA, en sa qualité de membre de la commission des pilotes. → 03



03



04

03. Arturo Merzario, pilote entre 1972 et 1979, sauveur de Lauda en 1976, a une nouvelle fois arboré son chapeau de cow-boy lors de sa visite à Monza.

04. Eric Boullier, le directeur de McLaren a poursuivi ses discussions avec Renault pendant tout le week-end de course.

A l'hôtel Fossati Vettel et Ricciardo se retrouvent

Si Sebastian Vettel a renoncé à garer son luxueux motor-home sur le parking de l'hôtel Fossati qu'il a toujours fréquenté depuis qu'il vient courir à Monza, il a simplement trouvé un emplacement plus calme (le jardin privé du propriétaire de l'hôtel) et non accessible aux tifosi. L'Allemand a eu la surprise de voir se garer à côté de son motor-home celui de Daniel Ricciardo. L'histoire ne dit pas si les deux hommes se sont retrouvés à l'heure de l'apéro pour se rappeler le « bon » vieux temps, lorsqu'ils se côtoyaient chez Red Bull, ou pour évoquer une future collaboration chez Ferrari !

Chez McLaren Rendez-vous de crise

Plutôt discrets le vendredi, les principaux décideurs de Renault Sport et leurs homologues de McLaren ne cachent plus rien des grandes manœuvres dans l'idée de voir le constructeur français motoriser l'écurie McLaren. Ainsi, à l'heure du petit-déjeuner, Cyril Abiteboul, directeur général de Renault Sport, Jérôme Stoll, président de Renault Sport et Alain Prost, ambassadeur conseil de la marque au losange, rejoignent Eric Boullier, team manager et Zak Brown, directeur exécutif du McLaren Group dans les étages de

« l'immeuble » McLaren. Les discussions butent sur le refus catégorique de Renault de motoriser une quatrième équipe. Il faut donc que l'accord Toro Rosso-Honda soit validé.

Chez Ferrari Absence remarquée

En dépit de la pluie incessante, les festivités du 70^e anniversaire de Ferrari commencent sous un chapiteau installé à l'opposé de l'entrée principale du paddock. On y découvre une très belle exposition de Ferrari de course et de route de toutes époques, provenant pour la plupart du musée de Maranello. On relève cependant une absence de marque : Luca di Montezemolo, qui vient juste lui aussi de célébrer ses 70 ans et peut être crédité de la résurrection de Ferrari dans les années 1990. Il semblerait que le patron du groupe Fiat, Sergio Marchionne, l'homme qui l'a conduit vers la retraite en 2014, continue à le snober.

En piste La F2 joue les cobayes

Les qualifications de la F1 ont tellement pris de retard que le jour décline lorsque les formule 2 s'alignent enfin sur la grille de départ. Toutefois, la direction de course, jugeant que la piste est encore trop détrempée par endroits, décide de mettre en

pratique la nouvelle procédure de départ. Ainsi, les pilotes effectuent plusieurs tours de formation derrière la safety car avant d'être à nouveau priés de rejoindre leurs emplacements de départ. Au moins, ce nouveau système susceptible d'être appliqué à la F1 permet d'assister à un vrai départ arrêté et non plus de subir un très frustrant départ derrière la voiture de sécurité.

Chez Ferrari Raikkönen se mouille

Parfois, Kimi Räikkönen retrouve l'usage de la parole. C'est en général pour dire ce qu'il pense sans circonvolution verbale. Ainsi, après la mascarade de la séance de qualification perturbée et retardée de plusieurs heures à cause de la piste détrempée, le Finlandais a poussé un coup de gueule. Il n'hésite pas à dénoncer Pirelli, incapable de fournir des pneus dignes de ce nom pour affronter les intempéries. « C'est stupide d'avoir dû attendre des heures car nous n'avons pas un vrai pneu pluie pouvant évacuer un peu plus d'eau. Ce n'est pas bon pour les spectateurs, ni pour nous, les pilotes. »

A l'hôtel Fossati Villeneuve en deuil

Dans le hall de son hôtel, nous croisons Jacques Villeneuve en compagnie de son pote de toujours, Patrick Lemarié. Nous ne résistons pas au plaisir de charrier le Québécois en lui demandant s'il est en deuil après la performance de son compatriote Lance Stroll. Lequel se retrouve en première ligne, suite aux pénalités infligées aux pilotes Red Bull. Villeneuve, en

guerre ouverte avec la famille Stroll, faisant preuve d'une mauvaise foi manifeste en refusant de reconnaître les mérites de son compatriote, bougonne et marmonne quelques explications, jugeant que Stroll a surtout eu de la chance... De la chance ? Un certain talent, plutôt, pour être resté sur la piste dans des conditions d'adhérence délicates et signer une performance de premier ordre. C'est parfois pathétique, un ancien pilote aigri.

DIMANCHE 3 SEPTEMBRE

Chez McLaren Honda déconnecté

Eric Boullier affiche un optimisme prudent quant à la possibilité de régler le problème de motorisation qui pénalise l'écurie McLaren depuis la signature de l'accord avec Honda. Selon lui, tout est entre les mains des patrons de la firme japonaise. « Une importante réunion est prévue ce début de semaine à Tokyo (dans la foulée du grand prix d'Italie, N.D.L.R.). Le problème, c'est que les patrons qui se trouvent au Japon sont un peu déconnectés de la réalité. Ils peuvent très bien faire valoir leurs droits et demander que le contrat avec McLaren soit respecté et aille à son terme. Ça voudrait dire qu'on ne pourrait rien faire pour 2018. Mais quoi qu'il arrive, il faudra trouver une solution pour 2019. » En aparté, Boullier laisse pourtant entendre que malgré la complexité du dossier, tout devrait être réglé avant le grand prix de Singapour. → 04 ●●●



WILLIAMS

Désespérante ! Williams est parfois bonne en qualifications mais sombre en course. Et inversement. Sans parler des stratégies toujours aussi fantaisistes.



TORO ROSSO

Sans Sainz, auteur de sa meilleure performance à Singapour (4^e), l'équipe italienne n'existerait pas. Une sacrée responsabilité pour son remplaçant.



RENAULT

L'équipe française se montre offensive dans le domaine du développement. La 5^e place au classement des constructeurs reste à sa portée.



HAAS

L'équipe américaine déçoit. Elle tire la langue dans la course au développement. Les résultats en qualifications comme en course sont très loin des ambitions.

Un absent de marque lors de la fête du 70^e anniversaire de Ferrari à Monza. L'ancien patron, Luca di Montezemolo n'a pas été convié par son successeur. Y aurait-il eu incompatibilité d'humeur devant le gâteau ?

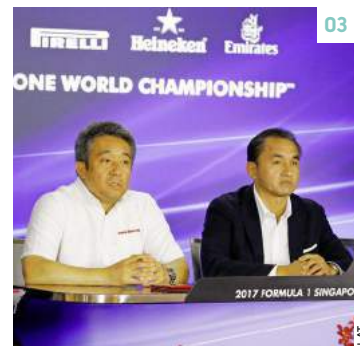


01

AFP



02



03

LAT

01. Andy Palmer, patron d'Aston Martin, au micro de David Coulthard et Mark Webber. Aston envisage de fournir des moteurs de F1, à partir de 2021.

02. Le circuit de Marina Bay, un argument touristique pour Singapour.

03. Katsuhide Moriyama et Masahi Yamamoto (Honda) visent la 3^e place des constructeurs... en 2018.

Sur la piste

Alonso la poisse

Toutes les voitures de collection s'élancent pour la parade des pilotes. Toutes, sauf une : la Lotus qui doit embarquer Fernando Alonso refuse de démarrer. « Et après, il va continuer d'accuser Honda pour nos problèmes de fiabilité ? rigole un ingénieur de chez McLaren. Mais non, Fernando porte la poisse, c'est aussi simple que ça ! » L'Espagnol réussit cependant à prendre place dans la Renault où est déjà installé Jolyon Palmer, avec lequel il va se frotter en piste, un peu plus tard.

Dans le paddock

Trop de pénalités tuent les pénalités

Ross Brawn confirme son intention de revoir le système des pénalités infligées sur la grille de départ pour des changements d'éléments de moteur ou de transmission. Car à Monza, seulement deux pilotes sont partis de la place décrochée en qualifications : Hamilton, le poleman, et Carlos Sainz, pourtant affublé de 10 places de pénalité, mais resté sur sa position du fait de toutes celles qui se sont abattues sur ses petits camarades.



Grand prix de Singapour

Singapour
14 - 17 septembre

MARDI 12 SEPTEMBRE

Hinwil (Suisse)

Alfa exilé suisse ?

Sergio Marchionne, président de Ferrari et de Fiat, a rendu visite à Sauber. Un membre de l'équipe explique à *Sport Auto* que l'objectif de ce déplacement était d'étendre le domaine de coopération entre Sauber et Ferrari « au-delà de l'accord technique ». Beaucoup y voient la volonté pour Ferrari d'y réaliser une écurie « junior », susceptible d'accueillir les pilotes de la Ferrari Driver Academy, dont

Charles Leclerc et Antonio Giovinazzi. Un autre point de la discussion a été la possibilité de rebaptiser l'écurie en Sauber-Alfa Romeo. Mais les deux parties ont admis que Sauber avait besoin de hausser son niveau de performance avant de rendre pleinement justice à la marque milanaise.

VENDREDI 15 SEPTEMBRE

Singapour, paddock

Des millions d'économies

Le gouvernement de Singapour, le ministère du Tourisme et le promoteur du grand prix annoncent qu'ils ont prolongé le contrat pour accueillir la formule 1 jusqu'en 2021. Mais bien qu'aucun chiffre n'ait été officiellement publié, le partenariat à 60/40 entre le gouvernement et le promoteur semble décidé à réduire les coûts de l'événement de 10 millions d'euros par an. Ce qui sous-entend faire baisser le prix du plateau, négocié avec la FOM. Ce grand prix attire cependant 90 000 spectateurs, dont 45 % d'origine étrangère, en faisant l'un des événements touristiques les plus importants de l'année. → 02

Dans le paddock

Le feuilleton continue !

Cette fois, c'est fait : en cet après-midi humide entre les deux séances d'essais libres, un déluge de communiqués de presse confirme ce qui se murmurait depuis des semaines : Renault motorise McLaren, Sainz arrive chez Renault en 2018, Honda part équiper Toro Rosso. Pour

autant, la machine à rumeurs n'est pas tarie : Sainz pourrait remplacer Palmer dès la Malaisie, avec Pierre Gasly, couronné de sa récente victoire en Super Formula au Japon et de son titre de GP2 l'an passé, qui hériterait du baquet Toro Rosso.

A Singapour, Jolyon Palmer a répété que son contrat courrait jusqu'à la fin de la saison. Mais le paddock prétend qu'il lui a été offert une substantielle somme d'argent pour qu'il laisse sa place à Sainz. Une somme prise en charge à 50 % par Red Bull, dans la mesure où cette dernière écurie souhaite ardemment tester Gasly avant de prendre une décision pour 2018. Et côté Renault, on est prêt à payer également pour tenter à tout prix d'engager des points avant la fin de la saison, dans l'espoir de déloger Williams de la cinquième place du championnat.

En conférence FIA

Rêves asiatiques

Le directeur général de Honda Motorsport, Masashi Yamamoto, et le président de la marque Katsuhide Moriyama étaient invités, lors de la conférence de presse de la FIA, à s'exprimer sur les raisons du divorce avec McLaren. « Malheureusement, nous n'avons pas atteint leurs (McLaren) objectifs de performances », expliquait Yamamoto, avant d'ajouter que Honda visait la troisième place du championnat constructeur, avec Toro Rosso, en 2018. C'est beau, l'espoir... → 03

SAMEDI 16 SEPTEMBRE

Chez Red Bull

Un moteur Aston en F1 ?

En visite à Singapour, Andy Palmer, le patron d'Aston Martin, nous confirme qu'il étudie la possibilité de fournir un moteur de F1 à partir de 2021, au moment où les nouveaux règlements entreraient en vigueur. L'objectif de sa visite est en effet de discuter avec la FIA pour étudier leurs pistes de travail. Il a également confirmé que des discussions sont en cours pour qu'Aston Martin devienne le sponsor titre de Red Bull à partir

Le nom d'Alfa Romeo pourrait réapparaître en F1, avec Sauber. C'est le sens des discussions entre l'écurie suisse, qui doit élever son niveau de performance et Fiat, propriétaire de la marque.

de 2019, au moment où l'écurie de Milton Keynes devrait passer du moteur Renault au Power Unit Honda. « Nous espérons un moteur anonyme, explique Palmer, qui nous permettrait de nous afficher en sponsor principal. » De telles pratiques ne sont pas inédites en formule 1. Notamment, le Renault actuel de Red Bull est officiellement anonyme, afin d'accueillir le badge Tag-Heuer. → 01

DIMANCHE 17 SEPTEMBRE

Chez Mercedes

Lewis

a bonne conscience

Lewis Hamilton annonce qu'il est devenu vegan, notamment pour réduire son empreinte carbone. Mais il ne semble pas qu'il ait l'intention de limiter l'usage de son jet privé Bombardier Challenger 605 pour les mêmes raisons...

En salle de presse

Kubica chez Williams ?

Juste après le départ du grand prix, on reparte en salle de presse de Robert Kubica. Désormais sorti du champ de Renault par l'annonce officielle du recrutement de Sainz, il semble qu'il se soit approché de Williams. Il participera même à une séance d'essais privés organisée par la famille de Lance Stroll, avec une ancienne monoplace qu'ils ont achetée. Cerise sur la coque carbone, Stroll et Kubica bénéficieront d'un coach de grand luxe, rien moins que le champion du monde en titre, Nico Rosberg. Ce dernier est à la recherche d'une nouvelle carrière dans le management, et devrait également endosser une fonction de relation publique pour Martini, sponsor titre de Williams. ●

Sécurité prioritaire

Un seul mot manque dans une phrase, et son sens en est chamboulé ! Lors d'une coulisse du mois dernier, consacré au Halo, nous évoquions la décision de Jean Todt de surseoir à l'avis défavorable de la majorité des écuries pour imposer ce nouvel élément de protection des pilotes. Contrairement à ce que nous écrivions, ce n'était évidemment pas la première fois que le président de la FIA mettait en œuvre la clause de sécurité des voitures, qui lui permet de passer outre l'avis des écuries. Toutes nos excuses pour cette coquille.

TOP 10 GP de Belgique 2017



POLE POSITION

Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W08	1'42"553
----------------	---------------------	----------

CLASSEMENT

Pilote	N°	Monoplace - N° de châssis	Temps
1 Lewis Hamilton	44	Mercedes-AMG F1 W08	1 h 24'42"820
2 Sebastian Vettel	5	Ferrari SF70 H	à 2"358
3 Daniel Ricciardo	2	Red Bull-Renault RB 13	à 10"791
4 Kimi Räikkönen	7	Ferrari SF70 H	à 14"471
5 Valtteri Bottas	77	Mercedes-AMG F1 W08	à 16"456
6 Nico Hülkenberg	27	Renault RS17	à 28"087
7 Romain Grosjean	8	Haas-Ferrari VF-17	à 31"553
8 Felipe Massa	19	Williams-Mercedes FW40	à 36"649
9 Esteban Ocon	31	Force India-Mercedes VJM10	à 38"154
10 Carlos Sainz Jr.	55	Toro Rosso-Renault STR12	à 39"447

MEILLEUR TOUR EN COURSE

Sebastian Vettel	Ferrari SF70 H	1'46"577
------------------	----------------	----------

TOP 10 GP d'Italie 2017



POLE POSITION

Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W08	1'34"660
----------------	---------------------	----------

CLASSEMENT

Pilote	N°	Monoplace - N° de châssis	Temps
1 Lewis Hamilton	44	Mercedes-AMG F1 W08	1 h 15'32"312
2 Valtteri Bottas	77	Mercedes-AMG F1 W08	à 4"471
3 Sebastian Vettel	5	Ferrari SF70 H	à 36"317
4 Daniel Ricciardo	2	Red Bull-Renault RB 13	à 40"335
5 Kimi Räikkönen	7	Ferrari SF70 H	à 1'00"082
6 Esteban Ocon	31	Force India-Mercedes VJM10	à 1'11"528
7 Lance Stroll	18	Williams-Mercedes FW40	à 1'14"156
8 Felipe Massa	19	Williams-Mercedes FW40	à 1'14"834
9 Sergio Perez	11	Force India-Mercedes VJM10	à 1'15"276
10 Max Verstappen	33	Red Bull-Renault RB 13	à 1 tour

MEILLEUR TOUR EN COURSE

Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault RB 13	1'23"361
------------------	------------------------	----------

TOP 10 GP de Singapour 2017



POLE POSITION

Sebastian Vettel	Ferrari SF70 H	1'39"491
------------------	----------------	----------

CLASSEMENT

Pilote	N°	Monoplace - N° de châssis	Temps
1 Lewis Hamilton	44	Mercedes-AMG F1 W08	2 h 03'23"544
2 Daniel Ricciardo	2	Red Bull-Renault RB 13	à 4"507
3 Valtteri Bottas	77	Mercedes-AMG F1 W08	à 8"800
4 Carlos Sainz Jr.	55	Toro Rosso-Renault STR12	à 22"822
5 Sergio Perez	11	Force India-Mercedes VJM10	à 25"359
6 Jolyon Palmer	30	Renault RS17	à 27"259
7 Stoffel Vandoorne	2	McLaren-Honda MCL32	à 30"388
8 Lance Stroll	18	Williams-Mercedes FW40	à 41"696
9 Romain Grosjean	8	Haas-Ferrari VF-17	à 43"282
10 Esteban Ocon	31	Force India-Mercedes VJM10	à 44"795

MEILLEUR TOUR EN COURSE

Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W08	1'45"008
----------------	---------------------	----------

EN PISTE...

Douche froide

La Scuderia Ferrari avait quitté la Hongrie sur un doublé et Vettel avec une confortable avance sur Hamilton au championnat. De quoi passer d'agréables vacances et entretenir les espoirs les plus fous. Le mois de septembre aura été celui de la désillusion pour l'équipe italienne.

En Belgique, Vettel a entrevu la victoire l'espace de quelques mètres avant de devoir laisser filer Hamilton. A Monza, devant les tifosi, l'humiliation fut totale avec cette fois un doublé des pilotes Mercedes. Un week-end au cours duquel les Ferrari ne furent jamais dans le coup pour la victoire. Et enfin, il y a eu le grand prix de Singapour, sans doute l'épreuve la plus cruelle depuis... la perte du titre d'Alonso à Abu Dhabi, en 2010. Pas moins. Dans les rues lumineuses de la ville-Etat, Vettel avait en effet assommé la concurrence en qualifications et se voyait faire le break au championnat. Mais comme ça lui arrive au moins une fois par saison, le champion allemand a commis une énorme bourde au départ. Un manque de discernement – et l'obsession de vouloir contenir Verstappen à ses côtés sur la première ligne – se sont transformés en chaos puis en K.O. Ce double abandon pour Ferrari, aggravé par la victoire de l'Anglais de Mercedes, prive Vettel et la Scuderia de toute marge de manœuvre dans la course aux titres, à l'attaque de la dernière ligne droite du championnat.

TOP 3 ÉCURIES 2017

Ecurie	Points
1 Mercedes	475 pts
2 Ferrari	373 pts
3 Red Bull	230 pts

TOP 3 PILOTES 2017

Pilote	Points
1 Lewis Hamilton	263 pts
2 Sebastian Vettel	235 pts
3 Valtteri Bottas	212 pts

LES GP DU MOIS PROCHAIN



GP du Japon
Suzuka - 8 octobre

GP de Malaisie
Kuala Lumpur - 1^{er} octobre

TECHNIQUE F1

LES ÉVOLUTIONS DE COURSE EN COURSE

Par Alain Pernot Illustrations Patricia Soler

Coûteuse Vitesse

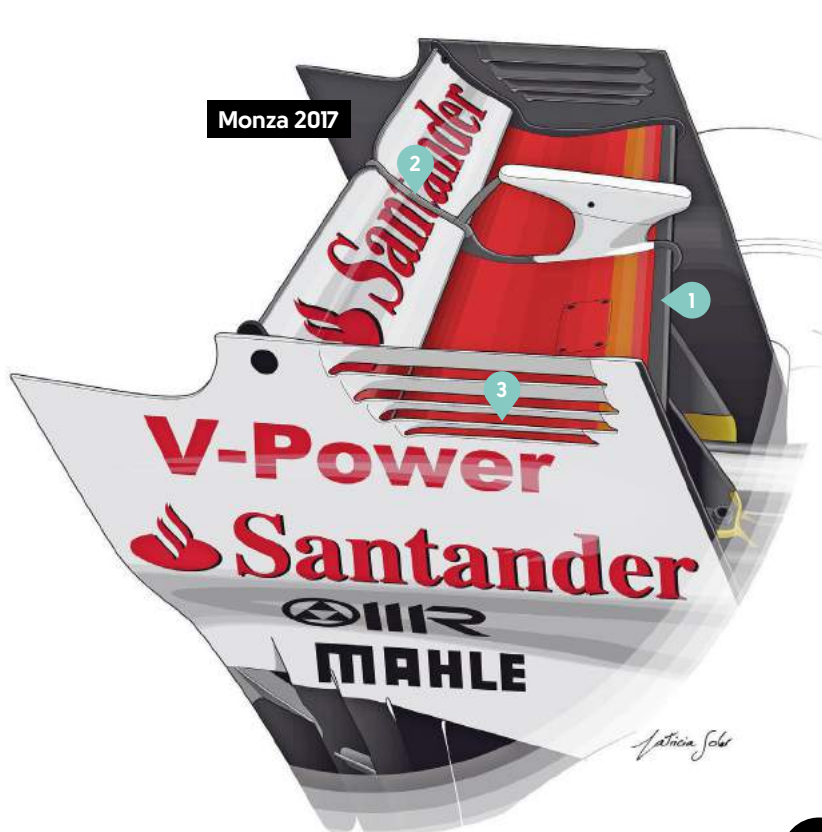
Pour relever le défi de la vitesse à Monza, les équipes n'ont pas hésité à développer des ailerons spécifiques, faisant de ce grand prix l'un des plus coûteux de la saison sur le plan technique.

Depuis le début de saison, les monoplaces de formule 1 roulent beaucoup plus vite que la saison dernière, du fait de la nouvelle réglementation qui favorise un appui aérodynamique plus généreux et un grip mécanique plus important. On pouvait donc s'attendre à ce que ce grand prix d'Italie 2017 affole les chronos. A Spa, par exemple, la pole avait été améliorée de plus de 4 secondes ! En serait-il de même à Monza ? Les plus optimistes s'attendaient à ce que le record du tour le plus rapide jamais exécuté en F1 soit battu. Il est la propriété de Juan-Pablo Montoya (Williams-BMW), qui avait tourné en 1'19"525

en séance de pré-qualification en 2004, soit à la vitesse hallucinante de 262,242 km/h ! La pluie n'a pas permis de battre ce record. Et même sans la pluie, il n'est pas certain qu'il serait tombé. En effet, cette année, les F1 vont certes bien plus vite, mais surtout dans les virages. En ligne droite, elles doivent composer avec une traînée aérodynamique supérieure du fait de la largeur accrue de leurs carrosseries, pneus et appendices aérodynamiques. Or, à Monza, il y a beaucoup de lignes droites. L'analyse des vitesses de pointe montre d'ailleurs que la Force India (captée au radar à 357,4 km/h) s'est montrée un peu moins rapide

que la plus rapide des voitures du grand prix 2016 (357,6 km/h). Le meilleur chrono réalisé aux essais avant que la pluie ne tombe (1'21"135) était proche de la pole de l'an dernier. Il est permis de penser que sur piste sèche, la pole aurait pu descendre dans les 1'20 mais de là à tomber dans les 1'19... Le grand prix a tout de même été disputé à une cadence infernale puisque, avec les 243,527 km/h de moyenne de Lewis Hamilton, il apparaît désormais à la cinquième place de la hiérarchie des grands prix les plus rapides de l'histoire de la F1 (le record à battre étant toujours le grand prix d'Italie 2003 bouclé à 247,586 km/h de moyenne).

Quoi qu'il en soit, les équipes avaient quasiment toutes préparé un kit aérodynamique spécifique à la piste de Monza, bien distinct de celui utilisé à Spa et à Bakou, les deux autres pistes les plus rapides de saison. Encore plus que d'habitude, l'objectif commun à toutes les écuries était, bien sûr, de limiter autant que possible la traînée aérodynamique, naturellement augmentée par la nouvelle réglementation. Il s'agit là d'un effort très coûteux car il implique de nombreuses heures d'étude, la réalisation de multiples tests ainsi que la fabrication de pièces coûteuses pour une seule et unique course.



Ferrari : peine perdue

Évoluant devant son public au moment de fêter le 70^e anniversaire de la marque, la Scuderia Ferrari avait adopté, elle aussi, un aileron arrière spécifique avec l'espoir qu'il aiderait les SH70 à compenser le petit handicap qu'elles accusent par rapport aux Mercedes sur les pistes rapides. Si Ferrari avait choisi un aileron avec un plan principal incurvé pour Spa et Bakou, l'équipe italienne a retenu pour Monza un plan principal avec un bord d'attaque parfaitement droit 1. Il ne

présente qu'une rainure longitudinale 2 là où il y en avait deux sur l'aileron de Spa/Bakou. Toujours dans la volonté de réduire la traînée, les persiennes sur les dérives latérales sont fermées sur la partie avant 3 alors qu'elles étaient ouvertes à Spa et Bakou. Les supports d'aileron sont bien toujours au nombre de deux mais ils sont désormais reliés au plan principal par le bas et non par-dessus comme précédemment 4. Le monkey seat placé au-dessus de l'échappement 5 a été supprimé.

Saison 2017



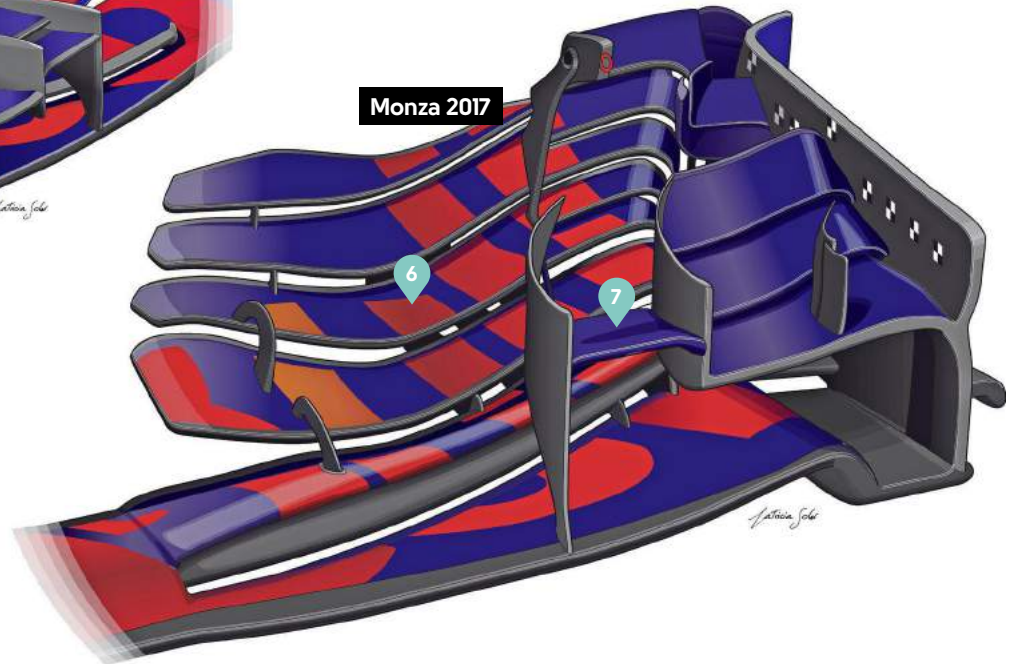
Monza 2017



Saison 2017



Monza 2017



Red Bull : l'école de la sobriété

L'équipe dirigée par Christian Horner avait déjà testé l'aileron arrière destiné à Monza lors des essais libres du grand prix de Belgique. Les données enregistrées l'avaient alors encouragée à persister dans l'approche adoptée par la marque ces dernières saisons. En effet, depuis 2013, Red Bull adopte à Monza

des ailerons arrière dotés d'un bord d'attaque très fin **1** qui lui permettent de se dispenser de persiennes sur les dérives latérales. En effet, sur l'aileron arrière habituel, le bord d'attaque est plus épais **2** et des persiennes **3** sont présentes sur les dérives. Conséquence de l'adoption d'un plan principal

quasiment horizontal, le système d'activation du DRS **4** a été abaissé et sa base est fixée directement sur ce plan principal au lieu de le surplomber **5**. Pas question d'opter pour un aileron arrière aussi différent sans revoir aussi l'aileron avant afin d'équilibrer l'appui aérodynamique de manière

homogène. Comparé à l'aileron avant utilisé depuis le grand prix du Canada, qui présentait cinq flaps successifs, celui de Monza affiche des volets de taille plus réduite **6**. De plus, la deuxième série de flaps disposés sur le plan principal **7** est allégée afin de produire moins de traînée.

McLAREN SE REMARIE

La mariée – l'écurie McLaren – était belle. Le marié – le constructeur japonais Honda – n'était pas mal non plus. Et surtout, très riche. Hélas, l'argent ne fait pas le bonheur, et pas toujours la performance. McLaren a finalement choisi de s'associer à Renault.

Par Lionel Froissart

C

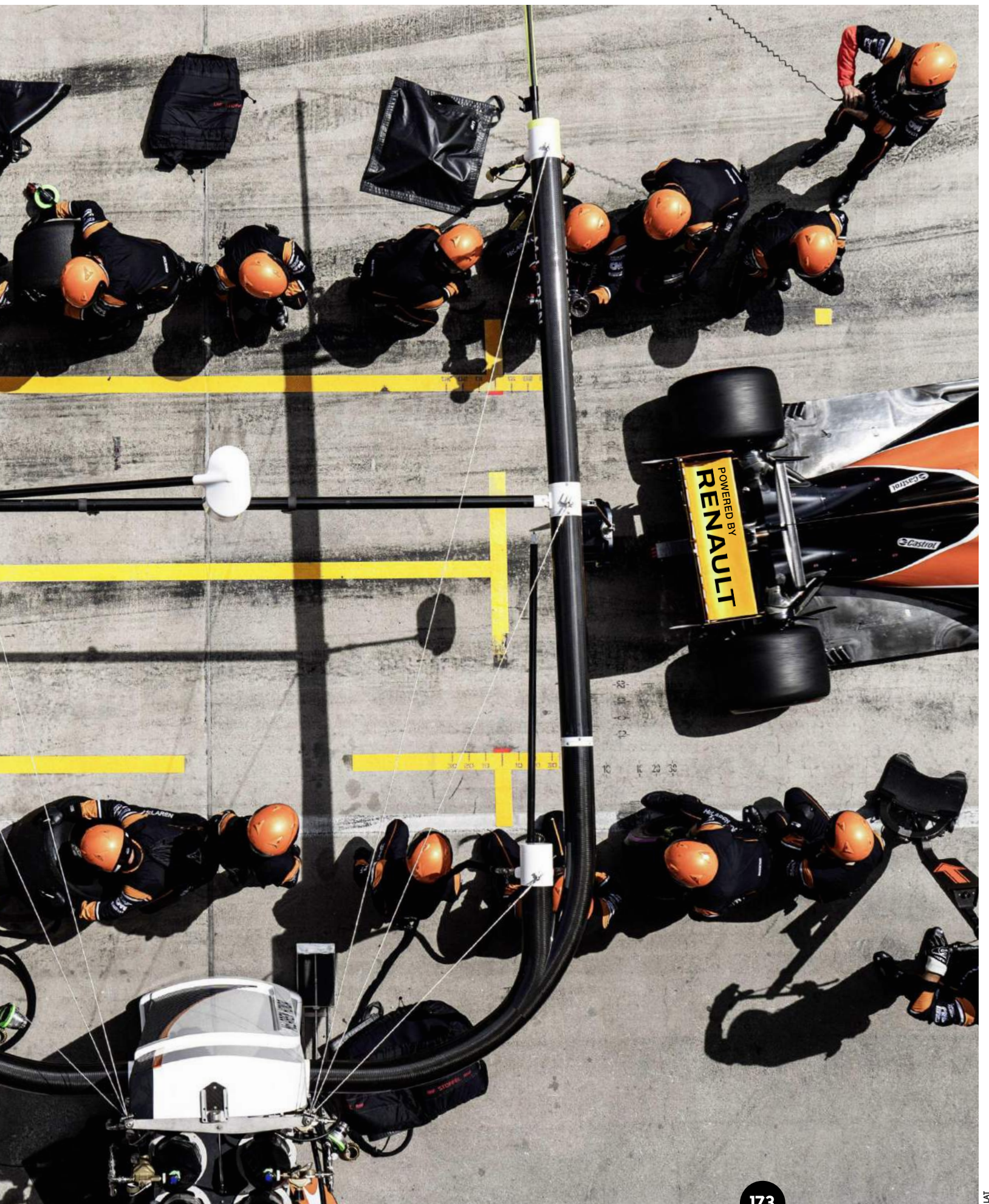
e fut une humiliation en mondovision. A la mi-course du grand prix du Japon 2015, lorsque Fernando Alonso, excédé, éructa dans sa radio : « C'est un moteur de GP2, un moteur de GP2 ! » Il parlait du V6 Honda hybride qui grognait dans son dos, manquant terriblement de puissance. Comme

souvent, l'Espagnol avait bien choisi le moment et l'endroit pour lancer son venin. Au Japon ! A Suzuka ! La piste d'essais historique du constructeur japonais. Là même où Honda associé à... McLaren remporta le titre mondial avec Ayrton Senna en 1988, Alain Prost en 1989, puis à nouveau Senna en 1990 et 1991. Une autre époque. Un autre siècle.

Croustillante petite phrase

Si la plupart des communications entre les pilotes et le « muret » où se regroupent leurs ingénieurs de piste restent confidentielles, cette petite phrase assassine était trop croustillante pour qu'elle demeure dans l'anonymat. Elle fut donc diffusée sur le signal de télévision produit par la FOM (Formula One Management) et offerte en pâture aux télévisions du monde entier. Une humiliation donc, plus qu'un électrochoc, car les motoristes japonais étaient déjà conscients des problèmes affectant leur unité de puissance. Ce n'est pas un coup de gueule cathodique ●●●



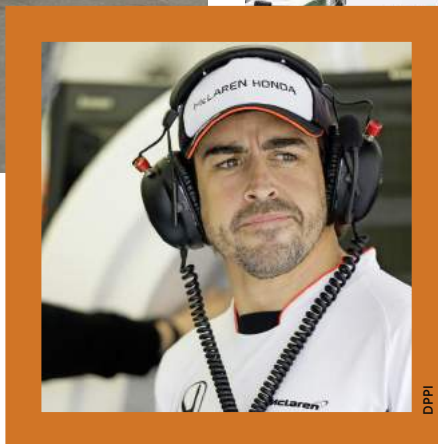




Sutton



Sutton



Dippi

qui allait y changer quelque chose dans l'immédiat. Mais il s'agissait peut-être d'un cri de désespoir de la part d'Alonso qui, de fait, allait voir ses espoirs de succès partir plus d'une fois en fumée au fil des courses à venir. Les grands champions ont toujours usé de tous les moyens à leur disposition pour faire passer un message et se faire entendre de leur équipe. Et dans un domaine de haute technologie et aussi compétitif que la formule 1, la diplomatie n'est pas de mise. A la fin de cette saison 2015, alors que l'association McLaren-Honda, époque hybride, n'en était qu'à sa première année, Ron Dennis était encore à la tête de l'équipe. Ne voyant que ses intérêts et ceux, commerciaux et financiers, de son business, il jugea sévèrement les propos de son pilote en déclarant après la course : « Ces commentaires étaient inutiles et peu constructifs. Ce qu'il y a à faire, c'est permettre au projet de prendre son envol. Ces deux (dernières) semaines, on a passé beaucoup de temps en réunion avec Honda, et je pense qu'on a une idée bien claire de ce qui va arriver à moyen terme. » On a vu, en effet.

“L'année prochaine (2018) sera un bon test : avec le même moteur que Red Bull, on saura si le châssis est réellement bon ou pas. J'ai tendance à croire que oui.”

Fernando Alonso

Des saisons à ramer

De son côté, Eric Boullier, plus en phase avec les exigences de la compétition et la nécessité de trouver de la performance, fut moins radical, prenant toujours soin de ménager le très explosif champion espagnol. « C'est clair que c'est un message pour Honda, surtout qu'il y a tous les gens du Conseil d'administration qui sont là. » En disant cela, le directeur de la compétition McLaren espérait sans doute, lui aussi, que les choses évoluent. Le Français ne se doutait pas qu'il allait passer les mois et même les trois saisons suivantes à ramer pour tenter de faire avancer sa barque. Et qu'il allait multiplier les voyages entre l'Europe et le Japon, un jour pour motiver les troupes nippones, une autre fois pour poser un ultimatum, quand ce n'était pas pour tenter de faire comprendre aux décideurs « vissés » à leur fauteuil directorial à Tokyo qu'il leur fallait changer d'état d'esprit, de mode de communication, de méthodologie... Avant de constater les dégâts à chaque grand prix. Une sorte de mythe de Sisyphe moderne à la mode mécanique. La saison 2015 ratée, la campagne 2016 fut à peine plus réjouissante, pourtant les Japonais et leurs partenaires anglais voulaient encore voir une lueur d'espoir à la sortie de l'interminable tunnel dans lequel ils s'étaient engagés main dans la main, pour le meilleur et, surtout, pour le pire. Ce petit espoir s'est en effet présenté sous la forme d'un ajustement du

règlement technique, la FIA mettant de côté à partir de la saison 2017 la règle des « jetons » limitant jusque-là la marge de manœuvre des motoristes. Au cours de l'été 2016, en plein naufrage technique, les responsables du département compétition nippon dédié à la F1 avaient décidé de changer radicalement leur approche technique – mais toujours pas leur mode de fonctionnement, déconnecté des bases européennes de la F1 – pour élaborer un nouveau Power Unit (six éléments, dont le moteur thermique n'est qu'un composant presque banal désormais). Après tout, Renault avait lui aussi raté son premier moteur hybride, une véritable usine à gaz voulue par la FIA. A force de petites retouches et d'astuces, les motoristes de Viry-Châtillon ont plutôt bien remonté la pente. Le V6 français apportant même trois victoires à Red Bull en 2016.

Toutefois, Alain Prost, qui connaît aussi bien les motoristes japonais que ceux de Renault pour en avoir défendu leurs couleurs respectives, nous confiait son pessimisme à l'horizon de la saison III des moteurs hybrides, début 2017. Toujours aussi clairvoyant, le champion français ne voyait pas les japonais parvenir à résoudre leurs

problèmes dans un avenir proche. Une question de culture selon lui, mais aussi de savoir-faire.

Selon Prost, il faut oublier les succès de Honda des années Williams (1986-1987) et McLaren (1988 et 1989 avec des V6 Turbo puis au début des années 90 avec des moteurs atmosphériques (V10 et même V12 en 1991). « A l'époque, il s'agissait de moteurs thermiques relativement peu complexes à élaborer et à développer. Il fallait surtout disposer des moyens financiers et humains. Honda les avait. Mais il faut se souvenir que lorsque les Japonais de Honda sont revenus en 2000 avec des V10 atmosphériques plus complexes, ils étaient déjà un peu largués. »

Encore une fois, Alain Prost voyait juste. Et du côté de Honda, alors qu'approchent les premiers essais de l'intersaison 2017, lorsque Yusuke Hasegawa, responsable du projet F1 chez Honda, présente la nouvelle unité de puissance mise au point par les jeunes ingénieurs basés au Japon, ses propos sont étonnants et même inquiétants. « Le concept est complètement différent. C'est un très gros risque, nous ne savons pas beaucoup de choses concernant ce nouveau concept. Nous savons que cela nous donnera un avantage de performance, mais le plus gros risque est de savoir si nous pouvons exploiter ce potentiel cette année. »

Difficile de faire moins rassurant. Comme redouté, fin février, les

Zak Brown pour McLaren et Cyril Abiteboul au nom de Renault scellent l'accord entre l'équipe anglaise et le motoriste français. Un accord de trois ans... pour commencer.



[EN CHIFFRES]

x12

RENAULT
12 titres des constructeurs

x8

McLAREN
8 titres des constructeurs

x6

HONDA
6 titres des constructeurs



Sutton

Sutton

premiers tests s'avèrent catastrophiques, prélude à une saison de misère pour McLaren et dévastatrice pour Honda côté image. Malgré une dizaine de kilos gagnés, une architecture entièrement repensée et modifiée, le V6 Honda va bientôt démontrer qu'il n'est ni fiable ni performant.

Alonso jette l'éponge

Après les deux premiers grands prix 2017 en Australie et en Chine, Eric Boullier confiait à *Sport Auto* que toutes les options étaient sur la table pour un éventuel changement de moteur en cours de saison. Une hypothèse à ne pas écarter. « Techniquement, nous avons besoin de huit semaines pour adapter notre châssis à un autre moteur », précisait même le manager (et ingénieur de formation) français.

A la veille du troisième grand prix à Bahreïn, Fernando Alonso semble déjà avoir fait une croix sur sa saison puisqu'il annonce qu'il va disputer les 500 Miles d'Indianapolis et ainsi manquer le rendez-vous monégasque ! L'Espagnol préfère tenter l'aventure d'Indy plutôt que de courir après d'hypothétiques petits points à Monaco avec sa F1. Ce qui lui restait d'espoir et de foi en Honda s'est envolé. Et la décision de Fernando Alonso n'est que l'illustration de l'état d'esprit qui règne alors chez McLaren puisque Zak Brown en personne, le directeur exécutif, a encouragé et soutenu son pilote à aller courir sur l'anneau de l'Indiana.

En parallèle, Yusuke Hasegawa ne cesse d'égrener des mea culpa, multipliant les explications techniques pour justifier les soucis pénalisant le Power Unit Honda. Il y a d'abord eu des problèmes électriques et électroniques, puis des vibrations mécaniques destructrices – « quand nous avons une boîte de vitesses, une transmission et des pneus, il y a de la résonance », précise alors Hasegawa, le tout en alternance avec de graves défaillances du côté du MGU-K, le récupérateur d'énergie cinétique, et une faiblesse chronique du MGU-H chargé de canaliser l'énergie provenant du moteur thermique. Autant dire que rien ne va. Au manque de fiabilité s'ajoute un évident manque de puissance général.

Mais au-delà des problèmes de performance qui privent l'écurie McLaren de résultats, c'est l'image de la formation anglaise qui s'abîme et fait fuir ou rebute les éventuels sponsors. Même si, en plus de fournir gratuitement son Power Unit, Honda finance à hauteur d'environ 60 millions de dollars l'équipe McLaren sur cinq ans (renouvelables), cette association court à sa perte. Après le grand prix de Hongrie, pourtant marqué par une



Sutton

“Le divorce était devenu inévitable. Nous avons connu trois années compliquées, des décisions importantes devaient être prises avant qu'il ne soit trop tard.”

Eric Boullier

arrivée dans les points des deux McLaren, la rupture apparaît inévitable. D'autant que, dès la reprise en Belgique, Alonso lâche encore une de ses piques dont il a le secret : « Avec un moteur, on serait en P1 et P2 », lâche-t-il après les qualifications sur le toboggan des Ardennes. Entre-temps, Honda a encore encaissé un sacré camouflet. Le contrat qu'avait signé les Japonais avec l'écurie Sauber a été dénoncé par l'équipe suisse que vient de prendre en main le Français Frédéric Vasseur. La suite n'est que pure logique. Quoique... Il s'agit d'un coup à bandes multiples qui touche Honda et McLaren, Renault, Toro Rosso, Red Bull et aussi Carlos Sainz Jr.

A Monza, les grandes manœuvres – discrètes jusque-là – engagées par McLaren pour trouver un motoriste se déroulent à la vue de tout le paddock. En résumé, les données du problème sont les suivantes : McLaren ne veut plus de Honda. Les patrons de la F1 ne veulent pas perdre Honda. Renault ne veut pas motoriser quatre équipes. Toro Rosso veut bien parapher un contrat à long terme avec les Japonais et Red Bull est d'accord pour céder – enfin – Carlos Sainz Jr à Renault.

Pour finir, le motoriste français ne souhaite pas renouveler le contrat qui le lie à l'écurie autrichienne au-delà de 2018.

Vous suivez toujours ? Pour faire simple, Honda sauve la face en restant en F1 avec même l'éventualité de devenir le motoriste de référence de l'écurie Red Bull. Quant à Renault, il s'associe pour au moins trois ans à la prestigieuse écurie McLaren. L'histoire ne dit pas si Ron Dennis, qui n'a jamais vraiment tenu les Français en haute estime (hormis Alain Prost), a fait une syncope en apprenant la nouvelle.

Reste à savoir si cette union soudaine entre McLaren et Renault relève d'un coup de foudre estival à l'avenir incertain ou s'il s'agit d'un mariage de raison qui pourrait durer et permettre au motoriste français – qui aligne par ailleurs sa propre écurie – de progresser dans la hiérarchie au point de renouer avec son glorieux passé, à l'image de celui de McLaren...

La formule 1 étant aussi la vitrine d'un énorme business pour les grands constructeurs automobiles et une affaire de communication et d'image – certains appellent cela « le bal des faux-culs » –, on vous épargnera la succession de communiqués dégoulinant de remerciements, de félicitations ou d'optimisme ayant accompagné ces bouleversements. Lesquels vont redessiner la physionomie du paddock et des grilles de départ des grands prix lors des prochaines saisons. ●



Passage Obligé

Un peu comme Noël, la discussion sur un plafonnement des dépenses de la FI revient sur la table tous les ans. Mais, à la différence de Noël, c'est un sujet qui n'a jamais attiré la bienveillance. Toutes les tentatives de fixer une limite supérieure aux budgets des écuries ont échoué de manière spectaculaire. Pourtant aujourd'hui, la FI n'a plus le choix.

Par Dieter Rencken



idée d'une relation entre la performance et la dépense a été évoquée pour la première fois par Jaguar Racing en 2004, après que la maison mère d'alors, Ford, a refusé de s'aligner indéfiniment sur l'escalade des coûts dans laquelle se lançaient des concurrents comme BMW ou Toyota.

A l'époque, le discours était : si une entreprise ne peut pas suivre les dépenses de la formule 1, elle n'a rien à faire dans la discipline. Logique.

Pendant, à partir de 2006, le président de la FIA de l'époque, Max Mosley, a soutenu l'idée d'une réduction des coûts, pour deux raisons : il pensait que la F1 allait perdre les écuries indépendantes, incapables de suivre la course à l'armement et, par ailleurs, la mise en place d'un plafond de dépense couperait l'herbe sous le pied de certains constructeurs, désireux de créer un championnat alternatif à la F1.

Quoi qu'il en soit, après la prise de contrôle par Liberty Media il y a près d'un an, les discussions sur ce sujet se sont intensifiées. Et pour une fois, les choses peuvent être prises au sérieux. Pour de bonnes raisons. A moins que Liberty ne coupe dans les sommes versées aux écuries, elle a peu de chance d'atteindre l'équilibre. Or, la seule manière de faire accepter aux teams une baisse de leurs revenus est de réduire leurs coûts.

Une réduction tout en douceur

Regardons l'envers du décor : d'un côté, les organisateurs des courses et les chaînes de télé cherchent à faire baisser leurs droits d'accès à la F1. Pour de vraies raisons, car les audiences ont chuté dramatiquement. De l'autre côté, la répartition inéquitable des revenus entre les écuries, avec quatre équipes qui reçoivent automatiquement d'énormes bonus annuels, doit être révisée.

A l'arrivée, tout cela représente une baisse des ressources, même si l'on monte à 25 grands prix, et une augmentation de la rémunération des écuries. Liberty est donc sous pression pour faire baisser les coûts opérationnels des écuries. Le meilleur moyen, et le plus rapide, est d'introduire un plafonnement des dépenses. Le chiffre évoqué est de 125 millions d'euros, hors moteurs, pilotes, dépenses de marketing et salaires des dirigeants. Cela correspond à environ 170 millions tout compris. Un montant qui semble démesuré pour faire rouler deux voitures pendant deux heures, 20 dimanches par an.

Mais cela représente, en fait, une fraction de ce que dépensent Mercedes ou Ferrari. Et encore seulement environ 50 % du budget annuel de Red Bull, ou de 80 % de celui de Renault, hors moteur. Cependant, c'est environ 30 % de plus que le budget annuel de Force India, par exemple. « *Il faut que cela soit fait d'une manière qui soit bonne pour le sport, qui respecte les structures que nous avons créées. Donc cela doit être équitable et suivre une trajectoire progressive* », a déclaré à ce sujet Toto Wolff, le patron de Mercedes. « *C'est très important, car nous avons tous des modes de fonctionnement différents.* » Exiger des écuries une réduction immédiate de leurs

budgets de 50 % se heurterait à un refus instantané. Des estimations soulignent qu'une telle décision pourrait conduire au licenciement immédiat de 1 400 personnes dans toute la discipline. En revanche, une descente progressive jusqu'à fin 2020, date à laquelle les accords commerciaux et techniques actuels prennent fin, est une piste qui a été étudiée. On considère qu'un plafonnement à 125 millions permet à chaque écurie d'employer environ 500 salariés. Cette réduction progressive permettrait d'atténuer les conséquences sociales, en réintégrant peu à peu les salariés visés dans d'autres services des grands constructeurs, qui sont les principaux visés. Mercedes aurait sans doute quelques soucis avec cette solution, car son entité F1, basée en Grande-Bretagne, est en partie propriété de Toto Wolff et de Niki Lauda. Et reclasser des salariés en Allemagne, par exemple, ne serait pas simple, surtout dans la perspective du Brexit. Cela dit, des écuries comme Force India ou Williams, qui travaillent dans la même zone géographique, seraient probablement à même d'absorber une partie des salariés de Mercedes touchés par ces restrictions. Et une autre solution probable serait qu'une partie des salariés de Brackley travaillent, à l'avenir, pour l'écurie de formule E naissante, ou prennent en charge des missions de recherche et développement pour Daimler-Benz.

Ross Brawn, aujourd'hui consultant de Liberty Media, avait pu offrir la double couronne à une écurie qui courait avec un budget minuscule.



Egalité des coûts, égalité sportive ?

Quoi qu'il en soit, avant d'en arriver là, Liberty Media devra d'abord persuader les quatre grands qu'une telle limite de dépenses est non seulement dans l'intérêt du sport, mais également dans le leur. L'un des défis majeurs sera de les convaincre qu'ils vont pouvoir continuer à battre les écuries indépendantes qui, désormais,

travailleront avec les mêmes budgets qu'eux. Alors qu'elles ont été habituées à jongler avec de maigres ressources. Imaginez si Force India ou Williams, clients de Mercedes, se mettaient à battre régulièrement les Flèches d'argent ? Ou si Haas battait Ferrari ? Selon Bob Fernley, le patron de Force India, il lui en coûte environ 90 millions d'euros pour concevoir, construire et faire rouler deux monoplaces pour une saison.

« Avec un contrôle sur le prix des moteurs et des pneus standardisés, une limite du nombre de salariés par écurie, un contrôle du nombre d'heures en soufflerie, les coûts sont à peu près les mêmes que vous soyez Ferrari ou Force India pour faire rouler deux voitures, explique-t-il. Toute la différence se trouve dans les capacités de développement en cours de saison. Quand nous travaillons avec une approche de sniper, en focalisant nos mises à jour et nos développements sur des secteurs que nous jugeons prioritaires, les grandes écuries peuvent se permettre d'arroser tous les domaines de la voiture. C'est là que réside la différence de 200 millions d'euros entre nos budgets respectifs. »

Bob Fernley juge que ce plafonnement des dépenses est essentiel pour combler l'intervalle entre ceux qui gagnent et les autres.

« 125 millions, cela reste au-dessus de nos moyens, précise-t-il. Mais j'aurais beaucoup plus de facilités à expliquer que nous pourrions combler cet écart de 30 millions, plutôt que les 200 millions qui nous séparent des top teams actuellement. Je crois qu'il est très important pour notre sport d'avoir cinq ou six écuries susceptibles d'accéder à un podium au mérite, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. »



DPPI

Jean Todt, le président de la FIA, avait à de nombreuses reprises tenté de limiter les dépenses mais s'était heurté aux oukases de Bernie Ecclestone.

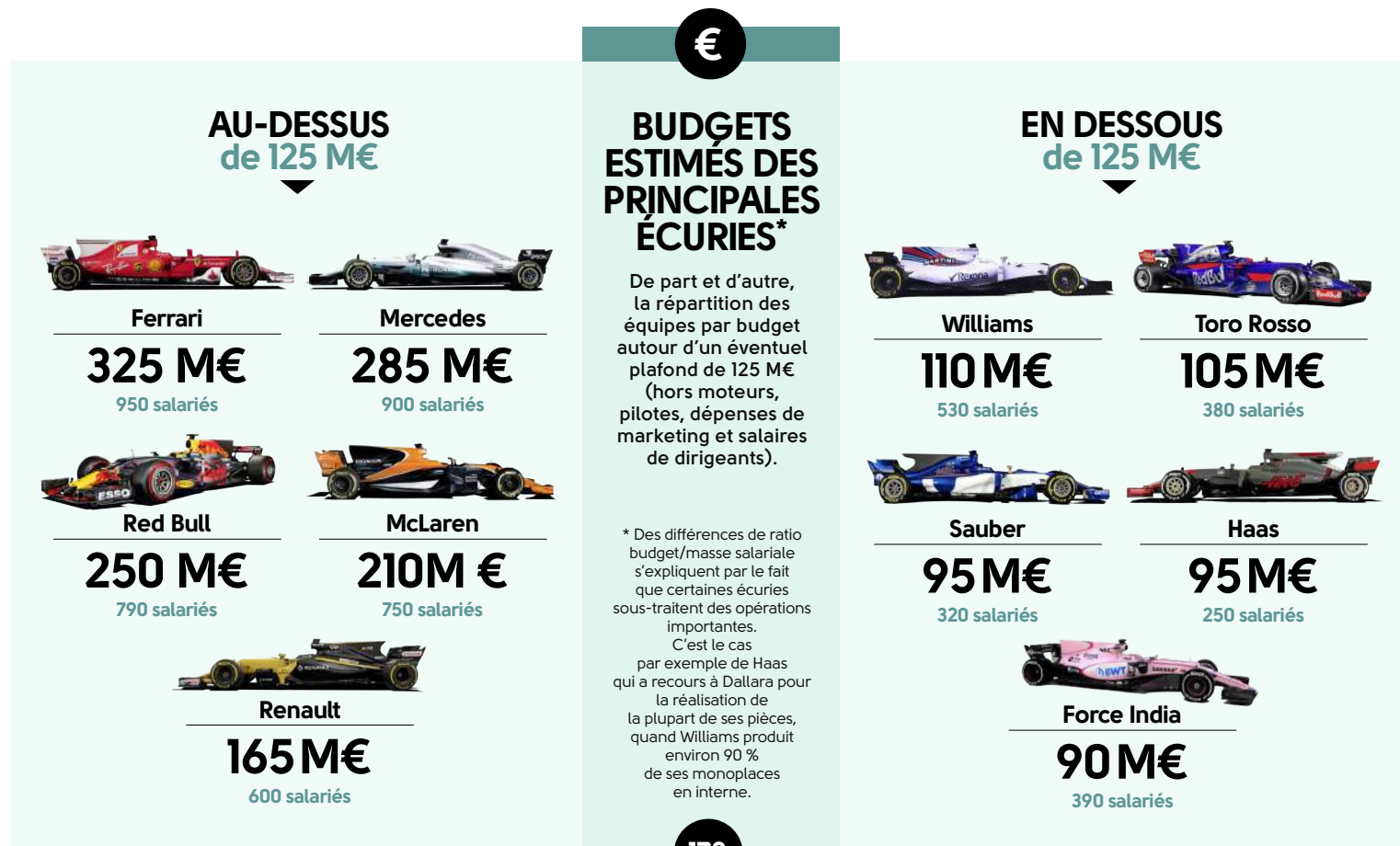
Cependant, le plus grand défi qu'aurait à affronter les défenseurs d'un plafond de dépenses sera d'avoir un accès illimité aux comptes des écuries pour réaliser leurs contrôles. S'assurer que tous les travaux sont bien comptabilisés et que des sous-traitants ne livrent pas des pièces ou des services en douce. Une équipe de commissaires aux comptes à temps plein semble indispensable au fonctionnement d'un tel dispositif.

La chose est coûteuse. Et malgré tout, il est presque certain que les accusations contre tel ou tel qui aura contourné le système ne manqueront pas. Même s'il y a beaucoup de scepticisme autour de la réelle capacité de Liberty à imposer cette limitation, les actuels propriétaires commerciaux de la discipline n'ont juste pas le choix : s'ils ne le font pas, le cours de leur action risque de dévisser. L'avenir de Liberty en passe donc par là.

En outre, Liberty bénéficie du plein soutien de Jean Todt sur ce sujet. Le président de la FIA avait à de nombreuses reprises tenté de limiter les dépenses de la F1, mais s'était toujours heurté sur ces sujets aux oukases de Bernie Ecclestone, fermement guidé par Ferrari et Mercedes.

Au final, Liberty peut s'en remettre aux talents de Ross Brawn. Sans aucun doute l'un

des meilleurs managers qu'ait connu la discipline, capable d'offrir la double couronne à une écurie qui courait avec un budget minuscule. Si Brawn ne peut imposer un système équitable de limitation des dépenses, alors personne d'autre ne le pourra et la discipline s'effondrera tôt ou tard. ●



Chic
& Sportif

BAUME & MERCIER

Modèle Clifton Club M0A10340

Prix de vente indicatif : 2 100 €

La collection Clifton s'agrandit avec ce modèle qui répond aux besoins de l'homme actif, urbain et raffiné. Taillée pour l'aventure et résolument contemporaine, ce nouveau garde-temps revisite avec élégance les valeurs du sport. Mouvement automatique, boîtier en acier inoxydable 42 mm, étanche à 100 m.

01 58 18 14 39 ou

www.baume-et-mercier.com



CERRUTI

1881 Signature

Prix de vente indicatif : 72,90 € - 100ml

Avec cette nouvelle fragrance, la maison nous offre une véritable signature olfactive. Son jus est un cocktail intense d'épices et de poivre, mêlé à la chaleur et la sensualité des notes de cœur de cuir, idéal pour l'homme urbain et contemporain.

www.sephora.fr



CARLOS SANTOS

Modèle 9364

Prix de vente indicatif : 329 €

Ce modèle au look intemporel est un must have du vestiaire masculin. Grâce à sa semelle en cuir, il s'accorde parfaitement avec vos tenues du quotidien et vous offrira tout le confort nécessaire.

www.santosshoes.com



BARBIER BONHOMME



Bonhomme Groomer
122, rue St Denis 75002 Paris

Ce concept store a été pensé à 100% pour les hommes. 3 niveaux, sur 200 m2 conçus à la façon des clubs anglais ou les hommes de tous âges se retrouvent pour passer un bon moment, tout en prenant soin

d'eux. A mi-chemin, entre le barber shop, le spa et le club masculin, chez Bonhomme on s'occupe de vous, de la tête aux pieds : barbier, coiffeur, soins esthétiques, boutique, sans oublier l'espace détente.

01 40 15 99 28 ou www.bonhomme-groomer.com

THOMAS SABO

Modèle Ethnique Power

Fascinante source d'énergie, ce bracelet inspiré des malas vous apporte force et puissance.

Ses perles ovales en corail gorgone régulent le flux de l'énergie vitale. Le design marquant et la Bead phare ornée du symbole « Great Blessing » en font un beau bijou de caractère. www.thomassabo.com ou 01 55 34 74 40



■ Prix de vente indicatif : 149 €

CHEVIGNON

Teddy

Né de le street culture des années 80, la marque ne cesse d'évoluer avec son temps et laisse planer sa créativité sur le vestiaire masculin.

Ainsi pour la nouvelle saison, une collection de Teddy inspirée de l'univers sportif vintage.

www.chevignon.com



■ Prix de vente indicatif : 359 €

GANT

Chemise Tech

Prep en coton

Où que vous soyez, cette chemise Tech Prep offre un confort optimal. Grâce à sa technologie séchage rapide et respirant, ce modèle sera votre allié en toutes circonstances. www.fr.gant.com



■ Prix de vente indicatif : 119 €

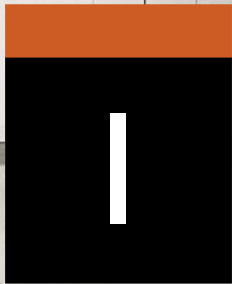
REPORTAGE En visite chez M-Sport

M... Le Maudit

Sans oser l'avouer, Hyundai, Toyota et Citroën maudissent tous ce satané Malcolm Wilson. C'est que, avec son équipe privée et Sébastien Ogier, cet Anglais pur jus mène les deux championnats WRC, à la barbe des usines ! Nous avons rendu visite à ce trublion dans son château perdu au fin fond de l'Angleterre...

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron





I faut être motivé pour se rendre dans le fief de Malcolm Wilson ! Alors que la majorité des acteurs du sport automobile britannique se concentrent autour de Silverstone dans la fameuse Motorsport Valley, à une heure de Londres, l'usine M-Sport se niche du côté de Cockermouth, tout au nord de l'Angleterre, dans

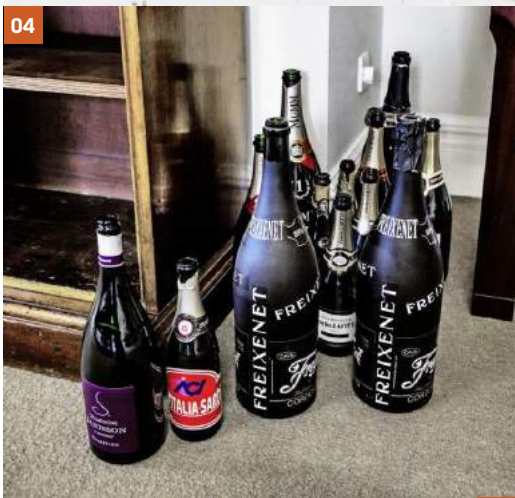
le comté de Cumbria. Situé aux confins de l'Ecosse, celui-ci est l'un des moins peuplés du pays. Le premier aéroport se trouve à deux heures et demie de route. Sur le papier, pas vraiment le lieu idéal pour baser une équipe de course... « C'est vrai que c'est un peu excentré, concède le manager anglais, mais je suis né ici et c'est ici que j'ai passé toute ma vie. Et même si tout le monde pensait qu'il était impossible d'installer une équipe de championnat du monde à cet endroit, j'étais convaincu du contraire. »

Si l'usine est éloignée, en revanche, elle vaut le déplacement. Elle est basée dans un château ! M-Sport s'y est installé après que Malcolm Wilson eut convaincu Ford de lui confier son programme de rallye au détriment du département compétition « maison » basé à Boreham. « Le contrat a été signé fin 1996. J'ai trouvé cet endroit fin 97. C'était un hôpital en ruine. Nous avons tout refait et nous nous sommes installés début 2000. Les deux premières voitures construites ici sont celles qui ont signé le doublé au rallye de l'Acropole avec Colin McRae et Carlos Sainz. Ça commençait bien ! »

Un site qui a une âme

Situé dans un parc de 50 hectares, la partie la plus ancienne du château est une Pele Tower du XIII^e siècle, une tour fortifiée de l'époque où Edouard 1^{er} cherchait à conquérir l'Ecosse. Construit pour se protéger des rébellions écossaises, c'est un bastion idéal pour résister aux assauts des équipes d'usine en championnat du monde des rallyes ! « Le plus simple aurait été de construire une usine moderne en partant de zéro, mais je voulais un endroit ayant du caractère, une âme. J'imaginai exactement ce genre d'endroit. C'était parfait car il y a de la place pour s'étendre. Nous bâtissons un autre atelier, deux fois plus grand, et une piste d'essais dont le bitume est déjà posé. Il a fallu du temps pour que j'aie au bout de mon projet, mais on y arrive enfin ! »





01. Les ateliers de M-Sport ressemblent un peu à la caverne d'Ali Baba. Avec 20 voitures dont des WRC, des R5, des Bentley GT et des Fiesta de rallycross.

02. L'usine M-Sport combine un château et un atelier plus moderne. Original !

03. La venue de Sébastien Ogier a boosté le personnel.

04 & 05. Partout dans l'usine se trouvent des souvenirs des succès accumulés.

06. Le département moteur a fort à faire. Ici un V8 de la Bentley GT développé par M-Sport.

07. Vue panoramique sur les ateliers.

08. Une Fiesta R5 en cours de montage.



Parfait pour le tourisme (les Grands Lacs sont tout proches), mais ce petit coin reculé est-il pratique pour une équipe de course ? « Au début, c'était compliqué, reconnaît le maître des lieux, car il y avait peu de vols directs partant de Manchester. Nous devions aller à Londres ! Certes, même aujourd'hui, ça rajoute une demi-journée de voyage mais je pense que ça vaut le coup. La qualité de vie et l'environnement ici compensent largement ce désagrément. Et contrairement à ce que tout le monde pense, nous n'avons pas de problème pour recruter des collaborateurs. » Parmi eux, Christian Lorriaux. Directeur technique de M-Sport depuis une quinzaine d'années, ce Belge qui a été démarché par Citroën, Hyundai et Volkswagen... est resté fidèle à Malcolm Wilson : « C'est un peu loin mais j'aime la manière dont Malcolm mène cette équipe donc je reste ici ! » Il faut dire que cette équipe anglaise est parvenue à arracher deux titres de champion du monde des constructeurs à Citroën (en 2006 et 2007), malgré Sébastien Loeb. Une prouesse ! « C'est dommage que nous ayons eu à affronter le meilleur rallyman de tous les temps ! Cela nous a un peu compliqué la tâche pour le championnat pilotes... », sourit l'ancien pilote. Malgré ces succès, Ford s'est retiré du championnat du monde des rallyes fin 2012. « Ce retrait a été le moment le plus difficile de ma vie professionnelle, confesse Wilson. Surtout après avoir réalisé un triplé au rallye de Grande-Bretagne. Ma priorité a alors été de trouver un moyen de rester en WRC au plus haut niveau. C'est la vitrine qui démontre notre savoir-faire. » A l'image de McLaren ou Williams en formule 1, le rallye est la raison d'être de Malcolm Wilson. Pas question de renoncer ! Grâce au soutien du Qatar, M-Sport est resté dans la course. En 2013, Thierry Neuville a même donné bien du fil à retordre à Sébastien Ogier pour le titre pilote ! « Bien sûr, nous avons dû réduire la voilure au niveau de nos effectifs, reconnaît le manager anglais. Nous sommes descendus à environ 170 personnes. Aujourd'hui nous sommes revenus à 260. Nous avons continué à aller de l'avant et nous connaissons un succès énorme avec la Fiesta R5, par exemple. »

Un héros nommé Ogier

Si Ford a décidé de ne plus s'engager en championnat du monde des rallyes, le constructeur américain n'a pas laissé tomber son partenaire anglais. A l'image du montage opéré par Prodrive avec Aston Martin en endurance, Malcolm Wilson est libre d'engager des Ford et de produire toutes les Ford de rallyes. Les Fiesta WRC qui continuent à courir en mondial à titre privé mais aussi les Fiesta destinées aux « petites catégories » comme la Fiesta R5 qui court en championnat d'Europe et en championnats nationaux. Depuis son lancement en 2013, cette auto fait un carton absolu, au grand dam de certains constructeurs. « Nous produisons notre 238^e R5 ! », s'exclame avec fierté le manager anglais pour qui ce marché vaut de l'or. « Sans cette manne, nous n'aurions jamais eu les moyens d'être aussi bien placés en championnat du monde... » Grâce à ce juteux business (auquel s'ajoutent les RRC, S2000, R1 et R2), M-Sport a concocté et homologué une Fiesta WRC nouvelle génération conforme à la réglementation 2017. « Nous bénéficions toujours d'un soutien technique de Ford, reconnaît-il, sans quoi nous n'aurions pas pu produire cette voiture juste avant le lancement officiel du nouveau modèle de série. » Alors que M-Sport développait cette nouvelle arme, un scoop a révolutionné le monde des rallyes : le retrait de Volkswagen. De quoi ouvrir la porte aux rêves les plus fous... « Toute l'équipe était tellement confiante dans cette nouvelle voiture que j'ai eu le sentiment que nous pouvions gagner à nouveau. Quand l'opportunité s'est présentée d'engager Sébastien, j'ai estimé que ça valait la peine de se lancer dans un tel investissement pour un an. » Comment s'est établi le contact ? « Sébastien m'a appelé ! Nous avons été en contact très étroit en 2012 et, quelques jours avant le retrait de Volkswagen, nous nous étions retrouvés dans un forum à l'occasion du rallye de Grande-Bretagne. Il avait alors exprimé son envie de conduire pour moi un jour. Les conditions étaient réunies ! Jari-Matti (Latvala) et Andreas (Mikkelsen) étaient aussi

disponibles mais j'étais absolument déterminé à faire signer Ogier. Cela nous a mis une sacrée pression. En cas d'échec, nous n'aurions pas pu blâmer le pilote ! La venue de Sébastien et de Julien avec son sens du détail, a permis d'élever le niveau de la société. C'est fantastique. Tout le monde donne son maximum et les résultats suivent ! Il a amené une forme d'urgence. Un peu à la manière de Carlos Sainz, il a une présence incroyable. » Dès qu'il a essayé la voiture, Sébastien Ogier a été conquis. Il ne restait plus qu'à Red Bull de faire un chèque couvrant la rémunération de l'équipage quatre fois champion du monde et l'association Ogier-M-Sport pouvait enfin prendre forme. Et de quelle manière ! « Tout le monde était anxieux au Monte-Carlo car les équipes se confrontaient pour la première fois avec les nouvelles voitures. Lors du shakedown, Sébastien a réalisé un temps fantastique. Vous ne pouvez pas imaginer la confiance que ça a donné à toute l'équipe ! La première case était cochée et ça ne s'est pas arrêté là puisqu'il a remporté le rallye dans la foulée ! Cela faisait cinq ans que nous n'avions pas remporté de rallye ! Ce fut un moment vraiment spécial pour nous tous. »

Vers le hold-up du siècle

Même si le parcours d'Ogier n'a pas été aussi dominateur que lorsqu'il était au volant de la Volkswagen, le Français mène le championnat du monde des pilotes à trois épreuves de la fin alors que M-Sport mène celui des constructeurs ! Le hold-up du siècle n'est pas loin ! Un scénario absolument inouï dans un univers où les équipes privées n'ont généralement droit qu'à des miettes. « Honnêtement, je ne m'attendais pas à ce que nous soyons aussi bien placés au championnat constructeurs, avoue Wilson. C'est une grande fierté pour nous. Quant au titre pilote, si Sébastien obtient un bon résultat en Espagne (du 5 au 8 octobre), ça devrait être décisif. C'est mon but car nous n'avons jamais gagné ce titre et je prie pour que Sébastien n'ait pas de panne mécanique. Tout va se jouer sur la fiabilité ! » Alors que la fin de saison approche (il ne reste que les rallyes d'Espagne, de Grande-Bretagne et d'Australie), les questions concernant l'avenir se multiplient. « Je ne crois pas que les choix qui vont s'opérer seront liés au résultat du championnat, explique Wilson. La démonstration de notre capacité est faite. » En fait, la question est de savoir si Ford va se laisser convaincre par un retour officiel en mondial. Sébastien Ogier en fait une condition pour rester chez M-Sport. « C'est certain qu'ils sont heureux de la tournure des événements et nous travaillons à une solution qui nous permettrait de porter encore plus haut l'étendard de l'oval bleu mais il est encore trop tôt pour savoir s'ils vont vers un engagement officiel... » Malcolm Wilson semble résigné à perdre ses champions : « Garder Sébastien et Julien est

l'une de nos priorités mais je dois penser à la pérennité de l'entreprise. Sans Ford ou un gros sponsor, je ne pourrai pas investir autant que cette année. » Malgré la perspective de ce départ (d'autant plus probable que Citroën Racing s'est enfin décidé à faire du recrutement d'Ogier une priorité !), le manager anglais n'est pas sans ressource. En tant qu'ancien pilote, il a un flair incontestable pour repérer les nouveaux talents et il a quelques atouts dans sa manche : Ott Tänak (le vainqueur estonien du récent rallye d'Allemagne), Elfyn Evans (qui roule sur la voiture financée par le manufacturier D-Mack), Eric Camilli (qui court en WRC2 et qui avait subjugué Wilson lors d'un rallye d'Allemagne) ou encore Teemu Suninen, pépite finlandaise sur laquelle l'Anglais ne tarit pas d'éloge : « C'est sans aucun doute le plus prometteur des jeunes pilotes avec lesquels j'ai pu travailler. » On ne s'étonnera évidemment pas que Kalle Rovanpera (présenté comme le Max Verstappen du rallye) débute à 17 ans en mondial au sein de l'équipe M-Sport, à l'occasion du prochain rallye de Grande-Bretagne ! Malcolm Wilson n'est pas du genre à rester campé sur sa Pele Tower. Pour lui, la meilleure défense, c'est l'attaque ! Et, qu'il réussisse ou non le hold-up du siècle avec Sébastien Ogier cette année, il faudra compter sur lui et ses jeunes pilotes pour contrer les plans des équipes d'usine encore longtemps ! ●



“Je ne m'attendais pas à ce que nous soyons si bien placés au championnat constructeurs. C'est une grande fierté pour nous.”

8 Septembre 1957, à Monza

Stirling Moss (Vanwall) inflige une cinglante défaite aux équipes italiennes Maserati et Ferrari sur leur circuit de prédilection.



**PAR
JOHNNY
RIVES**

Journaliste à la rubrique auto de *L'Equipe* de 1960 à 1996, à *Sport Auto* de 1973 à 1980 et à TFI de 1993 à 1996.

Après avoir débuté en grands prix sur des F2 britanniques (HWM, Connaught, Cooper),

Stirling Moss avait dû se tourner vers des marques étrangères en accédant à la FI (1954) – Maserati principalement, sans oublier un fameux intermède d'une saison (1955) chez Mercedes. Après quoi, dès que l'occasion s'était présentée de retrouver une équipe britannique, il l'avait saisie. C'est ainsi qu'il devint pilote de l'écurie Vanwall en 1957 et 1958. Vanwall était née de la passion pour la course d'un industriel, Guy Anthony Vandervell, fabricant de coussinets d'embellage très réputés – Ferrari se fournissait chez Vandervell pour ses propres moteurs. D'abord acquéreur d'une Ferrari monoplace qu'il avait fait courir sous l'appellation Thin Wall Special, la marque de ses fameux coussinets, Tony Vandervell se lança en 1953 dans l'aventure de la création de sa propre monoplace, la Vanwall. Pour ce faire, il s'appuya sur deux précieux alliés. La firme

motocycliste Norton l'autorisa à élaborer un moteur à partir de son monocylindre de course de 500 cm³. L'équipe technique Vanwall réalisa ce quadruple Norton (4 cylindres) avec le concours, pour la réalisation du bloc et du carter, de la division aéronautique de Rolls-Royce – qui avait construit les glorieux moteurs des Spitfire pendant la guerre. Après avoir établi ses premiers châssis en collaboration avec Cooper, Tony Vandervell fit appel à un certain Colin Chapman (futur créateur des Lotus) pour réaliser un modèle plus ambitieux en 1956. La carrosserie fut dessinée par Frank Costin.

Débuts british tonitruants

Le résultat donna une FI aux lignes fluides, de toute beauté. Ses prestations furent si prometteuses entre les mains de Maurice Trintignant et Harry Schell qu'en 1957 Tony Vandervell n'eut aucun mal à convaincre Stirling Moss, Tony Brooks et Stuart Lewis-Evans de courir pour lui. L'ensemble constituait une équipe 100 % britannique de première valeur. Le succès ne se fit guère attendre, et quel succès : pilotée successivement par Brooks puis Moss lui-même (dont la machine avait été stoppée au tiers de la distance), une Vanwall triompha à Aintree dans le grand prix de Grande-Bretagne 1957 – événement historique salué avec enthousiasme par le public et la presse britannique. Le verdict du grand prix d'Allemagne, rendu

fameux par la sensationnelle victoire de Fangio (Maserati) devant les Ferrari, fut moins glorieux pour Vanwall (Moss 5^e). Mais ce dernier réussit à totalement redresser la situation dans le grand prix suivant (Pescara) où il triompha devant Fangio.

Restait un dernier rendez-vous pour clore la saison, et pas n'importe où : à Monza, sur le terrain de prédilection des deux équipes italiennes, reines de la FI à cette époque, Maserati et Ferrari. Sur ce circuit ultrarapide, à la consternation des tifosi, la ligne effilée des Vanwall fit merveille dès les essais où, tournant à plus de 200 km/h de moyenne, les trois FI vertes de Tony Vandervell emmenées par un surprenant Stuart Lewis-Evans devançaient sur la grille de départ la cohorte des monoplaces rouges de Maserati et Ferrari. La seule capable de se hisser en première ligne au niveau des trois Vanwall (la grille était du type 4-3-4 grâce à la largeur de la piste) était la Maserati du maestro Fangio lui-même, ce qui ajoutait encore du relief à la performance des vertes britanniques. Un Fangio qui, après le rush du départ, allait se contenter d'aborder la Curva Grande en quatrième position derrière les trois Vanwall. Sollicitant sans réserve le moteur expérimental de la seule Maserati

VI2 qu'il avait accepté d'étréner en course, Jean Behra souleva les clameurs des tifosi en bouclant le premier tour en 2^e position derrière Stirling Moss et devant les deux Vanwall de Lewis-Evans et Brooks. Dans le sillage desquelles se blottissaient les Ferrari V8 de Musso et Collins qui devançaient le sage Fangio. Malgré le hurlement strident de leur moteur vieillissant (il s'agissait du V8 Lancia conçu en 1954), les Ferrari manquaient de vitesse. Elles furent incapables de suivre le train infernal imposé par le groupe des trois Vanwall et des deux Maserati de Fangio et Behra. Lesquelles parvenaient parfois à précéder les Vanwall sur la ligne de chronométrage.

Adversaires neutralisés

Les cinq FI roulaient en formation si compacte qu'il était impossible de prévoir laquelle mènerait au tour suivant. Le premier éliminé des cinq fut Brooks, qui s'arrêta au 20^e des 87 tours pour faire décoincer son accélérateur. Trois tours plus tard, c'était à Lewis-Evans de visiter les stands Vanwall, se plaignant d'une surchauffe consécutive à une légère fuite d'eau. Du coup, Moss se trouvait isolé devant les Maserati. Cela ne l'empêcha pas de prendre ses distances. D'autant que Behra s'arrêta (28^e tour) pour changer ses pneus arrière et ajouter de

Seule la Maserati du maestro Fangio lui-même avait pu se hisser en première ligne au niveau des Vanwall, ce qui ajoutait encore du relief à la performance des vertes britanniques.



l'essence à son réservoir – il n'était pas parti avec le plein, ce qui expliquait l'étonnant début de course de son moteur expérimental V12 dont ce devait être la seule apparition dans un grand prix.

En tête devant Fangio, Moss avait désormais la responsabilité de porter les seules chances de Vanwall en terre italienne. Ce qu'il avait déjà si bien réussi trois semaines plus tôt à Pescara. Il y parvint d'autant mieux que, après le retrait de ses équipiers Behra (surchauffe) et Schell (conduite d'essence défaillante), Fangio réduisit le rythme de sa Maserati pour s'assurer une 2^e place qui, ajoutée à son titre de champion du monde 1957 (son cinquième...), satisfèrait les tifosi. Un changement de pneus arrière le plaça même à un tour de Moss. Mais, par sécurité, celui-ci en fit autant, permettant au maestro de revenir et de finir dans le même tour que lui.

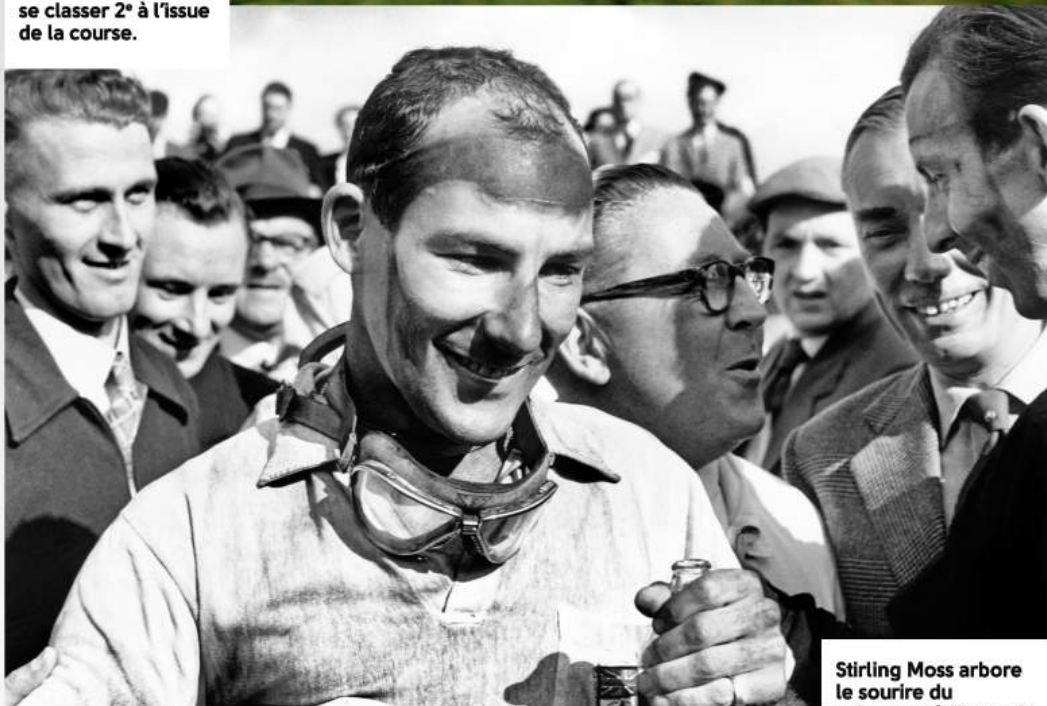
Pour Vanwall, la victoire de Moss à Monza fut célébrée avec une émotion particulière par Tony Vandervell. Car, heureuse coïncidence, il fêtait ce jour-là son 59^e anniversaire ! Emotion mais aussi fierté – celle d'avoir battu les Maserati et les Ferrari sur leur piste de prédilection. Pourtant, une fois encore, comme en 1955 et 1956, le prodigieux Stirling Moss auteur de cet exploit allait se contenter de la 2^e place au championnat du monde derrière le grand Fangio. Une place de dauphin qui lui échut de nouveau l'année suivante (1958). Pourtant cette année-là, Stirling Moss avait totalisé quatre victoires toujours au volant d'une Vanwall. Paradoxe, Mike Hawthorn qui n'en obtint qu'une seule au volant de sa Ferrari, décrocha tout de même le titre... ●

CLASSEMENT

1. Moss (Vanwall), 500,250 km en 2h35'3"9 (193,563 km/h)
2. Fangio (Maserati) à 41"8
3. Von Trips (Ferrari) à 2 tours



Juan Manuel Fangio au volant de sa Maserati 250F. Le numéro 1 de la F1 de l'époque ne put faire mieux que se classer 2^e à l'issue de la course.



Stirling Moss arbore le sourire du vainqueur à l'issue de la course. Ci-dessous, en 2^e position derrière Tony Brooks et dans ses roues Lewis-Evans, avant son abandon.





Passion partagée

Par Laurent Chevalier

J'ai eu l'opportunité de participer à la célébration des 70 ans de Ferrari à Maranello, début septembre, et le plaisir d'y rencontrer nombre d'authentiques passionnés. Des gens bien

– la preuve, ils lisent Sport Auto –, qui roulent en Ferrari dans la vraie vie, vite ou pas. Avec un point commun : l'envie de se retrouver en bande d'amis pour en discuter. Bref, pour partager. Un Palois me confie :

« J'aime rouler tout seul la nuit, parfois, mais ce que je préfère par-dessus tout, c'est de rouler à 4 ou 5 voitures, entre potes, et pas qu'en Ferrari, sur de belles routes en faisant des pauses pour prendre du bon temps. En fait, c'est le partage et l'échange qui font l'expérience. »

Comme cette éternelle discussion autour de la question existentielle :

« Et vous, vous êtes plutôt 288 GTO ou F40 ? »

Non pas pour trancher, même si, plus j'y pense, et plus je penche du côté de la 288 GTO, mais pour le simple plaisir d'échanger. Comme dirait l'autre : le bonheur est la seule chose qui se double si on le partage.

“Ce que je préfère c'est rouler à 4 ou 5 voitures entre potes, et pas qu'en Ferrari, sur de belles routes. Le partage fait l'expérience.”

Un Palois propriétaire de Ferrari



Bubulle

LE BLOG DES ESSAYEURS

La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



Paré au décollage

Par Julien Diez

Ça y est, j'ai mis les pieds dans une voiture volante, ailes déployées... En plein Salon de Francfort ! Elle est aussi longue qu'une Maybach et aussi large qu'une supercar. Elle est bâtie en carbone (960 kg) et déploie ses ailes en 3 minutes sur 8,80 m d'envergure. Elle est d'origine slovaque et se nomme Aeromobil. Sur Terre, elle roule à l'électricité jusqu'à 160 km/h (0 à 100 km/h en 10"). Dans les airs, elle est propulsée par un flat-4 turbo de 300 ch jusqu'à 360 km/h (maxi 750 km d'autonomie). Le concept paraît surréaliste, alors qu'il est en phase de développement. Installé au ras du sol, comme à bord d'une supersportive, vous avez une vue panoramique digne d'un planeur, où les commandes sont réduites... mais nécessitent une grosse formation. « Nous sommes en pleine homologation route/air et en lien avec tous les organismes dans le monde. Nous partons de zéro. C'est excitant, mais le travail est considérable et devrait s'étaler sur deux ans », explique Stefan Vadocz, responsable du développement. Une sacrée aventure, bon courage !



Absentéisme

Par Sylvain Vétaux

C'est une plaie à l'école et au travail, ces gens qui, au prétexte que leur mèche n'est pas en place ou qu'ils ont un peu mal à la tête, sèchent les cours ou les responsabilités qui leur incombent. Cette année, à Francfort, les absents furent plus nombreux que d'habitude. Lotus, Rolls-Royce, Alfa Romeo, Volvo, Fiat, Peugeot : quelques grands noms ne firent pas le voyage. Ajoutons McLaren qui exhibait bien à l'extérieur quelques 570, mais sans stand digne de ce nom. Signalons aussi qu'Audi n'avait plus droit à son écran dédié à l'extérieur mais se retrouvait coincé entre VW et Bentley. Pour ma part, ce fut une édition un peu triste, même si les nouveautés sportives (R8 RWS, Project One, M5, Portofino) y abondèrent. Francfort, mastodonte des Salons automobiles, serait-il en train de payer sa démesure ? Réponse dans deux ans.

Sport
auto

MONDADORI FRANCE

Président Ernesto Mauri

axel springer

Président Axel Springer France Hans Hamer

8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01.41.33.55.94
E-mail: sportauto@mondadori.fr

RÉDACTION

Directeur de la rédaction Laurent Chiapello
Rédacteur en chef Jean-Eric Raoul
Directeur artistique Thomas Hilly
Rédacteur en chef adjoint Laurent Chevalier
Chef de rubrique Julien Diez (Essais)
Secrétaire général de rédaction Denis Riffade
Première secrétaire de rédaction Valérie Frölich
Secrétaire de rédaction Alain Le Roch
Premier maquettiste Vincent Fabergé-Prunier
Rédacteur photos Soraya Bottini
Responsable des prises de vue Philippe Tissier
Photos Greg et Laurent Villaron
Infographies Patricia Soler
Collaborateurs Yves Bey-Rozet, Caroline Hazard, Danielle Molson, Alain Pernot, Robert Puyal, Thomas Riaud, Sylvain Vétaux, Benjamin Guyonnet
Convoyage Sylvain Cambier (responsable)
Assistante Karine Roumestand

DIFFUSION

www.vendezplus.com
Directeur Jean-Charles Guéault
Responsable diffusion marché Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing Sylvie Siguret
Responsable marketing Frédérique Gasbarian
Chargée de promotion Cécile Giordanengo

ABONNEMENTS

Responsable marketing direct titres Mathilde Dionnet
Chef de produit marketing direct Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01.41.33.51.16 Fax : 01.41.33.57.70
Directrice exécutive Cécile Chambaudrie
Contacts publicité Caroline Soret (53.44)
Christian Touzay (52.21)
Planning Angélique Consoli (53.52)
Stéphanie Guillard (53.50)
Trafic Stéphane Durand (53.12)
Service Opérations spéciales : 01.46.48.19.23

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01.41.33.50.08
Directeur de publicité Nicolas Berthy
Equipe commerciale Fabrice Gauvin et Clément Gugnon
Assistante Marie-Amélie Fons
Premier maquettiste Fernand Laranjo

D.O.I. (Direction Opérations Industrielles)

Directeur des opérations industrielles Dominique Aymard
Responsable de la fabrication Isabel Delanoy
Chef de fabrication Grégory Cervantes (01.41.33.17.90)

PRÉPRESSED

Tél.: 01.41.33.29.88
Responsable service Sylvain Boularand
Adjoint Christophe Guérin (01.41.33.49.19)

FINANCE MANAGER Guillaume Zaneskis

COPYRIGHT BY SPORT AUTO

Reproduction des articles et dessins strictement interdite sauf autorisation. Les documents et manuscrits non insérés ne sont pas renvoyés à leurs auteurs.

ÉDITEUR

Editions Mondadori Axel Springer (EMAS) SNC
Siège social: 8, rue François-Ory,
92543 Montrouge Cedex
Cogérants Carmine Perna et Hans Hamer
Directeur de la publication Carmine Perna
Directeur exécutif Stéphane Haïtaian
Editeur du pôle Auto Tommaso Albinati
Actionnaires principaux Mondadori France SAS
et Axel Springer France SAS

ABONNEMENTS Pour toute question, téléphonez au 01.46.48.47.61 du lundi au samedi, de 8 h à 20 h.
Courrier : Abonnements Sport Auto, CS 90125, 27091 Evreux Cedex 9
RELIURES Tél.: 01.46.48.48.83
www.kiosquemag.com/boutiques/sport-auto

IMPRIMEUR

Imaye Graphic
96, bd Henri-Bequerel, 53021 Laval Cedex 9



N°ISSN : 0151-6353
Commission paritaire : 1019 K 86784
Dépôt légal : septembre 2017

Origine du papier : Finlande Taux de fibres recyclées : 0 %
Certification : PEFC Impact sur l'eau : Ptot 0,005 kg/tonne



DPM
MOTORS

DPM
CLASSIC

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



DPM MOTORS | 45 BD DU JARDIN EXOTIQUE | 98000 MONACO

DPM CLASSIC | 4 IMPASSE DES CARRIÈRES | 98000 MONACO



CONTACT@DPM-MOTORS.COM

LE PLUS GRAND CENTRE DE PILOTAGE AU MONDE

Imaginez glisser à plus de 200 km/h en toute sécurité sur un circuit de F1...

*... reproduit à l'échelle 1 sur un lac gelé,
au volant d'une voiture d'exception,
sous les aurores boréales de la Laponie suédoise.*

Bienvenue au Laponie Ice Driving.



NOUVEAUTÉS 2018
NOUVEAUX CIRCUITS, NOUVELLES VOITURES



LAPONIE
ICE DRIVING

LIKE NOWHERE ELSE

www.laponie-ice-driving.com