

SEP M
TOP
ventes

Sport N° 713 Juin 2021

auto

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

R 1 3 5 7
4
2 4 6



SUPERTEST

Porsche **718 Cayman GT4**
Un régal sur la piste !



INÉDIT !

DOSSIER ACCÉLÉRATIONS

Top 10

Bugatti Chiron Sport VS Dassault Rafale M

Serrez les harnais... **Ça va pousser !**

Nos chronos vérifiés
remettent les
pendules à l'heure !

0 à 100 km/h
0 à 200 km/h
1 000 m D.A.



BEL : 7,50€
ESP : 7,50€ - GR : 7,50€
DOM S : 7,50€
ITA : 7,50€ - LUX : 7,50€
PORT CONT : 7,50€
CAN : 10,50\$CAN
MAR : 80DH
TOM S : 950CFP
CH : 10FS - TUN : 18DTU

COMPARATIF

La nouvelle **M4** écrase-t-elle le match ?

**BMW M4 vs Audi RS5 vs Jaguar F-Type R
vs Ford Mustang Bullitt**



ESSAI

Maserati **MC20**

Au volant, quelle
bonne surprise !

LA SEULE CHOSE QUI
LUI MANQUE, C'EST VOUS.



BMW SÉRIE 1 DÈS 295 €/MOIS.*
AVEC MAJORATION DU 1^{ER} LOYER DE 2 500 €
ENTRETIEN** ET EXTENSION DE GARANTIE INCLUS.

*Exemple pour une BMW 116i Edition Sport. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie.

36 loyers linéaires de 294,93 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 2491,29 €.

Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une BMW 116i Edition Sport jusqu'au 20/06/2021 dans les concessions BMW participantes. Exclusion faite des montants relatifs aux bonus ou malus écologiques susceptibles de s'appliquer. Sous réserve d'acceptation par BMW Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n° 07 008 893 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 5,7 - 6,5 l/100 km. CO2 : 129 - 150 g/km selon la



norme européenne WLTP. Modèle présenté : BMW 116i M Sport avec options. Consommation en cycle mixte : 5,7 - 6,5 l/100. CO₂ : 129 - 150 g/km selon la norme européenne WLTP. Loyer : 340,00 €/mois, et avec majoration du premier loyer de 2900,00 €. Les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie mesurées sur la base du cycle d'homologation WLTP correspondent à des valeurs européennes. Renseignez-vous auprès de votre concessionnaire pour connaître les valeurs de consommation et d'émission de CO₂ correspondant aux véhicules configurés pour le marché français pour les modèles sur lesquels se porte votre intérêt. ** Hors pièces d'usure.



ANGE BARDE
GENÈVE

www.angebarde.com



Greg



56



Philipp Rupprecht/Bugatti

32

Greg



72

Adrien Cortesi



Laurent Villaron

142

ACTUS

- 9 ÉDITO
- 12 SPORTIVE DU MOIS
Kimera Automobili Evo37
- 16 ACTUS
Scoops & infos du mois
- 22 DOSSIER HORLOGERIE
Montres et chronos :
les tendances
- 28 HISTOIRES D'AUTOS
Yves Courage

GAZ

- 32 GRAND FORMAT
McLaren 720S Spider
- 42 DOSSIER ACCÉLÉRATIONS
Bugatti Chiron Sport
vs Dassault Rafale M
- 50 DOSSIER ACCÉLÉRATIONS
Performances
mesurées et annoncées
- 54 À LA LOUPE
L'impression 3D
de Bugatti
- 56 ESSAI
Maserati MC20
- 62 COMPARATIF
Audi RS5 vs BMW M4
vs Ford Mustang Bullitt
vs Jaguar F-Type R
- 72 SUPERTEST
Porsche 718 Cayman GT4

EN VRAI

- 82 C'EST LA MIENNE !
Alfa Romeo 4C Spider
- 84 UNE SEMAINE EN...
Porsche 911
Turbo Cabriolet
- 88 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois,
vos photos
- 90 ACHETER
UNE OCCASION
Maserati 4200 GT
- 94 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 100 PETITES ANNONCES

SPORT

- 142 STUDIO
Citroën SM "Rallye"
(1971 & 1973)
- 148 REPORTAGE FI
Le renforcement
des contrôles
techniques de la FIA
- 152 COULISSES FI
GP du Portugal
& d'Espagne
- 160 ENQUÊTE FI
Quel avenir
pour Haas ?
- 164 WRC
La légende du
Safari Rally
- 168 UNE COURSE,
UNE HISTOIRE
27 juillet 1986,
à Hockenheim
- 170 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Voir page 163



Crédits photos
couverture
kiosques : Greg,
Philipp Rupprecht,
Laurent Villaron,
Adrien Cortesi
Abonnés :
Philipp Rupprecht

Encart Edigroup jeté
entre les pages 98
et 99 sur la diffusion
Belgique et Suisse.

Une partie de la
diffusion kiosques
France métropolitaine
est vendue en pack
avec Sport Auto
Classiques n° 16.

PEUGEOT SPORT ENGINEERED 

NOUVELLE 508

PIONEERING PERFORMANCE AGAIN*

360 Chevaux - Hybride Rechargeable - À partir de 46g de CO₂/km⁽¹⁾

*Prendre encore de l'avance.

PEUGEOT RECOMMANDE **TOTAL** (1) Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 2,03 ; Emissions de CO₂ WLTP (g/km) : 46.

(1) Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ et d'autonomie indiquées sont conformes à la procédure d'essai WLTP sur la base de laquelle sont réceptionnés les véhicules neufs depuis le 1er septembre 2018. Cette procédure WLTP remplace le cycle européen de conduite (NEDC), qui était la procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les valeurs de consommation de carburant, d'émissions de CO₂ et d'autonomie peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs tels que : la fréquence de recharge, le style de conduite, la vitesse, les équipements spécifiques, les options, les types de pneumatiques, la température extérieure et le confort thermique à bord du véhicule. Veuillez à vous rapprocher de votre point de vente pour plus de renseignements. Plus d'informations sur peugeot.fr. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



M I C H E L
HERBELIN

ATELIER D'HORLOGERIE FRANÇAISE



PERFORMANCE & DISTINCTION

se conjuguent dans le modèle Newport, une montre marine de caractère
manufacturée avec précision en France, dans nos ateliers de Charquemont.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

BONNE NOUVELLE : AUX ÉTATS-UNIS, ROMAIN GROSJEAN SEMBLE AVOIR RENOUÉ AVEC LES JOIES DU PILOTAGE.


Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef

RÉSURRECTION !

Il n'a fallu que trois courses au miraculé de Bahreïn 2020 pour monter sur son premier podium en IndyCar. Romain Grosjean vient en effet de terminer à une brillante deuxième place l'épreuve routière d'Indianapolis, après avoir marqué les esprits en décrochant la pole. Sur son visage, dans sa communication sur les réseaux sociaux, sa joie faisait plaisir à voir... même si un pilote reste un pilote, et qu'il regrette de ne pas être monté sur la plus haute marche. Il est particulièrement réjouissant que le Franco-Suisse retrouve

ainsi des couleurs et le goût des avant-postes. D'autres auraient pris plus de temps pour digérer cet épisode qui l'a fait regarder la mort en face. La conscience d'être un miraculé aurait pu altérer sa motivation. Il vient de démontrer l'inverse. Et, dans le même temps, de rappeler que son talent de pilote ne s'est pas évaporé. Avant ce crash effrayant, qui en a fait la coqueluche des médias pour de mauvaises raisons, le lâche tribunal du Net ne voyait plus en Romain Grosjean qu'un pilote en panne de performances et d'inspiration. Les « admirateurs » sont cruels et injustes, c'est la rançon de la célébrité. Pourtant, dans la Haas de l'an passé, il ne lâchait rien, même si cela ne produisait pas beaucoup de résultats. On découvre aujourd'hui que deux jeunes pilotes ambitieux font plutôt moins bien. Autre bonne nouvelle : aux États-Unis, Romain Grosjean semble avoir renoué avec les joies du pilotage. Cela m'a remis en mémoire un échange avec lui, il y a un peu plus de deux ans. Il s'interrogeait sur sa place en F1. Il soulignait que, comme la plupart des pilotes de cette discipline, il avait tout gagné avant d'y entrer, qu'il aimait se battre pour la victoire, qu'il était frustré de ne plus pouvoir le faire, sans que cela dépende de lui. Pas sûr pour autant qu'il

serait parti de son plein gré si Haas n'avait pas fait table rase fin 2020. C'est tout le paradoxe de la F1 : des talents de premier plan sont condamnés à y lutter pour une dixième place. Mais ils redoutent plus que tout de quitter cette phalange prestigieuse. Quitte à y être malheureux. Alors, même si l'IndyCar n'a pas le rayonnement de la F1, Romain Grosjean va certainement y retrouver une forme de bonheur depuis longtemps oubliée. ●


WEB www.sportauto.fr
ABONNEMENTS

Tél. : 01.46.48.47.61

E-MAIL
sportauto@reworldmedia.com
**COMMENT NOUS
CONTACTER ?**

Rédacteur en chef :

jeraoul@reworldmedia.com

Rédacteur en chef adjoint :

lchevalier@reworldmedia.com

Chef de rubrique essais :

svetaux@reworldmedia.com



NOUVELLE CUPRA FORMENTOR e-HYBRID RECHARGEABLE

FEEL ANOTHER WAY.*

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

*Une autre voie est possible.

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

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.
Volkswagen Group France - S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne, 02600 Villers-Cotterêts RCS SOISSONS 832 277 370.
Visuel borne de recharge non contractuel. **Rendez-vous sur [cupraofficial.fr](https://www.cupraofficial.fr)**





Par Yves Bey-Rozet



L'Evo37 de Kimera Automobili éclate comme une sublime illustration de la philosophie « Restomod » : préserver le charme du classique, profiter de la technologie moderne.



**KIMERA
AUTOMOBILI
EVO37**

RETRO37

La légèreté des années 80 alliée à la puissance d'aujourd'hui, le tout sous les traits d'une GT plate comme une limande, qui fut championne du monde des rallyes : **le projet un peu fou d'un nostalgique devient réalité !**



Comme celle de 1982, la 037 du XXI^e siècle emprunte sa coque (et sa carte grise rectifiée) à la Beta Montecarlo. Les faux-châssis tubulaires avant et arrière ont été repensés, matériau, géométrie, par leur concepteur de l'époque, l'ingénieur Sergio Limone.

LA VERSION STRADALE DE LA RALLY 037 N'ÉTAIT PAS QU'UN EXEMPLAIRE D'HOMOLOGATION, MAIS UNE AUTHENTIQUE GT À VOYAGER À RAS L'ASPHALTE.

Luca Betti est tombé dedans petit : son père Andrea fut champion d'Italie des rallyes en 1980 sur Lancia Stratos. Lui-même en a tâté de 1998 à 2013. En championnat du monde Junior ou en championnat d'Europe (2^e en 2011 !). Il fonde sa propre équipe en 2008 : Kimera Motorsport. Lorsqu'il raccroche, Kimera Automobili se reconvertit de la compétition à la restauration et la reconstruction de vieilles gloires, plus particulièrement des Lancia 037 et Delta S4.

Avant

Petit rappel : en 1970, 71 et 72, le championnat international des marques couronne la Porsche 911S, l'Alpine A110 1600S et la Lancia Fulvia HF. Si la dernière est une traction (!), toutes trois sont des coupés. Créé en 1973, le championnat du monde des rallyes est remporté par l'Alpine A110 1800, puis, trois fois de suite, par la Lancia Stratos : 1974, 75 et 76 ! Comme pour tenter de se faire pardonner ce hold-up (la Stratos n'a été créée que pour courir en Rallye), le groupe Fiat engage la 131 Abarth, vaguement dérivée

d'une berline de série, tout comme ses concurrentes Ford Escort RS et Talbot Sunbeam Lotus.

Pour leur succéder au palmarès en 1982 : la révolutionnaire Audi Quattro, coupé cossu produit en série, mais surtout turbocompressé et avec 4 roues motrices. On comprend que rien ne sera plus jamais comme avant. Si bien qu'avec la création du Groupe B, 200 exemplaires dits de série « suffisent » pour homologuer une véritable machine de course, chacun y va de son anti-Quattro : Peugeot avec la 205 Turbo 16, MG avec la Metro 6R4, Ford avec la RS 200, et même Citroën avec sa calamiteuse BX TC. Lancia préparant son retour avec la Delta S4.

Toutefois, dans cette avalanche d'intégrales, la première à battre l'Audi et la dernière deux roues motrices championne du monde, avec Walter Röhrl en 1983, est bien la Lancia Rally 037. En véritable Groupe B, elle est produite à 200 exemplaires... et quelques. Symboliquement sous la tonne, de quoi rêver aujourd'hui, elle dispose de 265 ch. La base de la 037 est le petit coupé Beta Monte Carlo. Dans son extrapolation Groupe 5 pour être précis, c'est-à-dire avec son 4 cylindres en ligne arrière, non plus transversal mais

« longitudinalisé ». Gavé par un turbo sur la Beta Groupe 5 de circuit, il est, sur la Rally, suralimenté par un compresseur volumétrique entraîné par le vilebrequin. Cette période prolifique nous a valu quelques *Sport Auto* inoubliables, au moins pour les témoins privilégiés que nous étions avec José Rosinski et Gilles Dupré. Le n° 288 de janvier 1986 propose le dossier Groupe B et, plus tôt, le n° 267 d'avril 1984 oppose les trois premières championnes. La formidable Audi Quattro est une vraie voiture de série... sortant de l'ordinaire. Tout le contraire de la 205 Turbo 16, pure contrainte d'homologation brute de décoffrage, mais terriblement envoûtante une fois intégré qu'il faut lui rentrer dedans. La Lancia Rally se situe entre les deux. La version Stradale n'est pas qu'un exemplaire d'homologation, mais une authentique GT à voyager à ras l'asphalte. On s'y assied à la hauteur des roues des poids-lourds, sous l'arrière desquels on peut glisser le museau, avant de déboîter au dernier moment pour les éjecter du pare-brise vers les rétros, puis les gommer définitivement. Tout aussi facile est la conduite (nous ne parlons pas de pilotage) de la version course : que du bonheur, ●●●

Lancia Delta HF Integrale (1988)

Lancia Delta S4 Stradale (1985)

Lancia Rally 037 Stradale (1982)



Kimera Evo37 (2021)

Le championnat du monde des rallyes est créé en 1973. En 1992, Lancia remporte son 10^e titre ! Seule la Delta S4 n'est pas titrée. Absente sur cette photo, la Stratos remporte les 3 premiers, d'affilée, la Delta HF Integrale les 6 derniers, d'affilée !



LUCA BETTI, RALLYMAN, PATRON DE KIMERA, DEvenu RESTAURATEUR D'ANCIENNES GLOIRES, SURTOUT DES LANCIA, PROPOSE SA VISION DE LA 037 DU XXI^E SIÈCLE.

avec ce ronflement de beau 4 cylindres, qui ne veut pas se laisser complètement couvrir par le bruit d'aspirateur du Volumex. O tempora...

Après...

Claudio Lombardi, l'un des pères de la 037 originelle, s'est fortement investi auprès de Kimera Automobili, pour, selon ses mots, reproduire une championne des années 80, enrichie avec les apports de ses héritières Delta S4 et Integrale, elles aussi couronnées. Si l'ingénieur Lombardi s'est réservé le moteur, Sergio Limone, son comparse retrouvé pour l'occasion, s'est consacré à la partie cycle. Modernisée, revisitée diraient certains, la structure, une coque centrale prolongée de faux-châssis tubulaires avant et arrière, provient toujours de la donneuse d'origine, la Beta Monte Carlo.

En succédant à la 037 en 1985, la Delta S4 avait conservé le compresseur Volumex et ajouté le turbo ! L'Evo37 du XXI^e siècle reprend le 4 cylindres de base de ladite Delta, toujours suralimenté par un turbo et un compresseur volumétrique. Toutefois, ce dernier n'est plus entraîné par le vilebrequin et une courroie, mais par un moteur électrique. Résultat attendu : une puissance de 500 à 600 ch.

Pratiquement de quoi diviser le rapport poids/puissance par 2 ! Cela à partir de la cylindrée non plus originelle de 1 995 cm³ mais évoluée, soit 2 111 cm³.

Immédiatement reconnaissable, la carrosserie n'est plus réalisée en fibre de verre comme dans les années 80, mais en fibre de carbone comme il se doit depuis belle lurette. Avec son toit à 1,20 m du sol et ses ailes sensuellement bombées, l'Evo37 va droit au cœur. Outre les propositions de base, rouge 037 Stradale, livrée Martini, Bordeaux S4, bleu Lagos, vert York, jaune Ginestra, gris 16 Valvole ou blanc perlé, la teinte peut être sur demande...●



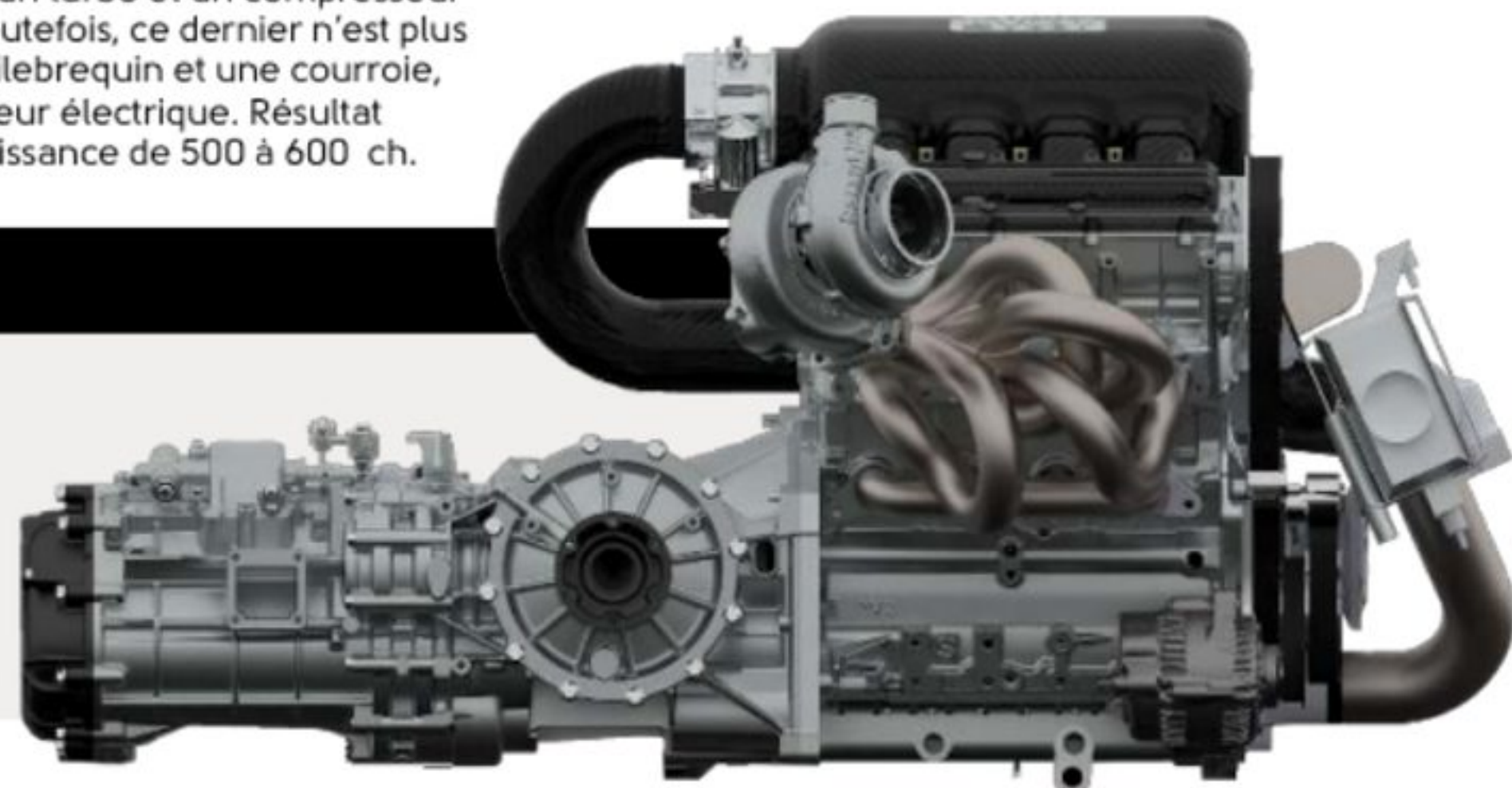
NOTRE AVIS

« *The Authentic Evolution is an Authentic Emotion* », dit le communiqué. En effet, l'émotion est forte. L'impatience aussi, envers ce projet promis à 37 fanatiques, dont il se sont déjà déclarés.



EN BREF

Moteur : 4 cyl. en ligne, compresseur volumétrique et turbo
Cylindrée : 2 111 cm³ Puissance : 500 ch
Transmission : aux roues arrière, 6 rapports manuels ou robotisés au choix
Poids : env. 1 000 kg
Production : 37 ex. Prix : N.C.





A K I L L I S



JOAILLERIE PARIS

COLLECTION TATTOO - OR, TITANE & DIAMANTS
BOUTIQUE 354 RUE SAINT-HONORÉ PARIS +33 1 40 13 64 04 - AKILLIS.COM

Par Robert Puyal

INTERVIEW

TOBIAS MOERS
P.-D.G. D'ASTON MARTIN

“TROUVER L'ÉQUILIBRE”

Sport Auto : Comment va Aston, avec le Covid, le Brexit et la construction de l'usine galloise géante pour accroître les volumes en 2019 juste au pire moment ?

Tobias Moers : Le Brexit, c'est surtout de la paperasse en plus, nous nous y habituons. Nos ventes de DBX sont en ligne avec nos attentes malgré la Covid. Bien sûr, l'usine de St Athan est trop grande pour l'instant, mais elle est là et l'unité de peinture ultra-moderne va être mise à profit et recevoir aussi les sportives, construites à Gaydon. Nous travaillons à réduire nos coûts de produit, de fabrication, de logistique. Par exemple, nous avons épongé nos stocks et nous ne produisons plus que les voitures vendues.

Le DBX est bien né, à quand la version V12 ?

Jamais. Mais nous préparons la version hybride.

Verra-t-on des Aston produites en Allemagne ou ailleurs ?

Non, des moteurs, oui. Avec AMG, nous pouvons aussi partager une plate-forme électrique, nous appuyer sur Mercedes comme Ferrari sur Fiat et Lamborghini sur Volkswagen, mais pas construire des voitures complètes hors de Grande-Bretagne.

Une version de la Valhalla partagera-t-elle finalement son moteur et sa base avec l'AMG One ?

L'AMG One est un 1,6 litre, pas ce qui convient à la Valhalla. Celle-ci sortira en 2023 et nous présenterons en octobre son design définitif, encore plus beau que le prototype. Elle intégrera bien des éléments électriques dans sa chaîne cinématique. Notre seconde auto "électrifiée" après le DBX. Cette nouvelle plate-forme (celle du DBX) est à nous, nous considérons des stratégies pour la décliner en différents modèles, que vous verrez en 2023.

Ils auront à voir avec le concept Lagonda vu à Genève en 2018 ?

Les concept-cars sont faits pour le plaisir des designers (rire). Il y aura des Aston électriques et Lagonda ne sera pas la marque électrique d'Aston Martin.

Si jamais la demande pour des sportives électrifiées venait à se démentir, vos projets sont-ils assez flexibles pour revenir au thermique ?

Nous n'y pensons même pas. La prochaine génération de sportives sera électrifiée, c'est certain, et nos prochaines Valhalla et Vanquish seront capables de circuler sur l'électrique seul durant au moins 25 km. A terme, au moins la moitié de nos modèles seront purement électriques et tous les autres seront hybrides. Je n'ai pas de boule de cristal mais sur notre segment, la demande pour des autos écocompatibles se renforce encore plus vite que sur les segments C et D.

Aston débute en F1. Vous en ressentez déjà l'effet ?

Oui ! Lors du week-end à Bahreïn, le site Aston Martin a planté ! Trop de visites ! Ce n'est pas tout à fait "Courses le dimanche, ventes le lundi", mais ça y ressemble ! Pour avoir expérimenté l'effet F1 chez Mercedes, j'étais sûr du résultat. ●

V12 SPEEDSTER "DBR1 CUSTOM" BIENTÔT LIVRÉ...

Q ue signifient ces ronds sur les portières ? Exclusivité au carré. Parmi les 88 clients de la V12 Speedster, la Vantage, au V12 de DBS et au cockpit scindé en deux et dépourvu de pare-brise, ceux qui opteront pour cette déco, hommage à la DBR1 victorieuse au Mans 59, « vont accentuer son côté collector ». Comprenez : sa valeur. Encore une

histoire de ronds... Par ailleurs, ces autos bénéficient, nous dit-on, d'un soin extrême du détail (les autres seraient négligées ?), d'une peinture vert Aston avec bande blanche, calandre satinée, cuir marron, roues noir satin de 21 pouces à écrou central. Deux casques assortis seront fournis. La livraison est prévue à partir de l'été.



EN BREF

Moteur : V12 5,2 l, biturbo, 700 ch
0 à 100 km/h : 3"6 V. max. : 319 km/h
Prix : 768 907 € HT soit 922 689 € TTC (prix option "rond blanc" sur demande)

CHEZ AMV, VOTRE PASSION GUIDE NOTRE EXIGENCE.



L'ASSURANCE DE VOTRE AUTO DE PRESTIGE

Testez nos tarifs sur **AMV.FR**



CONSEILLER DÉDIÉ



TARIFS FLOTTE⁽¹⁾



ASSURANCE IMMÉDIATE⁽²⁾
24h/24 sur amv.fr

AMVGT

AMV - Siège social : 2, rue Miguel de Cervantès 33700 Mérignac - SAS au capital de 280 200 € - RCS BORDEAUX B 330 540 907 - N°ORIAS 07 000 513 (orias.fr) - Courtier en assurances soumis au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 4, place de Budapest-CS92459 - 75436 Paris Cedex 09. AMV - Service Réclamations clients - 33735 BORDEAUX CEDEX 9 - Compagnies souscriptrice L'Equité (Groupe Generali) - Garantie assistance souscrite auprès d'Europ Assistance. (1) Dès le 2^{ème} véhicule. (2) Assurance immédiate sur internet sous réserve d'acceptation du dossier par AMV.

0821 203 821

Service 0,12 €/min
+ prix appel

UN CLUB SPORT AUTO... ÇA VOUS DIT ?



Après ces longs mois à vivre notre passion au ralenti, nous avons pensé qu'il était temps de retrouver ensemble des moments d'exception, sur route ou sur circuit, et de vous faire bénéficier de contenus et d'opportunités uniques. Par Jean-Eric Raoul



Pour cela, l'équipe de **Sport Auto** réfléchit à créer un club réservé à ses lecteurs propriétaires de sportives : votre club. Même si nous avons notre petite idée sur la forme qu'il pourrait prendre, personne

d'autre que vous n'est mieux placé pour nous guider et nous indiquer vos envies. Il vous suffira de quelques minutes pour exprimer vos attentes en répondant aux questions qui suivent.

Pour cela, trois possibilités :
■ vous rendre sur le site de

Sport Auto (www.sportauto.fr), où vous retrouverez le questionnaire sur le Club Sport Auto ;
■ photographier le QR Code présent sur cette page avec votre smartphone pour répondre directement aux questions ;

■ remplir ce questionnaire « papier » et découper la page (ou la photocopier), puis l'envoyer à :
Sport Auto
Questionnaire Club
40, avenue Aristide-Briand
92227 Bagneux Cedex
Merci pour votre fidélité.

★ ÊTES-VOUS PROPRIÉTAIRE D'UNE SPORTIVE RÉCENTE OU D'UNE YOUNGTIMER ?

OUI NON

★ QU'AIMERIEZ-VOUS QUE L'ON VOUS PROPOSE COMME ACTIVITÉS OU SERVICES ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> TRACK DAYS | <input type="checkbox"/> INFOS SPORT AUTO EXCLUSIVES |
| <input type="checkbox"/> RÉDUCTIONS PARTENAIRES | <input type="checkbox"/> RALLYES TOURISTIQUES |
| <input type="checkbox"/> APÉROS/AFTERWORKS | <input type="checkbox"/> RENDEZ-VOUS CULTURELS, CINÉMA, ETC. |
| <input type="checkbox"/> ESSAIS CONSTRUCTEURS | <input type="checkbox"/> ACCÈS VIP AUX GRANDS ÉVÉNEMENTS AUTOMOBILES |
| <input type="checkbox"/> RENCONTRES PRO | <input type="checkbox"/> VIRÉES GASTRONOMIQUES |
| <input type="checkbox"/> ROAD TRIPS À L'ÉTRANGER | <input type="checkbox"/> INVITATION AUX ESSAIS DE SPORT AUTO |
| <input type="checkbox"/> COURS DE PILOTAGE | |

★ AUTRES SUGGESTIONS ?

★ SI SPORT AUTO VOUS PROPOSAIT D'ADHÉRER À CE CLUB, QUEL PRIX SERIEZ-VOUS PRÊT À PAYER ?

- "CLUB GT"** à 80 € pour :
Participer à la vie du Club Sport Auto (ex. : track days, rallyes, road trips...). Bénéficier d'entrées VIP aux grands événements automobiles. Profiter d'offres exclusives de la part des partenaires Sport Auto.
- "CLUB RS"** à 300 € pour en plus :
Profiter d'événements encore plus exclusifs avec Sport Auto (ex. : dîners avec des personnalités du monde automobile, participer à la réalisation de nos essais Sport Auto...). Profiter d'activités partenaires hors norme (ex. : invitation à des test drives des tout derniers modèles, visites d'usines...). Bénéficier de gratuités ou d'accès aux avant-premières de grands moments du sport automobile.
- Non merci**, je ne désire pas adhérer au Club Sport Auto.

★ SOUHAITEZ-VOUS ÊTRE INFORMÉ(E) EN AVANT-PREMIÈRE DU LANCEMENT DU CLUB SPORT AUTO ?

OUI Votre adresse e-mail :@..... NON

Par Sylvain Vétaux



LOTUS EMIRA

Fin avril, la firme d'Hethel a teasé sur l'arrivée imminente (le 6 juillet) de l'Emira dont le nom de code était jusqu'alors Type 131. Bye-bye donc les Evora, Elise et autre Exige : la nouvelle venue, dont le patronyme signifie "commandant" ou "chef", sera motorisée par...silence radio pour l'instant. A priori, la dernière Lotus à moteur thermique, qui ne sera d'ailleurs pas hybride, étrennera une toute nouvelle offre mécanique, Lotus revendiquant "un nouveau partenariat excitant". En termes de design, les informations sont pour l'instant réduites au strict minimum. Tout juste entrevoit-on dans ces optiques la nouvelle signature lumineuse, apparue sur l'Evija. "C'est la Lotus la plus aboutie de ces dernières années", précise Matt Windle,

le manager général de la marque. "Elle est la synthèse entre la technologie, l'ergonomie, le confort et le sport." Et le patron en a profité pour annoncer l'arrivée prochaine de quatre nouvelles plates-formes (Hypercar, Sports, Premium et E-Sports). La plate-forme Hypercar, sur laquelle l'Evija reposera, est en phase finale de mise au point. Le châssis Sports (celui de l'Emira) sera en aluminium extrudé, comme la tradition maison le veut. La structure Premium a vocation à servir de base à des autos plus grand public. Quant à l'architecture E-Sports, elle sera dédiée aux prochaines sportives électriques Lotus/Alpine. ●



ERRATUM DELAGE

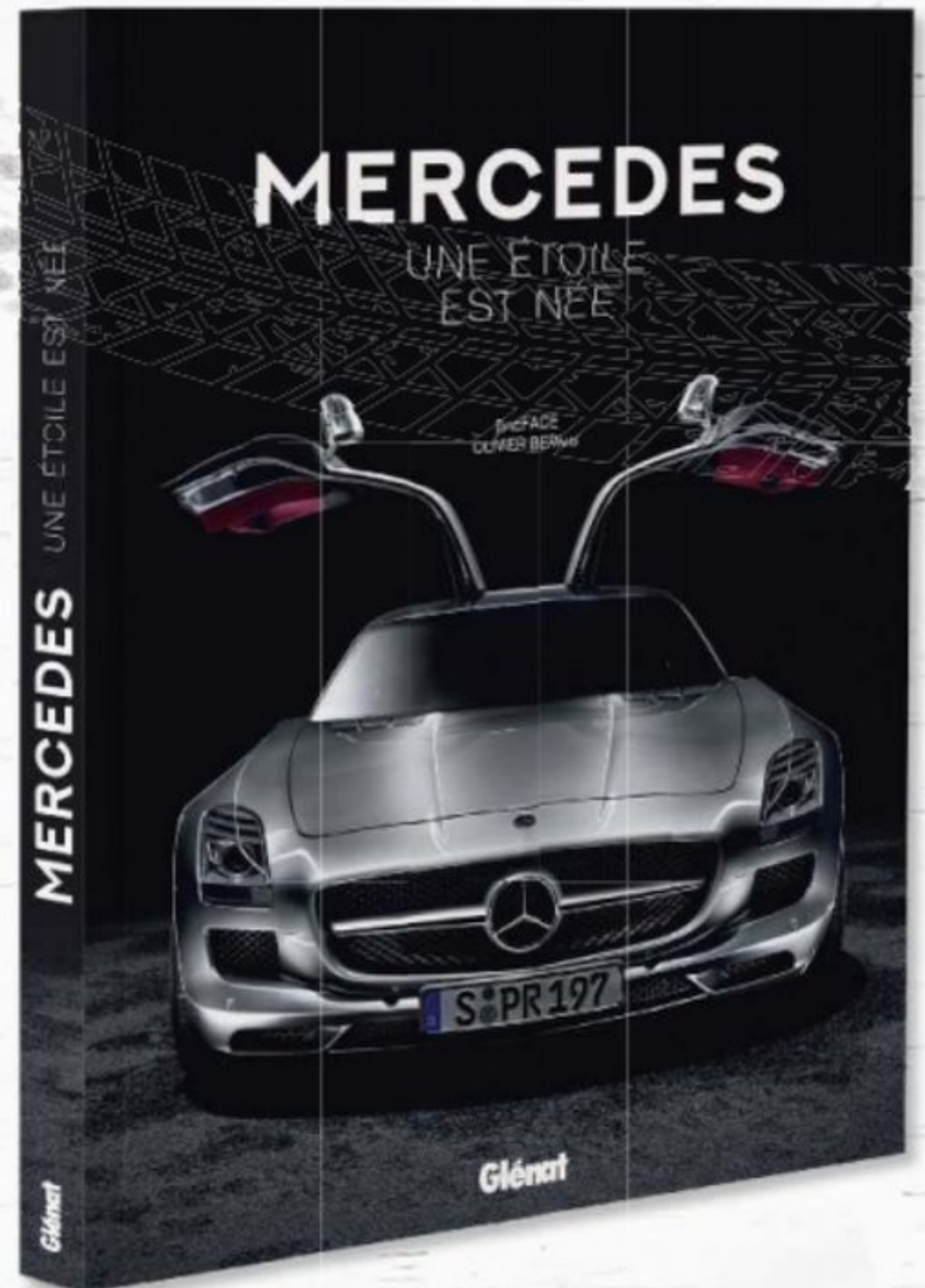
Une erreur sur le prix de la Delage D12 s'est glissée dans notre dernier hors-série consacré aux meilleures sportives du globe.

Le tarif de l'impressionnante française est de 2 millions € (hors taxes) et non pas 3,6 millions comme publié. Nous vous présentons nos excuses, chers lecteurs, ainsi qu'à Delage, pour cette malencontreuse coquille.

Glénat

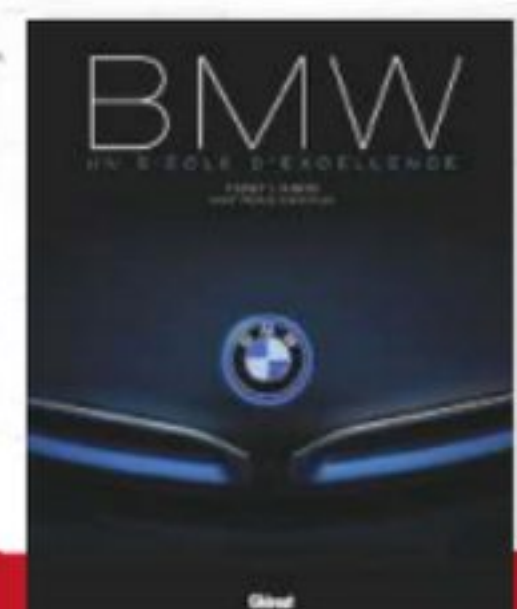
TOUS LES MODÈLES
MYTHIQUES !

www.glenat.com



INNOVATION, PERFORMANCE ET PERFECTION !

De la 300 SL avec ses légendaires portes papillon aux actuels modèles surpuissants du préparateur AMG, en passant par les sublimes berlines 220 à ailerons, ce livre exceptionnel passe en revue l'intégralité des Mercedes de route produites de 1945 à aujourd'hui, plus de quatre-vingts modèles et séries en tout.



Par Sylvain Vétaux

FERRARI 812 COMPETIZIONE A

Nous vous avons fait découvrir sous toutes les coutures le coupé dans notre précédent numéro.

Voici sa version Targa, la 812 Competizione A !

La 812 Competizione A (pour Aperta) est le genre de découvrable dont on fait notre fond d'écran. Il n'a hélas pas été possible de conserver la lunette arrière si originale (et en aluminium) du coupé, mais qu'importe : telle quelle, la A nous va bien. On retrouve notamment cette poupe très méchante, au diffuseur démesuré et à la découpe des échappements si particulière. La proue n'est pas plus placide avec ses impressionnants conduits latéraux. Les entrées d'air jouxtant les optiques avant sur la Superfast ont disparu et le V12 atmosphérique (avec bielles en titane, cames recouvertes d'un traitement antifricition et pompe à huile à contenance variable) avale tout ce qui lui est nécessaire par le biais de l'immense prise dans la calandre. Le refroidissement est amélioré de 10 % par rapport à la 812 « tout court ». Le moteur est le 6,5 litres, ouvert à 65° avec un rupteur déplacé à... 9 500 tr/mn,

soit 500 tours de plus ! Merci à Ferrari de continuer à communiquer sur ce genre de valeurs, peut-être pas politiquement correctes mais qui émeuvent tant. Les freins de la 812 Competizione A reprennent, à l'avant, le concept d'étrier « Aero » apparu sur la SF90 et qui consiste en une canalisation, dans le moulage de l'élément, pour dissiper au mieux la chaleur. Le travail en soufflerie fut considérable et la découvrable, tout comme le coupé, hérite par exemple d'un soubassement redessiné sous le berceau moteur permettant d'améliorer l'appui. La nouvelle découpe des échappements n'est pas là que pour épater la galerie : elle permet aussi d'élargir le diffuseur et d'améliorer la dynamique des flux d'air. Le nouveau becquet intégré, plus haut que sur la Superfast, participe lui aussi à cette optimisation aéro. Pour pallier l'effet vortex des six virgules du hayon de la 812 Competizione, la A se dote d'une arche entre les deux dorsales qui accroît



Un peu moins extravagante que la version coupé, la 812 Competizione A permet de profiter, à l'air libre, des formidables vocalises du V12 de 830 ch qui grimpe à 9 500 tr/mn !

la vitesse de l'air en aval et réduit la traînée. Toutes les roues sont directrices et, à l'arrière, les actionneurs droit et gauche sont gérés individuellement. Le SSC (Side Slip Control) englobe différentiel électronique, antipatinage, suspension pilotée magnétorhéologique et contrôle de pression de freinage. Le toit est en fibre de carbone.

Alléchés par tant de merveilles ? N'y pensez plus ! Les clients Ferrari sont à la fois généreux, fidèles... et patients : comme le coupé Competizione, la A est une série limitée dont tous les exemplaires sont déjà vendus. Il faudra cependant attendre jusqu'au début de 2022 pour prendre le volant du coupé, quand la découvrable ne sera livrée qu'au dernier trimestre de cette même année. ●



★ EN BREF

Moteur : V12, 6,5 litres, 830 ch à 9 250 tr/mn, 70,5 mkg à 7 000 tr/mn
 Transmission : roues AR, 7 rapports robotisés
 L - l - h : 4 696 - 1 971 - 1 276 mm
 Empattement : 2 720 mm
 Poids : 1 487 kg (812 Competizione à sec)
 Pneus : 275/35 & 315/35 ZR 20
 V. max. : + de 340 km/h
 0 à 100 km/h : 2"8 0 à 200 km/h : 7"5
 Prix de la 812 Competizione : 499 000 € (999 ex.)
 Prix de la 812 Competizione A : 578 000 € (599 ex.)



e
RALF TECH

WRV CHRONOGRAPHE AUTOMATIQUE «TACHYMÈTRE»

Témoin des belles années de la course automobile, le nouveau Chronographe Automatique WRV transcende les codes et marie avec élégance courbes lisses et satinées, mouvement traditionnel et précision actuelle, acier chirurgical et cuir matelassé. Chronographe Automatique WRV, une éloge de la vitesse et du temps.

Mouvement chronographe mécanique à remontage automatique - Boîtier en acier chirurgical 316L satiné et poli
Verre saphir bombé traité antireflets - Bracelet en Nubuck anthracite motif diamant cousu main - Série limitée à 100 pièces
Fabriquée en France.

Showroom
17 Place du Marché Saint-Honoré
Paris

WWW.RALFTECH.COM

BE READY®*

TOUT NOUVEAU, TOUT BEAU...

A l'image de tous les secteurs, la pandémie a impacté l'industrie horlogère. Ce n'est pas pour autant que les designers et les maîtres horlogers ont mis en sommeil leur esprit créatif pendant la fermeture des ateliers. Les nouveautés sont donc bien au rendez-vous cette année et il faut saluer les grandes maisons qui continuent de nous faire rêver avec de magnifiques instruments. Petit tour de cadran du paysage horloger, où les modèles en acier rassurent, les matières spéciales étonnent, les montres habillées de bleu sont toujours légion et les cadrans de couleur verte arrivent en force. Au dire des collectionneurs, le millésime 2021 est un bon cru.

En acier trempé

Par Frank Declerck et Nicolas Yvon



1 Tissot

Boîtier fin de forme tonneau, cadran rond épuré avec index "bâton" élancés, bracelet à maillons transversaux et mouvement à quartz :

l'emblématique montre PRX, née à la fin des années 70, fait son grand retour chez Tissot. Offrant une belle alternance de finitions polies et brossées, les nouvelles références sont entièrement habillées d'acier et arborent fièrement leur nom côté cadran : PRX pour "Précise et Robuste" et X en chiffre romain pour l'étanchéité à 10 ATM, soit 100 mètres.

- PRX 40 205 ■ 350 € ■ 40 mm
- Couronne gravée ■ Cadran noir satiné soleil
- Aiguilles et index luminescents
- Guichet de date ■ Mouvement à quartz
- Bracelet en acier intégré ■ Etanchéité 100 m
- www.tissotwatch.com

22

Sport Auto
Juin 2021



2 Alpina

La maison Alpina équipe pour la première fois son chronographe Alpinier d'un mouvement à quartz pour lui conférer précision chronométrique extrême et grande autonomie (54 mois). Sur cette déclinaison en acier, le cadran noir accueille des compteurs à rehaut argenté et quelques éléments rouges qui affirment le caractère sportif de l'instrument.

- Alpinier Quartz Chronographe ■ 995 € ■ 42 mm
- Couronne et fond vissés ■ Verre saphir bombé
- Aiguilles et index luminescents
- Mouvement à quartz ■ Etanchéité 100 m
- www.alpinawatches.com



3 Blancpain

Ce modèle en acier réinterprète une célèbre version de la Fifty Fathoms sortie dans les années 60 pour les plongeurs de l'armée allemande. Munie de la caractéristique lunette unidirectionnelle en saphir bombé, la réédition est estampillée du même logo "No Radiations" garantissant que Blancpain n'utilisait pas de matières luminescentes à base de radium.

- Tribute to Fifty Fathoms No Rad ■ 13 180 €
- Edition limitée à 500 exemplaires ■ 40,3 mm
- Couronne et fond vissés ■ Aiguilles et index luminescents couleur beige
- Fond saphir
- Calibre automatique ■ Bracelet "Tropic" en caoutchouc noir
- Etanchéité 300 m
- www.blancpain.com



4 Seiko

Nouvelle venue dans la collection Presage, cette montre GMT automatique tout acier bénéficie d'un traitement anti-rayures et protège un cadran noir Sumihiro décoré d'un motif de feuille de chanvre, connu sous le nom d'Asanoha au Japon. Dédicée aux voyageurs, elle possède une aiguille additionnelle rouge qui pointe un second fuseau sur la lunette graduée 24 heures.

- Presage Sharp Edge GMT ■ 1 450 € ■ 42,2 mm
- Rehaut bicolore (indicateur jour/nuit)
- Aiguilles et index luminescents ■ Indicateur de réserve de marche et date à aiguille
- Fond vissé transparent ■ Etanchéité 100 m
- www.seikowatches.com



5 B.R.M. Chronographes

La maison française célèbre son partenariat avec DS Techeetah pour la saison 2021 de Formule E avec ce chronographe en inox, en partie traité PVD noir, qui associe joliment au design signature de la manufacture les couleurs identitaires de l'écurie automobile chinoise double championne en titre.

- V12-44-N-DSTECHETAH ■ 8 130 €
- Edition limitée à 21 exemplaires ■ 44 mm
- Gravure du logo DS Techeetah sur la couronne
- Fond saphir ■ Mouvement automatique
- Bracelet en cuir noir à trous ■ Etanchéité 100 m
- www.brm-manufacture.com

B.R.M.

.. Chronographes ..



V12-46-SA-SQ-AJ



Configurez votre montre
sur brm-manufacture.com

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

Bernard Richards Manufacture

Heure bleue

Avec le noir et le blanc, le bleu est certainement la teinte préférée des passionnés de belles mécaniques. Sur les instruments de plongée, les chronographes ou les montres de ville, les cadrans bleus affichent une profondeur marine, souvent magnifiée par une finition satinée soleil qui permet de jouer avec les reflets de la lumière à chaque mouvement de poignet. Certaines références sont servies sur un bracelet coordonné pour un séduisant effet "grand bleu".

F.D. et N.Y.



1 Briston

Avec son étanchéité à 300 mètres, ses éléments vissés, sa lunette tournante unidirectionnelle graduée pour les temps de plongée et ses attributs luminescents, la Clubmaster Diver Pro reflète indéniablement le savoir-faire de la maison française dans la mise au point d'instruments capables de répondre aux attentes des plus exigeants. Cette nouvelle déclinaison bleu marine présente un boîtier de forme coussin réalisé en acétate "écailles de tortue" : la matière originale et identitaire des montres Briston.

- Clubmaster Diver Pro ■ 630 €
- 44 x 44 mm ■ Lunette de plongée avec insert en céramique bleue ■ Couronne et guichet de date à 4h ■ Calibre automatique
- Bracelet NATO en nylon bleu marine exclusif
- www.briston-watches.com

24

Sport Auto
Juin 2021



2 Michel Herbelin

Modèle emblématique de la maison française Michel Herbelin, la Newport conjugue pour la première fois son ADN marin à un format aminci au visage épuré. Le résultat est une édition "Slim" à l'esprit plus citadin, dont le boîtier en acier 316L de seulement 7,3 mm d'épaisseur embarque un calibre à remontage manuel.

- Newport Slim ■ 750 € ■ 42 mm
- Verre saphir ■ Cadran bleu foncé satiné soleil
- Aiguilles "dague" et index facettés en acier
- Fond saphir ■ Bracelet noir en cuir et gomme
- Étanchéité 30 m
- www.michel-herbelin.com



3 Omega

Tout en restant fidèle à la montre de plongée originelle de 1957, la nouvelle Seamaster 300 bénéficie des dernières innovations de la manufacture, à commencer par son calibre automatique antimagnétique. Elle possède aussi un cadran "sandwich" à deux plaques superposées : l'une est recouverte de matière luminescente, l'autre est ajourée de chiffres arabes.

- Seamaster 300 ■ 6 400 € ■ 41 mm
- Certification Master Chronometer
- Couronne et fond vissés ■ Lunette avec insert en aluminium anodisé bleu ■ Attributs luminescents traités au Superluminova "vintage"
- Fond saphir ■ Étanchéité 300 m
- www.omegawatches.com



4 Frédérique Constant

Remarquable innovation pour Frédérique Constant qui a mis au point un oscillateur en silicium vibrant à 288 000 alternances par heure, soit une fréquence de 40 Hz. Cette révolution technologique apparaît à 6h sur le cadran guilloché Clous de Paris d'une montre automatique en acier au style pourtant ultra classique.

- Slimline Monolithic Manufacture ■ 4 495 €
- Edition limitée à 810 exemplaires ■ 40 mm
- Date à aiguille ■ Fond transparent
- Bracelet en alligator bleu ■ Étanchéité 30 m
- www.frederiqueconstant.com



5 IWC

Les Montres d'Aviateur sont à l'honneur chez IWC qui revisite la collection en respectant les codes du modèle historique de 1940. Cette variation en acier de 43 mm de diamètre arbore une couronne conique surdimensionnée et possède un verre saphir bombé résistant à la dépressurisation.

- Grande Montre d'Aviateur 43 ■ 8 850 €
- 43 mm ■ Couronne et fond vissés ■ Cadran satiné soleil ■ Aiguilles et index luminescents
- Fond saphir ■ Mouvement IWC à remontage automatique Pellaton ■ Bracelet interchangeable en cuir bleu ■ Étanchéité 100 m
- www.iwc.com

BRISTON[®]



CLUBMASTER DIVER PRO ACÉTATE AUTOMATIQUE - 300 MÈTRES - 44 MM
BOUTIQUE MARAIS : 24 RUE DE POITOU 75003 PARIS - TÉL. +33 (0)9 72 52 91 53
BOUTIQUE SAINT-GERMAIN : 31 RUE DU FOUR 75006 PARIS - TÉL. +33 (0)1 43 29 76 84
BOUTIQUE EN LIGNE & LISTE DES POINTS DE VENTE : WWW.BRISTON-WATCHES.COM

Matières spéciales

Le monde de l'horlogerie ne tourne pas seulement autour du style ou de la couleur, bien heureusement. La recherche et le développement de nouvelles techniques et de nouvelles matières sont au cœur de toutes les attentions et constituent même l'ADN de grandes manufactures. Si les composites high-tech repoussent les limites de la performance, le savoir-faire artisanal peut aussi être à l'origine de montres très spéciales.

F.D. et N.Y.



1 Zenith

La Defy Extreme est une version résolument futuriste du légendaire chronographe automatique El Primero. A l'intérieur de cette création avant-gardiste en titane microbillé et or rose poli,

le mouvement a été squeletté puis doré par galvanisation. Ce calibre est, de plus, équipé d'un second échappement complet dédié à la fonction chronographe. Le système oscillant à très haute fréquence de 360 000 alternances par heure (50 Hz), permet d'afficher les temps courts au 1/100^{ème} de seconde.

- Defy Extreme ■ 21 600 € ■ 45 mm
- Couronne vissée ■ Certification chronomètre (COSC) ■ Aiguilles et index luminescents
- Centième de seconde par aiguille centrale, compteurs de chrono 60 secondes et 30 minutes ■ Fond saphir ■ Livrée avec trois bracelets (titane, caoutchouc et Velcro®)
- Etanchéité 200 m
- www.zenith-watches.com



2 Reservoir

Inspirée des compteurs automobiles, la montre Reservoir Longbridge combine heure sautante, minute rétrograde et indicateur de réserve de marche. Une complexité mécanique que cette édition en acier associe à un original bracelet artisanal en plumes de coq tressées, assemblées puis recouvertes de cire protectrice.

- Longbridge Club ■ 4 250 € ■ 39 mm
- Couronne vissée ■ Verre saphir bombé
- Calibre automatique avec module breveté
- Bracelet NATO additionnel ■ Etanchéité 50 m
- www.reservoir-watch.com



3 Richard Mille

Constitué d'or rouge et de carbone, cet atypique tourbillon imaginé par la manufacture Richard Mille abrite un étonnant mouvement squelette doté de ponts en titane grade 5 PVD or et d'une platine alvéolée PVD bleu réalisée en alliage métallique HAYNES 214® et carbone TPT®.

- RM 21-01 Tourbillon Aérodyne ■ Prix sur demande ■ Edition limitée à 50 exemplaires
- 42,68 x 50,12 mm ■ Verre saphir ■ Mouvement tourbillon à remontage manuel ■ Aiguilles et index luminescents ■ Indicateur de réserve de marche et sélecteur de fonctions ■ Fond saphir
- Bracelet en caoutchouc blanc ■ Etanchéité 50 m
- www.richardmille.com



4 Hamilton

Première montre électrique de l'histoire, la Ventura (1957) doit son statut d'icône à Elvis Presley qui en fut l'un des plus grands fans. Toujours aussi anticonformiste avec son design triangulaire, elle est proposée dans cette édition automatique en acier PVD or rose au cadran squeletté à l'image d'une impulsion... électrique.

- Ventura Elvis80 Skeleton ■ 1 695 €
- 42,5 x 44,6 mm ■ Verre saphir ■ Aiguilles et index luminescents ■ Calibre automatique avec réserve de marche de 80 heures
- Bracelet en caoutchouc noir ■ Etanchéité 50 m
- www.hamiltonwatch.com



5 Ange Barde

Séduisante combinaison d'or rose (couronne et poussoirs) et de carbone (forgé pour le boîtier, fibres pour le cadran), ce chrono GT-R s'inscrit à la perfection dans les gènes automobiles d'Ange Barde : petite seconde en disque de frein avec étrier (PVD or 5N), poussoirs inspirés d'un pédalier, couronne en bouchon de réservoir et rotor du calibre en forme de jante.

- GT-R Gold ■ Prix sur demande ■ Edition limitée à 88 exemplaires ■ 43 ou 46 mm ■ Aiguilles et index luminescents ■ Fond saphir ■ Bracelet en caoutchouc blanc ■ Etanchéité 100 m
- www.angebarde.com

5 nuances de vert

Rien à voir avec la course au "greenwashing", mais les cadrans verts sont partout en 2021. Le parti pris chromatique, jusqu'ici plus ou moins anecdotique, prend de l'ampleur. Tant et si bien que de nombreux collectionneurs n'hésitent pas à l'affirmer dans la langue de Shakespeare : "Green is the new Blue" ! Marrant, car il y a quelques années c'était : "Blue is the new Black" ! En tous cas, le vert habille les montres avec une élégante originalité.

F.D. et N.Y.



2 Tudor

Inspirée des montres de plongée Tudor créées entre les années 50 et 70, la Black Bay Fifty-Eight s'habille pour la première fois d'or jaune 18 carats. Un métal précieux que la manufacture a brossé pour garder un esprit vintage et qu'elle a associé à des éléments verts. Autre nouveauté, cette référence révèle son calibre automatique au verso à travers un verre saphir.

- Black Bay Fifty-Eight 18K ■ 15 750 € ■ 39 mm
- Certification chronomètre (COSC)
- Couronne et fond vissés ■ Lunette tournante unidirectionnelle avec insert aluminium vert mat
- Aiguilles "snowflake" et index luminescents
- Livrée avec deux bracelets (alligator marron, tissu vert et or) ■ Etanchéité 200 m
- www.tudorwatch.com



3 Cartier

Icône des montres de forme signées Cartier, la Tank est proposée en différentes versions Must redessinées au plus proche de la pièce historique créée par Louis Cartier en 1917. Un esthétisme que cette édition en acier associe à une monochromie verte avec un cadran laqué minimaliste et un bracelet en alligator coordonné.

- Tank Must ■ 2 740 € ■ 33,7 x 25,5 mm ■ Couronne sertie d'un spinelle de synthèse bleu cabochon
- Verre saphir ■ Mouvement quartz à haute efficacité (8 ans d'autonomie) ■ Etanchéité 30 m
- www.cartier.fr



4 Ralf Tech

Cet instrument de plongée en acier 316L illustre parfaitement l'expertise de Ralf Tech. Doté d'un système d'encapsulation exclusif pour l'étanchéité, il intègre un mouvement Electric Micro Hybrid qui combine un remontage automatique à la précision du quartz et possède un accumulateur d'énergie dont la durée de vie atteint 12 ans.

- WRV Electric "Tundra" ■ 1 700 € ■ 43,9 mm
- Lunette tournante unidirectionnelle
- Couronne vissée ■ Verre saphir ■ Cadran "sandwich" ■ Aiguilles et index luminescents
- Bracelet en silicone noir ■ Etanchéité 300 m
- www.ralftech.com



5 Breitling

Pour rendre hommage à ses fondateurs, la manufacture a créé la collection Premier Heritage où elle revisite, entre autres, un chronographe des années 40 avec ce modèle en acier à remontage manuel, doté d'un original cadran vert pistache.

- Premier Heritage B09 Chronograph ■ 7 400 €
- 40 mm ■ Certification chronomètre (COSC)
- Verre saphir bombé ■ Tachymètre
- Aiguilles et index luminescents ■ Mouvement mécanique Breitling ■ Fond saphir ■ Bracelet en alligator marron ■ Etanchéité 100 m
- www.breitling.com



1 TAG Heuer

Partenaire de la course, TAG Heuer célèbre l'édition 2021 du Grand Prix de Monaco Historique avec une superbe déclinaison en acier de son iconique chronographe carré Monaco. Cette série spéciale (500 exemplaires) abrite un cadran vert émeraude dont la surface satinée soleil joue tout en nuances avec les reflets de lumière. Au verso de l'instrument, un fond saphir permet de voir les rouages du mouvement Heuer 02 automatique garantissant 80 heures de réserve de marche.

- Monaco Green Dial ■ 6 300 € ■ 39 x 39 mm
- Verre saphir bombé et biseauté ■ Compteurs noirs 30 minutes et 12 heures de chronographe
- Petite seconde et guichet de date
- Aiguilles et index luminescents
- Calibre avec roue à colonne teintée en vert
- Bracelet en alligator noir ■ Etanchéité 100 m
- www.tagheuer.com



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

24

Yves Courage

Fondateur de Courage Compétition

LE 13 AU DÉPART

Très largement boudé en sport automobile, le 13 a été le numéro de course d'Yves Courage et de son équipe pendant près de vingt ans.

Cela n'a que partiellement porté chance au constructeur manceau : ses protos ont dû se contenter des deuxième et troisième places aux 24 Heures du Mans...

**“JE SAVAIS QUE JAMAIS
UNE ÉQUIPE DE POINTE
NE VIENDRAIT CHERCHER
UN PILOTE DE COURSE
DE CÔTE. IL N’Y AVAIT
QU’UNE SOLUTION :
CONSTRUIRE MA
PROPRE VOITURE !”**



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Je suis né et ai toujours vécu au Mans, mais dans ma famille il n'y avait pas de voiture ! Mon premier souvenir lié à l'automobile est assez spécial : c'est le funeste accident des 24 Heures du Mans 1955. J'avais 7 ans. Dans la région, on ne parlait que de ça.

Cela a été un électrochoc pour les gens qui ne s'intéressaient pas à l'automobile. Du coup, je suis allé aux 24 Heures l'année suivante. Et là, j'ai été totalement fasciné ! On ne pensait plus du tout à l'accident. C'est resté ancré dans ma tête. Dès lors, j'ai rêvé de course automobile. Et puis aussi d'avions de chasse et d'hélicoptères. Ça me paraissait inaccessible. Toutefois, j'ai conduit assez tôt et, dès l'âge de 15 ans, je suis allé suivre les cours de pilotage de l'école Jim-Russell de Magny-Cours. Ma mère ne comprenait pas cet attrait pour ce sport dangereux. Néanmoins, elle a fait le maximum pour que je réalise mon rêve. Mais à l'époque, il fallait attendre 18 ans pour commencer à courir !

Que s'est-il passé alors ?

J'ai attendu. Je rêvais de Formule 1 et des 24 Heures du Mans, mais il me fallait faire mes preuves. A 18 ans, j'ai acheté une R8 Gordini, puis une monoplace ex-Laffite. Mais après six courses, je n'avais plus d'argent. C'est alors que je suis invité à Pouillé-les-Côteaux pour une course de côte. Je monte sur le podium au scratch, je gagne ma classe... et je suis payé ! J'ai donc continué les courses de côte. Très vite, j'ai acheté d'anciennes F2 Surtees pour une bouchée de pain. John Surtees ne comprenait pas mon intérêt pour ces monoplaces obsolètes. Il suivait tout de même mes résultats. Ça a été une première grande rencontre pour moi. Après, j'ai aussi roulé avec des Martini. Des voitures extrêmement légères. Nous étions un peu fous, car il y avait très, très peu de sécurité. J'ai gagné près de 200 courses de côte ! J'avais constitué une petite équipe et je m'y consacrais à plein temps. Je ne jouais pas tellement les championnats mais plutôt les primes. Ça négociait sec !

Comment avez-vous débuté aux 24 Heures ?

C'est venu en 1977. Joël Laplacette, qui commentait les courses de côte, a engagé une Porsche 911 et m'a proposé de rouler avec lui. Ça a été à la fois une aventure fantastique et une galère. Ça avait mal commencé : nous avons cassé le moteur dès les premiers essais !

Comment êtes-vous devenu constructeur ?

En 1981, je me suis dit : « *La course de côte, c'est sympa mais ça ne mène nulle part.* » Je rêvais de quelque chose de plus grand. J'avais compris que la F1 ne serait pas possible. Je disputais bien les 24 Heures, mais avec des voitures incapables de gagner et je savais que jamais une équipe de pointe ne viendrait chercher un pilote de course de côte. Il n'y avait qu'une solution : construire ma propre voiture ! John Surtees et Tico Martini n'étaient pas tentés par l'aventure. J'ai alors rencontré Marcel Hubert, l'aérodynamicien d'Alpine-Renault, qui a chiffré ce que coûterait la construction d'une voiture capable de

gagner. Avec le soutien de Jacques Petitjean (Primagaz), mon sponsor en courses de côte, j'ai constitué une équipe de techniciens et on s'est lancé en 1982. Notre première voiture était une vraie catastrophe ! Les budgets avaient été sous-évalués de moitié... Avant Le Mans, nous avons couru au Nürburgring. Nous avons fini la voiture sous un lampadaire, car le circuit était fermé à notre arrivée. Je n'avais absolument jamais roulé sur cette piste. Ce fut un vrai cauchemar de la découvrir dans ces conditions ! Nous avons abandonné très vite, mais l'aventure était partie et nous étions au départ des 24 Heures du Mans 1982 avec notre Cougar. A l'époque, ça me gênait que l'équipe s'appelle Courage. Nous ne sommes venus à cette appellation qu'en 1992, car Cougar était déposé.

Comment s'est passé l'apprentissage de constructeur ?

Au début, nous ne finissions jamais les courses. Le Cosworth cassait souvent. Il subissait trop de contraintes en torsion. Lorsque nous lui avons mis des renforts, c'était mieux, mais il n'était pas taillé pour Le Mans. Parallèlement, notre partenaire Simmonds, une entreprise de métallurgie travaillant pour l'aéronautique et l'automobile, nous a aidés en nous permettant d'accéder à des matériaux très intéressants. Ils ont aussi pris en charge presque tout l'usinage.

Vous êtes ensuite passé à un moteur Porsche...

Oui, en 1985. Nous avons alors atteint un très bon niveau de fiabilité. La première année avec le Porsche, nous avons accumulé 18 000 km d'essais sans aucun problème ! Avec le temps, nous avons développé des relations de confiance avec eux.

En 1984, vous commencez à courir avec le n° 13. Par superstition ?

Non, rien à voir avec une éventuelle superstition ! C'est venu lors d'une course à Monza. Nous étions très mal installés en ce qui concerne les stands et je m'en suis plaint à Yvon Léon, de la FIA. Il m'a répondu : « *Ecoute, tout est géré en fonction des numéros de course. Comme tu n'es pas un constructeur, tu passes après. Il n'y a qu'une solution : prendre le 13, car personne n'en veut.* » La course d'après, nous avons le n° 13... et un box rien que pour nous ! Quand je l'ai annoncé à notre pilote Alain de Cadenet, il est devenu blanc comme un linge. « *Impossible !* » disait-il. Finalement, il s'y est fait. C'est avec la 13 que nous avons presque toujours réalisé nos meilleurs résultats.

Avec un premier podium aux 24 Heures du Mans 1987...

Oui, mais ça n'a pas été une année facile ! Nous marchions fort, mais nous avions un pilote qui sortait souvent et abîmait beaucoup les capots avant. Il a fallu gérer les réparations en pleine course, car nous n'avions pas assez de rechange. Je n'ai pas piloté autant que prévu. Nous n'étions rien du tout, mais nous avons terminé 3^e face à des usines ! Ça valait une victoire. Pour moi, c'était fou de me retrouver sur le podium des 24 Heures du Mans. J'ai aussi réalisé que je ne pouvais pas continuer à piloter et à diriger. Ça a été une grande déchirure dans l'équipe parce qu'ils ne voyaient pas l'intérêt de continuer si je n'étais plus au volant. ●●●

24 Heures du Mans (1995)



DPPI/Thierry Delaunay

L'équipe Courage a aligné des pilotes de haut vol comme Bob Wollek, Henri Pescarolo ou... Mario Andretti (ci-contre en action et avec Yves Courage). C'est avec le champion du monde F1 1978 que Courage a terminé 2^e aux 24 Heures du Mans 1995...



DPPI

“QUAND IL S’EST ARRÊTÉ, À L’ARRIVÉE, BOB WOLLEK ÉTAIT PERSUADÉ D’AVOIR GAGNÉ LES 24 HEURES, LE BUT DE SA VIE. MAIS NOUS N’ÉTIONS QUE DEUXIÈMES...”

Vous avez eu de nombreux pilotes. Auquel étiez-vous le plus attaché ?

Je dirais Bob Wollek. C'est le pilote avec lequel j'ai eu les plus fortes relations. Et pourtant, ça avait mal commencé ! En 1985, je roulais à Spa et Bob, alors pilote officiel Lancia, est arrivé à fond dans Blanchimont et m'a heurté. Ce jour-là, je me suis dit que jamais je ne parlerais avec un con pareil ! Ça a duré des années. Un jour, trompant ma vigilance, il m'a appelé : « *Nous avons des choses à faire ensemble !* » Finalement, nous avons trouvé un terrain d'entente. Notre première course en tant que partenaires était les 24 Heures de Daytona 1992. L'équipe était impressionnée. Malheureusement, lors des essais, un mécano a oublié de resserrer la roue avant gauche, qui s'est échappée quelques mètres plus loin. Wollek revient au stand, visage fermé : « *Les gars, réunion ! Il faut qu'on parle...* » Nous étions terrorisés, redoutant une soufflante. Bob a pris l'équipe à contre-pied : « *Vous n'avez pas l'habitude de travailler avec un grand pilote ? Ne vous inquiétez pas : ça va bien se passer !* » Eclat de rire général. Ensuite, tout s'est très bien déroulé. C'était un grand bonhomme, un type intelligent, un peu écorché vif. C'est le seul pilote qui venait de Strasbourg au Mans à vélo ! Le but de sa vie était de gagner les 24 Heures.

Il a failli y parvenir, avec Courage, en 1995...

Oui. Cette année-là, Porsche n'était pas présent officiellement aux 24 Heures. Grâce à Bob, nous avons pu bénéficier d'un moteur et d'une assistance d'usine ainsi que de la présence de Mario Andretti, auquel s'est ajouté Eric Hélary. Mario avait gardé de ses origines modestes d'immigré italien une grande simplicité. Enfin, une simplicité relative, car si nous perdons les 24 Heures cette année-là, c'est parce que sa fierté nous a joué des tours. Il pleuvait très fort pendant la course et il tenait à aller plus vite que Bob Wollek. Du coup, il s'est sorti au niveau de Maison Banche, mais nous ne l'avons pas vu sur les écrans. Et lorsqu'il est rentré au stand, un tour avant le ravitaillement prévu, il est descendu de la voiture comme si de rien n'était sans nous dire ce qui était arrivé. Nous procédons au ravitaillement et quelqu'un nous dit : « *Regardez l'aileron, car il a touché.* » Il n'y avait rien de méchant. Les mécanos commencent alors à changer les roues et découvrent que la suspension arrière droite est cassée. Si nous avions su en amont, nous aurions rentré la voiture dans le box afin d'intervenir de manière beaucoup plus efficace. Là, nous avons dû réparer sur la pit lane avec quatre mécanos seulement, l'opération a duré vingt minutes et nous sommes repartis en fin de peloton.

Malgré la pluie, votre auto revient très fort...

Notre équipage est remonté un moment jusqu'à la 3^e place. A 8 heures du matin, Pierre Dupasquier, de Michelin, me dit : « *Selon notre simulation, vous gagnez la course si vous montez des pneus mixtes.* » Lorsque Bob s'arrête, nous lui proposons les mixtes. Réponse : « *Jamais ! Je continue en pluie !* » Malgré cette décision, nous remontons à la tête. Après la sortie de Mario, nous avons remis un capot de rechange, pas aux bonnes couleurs, avec la décision de ne plus le rouvrir, car fixé avec les moyens du bord. Sur ce, à un moment donné, je quitte quelques instants les stands et, lorsque je reviens, je constate qu'ils étaient en train de changer le capot ! Un de nos sponsors avait profité de mon absence pour rendre son nom à nouveau visible ! Sauf que ça a pris près de six minutes pour le fixer correctement. Or nous perdons la course pour trois minutes... Ce fut une épreuve terrible. Bob n'était pas bien cette année-là. La pluie était infernale en début de course. A la fin d'un relais, il a eu un coup de déprime. Il était debout dans l'habitacle et ne voulait pas descendre. Il disait : « *On va mourir ! On va mourir !* » Il a fallu le remettre un peu d'équerre. C'est quelqu'un de costaud : après, il est reparti. A l'arrivée, quand il s'est arrêté, il était persuadé d'avoir gagné la course, le but de sa vie. Mais nous n'étions que deuxièmes...

Pas pour Mario Andretti, apparemment...

Quelque temps après la course, je suis allé aux Etats-Unis pour une tournée auprès de concessionnaires Porsche. Chaque fois, j'étais présenté comme l'équipe ayant gagné les 24 Heures. Je corrigeais en rappelant notre 2^e place, mais en fait, Mario avait expliqué à tout le monde que nous avions gagné ! Ce qui est vrai d'une certaine manière puisque nous avons remporté notre catégorie, mais nous n'avons pas pensé à une telle exploitation de ce résultat ! Nous avons recouru avec Mario en 1996 et 1997. Cette année-là, il partageait le volant avec son fils Michael. Ça a été grandiose ! Mario croyait qu'il était encore capable de rivaliser avec les jeunes. A 2 heures du matin, Michael vient me trouver : « *Yves, cela fait trois ou quatre fois que mon père est sorti. Est-ce que la voiture est encore sûre ?* » Difficile d'être certain à 100 %. Mario sortait tout le temps. Nous n'avions plus la moindre chance. Michael me dit : « *Je joue le championnat IndyCar et je ne veux pas risquer un accident. Qu'est-ce que tu en penses ?* » Je lui ai répondu : « *Il faut abandonner. Je ne sais pas où ça peut aller avec ton père.* » Et nous avons arrêté la voiture.

Vous avez souvent aligné des pilotes japonais. Pourquoi ?

Nous visions un accord avec un grand constructeur et les Japonais étaient très enthousiasmés par les 24 Heures. Très vite, nous avons eu des liens avec Nissan. Nous avons même engagé une de leurs voitures en 1989, 1990 et 1991. Malheureusement, lors de la formation de l'Alliance avec Renault, le partenariat s'est arrêté. A cette époque aussi, mon épouse, Liliane, est décédée. Pour m'aider, un de mes partenaires m'a dépêché un directeur général. Après étude de la situation, il m'a dit : « *Il faut arrêter. Nous ne trouverons pas les fonds pour continuer.* » Nous avons vendu Courage Compétition à Oreca en 2007.

Et depuis ?

J'ai créé avec mon fils la structure Courage Classic qui prépare des voitures de VHC, entre autres. Je travaille aussi sur un projet de nouvelle technologie. En fait, ce qui m'intéresse, c'est le futur. Pas le passé. ●

GAZ!

170.

**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 ...

Philipp Rupprecht/Bugatti

SPÉCIAL
ACCÉLÉRATIONS

42.

**BUGATTI
CHIRON SPORT
VS DASSAULT
RAFALE M**

50.

**NOS TOP 10 DES
PERFORMANCES
MESURÉES...
ET ANNONCÉES**

ET AUSSI...

Porsche 718
Cayman GT4



32 McLaren
720S Spider



56 Maserati
MC20



62 Audi RS5 vs Jaguar F-Type R
vs BMW M4
vs Ford Mustang Bullitt

Laurent Villaron





LA VITESSE DES ETOILES

La constellation McLaren se décline désormais en un chapelet d'étoiles aux magnitudes différentes. **De quelle nuance particulière la 720S Spider enrichit-elle cet arc-en-ciel ?** Par chance, nous avons suffisamment de temps pour le découvrir...

Par Robert Puyal Photos Greg



L'habitacle est vaste et soigné, avec une excellente ergonomie. Le tableau de bord, c'est-à-dire le bloc derrière le volant, est ici en position "ouverte", avec un affichage standard. A la demande, il bascule en forme de coque, fendue d'une fenêtre horizontale, offrant le minimum d'infos.



GRAND FORMAT McLaren 720S Spider

**“LE SOLEIL SE COUCHE
MAIS QU’IMPORTE :
VOUS VOYAGEZ À BORD DU CHAR
D’APOLLON ET LA LUMIÈRE
EST AVEC VOUS !”** BON... VOILÀ
LE GENRE DE DÉLIRE QUE
PROCURE LA FRÉQUENTATION
D’UNE MCLAREN.



Une Caterham rencontrée par hasard !
Voiture minuscule, capable dans les lacets
alpins ou corses de tourner autour
des grandes... jusqu’à une certaine puissance.





Profitions de l'altitude zéro et du niveau de la mer, sur laquelle nous promène un bac, pour prendre de la hauteur ; tout autour de l'habitacle, prises d'air et canaux aérodynamiques dessinent leurs entrelacs. Sur ce plan, la longue et large carrosserie est naturellement plus performante qu'une auto plus compacte, les vastes surfaces sachant prodiguer beaucoup d'appui et de déportance, sans trop sacrifier la vitesse de pointe, mirifique.

GRAND FORMAT McLaren 720S Spider



**UN ENGIN SERVIABLE
TEL LE BOY-SCOUT, MAIS
EN MÊME TEMPS DÉMON DE
LA TENTATION, SATANIQUE,
SUPERLATIF, TOUJOURS
DOUBLE, PETER PARKER
ET SPIDER-MAN.**



Q

quelque chose se passe, tout autour, quelque chose d'atomique. Les protons, les neutrons et tout le bazar se disloquent et filent vers l'arrière en débandade. Seul reste net le point de fuite, qui se renouvelle tout là-bas et se précipite à toute vitesse sous le museau de ce mange-matière orange vif, qui me transporte au double sens du terme. Elle s'appelle 720 parce qu'elle dispose de 720 chevaux, et si on vous demande ce que ça fait, voilà :

quelque chose d'atomique. Sur circuit, bien évidemment, il pourrait toujours y en avoir encore plus. Mais en s'offrant une accélération au hasard d'une départementale, on a l'impression soudaine de retrousser le paysage, de transformer le paisible littoral de la Seine-Maritime en vortex clandestin et le bocage normand en boîte à vertige.

Générique

Flash-back, retour en arrière et n'anticipons pas. Nous revoici avant le départ, révisant les données du voyage et la présentation du personnage principal, la 720S Spider. Dix ans après la première MP4-12C qui nous avait scotchés, coup d'essai, coup de maître, McLaren n'est plus du tout une jeune marque et elle maîtrise parfaitement son business model ambitieux, calqué sur celui de Ferrari. D'une part, des machines froidement hors de prix, vendues en série très limitée à des clients qui implorent de faire partie de la short list. D'autre part, des sportives classiques, à prix déjà bien assez coquet pour la plupart d'entre nous, mais infiniment inférieur à celui des précédentes. De celles-ci, n'importe qui peut passer commande, en sachant que leur valeur vénale ne va pas augmenter par magie ni par calcul, mais au contraire s'éroder au fur et à mesure des années et des kilomètres, comme pour n'importe quelle auto, jusqu'à tomber à la portée d'amateurs moins fortunés, vous ou moi, qui sait. On peut considérer notre 720S du jour comme le sommet de cette série B. La concurrente directe d'une Ferrari F8, d'une Lamborghini Huracán, d'une Porsche Turbo S si l'on veut. Sans toit, tout ce joli monde, puisque nous avons affaire au Spider. Ah, un détail qui a son importance à Woking, le siège de McLaren, où l'on connaît sa propre histoire par cœur. Ces 720 ch du modèle de série distancent de plus en plus les 627 ch, puissance alors miraculeuse de la F1 de route, celle de Gordon Murray, fétiche maison qui vaut aux dernières nouvelles 20 millions de dollars, soit à peine trois fois moins, au poids, que si elle était faite d'or véritable. A *Sport Auto*, une autre



TECHNIQUE

Moteur : V8 biturbo, 90° Cylindrée : 3 994 cm³
 Puissance maxi : 720 ch à 7 500 tr/mn
 Couple maxi : 78,5 mkg à 5 500 tr/mn
 Transmission : aux roues AR, 7 rapports double embrayage
 Antipatinage/autobloquant : de série déconnectable/non (Brake steer)
 Poids annoncé : 1 473 kg Rapport poids/puissance : 2 kg/ch
 L - l - h : 4 544 - 2 161 - 1 194 mm Empattement : 2 809 mm
 Réservoir : 72 l Pneumatiques : 245/35 R 19 & 305/30 R 20
 Prix de base : 288 000 € Options : 82 770 €
 Prix du modèle essayé : 400 770 € (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 341 km/h 0 à 100 km/h : 2"9



La belle Normandie dévoile, pour le missile britannique, une infinité de paysages doux qui ne demandent qu'à se laisser parcourir, aux vitesses les plus diplomatiques comme aux plus guerrières. A Dieppe, un passage devant l'usine Alpine, dangereusement calme, prête à rêver aux destins comparés de Bruce McLaren et de Jean Rédélé, chacun promoteur de sa marque, chacun amoureux de la compétition. Une petite McLaren ou une grande Alpine permettront-elles bientôt un match ?



**LA SUSPENSION
S'ACCOMMODE
ÉTONNAMMENT BIEN
DES REVÊTEMENTS
IMPARFAITS.
EN REVANCHE,
ATTENTION
AUX ROUTES
TROP ÉTROITES !**

GRAND FORMAT McLaren 720S Spider



hiérarchie nous occupe l'esprit, celle de nos supertests que la 720S fermée a pulvérisés, voici trois ans, en distançant la Porsche 918 Spyder, plus puissante et bien plus chère. Depuis, toutes les nouveautés testées peinent à sa poursuite, seule l'a surclassée la McLaren Senna, presque quatre fois plus chère.

Speed dating

Je découvre « ma » McLaren sur la colline de Saint-Cloud, dans le magasin du concessionnaire parisien de la marque. Atmosphère à part ; les responsables qui m'attendent sont, eux aussi, intarissables sur l'histoire de McLaren. Leur accueil est d'autant plus agréable. Greg-le-photographe remplit aussitôt de son matériel tous les interstices libres. La bonne surprise est qu'il reste suffisamment de place pour nos modestes impedimenta en vue d'un court voyage sans smoking. La machine est à nous pour quelques jours, le temps de s'y habituer, le temps de métamorphoser toutes les routes empruntées en Mulholland Drive et les coins de campagne les plus reculés en Beverly Hills, le temps de se faire un peu de cinéma. Où ça ? Ben tiens, face à la mer, après tout, c'est un cabriolet. Grand écran, il n'y a pas à dire, l'auto emplit la route et souligne tous les paysages de la double bosse orange de ses ailes avant. On se plaindra juste de la bande-son, qui se noie dans celle du trafic ambiant, et s'efface carrément quand un quatre cylindres Yamaha s'installe à côté au feu rouge. Au volant d'un engin aussi voyant, la discrétion est de mise, mais il y a davantage d'endroits propices qu'on ne le croit et l'on tient très vite à s'assurer que le casting est bon. Passé les 6 500 tours, voici enfin le bruit ! Pas très harmonieux, à vrai dire, mais franchement vindicatif. Il correspond à une poussée elle aussi cinématographique, un zoom accéléré qui rétrécit votre champ de vision façon catapultage, au point d'oublier que c'est vous, l'acteur, qui réglez du pied droit les effets spéciaux. Vous êtes également scénariste de la séquence et, si vous ne voulez pas, en plus, faire partie du décor, songez à pondérer le coup de gaz. Autant l'avouer, ce débordement, ce déferlement, cette surabondance de chevaux est jouissive en elle-même. Ce côté Faucon-Millennium, je vous souhaite de le ressentir au moins une fois dans votre vie. Mais, autant le dire aussi, ce coup d'éclat ne fait pas tout, la vraie personnalité reste à découvrir.



**“HOMME LIBRE,
TOUJOURS TU CHÉRIRAS
LA MER”, SELON NOTRE
CHER BAUDELAIRE.
O.K. CHARLIE, MAIS CE
COUP-CI, C’EST CÔTÉ
TERRE QUE SUIVRE
LE RIVAGE NOUS EXALTE.**

GRAND FORMAT McLaren 720S Spider

C'est peut-être à rythme intermédiaire que la McLaren établit le mieux sa supériorité. A 3 000 tours, elle enjambe le trafic d'une impulsion, sans forcer, sans bruit, sans fla-flas, comme un haltérophile qui serait également danseur de corde, c'est fait et c'est tout. Dix ou douze voitures anonymes sont derrière et vous devant, la route est à nouveau libre, le clairon sonne la charge. Et si jamais votre vitesse devenait en elle-même un obstacle pour le cavalier arrivant en face, qui ne s'attendait pas à vous voir si vite sur lui et s'empêtrer dans son propre dépassement, vous pouvez vous arrêter pour le laisser finir, à peu près instantanément, grâce au freinage surpuissant. Ces quelques runs que l'on s'autorise colorent l'ensemble de notre navigation de ce sentiment ineffable : toujours à notre portée, il suffit d'un coup de gaz. Comme de savoir un grand cru dans sa cave et savourer tous les jours l'idée que l'on peut le boire quand on veut.

L'argent et l'orange

Combien avons-nous dit ? 288 000 € sans la moindre option et beaucoup plus, avec ? Mais il y a là-dedans des trésors d'ingénierie, la cage carbone MonoCell II, le V8 Ricardo, sympa dans toutes ses versions, carrément schizophrène dans celle-ci, avec sa capacité infinie à enrayer à moins de 2 000 tours, puis lâchant sa force et alors, pardon, tonitruant, sauvage, vous poussant au bas du dos avec une vigueur atomique, voir plus haut. Bon alors, ne festoyons pas trop large, ils se refont la cerise sur les options. 26 000 € pour le toit escamotable, c'est tout de même plutôt beaucoup. Mais celui-ci est parfait, étanche à souhait, rapide à la mise en place, et il ajoute à l'extase des accélérations celle de l'accès au ciel et aux petits oiseaux. Surtout, du fait de la robuste baignoire en carbone, le décapotage n'enlève rien à la rigidité, ou si peu qu'il faudrait vraiment sauter d'une voiture à l'autre et prendre le même virage à la même allure pour l'éprouver. A propos de virages, justement, c'est comment ? D'une effrayante facilité. Quelles limites d'adhérence ? Elles me font penser à une autre bestiole, pareillement orange et britannique, dans laquelle j'avais posé mes fesses (en passager) sur le circuit de Goodwood. La Caparo, vous vous en souvenez ? L'un de ces rêves de F1 de la route, qu'ont fait, vers 2005, trois anciens de chez McLaren, justement (Graham Halstead, Sean Butcher et Ben Scott-Geddes). Elle était supposée prodiguer la même adhérence latérale qu'une F1. De fait, la voie avant était si large que, dans St Mary's Corner, on avait l'impression d'être à bord d'un hélicoptère qui aurait trouvé son appui tout là-bas, du bout des pales, et ça virait exactement à plat, jugulant le moindre roulis. Maintenu comme une sardine, on ne risquait pas de consentir la moindre inclinaison du buste, mais c'est à l'intérieur que ça se passait. A 3 G de force centrifuge, on sent le poids de sa glotte qui veut sortir de son logement...

La 720S n'en est pas là, ou bien alors je n'ai pas roulé assez vite. Mais l'impression s'en approche, celle d'un immense bras de levier qui va chercher l'appui si loin que la machine semble toujours pouvoir passer plus fort. Attention, dans cette phrase élogieuse que peu de voitures méritent, une réticence s'amorce, un bémol se dissimule, une frustration

se cache : roule-t-on vite ? En fait, on n'en sait rien. Sur circuit, tout va bien, les limites d'adhérence sont rapidement atteintes, même par un conducteur maladroit qui laisse des secondes aux pilotes dans chaque virage. Sur route, mentalement sanglé par les aides au pilotage, éberlué par le changement d'échelle vertigineux entre vous et le trafic, où en êtes-vous ? Quel pourcentage des possibilités de la voiture exploitez-vous ? Honnêtement, vous l'ignorez. Pour qui aime à sentir l'exacte mesure de son effort, la réaction précise des pneus dans les remontées au volant, il y a, oui, une sorte de frustration. Vous pouvez déchaîner le feu du ciel à chaque bout droit, mais avant de transformer cela en un rythme homogène sur route ouverte, bonjour ! D'autant que le confort de suspension est carrément bluffant : celui d'une voiture normale, en somme ! Vous sentez bien les inégalités, mais jamais aucune ne vous tabasse.

Et l'émotion dans tout ça ?

Paradoxalement, cette excellence vous tient un peu à distance, à l'extérieur de l'événement. Comme un film très bien fait, dont vous direz à la sortie qu'il est « très bien fait » et que vous conseillerez à vos amis. Mais tout de même, si vous êtes en train de vous apercevoir que c'est « très bien fait », c'est que vous êtes un pas en arrière, dans l'analyse et pas dans l'émotion. Vous ne faites pas corps... Pour « apprendre » une machine comme celle-là, il faut un peu de temps, et puis encore autant pour recommencer sur chaque gamme de conduite : Normal, Sport et Race. Le niveau Normal est un peu enveloppé, enveloppant, distanciant. Si bien que la sensation la plus forte, surtout avec le volant à droite, c'est la largeur de la bête. Race, c'est pour la piste, Sport convient pour tout le temps. Voilà l'auto remise en mains propres aux passionnés de Saint-Cloud qui n'ont plus qu'à attendre les convoyeurs britanniques. L'épisode est derrière vous. On sort à pied, les liens s'effilochent, vos terminaisons nerveuses qui s'étaient adaptées à la prothèse magique, au fabuleux prolongateur de gestes, se rétractent. Paris est soudain bien ordinaire, à hauteur de bipède dépourvu de ses bottes de sept lieues ; il vous reste le pass Navigo ? ●



L'AVIS DE ROBERT PUYAL

A côté de ses grandes sœurs plus huppées, un peu plus puissantes et infiniment plus chères, la 720S ne joue nullement les Cendrillon. Ses performances sont déjà mirifiques. Simplement, son châssis « pour tout le monde » et sa bonne volonté à accepter les conditions du quotidien vous laissent les pieds sur terre. Enfin, au moins un pied ; l'autre s'occupe de l'accélérateur.



Envie de retourner à l'école ?



Bienvenue à la Classic Racing School.

“ Une expérience sensationnelle. Une équipe hyper professionnelle, fort sympathique à vos petits soins. Tout est fait pour rendre cette journée inoubliable. Un superbe moment de sport, de passion et d'histoire sur un circuit mythique. Je recommande sans hésiter ! ”

- Stéphane G.



École de Pilotage Historique - Circuit Automobile de Charade

Réservez votre venue à la première école de pilotage historique au monde

www.classicracinggroup.com - 06 09 54 49 89 - Flashez le QR code à droite





SPÉCIAL ACCÉLÉRATIONS


Bugatti
Chiron Sport
vs
Dassault
Rafale
M




TOP GUN 2

Par Laurent Chevalier Photos Philipp Rupprecht/Bugatti

Avec un 0 à 300 km/h avalé en 13 secondes seulement, la Bugatti Chiron Sport est ce qu'on appelle communément un "avion de chasse".
A tel point qu'il est difficile de lui trouver des éléments de comparaison, même sur piste. Et pourquoi pas le Rafale, tiens ?



POUR ÉTIENNE BAUER, QUINZE ANS DE PILOTAGE D'AVION DE COMBAT À SON ACTIF :
“LA SENSATION D'ACCÉLÉRATION DANS LA CHIRON EST EXTRÊMEMENT PROCHE DE CELLE QUE L'ON RESSENT QUAND ON EST DANS LE RAFALE. ON NE SAIT PAS OÙ ÇA VA S'ARRÊTER !”



Landivisiau, mercredi, 8 h. Dans quelques instants, la Bugatti Chiron va se frotter à un autre avion de chasse. Le Rafale M en configuration "course", c'est-à-dire avec l'équipement léger et les petits réservoirs. Les rapports poids-puissance ? 1,3 kg/ch pour l'auto et 0,26 kg/ch pour le supersonique.

SPÉCIAL ACCÉLÉRATIONS

Bugatti Chiron Sport "Les Légendes du Ciel" vs Dassault Rafale M



Le pilote Etienne Bauer, chef des opérations de la base d'aéronautique navale de Landivisiau, près de Brest, est à l'origine de cette rencontre au sommet. Des petits plats dans les grands pour célébrer les 100 ans du tout premier atterrissage et rendre hommage aux pionniers du ciel, comme le souligne cette série spéciale de la Chiron, éditée à 20 exemplaires seulement.



P

our parler d'accélération et de poussée, on avait pensé à Thomas Pesquet. Mais primo, il était occupé pendant les six prochains mois, et deuxio, la poussée de la fusée SpaceX n'est même pas ce qui se fait de plus écrasant au décollage. Non, avec une moyenne de 4 G, elle se fait damer le pion par le Rafale de la Marine nationale et ses 5 G en longitudinal lorsqu'il prend son envol depuis le pont du *Charles de Gaulle*. D'où l'idée d'un parallèle entre ces deux chefs-d'œuvre

d'ingénierie que sont la Chiron « Les Légendes du Ciel » et le Rafale M. D'un côté, une biplace à 16 cylindres développant 1 500 ch pour 1 995 kg, et de l'autre, un monoplace pourvu de deux réacteurs de 20 000 ch chacun, pour une masse de 10 390 kg pouvant varier en fonction de son équipement. Inutile de préciser qu'il va être question de pied au plancher, de postcombustion et de cervicales en compote.

Mais avant d'entrer dans le détail de l'une des plus improbables drag race de l'histoire, une explication s'impose. Contre toute attente, l'idée de cette rencontre ne provient pas d'Alsace mais de Bretagne. Landivisiau, près de Brest, plus précisément. Dans cette base d'aéronautique navale, le capitaine de frégate Etienne Bauer officie comme chef des opérations. Il nous explique : « J'ai découvert l'existence de la Bugatti Chiron "Les Légendes du Ciel" en lisant la presse. Et quand j'ai compris la raison d'être de cette voiture, qui commémore les pionniers du ciel à l'heure où, nous-mêmes, nous célébrons les 100 ans du tout premier appontage, j'ai eu un déclic. Selon moi, l'excellence française, elle est là, et il y a beaucoup d'ADN en commun entre ces deux machines. Donc j'ai envoyé un e-mail au service communication de chez Bugatti et je leur ai demandé s'ils voulaient faire la course avec un Rafale, sur notre piste de Landivisiau. Et quatre mois plus tard, nous y sommes ! »

Jour J

Sans vouloir divulguer la fin du film, il y a forcément un moment où le Rafale va décoller, chose que la Bugatti ne devrait pas faire, si tout va bien, et où l'on va se dire qu'on ne peut pas faire de comparaison ni tracer

des parallèles entre ces deux univers. Faux ! Le capitaine de corvette Vincent Berthelot, chef de patrouille Rafale, connaît le supersonique sur le bout des doigts. Il affirme qu'il y a de vraies similitudes entre les deux mondes. « A bord de la Bugatti, l'ambiance donne la même impression que dans le Rafale. Il y a une sensation de confort comparable. On se sent vraiment dans un cocon. Comme dans une bulle. Et puis, il y a l'émotion quand on met en route. Ce vrombissement, cette ambiance sonore très particulière. Ensuite, dès qu'on sollicite la puissance, soit à la pédale dans la voiture, soit à la poignée de gauche dans l'avion, il y a ce truc qui pousse et qui ne s'arrête plus. Cette sensation que la machine n'a pas de limites. En fait, quand vous restez sur la postcombustion dans le Rafale, il ne s'arrête plus. La Chiron m'a donné cette même sensation. Vous avez l'impression que c'est infini. Il y a vraiment cette même question de... jusqu'où ça va aller ?! » Le commandant Etienne Bauer, quinze ans de pilotage d'avions de combat à son actif (dix en Super-Etendard et cinq en Rafale), abonde dans ce sens après avoir goûté au launch control de la Chiron Sport :

« La sensation d'accélération dans la Bugatti est extrêmement proche de celle que l'on ressent quand on est plein gaz dans le Rafale. C'est une accélération très puissante mais continue. On ne sait pas où ça va s'arrêter ! » Vincent Berthelot ajoute : « En sensation physique, on sent qu'on est dans quelque chose de hors norme, mais de sain et rassurant. J'ai eu cette même sensation au freinage d'urgence dans la Chiron, qui reste imperturbable malgré le niveau de la décélération. Dans le Rafale, c'est pareil. Pour perdre son contrôle, il faut vraiment le chercher. La Bugatti me donne cette impression-là. Mais il y a des pendents à ça ; c'est-à-dire qu'on pourrait se sentir invulnérable. Donc il faut rester vigilant, parce qu'on est rattrapé par les lois de la physique. »

Je m'engouffre dans la brèche pour savoir si, comme sur les voitures, certains avions de combat sont plus communicatifs que d'autres en matière de sensations. En clair, si le Rafale est aseptisé malgré ses performances largement supérieures au Super-Etendard, qu'il a remplacé. Vincent acquiesce : « Oui, il y avait beaucoup plus de sensations en Super-Etendard. On parlait de pilotage aux fesses, on sentait l'avion vivre, on le sentait s'asseoir. En Rafale, ce n'est pas le cas. Il est trop performant et, de l'intérieur, il est presque aseptisé. Il ne faut pas se fier à

D'UN CÔTÉ, 16 CYLINDRES ET 1 500 CH
POUR 1 995 KG, ET DE L'AUTRE,
DEUX RÉACTEURS D'ENVIRON 20 000 CH
CHACUN POUR 10 390 KG.
**LAUNCH CONTROL CONTRE
POSTCOMBUSTION :
QUATRE, TROIS, DEUX, UN...**

ses sensations, qui sont tellement étouffées qu'elles peuvent être erronées. Il y a moins de pilotage qu'avant, ce n'est pas la même chose. Pourtant, c'est plus précis et plus facile. » Bref, si je résume, le Super-Etendard, c'est un peu la Caterham des avions de chasse. A ce propos, Etienne Bauer poursuit : « En Super-Etendard, c'était tout à la main. C'était un avion qui était limite décrochage à l'appontage. Il fallait vraiment le tenir. C'était un peu le salaire de la peur. Alors qu'avec le Rafale, pour apponter, ça va... » dit-il en riant. Se poser sur un mouchoir de poche perdu en mer, en passant de 200 km/h à 0 relatifs en 75 m, tout en gardant la poignée des gaz à fond pour repartir au cas où l'avion aurait loupé le crochet d'appontage, donc... « Ça va » ! On en reparlera plus tard.

Poignée crantée

Pour l'instant, place à l'accélération, avec le premier chapitre des G pour les nuls : la postcombustion. Vincent Berthelot joint le geste à la parole : « La postcombustion, c'est un truc hyper-simple. C'est quand on pousse la poignée de gauche (qui commande la puissance des réacteurs, NDLR) et qu'on passe le cran. On dit alors "cranter la poignée". Quand on fait ça, on va injecter du carburant directement à la sortie tuyère. Ce carburant s'enflamme et génère une poussée supplémentaire. C'est de l'ordre de 50 % de plus par rapport à la capacité maxi des moteurs sans la "PC". C'est ce que vous voyez au décollage par exemple, ces deux grandes flammes dans les moteurs. Chaque moteur du Rafale fait 5 tonnes de poussée en régime sec (une tonne de poussée correspond à 2 700 ch environ, NDLR). Avec la postcombustion, on passe à 15 tonnes de poussée totale, soit environ 40 000 ch. Ça fait un coup de pied au c... ! En revanche, la postcombustion n'est pas obligatoire pour décoller. Nous, on l'utilise parce que c'est un élément de sécurité supplémentaire qui réduit l'intervalle où un problème peut arriver. En combat, c'est aussi un moyen pour prendre l'avantage sur un adversaire ou par exemple accélérer parce qu'on a besoin d'arriver à la bonne vitesse pour le tir. » Tiens, au fait, est-ce qu'on se bat encore en faisant des loopings et en se croisant au ras de la visière comme Iceman dans *Top Gun* ? Vincent Berthelot explique : « Non, ce n'est plus la même chose. Le combat tournoyant n'est plus d'actualité, même si l'on s'y entraîne encore, pour la dextérité et pour le jour

où. On n'est jamais à l'abri d'avoir quelqu'un qui nous tombe dessus, sans qu'on l'ait vu. Alors on s'entraîne à avoir la bonne première réaction. Aujourd'hui, il faut voir avant l'autre et il faut pouvoir tirer avant l'autre. Donc, c'est du combat qu'on appelle "beyond vision range", c'est-à-dire "au-delà de la portée visuelle", et c'est un combat électronique. On ne veut pas aller au combat tournoyant parce que ça va demander qu'on soit le plus agile possible et cela nécessite de larguer les charges de l'avion. Larguer les bidons, larguer l'armement pour avoir la pleine capacité de l'appareil et n'utiliser que les missiles en bout d'ailes. C'est déjà une situation défensive. » Rien à voir, mais un peu quand même : ça consomme combien avec la postcombustion à pleine charge (il y a encore une graduation après le cran de la poignée de gauche, genre à fond, à fond, NDLR) ? En fonction de l'équipement du Rafale et du type de réservoir, donc de la masse de l'appareil, la consommation peut grimper jusqu'à 500 kg par minute ! Avec une masse volumétrique de 0,8, cela correspond à 10 l de kérosène par seconde, à la louche !

Ce qui nous conduit au deuxième chapitre des G pour les nuls : le décollage, à la catapulte, depuis le *Charles de Gaulle*. Grand habitué de l'exercice, Vincent Berthelot nous en explique les détails : « Il y a d'abord toute cette phase de mise en place, d'arrivée sur le rail de catapulte. Il y en a deux sur le *Charles de Gaulle*, avant ou latérale. On met la barre de catapultage, l'avion est tiré par le train avant, puis on abaisse la barre, et là, on vient la positionner aux ordres des chiens jaunes (opérateurs guidant les avions sur le pont) dans le croc de catapulte. Ensuite, tout est mis sous tension. D'un côté, on tire l'avion, et de l'autre, on le retient. Le pilote accélère à fond et quand il est prêt il salue et c'est le signal. A ce moment-là, c'est le plus impressionnant. Ça ne dure que deux secondes. Physiquement, il y a presque 5 G d'accélération, en longitudinal. C'est grisant, c'est vachement bon. Il faut l'avoir fait une fois pour comprendre ce que c'est (rire). C'est comme accélérer dans la *Chiron*. Il faut l'avoir fait une fois pour voir que... waouh, c'est quand même fou ! Et après on en redemande ! » La catapulte de la Bugatti, quant à elle, ne nécessite qu'une simple pression sur le bouton LC, ou Launch Control, situé en bas du volant. Ensuite, c'est un jeu d'enfant : il faut écraser les freins et l'accélérateur en même temps. Et puis ●●●



Qu'il pleuve ou non, la *Chiron* reste devant jusqu'au décollage du Rafale. Mais au-delà de ce clin d'œil, la rencontre est surtout l'occasion de faire des parallèles entre deux univers d'excellence. Et ils sont nombreux.



relâcher les freins, et profiter. 4, 3, 2, 1... Go ! A cet exercice, la Chiron décampe beaucoup plus rapidement que le Rafale. Et inutile de jouer les gros durs à la Maverick : on a beau avoir déjà expérimenté le phénomène en Bugatti, on ne pourra jamais se familiariser avec une telle poussée. Ja-mais ! Au volant, Pierre-Henri Raphanel, le pilote officiel de Bugatti, dégaine plus vite que son ombre et prend un net avantage, malgré la postcombustion qui déchire l'air. De 0 à 200 km/h, la Chiron est devant. Il faut attendre les 250 km/h environ pour que l'avion la rattrape vraiment. Pour mémoire, le 0 à 250 km/h du supersonique est de l'ordre de 9" sur piste. Et seulement 2" avec la catapulte à vapeur du *Charles de Gaulle* ! Dans ces conditions, le Rafale atteint 250 km/h en 75 m... A titre de comparaison, une Porsche 911 Turbo S réclame 700 m pour atteindre la même vitesse ! Mais revenons-en au plancher des vaches : une fois lancé, le Rafale rattrape son retard sur la Bugatti après avoir décollé dans un orage indescriptible. Sur le bord de piste, le sifflement, les vibrations, le souffle et la chaleur dégagée sont dantesques.

Parallèles

Quant à ce que l'on ressent depuis le cockpit, j'imagine qu'il faut le vivre pour pouvoir le retranscrire pleinement. Vous vous doutez bien que c'est la première chose que j'ai demandée avant d'apprendre que le Rafale de la marine était un monoplace. Damned. Cela dit, le lot de consolation vaut son pesant d'or : un tour aux commandes du simulateur du Rafale de la base de Landivisiau, où l'on peut estimer que « les sensations sont à 80 % celles que l'on ressent en vol », selon Vincent Berthelot. Dans ce cockpit, on est effectivement pris par le même sentiment qu'au volant de la Chiron. C'est-à-dire l'impression d'être dans une bulle, isolé du déchaînement d'éléments. Non pas que cela soit frustrant, au contraire, c'est fascinant... avec ce paradoxe palpable entre la portée infinie et la sensation de maîtrise qui prédomine. Et le freinage ? Tiens, justement, autre parallèle entre les deux univers. Le système de frein en carbone-céramique du train principal du Rafale provient de la rue Saint-Jean à Molsheim ! De chez Safran plus précisément, anciennement Messier-Bugatti. « Il faut que ça puisse freiner fort », commente Etienne Bauer, avant de nuancer : « Même si on ne l'utilise pas beaucoup. » Il explique : « Ça freine essentiellement sur le train principal et ça doit pouvoir supporter de fortes montées en températures. Mais on triche un peu, on fait souvent des freinages aérodynamiques. On laisse le nez haut et on utilise l'aile en flèche avant d'appliquer les freins

à 100 nœuds (185 km/h) pour éviter de trop les solliciter. » Ce que Vincent Berthelot confirme : « On se sert très peu du système de freinage. Par exemple, on ne touche pas aux freins lors des appontages parce qu'on pourrait les endommager tant c'est violent. Les premières fois sont assez désagréables. On a l'impression de se crasher. On monte à 4,5 G en décélération. En fait, le bateau donne 28 nœuds (soit 50 km/h) de vent relatif et on se présente à 135 nœuds, soit 250 km/h. En écart de vitesse relative, il y a 200 km/h et on s'arrête en moins de 75 m. » A titre de comparaison, une excellente freineuse comme la McLaren Senna réclame 121 m pour passer de 200 km/h à l'arrêt complet. Vincent Berthelot poursuit : « Ce ne sont pas les freins mais bien les presses hydrauliques qui vont freiner le Rafale sur le pont du Charles de Gaulle. Nous, notre job, c'est d'abaisser la crosse et de mettre le croc dans les 20 m. Et si l'on n'attrape pas le brin, on repart. C'est pour ça que chaque appontage se fait plein gaz. Sinon, si vous deviez repartir, vous tomberiez dans l'eau. »

A ce propos, qu'est-ce qu'il se passe en cas de gros pépin en vol ? La réponse : on tire sur la poignée du siège éjectable. Vincent développe : « On est assis sur de la pyrotechnie. Le siège, c'est un gros pétard. Si tout va bien dans une carrière, on ne connaît pas l'éjection. Mais ça reste une possibilité. En poussée, ça se traduit par 18 G ! C'est hyper-traumatisant. La plupart de mes camarades et de mes amis qui se sont fait éjecter ont eu une fracture des vertèbres. Ils sont revenus, mais après six mois de corset. » Et ça vous est arrivé d'avoir eu peur en mission ? « De vraies peurs, je n'en ai pas eu beaucoup. Ma plus grosse, c'est un croisement très proche avec un drone en Afghanistan, que j'ai vu au dernier moment et que j'ai évité d'extrême justesse. Le genre de truc qui sidère. J'étais en Super-Etendard et on n'avait pas la même conscience des situations qu'avec le Rafale. On était en appui feu pour des commandos avec mon équipier, en cercle, dans une situation tactique au sol un peu dense. Heureusement, il y a un moment où j'ai levé la tête et c'est là que j'ai vu cette énorme masse arriver, droit devant moi. Je ne sais pas comment je l'ai évitée. C'était un drone de la CIA, qui était en black op, ni vu ni connu. Cette frayeur-là, je l'ai ressentie, c'était très vif. Mais généralement, c'est plutôt des peurs a posteriori. » Quant à la question « A quoi carburez-vous ? », le commandant Etienne Bauer répond illico : « Moi, c'est le ciel. Le fait d'être au-dessus, d'avoir cette vue. J'essaie toujours d'avoir le petit moment pour moi dans chaque vol, les quelques secondes pour me dire que je suis bien, que je suis là où j'ai



SUR PISTE, LE RAFALE EST DISTANCÉ DE 0 À 200 KM/H.

SUR LE PORTE-AVIONS EN REVANCHE, LA CATAPULTE LE PROPULSE DE 0 À 250 KM/H EN DEUX SECONDES ET 75 M SEULEMENT !

envie d'être. C'est ma passion, la flamme qui brûle en moi et qui me permet de faire toutes les missions. Bon OK, et quand je vois un Rafale, je ne suis pas insensible. C'est comme une belle voiture, on a envie de monter dedans et d'aller voler. » En tant que spectateur privilégié de cette journée pas comme les autres, je peux vous dire que la passion est omniprésente. Aussi bien sur terre que dans les airs. Ce que le capitaine de vaisseau, Laurent Machard de Gramont, commandant de la base aéronavale de Landivisiau, résume parfaitement pour clôturer cette parenthèse : « Je retiens, dans cette démonstration d'excellence, des choses extrêmement fortes et beaucoup d'éléments en commun. A commencer par la passion, qui est souvent le moteur de la haute technologie et du dépassement de soi. C'est un état d'esprit qui permet d'arriver au bout de ses rêves et c'est ce qui a permis, il y a plus de cent ans, d'effectuer le tout premier appontage. Cette passion, on la retrouve aujourd'hui dans notre personnel et dans celui de Bugatti. C'est un grand plaisir de la partager. »

Avant de nous quitter, une dernière question : comment devient-on pilote d'avion de chasse ? Vincent Berthelot est bien placé pour savoir que les chemins ne sont pas forcément tout tracés : « Je ne me prédestinais pas à cela, à vrai dire. J'ai un DUT de gestion. Et puis, j'ai appris qu'on pouvait être pilote de chasse avec le bac seulement, alors j'ai tenté ma chance. Il faut une bonne condition physique, mais ce n'est plus là que ça se joue. C'est plutôt au niveau cognitif. On cherche des gens qui sont capables de gérer des priorités et de décider vite. C'est cette capacité-là qui nous intéresse. » Puis il ajoute : « Les limites physiques, on s'en affranchit assez vite. Quand vous avez compris que vous n'alliez pas tenir 9 G pendant trois minutes mais plutôt pendant quinze secondes, vous pilotez en fonction. En revanche, comprendre où est votre propre limite cognitive, c'est-à-dire dans quelle zone vous allez être performant et à partir de quel endroit vous allez dégrader votre performance parce que vous saturez, c'est un travail de longue haleine. C'est pour cela que l'on forme nos pilotes à la régulation de l'attention sur des techniques de pleine conscience. Et que l'on travaille avec l'Institut de recherche biomédicale des armées pour amener nos pilotes à cette espèce de métaconscience qui fait que, quoi qu'il arrive dans l'avion, vous allez être acteur et vous allez comprendre ce qui est en train de se jouer. Pour trouver la stratégie qui va vous permettre de sortir de cette situation. » Et, accessoirement, avoir le plaisir de cranter la poignée. ●

TECHNIQUE & PERFORMANCES

BUGATTI CHIRON SPORT "LES LÉGENDES DU CIEL"

Nombre d'exemplaires produits : 20
Moteur : W16, 8 litres, 4 turbos
Puissance maxi : 1 500 ch à 6 700 tr/mn
Couple maxi : 163 mkg à 2 000 tr/mn Poids : 1 995 kg
0 à 100 km/h : 2"4 0 à 200 km/h : 6"1 0 à 300 km/h : 13"1
0 à 400 km/h : 32"6 V. max. : 420 km/h
Accélération latérale maxi : 1,5 G

DASSAULT AVIATION RAFALE M

Nombre d'exemplaires produits : 46
(Version M : aéronautique navale)
Moteur : 2 turboréacteurs double flux à postcombustion
Puissance maxi : 10 tonnes de poussée à sec (env. 27 000 ch)
15 tonnes avec la postcombustion (env. 40 500 ch)
Poids : 10 390 kg (jusqu'à 24 500 kg en fonction des équipements)
0 à 250 km/h : 9"0 en configuration air/air et 2"0 avec catapulte
Autonomie : 3 700 km (sans ravitaillement en vol)
V. max. : 1 975 km/h (Mach 1,6)
Accélération latérale maxi : 9 G

L'AVIS DE... LAURENT CHEVALIER



Quand on vous répète que la Chiron est un avion, la preuve... Elle accélère plus fort qu'un Rafale au décollage avec la postcombustion ! Quant aux pilotes du supersonique, eux-mêmes disent que la sensation de poussée à bord de la Bugatti est comparable à celle ressentie dans leurs cockpits ! Mais, pour être tout à fait honnête, ce n'est pas là que se joue une telle rencontre. C'est plutôt sur le terrain de la passion et du plaisir qui surgit quand on la partage.



Le pilote du supersonique lui-même le confirme : "J'ai eu cette même sensation au freinage d'urgence dans la Chiron, qui reste imperturbable malgré la décélération. Dans le Rafale, c'est pareil."

Nos **Top 10** des performances mesurées... et annoncées !

Ne pas se poser de questions et écraser la pédale de droite ! A priori, la notion d'accélération fait partie du b.a.-ba de tout passionné d'autos sportives. Encore faut-il savoir interpréter les chiffres et surtout connaître les conditions de leur réalisation... ou non. **Tout d'abord, vous retrouverez le tableau des vraies valeurs garanties par saint Thomas : celles que l'on croit, pour la simple et bonne raison que nous les avons vérifiées par nous-mêmes.** Ensuite, dans un genre plus éloigné, voire carrément exotique, le classement des autres bombes qui composent le marché.



Par Laurent Chevalier

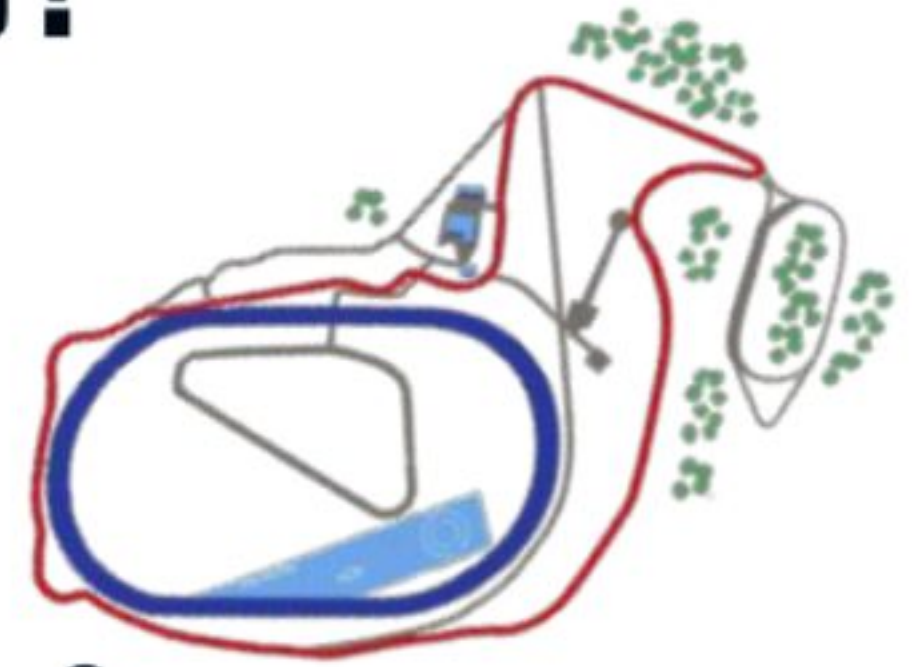
Top 10

1 000 m D.A. Nos chiffres mesurés !

Pas de passe-droit : pour entrer dans ce tableau, il faut avoir essayé les affres de Mortefontaine.

Le programme des réjouissances : enchaîner les tours de l'anneau de vitesse avec des départs arrêtés, fumants, juste ce qu'il faut. Et pour ne pas limiter ce classement au seul sprint, nous avons rehaussé l'épreuve au 1 000 m D.A., qui fait intervenir infiniment plus de paramètres que le 0 à 100 km/h, comme l'étagement et la gestion de la boîte de vitesses, le couple, la puissance ou l'aérodynamisme. En se prêtant au jeu, les constructeurs qui acceptent ce benchmark indépendant prouvent la véracité de ce qu'ils annoncent,

mais également la résistance de leurs modèles aux fortes sollicitations et la confiance qu'on peut leur accorder. Car lancer des chiffres mirobolants sur un site Internet est une chose, mais les réaliser dans la vraie vie... c'en est une autre ! Voilà pourquoi nous attachons autant d'importance au fait de les vérifier nous-mêmes. Cette année de Covid a évidemment posé des difficultés en matière de transport et contrecarré pas mal de plans. Comme celui de mesurer les McLaren 765LT ou Elva, qui devraient logiquement détrôner la 720S. Sans parler de la vérification des performances des Ferrari SF90 et 812 Competizione, qui devraient également chambouler le classement.



NOS CHIFFRES SUR 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

		0 à 100 km/h	0 à 200 km/h	400 m D.A.	1 000 m D.A.	V. max.
1 ^{er}	McLAREN 720S	2"7 40 m	7"2 235 m	10"0 235 km/h	18"1 285 km/h	341 km/h
2 ^e	PORSCHE 911 TURBO S	2"6 40 m	8"8 235 m	10"4 215 km/h	19"1 271 km/h	330 km/h
3 ^e	LAMBORGHINI HURACÁN EVO	2"9 44 m	9"2 327 m	10"6 212 km/h	19"5 266 km/h	325 km/h
4 ^e	AUDI R8 V10 PERFORMANCE	3"1 46 m	9"5 324 m	10"8 213 km/h	19"7 265 km/h	331 km/h
5 ^e	BMW M8 COMPETITION	3"0 45 m	10"0 351 m	10"8 209 km/h	19"9 263 km/h	305* km/h
6 ^e	PORSCHE TAYCAN TURBO S	2"8 43 m	9"9 253 m	10"7 206 km/h	20"1 253 km/h	260** km/h
7 ^e	MERCEDES-AMG GT R	3"5 51 m	10"2 346 m	11"2 209 km/h	20"1 268 km/h	318 km/h
8 ^e	HONDA NSX	3"1 48 m	10"5 370 m	11"0 205 km/h	20"3 255 km/h	308 km/h
9 ^e	NISSAN GT-R NISMO	3"4 52 m	10"5 361 m	11"2 206 km/h	20"3 258 km/h	315 km/h
10 ^e	DONKERVOORT GTO-40	3"5 46 m	10"8 365 m	11"4 205 km/h	21"0 244 km/h	280 km/h

Top 10

0 à 100 km/h Les chiffres annoncés !

		0 à 100 km/h	V. max.
1 ^{er}	ASPARK OWL	1"7	400 km/h
2 ^e	KOENIGSEGG GEMERA	1"9	400 km/h
3 ^e	PININFARINA BATTISTA	1"9	350 km/h
4 ^e	RIMAC C_TWO	1"9	412 km/h
5 ^e	TESLA MODEL S PLAID	2"1	322 km/h
6 ^e	BUGATTI CHIRON PUR SPORT	2"3	350 km/h
7 ^e	HENNESSEY VENOM F5	2"4	480 km/h
8 ^e	SSC TUATARA 2020	2"5	480 km/h
9 ^e	PURITALIA BERLINETTA	2"7	335 km/h
10 ^e	APOLLO ARROW	2"8	360 km/h

Ça part fort dans l'exotisme ! Avec 1"7 annoncée de 0 à 100 km/h, l'Aspark Owl se placerait devant la Gemera, du célèbre constructeur suédois dont nous n'avons jamais pu chiffrer les autos. Pour la petite histoire, la dernière fois qu'une Agera nous est passée entre les mains, elle est tombée en panne de transmission à basses vitesses, avant de pouvoir dévoiler son potentiel. D'où l'intérêt de prendre les chiffres revendiqués avec des pincettes. On continue dans l'exotisme avec la Rimac C_Two et ses 1"85 de 0 à 60 miles par heure, qui devrait théoriquement rester sous la barre des 2" au 0 à 100 km/h. Exploit que la Tesla Model S Plaid devrait prochainement approcher (voire exploser avec la Plaid+). Au point de griller la priorité à la Bugatti Chiron Pur Sport dont la transmission est revue pour encore mieux faire exploser les chronos ! L'Hennessey Venom lui emboîte le pas, devant l'improbable SSC Tuatara, censée être la voiture la plus rapide du monde, au moins dans la tête de son concepteur. Viendraient ensuite la Puritalia Berlinetta et, en théorie, l'Apollo Arrow.

CHERCHEZ L'INTRUSE ! LA TESLA MODEL S PLAID VIENT JOUER LES TROUBLE-FÊTE, AVEC SON LOOK DE BERLINE PRESQUE ORDINAIRE DANS CE PARTERRE DE SOUCOUPES VOLANTES.



Top 10

0 à 200 km/h Les chiffres annoncés !

		0 à 200 km/h	V. max.
1 ^{er}	BUGATTI CHIRON PUR SPORT	5"5	350 km/h
2 ^e	KOENIGSEGG JESKO	5"6	N.C. km/h
3 ^e	MERCEDES-AMG PROJECT ONE	6"0	350 km/h
4 ^e	FERRARI SF90 STRADALE	6"7	340 km/h
5 ^e	MCLAREN ELVA	6"8	327 km/h
6 ^e	ZENVO TSR-S	6"8	325 km/h
7 ^e	DONKERVOORT DB GTO-JD70	7"7	280 km/h
8 ^e	PAGANI HUAYRA ROADSTER BC	8"1	360 km/h
9 ^e	LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ	8"6	350 km/h
10 ^e	MASERATI MC20	8"8	325 km/h

A

ttention, missile sol-sol !
En poussant les valeurs
revendiquées jusqu'à 200 km/h,
ces constructeurs ne se

contentent pas d'annoncer un chiffre de
0 à 100 km/h au doigt mouillé et dévoilent
leurs intentions. A cet exercice très
particulier, qui réclame non seulement
de la motricité mais aussi de l'allonge,
la Chiron Pur Sport prend tout le monde de
court avec seulement 5"5 revendiquées !
C'est-à-dire encore plus fort que les 6"1
de la Chiron Sport « Légendes du Ciel » lors
de son duel contre le Rafale. A son volant,
la poussée est tellement impressionnante,
infinie et irrépensible qu'il n'y a aucun
parallèle possible sur 4 roues, à nos yeux.
On attend impatiemment l'essai de la Jesko
pour nous faire changer d'avis. A propos
de patience, les futurs propriétaires de
la Mercedes-AMG Project One devraient
recevoir leur auto à partir de la fin d'année.
Tandis que la Ferrari SF90 Stradale a
déjà déboulé sur les routes, tout comme
la McLaren Elva, qui propose un scalp
dans les règles, en moins de 7" chrono.
L'autre bonne nouvelle, c'est que Maserati
s'invite à la fête avec la toute nouvelle
MC20, qui promet de catapulter l'aiguille
à 200 en moins de 9".

**LA POUSSÉE DE
LA CHIRON PUR SPORT
EST TELLEMENT
IMPRESSIONNANTE
QU'IL N'Y A AUCUN
ÉQUIVALENT SUR
4 ROUES. ON ATTEND
L'ESSAI DE LA JESKO
POUR NOUS PROUVER
LE CONTRAIRE.**



Par Yves Maroselli

BUGATTI CHIRON PUR SPORT & SUPER SPORT 300+

L'IMPRESSION 3D

Bugatti utilise le procédé de fabrication additive à partir de poudre de titane pour alléger les embouts d'échappement des Chiron Pur Sport et Super Sport 300+. **Explications.**



Etriers de freins & embouts d'échappement

Dès 2017, Bugatti avait développé un prototype d'étrier imprimé en titane (à droite) qui ne pesait que 2,9 kg, contre 4,9 kg à l'élément en aluminium de la Chiron de production (à gauche), soit un allègement d'un peu plus de 40 %.



À QUOI ÇA SERT ?

Les avantages de l'impression 3D sont nombreux. Ce procédé permet d'obtenir des pièces qui seraient impossibles à réaliser de manière traditionnelle. Alors que la fonderie ou l'usinage imposent des contraintes de forme pour que la pièce puisse être démoulée dans le premier cas, ou pour laisser passer les outils d'un tour ou d'une fraiseuse dans le second, l'impression 3D permet de fabriquer d'un seul tenant les pièces aux formes les plus complexes. Celles-ci peuvent même être creuses, à parois multiples, d'épaisseurs variables ou même constituées d'une structure (alvéolaire, en nid d'abeille, etc.) puisque l'impression permet de n'utiliser de la matière que là où elle est strictement nécessaire. Cette liberté autorise ainsi un allègement considérable par rapport à des méthodes de fabrication classiques. Mieux, l'impression 3D autorise dans certains cas l'utilisation

de matériaux incompatibles avec d'autres procédés. Bugatti réalise par exemple ses canules d'échappement de forme complexe en titane, un matériau aux caractéristiques mécaniques très élevées, mais généralement jugé trop dur pour la réalisation de pièces de grande taille usinées dans la masse. Ainsi, l'embout d'échappement imprimé de la Chiron Pur Sport qui mesure 22 cm de long pour 48 cm de large et 13 cm de haut ne pèse que 1,85 kg, soit 1,2 kg de moins que celui imprimé en inconel (un alliage de nickel, fer et chrome résistant à de très hautes températures) de la Chiron classique.

COMMENT ÇA MARCHE ?

La technique retenue par Bugatti est baptisée « DMLS » (pour **D**irect **M**etal **L**aser **S**intering) : un système optique permettant de faire

converger très précisément dans l'espace 4 rayons laser de 400 watts. Chacun fait fondre une poudre d'alliage de titane de manière sélective à la surface d'un bac rempli de ce matériau. Après chaque passage du laser, le bac est rempli d'une épaisseur d'environ un dixième de millimètre de poudre supplémentaire. Pour réaliser la pièce complète, qui doit pouvoir supporter des températures pouvant atteindre 650 °C, mais dont certaines parties ne mesurent que 0,4 mm d'épaisseur, 4 200 passages de rayons laser sont nécessaires.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Le procédé d'impression 3D choisi par Bugatti est long

puisque'il nécessite plusieurs jours pour obtenir une pièce finie, et la machine utilisée est coûteuse. Reste que, pour des fabrications de pièces prototypes ou en très petite série (60 exemplaires pour la Pur Sport), l'impression 3D peut paradoxalement permettre de réduire l'investissement de départ, car aucun outillage spécifique n'est nécessaire, qu'il s'agisse de moule pour une fonderie ou de forme pour un élément forgé. ●

NOTRE AVIS

Embouts d'échappement, mais aussi bientôt étriers de frein, pistons, culasses... Les pièces pouvant être fabriquées en impression 3D sont nombreuses et laissent espérer l'apparition de voitures de sport toujours plus légères et performantes.

POUR RÉALISER LA PIÈCE COMPLÈTE, 4 200 PASSAGES DE RAYONS LASER SONT NÉCESSAIRES.



CITEO

présente :

LA BOUCLE DU RECYCLAGE DES PAPIERS

20 kg : c'est le poids moyen des papiers triés par habitant et par an. Cahiers, papiers brouillon, catalogues, enveloppes, magazines... tous les papiers se recyclent. Pour leur donner une nouvelle vie, il suffit de bien les trier. Découvrez les grandes étapes de la boucle de recyclage des papiers.

1. LE TRI

À la maison, au bureau, en vacances, nous déposons tous nos papiers dans le bac ou le point de collecte le plus proche. Pas besoin de les froisser, de les déchirer, ni d'enlever les agrafes ou les spirales.

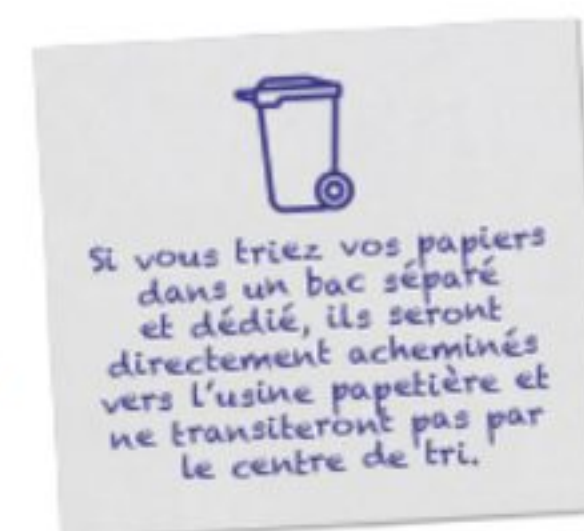


2. LA COLLECTE

Les papiers et les emballages recyclables sont collectés par les ripeurs et transportés jusqu'au centre de tri le plus proche.



Près de 3 millions de tonnes de papiers graphiques sont commercialisées en France, fabriquées à partir de pâte à papier vierge ou de papiers recyclés.



5. L'IMPRIMERIE

Le papier recyclé est utilisé notamment pour fabriquer de nouveaux supports : journaux, livres, cahiers...



4. L'USINE PAPETIÈRE

En les mélangeant à de l'eau, les papiers deviennent de la pâte à papier. Nettoyée, étalée puis séchée, cette pâte est transformée en feuille géante de papier recyclé et enroulée en bobine.



3. LE CENTRE DE TRI

Les papiers sont séparés des emballages recyclables manuellement et à l'aide de machines qui détectent les différents matériaux.





Sous cette jolie robe se cache une structure faite de métal et de carbone. Ce serait le châssis de la Dallara Stradale qui se retrouverait dans la MC20, sans que cela nous ait été confirmé par Maserati. Sous la verrière, on entrevoit le tout nouveau V6 biturbo de 630 ch.



ESSAI Maserati MC20

PHÉNIX

Depuis des années, Maserati se morfond. Pas de nouveaux modèles, de l'hybride pour faire passer la pilule, des ventes anecdotiques, des voitures lapidées par la concurrence. Pour tout amateur, ce constat d'échec, d'une marque ô combien prestigieuse, attriste. **Dos au mur, l'enseigne de Modène devait réagir. Voici la MC20, celle qui nous réconcilie enfin avec le trident.**

Par Sylvain Vétaux Photos Greg & Maserati



L'habitacle est suffisamment vaste pour que deux grands adultes ne s'y sentent pas à l'étroit. Combinés à une suspension particulièrement probante, les sièges assurent suffisamment de confort pour envisager les longs périple. La présentation générale, sérieuse, est plus austère que cossue.

I ne fallait pas se rater. La MC20 ne représentera évidemment pas le gros des ventes de Maserati (une production de 1 000 unités par an est évoquée), mais elle est attendue comme le Messie. Pourquoi ? Cela faisait des années que la firme modénaise ne s'était pas aventurée sur ce segment du coupé sportif. Les moins jeunes, pardon, les plus érudits, se souviennent de la Bora, de la Shamal ou, plus récemment, de la 3200 GT et de sa descendance nombreuse.

Mais la MC20 (pour Maserati Corse 2020) est plus qu'un clin d'œil au glorieux passé de Maserati. Nous vous laissons juger du style : certains voient des optiques de McLaren à l'arrière, des relents de F-Type devant. Une chose est sûre : dans la banlieue de Modène, théâtre de cet essai, le coupé aimante tous les regards. A l'exception des événements entourant le capot avant (faisant référence à la MC12), il n'y a pas de clin d'œil au passé. Techniquement, c'est encore plus flagrant. Nouveau châssis, nouveaux trains roulants, nouveau moteur, nouvelle transmission : comme la firme nous cuisinait depuis trop longtemps les mêmes petits plats, plus ou moins assaisonnés, nous avons oublié qu'elle pouvait aussi surprendre. Et autant tuer tout suspense, la surprise fut des plus agréables.

Dallara à la rescousse

La MC20 a de nombreux atouts dans ses manches et elle les abat toujours avec discernement. C'est Dallara, dont l'expertise en matière de châssis n'est plus à prouver tant les plus grands noms du sport automobile réclament ses services, qui a conçu le châssis de la Maserati. La firme de Varano de Melegari avait déjà œuvré sur la MC12. La cellule principale est en carbone et reliée à deux structures métalliques. Elle servira de base aux trois versions de la MC20 : le coupé, le cabriolet et le modèle 100 % électrique, lancé l'année prochaine. Seules changeront l'épaisseur et la répartition des couches de la fibre, la découvrable ayant un besoin supplémentaire de rigidité torsionnelle en partie haute. Et il n'y aura donc pas de version hybride de la MC20. En ça, la politique Maserati diffère de celle McLaren avec l'Artura, qui endossait le costume de rivale toute désignée. Mais pas vraiment. D'ailleurs, difficile d'identifier des concurrentes directes. Une 911 Turbo a deux fois plus de roues motrices, une Vantage avoue un déficit trop important de puissance, tout l'inverse d'une F8 Tributo, et une Huracán, avec son moteur enchanteur, ne s'adresse clairement pas à la même cible. Y compris au sein de Maserati, on botte en touche lorsqu'il s'agit de désigner l'adversaire. Chez *Sport Auto*, nous dirions que la MC20 a son beau fessier entre deux chaises : une McLaren GT et une Tributo. Il y a pire comme positionnement. Les portes en élytre facilitent l'accès à bord, qui interpelle. Il n'y a plus ce côté baroque et l'ambiance est spartiate. La présentation se veut plus informative que tape-à-l'œil et l'Alcantara du volant, au grain très fin, assure une préhension parfaite. Seule la molette de sélection des programmes, sur le tunnel central, fait trop plastoque et les petites diodes indiquant le mode sélectionné ne brillent pas suffisamment. C'est un détail. La MC20 sait recevoir les grands, moins leurs bagages, car avec sa malle de 100 litres (il y a un autre espace moitié moins grand à l'avant) en prise directe avec un moteur qui dégage beaucoup de chaleur, cette Maserati aura même du

mal à rapporter quelques commissions. Le sac de Greg, pourtant délesté de ses boîtiers photo et de ses objectifs, tient après avoir forcé sur la fermeture du capot, lui aussi en carbone.

Avaler des kilomètres

Les routes de l'Emilie-Romagne offrent de superbes panoramas, mais sans leur faire offense, leur revêtement est dans le meilleur des cas médiocre et la plupart du temps défoncé. Avec sa structure en carbone très rigide et ses jantes de 20 pouces, la MC20 aurait pu s'y sentir peu à son aise. Il n'en fut rien. La qualité de l'amortissement est l'un des points forts de l'auto. La compression est progressive, la détente maîtrisée, le tout parfaitement maintenu. Une Jaguar F-Type ou même une 911 se montrent plus fatigantes dans ce secteur et la MC20 se rapproche du toucher de route d'une McLaren ou d'une Corvette, à la suspension magnétique si efficace. Et en soi, c'est déjà impressionnant. Ce sont quatre doubles triangles qui officient pour assurer la liaison au sol, et un pivot virtuel, y compris à l'arrière, optimise le contact des pneus avec le goudron. L'amortissement est piloté et il est possible de dissocier, via le bouton au milieu de la molette centrale, sa fermeté du programme choisi (par exemple Soft en mode Sport). La MC20 est un coupé mi-sportif, mi-GT dans lequel avaler les kilomètres ne se fait pas sentir. Les sièges manquent un peu de maintien latéral, mais sont suffisamment confortables pour envisager les longs périple. Il y a aussi cette direction électrique, qui offre un braquage progressif, sans lourdeur, même en mode Corsa (qui désactive en partie les contrôles de traction et de stabilité). Elle est précise sans être brusque, agréable sans être trop légère, dense sans être collante et peu démultipliée pour ne pas avoir à se retrouver à croiser les bras trop souvent. Alors qu'une Vantage ne raffolerait pas d'être violentée sur ce genre de départementales semées d'embûches, la MC20 ne se désunit jamais. Même lorsque la route devient une succession de bosses ou de compressions plus ou moins traîtresses, l'italienne ne talonne ni ne perd contact avec le plancher des vaches. Surtout, même quand la raideur de la suspension est à son maximum, jamais la MC20 ne se montre cassante ou intempestive sur les changements d'appui. Elle conserve son assiette et change de ●●●

L'ENVIE DE VOYAGER NE CESSE D'AUGMENTER AU FIL DES KILOMÈTRES. LE PROPRE DU GRAND TOURISME : LOIN ET VITE. ET, EN LA MATIÈRE, LA MC20 N'A DE LEÇON À RECEVOIR DE PERSONNE.





Ci-contre, le V6 Nettuno ne chante hélas pas aussi juste que nous l'espérons, mais il a profité du confinement pour se muscler. En raison des turbos, les relances sont expéditives et ce bloc ne rechigne pas à taquiner la zone rouge. La MC20 dispose de trains roulants à pivot virtuel, pour améliorer pouvoir directionnel et motricité.



TECHNIQUE

Moteur : V6 à 90°, biturbo Cylindrée : 3 000 cm³
Puissance maxi : 630 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi : 74,4 mkg à 3 000 tr/mn
Transmission : roues AR, 8 rapports robotisés
Antipatinage/autobloquant : de série déconnectable/de série
Poids annoncé : 1 475 kg (à sec avec options light)
L - l - h : 4 669 - 1 965 - 1 221 mm Empattement : 2 700 mm
Pneus : 245/35 & 305/30 ZR 20 Réservoir : 60 l
Prix de base : 220 000 € Options : 101 880 €
Prix du modèle essayé : 351 880 € (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 326 km/h 0 à 100 km/h : 2"9 0 à 200 km/h : 8"8



cap avec rigueur et application. L'envie de voyager ne cesse d'augmenter au fil des kilomètres. Le propre du grand tourisme : loin et vite. En ce qui concerne le premier attribut, la MC20 n'a de leçon à recevoir de personne. Pour le second non plus.

La colère de Neptune

Laurent nous avait déjà fait découvrir le V6 biturbo, baptisé Nettuno (Neptune), dans les n°s 705 et 710. Ce tout nouveau 3 litres, 100 % Maserati, se singularise par la présence d'une préchambre de combustion au-dessus de chaque piston, sa double injection, ses deux bougies par cylindre. Ne revenons pas sur l'aspect technique, faute de place ici, mais sur l'agrément de ce bloc à 90° (alors que l'Artura opte pour un angle de 120°) dont la suralimentation grimpe jusqu'à 2 bar. Ouch et la vache ! pourraient être un résumé certes trivial mais pertinent. La poussée est méchamment franche sous 3 000 tr/mn et franchement méchante ensuite. Pour un bloc turbocompressé, le Nettuno ne rechigne pas à prendre des tours, loin de là. Les 630 ch sont atteints à 7 500 tr/mn, mais le rupteur intervient juste après 8 000 tr/mn. Le 0 à 200 km/h revendiqué (8"8), s'il est vérifié, autoriserait la MC20 à titiller une 992 Turbo S ou une 570S. Vous aimez avoir le cuir chevelu qui graisse l'appuie-tête, les yeux exorbités par la poussée et le tachymètre qui affiche des valeurs d'avion de chasse au décollage ? La Maserati est faite pour vous. Mais qu'en est-il des sensations, du tempérament mécanique, Maserati ayant par le passé produit des moteurs (V8 notamment) au timbre de voix et au caractère si enchanteurs ? C'est une semi-déception. En Corsa, les valves à l'échappement sont ouvertes en permanence (elles le sont à partir de 3 500 tr/mn en Sport), mais ce V6, certes plus sonore qu'un 3 litres de RS5, n'émet pas le feulement que nous espérons. C'est rauque, plus bruyant que mélodieux et, si les vocalises interpellent bien les autochtones, la cantate manque de lyrisme. Pas de titane ou d'inconel pour l'échappement, y compris en option. Soyons objectifs : sollicité à pleine charge, le moteur fait dresser l'oreille, mais nous aurions préféré une bande-son plus en accord avec le blason. Heureusement, sur le plan du caractère, le V6 se rattrape un peu avec cette allégresse à haut régime, même si les plus de 74 mkg commencent à dégringoler au-delà de 5 000 tr/mn. La transmission est confiée à une boîte double embrayage à huit rapports qui fait parfaitement le job. D'accord, chez McLaren et Ferrari la mission est encore mieux exécutée, mais les grandes palettes en carbone, solidaires de la colonne de direction, commandent des passages rapides, avec juste ce qu'il faut d'à-coups pour que le conducteur se sente impliqué. Mais à l'inverse du voisin de

ESSAI Maserati MC20

Maranello, pas de descente en cascade des vitesses lorsqu'on maintient la grande oreille de gauche...

Notre canari (couleur Giallo Genio) recevait des disques carbone-céramique (optionnels). Le freinage sur la MC20 est dépourvu de lien physique (by wire) et le mordant, assez tardif, réclame à la fois d'anticiper, mais aussi et surtout d'appliquer une franche pression pour que la MC20 n'oublie pas de tourner. Reste à aborder l'agilité. Avec les plats à pizza CCM (carbon ceramic material de 390 et 360 mm), la fiche technique indique 1 475 kg. De ce côté des Alpes, parler de fluides est impoli, donc il y a fort à parier qu'une fois à la pesée au Ceram la MC20 avoue deux quintaux de plus. Est-ce trop ? Probablement, mais rappelons qu'une F8 Tributo boxe dans la même catégorie et qu'une Vantage, avec deux cylindres de plus, avoue 1 737 kg. Et c'est bien une sensation de légèreté, mêlée à la rigidité globale du châssis, qui prédomine. La MC20 ne se laisse jamais parasiter par son poids. Plongée et cabrage sont jugulés sans, nous l'avons dit, que ce verrouillage se fasse au détriment de l'équilibre ou de la progressivité des réactions. Et la nôtre, de réaction, ne peut être que positive à l'issue de ce trop bref essai. Soyons honnêtes : les dernières réalisations du trident ne nous ayant pas enthousiasmés, il y avait quelques incertitudes avant de prendre l'avion. Mais, sans devenir d'emblée la référence des coupés sportifs compacts de plus de 600 ch, la Maserati prouve qu'elle en est une prétendante sérieuse. ●



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

Le coche, la MC20 le rate de peu en raison de son manque de praticité au quotidien et de son moteur peu mélodieux. Mais Maserati, dans un segment qu'il n'occupait pas, arrive d'emblée à nous séduire avec une MC20 tout aussi confortable que dynamique et capable d'accélération foudroyantes. Pour un constructeur que d'aucuns voyaient fini, c'est ce qui s'appelle une renaissance.



LA POUSSÉE EST MÉCHAMMENT FRANCHE SOUS 3 000 TR/MN ET FRANCHEMENT MÉCHANTE ENSUITE.



Audi RS5



Jaguar F-Type R

ABONDANCE DE BIENS...

... ne nuit pas, dit l'adage. Alors nous vous avons rapporté du six en ligne explosif, du V6 onctueux, du V8 à l'accent américain et du 8 cylindres aristo mais pas trop. Il manque du six à plat, nous direz-vous, mais avouez que la 911 a déjà suffisamment les honneurs de nos pages. **Qui de la M4, de la RS5, de la Mustang ou de la F-Type R est, en cet été 2021, le coupé le plus réussi ?**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron



BMW M4



Ford Mustang Bullitt



BMW M4

Les baquets optionnels de la M4, avec leur coque en carbone, participent au bien-être à bord. Seule l'excroissance de l'assise, pas idéalement placée pour les conducteurs de grande taille, pourrait gêner ces derniers. A gauche, le 3 litres biturbo développe désormais 510 ch.



LA M4 EN IMPOSE AVEC
SES BOUCLIERS LARGEMENT
DÉCOUPÉS ET SES YEUX
SOULIGNÉS DE BLEU.
**QUANT AUX CHRONOS,
ILS DONNENT LE TOURNIS.**



D

ans un monde parfait (comprenez sans Covid-19 et malus erratiques), ce sujet aurait dû accueillir davantage de cylindres. Nous avons demandé à Lotus une Evora, à Lexus une RC F, à Chevrolet une Camaro et à Ford une Mustang. Hélas, que ce soit pour des raisons sanitaires ou administratives, nos sollicitations demeurèrent vaines. Attends ! C'est bien une Bullitt juste à côté ? Yeah ! Et c'est grâce à American Car City qu'elle est ici, notre filon habituel (Ford France)

étant assujéti au méga-malus qui l'a contraint à revoir drastiquement son stock. Et donc, pas de Porsche, même si la 911 eût été l'ennemie toute trouvée pour la M4, référence en matière de coupés pseudo-familiaux mais franchement sportifs. La reine des GT aurait-elle gagné trop facilement ? Pas sûr, car chacune des prétendantes ne lésine pas pour appâter le chaland. Avec une constante, hélas : les additions flirtent avec le n'importe quoi. Malus compris, plus de 160 000 € pour une M4, presque autant pour le coupé Audi de « seulement » 450 ch, le plafond des 170 000 € dépassé pour la Jag' : il n'y a bien que la Mustang, avec ses 87 000 €, qui semble avoir encore les pieds sur terre. Toutefois, à *Sport Auto*, l'essentiel n'est pas dans le rapport qualité/prix mais dans l'étendue du sourire qui occupe le faciès du conducteur. Et à ce jeu-là, la F-Type R était l'arme absolue pour se payer une bonne tranche de rigolade à chaque accélération, avec son échappement dans lequel une clé à molette semble danser la samba. Mais ça, c'était avant. Avant le restylage, qui a assagi la ligne extérieure, et avant l'arrivée du filtre à particules, qui cloue le bec au V8 5 litres. Il y a peu encore, une F-Type R réveillait tout le canton, que ce soit à l'accélération ou au lever de pied. Désormais, à peine de quoi faire ciller la crête du coq du voisin. Si ce comparatif se résumait à savoir quel moteur chante le plus juste, la Bullitt l'emporterait. Son V8, à injection directe et indirecte (avec admission d'air empruntée à la Shelby GT350), nous raconte de belles histoires à travers ses quatre tuyères en acier. Mais nous y reviendrons et, avant de savoir avec laquelle repartir, cap vers le Ceram, pour vérifier la santé de tout ce petit monde.

Gros naseaux, gros biscotos

Même sans la teinte jaune verdâtre de notre première prise en main (voir *Sport Auto* n° 710), la M4 se remarque. « On est obligé d'avoir cette calandre », assène un ingénieur de Mortefontaine, propriétaire de la précédente génération. Eh oui... Sincèrement, la M4



TECHNIQUE

AUDI RS5

Moteur : **V6 biturbo** Cylindrée : **2 894 cm³**
 Puissance maxi : **450 ch à 5 700 tr/mn**
 Couple maxi : **61,2 mkg à 1 900 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Antipatinage/autobloquant :
de série déconnectable/AR piloté en option
 Poids annoncé/mesuré : **1 655 kg/1 757 kg** Réservoir : **58 l**
 L - l - h : **4 723 - 1 861 - 1 360 mm** Empattement : **2 766 mm**
 Roues : **265/35 R 19 (275/30 R 20 sur modèle d'essai)**
 Prix de base : **99 040 €** Options : **29 720 €**
 Prix du modèle essayé : **158 760 €** (malus compris)

BMW M4

Moteur : **6 en ligne, biturbo** Cylindrée : **2 993 cm³**
 Puissance maxi : **510 ch à 6 250 tr/mn**
 Couple maxi : **66,3 mkg à 2 750 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 8 rapports auto**
 Antipatinage/autobloquant :
de série déconnectable/de série piloté
 Poids annoncé/mesuré : **1 725 kg/1 713 kg** Réservoir : **59 l**
 L - l - h : **4 794 - 1 887 - 1 393 mm** Empattement : **2 857 mm**
 Roues : **275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20**
 Prix de base : **104 550 €** Options : **28 505 €**
 Prix du modèle essayé : **163 055 €** (malus compris)

FORD MUSTANG BULLITT

Moteur : **V8 atmo** Cylindrée : **5 038 cm³**
 Puissance maxi : **460 ch à 7 250 tr/mn**
 Couple maxi : **53,9 mkg à 4 600 tr/mn**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels**
 Antipatinage/autobloquant :
de série déconnectable/de série
 Poids annoncé/mesuré : **1 743 kg/1 760 kg** Réservoir : **61 l**
 L - l - h : **4 789 - 1 916 - 1 382 mm** Empattement : **2 720 mm**
 Roues : **255/40 & 275/40 R 19**
 Prix de base : **54 900 €** Options : **2 000 €**
 Prix du modèle essayé : **86 900 €** (malus compris)

JAGUAR F-TYPE R

Moteur : **V8, compresseur** Cylindrée : **5 000 cm³**
 Puissance maxi : **575 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **71,4 mkg à 3 500 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Antipatinage/autobloquant :
de série déconnectable/de série AR piloté
 Poids annoncé/mesuré : **1 743 kg/1 879 kg** Réservoir : **72 l**
 L - l - h : **4 470 - 1 923 - 1 311 mm** Empattement : **2 622 mm**
 Roues : **265/35 & 305/30 ZR 20**
 Prix de base : **126 400 €** Options : **14 706 €**
 Prix du modèle essayé : **171 106 €** (malus compris)

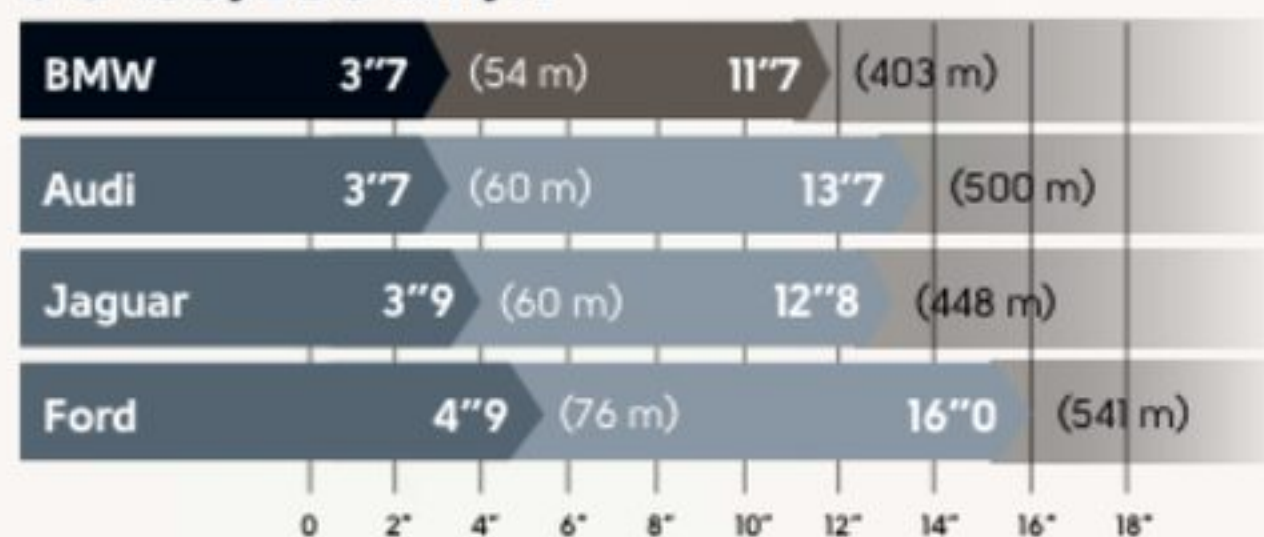


PERFORMANCES MESURÉES

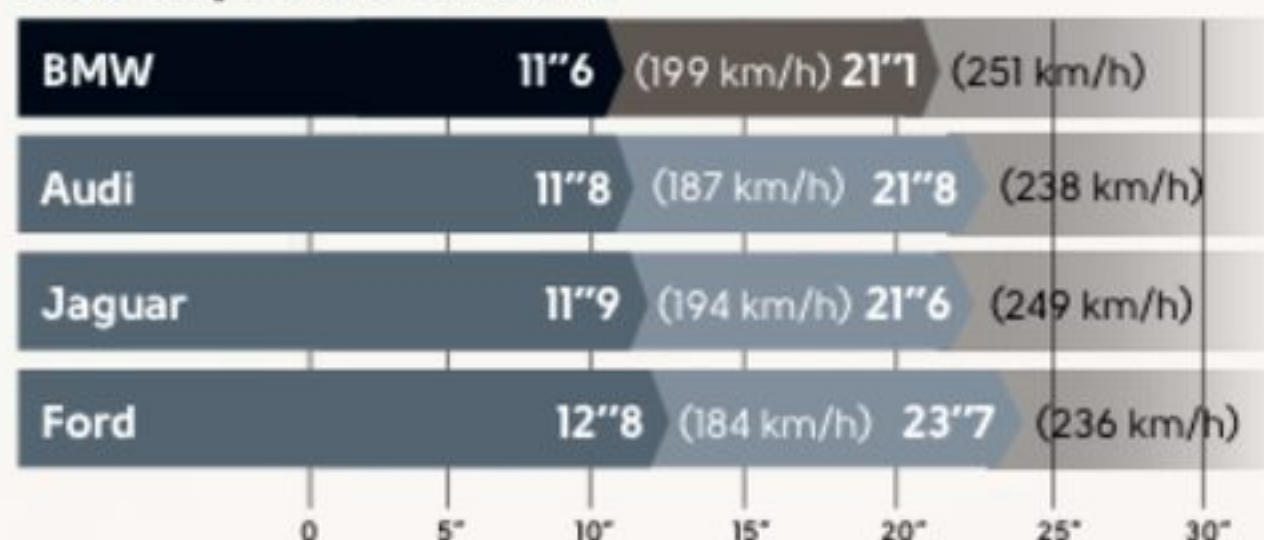
V. max. (données constructeurs)



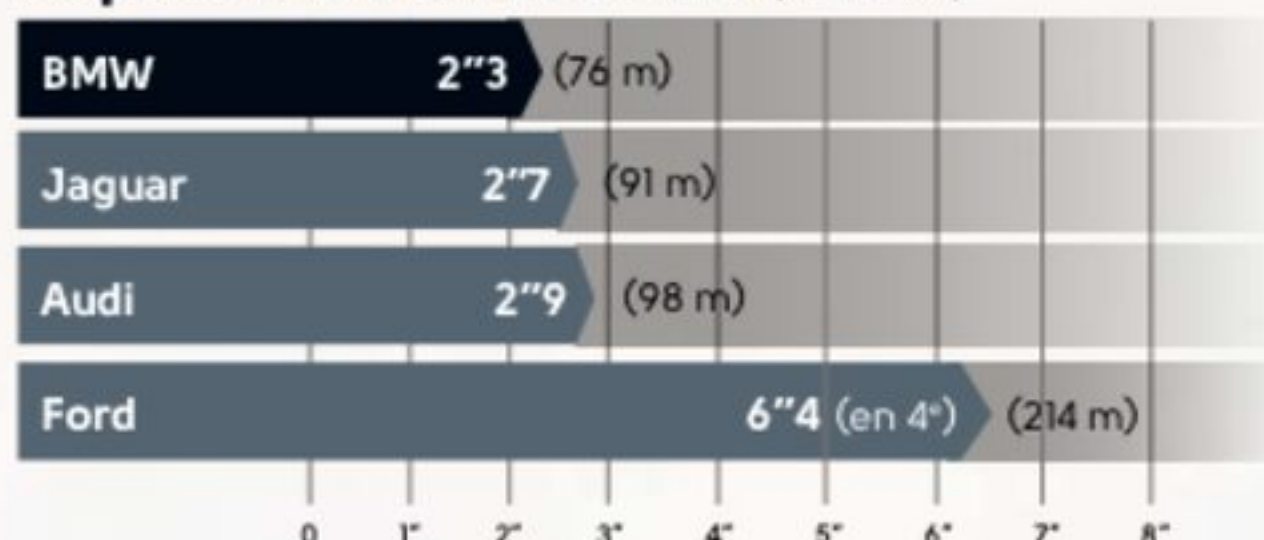
0 à 100/200 km/h



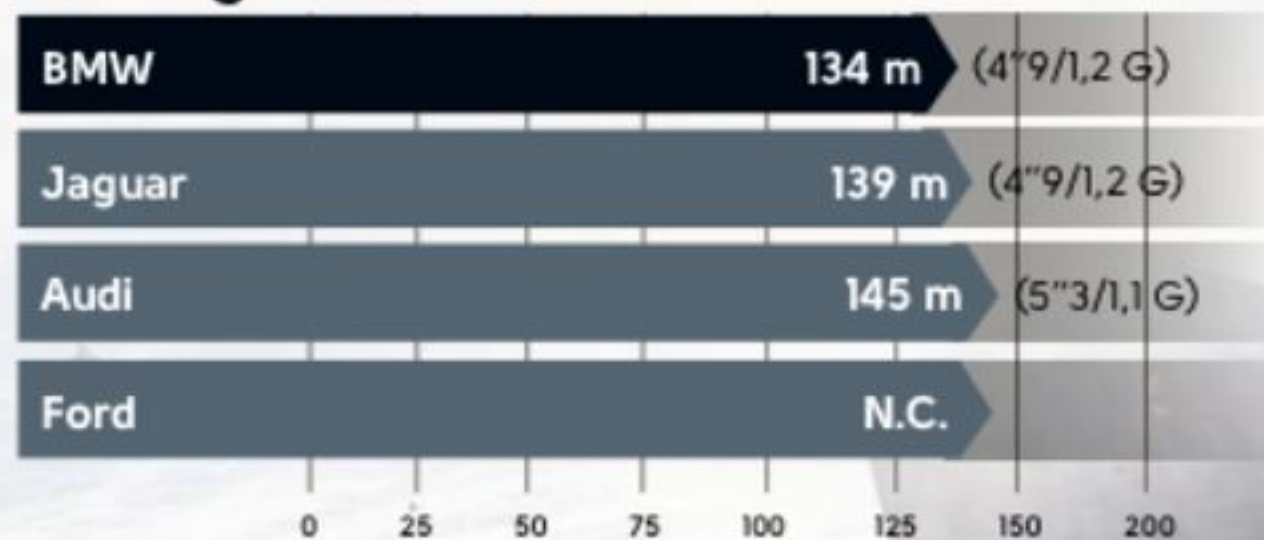
400 m/1 000 m D.A.



Reprise : 100 à 140 km/h (en Drive)



Freinage : 200 à 0 km/h





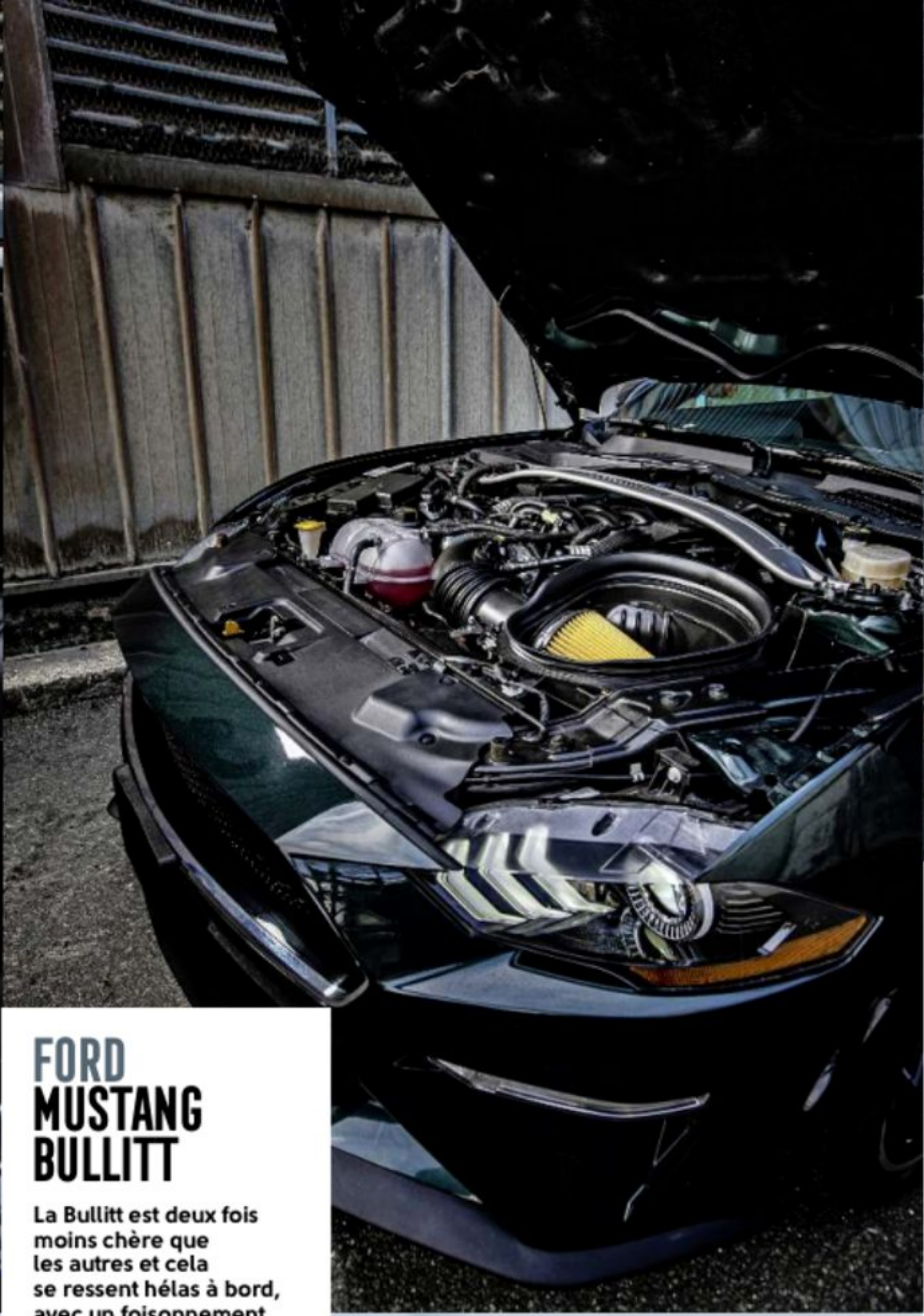
AU QUOTIDIEN, LA RS5 EST LA PLUS PRATIQUE DE LA BANDE. **SPACIEUSE, AU GABARIT FACILE À CERNER, PEU VOLUBILE, PAS TROP GLOUTONNE EN ESSENCE, ELLE FAIT UNE TRÈS BONNE PREMIÈRE VOITURE.**

AUDI RS5

C'est le moins sportif de la rencontre, mais le coupé Audi est celui qui ravira le plus les amateurs d'élégance et de présentation. Tout est tiré au cordeau, ergonomique. Dommage que son moteur, très à l'aise dans la première partie du compte-tours, ne flatte pas davantage les oreilles.

en impose avec ses boucliers largement découpés et ses yeux soulignés de bleu, qui trahissent la présence d'un éclairage laser (optionnel). Quant aux chronos, ils donnent le tournis. Le launch control est d'une efficacité redoutable. La jauge vient se caler juste avant le régime de couple maxi (à 2 750 tr/mn) et la M4 est expédiée, sans une once de crissement de Michelin Pilot Sport 4S. L'opération est inversement spectaculaire à ce qu'elle est efficace. BMW espérait un seuil des 100 km/h franchi en 3"9, notre teutonne rectifie le tir en 3"7. C'est très peu, à la fois au regard de l'architecture de l'auto et, surtout, comparé à la précédente génération. En 2014, nous avons mesuré la M4 en 4"3 sur cet exercice. En 2017, la radicale CS équipée de gommes semi-slicks faisait tomber la barre à 4"1. En 2021, la M4 avale tout cru les 4" et il n'est pas sûr que le modèle à transmission intégrale, prévu dans quelques mois, améliore franchement ce chrono déjà exceptionnel car, tel quel, le patinage est tout simplement absent. Alors, en face, on commence à faire grise mine. La Bullitt savait déjà, avec sa boîte manuelle et sa tendance naturelle à faire des signaux de fumée, que la tâche serait ardue. Avec ses 4"9 pour abattre le 0 à 100 km/h et 23"7 pour atteindre la borne kilométrique, elle ne démérite pas mais ne boxe pas dans la même catégorie. Paradoxalement, ce n'est pas l'anglaise, la plus puissante du lot, qui tient tête à la M4, mais sa compatriote d'Ingolstadt. La RS5 a beau être lésée en matière de cavalerie (450 ch), elle franchit les 100 km/h aussi rapidement que la munichoise grâce à son quattro. Ensuite, le manque de puissance lui joue des tours et l'Audi rend sept dixièmes à la BMW pour le 1 000 m D.A. Avec ses 575 ch, ses quatre roues motrices, son V8 compresseur au passé glorieux, la Jaguar avait toutes les cartes en main pour s'imposer dans l'exercice du chrono. *Next time, maybe...* Avec un 0 à 200 km/h puni en 12"8, le matou galope vite, mais il avoue un retard d'une grosse seconde sur la M4. Et les reprises du 5 litres anglais ne redorent ●●●





FORD MUSTANG BULLITT

La Bullitt est deux fois moins chère que les autres et cela se ressent hélas à bord, avec un foisonnement de plastiques bas de gamme. En revanche, son V8 atmosphérique est un régal, sur le plan acoustique comme sur celui du caractère.



SI L'ANGLE DU COMPARATIF ÉTAIT LE RAPPORT PRIX-PLAISIR, LA MUSTANG BULLITT ENTERRERAIT LA CONCURRENCE.



pas son blason, la M4 collant presque une demi-seconde sur le 100 à 140 km/h. Synthétisons : l'Audi décanille fissa mais s'essouffle un peu à haute vitesse, la Mustang, en transmission manuelle tirant bien trop long, s'en sort avec les honneurs, la F-Type R accélère fort mais sans le panache d'avant, et la M4 est juste au-dessus du lot, quel que soit le secteur, avec des performances ahurissantes. On commence à dégoupiller la Spaten et la Franziskaner à Munich...

Les goûts et les couleurs

Rivales plus ou moins éloignées, chacune de nos protagonistes distille un véritable plaisir au volant. Même l'Audi RS5, coupé B.C.B.G. en dépit de sa teinte Bleu Turbo métallisée, est plus marrante à conduire que ce à quoi l'on s'attendait. L'ambiance à bord est pourtant austère, mais la qualité des assemblages et le soin apporté au moindre détail forcent le respect. Au quotidien, la RS5 est la plus pratique de la bande. Spacieuse, au gabarit facile à cerner, peu volubile, pas trop gloutonne en essence, elle fait une très bonne première voiture. La présence des jantes de 20 pouces (2 850 €) altère le moelleux de l'amortissement piloté, même lorsque celui-ci est en mode Confort, programme qui, en prime, jugule mal la détente. Dans ce secteur, la F-Type R ferme la marche, avec des mouvements de caisse verticaux trop importants et une propension à gigoter sur ses appuis dès que le rythme s'accélère. Bullitt et M4 se révèlent moins contraignantes que prévu.

Retour à bord de l'Audi, où le caractère mécanique fait cruellement défaut. Accélération et reprises sont certes expéditives, mais les montées en régime du V6 biturbo ne font pas frémir l'épiderme. Il faut pourtant reconnaître qu'entre 2 500 tr/mn et la zone rouge (vers 6 700 tr/mn), la poussée ne faiblit pas, mais elle est trop linéaire pour émouvoir. Notre version d'essai est équipée du pack Dynamique RS (7 200 €) qui adjoint à l'arsenal déjà considérable de la RS5 un différentiel quatre Sport, le contrôle du roulis DRC et la direction dynamique. Cette dernière à assistance électrique est bien trop légère en Normal et guère plus informative en mode Dynamique. Du moins sur route, car dès qu'on repousse les limites de la RS5 sur piste (même si elle n'est pas faite pour les track days), on découvre un autre aspect de sa personnalité. Via l'écran central, on peut paramétrer deux programmes personnalisés (RS1 et RS2), qui agissent sur la propulsion (équilibrée ou sportive), la suspension (confortable, équilibrée ou sportive), la direction (confortable, équilibrée ou sportive), le son du moteur (discret, auto ou marquant) et le différentiel arrière (confortable, équilibré ou sportif). Bref, une usine à gaz qui, une fois les bonnes cases cochées, fait de la placide RS5 un engin plus plaisant. A condition d'être patient en entrée de courbe et de tout débrancher, il est possible non pas d'entretenir de longues glisses sans fin, mais de chahuter l'arrière au profit de l'agilité. En théorie, jusqu'à 70 % des 61,2 mkg peuvent déborder derrière. Ça en laisse donc presque un tiers qui tire

l'essieu directionnel, mais sincèrement, si l'on regrette, mélomanes que nous sommes, l'époque où la RS5 était animée par un V8, on lui préfère ce comportement dynamique à la tenue de route plus pantouflarde du passé. Une qui l'est moins qu'escompté, c'est la Bullitt. Oui, la Mustang est lourde (1 760 kg ; 1 757 kg pour l'Audi). Oui, la Ford, comme la RS5, ne raffole pas des enchaînements sinueux serrés dans lesquels le manque de maintien de la carrosserie sur le châssis altère la précision de conduite. Mais si elle est moins efficace et performante que l'allemande, l'américaine a un gros avantage sur cette dernière : elle file d'emblée le sourire. Ça commence par la présentation intérieure, où le plastique grossier règne en maître. Le volant est bien rond, mais on n'y comprend rien avec tous ces boutons. La console centrale ne repose pas davantage les yeux. La position de conduite est plus haute que dans les trois autres et, finalement, on se demande ce que la Mustang fait là aujourd'hui. Elle est notre bouffée d'air ! La motricité (merci l'autobloquant) est bonne, l'équilibre probant (en dépit de débattements verticaux mal contenus), et la direction se montre même plus informative que celle de l'Audi dans sa montée en effort, du moins sur départementales. Ajoutez à cela une tenue de route plutôt neutre, et vous avez un coupé original, bien plus accessible que ses rivaux et qui endosse le costume de bad boy une fois l'électronique au repos. Une fois tout débranché, la Bullitt fait honneur à son blason et à son illustre aïeule qui traversa San Francisco en long, en large, mais surtout en travers, dans le film éponyme. Docteur Jekyll et Mister Hyde, comme l'avait souligné Christophe Tinseau lors d'un Supertest il y a trois ans : « Elle manque de train avant, embarque un peu quand tu freines trop fort, mais elle n'est pas trop vive. Et quand tu la provoques, tu peux jouer avec l'arrière. » La Bullitt du XXI^e siècle reprend quelques tares de son ancêtre, mais y ajoute une grosse dose de rigueur. Sans perdre son âme. De ce comparatif, c'est celle dont le moteur est le plus enthousiasmant. Comme quoi, performance et agrément sont deux notions dissociables. Ce V8 est souple, on s'en doutait, mais aussi rageur avec un punch plus marqué entre 5 000 et 7 000 tr/mn. Si le pommeau en Bakélite est agréable en main, il commande une boîte de vitesses aux débattements et à l'étagement trop longs. Mais ce grief s'estompe aussi vite que le compte-tours entame son ascension. Si l'angle du comparatif était le rapport prix-plaisir, la Mustang enterrerait la concurrence. Mais deux autres trépigent...

Retour dans le cocon de la F-Type R. La présentation est plus cossue que dans l'Audi et autrement plus flatteuse que dans la Ford. Ici, pas de programmes personnalisables à outrance : c'est mode Neige, Auto ou Dynamique. L'ESP intervient selon trois lois (On, Track ou Off). ●●●



JAGUAR F-TYPE R

It's tea time ! Bienvenue à bord de la Jaguar, véritable écran enveloppant et enveloppé de cuir. Dynamiquement, l'anglaise paie sa surcharge pondérale et n'allez pas conclure que la présence de la transmission intégrale l'assagit : le V8 met vite à mal l'essieu arrière.





LA JAGUAR N'EST PAS RIGOUREUSE ET CELA FAIT PARTIE DE SES CHARMES. MAIS SI ELLE S'ACCOMMODE BIEN D'UNE CONDUITE RYTHMÉE SUR PETITES ROUTES, ELLE PERD DE SA SUPERBE SUR PISTE.

S'il est moins causant qu'avant, le V8 à compresseur (pression de 0,8 bar) est un compagnon de voyage athlétique, et il est peu probable qu'un malotru vous renifle les tuyères longtemps. Déjà, c'est malpoli. Ensuite, les relances du 5 litres (2"7 pour passer de 100 à 140 km/h) devraient laisser sur le carreau quelques téméraires. Si le restylage de la F-Type R est extérieurement assez timide, certaines entrailles sont plus retouchées. L'antiroulis a été assoupli à l'avant, durci derrière. Le carrossage augmente presque d'un tiers pour plus de motricité et de directivité, et les pneus Pirelli gagnent respectivement 1 cm de largeur aux quatre coins. Finalement, la R devient – un brin – plus efficace qu'avant, mais sa conduite réclame toujours plus d'implication que dans une 911. La faute en revient principalement à tous ces mouvements de caisse qui, lorsque l'allure augmente mais que le goudron n'est pas lisse, génèrent délestage, compression excessive et remontées parasites dans les mains et les reins. La Jag' n'est pas rigoureuse et cela fait partie de ses charmes, mais si elle s'accommode parfaitement d'une conduite rythmée sur petites routes, elle perdra de sa superbe sur piste. La raison principale de ces ondulations mal tempérées réside dans le poids de l'auto. L'aluminium, c'est en principe léger, mais nos amis britanniques doivent l'entrecouper de pudding. Avec 1 879 kg vérifiés sur la balance du Ceram, la F-Type R est de loin la plus lourde. Dommage aussi qu'une fois en Dynamique, accélérations et passages de vitesses occasionnent autant de heurts.

La M4 par K.-O.

Vous l'avez senti : la M4 toise ses opposantes à peu près partout. Son 6 en ligne, à la tessiture un peu plus métallique qu'avant (une ligne en titane est proposée en option), est plein comme un œuf de 2 500 à 7 000 tr/mn. Il n'y a certes plus le feulement caractéristique des E36/E46, mais cette génération G82 sait indéniablement jouer sur la corde sensible, avec un bloc biturbo, emprunté aux X3 et X4 M, qui se paie le luxe de pousser progressivement là où bon nombre de rivaux (par exemple, le V6 du RS5) donnent trop tout de suite. Mais la mécanique n'est que l'un des nombreux atouts de la M4. Pour de suite aborder les choses qui nous chagrinent, évoquons le gabarit du coupé. Quasi 4,80 m de long, 3 cm de plus en largeur qu'une Carrera, 1 713 kg vérifiés (avec ces baquets fins très enveloppants, les disques carbone-céramique, les jantes forgées) : la M4 est devenue aussi plantureuse qu'une M6 V10 ! Et il faut s'y faire : dans le catalogue BMW, qui recherche un coupé compact et virevoltant doit se tourner vers la M2 CS. Mais sincèrement, la partition jouée

par la M4 frise le sans-fautes. Au point que l'on se demande ce que la transmission intégrale pourrait réellement apporter à l'efficacité globale. La motricité des Michelin Sport 4S est sans faille, la réactivité de l'essieu directionnel exceptionnelle et, histoire d'enfoncer le clou, la suspension ne maltraite jamais les vertèbres, même si le programme Sport+ réclame un goudron bien surfacé. La direction n'offre toujours pas le ressenti limpide d'une 911, mais les progrès réalisés en matière de remontées d'informations sont sensibles. Sur le papier, la présence d'une boîte à convertisseur chagrine sur une auto à vocation sportive, mais la transmission à huit rapports, dont la célérité des passages est paramétrable selon trois niveaux, mérite des louanges. Techniquement, tout semble fonctionner mieux qu'avant dans la M4. Sa prise en main est plus simple, son moteur plus performant, son châssis plus verrouillé. Et comme un bonheur n'arrive jamais seul, elle nous rappelle qu'elle est aussi, une fois les aides débranchées, une formidable machine à sensations, avec son avant mordant, son équilibre parfait et son arrière-train taquin. BMW a d'ailleurs forcé le trait sur ce caractère ludique en proposant, une fois le DSC déconnecté, un analyseur de drift, qui répertorie le nombre de glisses, la distance parcourue en regardant par les fenêtres et votre niveau de maîtrise. Tout cela grâce à un paramétrage sur dix échelons de l'antipatinage. ●

Remerciements : mille mercis à American Car City, et à son équipe chaleureuse et disponible, pour le prêt de cette Mustang Bullitt, sans laquelle ce comparatif n'aurait pas eu la même saveur.

Plus de renseignements sur americancarcity.fr

★ **L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX**



Nous l'aurions voulue plus légère, moins plantureuse et plus sonore mais, même avec ses modestes tares, la M4 survole les débats. Efficace mais pas ennuyeuse, précise sans être délicate, équilibrée sans être piègeuse, la BMW donne une leçon de dynamisme et de performance à ses adversaires directs. La 911 a peut-être du souci à se faire...

VICTOIRE : BMW M4

Les proportions sont très proches de l'ancien modèle, et la monte pneumatique comme le système de freinage, identiques. La voie arrière gagne le millimètre que la voie avant a perdu.





SUPERTEST Porsche 718 Cayman GT4

DES LETTRES & UN CHIFFRE

Avec le retour d'un 6 cylindres à plat derrière les sièges, mais surtout du label GT4 et des réglages piste qui vont avec, la Cayman promet beaucoup sur notre terrain de jeu sarthois. Elle pourrait même faire mieux que l'ancien modèle grâce à un meilleur jeu de jambes. **Au point de bousculer la dernière 911... Contact !**

Par Alan Froli Photos Adrien Cortesi

L'AVIS DE... CHRISTOPHE TINSEAU

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

“RIEN À DIRE SUR LE COMPORTEMENT. C’EST EFFICACE, LE FREINAGE EST EN BÉTON ET IL Y A UN TRÈS BON ÉQUILIBRE DANS LES ENCHAÎNEMENTS RAPIDES. ELLE GARDE TOUTEFOIS SON CÔTÉ SOUS-VIREUR EN SORTIE DE VIRAGE.”

Christophe Tinseau



Circuit Bugatti

- 4 185 m ■ 11 virages ■ Largeur de piste : 10 à 15 m
- Conditions de piste : 12,5 °C, 12 km/h de vent ■ Humidité : 87 %
- Pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 en bon état

Christophe attendait la nouvelle Cayman GT4 de pied ferme pour établir une hiérarchie dans la famille Porsche. Emmener ce second opus réclame du doigté, mais le travail peut être récompensé par des chronos très rapides. « Ça me semble super que Porsche soit revenu à un 6 cylindres pour cette version. Certains jugent la sonorité trop discrète, mais en fait elle est juste plus sourde que celle du 3.8. Et il marche vraiment bien ! En revanche, je trouve dommage de ne pas disposer d'une PDK sur circuit. Maintenant, le fait de débrayer, ça m'embête ! Avec la boîte robotisée, tu ne te poses pas de questions : tu restes toujours bien calé avec le pied gauche, ce qui permet un bien meilleur pilotage, et le pied droit accélère et freine. En plus, cette boîte manuelle tire trop long : systématiquement, je me surprinds à rester sur les vitesses inférieures ou à devoir rétrograder. Par exemple, je suis en quatrième en bout de ligne droite ! Mais rien à dire sur le comportement. C'est efficace, le freinage est en béton et il y a un très bon

équilibre dans les rapides. Je trouve qu'elle tourne mieux que l'ancien modèle grâce à un meilleur train avant qui permet de gagner plus rapidement le point de corde. Elle garde toutefois son côté sous-vireur en sortie. J'aime aussi le côté joueur de l'arrière dans les serrés et sur le mouillé. Il faut juste faire attention aux coups de raquette qui sont violents ! Finalement, la GT4 progresse de 1"9 au tour et se place dans les temps d'une 992, bien plus puissante et aidée par la suralimentation et les roues arrière directrices en option. Donc, c'est vraiment un joli score, d'autant qu'elle n'est pas beaucoup plus légère. Ça prouve qu'elle est réellement plus efficace, plus vive à l'inscription. Clairement, elle n'a pas besoin de roues arrière directrices. Par contre, il y a moins de grip en relances qu'avec la 911. De fait, elle s'avère plus pointue à conduire. Mais quand tu y réfléchis, c'est un bon plan, car t'as quoi d'autre dans les mêmes gammes de tarifs ? Une BMW M2 CS ? C'est plus rock mais moins efficace... Si elle n'abusait pas tant du côté des options, ce serait presque une bonne affaire ! »



Temps au tour

1'49"37

35^e



P

our beaucoup d'amateurs de Porsche, la précédente Cayman GT4 constituait déjà une voiture idéale : un 6 cylindres 3.8 hystérique jusqu'à 7 800 tr/mn, l'équilibre parfait du moteur central arrière, un châssis aux petits oignons mais pas inconfortable, une ambiance intérieure sportive mais une finition impeccable, le tout pour un prix pas trop déraisonnable. Bref, l'arme fatale pour les balades mais aussi pour les sorties

circuit. Notre Christophe Tinseau l'avait d'ailleurs confirmé lors du Supertest en 2015 : malgré une tendance sous-vireuse (aisément corrigible avec quelques réglages, selon lui) et une boîte manuelle à l'étagement long, la plus sportive des petites Porsche était même capable de passer son capot devant celui d'une 911 contemporaine (991 phase 1, donc) sur le circuit du Mans.

L'arrivée d'un nouvel opus toujours plus puissant a donc de quoi déchaîner les passions. La fiche technique met l'eau à la bouche : 420 ch soit 35 de gain, ce n'est pas rien. Et le régime maxi annoncé à 8 000 tr/mn laisse augurer des accélérations grisantes sur route mais aussi dans la fameuse ligne droite du Bugatti. Pas si vite... Pour ceux qui auraient loupé les précédents épisodes, le moteur n'a plus rien à voir avec celui du dernier modèle puisqu'il dérive du moteur biturbo de la 991 phase 2. Et même s'il n'est pas suralimenté et cube 4 l au lieu de 3, ce bidouillage lui enlèverait presque de sa noblesse. Forcément, on l'attend d'autant plus au tournant que certains ne sont pas tendres à son égard : « Ça ne hurle plus comme avant, il n'a pas le même caractère. » C'est donc avec un a priori plutôt négatif que je descends au parking...

Manuelle d'utilisation

Laissons les préjugés de côté. Dans l'absolu, notre petit crocodile fait déjà forte impression à son approche. Sa combinaison de couleurs fleure bon le sport, de même que son équipement optionnel avec notamment les freins carbone-céramique, ●●●



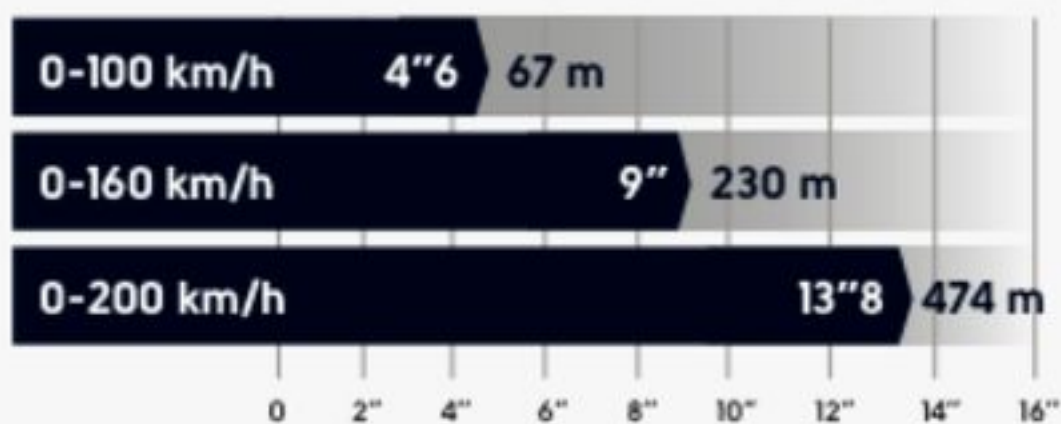
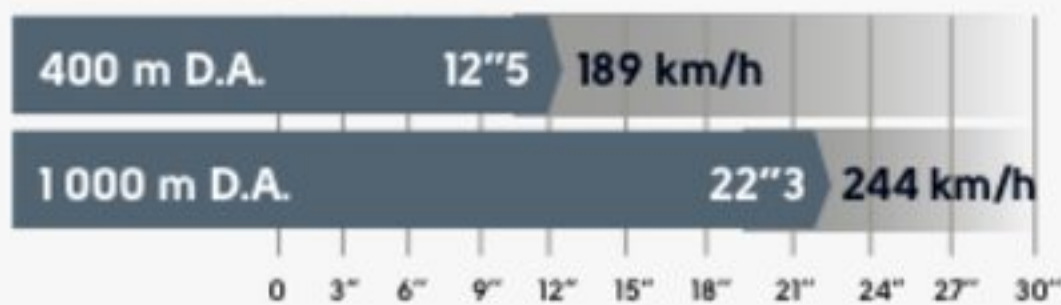
TEMPS DE RÉFÉRENCE

Extrait du classement de Sport Auto

1	1'38"50	McLaren Senna *	45	1'51"18	Mercedes-AMG GT S
2	1'41"65	McLaren 720S	46	1'51"29	Porsche Cayman GT4 *
3	1'42"49	Lamborghini Huracán Performante *	47	1'51"34	Porsche Cayman GTS (2018)
4	1'42"69	Porsche 918 Spyder *	48	1'51"35	Nissan GT-R * (2017 - 570 ch)
5	1'43"38	Radical RXC Turbo 500 *	49	1'51"37	Nissan GT-R * (2010 - 485 ch)
6	1'43"73	McLaren 600LT	50	1'51"55	Jaguar F-Type SVR
7	1'44"04	McLaren 675LT *	51	1'51"97	Porsche 911 Carrera S (991 - PDK)
8	1'44"06	Porsche 911 GT3 RS *	52	1'52"04	Aston Martin Vantage (2018)
9	1'44"28	Ferrari 488 GTB *	53	1'52"09	Lotus Exige S *
●●●					
18	1'46"98	McLaren 12C Spider *	54	1'52"16	Corvette Stingray
19	1'47"08	Porsche 911 GT2 RS (997) *	54	1'52"16	Mercedes-AMG GT63 S
20	1'47"13	McLaren 570S *	56	1'52"70	Lamborghini Urus
21	1'47"27	Mercedes-AMG GT R *	57	1'52"88	BMW M5
22	1'47"29	Audi R8 Performance	58	1'53"11	Audi TT RS (2017)
23	1'47"30	Lamborghini Aventador	59	1'53"50	Aston Martin DB11
24	1'47"35	Audi R8 V10 Plus *	60	1'53"51	Audi R8 V10
24	1'47"35	Lamborghini Aventador SV	61	1'53"57	Mercedes AMG SLS Coupé
26	1'47"52	Porsche 911 GT3 RS 4.0 (991)	62	1'53"90	Porsche 718 Boxster S
27	1'47"53	Lamborghini Gallardo Superleg. *	63	1'54"04	Mercedes SL 63 AMG
28	1'47"93	Porsche 911 Turbo S (991 Ph. 2)	64	1'54"36	Toyota Supra GR
29	1'48"48	Porsche 911 GT3 (991) *	65	1'54"47	Mercedes A 45 S AMG 4Matic+
30	1'48"69	Porsche 911 Turbo S (991)	66	1'54"96	BMW M2 Competition
31	1'48"70	Ariel Atom 300 *	67	1'55"07	Honda Civic Type R
32	1'49"22	Porsche 911 Carrera S (992)	68	1'55"15	Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
33	1'49"25	Porsche 911 GT RS 3.8 *	69	1'55"20	BMW M4 Coupé DKG
34	1'49"34	Audi R8 V10 RWD	70	1'55"39	Aston Martin Vanquish Coupé
Porsche 718 Cayman GT4					
35	1'49"37		71	1'55"45	Porsche Boxster Spyder
36	1'49"47	Porsche 911 GTS (2017)	72	1'55"46	Porsche Panamera Turbo S
37	1'49"50	Chevrolet Corvette ZR1 *	73	1'55"47	Ford Mustang Bullitt
38	1'49"60	Honda NSX (2017)	74	1'55"80	Lotus Evora 400
39	1'49"77	Jaguar XE SV Project 8	●●●		
40	1'49"79	Porsche 911 Carrera S (991 Ph. 2)	115	2'02"23	Renault Mégane R.S. Trophy
41	1'49"98	KTM X-Bow R 300 *	●●●		
42	1'50"12	BMW M4 CS *	Hors classement (pluie)		
43	1'50"35	Porsche Taycan Turbo S	-	2'06"37	Nissan GT-R Nismo (2019)
44	1'51"00	Caterham 485 R *	-	2'09"28	BMW M8 Gran Coupé
			-	2'09"94	Alpine A110 S
			-	2'13"65	Renault Mégane R.S. Trophy R (2019)

NOS CHIFFRES...

EN PISTE



Vitesse maxi **304 km/h** (annoncée)

REPRISES

De 100 à 140 km/h en 4°	4"5 (150 m)
De 100 à 140 km/h en 5°	5"8 (194 m)
De 100 à 140 km/h en 6°	7"6 (251 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h	132 m/5"2/1,2 G
-----------------	-----------------

CONSUMMATION

Combinée WLTP	11,1 l/100 km
Autonomie	576 km

VITESSE MAXI

1 Impossible de vérifier la vitesse maxi sur le circuit de Mortefontaine. Mais avec un niveau de puissance assez proche de celui annoncé, dépasser les 300 km/h semble tout à fait envisageable même si la 6^e tire long.

ACCÉLÉRATIONS

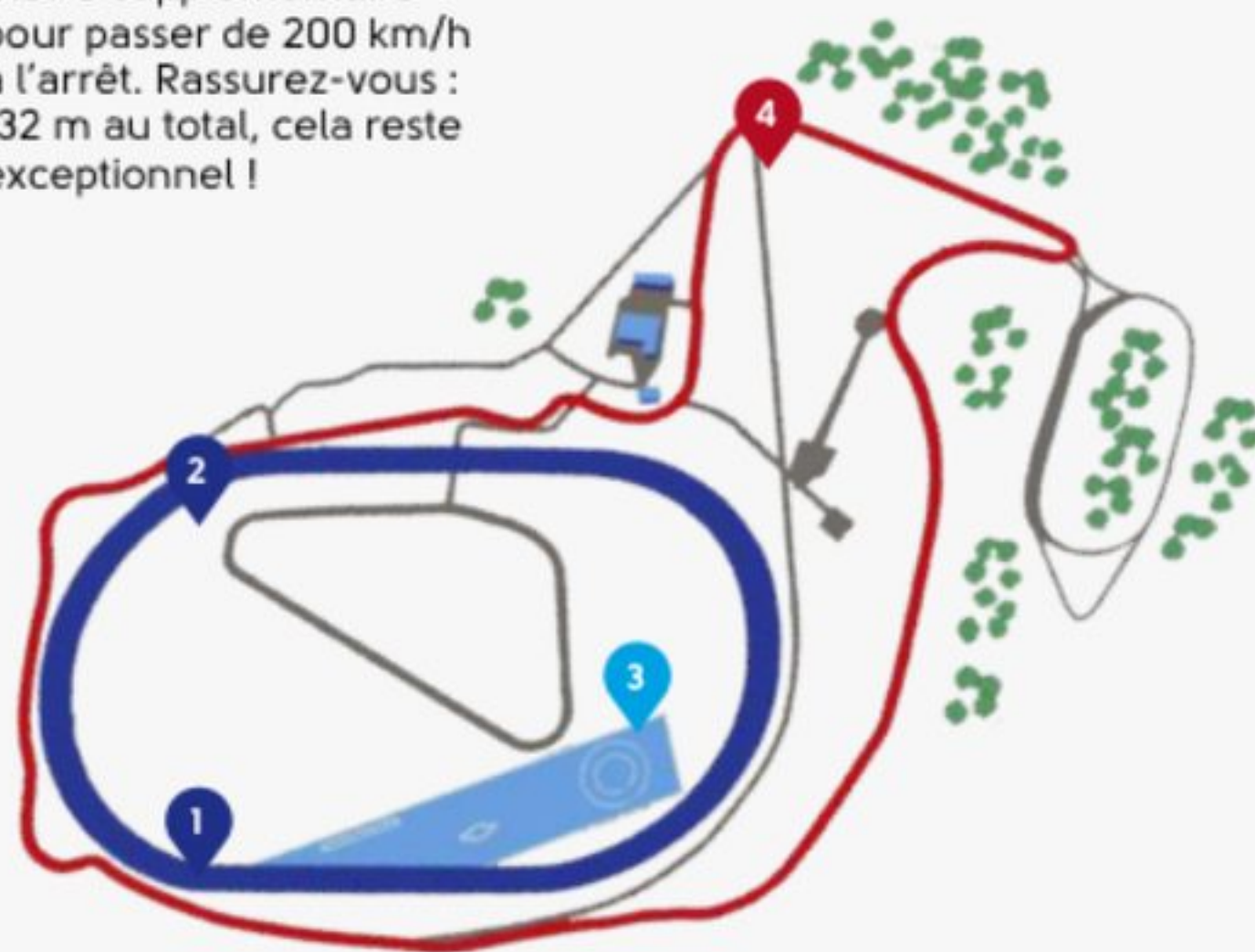
2 Faute de boîte PDK, il faut doser pour assurer un décollage efficace. Les montées en régimes sont rageuses mais pas infinies, et il convient de passer chaque rapport avant 8 000 tr/mn pour éviter les coupures. Les chronos progressent de manière significative puisque les 200 km/h sont atteints presque une seconde plus vite qu'avec l'ancien opus !

FREINAGES

3 On retrouve le système de freinage de l'ancien modèle, soit de série des disques de 380 mm partout ou, en option, des modèles carbone-céramique de 410 mm à l'avant et 390 mm à l'arrière. Il semblerait que la hausse de poids de 40 kg allonge légèrement les distances d'arrêt, avec un petit mètre supplémentaire pour passer de 200 km/h à l'arrêt. Rassurez-vous : 132 m au total, cela reste exceptionnel !

COMPORTEMENT

4 Un bloc de granit, cette Cayman ! La rigidité du châssis assure une réactivité exceptionnelle à l'inscription, d'autant que la direction paraît un peu plus directe qu'avant. Les limites sont lointaines mais attention aux excès d'optimisme : le train arrière ne pardonne pas les erreurs de pilotage sur circuit et encore moins sur route bosselée. Et le remettre dans le droit chemin réclame un peu d'adresse...



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

Grâce à un train avant plus vif et accrocheur en entrée de virage, ce nouvel opus gagne en efficacité et en rapidité. Pour rester dans la comparaison avec les autres Porsche, une 991 GTS reste juste derrière.

NOUS AVONS AFFAIRE À UNE BOÎTE MANUELLE.
SYMPA, MAIS PAS LE PLUS EFFICACE LORSQU'IL S'AGIT DE DÉFIER LE CHRONO SUR UN ANNEAU DE VITESSE.





BANC DE PUISSANCE

Approcher la donnée du constructeur est assez rare avec un moteur atmosphérique. Mais avec les Porsche, on n'est pratiquement jamais déçu. Le précédent modèle par exemple ne laissait que trois chevaux aux boxes sur les 385 annoncés. Là, ils sont huit à regarder les autres bosser. Les conditions sont pourtant bonnes en ce mois de février avec une température à peine supérieure à 10 °C et une pression atmosphérique de 974 hPa. Pas de quoi crier au scandale pour autant : 412 ch pour un bloc 4.0, c'est déjà beaucoup ! Par ailleurs, les courbes révèlent une belle rondeur à bas régime avec plus de 35 mkg dès 3 000 tr/mn. Mais c'est à partir de 4 500 tr/mn que le flat 6 commence à respirer à pleins poumons pour sortir 43,5 mkg à 5 500 tr/mn. Et à ce stade, le changement de facette se ressent !



LE TEST VÉRITÉ PAR... DM PERFORMANCE

Mesures effectuées sur banc SuperFlow's 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 en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération qui détermine le couple puis la puissance maxi. ■ www.dmpowerformance.fr ■ 01.34.84.64.77

le volant en Alcantara avec marquage central, les baquets intégraux (au maintien parfait), le chrono analogique sur la planche de bord, l'arceau boulonné à l'arrière et les harnais. Pas de démarrage par bouton et c'est tant mieux : insérer la clé à gauche et actionner le démarreur garde toujours une saveur particulière. Le flat 6 s'ébroue, s'éclaircissant la voix dans un son grave et sourd. Pédale de gauche dans la moquette, première ! Oui, bien que la GT4 soit disponible depuis peu avec une PDK, nous avons affaire à une boîte manuelle. Pas vraiment une bonne nouvelle quand il s'agit d'aller défier le temps sur un anneau de vitesse ou sur un tour de circuit, mais nous ne boudons pas ce plaisir d'entrer en contact direct avec la mécanique, de mettre un bon coup de gaz pour décoller, de décomposer les mouvements pour ressentir une relance à chaque montée de rapport, d'engrener les pignons du bout des doigts, de double débrayer pour fluidifier les rétrogradages. Si cette conduite à l'ancienne peut apparaître barbant dans la jungle urbaine avec un vulgaire déplaçoir à 3 cylindres, elle est plaisante ici. Les bouchons sont par ailleurs l'occasion de se délecter de l'ambiance à bord. Le contraste entre les accessoires qui respirent la course et le haut niveau de raffinement est toujours aussi saisissant. Les petites lanières jaunes qui remplacent les poignées de porte prêtent même à sourire, sachant qu'elles n'entraînent sans doute aucun gain sur la balance. Justement, commençons par la pesée à Mortefontaine, tous pleins faits. Verdict : 1 460 kg. Aïe ! C'est quasi 40 kg de plus que l'ancien modèle. Cela dit, si le moteur fait bien ses chevaux, le rapport poids-puissance sera en progrès. Et pour relativiser, rappelons que la 992 Carrera S du Supertest accusait presque 1,6 tonne. C'est mieux désormais ! Installons le radar pour les perfs. Le 0 à 100 km/h en 4"6 n'a rien d'exceptionnel : c'est le temps de l'ancien modèle. Mais le nouvel opus grappille quelques mètres d'avance au passage du troisième rapport, atteignant les 200 km/h huit dixièmes plus tôt, pour ensuite aller chercher la borne kilométrique en 22"3. Soit notre meilleur score relevé pour une Cayman, preuve que le nouveau moteur ne manque pas de jus à haut régime. Certes, la 992 Carrera S PDK signe le 1 000 m D.A. une seconde plus vite, mais nul doute ●●●





A bord, n'attendez pas la modernité de la 911. Après tout, qu'importe : les compteurs à aiguille conservent un charme incomparable et des boutons classiques restent plus faciles à utiliser que des commandes tactiles. Les sièges baquets, au maintien parfait, demeurent une option incontournable, surtout que l'on peut prendre plus de 1,3 G en latéral !



TECHNIQUE

Type : 6 à plat, 24 S Position : centrale AR longitudinale
 Cylindrée : 3 995 cm³ Alimentation/allumage : inj. directe, gestion électronique intégrale Alésage x course : 102 x 81,5 mm Rapport volumétrique : 13:1
 Régime maxi : 8 000 tr/mn Puissance maxi : 420 ch à 7 600 tr/mn
 Puissance au litre : 105 ch/l Couple maxi : 42,8 mkg à 5 000 tr/mn
 Couple au litre : 10,7 mkg Transmission : manuelle, 6 rapports
 Vitesse maxi théorique sur chaque rapport : 80 - 136 - 188 - 235 - 280 - 330 km/h
 Autobloquant : de série, mécanique Antipatinage : de série + correcteur de trajectoire, déconnectables Suspension AV/AR : pseudo McPherson, bras inférieurs triangulés, amortisseurs pilotés, barres antiroulis réglables
 Direction : crémaillère, assistance électromécanique
 Tours de volant/diamètre de braquage : 2,5/11,4 m
 Freins AV/AR : disques carbone-céramique ventilés percés (410/390 mm) (option)
 Antiblocage : de série Poids constructeur/contrôle : 1 420 kg/1 460 kg
 Répartition AV/AR : 44/56 % Rapport poids/puissance : 3,4 kg/ch
 L - l - h : 4 456 - 1 801 - 1 269 mm Empattement : 2 484 mm
 Voies AV/AR : 1 538/1 534 mm Jantes AV & AR : 8,5 & 11 x 20
 Pneumatiques AV & AR : 245/35 & 295/30 ZR 20 Carburant : 64 l
 Prix de base : 100 357 € Options : 32 166 €
 Prix du modèle essayé : 162 523 € (malus compris)



que la GT4 réduirait considérablement cet écart avec la boîte robotisée. Les reprises en revanche sont plutôt tranquilles. C'est que la boîte tire toujours long. Trop long : à 100 km/h en 4^e, le bloc tourne à 3 200 tr/mn. On est donc loin du régime du couple maxi.

Deux secondes, on vous dit !

Avant d'en découdre au Mans, petit crochet par le banc de puissance. Le nouveau bloc 4.0 n'est pas tout à fait aussi performant qu'annoncé, mais développe quand même 30 ch de plus que l'ancien 3.8, passant allègrement le seuil fatidique des 400 ch et des 100 ch par litre. Les gains au chrono s'expliquent... Cap sur la Sarthe, où nous attend notre pilote. On en profite pour s'enfiler quelques routes sinueuses avant d'enquiller l'autoroute. Mes inquiétudes quant au manque de caractère relatif sont levées. Certes, la sonorité n'a pas le côté strident de certains blocs de la marque, mais celui-ci chante juste. Je me surprends même à mettre l'échappement sport en sourdine pour mieux l'écouter. Le rythme s'accélère dans les lacets et il n'en finit pas de pousser : tous les 1 000 tr/mn, il reprend du souffle pour enfoncer encore davantage ses occupants dans leurs baquets. Et quelle réactivité dans les virages ! Ultra-rigide, le châssis répond sans temps mort à la moindre injonction sur la direction et reste fidèle à la trajectoire imprimée. Les freinages appuyés transforment le train avant en tête chercheuse. Un peu trop parfois sur le bosselé, car l'arrière a alors tendance à dodeliner. Rien de dangereux, mais pas toujours rassurant : il faut alors bien se caler en poussant sur le cale-pied et se montrer fin et précis en tenant le volant du bout des doigts. Il est temps de filer sur les grands axes pour rejoindre le Bugatti.

La météo est clémente, la piste sèche, Christophe Tinseau souriant, comme d'hab'. Mais plus encore aujourd'hui... Forcément, il y a de l'enjeu : notre pilote veut savoir si le comportement a suffisamment progressé pour laisser l'ancien modèle loin derrière et aller chercher des 992 qui ont encore relevé le niveau. Sans perdre une seconde, il saute dans le baquet. Après un premier tour à bon rythme pour chauffer les Pilot Sport Cup 2, Christophe donne tout. Entendre le flat 6 hurler entre les stands procure toujours autant de frissons... Notre pilote insiste sur le deuxième rapport, puis sur les troisième et quatrième. Rien à faire, la Porsche tire toujours trop

long et les deux dernières vitesses ne sont d'aucune utilité ici, alors qu'on passe parfois la cinquième avec une 911 PDK... Ce qui n'empêche pas notre poussin jaune d'atteindre 224 km/h, soit tout de même 8 km/h de plus que l'ancien modèle et exactement la même vitesse que sa grande sœur ! Dans les virages, ça va vite, très vite. Entre 2 et 3 km/h plus rapide qu'avec l'ancien modèle chaussé des mêmes pneumatiques, soit au rythme de la 992, plus lourde mais qui était aidée par l'option roues arrière directrices. Bluffant ! Et notre pilote va tenir cette cadence jusqu'au bout, faisant fi de la longueur de la transmission pour passer symboliquement sous la barre de 1'50". 1'49"37, précisément. Soit presque 2" plus vite qu'avec l'ancien modèle et à un cheveu (quinze dixièmes) derrière la 992. Nul doute qu'avec la PDK (ou une transmission plus courte !), Christophe aurait été plus rapide. Pour lui, cela ne fait aucun doute : cette prouesse s'explique déjà par le moteur mais surtout par une nette amélioration du train avant, qui s'inscrit mieux en courbe et reste fidèle à ses trajectoires. Bref, pour ceux qui se poseraient la question, il n'y a pas à hésiter à passer à la nouvelle GT4. ●



L'AVIS D'ALAN FROLI

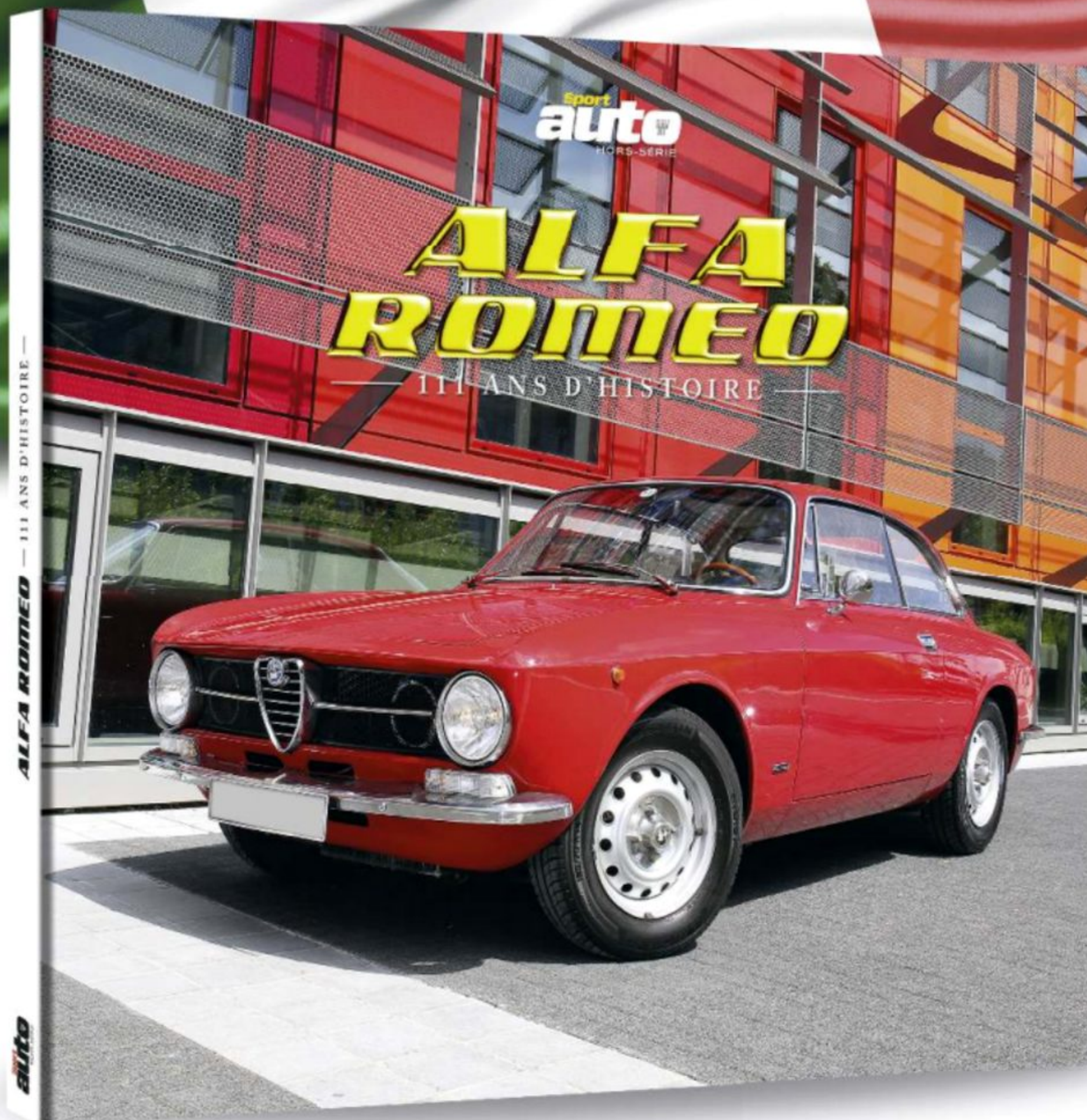
En travaillant sur le train avant, Porsche a su rendre la Cayman GT4 plus efficace sur route et ultra-rapide sur circuit. Certes, le nouveau bloc 4.0 monte moins dans les aigus que le 3.8, mais il sait jouer un air envoûtant et, surtout, gagne en puissance pour améliorer encore ses chronos. Hélas, la longueur de la transmission est toujours castratrice. C'est quand même dommage de devoir passer tous les virages du Bugatti en deuxième et de ne pouvoir aller au-delà du quatrième rapport !



**APRÈS UN PREMIER
TOUR DE CHAUFFE,
CHRISTOPHE DONNE
TOUT. ENTENDRE
LE FLAT 6 HURLER
ENTRE LES STANDS
PROCURE TOUJOURS
AUTANT DE FRISSONS...**

Sport
auto
HORS-SÉRIE

REVIVEZ 111 ANS D'HISTOIRE



Ce hors-série unique vous invite à découvrir tous les modèles Alfa Romeo produits par la marque milanaise depuis 111 ans. Tous témoignent qu'une Alfa Romeo n'est pas une voiture comme les autres. Certaines, à l'image des élégants Spider Duetto et Coupé Bertone ou de la sublime Montreal, ont marqué à jamais l'histoire de l'automobile.

Laissez-vous embarquer dans la légende !

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur    Pour une info en continu

EN VRAI

100.

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 ET EXPÉRIENCES. LA VRAIE VIE, QUOI !

Virage Agency/Benjamin Asket

00.

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



C'EST LA MIENNE...

ALFA ROMEO 4C SPIDER

02.

Quand ils se sont rencontrés, il roulait en Alfa 33. Ils se sont mariés en Alfa 75. Aujourd'hui, Patricia et Fabrice poursuivent leur lune de miel en 4C Spider.



84

MA SEMAINE AVEC UNE...
Porsche 911 Turbo Cab.



90

ACHETER UNE OCCASION
Maserati 4200 GT



94

GUIDE D'ACHAT
Notre sélection de sportives



C'EST LA
MIENNE



Propos recueillis par Jean-Eric Raoul
Portrait Virage Agency/Benjamin Asket

Pour Patricia et Fabrice, Alfa Romeo est une histoire d'amour vécue en commun. L'arrivée de cette **4C Spider** y marque l'accomplissement d'un rêve partagé. Que ce soit sur piste ou en balade tête au vent, la lune de miel est loin d'être terminée !

ALFA ROMEO 4C SPIDER

Année : 2016 Kilométrage : 6 500 km

- 4 cyl. en ligne, turbo, 16 S
- 1 742 cm³ ■ 240 ch à 6 000 tr/mn
- 35,7 mkg à 2 200 tr/mn ■ Propulsion
- Double embrayage à 7 rapports
- 940 kg ■ V. max. : 257 km/h *
- 0 à 100 km/h : 4"5

- Prix du neuf à l'époque : 73 000 € (hors options & carte grise)
- Prix de la voiture actuellement : 72 000 €
- Prix le plus bas pour ce modèle : 65 000 €
- Coût d'une révision annuelle : 450 €
- Coût de 4 pneus : 600 €

* Données constructeur



“LORSQUE TU AS VU TA PREMIÈRE 4C, IL N’Y AVAIT PLUS MOYEN DE TE DÉCOLLER DE L’ENDROIT OÙ ELLE ÉTAIT ! JE VOYAIS DES ÉTOILES DANS TES YEUX.”

Patricia

P

POURQUOI ON A CRAQUÉ

Fabrice : C'est un peu une histoire familiale. Mes parents ont roulé en Alfa dans ma jeunesse. A 14 ou 15 ans, je suis tombé sous le charme des italiennes, en particulier sous celui d'Alfa Romeo. La passion a perduré et nous n'avons toujours circulé qu'en Alfa.

Patricia : En effet, notre voiture de mariage, c'était une Alfa 75 Turbo !

Fabrice : C'était l'auto de mes parents à l'époque. D'année en année, la passion s'est prolongée. Maintenant, nous arrivons à la cinquantaine et on s'est dit que l'on pouvait se faire plaisir. La 4C, c'est quand même quelque chose, une vraie rareté, on a craqué.

Patricia : Cela n'a pas été du tout un sujet de discussion entre nous, j'ai pris le virus tout de suite ! Tous les ans, nous partons en vacances en Italie. Bien sûr, nous ne nous intéressons pas qu'à Alfa. Mais nous sommes évidemment allés visiter le musée de la marque à Arese.

Fabrice : Quand j'étais célibataire, j'avais une petite Alfa 33... Madame est tombée sous le charme à l'époque. Et pourtant, ce n'étaient pas les meilleures années d'Alfa ! Pour revenir à la 4C, c'est la rareté qui nous a motivés mais aussi la « coupe », le design, la coque carbone, avec un budget qui reste assez raisonnable, y compris en entretien. C'est un produit exceptionnel, à mon goût, et qui demeure adapté à notre situation. Déjà lorsque notre fille était toute petite, nous allions sur les circuits. Et là, c'est la passion pure d'Alfa Romeo qui nous a fait craquer.

LE JOUR OÙ ON L'A VUE

Patricia : Si je me souviens bien, tu as vu ta première 4C lors d'un événement au circuit du Val de Vienne, durant les « 500 Ferrari contre le cancer ». Il n'y avait plus moyen de te décoller de l'endroit où elle était ! Je voyais des étoiles dans tes yeux.

Fabrice : En fait, je ne pensais pas en posséder une un jour. En voir une déjà, ce n'est pas courant. Puis le coup de cœur a eu lieu dans le showroom d'une concession Alfa d'Evreux où elle était en vitrine. Nous habitons en Nouvelle-Aquitaine, donc ce n'est pas dans ma zone. Mais j'ai de la famille sur place et j'ai demandé à mon frère d'aller en repérage. Elle avait 3 000 km, elle était parfaite. Ensuite, quand j'en ai pris le volant pour la première fois, au départ j'étais un peu sur le qui-vive.

Il y a des repères à prendre. Les journalistes ont principalement reproché à la 4C le ressenti de la direction. C'est vrai qu'elle nous emmène un peu de droite à gauche sur les petites routes mal revêtues. Mais sur piste, elle est parfaite. Ensuite, on s'y fait. Et plus on commence à maîtriser son pilotage, plus elle nous rassure et plus on a envie de continuer à explorer ses limites.

Patricia : Je la conduis également, mais pas sur circuit. Je l'apprécie beaucoup. Il ne faut pas oublier le côté Spider. Pour la balade aussi, elle est très agréable.

Fabrice : On ne souhaitait pas une voiture 100 % piste, même si nous participons à des track days de temps en temps, gentiment. Nous voulions une auto qui reste agréable pour nous promener l'été.

SI C'ÉTAIT À REFAIRE

Fabrice : Niveau fiabilité, nous n'avons pas eu de retours négatifs. La voiture est réputée fiable, y compris pour la boîte à double embrayage. Et les coûts de révision sont très corrects chez les concessionnaires Alfa. Même si on ne peut pas l'amener dans la totalité du réseau. Il faut qu'il y ait à l'atelier une personne habilitée 4C. Il y a quand même des points de contrôle spécifiques qui nécessitent une compétence particulière.

ET SI ON LA REMPLAÇAIT...

Fabrice : Honnêtement, aujourd'hui, je sèche. Joker !

Patricia : Notre 4C, ce n'est que du bonheur. On ne pense pas du tout à nous en séparer.

Fabrice : Nous ne ressentons aucune frustration avec cette voiture, aucun manque, ou alors il faudrait passer à des budgets hors de portée. Nous sommes toujours conquies. ●

NOTRE AVIS

L'Alfa 4C, quelle divine surprise ! Avec sa coque carbone, son poids inférieur à la tonne, son moteur central, la marque milanaise renouait avec une authenticité sportive depuis longtemps oubliée. Sa ligne de minisupercar aidait à faire pardonner quelques approximations de conception.

MA SEMAINE AVEC UNE...

R1357
44
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 Robert Puyal
Photos Greg

Télécabine perso

Elle peut le faire ! Grimper en haut des pistes, non, mais vous emmener jusqu'aux remontées, oui. Malgré le moteur débordant et les pneus de 315, les quatre roues motrices aident bien les robots à maîtriser le non-grip. Comme le coupé, quoi... Sauf qu'en cab, vous enfournez directement les skis dans l'habitacle. Plus commode que tout le reste, même un Kangoo !


Porsche 911 Turbo Cabriolet

Vivre avec une star ! Tout le monde la voit, tout le monde la veut, est-ce vraiment tenable ? Dans le cas de la Turbo S Cabriolet, sorte de Super 911 comme il y a Superman et Superwoman, quels super-inconvénients apparaissent ? **Une fois que la diva vous aura chanté son grand air au grand air, supporterez-vous ses grands airs et, éventuellement, son fichu caractère ?**



Spoiler pour s'poiler

Ça rigole ! Déjà, les 911 des années 80 avaient inventé le spoiler en gros caoutchouc souple. Mais là, cette lame avant s'efface derrière le bouclier, à basse vitesse, pour vous rendre de la garde au sol. Et elle est souple pour encaisser sans souci en position basse, plus basse qu'auparavant, les coups de pied surprise.



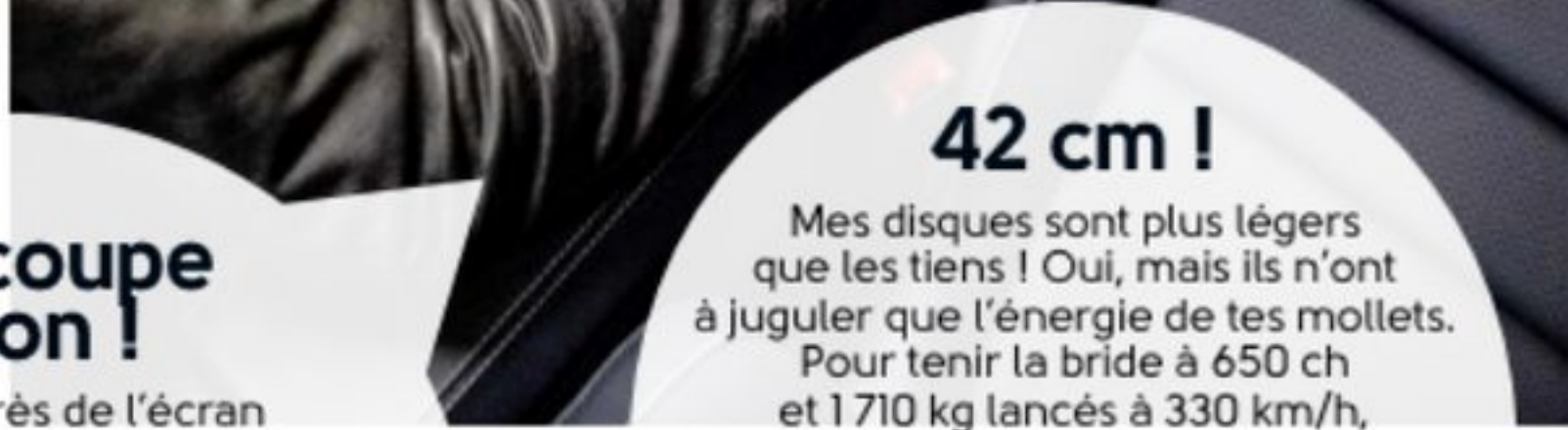
Gloss pas glop

Apercevoir dans vos rétroviseurs vos propres entrées d'air, signature de la Turbo (depuis la 993), c'est une joie. Mais le manchon nu a dû paraître à certains un peu rustique et, moyennant 252 € (par côté), on peut y apposer cet enjoliveur gloss black noir piano. Et les petits cailloux de la route se déposent et se coincent dans le joint. Raté.



Et je coupe le son !

Un bouton près de l'écran coupe le son de la radio. Très bien.
Un bouton au volant coupe le son. Très bien. Enclencher la marche arrière coupe le son. Moins bien.
En plein contre-ut, vous voilà contrit !
Un motard qui passe un peu près déclenche les bips de manœuvre et coupe le son. Enfin, ouvrir la portière coupe le son. Cette auto est un énorme interrupteur.



42 cm !

Mes disques sont plus légers que les tiens ! Oui, mais ils n'ont à juguler que l'énergie de tes mollets. Pour tenir la bride à 650 ch et 1 710 kg lancés à 330 km/h, mieux vaut prévoir. Depuis des décennies, effet de leur architecture (beaucoup de poids sur l'arrière), mais surtout volonté des ingénieurs, les Porsche freinent mieux que tout le monde.



Anti-Covid actif

Il est prouvé, mais un peu tard, que le méchant SARS-CoV-2 frappe dix-huit fois moins en plein air que dans les lieux... confinés. Soufflant ! Et si on le secoue à 330 km/h, vous croyez qu'il résiste ? Tous les virus trépassent là où mon super-aspirateur passe. En revanche, côté bronchite, on n'a pas d'infos.

Gloups !

Il y a des options auxquelles on n'aurait pas pensé tout seul... Les pare-soleil en cuir, par exemple. A 414 €, c'est vraiment le pare-soleil qui éblouit. Bon, on peut s'en passer mais, sur ce qui est le modèle le plus cher du catalogue, Porsche vous facture en sus la caméra de recul (1 044 €), l'échappement Sport (3 408 €), le lavage du nez (2 436 €), etc.

Projo perso

Scoop : les Daft Punk ont arrêté la musique pour venir dessiner les phares chez Porsche !

Ça donne cette sorte de cyclope (mais il y en a deux) à technologie matricielle PDLS+, qui braque avec la roue, et adapte son faisceau à la luminosité ambiante et à la présence d'autres usagers.

On a souvent l'impression que l'on ferait mieux et plus vite soi-même.

2 + 2 = 4 pas égaux

Chez Porsche, la 911 Cabriolet se fait un argument de ses quatre places, par rapport au Boxster biplace, parfois moins cher de moitié. Pourtant, les malheureux que vous accueillerez à l'arrière vont avoir de grosses raisons de s'écrier tous les kilomètres : « Quand est-ce qu'on arrive ? » Surtout capote fermée... Un coup à préférer la version 2 - 2.

Alors, à l'heure ?

L'acheteur de telles autos porte rarement une montre à deux balles. Or, les pendulettes de bord sont souvent franchement bas de gamme, y compris chez des constructeurs qui ont un partenariat voyant avec un horloger ! Avec son pack Chrono, technique comme tout et même utile sur circuit, Porsche résout un peu ce vieux paradoxe.

50 nuances et du gris

Le gris moyen est réputé mettre en valeur les lignes tracées par les stylistes, qui peignent d'ailleurs toujours ainsi leurs maquettes de travail. Pour autant, vous pouvez préférer aux neuf gris proposés une couleur pétante, Rouge Indien, Jaune Racing, Vert Python, Orange Fusion. Mais attention au goût des autres à la revente.

Appas à pas

Arrêtez votre Porsche, votre premier pas de piéton est encore balisé, escorté, éclairé par Porsche. Un petit projo vous baise les pieds et estampille le sol, petit spectacle son et lumière pour votre plaisir personnel et celui de vos invités. Vous me direz que c'est en train de devenir fréquent et que bientôt Dacia l'aura aussi. Mais est-ce que ça fera le même effet ?

BILAN

C'est quand, le bonheur ? Le plaisir, en tout cas l'hédonisme pétaradant, c'est compris dans le prix. Bon, ben... une semaine, c'est un peu court, on la garderait volontiers. Juste, « si c'était la nôtre », certaines options cossues mais franchement trop ostentatoires resteraient chez le concessionnaire. Et puis il faudra que l'électricien du coin reprogramme la radio pour que vous puissiez écouter autre chose que Philippe Katerine !

À VOTRE AVIS



Pour nous contacter...

E-mail sportauto@reworldmedia.com Web www.sportauto.fr

Courrier Sport Auto (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Facebook www.facebook.com/sportautomag

Rubrique coordonnée par **Jean-Eric Raoul**



Avec malice, cet irréductible et truculent Gaulois, désormais retiré sur le plateau de Gergovie, a été pendant quatre décennies un infatigable épître du pneu radial. En l'imposant contre toute attente en compétition, il a apporté une belle contribution à une révolution pneumatique dont bénéficiera aujourd'hui tous les automobilistes.

Pierre Dupasquier est né le 10 août 1928 à Gergovie, dans le département du Puy-de-Dôme. Il est un homme de caractère, un homme de conviction, un homme de passion. Il a été pendant quatre décennies un infatigable épître du pneu radial. En l'imposant contre toute attente en compétition, il a apporté une belle contribution à une révolution pneumatique dont bénéficiera aujourd'hui tous les automobilistes.



Maître en pneus !

Merci à vous d'avoir fait un reportage sur Pierre Dupasquier. C'est un homme que j'admire pour son implication dans le pneu radial en compétition. Il a tout inventé, car chez Michelin, à cette époque, il fallait tout faire avec rien. J'ai grandi dans le monde

du pneumatique, comme on disait à l'époque. Mes parents étaient négociants en pneus dans le Jura. Monsieur Dupasquier, vous êtes mon maître ! Merci pour tout ce que vous avez fait pour le développement des enveloppes de compétition, qui sont maintenant sur nos pneus de tous les jours.

Christian Thévenod
Le système de monopole réglementaire de la fourniture

des pneus, dans les grandes disciplines du sport automobile, occulte aujourd'hui l'innovation dans ce domaine. On peut discuter du bien-fondé de ces décisions, prises pour limiter les coûts de développement. Mais en F1, notamment, lorsque l'on parle pneus aujourd'hui, c'est uniquement pour regretter leur dégradation, jamais pour en vanter l'efficacité. Pierre Dupasquier et Michelin avec lui ont en effet produit des avancées décisives en compétition, qui ont eu une répercussion majeure sur les performances.



Sport Auto pour tous

Comme j'imagine des milliers de lecteurs de Sport Auto, j'ai lu avec stupeur la réaction d'un de vos lecteurs intitulée « C'est la crise ? »

au sujet du contenu de votre magazine de janvier de cette année et de la présence de la Toyota GR Yaris en couverture. Nombre de vos lecteurs n'ont pas les moyens de rouler avec une « Ferrari de la fin des années 2000 » et rêvent d'une WRC (relativement accessible financièrement) homologuée telle que la Yaris ou de s'offrir des mini-GT compactes telles que les Mercedes A 35 ou Audi S3 qui, soit dit en passant, en termes de performances et d'efficacité sur petites routes et de polyvalence, remonteraient facilement les bretelles à la Ferrari citée et combleraient de sensations de nombreux conducteurs.

Pour en revenir au contenu de ce fameux numéro de janvier, personnellement, je n'ai jamais pris autant de plaisir à lire un Sport Auto depuis longtemps. Notre magazine ne doit pas être uniquement un guide d'achat pour résidents de paradis fiscaux ou des nouveaux riches à la recherche d'une énième déclinaison de Porsche 911 dont l'unique but est de faire gagner à son propriétaire de l'argent à la revente, d'une Ferrari turbocompressée hybride dont la puissance atteint 4 chiffres ou d'une Lamborghini au prix comprenant « 5 zéros » dont l'esthétique ne m'a jamais fait rêver, sans parler des nombreuses pages dédiées aux SUV...

Je suis certain que nombreux sont vos lecteurs à regretter de voir disparaître de vos colonnes des modèles des petits labels sportifs de petites marques tels que R.S., OPC, GTI sur l'autel de la répression européenne et française. Et, nous, la plèbe de vos lecteurs, attendons avec impatience et les yeux brillants vos futurs essais de la Hyundai i20N, de la Toyota GT86, et bien évidemment, de la de la Ford Mustang Mach 1. Sport Auto doit rester le magazine de tout le sport auto, de la Suzuki Swift Sport jusqu'à l'AMG One (si elle existe un jour). A ce propos, plus de place dans vos colonnes serait bienvenue pour nous relater les détails d'épreuves telles que le Rallye Paris-Dakar, le WRC, les 500 Miles, ou Le Mans (toutes catégories). Enfin, voici plusieurs années que le Guide Formule 1 nous est fourni alors que la saison est déjà



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@reworldmedia.com



McLaren F1

J'ai eu la grande chance de croiser très tôt, à 7 heures du matin, cette McLaren F1 sur un parking de St-Quentin-en-Yvelines. **Nelson Janeiro**



commencée. Pourquoi ne pas nous fournir ce guide dans le numéro du mois correspondant à la reprise du championnat ?
Thibaut Lévêque

Vous abordez bien des sujets ! Mais soyez sans crainte, nous veillons à assurer un minimum de diversité dans nos essais, bien que l'offre se raréfie dans les modèles relativement accessibles, pour cause de pression environnementale. A propos de la date de parution du Guide FI, l'affaire est un peu délicate. D'ordinaire, nous attendions avant de le boucler que les écuries aient présenté officiellement leurs voitures, ce qui se déroulait au plus tard lors de la première semaine d'essais d'intersaison, généralement mi-février. Il y a quelques années, selon les dates choisies par la FIA,

et compte tenu de nos délais d'impression, cela permettait d'envoyer le Guide FI aux abonnés avec le numéro de mars du magazine et, donc, d'être au rendez-vous du premier grand prix. Malheureusement, la date de ces essais d'intersaison s'est décalée et, dans le même temps, les écuries n'ont cessé de retarder la présentation de leurs monoplaces. En bouclant une semaine plus tard, nous n'étions plus en mesure de fournir le guide à nos abonnés que pour le daté avril. Cette année, devant les circonstances particulières, nous avons été obligés de prendre une décision radicale et de boucler avant ces journées test, particulièrement tardives, quitte à ne pas disposer des livrées définitives de certaines écuries. Espérons que, l'an prochain, tout rentre dans l'ordre.



Maxime Quilleré

Ce n'est pas en abandonnant la plate-forme Giorgio que Stellantis va sauver Alfa Romeo. On attend toujours une Giulietta en propulsion.



Marc Genovese

Profitez des sons mélodieux de la GT3 avant qu'il nous transforment tout ça en pile électrique !



Quel moteur dans la GT3 ?

Le moteur de la Porsche 992 GT3 est-il une évolution de celui de la 991 GT3 ou de la 718 GT4 ?
 On lit tout et son contraire sur Internet, alors autant demander à des vrais pros.
Marc Nyckees

La nouvelle 911 GT3 dispose d'un moteur qui lui est propre, qui ne dérive pas directement

de celui de l'ancienne GT3, et encore moins du flat six de la 718 GT4... qui dérive lui-même du moteur de la 992 « normale » auquel on a retiré les turbos. Oui, tout ça est un peu difficile à suivre ! Quoiqu'il en soit, s'il faut lui trouver une filiation directe, le moteur de la 992 GT3 est une déclinaison de celui des 911 GT3 R de compétition, adapté à un usage routier, et il équipe quasiment sous cette forme les actuelles GT3 Cup. Sur la GT3, il reste accouplé à la boîte PDK de l'ancienne génération de GT3 à « seulement » 7 rapports.



Ferrari SF 90 Stradale

Je vous propose cette Ferrari SF 90 Stradale photographiée à la sortie du tunnel de Fourvière, à Lyon, dans le sens nord-sud.
Pascal Pérart



BMW i8

Une BMW i8 « Jaffarym » ne passe pas inaperçue place de la Concorde, à Paris, par un bel après-midi ensoleillé !
Eric Volle

ACHETER UNE OCCASION



Textes et photos
Thomas Riaud

Maserati 4200 GT

De 2002 à 2007 A partir de 25 000 €

Archétype du coupé Grand Tourisme, la 4200 GT cumule bien des atouts, à prix d'ami. **Ligne, moteur Ferrari et performances composent un cocktail irrésistible, à condition de bien savoir l'acheter...**

Après une histoire chaotique, Maserati retrouve des couleurs en 1997 en sortant la 3200 GT. Ce coupé de Grand Tourisme au style signé Giugiaro, qui renoue avec la tradition des belles GT, est remarquable avec ses feux en forme de boomerang. Mais il annonce surtout la renaissance de la marque italienne, passée sous la tutelle de Ferrari ! Cette 3200 GT servira de base de développement à la 4200 GT qui nous intéresse ici, appelée aussi sobrement « Coupé ». Le premier acte fondateur est l'introduction, en 2001, du Spyder. Même si sa carrosserie et sa structure en sont étroitement dérivées, ce dernier signe pourtant l'arrêt de la 3200 GT et se distingue par l'adoption de gros feux en quart de lune, afin de répondre aux normes américaines. Il délaisse le dernier V8 biturbo de conception Maserati

pour un V8 atmosphérique d'origine Ferrari. Une synergie de groupe logique dont profitera la 4200 GT apparue en 2002. Pour faire simple, celle-ci est la version « coupé » du Spyder, et se pose donc comme une 3200 à moteur Ferrari. On ne perd pas au change, car le V8 3.2 Maserati de 370 ch, plus pointu, est réputé exigeant en entretien. Il faut aussi avouer qu'un V8 4.2 à aspiration de conception Ferrari, c'est tout de même quelque chose ! Autant dire qu'avec 390 ch sous le long capot, ou même 400 ch sur la GranSport introduite en 2004, on ne s'ennuie pas au volant, avec une mention spéciale pour les versions dotées de la boîte mécanique à 6 rapports, plus agréables à l'usage que celles avec la boîte robotisée Cambiocorsa. Aujourd'hui dans le creux de la vague, la Maserati 4200 GT s'affiche dès 25 000 €, les beaux exemplaires naviguant autour de 30 000 €...

NOS ESSAIS

- N° 483 (04/02) **Contact** Coupé Cambiocorsa
- N° 513 (10/04) **Contact** GranSport
- N° 516 (01/05) **Match** GranSport vs Corvette C6
- N° 518 (03/05) **Magazine** Grand Tourisme (4200 GT)
- N° 529 (02/06) **Comparatif** Coupé GranSport vs Aston Martin V8 vs Porsche 911 Carrera 4S

Les 7 points à surveiller

01

CARROSSERIE ET STRUCTURE

Cette GT est lourde, mais elle fait pourtant de gros efforts en adoptant une structure et une carrosserie en aluminium. Néanmoins, elle est aussi réputée délicate à remettre en état en cas d'accrochage, nécessitant de s'adresser à un spécialiste. Par ailleurs, la 4200 GT présente des ajustements extérieurs plus soignés qu'à l'intérieur. Idem pour l'application des peintures, brillantes et profondes, qui donne pleine satisfaction. Un effet « peau d'orange » doit vous alerter : vous êtes alors en présence d'un modèle qui a été accidenté et mal réparé. Enfin, les boucliers en composite peints couleur carrosserie sont très vulnérables.

02

TRANSMISSION

Cette propulsion laisse le choix entre une boîte robotisée Cambiocorsa et une transmission classique manuelle, toutes deux à 6 rapports. Le temps a été cruel avec la première, une robotisée à simple embrayage, qui paraît aujourd'hui lente et rugueuse. La boîte manuelle, bien qu'accrocheuse à froid, s'avère précise et bien guidée, et conserve notre préférence. Quelle que soit la transmission, il conviendra de surveiller le degré d'usure de l'embrayage, une pièce qui fait office de fusible en cas de conduite sportive, ou de patinage excessif dans les embouteillages, au point de pouvoir lâcher dès 20 000 km. Cette vérification, essentielle, vous sera facturée 110 € chez un spécialiste. C'est bien peu comparé à un remplacement de l'embrayage, dont le tarif s'élève à 4 500 € chez un indépendant.

03

IDENTIFICATION

Le numéro de série de la 4200 GT, qui doit bien sûr être identique sur la carte grise, est visible sur une plaque constructeur, fixée en évidence sur la traverse située devant le moteur.

04

ENTRETIEN

Rouler dans une telle GT est onéreux, mais, toute proportion gardée, cela reste encore acceptable. Pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 1 800 € environ...

05

INTÉRIEUR

Vous serez séduit par l'ambiance intimiste de cet intérieur, jouant autant la carte du luxe que celle de la sportivité. Mais, dans le détail, vous pesterez contre le vieillissement de certaines pièces, à commencer par de nombreux boutons en plastique qui ont tendance à perdre leur revêtement noir, voire à fondre et à devenir collants. Le cuir qui habille la planche de bord peut se décoller, ou même gondoler, notamment sous l'action du soleil. Quant au ciel de toit, les cas d'affaissement sont fréquents. Des problèmes pénibles, auxquels un bon sellier saura néanmoins remédier. Le plus embêtant reste une fuite possible du bloc chauffage, avec un dépôt d'eau sur le plancher côté passager. Difficile à trouver, cette pièce se monnaie près de 2 500 €. Le pire, c'est que pour l'atteindre, il faut démonter le tableau de bord, soit une journée de main-d'œuvre. Terminons sur une bonne note : l'électronique embarquée ne cause pas de souci particulier.

TECH

Maserati 4200 GT

- De 2002 à 2007 ■ V8 ■ 4 244 cm³
- 390 ch à 7 000 tr/mn
- Boîte Cambiocorsa ou 6 rapports manuels
- 1 680 kg ■ V. max. : 285 km/h

Maserati 4200 GranSport

- De 2004 à 2007 ■ V8 ■ 4 244 cm³
- 400 ch à 7 000 tr/mn
- Boîte Cambiocorsa à 6 rapports
- 1 680 kg ■ V. max. : 290 km/h



LA VÉRIFICATION
DE L'EMBRAYAGE VOUS
SERA FACTURÉE 110 €.
**C'EST PEU COMPARE
À SON REMPLACEMENT,
DONT LE TARIF S'ÉLÈVE
À 4 500 € CHEZ
UN INDÉPENDANT.**



06

MOTEUR

La 4200 GT hérite du moteur du Spyder, à savoir un V8 4.2 Ferrari tout en aluminium, aussi compact que relativement léger (184 kg). Il est très proche de celui qui équipait la Ferrari F430, bien qu'il soit placé à l'avant. Avec sa culasse en aluminium et en silicium, ainsi que son vilebrequin en acier forgé avec équilibrage des coudes, ce bloc capable de chanter à plus de 7 500 tr/mn a tout pour plaire. Sa distribution par chaîne est réputée fiable, sous réserve de bien respecter les temps de chauffe et de lui offrir une révision par an, dans la limite de 10 000 km. Comptez 1 300 € chez un spécialiste. Tous les 50 000 km, il faudra procéder à une grosse maintenance comprenant le remplacement des bougies et de la courroie d'accessoires, et la vidange de la boîte, pour un coût de 1 700 € environ. Les seules faiblesses connues sont un grippage, ainsi qu'une casse des pompes à huile et à eau, ce qui demande un remplacement à hauteur de 2 000 €. Enfin, les vibrations générées par le V8 abiment, à la longue, les silentblochs.

07

TRAINS ROULANTS

La 4200 GT est lourde, rapide, et cela a une incidence sur la longévité des trains roulants. Cela affecte logiquement les pneus ou les freins. Ces postes de consommables demeurent accessibles pour une telle GT : comptez 700 € pour une paire de disques, 250 € pour un jeu de plaquettes et 600 € pour un train de pneus en 18 pouces. Bien plus onéreux sont les amortisseurs de la suspension pilotée Skyhook. Ils sont réputés fiables et peuvent tenir plus de 150 000 km, mais il faudra prévoir un budget de 3 000 € pour remplacer un jeu. Au-delà de ces postes classiques, les faiblesses récurrentes touchent les rotules de direction et de suspension, qu'il faudra vérifier avant d'acheter. Ces pièces restent chères. Si l'on ajoute une géométrie, la facture peut vite s'envoler à 2 500 € pour le train avant et 3 000 € pour l'arrière. Enfin, comme sur toutes les GT de ce calibre, les jantes sont très exposées et souvent marquées.



Le choix du spécialiste

"Cette GT est une bonne voiture, assez fiable si elle est bien conduite et entretenue. C'est d'ailleurs le point crucial d'un bon achat car, en devenant très abordable, la 4200 GT est parfois tombée entre de mauvaises mains, celles de propriétaires qui se sont dispensés du suivi. Les aspects négatifs sont la finition, les rotules de direction et de suspension, ainsi que l'embrayage qui peut s'user très vite."

Dominique Roméo,
Gérant de Fiorano Racing (01.61.38.28.10)



LES AMORTISSEURS PILOTÉS SKYHOOK SONT FIABLES ET PEUVENT TENIR PLUS DE 150 000 KM. **MAIS PRÉVOYEZ UN BUDGET DE 3 000 € POUR REMPLACER UN JEU.**

OÙ LA TROUVER ?

LE RÉSEAU

Ce coupé est désormais trop ancien pour figurer dans le réseau, constitué de 19 concessionnaires en France. Oubliez cette piste, sauf pour glaner des conseils...

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

C'est la piste à privilégier pour acheter en toute sécurité, à condition de sélectionner un professionnel réputé pour son sérieux. Bien sûr, vous paierez l'auto au prix fort mais, en échange, vous aurez un véhicule irréprochable à tous les niveaux.

LES PARTICULIERS

Les garanties étant inexistantes, limitez votre recherche à une première ou une seconde main ayant toujours été bien suivie. L'historique est aussi important que l'état général ! Et pour le retracer, lisez attentivement toutes les factures.

LE CLUB

Le très actif Club Maserati France, situé à Levallois-Perret (92), accueille bien sûr cette GT, qui est déjà un grand classique. Approchez un membre pour recueillir de précieuses informations et peut-être même rencontrer un vendeur potentiel !
■ contact@clubmaseratifrance
(06.73.99.53.07)

NOTRE CHOIX

Ici, l'idée est de ne surtout pas acheter un prix, mais plutôt un exemplaire à l'historique limpide, qui aura été suivi de façon sérieuse. La GranSport étant plus chère et dotée uniquement de la boîte Cambiocorsa, peu agréable, nous préférons trouver un modèle standard, équipé de la boîte mécanique.



Merci à...

... l'expert Philippe Sana pour ses conseils (01.48.52.10.58), et à Fiorano Racing pour les informations communiquées (01.61.38.28.10).

Votre avis nous intéresse...

Les prochains dossiers seront consacrés à la Ford Focus RS Mk1 et à la Mercedes E 63 AMG (2013). 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 juin pour la Ford et avant le 10 juillet pour la Mercedes.

BUDGET

Prix : environ 30 000 €

Les premiers prix, très attractifs, se situent vers les 25 000 €, mais avec peu de kilomètres, la moyenne est plutôt autour de 30 000 €. Quant à la GranSport, proposée à partir de 2004, elle s'affiche rarement sous les 40 000 €.

COÛT DES PIÈCES

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise.

- Distribution : chaîne.
- Pneus AV/AR : 600 € par train 18 pouces (vers 40 000 km).
- Amortisseurs AV/AR : 3 000 € par train (vers 160 000 km).
- Disques AV/AR : 700 € (vers 50 000 km).
- Plaquettes AV : 250 € (vers 40 000 km).
- Echappement silencieux : 2 200 € (vers 190 000 km).
- Révision petit service (vidange, vérifications) : 1 300 € (tous les 10 000 km/1 an).
- Révision grand service (vidange, filtres, bougies) : 1 700 € (tous les 50 000 km/4 ans).

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Maserati 4200 GT de 66 000 km, année 2005, valeur 31 900 €.

- **CONDUCTEUR A**
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Auffargis. Cotisation annuelle : 1 163 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 640 €).
 - **CONDUCTEUR B**
Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Auffargis. Cotisation annuelle : 749 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 640 €).
- Tarifs : Jeanne d'Arc Assurances (02.38.53.05.36).

TOUS LES 50 000 KM, IL FAUDRA PROCÉDER À UNE MAINTENANCE COMPLÈTE, DONT LE COÛT S'ÉLÈVE À 1 700 € ENVIRON.



Verdict

- Vraie GT
- Moteur fabuleux
- Fiabilité si bien suivie
- Prix d'achat attractif

+ Cette Maserati n'est pas un choix spontané, mais dans la catégorie des GT abordables, elle se pose là ! Certes, elle souffre de bien des imperfections, mais son tempérament mécanique est tel qu'on lui pardonne.

- Détails de finition
- Poids élevé
- Coût d'entretien si ce dernier a été négligé

GUIDE D'ACHAT



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

Photos : Archives Sport Auto & DR

LE COUP DE CŒUR

DU MOIS



Ferrari Roma

■ V8 biturbo ■ 3 855 cm³ ■ 620 ch ■ 0 à 100 km/h : 3"4 ■ 1 662 kg ■ 198 265 €

Il se dégage de la Roma un charisme dingue. D'aucuns la trouvent trop timide pour une Ferrari, trop placide, trop élégante. Mais la réalité est que cette auto est une

machine idéale au quotidien, que ce soit par la qualité de sa suspension, sa polyvalence, sa relative discrétion. Et si jamais vous prend l'envie de lâcher la bride aux 620 ch,

la belle italienne se mue en teigne, avec un équilibre extraordinaire et un V8 qui ne faiblit jamais. La Roma n'est pas une petite Ferrari : c'est une très grande GT. S. V.

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

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
ALFA ROMEO www.alfaromeo.fr										
GIULIA QUADRIFOGLIO	510 ch	1 700 kg	V6 biturbo	2 891 cm ³	307 km/h *	4"1	21"9	84 900 €	★★★★☆	N° 653/662/669
Une vraie Alfa ? L'équilibre, le feeling et les joies du survirage plaident en sa faveur. Mais la mécanique, conçue par Ferrari, manque de caractère et de musicalité. Un comble ! La boîte auto est désormais imposée.										
STELVIO QUADRIFOGLIO	510 ch	1 961 kg	V6 biturbo	2 891 cm ³	283 km/h *	3"9	22"3	92 900 €	★★★★☆	N° 673/698
Ce SUV est peut-être l'Alfa la plus homogène du moment. Cette intégrale à la voix étouffée privilégie le plaisir de conduite à la polyvalence, grâce à un comportement plutôt alerte... pour un mastodonte.										
ALPINA www.alpina-automobiles.com										
B5	608 ch	2 015 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	330 km/h *	3"5 *	-	112 000 €	★★★★★	N° 667
Un poil plus puissante que la M5, la B5 (intégrale) est taillée pour les longs voyages à plus de 300 km/h, en choyant ses occupants grâce au mode Confort Plus. Le V8 n'en finit pas de pousser ! Existe en break.										
ALPINE www.alpinecars.com										
A110	252 ch	1 110 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"7	23"4	57 000 €	★★★★★	N° 671/677/681/695
Alléluia, la marque française renaît de ses cendres ! A mi-chemin entre un Cayman et une Elise, la propulsion light à coque alu et moteur central fait craquer par son comportement joueur et par son feeling.										
A110S	292 ch	1 122 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	260 km/h *	4"5	23"	67 900 €	★★★★★	N° 695/704/705
La success-story A110 gagne quelques chevaux et des réglages de suspension spécifiques. Résultat, elle est plus efficace et performante, sans être radicale, même si sa conduite devient plus pointue.										
ASTON MARTIN www.astonmartin.com										
DBX	550 ch	2 245 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	291 km/h *	4"3	-	195 126 €	★★★★☆	N° 704
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div> <p>MOURIR PEUT ATTENDRE</p> <p>Le constructeur britannique compte sur son premier SUV pour redresser la barre. Heureusement, le DBX est bien né : comportement sain, V8 en grande forme, luxe omniprésent... Même dans ce segment chargé (Cayenne, Urus, Bentayga, Levante...), l'Aston tire son épingle du jeu.</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p>↑ Confort. Equilibre.</p> <p>↓ Boîte. Poids.</p> </div> </div>										
VANTAGE V8	510 ch	1 530 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	314 km/h *	4"0	-	155 295 €	★★★★★	N° 676
La Vantage fait sa révolution : châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte auto, style... L'efficacité bondit, comme les performances et le niveau de freinage.										
DB11 V8	510 ch	1 760 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	300 km/h *	4"0 *	-	184 585 €	★★★★☆	N° 669/676
Premier modèle à bénéficier du partenariat avec AMG, la DB11 se convertit au V8 biturbo explosif. Plus légère et quasi aussi performante que la version V12, elle manque de tenue pour séduire les vrais sportifs.										
DB11 AMR	639 ch	1 870 kg *	V12 biturbo	5 204 cm ³	334 km/h *	3"7 *	-	220 430 €	★★★★☆	N° 678
Deux ans après sa sortie, la version V12 biturbo évolue déjà : 639 ch, 334 km/h ! L'appellation « Racing » est inappropriée : poids, réglages de suspension... Mais cette GT 2 + 2 se révèle très attachante : V12, équilibre, perfs.										
DBS SUPERLEGGERA	725 ch	1 693 kg *	V12 biturbo	5 204 cm ³	340 km/h *	3"4 *	-	277 306 €	★★★★☆	N° 680/691 (Volante)
Aston fait le pari de viser Ferrari et la 812 Superfast. Avec sa plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage, la DBS est loin d'être ridicule. Reste à gagner en agilité, mais il y a du mieux par rapport à la DB11.										
AUDI www.audi.fr										
RS3	400 ch	1 510 kg *	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h *	4"1 *	-	62 820 €	★★★★☆	N° 670
La RS3 restylée redevient la compacte la plus puissante au monde, grâce au 5 cylindres, dont la voix, les perfs et le caractère justifient la signature du gros chèque. Le comportement, lui, est moins sous-vireur.										
RS4 AVANT	450 ch	1 790 kg *	V6 biturbo	2 894 cm ³	280 km/h	3"8 *	-	95 500 €	★★★★☆	N° 673/680
Comme la RS5, la familiale troque le V8 contre un V6 biturbo. Moins charismatique, la mécanique mise sur l'efficacité et les perfs progressent. Avec le différentiel vectoriel, jamais le break n'a été si dynamique.										
RS5	450 ch	1 757 kg	V6 biturbo	2 894 cm ³	280 km/h	3"7	21"8	97 570 €	★★★★☆	N° 667/671
La seconde génération abandonne le V8 et succombe au dopage. Les performances bondissent, mais le plaisir régresse, en raison d'une sonorité feutrée et d'un dynamisme privilégiant l'efficacité à l'émotion.										
RS6	600 ch	2 075 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	280 km/h *	3"6 *	-	129 150 €	★★★★☆	N° 696
Sexy, un break Audi de plus de 2 tonnes ? Goldorak en met plein la vue : design agressif à souhait, différentiel vectoriel piloté, roues arrière directrices... Le dynamisme en devient hallucinant.										



Audi rent

Service de location

rent.bauerparis.fr

Offre essai découverte : Remboursement à 100% de votre location lors de l'achat de votre Audi*

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

Audi Bauer Paris Wagram
21, rue Cardinet - 75017 Paris
01 42 12 30 30
3 min. place de l'Étoile

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marquilliers - 95700 Roissy-en-France
01 85 74 10 30
En face d'Aéroville

*Conditions dans une des trois Agences Audi rent du Groupe Audi Bauer Paris.

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX	0-100 km/h	1 000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
RS7 SPORTBACK Malgré son gabarit de rhinocéros, la RS7 se défend dans les virages. La berline sportive met l'accent sur le confort avec une sonorité trop feutrée à notre goût et un intérieur high-tech.	600 ch	2 174 kg	V8 biturbo	3 996 cm ³	305 km/h *	3"5	21"3	138 500 €	★★★★☆	N° 697/702
S8 Transformer le vaisseau amiral Audi en sportive, impossible ? Les performances et l'agilité sont édiifiantes, et le confort est préservé. Mais la S8 filtre presque trop, et vous relègue au rang de passager.	571 ch	2 230 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	250 km/h *	3"8 *	-	156 400 €	★★★★☆	N° 697
RS Q8 Cousin du Lamborghini Urus, le mastodonte est redoutable d'efficacité et de performance. Il surprend par son agilité en virage, même si sa masse est délirante !	600 ch	2 315 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	305 km/h *	3"7 *	-	154 900 €	★★★★☆	N° 697
TTS 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.	310 ch	1 431 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	4"7	23"8	62 900 €	★★★★☆	N° 633/644
TT RS Fidèle au 5 cylindres turbo, remanié et porté à 400 ch, le petit coupé massacre le chrono, gronde méchamment en Dynamic et enroule volontiers les courbes, en repoussant les aides. Un joujou extra.	400 ch	1 498 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h	3"8	22"	77 000 €	★★★★★	N° 657/662/668
TT RS ROADSTER 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.	400 ch	1 587 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h	3"7	22"0	80 000 €	★★★★☆	N° 665
R8 PERFORMANCE Restylée, la R8 Performance succède à la Plus. Le gain de puissance est anecdotique, mais le V10 reste envoûtant. Lourde et un peu trop feutrée, la R8 peine à s'exprimer sur circuit, malgré ses performances.	620 ch	1 669 kg	V10	5 204 cm ³	331 km/h *	3"1	19"7	209 600 €	★★★★☆	N° 684/688/695
R8 SPYDER V10 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.	540 ch	1 774 kg	V10	5 204 cm ³	318 km/h *	3"4	20"6	192 160 €	★★★★☆	N° 659/670
R8 RWD La R8 RWD est une espèce en voie de disparition : V10 atmo, pure propulsion... et moins chère que la version Quattro ! Banco, d'autant qu'elle devient alors plus joueuse, tout en restant saine.	540 ch	1 595 kg *	V10	5 204 cm ³	324 km/h *	3"7 *	-	147 540 €	★★★★★	N° 706

BENTLEY www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT La 3 ^e génération hausse le ton et progresse dans tous les domaines. Facile à vivre, ultra-confortable et magnifiquement finie, la Continental domine le monde du grand tourisme.	635 ch	2 244 kg *	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"7 *	-	208 200 €	★★★★★	N° 678/687 (Cab.)
CONTINENTAL GTC Le cabriolet 4 places le plus rapide du monde ! Et, malgré ce poids, ce yacht sur roues est un vrai plaisir à emmener. Dans l'ambiance raffinée, la pêche du W12 surpassant vous rend schizophrène.	635 ch	2 414 kg *	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"8 *	-	238 800 €	★★★★★	N° 687/694
FLYING SPUR En récupérant la base technique de la Panamera, cette Continental GT berline fait un bond en avant technique. Relaxante quand il faut, vive quand on veut, la Flying Spur offre un compromis unique.	635 ch	2 437 kg *	W12 biturbo	5 950 cm ³	333 km/h *	3"8 *	-	210 000 €	★★★★★	N° 697
MULSANNE SPEED 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.	537 ch	2 685 kg *	V8 biturbo	6 752 cm ³	305 km/h *	4"9 *	-	333 240 €	★★★★☆	N° 643/655

BMW www.bmw.fr

M135i xDRIVE La Série 1 abandonne ce qui constituait sa spécificité : son statut de propulsion. Elle est ici intégrale, et perd son 6 en ligne. Mais son moteur pousse fort, elle est très efficace et plus amusante que la concurrence.	306 ch	1 525 kg	4 en ligne turbo	2 000 cm ³	250 km/h	4"8	-	52 950 €	★★★★☆	N° 692/699
M5 COMPETITION La M5 passe à la transmission intégrale ! Elle parvient à tirer parti de cette révolution, en combinant efficacité et fun, grâce à son équilibre et à son mode propulsion (aides coupées).	625 ch	1 941 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	305 km/h *	3"0	20"0	138 850 €	★★★★★	N° 672/683/685/702
M850i M PERFORMANCE La Série 8 est de retour, et remplace la Série 6. Le grand coupé est lourd mais performant, grâce au V8 en belle forme. Côté châssis, elle surprend par son agilité et sa facilité d'utilisation. Vivement la M8 !	530 ch	1 992 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"6 *	21"3	129 150 €	★★★★☆	N° 684
M850i xDRIVE CABRIOLET La Série 8 Cab passe la barre des 2,1 tonnes... Une paille ! Malgré tout, le compromis offert par la lourde GT se révèle surprenant : le grip est phénoménal, sans sacrifier le confort.	530 ch	2 102 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h	3"8	21"8	137 150 €	★★★★☆	N° 696
M8 COMPETITION Le coupé reprend presque la technique de la M5. Avec des réglages spécifiques, mais aussi quelques kilos en plus... La M8 reste un missile technologique, à mi-chemin entre une DB11 et une Continental GT.	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"2 *	-	173 450 €	★★★★☆	N° 694/699
Z4 sDRIVE 20i Le Z4 d'entrée de gamme est équipé d'un 4 cylindres à la place du 6 en ligne traditionnel. Le cabriolet en devient un achat presque raisonnable, quitte à sacrifier les sensations et le sport.	197 ch	1 420 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	241 km/h *	6"6	26"8	46 650 €	★★★★☆	N° 703
Z4 M40i Le Z4 est désormais un faux jumeau de la Toyota Supra. Il en a profité pour prendre de l'embonpoint. Malgré tout, ce cabriolet, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace et son moteur sympathique.	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	68 000 €	★★★★☆	N° 689/692
X4 M COMPETITION Non, monsieur BMW, des perfs de fusée et une belle efficacité ne suffisent pas pour faire d'un pachyderme une vraie « M »... Le X4 n'est pas attachant pour un sou : caractère moteur en berne, trop ferme...	510 ch	1 970 kg	6 en ligne turbo	2 993 cm ³	285 km/h *	4"1 *	-	111 350 €	★★★☆☆	N° 706

BUGATTI www.bugatti.com/fr

CHIRON 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.	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	420 km/h *	2"5 *	-	2 400 000 €	★★★★★	N° 664/680 (500 ex.)
CHIRON PUR SPORT	1 500 ch	1 945 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	350 km/h *	2"3 *	-	3 000 000 €	★★★★★	N° 707
ROYALE Bugatti revoit la déjà phénoménale Chiron, et vise les virages plutôt que le bout de la ligne droite. La boîte est raccourcie de 15 % et la géométrie est revue, sans parler du spectaculaire aileron. Les performances du monstre sont encore plus sauvages, tout en gagnant en agilité. Sans équivalent.									↑ Accélération. ↑ Direction. ↑ Facilité.	↓ Tarif.
DIVO Bugatti s'inspire de son histoire pour cette version spéciale de la Chiron. Au menu : une carrosserie inédite spectaculaire et un focus sur les virages et le comportement. 40 exemplaires à 5 millions d'euros pièce.	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	380 km/h *	2"4 *	-	5 000 000 €	★★★★★	N° 705

CADILLAC www.cadillac.fr

CTS-V Malgré son poids, la CTS-V a su allier au V8 de la Corvette un comportement rigoureux, et sait même être agile. Sa boîte, lente, est son seul vrai défaut.	649 ch	1 909 kg	V8 à comp.	6 162 cm ³	320 km/h *	4"6	21"8	112 840 €	★★★★☆	N° 693
--	--------	----------	------------	-----------------------	------------	-----	------	-----------	-------	--------

CATERHAM www.caterham.co.uk

SUPER SEVEN 1600 Entre le look délicieux, les perfs et les sensations uniques au monde, cette version rétro de la sempiternelle Super Seven ne peut que donner le sourire. Le remède parfait pour ceux que les SUV mazout ennui.	135 ch	565 kg *	4 en ligne	1 596 cm ³	196 km/h *	5"0	-	46 020 €	★★★★★	N° 703
SEVEN 275 R 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)...	135 ch	560 kg	4 en ligne	1 596 cm ³	179 km/h	5"0	26"4	44 515 €	★★★★★	N° 649/657 (S)
SEVEN 485 R Enfin une Seven surpuissante homologuée ! Caterham retravaille un 2 litres Ford grimant à 8 500 tr/mn et l'associe à un échappement actif. Jouvive, caractérielle, la 485 est quasi « insuivable » dans le sinueux.	240 ch	588 kg	4 en ligne	1 999 cm ³	238 km/h *	4"5	23"5	62 875 €	★★★★★	N° 619/630/641

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
SEVEN 485 CSR	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	225 km/h *	3"9 *	-	65 994 €	★★★★★	N° 694
La CSR se veut la plus civilisée des Caterham. Du coup, elle perd en rigueur, alors que le prix grimpe. Mais heureusement, la recette unique de ces Seven survitaminées fait toujours mouche.										

CHEVROLET www.chevrolet.fr

CAMARO V8	453 ch	1 659 kg *	V8	6 162 cm ³	290 km/h *	4"6 *	-	48 580 €	★★★★☆	N° 656
Le 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	501 ch	1 530 kg *	V8	6 162 cm ³	315 km/h *	3"0 *	-	env. 100 000 €	★★★★★	N° 699
Après presque soixante-dix ans de bons et loyaux services, finie l'architecture à moteur avant : place au central arrière et au look qui va avec ! Le V8, lui, est toujours au rendez-vous. Jouissif !										

DALLARA www.dallara.it

STRADALE	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 300 cm ³	280 km/h *	3"2 *	-	180 000 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, lance une voiture de production, ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer à bord de cette redoutable barquette.										

DONKERVOORT www.donkervoort.nl

GTO-40	415 ch	806 kg	5 en ligne turbo	2 480 cm ³	280 km/h *	3"5	21"0	193 116 €	★★★★☆	N° 688
La GTO-40 est un pétard intersidéral : look, rapport poids/puissance, sensations uniques... Mais un tarif stratosphérique, une boîte difficile et un comportement piégeux à la limite ramènent sur Terre.										

FERRARI www.ferrari.com

PORTOFINO	600 ch	1 545 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	193 410 €	★★★★★	N° 674/690
La California s'offre une 2 ^e jeunesse en devenant Portofino : V8 boosté, nouveau châssis, différentiel, direction électrique... Plus sportif, rigide et léger, le coupé-cab gagne en précision, tout en restant polyvalent.										
ROMA	620 ch	1 570 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	198 205 €	★★★★★	N° 704



TOUTES LES ROUTES...

... mènent à la Roma. On ne l'attendait pas, mais Ferrari l'a fait : plus sportive qu'une Portofino, plus polyvalente qu'une F8, une ligne canon, un intérieur high-tech... Le crime parfait ? Manque juste au V8 un soupçon de bestialité. Mais l'agilité de la Roma a de quoi faire transpirer la concurrence.

↑ Agilité.
Ligne.
Boîte.

↓ V8 trop lisse.

GTC4LUSSO T	610 ch	1 931 kg	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230 260 €	★★★★★	N° 664/668/674
Equipée du V8 biturbo de la Portofino, 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	1 520 kg *	V12	6 262 cm ³	335 km/h *	3"4 *	-	266 200 €	★★★★★	N° 655
Derrière cette appellation complexe se cache la remplaçante du break de chasse FF (intégrale). Le fabuleux V12 gagne 30 ch et les roues arrière deviennent directrices. Du très grand tourisme, à partager entre amis !										
F8 TRIBUTO	720 ch	1 557 kg	V8 biturbo	3 902 cm ³	340 km/h *	2"9 *	-	232 694 €	★★★★★	N° 693/703
la F8 réussit le pari improbable d'améliorer en tout point la recette de la 488. Le châssis atteint un nouveau sommet, et le V8 tiré de la Pista gagne encore en caractère.										
812 SUPERFAST	800 ch	1 630 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"9 *	-	295 950 €	★★★★★	N° 667/668/672
Ce V12 « atmosphérique » cumule une légèreté inespérée et une allonge sans fin. Malgré les roues arrière directrices, la direction électrique et la puissance, la 812 demeure instinctive, domptable... et effarante.										
SF90 STRADALE	1 000 ch	1 570 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5	-	423 514 €	★★★★★	N° 702
La SF90 atteint les 1 000 ch, dont 220 tirés de 3 moteurs électriques. Cette hybride rechargeable devient, du coup, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello, mais surprend surtout par sa facilité d'utilisation.										

FORD www.ford.fr

FIESTA ST	200 ch	1 203 kg	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	227 km/h *	6"8	-	23 700 €	★★★★☆	N° 682
La Fiesta ST fait honneur à son statut de référence des petites GTI. La direction est engageante, l'arrière enroule à souhait, et le 3 cylindres est joueur. Sa suspension ultra-raide est insupportable au quotidien.										
FOCUS ST	280 ch	1 442 kg	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	251 km/h	6"5	25"8	35 950 €	★★★★☆	N° 691/705
Pas la plus puissante, pisterde ou premium des GTI, la Focus ST offre un compromis remarquable. Toujours partante pour une partie de rigolade, elle sait pourtant rester efficace quand il le faut.										
MUSTANG GT	450 ch	1 743 kg *	V8	5 038 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	48 800 €	★★★★★	N° 678
L'antidépresseur made in USA a été restylé en 2018, avec plus de chevaux, une boîte auto à 10 rapports (à éviter) et un échappement actif... De quoi faire respirer le V8 ! Mais les prix s'envolent...										
MUSTANG BULLITT	460 ch	1 760 kg	V8	5 000 cm ³	263 km/h *	4"9	23"7	55 800 €	★★★★☆	N° 687/695
Malgré l'hommage sympa à l'icône de cinéma et la présentation spécifique, la Bullitt diffère finalement peu de la GT : + 10 ch seulement. Mais ne boudons pas notre plaisir, le V8 est un régal.										
GT	656 ch	1 480 kg *	V6 biturbo	3 497 cm ³	347 km/h *	3"0 *	-	500 000 €	★★★★★	N° 665/678/696
En produisant un dérivé de la GT de course, Ford et Multimatic s'immiscent parmi l'élite et distillent des sensations inédites chez les supersportives : rigidité, sonorité, pas de filtre. Un collector, facturé à prix d'or.										

HONDA auto.honda.fr

CIVIC TYPE R	320 ch	1 405 kg	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	272 km/h *	6"0	24"9	43 160 €	★★★★☆	N° 666/678
Goldorak grandit (+ 16 cm de long !), adopte un look encore plus extrême et affûte ses armes. L'efficacité et les perfs grimpent d'un cran, tout comme la polyvalence et l'habitabilité. Mais elle néglige le fun.										
NSX	581 ch	1 768 kg	V6 biturbo + 3 élec.	3 493 cm ³	308 km/h *	3"1	20"3	197 500 €	★★★★★	N° 655/659/670/672
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.										

JAGUAR www.jaguar.com

XE SV PROJECT 8	600 ch	1 802 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	322 km/h *	3"5	20"8	181 600 €	★★★★★	N° 680/695/700
Ahurissant de voir la sage berline XE transformée de la sorte par le service spécial de Jaguar. Malgré cette présentation et un bouillant V8 de 600 ch, la Project 8 s'aventure volontiers sur route ouverte.										
F-TYPE P450 CABRIOLET	450 ch	1 660 kg *	V8 compresseur	5 000 cm ³	285 km/h *	4"6 *	-	100 080 €	★★★★☆	N° 699
Jaguar restyle sa star mais s'assure de ne pas lisser son caractère, toujours tonitruant. Et le V8 est de retour avec la simple propulsion. Pas la plus rigoureuse des sportives, mais qu'importe...										
F-TYPE R	575 ch	1 878 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	300 km/h *	3"9	21"6	126 400 €	★★★★☆	N° 699/707
La F-Type est restylée en 2020, mais l'essentiel est toujours là : les 575 ch sont en forme, et propulsent le coupé avec une rage émouvante. La F-Type reste un parfait antidote pour les blasés de 911.										
F-TYPE PROJECT 7	575 ch	1 585 kg *	V8 à comp.	5 000 cm ³	300 km/h *	3"9 *	-	159 785 €	★★★★★	N° 652/695
Cette version ultra-limitée de la F-Type gagne un look incroyable : pare-brise raboté, bossage derrière la tête du conducteur, kit carrosserie... Le V8 non plus ne fait pas dans la discrétion !										
F-PACE SVR	550 ch	2 070 kg	V8 à comp.	5 000 cm ³	283 km/h *	4"3 *	-	104 750 €	★★★★☆	N° 639
Le V8 compressé de Jaguar a su garder son caractère cracheur de feu en tombant dans le F-Pace. Un régal ! Malheureusement, le SUV n'est pas joueur pour un sou : finalement, plus grosse GT que félin énévéré.										

JANNARELLY www.jannareilly.com

DESIGN ONE	325 ch	810 kg	V6	3 498 cm ³	250 km/h *	4"0*	-	97 000 €	★★★★☆	N° 691
La petite barquette néo-rétro distille en plus des sensations rares et authentiques, grâce à un poids contenu et un V6 en pleine forme. Plus qu'à régler quelques défauts de jeunesse... Et à l'homologuer.										

JEEP www.jeep.fr

GRAND CHEROKEE TRACKHAWK	717 ch	2 499 kg	V8 à comp.	6 166 cm ³	289 km/h *	3"8	21"8	121 800 €	★★★★☆	N° 683
Plus de 700 ch dans une Jeep, fallait oser ! Le V8 est effarant. Mais autour, rien ne va : suspensions, boîte, freins... Le Trackhawk est fait pour les lignes droites, et c'est tout. Mais ça fait aussi partie du charme !										

KIA www.kia.com/fr

STINGER GT	366 ch	1 909 kg *	V6 biturbo	3 342 cm ³	270 km/h *	4"9 *	-	60 900 €	★★★★☆	N° 672
La coréenne apporte sa pierre à l'édifice en termes de style. Elle se révèle moins dynamique qu'une 440i Gran Coupé, mais plus confortable qu'une E 400. La France est privée de la version propulsion, plus équilibrée.										

Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"

platinfrance | platinwheelsfrance



PLATIN
★★★ TYRES

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX	0-100 km/h	1 000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
KTM www.ktm.fr										
X-BOW GT	310 ch	894 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	231 km/h	4"9	23"3	95 400 €	★★★★★	N° 630/632/653/674
Le « crabe » à coque carbone, abritant un 2 litres TFSI (285 ch de série), ne fait pas semblant de pousser et fleure bon la monoplace. Moins contraignante, la GT se dote d'un pare-brise (+ 50 kg). Adieu le casque !										

LAMBORGHINI www.lamborghini.com

HURACÁN EVO	640 ch	1 647 kg	V10	5 204 cm ³	325 km/h *	2"9	19"5	220 840 €	★★★★★	N° 686/694/697
Le passage à l'Evo n'est pas qu'un simple coup de bistouri pour l'Huracán : elle gagne quelques chevaux et des roues arrière directrices. L'ensemble est redoutable ! Sans parler du fabuleux V10...										
AVENTADOR S	740 ch	1 575 kg *	V12	6 498 cm ³	350 km/h *	2"9 *	-	337 865 €	★★★★★	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.										
AVENTADOR S ROADSTER	740 ch	1 625 kg *	V12	6 498 cm ³	350 km/h *	3"0 *	-	379 240 €	★★★★★	N° 676
Un roadster, vraiment ? Le supercab à coque carbone ne donne aucun signe de fragilité structurelle... Il permet d'être davantage en osmose avec le V12. Une drogue dure, ne détonnant que par sa boîte old school.										
AVENTADOR SVJ	770 ch	1 525 kg *	V12	6 498 cm ³	350 km/h *	2"8 *	-	464 408 €	★★★★★	N° 691/693
Le porte-drapeau de Lamborghini est plus que jamais une espèce en voie de disparition avec son V12 hallucinant, qui prend quasi 9 000 tr/mn. Le reste suit : aéro taillée pour la piste, châssis affûté...										
LAMBORGHINI URUS	650 ch	2 261 kg	V8 biturbo	3 996 cm ³	305 km/h *	3"6	21"3	205 715 €	★★★★☆	N° 677/700
A la fois vrai Lambo et SUV, c'est possible ? L'Urus est ultra-performant et dynamique, mais il lui manque l'essentiel : l'âme d'une vraie Lamborghini.										

LAND ROVER www.landrover.com

RANGE ROVER SV AUTOBIOGRAPHY	565 ch	2 655 kg *	V8 à comp.	4 999 cm ³	250 km/h *	5"1	24"0	182 400 €	★★★★☆	N° 685
Le Range offre toujours des sensations uniques, surtout avec ce SV Autobiography qui coiffe la gamme. Très performant, il n'en reste pas moins ultra-luxe. Mais le Range commence à vieillir, et ça se sent.										
RANGE SPORT V8 SUPERCHARGED	525 ch	2 323 kg *	V8 à comp.	5 000 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	102 100 €	★★★★☆	N° 623/630 (510 ch)
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	575 ch	2 310 kg *	V8 à comp.	5 000 cm ³	280 km/h *	4"5 *	-	136 900 €	★★★★☆	N° 640/645 (550 ch)
Le colosse Special Vehicle Operations devient le Land Rover le plus puissant, le plus performant et le plus dynamique jamais produit. Au regard de la masse, il étonne par sa rigueur et sa sonorité. Un parti pris détonant !										

LEXUS www.lexus.fr

RC F TRACK EDITION	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h	4"8	23"1	119 990 €	★★★★☆	N° 689/698/702
Atypique, le gros coupé nippon l'est par sa ligne et, surtout, son V8 atmo, une rareté aujourd'hui ! La Track Edition ajoute des éléments carbone et des disques céramique, sans être radicale.										
LC 500	477 ch	1 995 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h	5"0	23"5	111 990 €	★★★★☆	N° 670
Soporifique, le « Luxury Coupé » ? Pas du tout. Le V8 a le bon goût d'être atmosphérique et de sonner juste. Le poids est effrayant, mais camouflé par l'équilibre et les roues arrière directrices (finition Sport+).										
LC 500 CABRIOLET	464 ch	2 055 kg *	V8	4 969 cm ³	270 km/h	5"0	-	130 990 €	★★★★☆	N° 706



LC TOUT FAIRE ?

Certes, la LC 500 est lourde, pas vraiment sportive, pas pratique non plus... Mais loin de se cantonner à son rôle de « cabriolet de plaisance » pour cruiser sur la Côte d'Azur, cette Lexus est une proposition étonnante, faite d'invitation au voyage et de sensations uniques. Le tout au son du V8 atmo !

↑ V8 atmo.
Finition.
Equilibre.

↓ Filtrage.
Poids.

LOTUS www.grouplotus.com

ELISE SPRINT 220	220 ch	878 kg *	4 en ligne à comp.	1 798 cm ³	233 km/h *	4"5 *	-	57 080 €	★★★★★	N° 665
Depuis 2017, l'Elise se rapproche visuellement des Exige/Evora. Superbe, la commande de boîte est plus précise. L'échappement est plus communicatif. La Sprint s'allège de 41 kg et gagne des semi-slicks.										
ELISE CUP 250	246 ch	884 kg *	4 en ligne à comp.	1 798 cm ³	248 km/h *	4"3 *	-	63 430 €	★★★★★	N° 667/671
Restylée en 2017, la Cup dispose de la tringlerie de boîte apparente et s'allège de 13 kg, voire 37 kg en option, dont l'échappement titane. Divine ! Elle conserve un toit amovible. Look décalé garanti.										
EXIGE SPORT 350	350 ch	1 125 kg *	V6 à comp.	3 456 cm ³	274 km/h *	3"9 *	-	78 160 €	★★★★★	N° 649
Le distributeur de G, mariant les châssis de l'Elise et de l'Evora, doit être dompté, puis il se déguste sans modération ! Existe en roadster. Il pousse le bouchon à 410 ch, voire 430 ch en déclinaison Cup.										
EVORA GT 410 SPORT	416 ch	1 325 kg *	V6 à comp.	3 456 cm ³	305 km/h *	4"2 *	-	111 900 €	★★★★★	N° 660
Par gourmandise, l'Evora s'est radicalisée en 2017 : + 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.										

MASERATI www.maserati.fr

Ghibli S Q4	410 ch	1 870 kg *	V6 biturbo	2 979 cm ³	284 km/h *	4"8 *	-	91 950 €	★★★★☆	N° 621/642
La Ghibli renaît de ses cendres, mais en 4 portes. Cette « petite » Quattroporte (4,97 m !), restylée en 2017, se révèle équilibrée et volubile en mode Sport. Mais le feeling, la vivacité, la linéarité du V6 et le freinage déçoivent.										
LEVANTE TROFEO	580 ch	2 170 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	300 km/h *	4"1 *	-	158 000 €	★★★★☆	N° 691
Le SUV Maserati se donne enfin les moyens de ses ambitions en adoptant un magnifique V8 signé Ferrari. Un vrai régal, suffisant pour faire oublier le manque de précision de l'engin et la boîte auto trop lisse.										

MAZDA www.mazda.fr

MX-5 1.5	132 ch	1 031 kg *	4 en ligne	1 496 cm ³	204 km/h	8"1	29"1	28 900 €	★★★★☆	N° 703
La cinquantaine de chevaux rendus au « gros » 2.0 de l'autre version s'oublie finalement vite. Les perfs ne sont pas décoiffantes, mais là n'est pas l'objet. Un grand bol d'air pour budgets serrés !										
MX-5 RF 2.0	184 ch	1 119 kg	4 en ligne	1 998 cm ³	214 km/h	7"2	28"0	34 700 €	★★★★☆	N° 662/675
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose une targa au toit amovible (Retractable Fastback). La prise de poids est limitée (40 kg). Mais l'effet décoiffant disparaît et les bruits d'air déçoivent.										
MX-5 2.0	184 ch	1 073 kg	4 en ligne	1 998 cm ³	213 km/h	7"7	28"5	32 200 €	★★★★★	N° 643/646/666/691
Plus petite, légère, high-tech et agressive, la 4 ^e génération perpétue la légende du roadster pur, mais pas dur. La MX-5 est imbattable à ce prix !										

McLAREN cars.mclaren.com

540C	540 ch	1 448 kg	V8 biturbo	3 799 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	173 000 €	★★★★★	N° 662/671
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	1 446 kg	V8 biturbo	3 799 cm ³	328 km/h *	3"1	19"3	191 000 €	★★★★★	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	1 498 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	328 km/h *	3"2 *	-	210 725 €	★★★★★	N° 668/681
Scalpée, la 570S demeure un scalpel ! Rigide à souhait, 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	1 450 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	328 km/h *	3"4 *	-	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.										

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
600LT	570 ch	1 426 kg	V8 biturbo	3 799 cm ³	328 km/h *	3"0	18"9	232 000 €	★★★★★	N° 681/687 (Spider)/691
Avec son barda de technologies embarquées et son V8 biturbo, on avait peur que la 600LT soit trop artificielle par rapport à une GT3 RS. Mais en plus de chasser les chronos, elle est amusante !										
600LT SPIDER	600 ch	1 404 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	324 km/h *	2"9 *	-	252 000 €	★★★★★	N° 697
Contradictoire, l'idée de décapsuler une pistarde radicale ? En pratique, la 600LT Spider est un coup de génie. Précise, enivrante et délectable à ciel ouvert : le meilleur cab sportif du moment.										
620R	620 ch	1 386 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	322 km/h *	2"9 *	-	302 500 €	★★★★★	N° 704
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <p>R COMME RADICALE Radical, la 620R l'est en tout : suspensions, direction, grip, chasse au poids... Et pour cause, il s'agit en fait d'une 570S GT4 de course, vaguement adaptée à la circulation routière. L'outil parfait pour les pistards qui pensent qu'une GT3 RS est trop pantouflarde. Dépêchez-vous, il n'y en a que 225...</p> </div> <div style="width: 35%; text-align: right;"> <p>↑ Jouissive sur piste. Réactivité. Direction.</p> <p>↓ Tarif. Trop radicale sur route.</p> </div> </div>										
720S	720 ch	1 433 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	341 km/h *	2"8	18"1	262 500 €	★★★★★	N° 665/672/675/690
Coque carbone inédite, évolution moteur, la lame peut même partir à la dérive ! Explosif, le 4 litres n'est pas envoûtant. Le feeling et le filtrage de suspension constituent une prouesse. Existe en Spider.										
GT	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	326 km/h *	3"2 *	21"8	199 500 €	★★★★★	N° 693/698
La GT est plus bruyante qu'une DB11, plus turbulente qu'une Continental. Mais elle joue aussi sur leurs terres : coffre surprenant, confort... Sans oublier ce qui fait d'elle une McLaren : son V8 explosif. Carton plein !										
SENNA	800 ch	1 360 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	340 km/h *	3"4	18"5	930 000 €	★★★★★	N° 677/689/696
La Senna ouvre un nouveau chapitre en matière de perfs : poids plume, V8 4 litres porté à 800 ch. Sa conduite réclame un reset complet des références actuelles en freinage, en grip et en agilité...										

MERCEDES www.mercedes-benz.fr

A 35 AMG	306 ch	1 480 kg *	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	250 km/h *	4"7 *	-	51 549 €	★★★★☆	N° 691/699
Cette Classe A boostée représente la porte d'entrée chez AMG. Ce qui n'empêche pas des performances décoiffantes ! Malheureusement, les sensations ne suivent pas, et il est difficile de s'amuser malgré les chevaux.										
A 45 S AMG	421 ch	1 666 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	4"2	22"5	70 699 €	★★★★★	N° 701
Les perfs sont au rendez-vous, mais la partie de rigolade, on ne l'attendait pas ! Une fois le mode d'emploi intégré, l'A 45 pivote en entrée, glisse en sortie, tout en restant précise. De quoi convaincre les réfractaires !										
C 63 S AMG	510 ch	1 869 kg	V8 biturbo	V8 biturbo	290 km/h	5"1	22"8	110 649 €	★★★★☆	N° 698
Le V8 AMG est toujours une référence dans le genre, d'autant que le châssis du gros coupé a su rester joueur. L'électronique a été revue avec le restylage, et offre plus de modes de conduite et des aides affinées.										
G 63 AMG	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	240 km/h	4"2	23"3	167 101 €	★★★★★	N° 685/700
C'est sûr, un Cayenne lui donnerait une leçon en comportement. Mais le Classe G reste un objet fascinant, d'autant plus qu'il a su évoluer de la tête aux pieds (châssis, présentation) en gardant son âme. Unique !										
GLC 63 S AMG	510 ch	1 935 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	250 km/h *	3"8 *	-	115 050 €	★★★★☆	N° 706
Parfaitement inutile, le GLC 63 S AMG transpire pourtant un caractère digne d'AMG. La « faute » à un V8 toujours plein, et clairement là pour amuser la galerie. L'ADN de la marque est bien là.										
AMG GT COUPÉ 4 PORTES 63 S	639 ch	2 150 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"1	20"3	175 451 €	★★★★☆	N° 684/687/696/702
Sur le papier, cette AMG GT 4 portes n'apporte pas grand-chose par rapport à une E 63 AMG, sinon un style décalé. Mais on découvre un regain de sportivité et un V8 toujours explosif.										
AMG GT S	522 ch	1 663 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	310 km/h *	3"7	21"2	151 150 €	★★★★☆	N° 707
La GT S se veut le cœur de gamme pour le coupé AMG. A force de multiplier les versions, on se croit chez Porsche... Mais l'essentiel est là : un beau caractère de GT amplifié par un V8 explosif.										
AMG GT R	585 ch	1 648 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	318 km/h *	3"5	20"1	179 650 €	★★★★★	N° 661/666/672
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 supersportives.										
AMG GT C ROADSTER	557 ch	1 718 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	316 km/h *	3"7	20"7	176 050 €	★★★★★	N° 664/670
La GT tombe le haut et élargit le popotin, 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).										
AMG GT R PRO	585 ch	1 575 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	318 km/h *	3"6 *	-	223 450 €	★★★★☆	N° 689
La GT R Pro passe par la case maquillage de guerre et aéro en carbone, pour tenter de rivaliser avec les GT3 RS ou 600 LT. Mais la perte de poids est minimale et le train avant pas assez précis. Heureusement, le V8 gronde !										

MINI www.mini.fr

COOPER S	192 ch	1 289 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	223 km/h	7"6	27"9	28 300 €	★★★★☆	N° 631/633/682
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	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	238 km/h	5"8	25"6	34 600 €	★★★★☆	N° 643/649
Attention, Mini délurée ! Ses performances épatent. Le comportement, lui, est enfin rigoureux : motricité, vivacité. Il manque toutefois une touche de fun pour être au top.										
MINI JCW GRAND PRIX	306 ch	1 255 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	265 km/h *	6"3 *	-	44 900 €	★★★☆☆	N° 704
Quelque 300 ch dans une Mini, il fallait oser. Ou pas... Le châssis est débordé, les suspensions bien trop fermes et le tarif délirant. Quant à apprécier le look exubérant, on vous laisse décider.										

MORGAN www.morgan-motor.co.uk

3 WHEELER	83 ch	525 kg *	2 en V	1 983 cm ³	185 km/h *	6"3 *	-	48 170 €	★★★★★	N° 605
Morgan a exhumé son modèle originel 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 SIX FIRST EDITION	340 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	267 km/h *	4"2 *	-	101 519 €	★★★★★	N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Cette Plus Six, qui remplace l'Aero, gagne en rigueur : prévenante, confortable et performante, grâce au moteur des Z4 et Supra, elle lie enfin passé et présent.										

NISSAN www.nissan.fr

370Z NISMO	344 ch	1 560 kg	V6	3 696 cm ³	250 km/h	6"1	25"6	45 400 €	★★★☆☆	N° 621/641
Dérivée, la « Z » ? Pas vraiment. Le V6 reste linéaire et atone. La suspension raffermit grève le confort mais renforce l'efficacité. Cette propulsion de 344 ch demeure ennuyeuse et guère performante. Un comble !										
GT-R	570 ch	1 797 kg	V6 biturbo	3 799 cm ³	315 km/h *	3"5	20"7	99 911 €	★★★★★	N° 654/663
Le samouraï a encore évolué en 2017, dix ans après sa sortie : style, aéro, ergonomie, + 20 ch, pot en titane... La GT-R est toujours un monstre d'efficacité et de performances, et ajoute une note de polyvalence.										
GT-R NISMO	600 ch	1 745 kg	V6 biturbo	3 799 cm ³	315 km/h *	3"4	20"3	210 000 €	★★★★☆	N° 695/703
En 2020, la Nismo, version la plus extrême de la GT-R, est remaniée : freins, pneus, suspensions, turbos retravaillés... Même résultat, toutefois : elle n'arrive pas à nous émouvoir. Son âge commence à se faire sentir.										

PAGANI www.pagani.com

HUAYRA	730 ch	1 350 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	360 km/h *	3"3 *	-	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	1 218 kg *	V12 biturbo	5 980 cm ³	370 km/h *	3"0 *	-	2 350 000 €	★★★★★	N° 650
Le dieu des vents rend ici hommage à Benny Caiola, l'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 !										

PEUGEOT www.peugeot.fr

508 PSE	360 ch	1 850 kg *	4 cyl turbo + 2 élec.	1 598 cm ³	250 km/h *	5"2 *	24"5 *	env. 60 000 €	★★★☆☆	N° 705
La berline française la plus puissante du moment. La faute à deux moteurs électriques qui épaulent le 1,6 l thermique. Total : 360 ch. Malgré des performances honorables, on reste un peu sur notre faim.										

PORSCHE www.porsche.com/france

718 BOXSTER S PDK	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	285 km/h	4"1	22"3	74 630 €	★★★★☆	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	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	279 km/h	4"0	22"2	73 430 €	★★★★☆	N° 656/660/705
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.										
718 CAYMAN T	300 ch	1 386 kg	4 à plat turbo	1 988 cm ³	275 km/h *	6"0	25"0	66 170 €	★★★★☆	N° 697
Le T est le cœur de la gamme du Cayman : à mi-chemin entre le 718 « de base » et les versions plus corsées. A la fin, l'important est là : un châssis très affûté et le 4 cylindres toujours décevant.										
718 CAYMAN GTS 4.0	400 ch	1 405 kg *	6 à plat	3 995 cm ³	293 km/h *	4"5 *	-	83 779 €	★★★★★	N° 698
Le Cayman GTS troque son 4 pattes sans âme contre le 6 cylindres du GT4 ! Certes, il ne s'agit plus ici du flat-6 d'antan, qui chantait si juste. Mais ce nouveau GTS est génial et toujours très efficace.										

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV
du 14" au 20"



PLATIN
★★★ WHEELS

f platinfrance i platinwheelsfrance



MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
718 CAYMAN GT4 Le flat-6 atmo, de retour, se marie parfaitement avec le châssis du Cayman, affûté pour l'occasion. Jouissif, surtout sur piste, le GT4 reste la référence des coupés sportifs.	420 ch	1 420 kg	6 à plat	3 995 cm ³	304 km/h	4"4	-	98 180 €	★★★★★	N° 695
718 SPYDER Alléluia, le flat-6 atmo est de retour dans le 718 ! Le Boxster gagne enfin un agrément mécanique à la hauteur de son châssis. Dommage qu'il ne perde pas plus de poids et que la capote soit si compliquée à manier.	420 ch	1 440 kg	6 à plat	3 995 cm ³	301 km/h	4"4	22"3	95 299 €	★★★★★	N° 691/707
911 CARRERA S A chaque nouvelle génération, la 911 est attendue de pied ferme. C'est aussi le cas pour la 992 : poids et dimensions en hausse, intérieur redessiné... Et pourtant, encore une fois, la 911 domine les débats.	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	308 km/h *	3"4	21"1	123 935 €	★★★★★	N° 685/692/699
911 CARRERA 4S CABRIOLET Faut-il se laisser tenter par un cabriolet ? Le son est certes une déception après les sommets de la 991 Speedster. Mais partout ailleurs, cette 4S Cab excelle : performances, agilité, polyvalence...	450 ch	1 672 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h	3"4	21"3	146 255 €	★★★★★	N° 696
911 TARGA 4S La Targa, avec sa verrière et son toit magique, occupe une place particulière dans la gamme 911. Moins radicale, un peu plus lourde, mais les sensations et le look unique sont bien au rendez-vous.	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	146 255 €	★★★★★	N° 705
911 SPEEDSTER Et si c'était elle, la meilleure des 911 ? Ce cab 2 places reprend le châssis de la 991 GT3 et surtout son flat-6 atmo, délectable à ciel ouvert. Hélas, tous les exemplaires sont déjà vendus.	510 ch	1 465 kg *	6 à plat	3 996 cm ³	310 km/h *	4"0 *	-	273 095 €	★★★★★	N° 693/697 (1 948 ex.)
911 TURBO S La 911 type 992 passe en mode Concorde : des performances ahurissantes (2"6 de 0 à 100 km/h...), une homogénéité sans pareil et une polyvalence à faire rougir une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	221 135 €	★★★★★	N° 701/703
935 Sous cette allure de pistarde néo-rétro se cache une GT2 RS Clubsport aux réglages légèrement différents. Non homologuée, plus disponible, la 935 est là pour faire rêver. Et ça marche !	700 ch	1 380 kg	6 à plat biturbo	3 800 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	842 338 €	★★★★★	N° 692
PANAMERA TURBO La limousine pose des jalons dans la catégorie, en dynamisme. Mieux proportionnée, elle embarque un inédit V8 biturbo et des roues arrière directrices en option. Elle existe en Turbo S hybride - alourdie - de 680 ch !	550 ch	2 101 kg	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"4	21"2	162 437 €	★★★★★	N° 657/667
PANAMERA SPORT TURISMO TURBO Oublié le break à papa ! En optant pour l'antiroulis actif, les roues arrière directrices ou l'échappement sport, il se sent pousser des ailes... Malgré la masse élevée, supérieure de presque un quintal à celle de la berline.	550 ch	2 194 kg	V8 biturbo	3 996 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	165 317 €	★★★★☆	N° 668/674
MACAN TURBO Le Macan Turbo est bluffant de performance et d'efficacité, y compris sur des parcours techniques. Il y a même moyen de s'amuser, si le bitume est un peu mouillé. Mais il reste un SUV, et demande de la patience.	440 ch	2 027 kg	V6 biturbo	3 604 cm ³	272 km/h	4"2	23"1	93 859 €	★★★★☆	N° 680
CAYENNE TURBO La 3 ^e génération remet les pendules à l'heure. Sous une plastique classique, le SUV cache une nouvelle plate-forme, un V8 discret, une aéro active et des trains roulants affûtés. Plaisant, il peut même survivre !	550 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	286 km/h *	4"1 *	-	144 177 €	★★★★☆	N° 672
CAYENNE TURBO COUPÉ Simple exercice de style, le Cayenne Coupé ? Surprise, avec sa voie arrière plus large et un centre de gravité plus bas, le pachyderme se montre plus précis et dynamique. Et le V8 cogne toujours fort.	550 ch	2 200 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	286 km/h *	3"9 *	-	149 217 €	★★★★☆	N° 695
TAYCAN 4S Malgré ses 350 kg de plus qu'une Panamera 4S, la Taycan 4S se montre très équilibrée, performante et facile à mener. Reste que le feeling, en particulier aux pédales, manque encore de naturel.	530 ch	2 140 kg	2 moteurs élec.	-	250 km/h *	4"0 *	-	108 632 €	★★★★☆	N° 696
TAYCAN TURBO S Le risque est grand pour Porsche : une berline électrique de 2,3 tonnes... Mais le dynamisme est bluffant et, surtout, batteries et freins durables permettent une conduite musclée sans arrière-pensées.	761 ch	2 342 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	189 152 €	★★★★☆	N° 695/702

RADICAL www.radicalfrance.com

RXC TURBO 500 Après la barquette, Radical réussit à homologuer un sport-protos depuis 2015 ! Hallucinant, comme les sensations : grip latéral, poussée, ambiance. Contraignante sur route, elle devient démente et irrattrapable sur piste.	537 ch	1 147 kg	V6 biturbo	3 500 cm ³	280 km/h	3"9	20"4	166 700 €	★★★★★	N° 644/649
---	--------	----------	------------	-----------------------	----------	-----	------	-----------	-------	------------

RENAULT www.renault.fr

MÉGANE R.S. TROPHY-R Attention, il ne s'agit plus d'une simple GTi mais bien d'une bête de circuit ! Deux places, jantes carbone, semi-slicks... Cette Mégane ultra-radical perd jusqu'à 130 kg et devient jouissive sur piste.	300 ch	1 323 kg *	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	252 km/h *	5"6	24"5 *	55 200 €	★★★★★	N° 697
MÉGANE R.S. EDC Très attendue, la 3 ^e génération accroît la polyvalence, quitte à perdre de son mordant. Heureusement, les roues arrière directrices la rendent joueuse. Privilégiez le pack Cup (autobloquant) et la boîte manuelle.	280 ch	1 487 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	6"4	25"7	40 100 €	★★★★☆	N° 674/678/699

ROLLS-ROYCE www.rollsroycemotorcars.com

GHOST La « petite » 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 douceur... Du bout des doigts.	571 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	4"9 *	-	281 430 €	★★★★★	N° 590
WRAITH 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.	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	295 860 €	★★★★★	N° 622
DAWN 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.	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	5"0 *	-	332 400 €	★★★★☆	N° 666
PHANTOM La limousine fait enfin peau neuve, après quinze ans de carrière ! Une révolution, la 8 ^e génération ? Ce n'est pas le genre de la maison. Mais aucune autre auto ne réalise une telle synthèse du luxe et du bien-être.	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	415 000 €	★★★★★	N° 673

SUBARU www.subaru.fr

BRZ Avec l'appui de Toyota, Subaru s'est lancé dans le petit coupé propulsion en 2012. 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.	200 ch	1 253 kg	4 à plat	1 998 cm ³	226 km/h	7"3	27"7	34 490 €	★★★☆☆	N° 604/620/675
---	--------	----------	----------	-----------------------	----------	-----	------	----------	-------	----------------

TOYOTA www.toyota.fr

GR SUPRA La Supra revient, et hérite de dessous signés BMW. Pour le meilleur, avec un bel agrément mécanique et un châssis joueur, et pour le pire, avec des freins pas au niveau et des réglages trop souples.	340 ch	1 516 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"4	23"2	65 900 €	★★★★☆	N° 681/690/693/695
GT 86 Cette jumelle de la BRZ est passée sur le billard en 2017 : look, planche de bord... Et le flat-4 ? Il ne bouge pas d'un iota, hélas. Pour le reste, la propulsion légère et joueuse est toujours aussi attachante !	200 ch	1 251 kg	4 à plat	1 998 cm ³	212 km/h	7"2	27"7	32 490 €	★★★★☆	N° 609/641/658/662

VOLKSWAGEN www.volkswagen.fr

GOLF GTI DSG7	245 ch	1 460 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	6"3 *	-	43 210 €	★★★★☆	N° 705
----------------------	--------	------------	------------------	-----------------------	------------	-------	---	----------	-------	--------



MÉTRO, BOULOT, VIROLO

La légende de la Golf GTI s'est construite sur une réputation de voiture à tout faire : les allers-retours au boulot dans un confort princier, et les petites départementales sur un rythme d'enfer. Manquait juste un peu de piment, mais il y a du mieux, grâce à des réglages plus prononcés.

↑ Polyvalence.
Plus fun.
Filtrage.

↓ Trop discrète.

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 offre aux professionnels reconnus un environnement privilégié et de qualité pour développer leur relation de confiance avec nos lecteurs passionnés, utilisateurs et collectionneurs.

A VOTRE SERVICE

Directeur de publicité : Nicolas Berthy 01 41 33 52 43 | pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr
Equipe commerciale : Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46 - Julie Martinot 01 41 33 57 73

LES 3 ANNONCES DU MOIS



SPORT

Ferrari 812 Superfast
12/19, 12.402 km, Rosso 70 th
Ferrari Gauduel (69)
319.900 €

P.123



SPORT

Lamborghini Huracán EVO V10
2019, 13 200 km
Lamborghini Monaco (98)
249.000 €

P.115



SPORT

Dodge Viper SRT Time Attack 93 ex.
08/14, 9 000 km
Absolut Cars Consulting (25)
150.000 €

P.120

Professionnels: envoyez vos actus à nberthy@reworldmedia.com

Bolides, entité prestige du Groupe Faubourg !

■ Le Groupe Faubourg annonce l'acquisition de la société **Bolides**, spécialiste des véhicules d'exception basée à Rouffach en Alsace. Bolides, fidèle partenaire des Sport Auto Track Days, est un lieu unique dédié aux véhicules de prestige, anciens et contemporains depuis plus de 10 ans. Disposant de son propre atelier d'entretien et de

restauration, Bolides garantit un service complet à ses clients sur tous les aspects achat, vente, entretien et événements plaisir pour profiter pleinement des jouets proposés. Le Groupe Faubourg étoffe donc son **offre de services et son expertise**. Créé en 2005, le Groupe Faubourg se déploie sur **quatre pôles d'activité** : Serenicar,



premier acteur indépendant de carrosserie en France ; **Aniel Marketplace**, spécialiste de la vente en ligne de pièces automobiles à destination des réparateurs, **Traxall**, acteur majeur de la gestion de parcs automobiles en France et à l'international et désormais **Bolides**,

structure dédiée aux véhicules d'exception.

Présent dans 12 pays et comptant 350 collaborateurs, le groupe ambitionne d'étendre le modèle Bolides à travers l'hexagone, en commençant par Troyes, terre d'origine du groupe.





ASTON MARTIN

PARIS



DBX

astonmartin.com/dbx



ASTON MARTIN

PARIS

Mr Jean-François Pereira
+33 (0)1 53 86 72 72

6 – 10, Rue de la Cavalerie
75015 Paris

astonmartinparis.com



ASTON MARTIN

PARIS

Mrs Nadia Zbairi
+33 (0)1 40 75 20 85

23 – 25, Avenue F. Roosevelt
75008 Paris

astonmartinparis.com



ASTON MARTIN

LYON

Mr Martial Hauvel
+33 (0)4 37 48 07 07

5, Avenue Foch
69006 Lyon

astonmartinlyon.com



ASTON MARTIN

BORDEAUX

Mr Dominique Dietsch
+33 (0)5 56 16 21 00

114, Avenue JF Kennedy
33700 Merignac

astonmartinbordeaux.com

Consommation de carburant en litres/100 km : en cycle mixte 14,3 / en basse vitesse 23,2 / en moyenne vitesse 13,6 / en vitesse haute 12,0 / en vitesse très haute 13,4; Émissions de CO₂ : 323g/km. Les valeurs de consommation de carburant citées proviennent de résultats d'essais officiels réglementés obtenus par des tests en laboratoire. Ils ne sont fournis qu'à des fins de comparaison et peuvent ne pas refléter votre expérience de conduite réelle, qui peut varier en fonction de facteurs tels que l'état de la route, les conditions météorologiques, la charge du véhicule et le style de conduite.

RÉSEAUX



Lamborghini Huracán STO - Consommations l/100 km : Combinée 13,9 Emissions CO2 en cycle mixte : 331 g/km - En conformité avec la directive EU715/2007 (WLTP)

LAMBORGHINI MULHOUSE / LYON / CANNES

Concessionnaires Officiels

Mulhouse

Avenue P. Pflimlin
68390 Sausheim
Tél : 03 89 314 312 / 06 79 98 11 79
jf.casazza@lamborghini-mulhouse.com
lamborghini-mulhouse.com

Lyon

2, chemin des Cuers
69570 Dardilly
Tél : 04 72 29 12 21 / 06 43 55 85 39
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
lamborghini-lyon.com

Cannes

362 Avenue du Campon
06110 Le Cannet
Tél : 04 22 78 78 78 / 06 30 906 344
emeric.neve@passionautomobiles.fr
lamborghini-cannes.com

Sélection Occasions Garanties Certifiées LAMBORGHINI QUALITY PROGRAM

Mulhouse :

VD - Huracán Evo Spyder
VD - UrusNero Helene
Dépôt-Vente - Huracán Spyder
.....2016 - Grigio Lynx - 18 035 km

Lyon :

VD - Huracán Evo Spyder..... Giallo Inti
VD - UrusGrigio Nimbus
VO - Huracán EVO Coupé.....Rosso Bia
Dépôt-Vente - Gallardo LP560-4 Coupé
..... Bianco Monocerus

Cannes :

VD - Huracán EVO Spyder . Arancio Anthaeus matt
VD - Huracán EVO Coupé.....Verde Scandal
VD - Urus..... Blu Astraeus
VO - Aventador SVJ Roadster
..... 2020 - Bleu Cepheus - 1 500 km
VO - Huracán EVO Coupé.....2019 - 11 000 km
VO - Urus.....2019 - Grigio Lynx - 28 000 km

PASSION
AUTOMOBILES



ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE

 <p>BENTLEY Bentley Lyon Bentley Service Mulhouse</p> <p>BENTAYGA</p>	 <p>Lamborghini Mulhouse Lamborghini Lyon Lamborghini Cannes</p> <p>URUS</p>	 <p>Centre Porsche Mulhouse Centre Porsche Dijon</p> <p>TAYCAN TURBO S</p>
--	---	--

 <p>Audi Sport Audi Sport Mulhouse</p> <p>RS Q8</p>	 <p>Audi Mulhouse Audi Epinal</p> <p>NOUVEAU Q2</p>	 <p>Cupra Mulhouse Cupra Epinal</p> <p>NOUVEAU FORMENTOR</p>
--	--	--

 <p>SKODA Mulhouse SKODA Epinal SKODA Colmar</p> <p>KAMIQ</p>	 <p>SEAT Mulhouse SEAT Epinal SEAT Colmar</p> <p>LEON</p>	 <p>Mazda Dijon Mazda Nancy Mazda Epinal</p> <p>MX-30</p>
---	--	---

 <p>Honda Dijon Honda Colmar</p> <p>HONDA-E</p>	 <p>KIA KIA Dijon</p> <p>NOUVEAU SORENTO</p>	 <p>Passion Occasions Mulhouse Passion Occasions Yverne</p> <p>CENTRE VO PREMIUM</p>
---	--	--

www.passionautomobiles.fr



EXIGE SPORT 410



**À PARTIR DE 649 €/MOIS
APRÈS APPORT DE 19 948 €
LLD 36 MOIS***

La voiture de sport britannique iconique. **FOR THE DRIVERS***

Disponibilité limitée pour une livraison immédiate.

*Exemple pour Exige Sport 410 cv au tarif conseillé de 100 400 € du 20/01/2020 en Location Longue Durée sur 36 mois et 30 000 km maximum, après apport de 19 477,60 € puis 36 loyers mensuels de 648,36 € TTC. Offre non cumulable avec d'autres offres en cours réservée aux particuliers et valable jusqu'au 30/06/2021 dans le réseau Lotus participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Leasys France, SAS - 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes-Élancourt 78190 Trappes - RCS Versailles 413 360 181.

'For the drivers = Pour les pilotes

LOTUS CARS | 01.70.70.03.75

lotuscars.com

Consommation de carburant officielle[#] pour l'Exige Sport 410 : mpg (l/100km) en cycle mixte : 35,8 (7,9)
Émissions de CO₂ en cycle mixte : 230 (g/km)

[#]Les chiffres de la consommation sont déterminés en accord avec la procédure d'essai WLTP. Les chiffres sont fournis à des fins de comparaison uniquement ; comparer les chiffres de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ uniquement avec des véhicules testés selon des procédures techniques identiques. Ces chiffres peuvent ne pas correspondre aux résultats d'une conduite dans des conditions réelles qui dépendent de nombreux facteurs, notamment des accessoires installés (post-immatriculation) sur le véhicule, des conditions climatiques, des styles de conduite et de la charge du véhicule. Pour plus d'informations, veuillez visiter le site lotuscars.com ou vous adresser à votre concessionnaire Lotus agréé.

FOR THE DRIVERS



LOTUS
ELISE & EXIGE
LAST EDITION



Tous nos véhicules disponibles sur
www.lotus-lille.fr



SUPER SEVEN 1600



Tous nos véhicules disponibles sur
www.caterham-lille.fr

VERBAERE
PASSION & SERVICES



VERBAERE LOMME
D.VERBAERE AUTOMOBILES
5, rue lavoisier
03 20 90 52 52
www.verbaereauto.com

RÉSEAUX



0 4 7 7 5 3 7 0 6 1



Concessionnaire Lotus depuis plus de 25 ans
Service Atelier et Pièces Détachées D'origine

47 Boulevard Jules Janin, 42000 Saint-Etienne



ELLES NE PARTIRONT PAS SAGEMENT.

Final Edition. Les dernières Elise et Exige au mieux de leur forme.



Lotus Exige Sport 350
08/20, 50 km, 1^{er} main, Evora Silver
89.900 €



Lotus Elise Sport 220
08/20, 100 km, pack cuir, clim
59.900 €



McLaren 675 LT Spider
11/16, 10.200 km, 1^{er} main, Storm grey,
Pack carbone, Lift, Française, 267.000 €



Lotus Exige Sport 410 20ème anniversaire
12/20, 10 km, chrome orange, alcantara
orange / noir, 100.400 €

RÉSEAUX



COLOMBO
CHALLENGE



KTM
X-BOW



**EXIGE SPORT 420
FINAL EDITION**

Consumptions (lit/100 km) : mixte 10,2 - Emission CO₂ (g/km) : 230



FOR THE DRIVERS

Concessionnaire officiel Lotus pour la région Sud-Est, nous sommes à votre disposition pour partager notre expérience et vous faire découvrir les modèles de la gamme Lotus.

Conseils, essais, accessoires et entretien, nous trouverons la Lotus qui vous correspond.



Lotus Exige 380 Cup Ed. 60 ex.
01/2018, 6 300 km,
Essex Blue, cuir/alcant. noir
95 900 €



Lotus Elise Sport 220 (MY 17.5)
2020, 50 km, Aspen White, cuir/
tissus noir
59 900 €



Ferrari F430 Scuderia Spider 16M
08/2009, 20 473 km
Giallo Triplo Statto, alcant. noir
PSD



Ferrari F430 Spider F1
06/2006, 39 626 km
Grigio Titanio, cuir Cartier
94 900 €



Ferrari F430 Challenge
2006, 84 900 km
Giallo Modena
84 900 €



Ferrari California
02/2011, 51 000 km
Nero Daytona, cuir gris
99 900 €



Bentley GTC V8 S Concours Series
2016, 20 000 km, Gris foncé, cuir
noir. 134 900 €



Maserati GranTurismo S 4.7
09/2008, 70 831 km
Grigio Alfieri, cuir noir
59 900 €

Spécialiste Ferrari et Maserati depuis plus de 15 ans • Officiel Lotus et KTM X-BOW région Sud-Est depuis 2015

Transport de véhicules - Gardiennage accès sécurisé 7/7 - Restauration & entretien - Carrosserie & personnalisation

3 478, Quartier Le vaisseau D8N - 13420 GEMENOS • Tél : 04 42 72 11 11 - www.colombochallenge.fr
Eric Colombo 06 88 85 09 43 - colomboeric.ce@gmail.com • Philippe Colombo 06 09 54 66 48 - colombophilippe@yahoo.fr

RÉSEAUX



Certaines choses sont intemporelles.

Choisissez le véhicule Maserati Approved qui vous convient le mieux

OCCASIONS CERTIFIÉES MASERATI.

Découvrez les Maserati Approved, des Maserati récentes, sélectionnées et contrôlées par des techniciens Maserati sur 121 points. Signe de leur excellence, elles profitent d'une garantie allant jusqu'à la 6ème année du véhicule avec un kilométrage illimité. Si vous cherchez une occasion d'exception, venez la découvrir chez votre Distributeur Maserati ou sur Maserati.com.



MASERATI APPROVED

06 - CLG Motors Antibes
06600 - Antibes
04 93 33 26 33

33 - SIPA Automobiles
33700 - Mérignac
05 56 13 20 90

45 - Groupe Duffort Orléans
45000 - Orléans
02 38 65 31 31

74 - Automotion Annecy
74330 - Épagny
04 50 22 88 55

CLG Motors Monaco
98000 - Monaco
+377 93 50 17 82

13 - Astrada
13290 - Aix en Provence
04 42 39 03 86

34 - Diamant Automobiles
34970 - Lattes
04 99 52 63 67

51 - Reims Ital Motore
51420 - Witry les Reims
03 26 97 97 77

75 - Charles Pozzi
75017 - Paris
01 43 18 29 00

14 - JFC Caen
14112 - Bieville-Beuville
02 31 75 40 00

35 - CLG Motors Rennes
35520 - La Mézière
02 99 30 80 00

59 - First Automobiles
59650 - Villeneuve d'Ascq
03 20 79 99 85

78 - Motoritalia
78110 - Le Vésinet
01 78 64 31 94

31 - Modena Sport
31130 - Balma
05 61 54 14 14

44 - Trident
44000 - Nantes
02 51 41 41 00

69 - SC by Delorme
69190 - Saint Fons
04 81 09 17 75

85 - Trident
85000 - Moulleron le Captif
02 51 24 43 85

CLG Motors Antibes / 06 Alpes Maritimes



Ghibli GranSport 12/19
5.990 km, bleu marine nacré, cuir noir, sièges chauffants et ventilés, cam. 360°, T.O. **97.900 €**



Levante GranLusso V6 275 cv Diesel 12/19
23.900 km, noir métal, cuir fauve, pk Business +, siège avant chauffant, caméra..... **73.900 €**



Levante S Q4 GranSport 12/17
74.900 km, noir métal, cuir noir, sièges avant chauffants & ventilés, toit pano..... **74.900 €**



Quattroporte GTS 3.8 V8 04/13
17.900 km, gris clair métal, cuir beige, sièges chauffants, Bowers & Wilkins, cam.. **71.900 €**

Modena Sport / 31 Haute-Garonne



Levante S Q4 GranSport 430 cv 04/21
500 km, grigio Marateo opaco, cuir nero, Packs (Assistant conducteur et Neressimo), T.O Pano. **134.130 €**



Levante Trofeo V8 580 cv 12/20
500 km, bleu Emozione, cuir noir, T.O Pano, caméra 360°, JA 22 **168.320 €**



Levante GranSport V6 275 cv Diesel 12/19
20.000 km, nero Ribelle, cuir noir, JA 21 Anteo, sieges sport chauffants, cam, TVA - LDA **85.900 €**



Levante V6 275 cv Diesel 11/16
60.198 km, bianco, cuir Sabbia, Packs (Assistant conducteur + et Business +), Poss. LDA **62.900 €**



Levante V6 275 cv Diesel 10/16
57.835 km, nero Ribelle, cuir noir, carbone, Pack Sport, caméra **62.900 €**



Ghibli Hybride 2.0 330 cv 10/20
3.300 km, nero Ribelle, cuir noir, sièges chauffants, caméra, JA 20 Teseo, TVA **89.740 €**



GranTurismo 4.7 S BVR 11/11
73.600 km, nero, cuir nero, Susp. Skyhook, JA 20 Mercury design **57.900 €**



3200 GT 3.2 V8 BVA 11/00
43.501 km, grigio Alfieri, cuir gris, sièges chauffants et électriques, climatisation **39.900 €**

Diamant Automobiles / 34 Hérault



Ghibli Q4 GranSport 350 cv 10/20
5.000 km, bleu nuit, cuir nero, Packs (Assist. cond. + et Premium), Bowers & Wilkins, JA 21 Titano **129.000 €**



Ghibli GranLusso V6 275 cv Diesel 07/19
22.900 km, Bianco Alpi, cuir noir, Pks (Assist Cond. +, Premium Sport Luxe, Hiver), T.O .. **65.900 €**



Levante S Q4 GranSport 12/18
75.900 km, bleu nuit, cuir rosso, Packs (Assist. Cond. +, Premium, Accès facile), T.O, JA 21 Anteo... **64.900 €**



Quattroporte S Q4 GranSport 410 cv 03/18
67.900 km, nero Ribelle, cuir noir, Packs (Assist. Cond. +, Convenance et Confort), T.O ... **69.900 €**

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



Quattroporte GranLusso S Q4 04/17
69.990 km, noir métal, cuir rouge, sièges chauffants, caméra de recul, T.O..... **58.900 €**



GranTurismo MC Stradale 07/13
7.900 km, blanc verni, alcantara noir, sièges baquets, radar de recul, régulateur **109.900 €**



GranTurismo 4.7 V8 S 04/11
44.500 km, blanc verni, cuir noir, sièges électriques, aide pk Av/Arr, régul..... **68.900 €**



Spyder 01/03
38.500 km, gris clair métal, cuir rouge, GPS, intérieur cuir, régulateur **39.000 €**

Groupe Duffort / 45 Loiret



Ghibli III 2.0 Hybrid 330 cv 12/20
50 km, Bleu clair métal, cuir Nero **106.600 €**



Ghibli GranSport V6 Diesel 275 cv 12/19
3.500 km, Nero Ribelle, cuir Nero **72.900 €**



Levante GranSport V6 Diesel 275 cv 02/21
50 km, Gris foncé métal, cuir Nero **121.200 €**



Levante Q4 GranSport V6 350 cv 12/20
50 km, Gris foncé, cuir Nero **117.900 €**



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.

488 Pista

06/19, 1.717 km
Grigio
Tailor Made, 1^{ère} main
429.000 €

360 Challenge Stradale F1

04/04, 24.500 km
Nero
Alcantara rouge et noir, bandes
179.000 €

355 Berlinetta BVM

06/97, 49.200 km
Rosso Corsa
Cuir noir
85.000 €

California

05/09, 15.955 km
Nero Daytona
Cuir Daytona Cuoio, 2^{ème} main
109.900 €

F599 HGTE Usine

2011, 6.000 km
Nero Daytona
Cuir / alcantara
179.000 €

F599 GTB

10/08, 10.800 km
Rosso Mugello
Cuir Charcoal Daytona, Pk carbone
137.900 €

512 TR

1992, 40.900 km
Rosso Corsa
Cuir noir, 2^{ème} main
149.000 €

Testarossa

03/90, 35.100 km
Rosso Corsa
Cuir noir
89.900 €

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



GENUINE
Ferrari

Monaco Motors
(Groupe Cavallari)
6 - 11 rue Princesse Florestine
98 000 Monaco
tél : + 377 97 97 88 00
www.ferranimonaco.com
Romaric Meyer
r.meyer@ets-cavallari.mc

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 Turbo S
10/20, 822 km, Craie, Tout cuir Noir/
Rouge Bordeaux, 254 900 €



992 Carrera 4
12/20, 8 900 km, Noir Intense, Tout cuir
Noir, 147 900 €



992 Carrera 4
12/19, 6 500 km, Noir Intense, Tout cuir
Noir, 139 900 €



991 GT3
12/13, 46 290 km, Blanc, Tout cuir/
Alcantara Noir, coutures Rouges, 119 900 €



991 Carrera PDK
09/13, 63 900 km, Argent Rhodium,
sièges Sport Plus cuir Noir, 77 900 €



997 GT3 RS
10/07, 53 500 km, Orange, Tout Cuir
Rouge Noir, 129 900 €



Panamera GTS Sport Turismo
10/19, 11 900 km, Noir Intense, Pack
GTS Rouge Carmin, 129 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé
10/19, 32 200 km, Noir Intense, Tout cuir
Noir, 172 900 €

Cayenne E-Hybrid
11/20, 11 900 km, Gris Quartzite, Tout
cuir Noir, 105 900 €

Cayenne Turbo
06/18, 33 100 km, Gris Quartzite, Tout
cuir Noir/ Rouge Bordeaux, 109 900 €

991 Turbo S
09/14, 9 790 km, Blanc, Tout cuir Noir,
139 900 €

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo
04/18, 30 497 km, Blanc Carrara, Tout
cuir Noir, 139 900 €

Macan GTS
09/16, 54 621 km, Noir Intense, Pack cuir
GTS Rouge Carmin, 72 900 €



PORSCHE

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

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

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



MONACO LUXURY



NEW FLYING SPUR V8



BENTLEY MONACO

14 rue du Gabian - 98000 Monaco
+377 97 97 97 65
info@bentley.mc - www.bentley.mc



Nouvelle SUPERCAR HYBRIDE

ARTURA

AUCUN MALUS ECO



McLAREN MONACO

7 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
Christophe Capion : +377 93 25 69 99
info@monaco.mclaren.com
www.monaco.mclaren.com



NOUVELLE GHOST



ROLLS-ROYCE MONACO

7 avenue Princesse Grace - 98 000 Monaco
+377 97 97 97 30
info@rolls-royce.mc
www.rolls-roycemotorcars.com/monaco



BATTISTA ANNIVERSARIO



PININFARINA MONACO

7 av Princesse Grace - 98000 Monaco
+377 93 25 69 99
christophe.capion@apf-monaco.com



NOUVELLE VANTAGE ROADSTER



ASTON MARTIN MONACO

5 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
Alexandrie Neu : +377 97 97 86 50
contact@astonmartin-monaco.com
www.astonmartin-monaco.com



NOUVEAU GLE 63 AMG COUPÉ



SAMGF MONACO

7 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
+377 93 25 21 00
contact@mercedes.mc
www.mercedes.mc

www.monacoluxury.com



MONACO LUXURY

24, av. de Fontvieille 98000 MONACO
Tél. : +377 92 05 95 96



Aston Martin DB11 V8
06/17 - 17.000 km - 149.000 €



Bentley Bentayga W12 Speed
10/20 - 15.000 km - 225.000 €



Ferrari Portofino
07/19 - 7.800 km - 229.000 €



McLaren 570S Spider
04/18 - 8.000 km - 165.000 €



Aston Martin DB11 V8 Volante
08/19 - 1.700 km - 195.000 €



Bentley Continental GT W12 Speed
10/13 - 31.500 km - 110.000 €



Ferrari F8 Spider
03/21 - 8.000 km - 350.000 €



McLaren 720S Performance
03/18 - 37.000 km - 199.800 €



Aston Martin V8 Vantage S
01/18 - 18.100 km - 99.000 €



Bentley Continental GTC W12
04/13 - 21.000 km - 108.000 €



Ferrari 488 Pista
07/19 - 8.000 km - 349.500 €



McLaren 650S Spider
09/14 - 4.500 km - 169.000 €



Aston Martin V8 Vantage N430 ch
12/17 - 7.800 km - 89.000 €



Bentley Mulsanne V8
05/11 - 12.500 km - 139.000 €



Ferrari F12 Berlinetta
06/13 - 32.800 km - 198.000 €



McLaren 675LT
04/16 - 6.700 km - 239.000 €



Alpine A110 1.8 T Légende
10/19 - 15.600 km - 63.500 €



BMW i8
12/14 - 24.400 km - 73.500 €



Ferrari GTC4 Lusso
03/18 - 8.800 km - 229.000 €



McLaren MP4-12C Spider
07/13 - 26.000 km - 129.000 €



MONACO-OCCASIONS.COM

Distributeur officiel à Monaco

OFFICIAL PORRARI DEALER

Scuderia Monte-Carlo



Mercedes-Benz AMG GT R
03/17 - 27.000 km - 145.000 €



Mercedes-Benz SLS Roadster 63 AMG
10/12 - 55.000 km - 165.000 €



Porsche 991 Targa 4 GTS Exclusive Manufacture Edition
09/19 - 16.000 km - 178.000 €



Rolls-Royce Dawn
06/19 - 6.800 km - 325.000 €



Mercedes-Benz C63 AMG SW 5
07/17 - 47.500 km - 62.000 €



Mercedes-Benz GLC 63 AMG S
11/18 - 33.500 km - 85.000 €



Porsche 991 Carrera 4 GTS Cabriolet
06/18 - 12.000 km - Sur Demande



Rolls-Royce Dawn
08/19 - 1.100 km - 335.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic
02/18 - 32.400 km - 89.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé 4Matic
06/19 - 9.700 km - 139.000 €



Porsche Taycan 4S
01/21 - 900 km - 129.000 €



Rolls-Royce Ghost
12/10 - 26.000 km - 129.000 €



Mercedes-Benz S550 Cabriolet
04/17 - 52.100 km - 82.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG Cabriolet 4Matic
02/17 - 9.800 km - 129.500 €



Porsche Panamera Turbo
01/17 - 38.200 km - 101.500 €



Rolls-Royce Ghost
02/16 - 28.700 km - 179.000 €



Mercedes-Benz GLE 400d AMG Line
03/20 - 15.000 km - 79.800 €



Mercedes-Benz G63 AMG Edition 463
05/17 - 36.000 km - 110.000 €

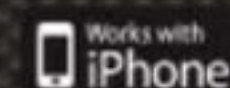


Porsche Panamera Sport Tursimo Turbo
11/17 - 30.100 km - 118.000 €



Maserati Levante S Q4
05/17 - 32.000 km - 73.000 €

Plus de 200 véhicules disponibles



RÉSEAUX



A3 Sportback Ambition Luxe 2.0 TDI Quattro 184 ch S Tronic
05/16, 90 200 km, cuir Milano noir, magnetic drive, Pk ext. S line, Pk alu ext., LED, sgs AV chauff., MMI Navi+, volant Sport multi. à méplat, TO pano verre, **24 900 €**



A8 Avus Extended 55 TFSI 340 ch Quattro Tiptronic 8
11/17, 34 500 km, Pack cuir étendu Valcona, TO pano., B&O, Pk ext. Chrome, Pack qualité air, Pack assist. route, Pk Confort AV chauff., sgs AR indiv., sgs AV/AR vent. et massants, **82 900 €**



RS 4 Avant V6 2.9 TFSI Quattro 450 ch Quattro Tiptronic 8
06/18, 47 300 km, cuir Nappa fin noir/gris, Audi drive select, side assist, pre-sense city, Pack éclairage, LED, sièges avant Sport, **85 900 €**



RS 5 Coupé 2.9 TFSI Quattro 450 ch Tiptronic
08/17, 63 750 km, Alcantara/Cuir noir/gris, Pack esthétique carbone & alu. mat, LED, châssis Sport, volant Sport 3 branches multi., MMI Navi+, **69 500 €**



RS Q3 340 ch
05/15, 79 650 km, cuir Nappa fin noir/gris, surpiqûres losange, sièges Sport Av. chauff., TO verre pano., Pack Brilliance, appli. déco. carbone, phares DEL, clim auto, volant cuir Sport RS, MMI Navi+, **39 900 €**



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



Lemauviel Exclusive

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

www.lemauviel.com



Q7 60 TFSI E 462 ch quattro Competition Tiptronic 8
03/21, 8 000 km, cuir Valcona noir, Pk ext. S line, Pk esthétique. Noir, susp. Sport, toit pano., B&O, sgs Sport, **96 000 €**



RSQ8 quattro 600 ch tiptronic
12/20, 1 000 km, tout cuir noir, Pack Carbone, échap Sport RS, freins céramique, **179 900 €**



e-tron Avus 50 quattro
09/20, 5 000 km, cuir Valcona noir, Pack Assist. Ville & Stationnement, sièges Avant chauffant à mémo, **68 840 €**



Q3 Sportback S line 45 TFSI e 245 ch S tronic
02/21, 5 000 km, similicuir/cuir noir/gris, Pack esthétique. Noir, virtual cockpit+, phone box, sièges Avant chauff., **55 700 €**



A3 Sportback 40 TFSI E 204 ch S line S tronic
12/20, 1 500 km, Alcantara/similicuir noir, Pk ext/int S line, Pack alu, virtual cockpit+, sièges chauff. Sport, LED, **43 360 €**



A5 Sportback 40 TDI 190 ch Avus S tronic 7
12/19, 15 800 km, int. noir, Pack Brilliance, Pack Eclairage, Matrix LED, régl., clim. auto., sgs Sport, TO, **42 900 €**



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 97
Contact : Geoffroy Jallu - Mob. 06 68 17 82 08 - g.jallu@saintmarcel-laon.com

www.audi-laon.fr



LAMBORGHINI MONACO

Concessionnaire officiel

Place de la liberté
06320 Cap d'Ail
Tél : 04 93 44 67 24
Arnaud NICOT : 06 43 80 17 20
anicot@segondauto.com

Lamborghini Huracán EVO V10
249 000€ - 2019 - 13 200 km

Lamborghini Huracán EVO V10
265 542€ - 2021 - 10 km





Distributeur
officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

- Achat, Vente, Dépôt Vente
- Service Après-Vente
- Mécanique véhicules sport & collection



Distributeur
officiel à Paris



Ferrari 458 Speciale - 03/2014 - 15 000 km - carbone, harnais, française, entretien Ferrari - 279 000 €

RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE NOTRE STOCK SUR WWW.BEAUMONTAUTOMOBILE.COM

Atelier & Showroom - 45 rue Cambronne - 75015 Paris - contact@beaumontautomobile.com
Tél : 01 45 51 38 60 - Steven : 06 12 69 25 61 - Aurélien : 06 72 14 84 92



RÉSEAUX



THE 8 « GOLDEN THUNDER ÉDITION »
1 seul exemplaire en France.



BMW M850i xDrive 530ch - exemplaire unique en France - V8 4,4 L de cylindrée - Teinte de carrosserie Frozen Black métallisé

Options : Suspension M Sport Professional, Télécommande universelle, Freins M Sport noirs, Vitrage Calorifuge, Sièges avant à ventilation active, Application en cristal CraftedClarity, Pack Chauffage Intégral, Drive Assist Pro, BMW Laser, Système Bower & Wilkins

MEC : 30/12/20 - KM : 75 - Prix : 149.900€

BMW VALENCE MONTELIMAR
04 67 50 40 92 - www.groupe-grim.com





MORGAN MOTOR COMPANY

MARCASSUS Sport
www.marcassus-sport.com

#MorganAdventure *Vivez vos nouvelles aventures en Morgan*

Venez essayer en concession la nouvelle Plus Four

Cette nouvelle Morgan allie l'élégance, le style, le confort et la puissance

Châssis full aluminium CX
Moteur BMW 2.0 Twin Turbo 255 hp
159g de CO₂/km combinée WLTP en Boite Auto - 165g de CO₂/km en BVM



Bénéficiez de nos offres de financement personnalisées disponibles sur simple demande

Nouveau service de location disponible

25 ans d'expérience au service de *Votre passion*



Achat - Vente - Courtage - Après-Vente - Pièces Détachées
Rejoignez Marcassus Sport Club pour plus de Services

Marcassus Sport BORDEAUX
40, impasse du Forgeron
33127 SAINT-JEAN-D'ILLAC
+33 (0) 562 122 900

Marcassus Sport TOULOUSE
26, avenue du Luron
31770 COLOMIERS
+33 (0) 562 122 900

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



SAINT GERMAIN

F-TYPE Cabriolet SVR V8 5.0 575ch BVA8
Santorini Black, cuir Jet
11/2017 - 51 018 km **119 900 €**



CHARTRES

XE R-Sport 2.0T 200ch BVA8
Caesium Blue, cuir Jet
09/2018 - 23 305 km **29 900 €**



SAINT GERMAIN

XF Sportbrake Prestige 2.0d 180ch BVA8
Stratus Grey, cuir Jet
08/2018 - 20 357 km **34 900 €**



SAINT GERMAIN

XE R-Dynamic 2.0d 180ch BVA8
Santorini Black, cuir Jet
12/2019 - 13 100 km **41 900 €**



ORLEANS

E PACE R-Dynamic D180 HSE AWD BVA8
Corris Grey, cuir Jet
09/2018 - 18 547 km **49 900 €**



CHARTRES

XF Portfolio 2.0T 300ch AWD BVA8
Santorini Black, cuir Ebony
08/2020 - 5 000 km **54 900 €**



ORLEANS

I-PACE EV400 AWD SE
Fuji White, cuir Jet
10/2018 - 11 983 km **59 900 €**



SAINT GERMAIN

F-TYPE Coupé Chequered Flag 2.0T 300ch BVA8
Fuji White, cuir Jet
10/2019 - 16 723 km **61 900 €**



SAINT GERMAIN

F-TYPE Cab R-Dynamic V6 3.0 340ch BVA8
British Racing Green, cuir Havane
06/2018 - 8 900 km **79 900 €**

Groupe Duffort

23 bis Av. de Saint Germain
78560 Le Port-Marly
01 39 58 80 71 - www.duffort-groupe.com

10 Av. des Droits de l'Homme
45000 Orleans
02 38 65 31 31

6 Rue Gilles de Roberval
28630 Nogent-Le-Phay
02 37 91 25 37



RANGE ROVER V8 5.0 AUTOBIOGR. SWB
Gris Causeway, cuir Noir
11/2013, 66 000 km
69 900 €



RANGE ROVER EVOQUE COUPE SI4 290ch
Noir Santorini, cuir Noir
02/2018, 42 578 km
44 900 €



LAND ROVER DISCOVERY SPORT 2.0d 4WD
Namib Orange, cuir Crème/Noir
08/2019, 11 500 km
51 900 €



LAND ROVER DEFENDER P400 S
Pangea Green, cuir Noir
11/2020, 2 500 km
89 900 €



RANGE ROVER SPORT P400 404ch DYNAMIC
Narvik Black, cuir Havane
10/2019, 25 603 km
89 900 €



RANGE ROVER SPORT P400 AUTOBIOGR.
Narvik Black, cuir Noir
03/2019, 16 515 km
92 900 €



RANGE ROVER P400 AUTOBIOGR. SWB
Santorini Black, cuir Havane
06/2019, 34 502 km
112 900 €



RANGE ROVER P400 AUTOBIOGR. LWB
Gris Carpathian, cuir Havane
06/2019, 22 388 km
119 900 €



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



JEAN LAIN HERITAGE



FORD MUSTANG BULLITT
2020 - 1 430 Km
74 900 €



PORSCHE 718 BOXSTER T PDK7
2019 - 17 100 Km
74 900 €



PORSCHE 718 CAYMAN S PDK7
2017 - 34 300 Km
69 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 CARRERA CAB PDK7
2017 - 41 300 Km
105 900 €



PORSCHE BOXSTER S TYPE 981 PDK7
2014 - 69 990 Km
59 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 TURBO PDK7
2014 - 48 500 Km
118 900 €



LOTUS ELISE S 145
2007 - 84 800 Km
36 900 €



ASTON MARTIN V8 VANTAGE
2010 - 14 500 Km
72 900 €



HONDA NSX
1991 - 88 900 Km
69 900 €

Classic Car, Youngtimer & GT

LOUIS BOJARUNIEC
Responsable commercial
bojaruniec.l@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 828 828 03

RÉMY ROMANO
Conseiller commercial
romano.r@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 64 02 16 31

526 route des Gorges du Sierroz - 73 100 Grésy-sur-Aix
+33 (0)4 79 88 66 36



www.jeanlainheritage.com

RÉSEAUX / SPÉCIALISTES



Ferrari SF90 Stradale
12/2020, 300 km, 560 000 € ttc



Ferrari 488 GTB 70th
08/2018, 1 000 km, 500 000 € ttc



Ferrari 458 Spéciale Aperta
08/2015, 1 000 km, 710 000 € ttc



Ferrari F430 Spider BVM6
05/2007, 16 000 km, 215 000 € ttc



Lamborghini Aventador SVJ
2020, 100 km, 490 000 € ttc



Porsche Carrera GT
05/2005, 7 000 km, 950 000 € ttc



Mercedes AMG GTR Roadster
10/2019, 1 500 km, 199 000 € ttc



Dodge Viper SRT TA
08/2014, 9 000 km, 150 000 € ttc



McLaren 650 S LeMans Edition
06/2015, 6 300 km, 285 000 € ttc



McLaren 675 LT Spider
06/2016, 13 500 km, 265 000 € ttc



McLaren 650 S Can-Am Edition
06/2016, 12 500 km, 320 000 € ttc



Koenigsegg Gemera
En commande, livraison 2023, PSD

contact@absolutcarsconsulting.com | www.absolutcarsconsulting.com | absolut.cars.consulting

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 599 SA Aperta (80 ex.) - 1 290 000 €, 12/11,
2 800 km, hard top carbone, certificat classique



Ferrari Enzo - 1 890 000 €, 08/04, 29 500 km,
1^{er} main Pozzi, dossier, embrayage neuf, trousse



Ferrari F12 TDF Tailor Made - PSD, 6 100 km, lift, full
cuir Testa di Moro, full carbone, Classiche, régulateur



Ferrari 488 Pista Spider - 570 000 €, 10/19, 900 km,
1^{er} main, Lift system, pack carbone max, JBL, état neuf



McLaren 600LT MSO - 224 900 €, 02/19, 12 000 km,
Lift, intérieur carbone, baquet carbone, camera, hifi B&W



Ferrari 512 TR - PSD, 32 000 km, BVM, Classiche, set
de bagage complet, état exceptionnel, carnet



Lamborghini Huracán LP640-4 EVO - 254 000 €, 06/19,
8 700 km, malus payé, état except., film bloc avant, lift



Ferrari 458 Speciale - 264 900 €, 02/15, 14 500 km,
Fr., BVF1, pk carbone complet, état excep.



Mercedes G500 Cab. Final Edition 200 Brabus -
349 000 €, 10/14, 18 000 km, cuir Designo, Distronic, tél.



Ferrari F355 GTB BVM - 89 900 €, 1995, 57 600 km,
Pozzi, carnet, courroies OK, état exceptionnel



Mercedes G500 Final Edition 200 - 280 000 €, 10/13,
10 500 km, Distronic plus, sges chauffants, Bluetooth



Ferrari 812 Superfast - 305 000 € (TVA réc.), 02/19,
3 200 km, 1^{er} main, Fr., Lift, pk carbone, JBL

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

SHOWROOM SUR RDV UNIQUEMENT +33 1 42 18 48 97 - EMAIL : CONTACT@LARTDELAUTOMOBILE.FR

WEST MOTORS

Achat et vente de véhicules sports et premium

Votre distributeur de jouets pour grands enfants sur la région lyonnaise vous présente :

PORSCHE 992 CABRIOLET



2020 975km
149 900€ ou 1 386,69€ / mois
1ère main française malus payé -
Echap. sport - PDLs+ - Bose - AV
angles morts - Cam. recul -
Sièges sport, chauffants, ventil -
Volant chauffant - Servotronic +
Véhicule sous garantie constructeur

FERRARI 360 MODENA



2004 75 540km
66 790€
Origine France, Pozzi Lyon -
Historique limpide - Boite méca-
nique - Rosso Corsa - Jantes
alu. - Écussons - Étriers rouge -
Sellerie cuir beige - Pédalier alu
Véhicule garanti 12 mois

PORSCHE 992 CARRERA 4S



2019 5 465km
164 900€ ou 1 630,34 € / mois
1ère main Française - JA Carrera S
20/21" - Roues AR direct - Servotro-
nic + - Bose - Echap. Sport - PASM
-10mm - PDLs+ - Cam. recul - SportChro-
no - Cuir noir - Sièges sport adaptatifs
Véhicule sous garantie constructeur

PORSCHE 991.2 TARGA 4 GTS



2019 7 433km
145 900€ ou 1 474,87 € / mois
Origine France - JA Turbo S 20"
- Echap. sport - PASM - Cam.
recul - Entry & Drive - Regul. vi-
tesse - Cuir/Alcantara - Sièges
sport plus élect. chauffants
Véhicule garanti 12 mois

ASTON MARTIN DBS 2+2



2010 15 868km
139 900€
Immat. France suivi exclusif
Aston - Quantum Silver - Cam.
recul - Sièges élect. chauff-
fants - Int. Cuir/Alcantara - Bang
& Olufsen - Pack carbone int/ext
Véhicule garanti 12 mois

BMW M3 E93 DKG CAB



2012 67 790km
47 900€ ou 696,09 € / mois
Origine France - Historique limpide -
JA alu 19" poli - Regul. vitesse -
Aide parking AV/AR - Accès confort -
Sellerie cuir Merino BMW Individual
Oxyd Braun - Sièges élect. mémoire
Véhicule garanti 12 mois

PORSCHE 991.1 CARRERA 4 GTS



2018 20 989km
137 900€ ou 1 198,90€ / mois
Origine France - JA Turbo S 20"
- Roues AR dir. - Servotronic + - Bose
- Echap. sport noir - Cam. recul -
Cuir/alcantara noire - Sièges sport
adaptatifs + - Volant alcant. chauff.
Véhicule garanti 12 mois

FERRARI 488 SPIDER



2019 9 949km
244 900€ ou 1 196,68 € / mois
1ère main Origine France - Rosso
Scuderia - JA 20" Diamant Grigio
Corsa - Écussons - Volant carbone
- Caméra AV/AR - Echap. sport -
Lift - Sellerie cuir Nero Surpiques Giallo
Véhicule garanti 12 mois

PORSCHE CAYENNE S



2018 42 467km
84 900€ ou 967,99 € / mois
Origine France - JA Turbo 21" -
Roues arrières dir. - Servotronic + -
PASM - Toit ouvrant - Chrono - Cam.
recul - Accès confort - Full cuir
bicolore noire/mojave - Bose
Véhicule garanti 12 mois

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

Vente d'automobiles d'exception | Nombreux services | moteuretsens.com



Aston Martin DBS Superleggera
12/18 – 18 600 km – 265 000 €
Cuir/Alcant. noir, sges élec. chauff. à mémo,
Pack carbone int., radars AV/AR, B&O



Aston Martin Vanquish Zagato Volante
09/18 – 29 km – 670 000 € (TVA récup.)
Cuir noir, sièges Sport élec. chauff. à mémo,
Pack Villa d'Este, volant One77, B&O



Lamborghini Huracán LP 580-2
05/16 – 18 200 km – 169 900 €
Cuir noir/vert & surpiq. vertes, sges élec.,
caméra, Lift AV., navi., carnet & pochette



Porsche 992 Targa 4S Heritage Design Edition
12/20 – 17 km – 290 000 € (TVA récup.)
Cuir Héritage, Pack Sport Design, PDCC
Sport, échap. Sport, Lift



Ferrari 360 Challenge Stradale F1
06/04 – 250 km – 329 000 €
Alcantara rouge/noir, Pack carbone int.,
hamais, sièges baquets carbone, carnet



Porsche 992 Carrera S
04/19 – 17 300 km – 126 900 €
Cuir noir, sges élec. chauff. venti. à mémo,
Servotronic +, échap. Sport, 90L, TO, Bose



Ferrari 575 M Maranello
12/03 – 20 600 km – 124 900 €
Cuir noir surpiq. rouges, échap. Sport,
sièges baquets carbone, clim, carnet



Aston Martin V8 New Vantage Coupé AMR
08/20 – 960 km – 184 900 €
Cuir/Alcan. noir, freins céramique, sgs
élec. chauff. à mémo, régul., caméra

10 rue de l'Orme Saint-Germain
91160 CHAMPLAN, France

Tél : 01 69 30 98 40
contact@moteuretsens.com

Uniquement sur rendez-vous
Lundi au samedi : de 9h30 à 19h30



Maserati Mistra 3700
01/65, 105 080 km, BVM
250 000 € (TVA non-déductible 17%)



Audi R8 GT Spyder
10/12, 51 100 km
109 000 € (TVA non-déductible 17%)



Porsche 993 Carrera RS Look
01/95, 245 000 km, BVM, 272 ch,
carnet, moteur neuf 2020.
65 000 € (TVA non-déductible 17%)



Ferrari F430 Scuderia F1
03/09, 47 920 km, 510 ch, BVM
139 000 € (TVA non-déductible 17%)



Mercedes SL 320
1988, 142 000 km, 1^{ère} main
26 000 € (TVA non-déductible 17%)



Porsche 997 Carrera Cabriolet
02/07, 104 800 km, BVA, hard-top
58 000 € (TVA non-déductible 17%)

Vos annonces

Envoyez votre photo + texte à pub.sportauto@reworldmedia.com

Règlement par  au 01 41 33 57 73 ou par chèque à l'ordre de Sport Auto à adresser à

Sport Auto Petites Annonces
TSA 70002, 8 rue Barthélémy Danjou - 92100 Boulogne Billancourt

Vendez votre auto
à partir de
29€*

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 10 juin**



Ferrari 328 GTS
04/86, 26.984 km, Rosso Corsa, cuir nero, certifié Classiche • **114.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 488 GTB
08/19, 4.854 km, bleu Abu Dhabi, cuir / alcantara nero, sièges Racing, volant alcantara, Hifi Premium, Lift • **219.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 812 Superfast
12/19, 12.402 km, Rosso 70 th, cuir / alcantara noir, sièges racing carbone, display, lift • **319.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari GTC 4 Lusso T
09/17, 4.952 km, grigio Silverstone, cuir nero, Display passager, échappement sport, JA 20 Diamant • **219.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 458 Italia
03/14, 31.500 km, bianco Avus, cuir nero, volant carbone / Led, étriers jaunes, écussons • **162.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 812 Superfast
12/18, 4.147 km, Rosso Corsa, cuir / alcantara nero, sièges racing, écussons, Display passager • **324.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari California T
04/16, 40.927 km, grigio Silverstone, cuir cuoio, suspensions magnétiques, écussons, JA 20 • **144.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 458 Italia
01/11, 17.002 km, Rosso Corsa, cuir nero, GPS, écussons, JA 20 • **165.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00
Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr

Parking sécurisé pour automobiles de sport et de collection

Tél. 06 09 41 04 81 / 06 03 35 74 63 compagniedesremisages@wanadoo.fr



www.compagnie-des-remisages.com/



RPO
classic

Sport et collection - Paris-La Défense
Tél. : 06 09 41 04 81



ALPINE A110 Première édition - 2 300 km.....	2018	MERCEDES 190 SL Cabriolet.....	1959
BENTLEY Turbo R - BV4.....	1993	MERCEDES 220 SE Cabriolet.....	1963
BMW 2002.....	1972	MERCEDES 500 E.....	1992
CADILLAC DeVille cabriolet.....	1964	PORSCHE 930 turbo cabrio - 14 Mkm.....	1987
CITROEN SM Carburateurs.....	1971	PORSCHE 997 4S X51 Tiptro - 55 Mkm.....	2007
FERRARI F430.....	2006	TVR Chimaera 450 - Conduite à gauche.....	2000
FERRARI 599 GTB HGTE Usine.....	2011		

VOS ANNONCES

ASSURANCE AUTO

Au Mans chaque 24 h d'assurance coûte moins cher qu'ailleurs.
Réductions importantes pour kilométrage limité.



Nouveaux tarifs 2021

Exemples de tarifs

(Tarifs tous risques, - de 7.000 km / an, avec 50% de bonus, garage et lieu de garage à Paris).



Ferrari 812 Superfast
A partir de 1 800 €/an*



Ferrari F8 Tributo
A partir de 1 400 €/an*



Ferrari 458
A partir de 800 €/an*



Ferrari F430
A partir de 700 €/an*

Assurance tous risques **Circuit/Loisir** incluse dans votre contrat.
Pour un devis personnalisé contactez **Rémy Parisseaux** au **06.64.96.64.84**

ASSURANCE AUTO



Chevrolet Camaro 2018
A partir de 520 €/an*



Corvette C7 Stingray 2015
A partir de 587 €/an*



Corvette Z06 2013
A partir de 692 €/an*



Lamborghini Huracán 2016
A partir de 900 €/an*



Maserati Ghibli 2018
A partir de 506 €/an*



Porsche 992 2019
A partir de 916 €/an*



Lamborghini Aventador 2016
A partir de 1150 €/an*



Maserati GranTurismo 2008
A partir de 680 €/an*



Porsche 991 GT3 2013
A partir de 635 €/an*



Lamborghini Gallardo 2014
A partir de 750 €/an*



Maserati Quattroporte 2016
A partir de 792 €/an*



Porsche 997 Speedster 2011
A partir de 670 €/an*



Lamborghini Urus 2020
A partir de 1156 €/an*



Maserati Levante 2020
A partir de 600 €/an*



Porsche Cayenne Hybrid 2016
A partir de 630 €/an*

Assurance tous risques **Circuit/Loisir** incluse dans votre contrat.
Pour un devis personnalisé contactez **Rémy Parisseaux** au **06.64.96.64.84**

27^e

SPORT & COLLECTION

500 Ferrari contre le cancer

11/13 JUIN
au



CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

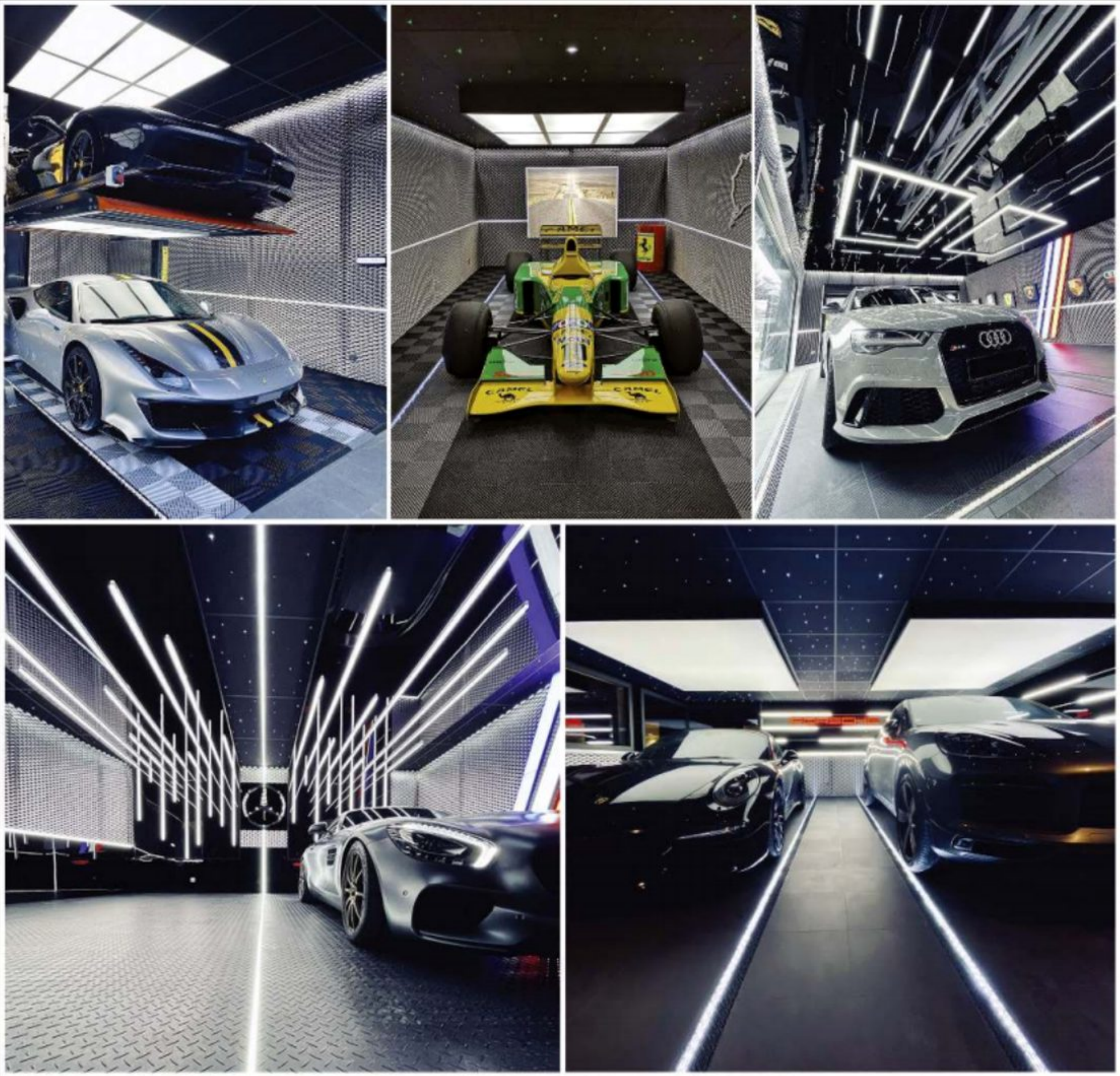
www.sportetcollection.org

Lamborghini, Maserati, Aston Martin, Mc Laren, Jaguar... Hypercars, GT de Piste,
La saga Ligier - Plateaux Le Mans - F1 & monoplaces historiques - GT - Avant-Guerre...



Renseignements et inscriptions : sport.et.collection@free.fr - 06 83 78 82 39

VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES



OFFREZ LUI SON ECRIN

GARAGE SUR MESURE / CONCEPTEUR HAUTE COUTURE

01.69.41.90.77
gmouret@innovabox.fr
www.innova-box.net

CABINET CHRISTOPHE MÉRIAN

depuis 1987

Assurance collection dès 10 ans regroupant des véhicules modernes et anciens dans 1 seul contrat

Américaines (Corvette, Mustang, Camaro)A partir de 690 €
Sportives récentes (RS4, M3, Boxster)A partir de 830 €
SUV (Cayenne Turbo, X6 M, Range SVR)A partir de 880 €
Hyper sportives (Huracan, AMG GTR, 488)A partir de 1610 €

Garanties : Tous risques avec assistance 0 km, sécurité conducteur, promenade, bonus 0.50, conditions d'accès respectées

Tél : 03 88 54 29 39 - Christophe.merian@wanadoo.fr ORIAS : 07D12543

Francis MAGANA



Achat Vente Voitures Sport & Prestige

SPÉCIALISTE DEPUIS 1969

☎ 06.61.38.81.31 ■ francismagana@orange.fr

31, avenue de Grande-Bretagne, 31300 Toulouse

Jaguar XJ II Long Ultimate V8, noir métal, cuir beige, 2012	Ferrari 458 Italia, noire, cuir noir, 18.500 km 2011
Jaguar XK8 4.2 Cabriolet BVA, grise 2003	Ferrari 360 Modena F1, bleu gris, cuir, échap. inox, 30.500 km. 2001
Porsche 997 Targa 4S 3.8 385 ch PDK, gris, full 2011	Ferrari 575 Maranello, bleu gris, cuir noir 2004
Porsche 993 C4S, bleu océan, cuir noir, 1 ^{ère} main 1998	Ferrari 308 GT4, rouge, cuir noir, 62.800 km 1979
Porsche 996 C2 Cab. 3.6 BVM, gris, cuir noir, pack carbone 2004	Maserati Shamal, rouge, cuir noir 1991
Porsche 965 Turbo 3.6, grise, cuir noir 1996	Maserati GranTurismo S 4.7, grigio granito, pk carbone 2009
Mercedes CLS 500, noir, cuir noir, full options 2006	Maserati Ghibli V6 3.0d 275, BVA, noire, ITC sable, 19.200 km. 2016
Lexus Esprit Turbo Essex N°2, bleu, cuir rouge 1982	Aston Martin DB7, verte, cuir marron clair 1998



Ferrari 812 Superfast

08/19, 6.705 km, Rosso Corsa, cuir noir, volant carbone / Led, caméra, JA 20 Forged, lift • **329.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari GTC4 Lusso

01/17, 28.413 km, argento Nurburgring, cuir noir, Display, Apple Car Play, Lift • **219.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari 599 GTB

10/06, 37.721 km, grigio Silverstone, cuir grigio Daytona, carbone intérieur, Susp. HGT • **139.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari 488 Spider

12/15, 31.658 km, bleu Corsa, cuir noir, Pack carbone intérieur, caméra, Lift • **219.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Lamborghini Huracan Evo Spyder 5.2 V10 640 4WD
07/2020, 1 249 km, Blu Aegir, Garantie Selezione
• **275 000 € TTC**

Lamborghini Mulhouse - Jean-François Casazza
jf.casazza@lamborghini-mulhouse.com
+33 6 79 98 11 79



Lamborghini Huracan Evo Spyder 5.2 V10 640 4WD
01/21, 1 500 km, Giallo Inti, Garantie Constructeur
• **290 505 € TTC**

Lamborghini Lyon - Lionel Laffont
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
+33 6 43 55 85 39



Bentley Flying Spur W12 635ch First Edition
12/2020, 1 500 km, Onyx, cuir noir Beluga, 1^{ère} main, gar. Constructeur 24 mois • **249 900 € TTC**

Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



Bentley Continental GT V8 4.0 550ch
12/20, 3 122 km, Gris Granite, cuir marron Burnt Oak, 1^{ère} main, gar. Constructeur 24 mois • **239 900 € TTC**

Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03

GENTLEMEN DRIVERS

A S S U R A N C E S

Créateur de solutions d'assurances
pour véhicules de prestige



Faites votre demande de devis en ligne sur

www.gentlemen-drivers-assurances.com

Gentlemen Drivers Assurances • BP193 • 51057 Reims Cedex • Tel 03 26 77 54 70

N° ORIAS 07 008 421



Ferrari FF
09/11, 51.900 km, rouge métal, cuir noir, sièges Daytona, habillage carbone, caméra de recul • **134.900 €**
Maserati CLG Rennes (35)
Charles de Saint Seine – 06 37 94 33 73
cdesaintseine@clgmotors.com



Porsche 964 3.6 Turbo
05/93, 119.900 km, rouge verni, cuir noir, climatisation, toit ouvrant, échappement sport • **179.900 €**
Maserati CLG Antibes (06)
Pierre Houdant – 06 35 93 65 42
p.houdant@clgmotors.com



Caterham Super Seven 1600 (Châssis SV)
Neuf, 0 km, Stone grey, cuir rouge (+ tableau de bord, pommeau et tunnel de frein à main), JA 13 Classic Custom, plancher bas • **55.180 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Mercedes CLA Shooting Brake 45 AMG Speedshift 4Matic
01/17, 88.000 km, gris, cuir / alcantara noir, T.O Pano, régulateur adaptatif, 1^{ère} main • **36.900 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Abarth 695 Biposto 1.4 Turbo 16V T-Jet 190 cv
12/16, 36.000 km, gris mat, tissus gris, la plus petite des Supercars, 190 cv pour 997 kg • **29.900 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Mercedes 500 SL A (R107)
10/85, 38.500 km (Certifiés Artcurial), rouge, cuir gris, sièges chauffants, climatisation, régulateur, autoradio Becker • **68.000 €**
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Audi RS Q8 quattro Tiptronic
05/21, 0 km, neuf, noir Orca, cuir noir, affichage tête haute, échappement RS, freins céramique / étriers rouges, crochet attelage électrique, JA 23 • **188 025 €**
Audi Olympic Auto (28) - 02 37 30 05 00



BMW M2 Competition
02/2019, 6 900 km, boîte DKG7, freins M Sport, volant Performance, toutes options, contrat entretien 3 ans, non fumeur, en garage sous housse • **73 500 €**
06.81.15.45.17 (dpt 33)



Collection de magazines SPORT AUTO
Collection complète de magazines Sport Auto de 2005 à 2020, aucun manquant. Emballés année par année. Parfait état • **faire offre.**
+32 (0)475 230502 - Belgique (près de Bruxelles)



Porsche Panamera S Hybride rechargeable 416 ch
05/14, 110 000 km, ITC bi-ton beige/sable, pack Confort, pack Sport +, sièges Av/Ar chauffants, régulateur, Bose, GPS, clim... 2^{ème} main, or. Porsche Limoges, excellent état • **56 500 €**
06 07 77 74 04



Ferrari 328 GTB
04/1987, 69 000 km, cuir noir, historique complet, carnet + factures, état impeccable, essai complet dans Auto Rétro n°388 fourni avec la voiture • **79 000 €**
+ 32 (0)494 137 661 - benoit.oleffe@skynet.be



Ferrari Testarossa
08/1991, 105 000 km, cuir noir, historique complet, carnet + factures, état impeccable, éligible au statut de «Classiche» • **89 000 €**
+ 32 (0)494 137 661 - benoit.oleffe@skynet.be



Lui aussi



VULCANET.SHOP

VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES

Spécialiste Rolls-Royce

Mécanique | Carrosserie | Après-Vente



Prise en charge et restitution du véhicule à votre domicile*
Pièces d'origine exclusivement • Services personnalisés

AUTOHAUS 60

32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly • 03 44 57 01 65



* Région Ile-de-France, autres régions sur demande.



Audi A3 Sportback S line e-tron 1.4 TFSI 204 ch S tronic 7

03/18, 40 200 km, tissu/cuir noir/gris, Park assist, Pk Assist., Pk alu, régul., LED, sgs Sport • **29 850 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) – 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu – 06 68 17 82 08



Audi A4 Design Luxe 2.0 TFSI ultra 190 ch S tronic
03/18, 37 600 km, cuir Milano noir, Pk ext. S line, volant Sport multi 3 branches à méplat, sgs AV. élec. à mémo., MMI Navi +, LED • **28 900 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) – 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu – 06 68 17 82 08



Audi A4 Avant S line 30 TDI 136 ch S tronic
07/20, 5 950 km, tissu Séquence/cuir noir/gris, Pack S line, volant Sport, Audi pre sense city, TO pano. • **38 990 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) – 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu – 06 68 17 82 08



Audi Q5 Design Luxe 2.0 TDI quattro 190 ch S tronic

03/18, 61 200 km, cuir/Alcantara noir, sgs AV. Sport, LED, virtual cockpit, MMI Navi + • **39 900 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) – 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu – 06 68 17 82 08



Aston Martin Vantage S Roadster V8 Sportshift

09/13, 44 500 km, 436 ch, cuir noir, finition Piano Black, sièges élec. à mémo, ordi, GPS, xénon, clim • **84.900 €**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Toyota Rav4 Hybride 218 ch 2WD Collection

06/19, 29 890 km, cuir/alcantara noir, sièges AV chauffants, caméra, clim auto, GPS Touch & Go, TO pano, JBL • **36.900 €**

Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Porsche 991 Carrera S Cab PDK 3.8 L 400 CV
2012, 58.000 km, noir basalt, cuir noir, PSE, Chrono, Bose, PASM, options, carnet • **93.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera 4S Cab PDK 3.8 L 400 CV
2013, 25.000 km, brun anthracite, cuir beige Louxor, capote marron, PSE, Techno, JA 20, PASM, options • **101.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Targa 4 PDK PH 2 370 CV
2017, 58.000 km, gris quartz, cuir espresso, PSE, PASM, caméra., Bose, Apple Car Play, options, 1^{ère} main • **106.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 997 C4 S Targa 3.8 L BVM6 355 CV
2017, 58.000 km, bleu nuit, cuir gris, PSE, Chrono S+, PASM, S. Sport Chauff., Bose, Parktronic, options • **63.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Patrim One

assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

Solutions exclusives
pour les automobiles de prestige & de collections
sur www.patrimOne.com

Contacteur Ladislav Palisson
Tél 01 42 99 60 20
Fax 01 42 99 60 26
lpalisson@patrimone.com



Le Spécialiste N°1 de la housse depuis 1989

05 57 158 158



Fêtes des pères 2021

Et si vous receviez enfin le cadeau dont vous rêviez ?

www.car-cover-france.com



Votre référence pour la restauration et la réparation de véhicules toutes marques au Mans.



@des_rencontres_mécaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

☎ 02 43 84 37 01
📷 #damycarrosserie
📌 @DamyCarrosserie
🌐 www.damycarrosserie.com

ACCESSOIRES & SERVICES

TOUR AUTO 2021 Optic 2000

- 30/08 GRAND PALAIS ÉPHÉMÈRE
- 31/08 BEAUNE
- 01/09 Aix-les-Bains
- 02/09 VALENCE
- 03/09 NÎMES
- 04/09 NICE



30^e EDITION

30 AOÛT - 4 SEPTEMBRE 2021

Optic 2000
Une nouvelle vision de la vie

by LORENZO ★ HWXX





CABINET HAMLATI
assurance

NOUS ASSURONS VOTRE AUTOMOBILE DE PRESTIGE

Porsche, Ferrari, Lamborghini, Bentley, Aston Martin,
Maserati, Bugatti, Jaguar...



Allianz 

Exemple d'offre tarifaire :

Porsche 911 GT3 - 991 - 475 CH de 2013,
l'assurance tout risque, remorquage frais réels vers garage
qualifié de la marque à partir de 653.78€.*

*voir conditions en agence

Qualité - Conseil - Tarif

Tél. 02 43 94 13 86 / sabrina.lafleche@allianz.fr

Sabrina Hamlati Agent général Allianz 12 Bd Montréal BP 83 72200 La Flèche

PAGID

PAGID RSL



RSL pour utilisation sportive et circuit

PAGID RSC



RSC pour disques en carbone céramique



Les plaquettes Brembo Sport HP 2000 sont destinées à une utilisation routière sportive. Elles sont silencieuses, homologuées et procurent de très bonnes performances.

Disques, kits et plaquettes disponibles pour la plupart des sportives et supercars : Audi RS et R8, Ferrari, BMW M, Lamborghini, Maserati, AMG, Porsche, Renault RS, Subaru...

www.atomix-r.fr - Freinage Hautes Performances
01.43.80.16.03 - Distribution en France - info@atomix-r.fr



brembo Racing



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins

Rétro ASSURANCES

COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



G. LOPEZ

« Nous en prendrons grand soin ! »

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé
05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



N° FR2002-1

RETRO Assurances est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transatlantique SAS, Société de Courtage en Assurances.
Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 30084446 - N° ORIAS : n° 07091752 - www.crtas.fr

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV du 14" au 20"



P75

P94

NEW

Pneus été, hiver et toutes saisons, du 13" au 19"

PLATIN
★ ★ ★ TYRES



RP 420 SUMMER



Découvrez notre gamme complète de pneumatiques et jantes sur notre site platin.fr et rejoignez-nous sur Facebook facebook.com/platinfrance

Essayez notre configurateur !
configurateur.erol.fr



CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI, SPORT & COLLECTION



SWISSVAX™ PROVENCE

"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."

TRAITEMENT CARROSSERIE & CUIRS

Lustrage | Réparation de cuir | Rénovation | Recoloration

SWISSVAX D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH** | +33 (0)6 27 34 33 46 | contact@carrosserieherve.com

CH PROVENCE D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com

CH CÔTE D'AZUR Route de Vence 06800 **CAGNES-SUR-MER**
+33 (0)4 89 97 86 57 | cotedazur@carrosserieherve.com



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

carrosserieherve.com



VOTRE VOITURE MÉRITE L'ASSURANCE D'UN SPÉCIALISTE

✓ **DEVIS EN 60 SECONDES**

y compris pour Aston Martin,
Maserati, Lamborghini, Ferrari

✓ **ASSISTANCE 0 KM**

sans limite de prise en charge



L'ASSUREUR DE VOS VOITURES DE PRESTIGE DEPUIS 1960



Editez votre devis
en vous rendant sur

www.tea-cerede.com

01 48 01 95 40

5, rue du Général Foy,
75008 Paris

FILIALE DE
FINAXY
GROUP



LE PLAISIR. RIEN QUE LE PLAISIR...

RÉSERVÉ AUX PASSIONNÉS

Prenez le volant d'automobiles d'exception, nous faisons le reste.

Le Toys Club offre à ses Membres la liberté de conduire les plus belles et les plus récentes automobiles de sport et de prestige. Chaque Membre dispose d'un capital de points et de kilomètres dont il peut profiter à sa guise tout au long de l'année, selon la formule de son choix. Être membre du Toys Club, c'est s'affranchir des contraintes inhérentes à l'achat d'un véhicule d'exception : décote, entretien, parking, assurance, frais d'immatriculation, taxe carbone, intérêts financiers, lavage... C'est aussi s'épargner les démarches liées à la revente.

Informations et conditions sur toysclub.fr



OFFRE PRIVILÈGE

**ULTIMATE
PROTECH**



RÉSERVÉE AUX LECTEURS DE SPORT AUTO
pour toute adhésion au Toys club,
un stage de pilotage Pro'Pulsion offert.

Nos véhicules sont protégés
par notre partenaire Ultimate Protech.



PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.



* Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr



ADRESSE:

75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

info@paintshieldfrance.fr

Soyez fier de votre garage !



TRM GARAGE

Aménagement, rangement et personnalisation de garage pour particuliers et professionnels depuis 2010.

www.trmgarage.com

**DPM
MOTORS****DPM
CLASSIC**LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ**AUDI S3 SPORTBACK 310 QUATTRO**
04/21, gris Daytona, cuir noir, T.O pano,
B&O, caméra, J.A 19...
73.500 €**AUDI S4 AVANT QUATTRO TFSI**
11/17, gris Daytona, cuir noir, 20.400 km,
S.C, T.O Pano, carbone, caméra...
60.000 €**AUDI RS4 2.9 L 450 CH**
10/20, gris Nardo, cuir noir, 8.700 km, T.O
Pano, caméra, JA 20...
100.000 €**AUDI RS6 AVANT 4.0 L 600 QUATTRO**
05/20, gris Daytona, cuir noir, 6.500 km,
Pack Dynamic RS, soft close, JA 22...
140.000 €**FERRARI PORTOFINO**
04/21, bianco Avus, cuir bleu, 1.520 km, S.
Ventilés, caméra 360°, Magnéride...
210.000 €**FERRARI F8 TRIBUTO**
10/20, argent, cuir Cuoio, 1.711 km,
carbone, front Lift, caméra...
310.000 €**FERRARI FF**
08/11, anthracite, cuir marron, 53.300 km,
carbone, alcantara, S.C, caméra...
135.000 €**FERRARI GTC4 LUSSO**
01/17, noir, cuir Cuoio, 23.030 km, front
Lift, caméras, J.A 20...
220.000 €**MCLAREN 540C**
11/16, gris, cuir fauve, 15.300 km
140.000 €**PORSCHE 991 TARGA 4S**
08/17, rouge, cuir noir, 31.200 km, PCCB,
PDCC, roues Arr. directrices...
145.000 €**PORSCHE PANAMERA TURBO 550**
02/20, noir, cuir noir, 65 km, roues Arr.
directrices, carbone, caméra 360°...
175.000 €**MCLAREN 675 LT**
02/16, bleu, alcantara noir, 5.700 km,
carbone, caméra, Lift...
260.000 €**PORSCHE 992 C2 S**
05/19, argent, cuir noir, 12.400 km, Echapp.
Sport, Chrono, caméra, J.A RS Spyder...
135.000 €**PORSCHE 992 C2 S CAB.**
2021, noir, cuir noir, 80 km, S. Ventilés, roues
Arr. directrices, Echapp. Sport...
166.000 €**PORSCHE 992 C4 S CAB.**
02/20, argent GT, cuir gris, 5.633 km, roues
Arr. directrices, PDCC, S. Ventilés, Bose...
165.000 €**PORSCHE 992 TURBO S**
12/20, argent GT, cuir noir, 50 km, T.O, S.
Ventilés, Chrono, Lift, PASM...
250.000 €DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco

DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com

Tél. : +377 93 50 22 70



application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'App Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

SPORT

148.

REPORTAGE FI

La FIA s'est dotée de moyens pour effectuer des contrôles techniques renforcés sur les monoplaces de Formule 1. Explications.

L'ACTUALITÉ DES GRANDES DISCIPLINES & L'ANALYSE DE NOS REPORTERS

DPPI

ET AUSSI...
COULISSES FI
GP du Portugal
& d'Espagne

164. LA LÉGENDE DU SAFARI

Le WRC revient au Kenya ce mois de juin. Une épreuve mythique où tout est plus grand, plus long, plus éprouvant. De grands noms du Rallye s'en souviennent.



Laurent Vilayon

142

STUDIO

Citroën SM "Rallye" (1971 & 1973)



DPPI/Antoine Vincent

160

ENQUÊTE FI

Quel avenir pour Haas ?



Motorsport - images/LAT/Panoramac

168

UNE COURSE, UNE HISTOIRE

27 juillet 1986, à Hockenheim

A gauche, la SM Gr. 4 du Rallye du Maroc 1971 (reconstruction à l'identique), et à droite, la SM proto Gr. 5 "châssis court" pilotée par Guy Verrier au Bandama 1973.



Sa Majesté la baroudeuse

Taillée seulement pour les autoroutes, la SM ? Pas du tout ! Le vaisseau amiral de Citroën s'est attaqué à quelques-uns des rallyes les plus éprouvants de son époque et s'est même offert le luxe de s'imposer dès sa première sortie ! C'était il y a cinquante ans.

Par Alain Pernet Photos Laurent Villaron



S

a présentation au Salon de l'automobile de Genève, en 1970, avait fait grand bruit. Pensez donc : une GT Citroën propulsée par un V6 Maserati ! Il y avait de quoi piquer les imaginations les plus rétives. Bon, il faut bien le reconnaître, avec ses presque 5 m de long, ses 1 450 kg et ses équipements cossus, la SM semblait a priori plus conçue pour avaler les kilomètres d'autoroute en tout confort que pour taquiner le chronomètre

en course. Cette prédisposition n'a nullement découragé René Cotton, le patron du service Compétitions de Citroën depuis 1965. Grâce à cet homme entreprenant et méthodique qui a beaucoup apporté au rallye (il a notamment introduit les prises de notes virage par virage), les Citroën DS ont enchaîné les succès sur des épreuves aussi variées que le Monte-Carlo (victoire en 1967) ou le Rallye du Maroc. Après des tests préalables menés dans le plus grand secret dans les Cévennes afin d'en évaluer le potentiel sportif, René Cotton décide d'engager la SM sur certains rallyes où ses qualités pourraient le plus s'exprimer. Le service Compétitions, alors installé sur le chemin vicinal 2 de Vélizy (sur le terrain de l'actuel centre de style Stellantis), ne dispose pas de gros moyens. Cette première sortie en compétition se fera donc « à l'économie » lors du Rallye du Maroc 1971. Deux SM sont engagées en parallèle des DS. Vainqueur des deux précédentes éditions sur une DS proto, Bob Neyret est logiquement sollicité pour piloter la SM : « Je trouvais la voiture très intéressante

techniquement mais pas assez éprouvée, nous raconte l'ancien dentiste grenoblois. J'ai décliné la proposition, préférant courir sur la DS qui avait fait ses preuves. Je n'imaginai pas que la SM puisse gagner dès sa première course... » C'est donc Jean Deschaseaux (n° 16) et Jean Vinatier (n° 3) qui font débiter celle qui est vite surnommée « Sa Majesté ».

Départ sur les chapeaux de roues

Quoiqu'engagée en Groupe 4, cette SM ne bénéficie d'aucun développement technique spécifique : « Elle était très proche de la série, pour ne pas dire totalement de série ! », nous confirme Jean Vinatier. Elle comptait néanmoins dans son jeu quelques atouts, hérités de la DS : une suspension hydropneumatique facilement ajustable et des jantes en résine renforcée développées dans son coin par l'ingénieur Maucout de Michelin. Ces jantes offraient une résistance accrue pour un poids deux fois moindre (4,2 kg au lieu de 9,4). En prime, une modification des échappements permet de gagner 5 ch, alors qu'un blindage inférieur protège la boîte de vitesses, située devant le moteur, qui se trouve, lui, en position centrale avant. L'équipe Citroën prépare l'épreuve au mieux : « Nous avons effectué des reconnaissances avec des SM pendant une dizaine de jours, se souvient Jean Vinatier. Clairement, l'équipe visait un bon résultat sur ce rallye. René Cotton a tenu à ce que je procède à certains tests dans un chott. Nous avons commencé à passer à 50 km/h, et puis nous augmentions de 5 km/h à chaque passage jusqu'au moment où j'ai annoncé : "Impossible d'aller plus vite !" Ça nous a permis de ●●●



Presque de série, la SM du Rallye du Maroc 1971 (ci dessus) était encore équipée de ses banquettes arrière ! Le proto Gr. 5 avait un intérieur plus dépouillé (ci-dessous). Il était aussi raccourci de 54 cm !





**“LA SM DU RALLYE DU MAROC
ÉTAIT TRÈS PROCHE DE LA SÉRIE,
POUR NE PAS DIRE TOTALEMENT DE SÉRIE”**

Jean Vinatier, pilote

bien évaluer le rythme que nous pouvions adopter en fonction du terrain. Pour ce qui est des suspensions, nous les avons calées à une certaine hauteur, que nous ne modifions qu'en cas de problème. En ce qui me concerne, je n'ai mis la SM en position haute qu'une fois, lors de la première étape, afin de franchir un oued en crue dans le nord du Maroc. »

Au début du rallye, Jean Vinatier pointe à un moment deuxième au classement général : « La voiture marchait fort bien. Alors, René Cotton a fait enlever de la voiture tout ce qui était possible pour gagner du poids : trousse à outils, affaires personnelles de l'équipage, etc. Nous sommes repartis, mais malheureusement un cardan nous a lâchés dans l'ascension d'un col dans le Haut-Atlas, à 2 km du sommet. J'ai essayé de réparer avec les moyens du bord, mais impossible. C'était la fin de journée, il faisait très mauvais.

Nous avons pris la pluie et même la neige, mais nous n'avions plus d'affaires pour nous réchauffer à part un blouson léger et un vieux sac de charbon en toile de jute. Nous avons passé toute la nuit ainsi dans la voiture ! Heureusement, le lendemain nous avons été accueillis de manière très chaleureuse par le chef du village voisin. Nous avons même rendu la justice avec lui ! Trois jours plus tard, deux mécanos et une caisse à outils sont arrivés en Méhari. Après deux heures d'intervention, nous sommes repartis, mais le rallye était déjà terminé ! »

Par chance, pendant ce temps, Jean Deschaseaux avait pris le relais aux avant-postes. Originaire de Marrakech, il connaissait les pistes du rallye comme sa poche. Il pointe longtemps deuxième derrière l'Alpine de Jean-Pierre Nicolas et prend la tête lorsque ce dernier abandonne. Il s'impose finalement à la surprise générale devant la Peugeot 504 TI de Chasseuil (à vingt-six minutes) et les DS de Consten et Neyret. Citroën ne manquera pas de donner le retentissement que mérite ce succès avec une large campagne de publicité : « 1^{re} sortie, 1^{re} victoire ! » « Cette épreuve demeure une émotion très particulière pour moi, confesse aujourd'hui Marlène Cotton-Wolgensinger, alors épouse et très active assistante de René Cotton. C'était à la fois le premier rallye de la SM et sa première victoire, mais ce fut aussi le dernier succès pour mon mari. C'est en effet lors de cette épreuve que son état de santé s'est dégradé. » René Cotton décédera moins de trois mois plus tard et c'est son épouse qui lui succédera à la tête du département Compétitions.

Métamorphose à la tronçonneuse

Celle-ci permet à la SM de poursuivre sa carrière. En 1972, une SM frappée du n° 25 est confiée à René Trautmann lors du Monte-Carlo, mais elle ne se montre clairement pas à son aise sur un terrain aussi sinueux. « Sa Majesté » retourne au Maroc trois mois plus tard. Trois autos aux moteurs boostés sont engagées, pour le tenant du titre ●●●



**“LE PROTO DU BANDAMA 1973
EST LA VOITURE LA PLUS
EXTRAORDINAIRE QUE J’AI
EU L’OCCASION DE PILOTER.
ET J’AI POSSÉDÉ DEUX
FERRARI 250 GTO !”**

Bob Neyret, pilote



Ci-dessous, le moteur (sous les fils rouges) est quasiment en position centrale avant, derrière la boîte de vitesses. Sur le proto Gr. 5, sa puissance est étai passée de 175 à 250 ch. Les sphères vertes à gauche et à droite sont celles des suspensions hydropneumatiques.



ainsi que pour Rauno Aaltonen (l'inventeur du freinage du pied gauche) et Björn Waldegård. Malheureusement, aucune de ces pointures ne ralliera l'arrivée (problèmes de suspension, de boîte de vitesses et de différentiel respectivement), alors que les DS terminent deuxième et troisième.

Loin de rester sur cet échec, Marlène Cotton y croit pourtant. Elle est consciente qu'il lui faut une SM plus légère et plus maniable. Ça tombe bien : le service des Etudes nouvelles de Citroën travaille justement sur un projet similaire, comme nous l'explique François Monath, alors ingénieur de ce service: « Avec la perspective de voir se développer les autoroutes, le bureau d'études cherchait à augmenter la vitesse des tractions avant dont les pneus cumulent trois rôles : porteur, directeur et moteur. Michelin étant alors le propriétaire de Citroën, nous avons construit une SM raccourcie à poids réduit et dotée d'un moteur 3 litres, de façon à pouvoir dépasser les 220 km/h et expérimenter ce que peut encaisser une traction. Ce proto dit « Michelin » correspondait tout à fait à la réglementation Groupe 5 de l'époque. Il a donc été décidé de construire sous la responsabilité du bureau d'études deux voitures semblables au proto Michelin à destination du service Compétitions. » Le profil si élancé de la SM se voit ainsi raccourci de 54 cm et son empattement réduit de 30 cm. Un sacré coup de tronçonneuse, pas vraiment au goût du designer ayant dessiné la ligne de la SM, Robert Opron, qui nous a quittés il y a quelques semaines. « Je n'ai eu aucune remarque, assure Marlène Cotton-Wolgensinger. Je dirigeais mon service en toute indépendance ! »

Ce traitement de choc s'accompagne d'une cure d'amaigrissement radicale (250 kg gagnés !) et d'un vrai développement du V6 Maserati. Sa cylindrée passe de 2,7 à 3 litres et sa puissance bondit de 170 ch



La face arrière du proto reçoit une grille reprenant le motif nid d'abeille de la GS et des feux... de 2 CV !

à plus de 250 ch ! Björn Waldegård l'étréne au Rallye du Portugal et il se montre parfaitement dans le coup avec la n° 72. Il gagne une spéciale, s'invite sur la troisième marche du podium et remporte le Groupe 5 ! Après la démonstration d'un tel potentiel, le service Course lance la construction d'un second proto et n'hésite pas à aligner l'année suivante ses deux Groupe 5 au Rallye du Bandama 1973. Avec ses 3 900 km à parcourir en quatre jours, ce rallye compte parmi les plus éprouvants. A tel point que, lors de l'édition 1972, aucun concurrent n'est parvenu à rallier l'arrivée ! Les primes sont d'ailleurs doublées pour l'édition 1973...

Guy Verrier et Bob Neyret sont choisis pour piloter les SM. Pour le Grenoblois qui avait manqué l'occasion de piloter la SM en 1971, c'est une seconde chance dont il garde un souvenir impérissable : « Les voitures de course sont arrivées la veille du rallye. J'ai eu la chance de tester les deux autos et c'était le jour et la nuit. Celle qui m'était attribuée était bien plus puissante. C'est la voiture la plus extraordinaire que j'ai eu l'occasion de piloter. Et j'ai possédé deux Ferrari 250 GTO ! La suspension était incroyable. Nous pouvions régler la hauteur des suspensions en roulant en fonction du terrain. Elle était juste un peu difficile à conduire avec son empattement tronqué. Elle bougeait beaucoup sur les lignes droites. En fait, je n'ai jamais compris pourquoi ils l'avaient coupée. Moi, j'avais coupé les DS, mais c'était pour une autre raison : afin d'éviter de retomber sur la malle et de vriller les châssis à la réception des sauts. Malgré ce point, je pense que personne ne pouvait nous battre. Nous passions tellement plus vite qu'avec les DS... »

Toutefois, la victoire ne sera pas au rendez-vous : « A Abidjan, au début du rallye, un mécano local a fait le plein de carburant avec un jerrican contenant... 20 litres d'eau. Cela nous a handicapés

pendant tout le rallye... » Le pilote grenoblois devra se contenter de terminer à la cinquième place, juste devant son équipier à bord de la n° 15 qui illustre cet article. Malheureusement, le premier choc pétrolier et la situation critique que traverse alors Citroën condamnent la carrière sportive de la SM. Après seulement cinq rallyes... ●

Remerciements

Ces deux SM font partie de la collection du Conservatoire Citroën, désormais ouvert au public du lundi au vendredi de 9 h 30 à 17 h 30.
■ Bd André-Citroën, 93600 Aulnay-sous-Bois ■ 01.56.50.80.20



TECHNIQUE

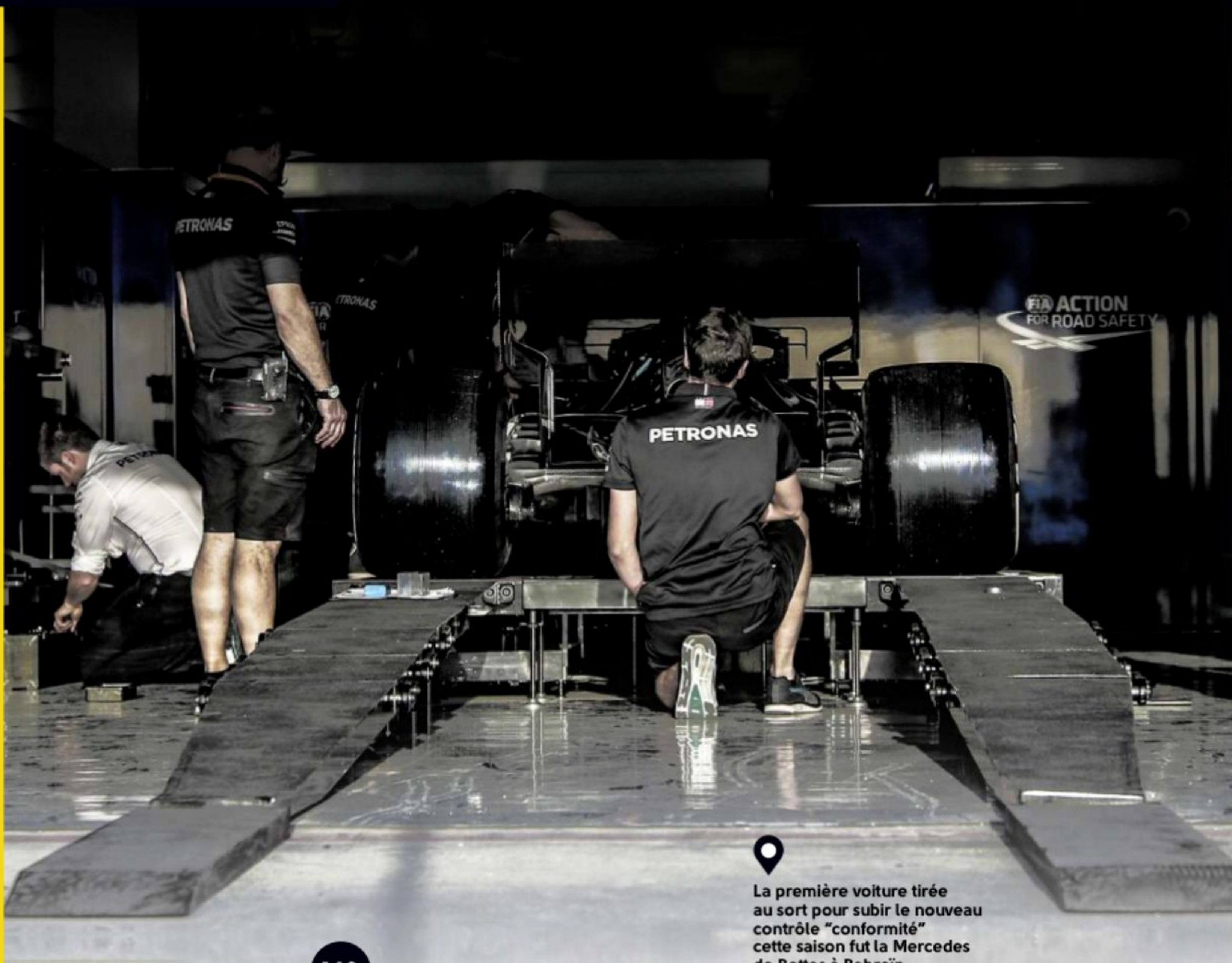
Moteur : V6 à 90° (origine Maserati)
Cylindrée : 2 670 cm³ (Gr. 4)/2 990 cm³ (Gr. 5)
Position : longitudinale monté en position centrale avant
Alimentation : 3 carburateurs Weber 38 verticaux doubles corps
Puissance : de 170 ch (Gr. 4) à plus de 250 ch (Gr. 5)
Régime maximum : 7 000 tr/mn
Rapport volumétrique : 9 Transmission : roues AV
Boîte de vitesses : 5 rapports manuels de série
Châssis : monocoque en acier, 2 portes
Suspension AV & AR : hydropneumatique
Jantes : Michelin RR en résine renforcée Pneus : Michelin Nora
L - l - h : 4 890 - 1 840 - 1 320 mm (Gr. 4)/4 350 - 1 840 - 1 320 mm (Gr. 5)
Empattement : 2 950 mm (Gr. 4)/2 650 mm (Gr. 5)
Poids : 1 450 kg (Gr. 4)/1 200 kg (Gr. 5)

REPORTAGE F1 Le renforcement des contrôles techniques de la FIA

UN PELOTON SOUS CONTRÔLE

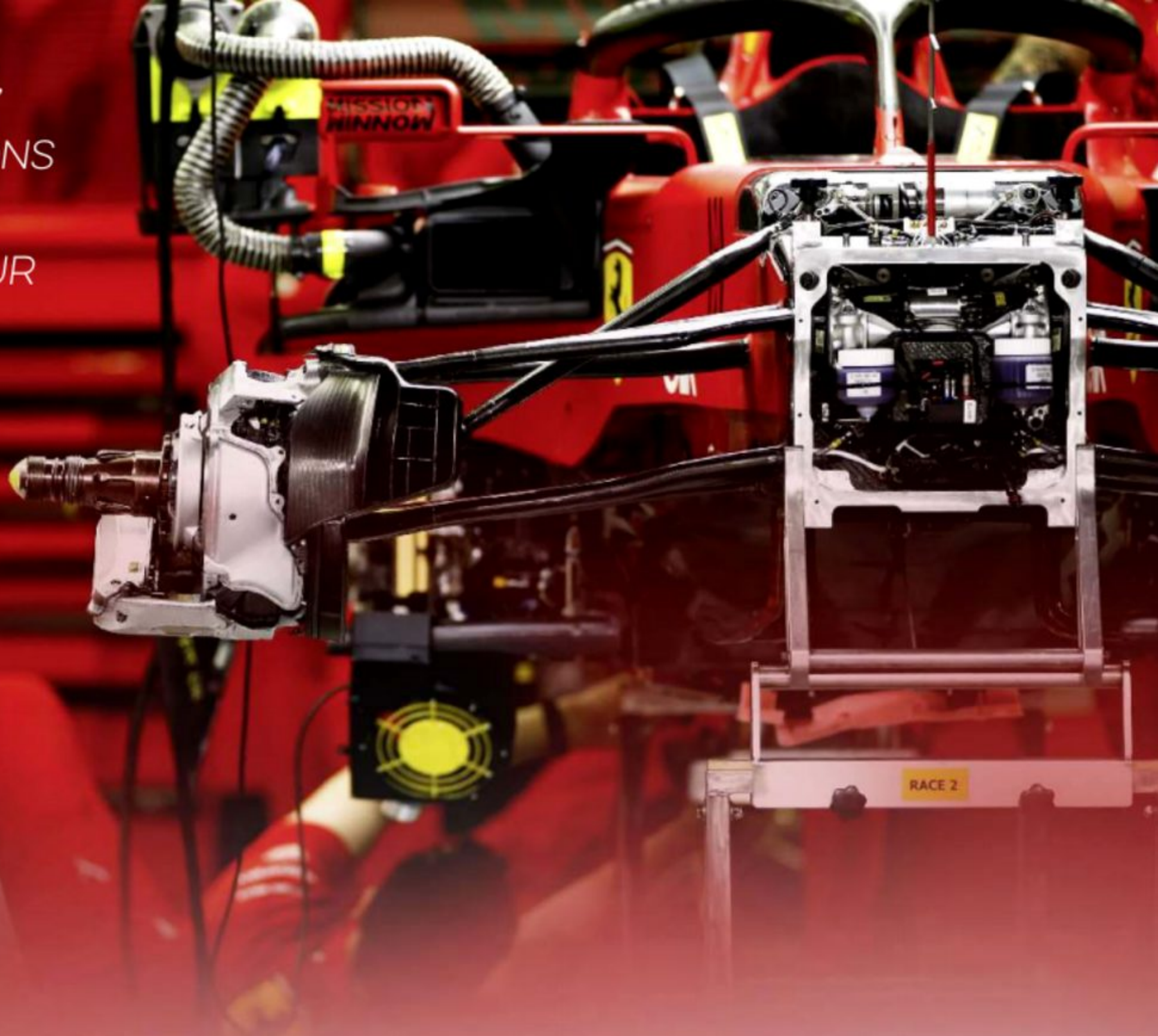
Face à la complexité des monoplaces modernes et alors que se profile à l'horizon 2022 l'introduction d'un nouveau règlement technique, la FIA a décidé de renforcer ses moyens de contrôle.

Par Lionel Froissart



La première voiture tirée au sort pour subir le nouveau contrôle "conformité" cette saison fut la Mercedes de Bottas à Bahreïn.

NIKOLAS TOMBAZIS,
GRAND PATRON
POUR LES QUESTIONS
TECHNIQUES
DES MONOPLACES
À LA FIA, INSISTE SUR
LE FAIT QUE
"L'AFFAIRE" DU
MOTEUR FERRARI,
À LA FIN DE
LA SAISON 2019,
N'EST PAS À
L'ORIGINE DU
RENFORCEMENT
DES CONTRÔLES
CETTE SAISON.



N

Nikolas Tombazis, qui est le directeur du département monoplace de la FIA depuis 2018 pour toutes les questions techniques et stratégiques, nous a détaillé les différents processus mis en place pour s'assurer de la conformité des monoplaces de grand prix. Nous l'avons rencontré à Barcelone, à l'air libre et dans une zone au périmètre bien délimité afin de respecter les bulles sanitaires imposées par le protocole anti-Covid. Ce matin-là,

à quelques heures de la quatrième course de la saison, Tombazis était particulièrement occupé à étudier un dossier qui revient souvent sur le dessus de la pile et ayant pour objet la flexibilité supposée de certains ailerons, dont l'aileron arrière de la Red Bull, montré du doigt par une écurie rivale. Cette suspicion concerne souvent les différents appendices aérodynamiques des monoplaces. Mais c'est bien sûr avec les ailerons avant et arrière que les équipes tentent d'obtenir le plus de gain possible. Si l'aérodynamique sert à plaquer les monoplaces au sol dans les virages, les F1 sont toutefois des aberrations aérodynamiques en ligne droite avec des coefficients de pénétration (Cx) dignes d'un camion. Aussi, gommer deux ou trois millimètres de traînée générée par un aileron peut apporter un gain considérable en vitesse de pointe. C'est ainsi que leur rigidité, afin de les empêcher de s'incliner ou de « s'affaisser » sous l'effet de la vitesse, est très réglementée.

Pour balayer les rumeurs d'illégalité de l'aileron arrière de la Red Bull, Christian Horner a rappelé au soir du Grand Prix d'Espagne que sa monoplace passait avec succès tous les contrôles techniques de la FIA depuis le début de la saison et que cet aileron incriminé a toujours été déclaré conforme. Sauf qu'après Barcelone, le département technique de la FIA, sous la direction de Nikolas Tombazis donc, a envoyé aux écuries une circulaire leur précisant qu'allait être introduite une nouvelle procédure de contrôle des ailerons et que les tests

effectués dans le domaine de la charge et de la déformation de cette partie de la voiture seraient plus sévères. Un article du règlement technique, déjà riche de 137 pages (celui de 2022 en compte 170), autorise en effet la FIA à modifier ou à renforcer ses contrôles quand bon lui semble.

Vigilance en toutes circonstances

Cette nouvelle procédure devait être introduite à partir du 15 juin, pour le rendez-vous du Grand Prix de France au Paul Ricard. Ce qui a tout de même laissé deux grands prix aux éventuels contrevenants pour se mettre en conformité (Monaco, Azerbaïdjan). C'est donc à la fin de ce mois de juin que cette mesure sera appliquée. Tombazis a toutefois tenu à souligner que la FIA n'avait pas de cible particulière. « Nous n'avons pas de doutes spécifiques sur telle ou telle équipe. Mais notre travail est de ne jamais être certains à 100 % que tout le monde respecte les règles. Nous sommes en présence de beaucoup de gens et d'ingénieurs très intelligents qui travaillent à trouver de la performance. Donc on doit garder un œil grand ouvert. » Ce que l'on pourrait résumer par la célèbre formule : « La confiance n'exclut pas le contrôle. » De la même façon, Tombazis insiste sur le fait que « l'affaire » du moteur Ferrari à la fin de la saison 2019 n'est pas à l'origine du renforcement des différents contrôles introduits depuis l'ouverture de la saison à Bahreïn. « Il n'y a pas de lien. Nous travaillons à améliorer les contrôles depuis plusieurs années, car chaque nouvelle saison les monoplaces sont un peu plus complexes que l'année précédente. Il nous a manqué du temps parfois ou des moyens, c'est pourquoi la FIA a décidé de renforcer ses équipes et ses outils de contrôle. » Car contourner (ou interpréter) le règlement peut parfois ne concerner qu'une pièce parmi les 15 000 qui constituent une monoplace de F1 et son unité de puissance.

Pour rappel, au cours de la saison 2019, le moteur Ferrari – au rendement jugé hors norme – n'a jamais été formellement



FIA DÉPARTEMENT MONOPLACE

Secrétariat général au sport

QUESTIONS TECHNIQUES & STRATÉGIQUES

DIRECTEUR **Nikolas Tombazis**

DÉLÉGUÉ **Timothy Goss** ADJOINTE **Tania Martucci**

ÉQUIPE TECHNIQUE F1

RESPONSABLE

Jo Bauer

ADJOINTS

Manuel Leal

Richard Darker

Kristan de Groot

Nuria Encinas

Matthew Bold

Ignazio Sanzone

QUESTIONS STRATÉGIQUES

COORDINATEUR (à nommer)

FUTURS RÈGLEMENTS

Paul Drewery

CONTRÔLE ET VÉRIFICATION

Dominic Harlow

QUESTIONS SPORTIVES

DIRECTEUR **Michael Masi**

DÉLÉGUÉ (à nommer) ADJOINTE **Tania Martucci**

ÉQUIPE OPÉRATIONNELLE F1

Chris Bentley
Christian Bryll
Neill Callander

F2/F3/F4 & SISEC

Claire Dubbelman (F2/F3)
Diana Mériaux



FIA DÉPARTEMENT TECHNIQUE

DIRECTEUR **Xavier Mestelan Pinon**

SUPPORT ADMINISTRATIF **Alexandra Bailly**

EXPERTISE TOUTES CATÉGORIES

ÉLECTRONIQUE

RESPONSABLE **Olivier Hulot**

FORMULE 1

Alan Prudom
Simon Busby

INGÉNIEUR EN LOGICIEL EMBARQUÉ (à nommer)

CHEF D'ÉQUIPE **Jamil El Hadeif**

INGÉNIEURS DATA (à nommer)

AUTRES CHAMPIONNATS

CHEF D'ÉQUIPE **Benjamin Caron**

ADJOINTS **Clément Clerc**
Elliot Martin

HOMOLOGATION

RESPONSABLE **Pierre Caporal**

ADJOINT **Pierre Jacquet**

MÉTROLOGIE **Allan Avrillon,**
Mathieu Rougnon, Jean-Paul Vilela

ENSEMBLE UNITÉ DE PUISSANCE

RESPONSABLE **Vincent Pereme**

ADJOINTS **Jonas Candido,**
Cedrik Staudohar, John Marson,
James Turner

INGÉNIEUR UNITÉ DE PUISSANCE (à nommer)

SIMULATION ET PERFORMANCE

RESPONSABLE **Nicolas Aubourg**

ADJOINTS **Michele Parmigiani,**
Théodore Desforges, Thibault Donze,
Arthur Taubner



La FIA délègue régulièrement dans chaque équipe un de ses représentants, notamment pendant les qualifications, où les monoplaces sont déjà sous régime de "parc fermé", avec peu d'ajustements possibles.

déclaré non conforme, mais avait tout de même poussé Nikolas Tombazis à faire circuler une note précisant l'utilisation du carburant. La FIA avait alors introduit des sondes supplémentaires pour qu'il ne soit plus possible de détourner ou d'atténuer le rôle du débitmètre, dont le fonctionnement est assuré par des capteurs électroniques. Et soudain, d'une séance d'essais à l'autre (cf. Austin 2019), les Ferrari perdirent de leur superbe. Preuve que la vigilance de la FIA finit toujours par débusquer les « tricheurs ». Si

les ingénieurs ont souvent une longueur d'avance, c'est justement leur imagination qui oblige les gendarmes de la technique à réagir. Tombazis prévient aussi que les temps ont changé. « Je pense qu'une équipe qui voudrait introduire un système qui serait en infraction avec le règlement doit aujourd'hui y réfléchir à deux fois, sachant que nous multiplions les moyens et les outils de contrôle. » Sans entrer dans les détails, ce Grec de 53 ans, ingénieur de formation et détenteur d'un doctorat en génie aéronautique, et qui fut ingénieur chez Benetton, McLaren ou encore Ferrari, connaît la musique et les moyens mis en œuvre par les bataillons d'ingénieurs pour « interpréter » les règlements techniques.

Plus de moyens pour plus de contrôles

La principale nouveauté introduite par la FIA depuis Bahreïn est cette possibilité offerte au délégué technique, Jo Bauer, de désigner une ou plusieurs monoplaces afin de leur faire subir un contrôle plus approfondi que l'habituel contrôle du poids, des dimensions, de la conformité des ailerons et autres éléments faciles à mesurer. Au soir de ce premier grand prix, le tirage au sort (car il s'agit de laisser faire le hasard) avait désigné la Mercedes de Bottas (3^e), dont les éléments de suspension furent examinés dans le détail en plus de la série de contrôles classiques. Ce qui n'a pas empêché le département technique de procéder à des vérifications plus poussées sur les voitures de Pérez (5^e) et de Tsunoda (9^e), sans oublier des prélèvements de carburant et d'huile sur les moteurs d'Hamilton (1^{er}) et de Verstappen (2^e). Avec ce processus, personne n'est à l'abri d'un contrôle aléatoire qu'aime privilégier la FIA. Son directeur du département monoplace avait d'ailleurs insisté auprès des journalistes pour que ces derniers ne surinterprètent pas le fait de voir une monoplace être démontée au contrôle technique. « On parle de contrôle, et non pas de suspicion de tricherie. » Cette nouveauté réglementaire pose évidemment un problème à l'équipe qui doit subir

L'ESPIONNAGE SYSTÉMATIQUE AUQUEL SE LIVRENT LES ÉQUIPES DE F1 PRÉOCCUPE AUSSI LA FIA, QUI N'HÉSITERA JAMAIS À SANCTIONNER UN VOL OU UN TRANSFERT DE TECHNOLOGIE.

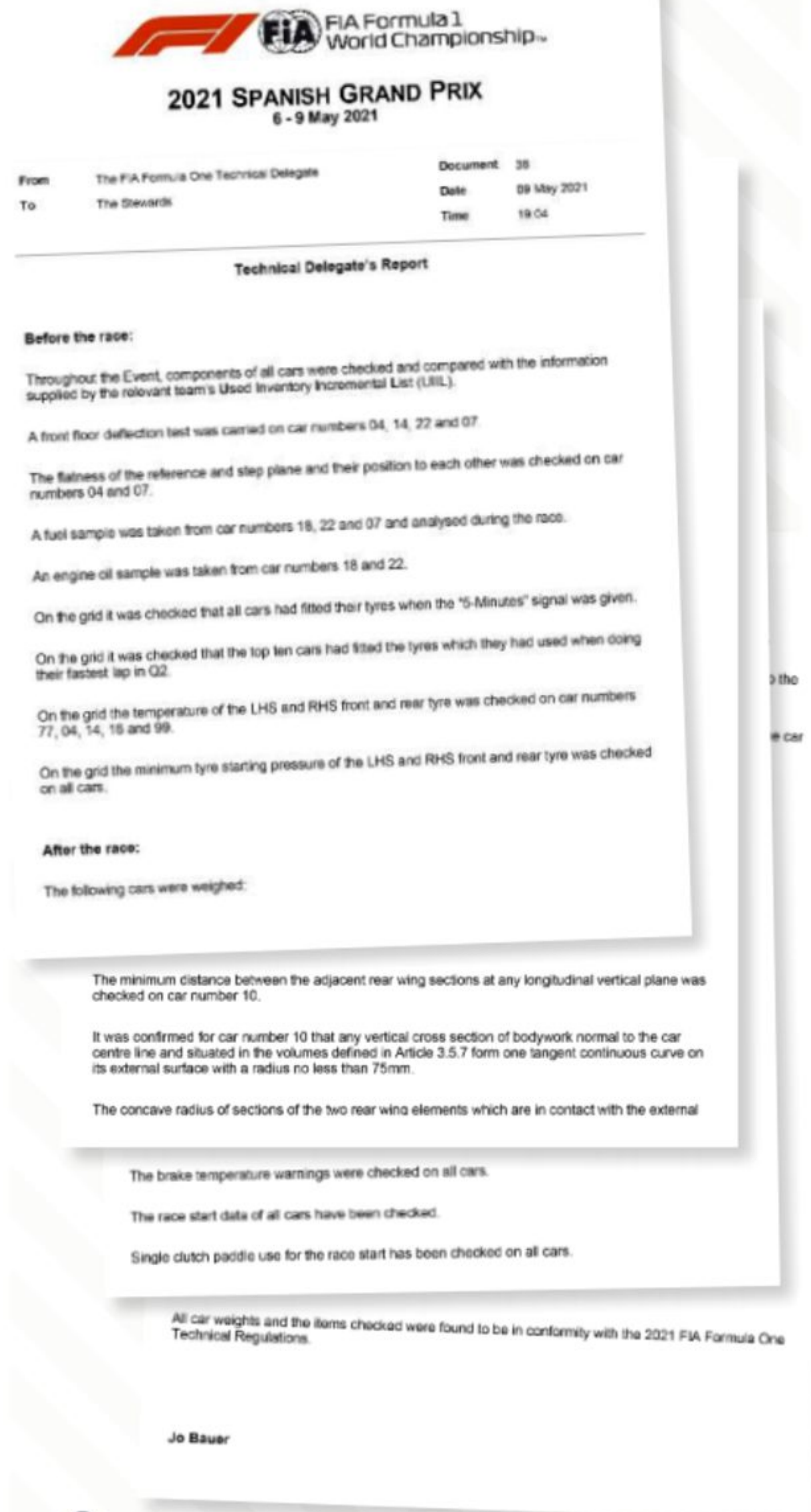
après la course un tel contrôle, le timing pour remballer après une course étant calculé à la minute. « *Nous connaissons les contraintes de logistique. Aussi, nous travaillons le plus étroitement possible avec les équipes.* » Et ce, afin de ne pas immobiliser au-delà du raisonnable une monoplace dans son stand par la FIA. L'introduction de cette mesure a également été possible avec la présence sur le terrain de trois contrôleurs FIA supplémentaires qui supervisent le démontage de la voiture, portant à une dizaine le nombre de personnes affectées à cette opération. Le côté aléatoire est mis en avant par la FIA, comme une « menace » permanente. Ainsi, une monoplace ayant été tirée au sort à tel grand prix pourra l'être à nouveau au suivant, de la même façon que les monoplaces sont appelées à la pesée avec ce principe du « random » cher à la FIA. Le parc fermé, où les voitures garées dans leur stand sont surveillées par un système vidéo, reste de rigueur.

Malgré les moyens mis en œuvre, Nikolas Tombazis reconnaît que s'assurer de la conformité du peloton est une tâche colossale et difficile, les monoplaces étant devenues des ordinateurs montés sur quatre roues. « *L'aspect électronique et les différents systèmes qui en dépendent sont complexes. De plus, certains éléments sont physiquement difficiles à atteindre pour les contrôler. Bien sûr, nous avons accès à tous les logiciels, à l'ensemble des données des télémétries. Si les équipes ont des gens très intelligents pour les développer, nous avons aussi des techniciens très pointus pour intervenir dans tous les domaines.* » Un contrôle qui s'étend au-delà des circuits. Depuis plusieurs années, le développement des monoplaces est plus important dans les usines, surtout avec la quasi-disparition des essais privés. Dès lors, les temps de passage en soufflerie et d'utilisation des simulateurs ont été réglementés. Là encore, la FIA a un accès illimité aux ordinateurs et aux différents logiciels. « *Nous avons des tournées aléatoires d'inspection, avec accès aux logs et logiciels, à la mémoire des ordinateurs des souffleries et des tapis roulants. Des systèmes très sophistiqués pourraient éventuellement contourner certains contrôles, mais il s'agirait d'une énorme prise de risque pour les compagnies et la crédibilité de l'équipe concernée auprès de leurs sponsors.* »

Jeux dangereux

Tombazis met le doigt sur le maillon faible des équipes qui seraient tentées de contourner les règlements. Il est bien sûr humain. « *Sachant que plusieurs personnes sont toujours impliquées lorsque le règlement n'est pas respecté et que des fuites sont toujours possibles. Dans le passé, beaucoup de choses ont été découvertes par les mouvements de personnel et ce que les gens concernés ont pu dire ou révéler. Si une équipe est en infraction, elle prend le risque d'être dénoncée par quelqu'un qui l'a quittée pour une raison ou une autre.* » L'espionnage systématique auquel se livrent les équipes de F1 préoccupe aussi la FIA. Si la quête de renseignements à distance est « tolérée » et quasi incontrôlable, la Fédération n'hésitera jamais à sanctionner lourdement un vol de documents ou un transfert de technologie illicite. L'équipe McLaren, qui avait été condamnée à payer une amende de 100 millions de dollars (!) en 2007 pour s'être trouvée en possession de documents techniques appartenant à Ferrari, peut en témoigner. Ce fut alors jugé comme de la captation illégale de propriété intellectuelle. Reste donc, outre l'œil averti des ingénieurs, le recours à des photographies. Ces dernières années, Red Bull rétribuait à hauteur de 120 000 euros par saison un photographe pour espionner la concurrence et transmettre en quasi-direct des photos d'éléments aérodynamiques et surtout de l'état d'usure des pneumatiques dans certains virages. Merci la 4G !

La crise du Covid-19, et l'obligation de respecter des bulles sanitaires et des périmètres bien définis, limite le champ d'action des photographes espions, mais la FIA aimerait là aussi limiter les excès, comme le confesse Tombazis : « *Toutes les équipes ont des photographes (espions, NDLR). Certaines d'entre elles ont 80 ou 100 techniciens qui étudient ces photos. C'est dix fois plus que le personnel dont nous disposons...* » Cette histoire de photographies fait écho aux réclamations qui ont émaillé la saison 2020 avec l'évidente copie carbone qu'était la Racing Point, très vite accusée d'être une Mercedes rose. Les responsables de l'équipe anglaise s'étaient alors défendus en affirmant qu'ils avaient simplement analysé des photos. Un problème de copie qui n'existera pas la saison prochaine, tout le monde repartant d'un écran d'ordinateur vierge. Nikolas Tombazis et ses équipes savent qu'ils vont avoir du pain sur la planche. Une nouvelle réglementation est toujours propice à stimuler l'imagination des ingénieurs pour en découvrir les failles. ●



Ci-dessus, la liste des contrôles aléatoires (environ 75) effectués avant et après le Grand Prix d'Espagne, publiée par la FIA. Celle-ci a encore publié, plusieurs jours après, le communiqué suivant : « *Après la course (GP d'Espagne), la voiture numéro 11 (Red Bull - Pérez) a été choisie au hasard parmi les dix premières*

voitures pour des inspections physiques plus approfondies. Tous les composants du système d'alimentation en carburant à l'intérieur de la pile à combustible, jusqu'au connecteur de rupture auto-scellé, (...) ont été soumis à ces inspections physiques. Tous les composants inspectés ont été jugés conformes. »



Formule 1

Par nos envoyés spéciaux

Lionel Froissart & Dieter Rencken

Dans les coulisses des Grands Prix



GP du Portugal

Autodromo Internacional do Algarve, Portimão. 30 avril - 2 mai 2021



GP d'Espagne

Circuit de Catalogne, Barcelone. 7 - 9 mai 2021



Grand Prix du Portugal



Portimão

30 avril-2 mai 2021

LUNDI 19 AVRIL

Crash à un million de dollars

Moteur et coque sauvés

L'écurie Mercedes fait l'inventaire des dégâts causés par l'énorme crash qui a impliqué Valtteri Bottas et George Russell la veille. Et l'addition est plutôt salée, à tel point que les responsables de la production de pièces détachées, en phase avec la politique du bluff instaurée par Toto Wolff, se demandent s'ils pourront remettre en état la monoplace du Finlandais pour le Grand Prix du Portugal.

« Avec cet accident, notre voiture est presque à jeter. Dans un environnement à budget plafonné, ça va sûrement limiter les évolutions que nous devons faire. » Après un examen poussé à Brixworth où l'unité de puissance de la Mercedes 77 a été rapatriée en urgence, les techniciens ont constaté que l'essentiel avait été préservé. Même verdict pour la coque, d'ailleurs envoyée directement au Portugal, intacte malgré un choc mesuré à 30 G. Tout le reste était à changer, ce qui a tout de même fait grimper la facture de tôlerie-peinture et petites fournitures à près d'un million de dollars !

Chez Aston Martin Stroll chouchouté

Otmar Szafnauer tient à son poste. Le responsable de l'équipe Aston Martin ne manque pas une occasion d'encenser son pilote canadien Lance Stroll qui, rappelons-le, est aussi le fils du propriétaire. Ainsi Szafnauer s'est-il enthousiasmé pour la 7^e place, qui est devenue 8^e place après pénalité, de Stroll. « Après un week-end à Imola qui a été difficile à plusieurs égards, le pilotage très impressionnant de Lance a remonté le moral de toute l'équipe... » Otmar Szafnauer oublie de préciser qu'en ce début de saison, Stroll bénéficie en priorité des nouveautés dans le domaine du développement, avant que Vettel ne soit lui aussi servi à partir du Grand Prix d'Espagne.



01

Nick Rochowski

MARDI 20 AVRIL

Woking vendu McLaren comble son déficit

01 McLaren n'en finit plus de vendre les bijoux de la couronne. En grande difficulté financière ces dernières saisons faute de sponsor-titre majeur et de revenus importants en fonction des résultats, en berne, au championnat du monde des constructeurs, la célèbre écurie de Woking a été obligée de faire quelques sacrifices. Cette fois, c'est le somptueux McLaren Technology Center de Woking, voulu et imaginé par Ron Dennis, qui vient d'être lâché sous la forme d'une cession du bail à un fonds d'investissement immobilier. Le montant de la transaction n'a pas été précisé mais elle devrait rapporter près de 200 millions d'euros à l'équipe anglaise qui, par ailleurs, a toujours pour actionnaire principal la banque nationale de Bahreïn.

LE GRAND COMMUNIQUANT QU'EST HELMUT MARKO POUR RED BULL SURJOUE LA CONFIANCE. SELON LUI, HAMILTON PERD SON TEMPS À VOULOIR IMPRESSIONNER VERSTAPPEN : "CE GENRE DE JEU RICOCHÉ SUR MAX."

01. Le magnifique bâtiment qui abrite l'écurie de F1 du McLaren Group à Woking a été cédé à des investisseurs immobiliers. L'équipe a besoin de liquidités.

02. La victoire de Sergio Pérez en fin de saison dernière a balayé les espoirs de Nico Hülkenberg d'être recruté par Red Bull. Pour rester dans le paddock, il est réserviste chez Aston Martin.

LUNDI 26 AVRIL

Aston Martin réserve Hülkenberg L'Allemand privé de Red Bull

02 Nico Hülkenberg n'a pas enterré ses espoirs de retrouver un poste de titulaire en Formule 1. Même s'il n'a que 33 ans, l'Allemand sait que le temps lui est compté et afin de garder un pied dans la place, il redevient pilote de réserve pour l'équipe Aston Martin, ex-Racing Point, pour laquelle il a fait quelques « piges » en 2020 et couru au temps où celle-ci s'appelait encore Force India. Hülkenberg entretient également ses contacts dans le paddock



DPPI/Xavi Bonilla

grâce à son activité de consultant pour la chaîne Servus TV, qui n'est autre que le canal par lequel Red Bull retransmet des événements sportifs (dont la F1) en Autriche. Ce qui ne manque pas de piquant lorsqu'on sait que l'Allemand n'a pas été considéré par la firme autrichienne pour remplacer Alex Albon. « Je préfère ne pas penser ou voir ce qu'ils font... sinon je pleure ! Enfin si, je vois bien cette année leurs chances pour les victoires (et) le titre. J'ai été en discussion avec Red Bull, et cela a duré jusqu'à la fin de la saison. » Malgré son rôle de réserviste chez Aston Martin, donc assez proche de Mercedes, Hülkenberg sait aussi que Stoffel Vandoorne et Nyck de Vries ont la priorité pour un éventuel remplacement de Bottas ou Hamilton dans l'écurie championne du monde. L'infime espoir pour lui serait que son compatriote Sebastian Vettel lâche l'affaire en cours de route, découragé par les performances de l'Aston Martin 2021.

MARDI 27 AVRIL

Ilott chez Alfa Un pied en F1

L'Anglais Callum Ilott, après une belle saison 2020 en Formule 2, qu'il a achevée à la 2^e place au général, semblait laissé un peu de côté par la Ferrari Driver Academy dont il est l'un des membres. Il a toutefois été nommé pilote d'essai de

la Scuderia Ferrari, ce qui offre quelques tours de piste à Fiorano mais guère plus. C'est donc avec joie que le jeune Ilott s'est vu choisi comme l'un des pilotes de réserve de l'écurie Alfa Romeo. Dans la foulée de cette annonce, Frédéric Vasseur confirme que sa nouvelle recrue sera au volant de l'Alfa lors de la première séance d'essais du Grand Prix du Portugal. Une première qui sera très convaincante.

Marko parle beaucoup Psychologue de salon

Helmut Marko a chaussé de gros sabots pour tenter de déstabiliser la concurrence. Fort d'une Red Bull capable de tenir la dragée haute à l'équipe Mercedes et du recrutement de plusieurs « cerveaux » venus de l'écurie à l'étoile, le conseiller de la formation autrichienne multiplie les attaques verbales. Un petit jeu psychologique que Marko espère voir porter ses fruits alors qu'un duel de titans s'est engagé entre Hamilton et Verstappen. Une guerre du mental qu'Hamilton a souvent gagnée dans le passé et que Marko juge vaine contre Verstappen. « Ce genre de jeu ricoche sur Max. Cela montre juste que Lewis le prend vraiment au sérieux. Max le sait et cela ne fait que le rendre plus fort et plus confiant. C'était étonnant pour moi de voir (à Imola) que Lewis Hamilton n'a pas cédé sur la ligne extérieure dans le premier virage, car il était clair qu'il ne pouvait pas gagner ce duel. Cela montre qu'Hamilton n'est pas disposé à accepter cette opposition. » Et Marko d'enfoncer le clou : ●●●



DPPI/Frédéric Le Floch

« Contre Max, ce petit jeu de l'esprit est une perte de temps. » A voir, lorsqu'en fin de saison, la tension sera à son apogée, si les deux pilotes sont toujours en bagarre pour le titre. En attendant, le redoutable Helmut ne manque pas une occasion d'envoyer ses piques venimeuses vers le stand voisin. Il s'est bien sûr réjoui du recrutement par Red Bull de Ben Hodgkinson, le responsable de l'ingénierie moteur de l'écurie Mercedes depuis deux décennies, alors que l'équipe Red Bull va se lancer dans le développement de son moteur à partir de 2022. Reste quand même à régler le problème du préavis de ce technicien que Mercedes ne veut pas laisser partir aussi facilement à la concurrence. « Ils font tout ce qu'ils peuvent, y compris passer par la voie légale, pour retarder encore plus le début de son travail chez nous, peste Marko. Mais cela ne prendra pas autant de temps qu'ils le voudraient. » L'Autrichien affirme au passage : « Le facteur décisif est que nous n'avons pas eu à le débaucher, il a postulé pour notre annonce de son propre chef. »

Mercedes bridait ses moteurs Wolff dément

01 Paddy Lowe a connu un échec cinglant chez Williams en tant que directeur technique après des années de succès chez Mercedes. Selon le technicien anglais, la firme allemande avait une telle marge du côté de son unité de puissance dès 2014 qu'elle n'utilisait pas tous ses chevaux, notamment en qualifications, pour ne pas effrayer la concurrence et surtout préserver la fiabilité qui inquiétait tout de même les motoristes allemands. Des propos étonnants

que Toto Wolff a aussitôt démentis : « Je pense que Paddy devait être dans un endroit différent de celui où je me trouvais ! Il n'existe pas de situation dans laquelle vous faites fonctionner un moteur comme ça juste pour que les règlements ne soient pas modifiés contre vous. »

MERCREDI 28 AVRIL

Pas de cavale au Canada Montréal renonce à son Grand Prix

Avant l'officialisation par la FOM et la FIA, Sport Auto apprend que le Grand Prix du Canada prévu du 11 au 13 juin va être annulé pour la deuxième année consécutive. Ce sont évidemment la pandémie de Covid-19 et les incertitudes concernant la possibilité d'accueillir du public qui ont incité les organisateurs à suivre les directives des autorités de santé publique du Québec. Outre les contraintes de quarantaine pour les 1 600 acteurs de la F1 qui restaient floues, le Grand Prix du Canada pouvait difficilement envisager un huis clos. Malgré son énorme succès populaire, l'épreuve est en effet habituellement à peine bénéficiaire. C'est évidemment un énorme manque à gagner pour Montréal et sa région. Petite consolation, le contrat du Grand Prix du Canada a été prolongé jusqu'en 2031. Quelques heures après cette annulation de la course nord-américaine, la FIA et Liberty Media confirment que la Turquie remplacera à la même date l'épreuve canadienne. Un choix qui semble logique sur



DPPI/Xavi Bonilla

01. Toto Wolff garde un calme de façade, mais s'agace des "chasseurs de tête" envoyés par Red Bull pour débaucher, à prix d'or, ses techniciens.

02. George Russell a multiplié les excuses après l'accrochage avec Bottas à Imola. Un accident dans lequel l'Anglais ne semble pourtant pas le plus fautif.

03. Après un test, Hamilton s'avoue convaincu par les gommes de 18 pouces qui seront utilisées à partir de 2022. De quoi lui donner des envies de rempiler.

le plan géographique, 2 000 km seulement séparant le circuit turc de Bakou, où se court le grand prix précédent.

JEUDI 29 AVRIL

En coulisses Vœux de transparence

Zak Brown, le patron de l'écurie McLaren, publie une lettre ouverte appelant à un système de votes publics, en remplacement des bulletins secrets, lors des réunions de la Commission de la F1. Il craint en effet qu'un certain nombre d'écuries ne votent en fonction des intérêts de leurs fournisseurs plutôt que de leur propre intérêt. Dans cette déclaration, il pousse la Formule 1 à davantage protéger les écuries indépendantes des pressions

exercées par les constructeurs : « La montée des affiliations d'écuries est devenue malsaine pour notre sport », écrit-il. Il est en effet utile de rappeler qu'Aston Martin, Williams et McLaren dépendent de Mercedes, qu'Alfa Romeo et Haas sont soumises à Ferrari, quand AlphaTauri vit sous l'aile de Red Bull. Seule Alpine reste isolée. Et McLaren tient farouchement à son indépendance, en dépit de son moteur Mercedes.

A Portimao Russel toujours mal à l'aise

02 L'énorme accident qui a impliqué Valtteri Bottas et George Russell à Imola a laissé des traces dans les esprits. Malmené par Toto Wolff, qui a préféré défendre Bottas dont il est le manager, plutôt que l'Anglais, pourtant lui aussi pilote sous contrat Mercedes, le jeune homme est dans ses petits souliers en arrivant au Portugal. Alors que les deux cascadeurs ne se sont finalement pas parlé au téléphone après cet incident de course et les mauvais gestes de chaque côté (une petite tape sur le casque de Bottas à laquelle le Finlandais a répondu par un doigt d'honneur), c'est George Russell qui fait acte de contrition, justifiant son action

LEWIS HAMILTON A APPRÉCIÉ SA SÉANCE D'ESSAI DES PNEUS PIRELLI DE 2022. IL VEUT MÊME CONTINUER DE PARTICIPER À LEUR DÉVELOPPEMENT. ET DONC RESTER EN FORMULE 1 ? "ÇA PEUT TOUJOURS CHANGER !"



Motorsport-images-Sutton/Panoramic

en course : « C'était une tentative audacieuse. Mais je ne me lance pas dans un dépassement dans le but de me crasher ou de mettre fin à ma course. » Et Russell tient à expliquer ses réactions après l'accident : « Je suis allé à l'encontre de mes propres instincts, j'ai montré un peu d'émotion, ce qui était une mauvaise décision, dans le feu de l'action. »

Hamilton ne met pas les pouces Convaincu par les Pirelli 2022?

03 Et si une simple séance d'essais de pneumatiques avait convaincu Lewis Hamilton de prolonger l'aventure en F1 une année supplémentaire ? L'Anglais avait envie d'essayer les prochains pneus Pirelli 18 pouces qui seront utilisés à partir de 2022 et a donc participé à la séance organisée par le manufacturier italien à Imola dans la foulée du grand prix. « C'est l'une des premières fois où je me suis porté volontaire pour des tests de pneus. Je l'ai immédiatement regretté quand je me suis réveillé le matin ! », déclare, rigolard, le champion du monde lors de la conférence de presse. « Mais c'était un très bon circuit pour les tests, donc j'ai apprécié la journée et le temps était bon. » Mais le plus important, ce fut la petite révélation d'Hamilton qui, sans être affirmatif, a tout de même lâché : « Je prévois d'être là l'année prochaine... Je veux en faire partie, je veux aider Pirelli. Je sais qu'en étant ici (en F1, NDLR), j'ai plus de chances de contribuer à changer les choses que de ne pas le faire. Je ne sais pas combien de temps je peux rester, mais nous verrons. » Avant d'entretenir à nouveau le suspense : « Je suis quelqu'un d'assez spontané, donc ça peut toujours changer. »

VENDREDI 30 AVRIL

Abiteboul tatoué Ce sera un ratel !

Ricciardo s'est décidé pour le motif du tatouage de son ancien boss, Cyril Abiteboul, suite à leur pari sur la montée de l'Australien sur le podium l'an passé. Ce sera un ratel (*honey badger*, en anglais) animal africain féroce et tenace, surnom dont a hérité Ricciardo lui-même suite à son comportement dans les combats rapprochés. L'Australien précise que le tatouage devrait figurer l'animal dressé au-dessus de deux mains serrées, symbolisant leur accord. De son côté, Abiteboul, recasé depuis chez Mecachrome, nous a confirmé qu'il était un homme de parole, mais qu'il se réservait le choix de la taille, du dessin et de l'endroit où sera placé le motif.

Grand Prix d'Espagne



Barcelone
7-9 mai 2021

VENDREDI 7 MAI

Bottas conforté Wolff le rassure

Malgré un début de saison compliqué pour Valtteri Bottas, Toto Wolff, le patron de Mercedes, n'a pas prévu de le remplacer, et surtout pas en cours de

Un mois en piste...

Dominée à l'ouverture de la saison, l'équipe Mercedes n'a pas tardé à rejoindre Red Bull. Si celle-ci garde un léger avantage en performance pure, la flèche de Brackley brille en course, aidée par des stratèges hors norme.



01. Mercedes

Il ne manque plus grand-chose à la Mercedes W12 pour être à nouveau la monoplace irrésistible qui a remporté 7 titres mondiaux depuis 2014. Sa « plage » de fonctionnement optimum reste très étroite.



02. Red Bull

Dans les secteurs aux virages « moyens », la Red Bull, surtout avec Verstappen au volant, est intouchable. Mais elle semble avoir quelques faiblesses avec l'exploitation de ses pneus sur la longueur d'une course.



03. McLaren

Redoutable en qualifications, il manque encore quelques dixièmes à la McLaren pour devenir une véritable bête de course. Elle profite également d'une belle vitesse de pointe qui la préserve souvent en ligne droite.



04. Ferrari

La Scuderia progresse à une vitesse inattendue. Ce qui lui manque encore en moteur est compensé par un châssis enfin efficace dans les virages moyens et rapides. Les Ferrari s'affirment comme candidates aux podiums.



05. Alpine

C'est une bonne nouvelle : les aérodynamiciens d'Enstone ont débusqué le loup. Il se cachait dans l'étalonnage de la soufflerie. Une fois cette anomalie écartée, ils ont offert à leurs pilotes une base de travail plus saine.



06. AlphaTauri

Un syndrome frappe les monoplates de Faenza. Elles font souvent preuve d'un potentiel certain en début de saison, mais ses techniciens semblent incapables de l'exploiter au fil des courses. D'où une régression.



07. Aston Martin

Lawrence Stroll et le directeur technique de son équipe ne décolèrent pas. Ils accusent le règlement de la FIA d'avoir voulu les pénaliser (avec Mercedes). Mais pendant ce temps, la concurrence, Mercedes et Ferrari, s'échappe.



08. Alfa Romeo

La monoplate d'Hinwil est moyenne partout et ne parvient pas à exploiter les progrès du moteur Ferrari. Ce handicap condamne ses pilotes à s'élancer à l'arrière du peloton, induisant une perte de temps en début de course.



09. Williams

La Williams est en net progrès. Elle manque encore de constance sur la longueur d'un grand prix, mais Russell fait des miracles à son volant, surtout en qualifications. L'entrée dans les points n'est pas loin.



10. Haas

Le meilleur châssis est réservé à Mick Schumacher, qui s'accommode de sa nervosité. Ce qui lui permet de jouer avec la Williams de Latifi. Mazepin, lui, essaye de combler l'écart qui le sépare de la monoplate de l'Allemand.



DPPI/Xavi Bonilla

saison. Il a renvoyé à leurs études et leurs rumeurs les tabloïds britanniques qui imaginent George Russell dans les starting-blocks pour prendre sa place. « A moins qu'il ne soit malade et ne puisse pas conduire, il (Bottas) restera dans la voiture », insiste Wolff avant de tacler une équipe concurrente. « C'est Red Bull qui aime jouer aux chaises musicales. Ce sont eux qui aiment la valse des pilotes. » De son côté, Hamilton défend celui qu'il martyrise pourtant depuis plus de quatre saisons : « Je pense qu'il faut que les gens le laissent tranquille et se concentrer sur ce qu'il a à faire. »

Guerre froide en coulisse Mercedes et Red Bull au front

Si la bataille fait rage en piste entre Hamilton et Verstappen, celle qui oppose les cadres de leur écurie respective est souvent plus violente, au moins par les mots. Depuis l'ouverture des hostilités, à

Bahreïn, les deux Autrichiens Toto Wolff et Helmut Marko se cherchent des poux à la moindre occasion. A Barcelone, Wolff a dénoncé les méthodes de recrutements agressives de l'équipe autrichienne. Il est vrai que celle-ci est en train de constituer son département technique dédié au développement du moteur Honda et de sa propre unité de puissance à l'horizon 2025. Pour garder ses meilleurs éléments, Wolff reconnaît qu'il leur a parfois été proposé de doubler leur salaire, ajoutant : « Doubler les salaires est une chose, mais si quelqu'un d'autre propose le triple, vous ne serez pas compétitif, même pour les personnes loyales. » Il laisse ainsi entendre que Red Bull fait un pont d'or aux meilleurs techniciens de Brixworth « Red Bull les a approchés avec des promesses de salaires qui tiennent plus du gain au loto que de la rémunération normale. Je pense qu'ils ont contacté une centaine de salariés et qu'ils en ont

LA MÉTHODE EMPLOYÉE PAR RED BULL POUR DÉBAUCHER DES TECHNICIENS DE MERCEDES REND TOTO WOLFF FURIEUX. LES SALAIRES PROPOSÉS "TIENNENT PLUS DU GAIN AU LOTO QUE DE LA RÉMUNÉRATION NORMALE !"

02



DPPI/Xavi Bonilla

01. Stuart Morrison (à gauche), le responsable de la presse chez Haas, ne manque pas de travail depuis l'arrivée du turbulent Nikita Mazepin. Le pilote russe a déjà perdu deux points sur sa superlicence.

02. Peu à peu, les portes du paddock s'entrouvrent et les invités refont leur apparition. A Barcelone, le champion du monde de foot et joueur du Barça Antoine Griezmann était l'invité de Mercedes.

recupéré 15. » Le patron de l'écurie Mercedes ajoute, sarcastique : « 15 types et un bâtiment vide en construction ne vont pas suffire pour être compétitif en trois ans avec une nouvelle unité de puissance. »

SAMEDI 8 MAI

Mazepin au coin Encore pénalisé

01 Quelques jours après avoir perdu un point sur sa superlicence lors du Grand Prix du Portugal pour avoir gêné Pérez, Mazepin a de nouveau été rattrapé par la patrouille de la FIA. Lors des qualifications en Espagne, le débutant russe a lâché un nouveau coupon. Cette fois, Lando Norris fut sa victime, bloqué lors d'un tour rapide et obligé d'utiliser un train de gommes qu'il se réservait pour la Q2. Les trois places de pénalité sur la grille ont relevé de l'anecdote pour le Russe, celui-ci ayant signé le chrono le plus lent de la séance. A ce rythme, Mazepin regardera le Grand Prix des Pays Bas de la plage de Zandvoort, le « permis FI » comportant 12 points.

DIMANCHE 9 MAI

Tsunoda dérape Il doute de sa monoplace

Tsunoda ne manque pas de caractère. Le débutant d'AlphaTauri est même étonnamment expressif pour un Japonais. Outre sa solide connaissance des jurons, il est un incorrigible bavard à la radio. Après sa qualification ratée en Espagne, le petit Yuki s'est laissé aller sur les ondes. « Qu'est-ce qui ne va pas avec cette voiture ? J'ai toujours un feedback différent de celui de mon équipier. C'est à se demander si j'ai la même voiture ! » Voilà le genre de propos qui passe très mal dans une équipe et le rigide Franz Tost n'a pas manqué d'appeler son pilote à plus de retenue. Quelques heures plus tard, Tsunoda s'excusait et s'embarquait dans une longue explication pour justifier ses propos.

Mercedes rouvre son stand Antoine Griezmann en visite

02 On était loin de l'effervescence habituelle, celle d'avant-Covid, dans le paddock de Montmelo. Mais quelques invités de luxe ont refait leur apparition. Mercedes a maintenu la tradition de convier une star du Barça. Cette fois, c'est le Français Antoine Griezmann qui a pu visiter les garages de l'équipe et s'entretenir quelques minutes avec Bottas et Hamilton. ●●●



GP du Portugal



2 MAI 2021

AUTÓDROMO INTERNACIONAL DO ALGARVE, PORTIMÃO

Pole position
1'18"348
Bottas
(Mercedes)

Meilleur tour
1'19"865
Bottas
(65^e tour)

RESPECT MESSIEURS

A la manière de deux boxeurs qui viennent d'encaisser les coups les plus durs, Lewis Hamilton et Max Verstappen ont échangé une franche accolade à leur descente de voiture, soulignant aux yeux de tous les témoins, encore bouche bée, leur respect mutuel. Si dans cet affrontement viril, le Néerlandais avait eu le dessus lors du round précédent à Imola, cette fois c'est le Britannique qui a fait étalage de sa science du combat rapproché. Les monoplaces se sont encore frôlées, mais rien de fâcheux n'est arrivé. Cette troisième joute donne une idée de ce que les deux hommes devraient nous offrir comme spectacle cette saison. En salle de presse, ils ont tenu à rappeler le respect

commun qui les anime. « J'ai toujours eu une confiance totale en Lewis pour que nous nous donnions assez d'espace. C'est vraiment cool d'affronter un tel pilote quand vous savez que vous pouvez aller jusqu'à la limite absolue et courir à 100 %. » Un point de vue que partage le champion du monde en titre. « Je pense qu'aucun d'entre nous n'ignore à quel point c'est difficile et à quel point cela va se jouer à peu de chose. Nous donnons tout dans notre vie de tous les jours afin d'être à la hauteur. La pression est immense et il y a un énorme respect entre nous. Max tire tout ce qu'il peut de la Red Bull et nous en donne pour notre argent, donc ça va être comme ça pour le reste de la saison, ce qui peut être incroyablement excitant. »

TOP 10 CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Lewis Hamilton	44	Mercedes F1 W12	1 h 34'31"421
2 Max Verstappen	33	Red Bull RB16B - Honda	à 29"148
3 Valtteri Bottas	77	Mercedes F1 W12	à 33"530
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB16B - Honda	à 39"735
5 Lando Norris	4	McLaren MCL 35M - Mercedes	à 51"369
6 Charles Leclerc	16	Ferrari SF21	à 55"781
7 Esteban Ocon	31	Alpine A521 - Renault	à 1'03"749
8 Fernando Alonso	14	Alpine A521 - Renault	à 1'04"808
9 Daniel Ricciardo	3	McLaren MCL 35M - Mercedes	à 1'15"369
10 Pierre Gasly	10	AlphaTauri AT02 - Honda	à 1'16"463

LES TEMPS FORTS



DPPI



DPPI/Xavi Bonilla



Alpine F1 Media

Un œil dans le rétro

A la fin du 6^e tour, à l'approche de la relance après une période de safety car et tandis qu'il surveille Verstappen dans son rétro, Hamilton se fait piéger par l'accélération tardive de Bottas. Le pilote de la Red Bull prend l'avantage.

Un fusil à deux coups

Cinq tours plus tard, le Britannique a repris l'avantage d'une manière virile. C'est au début du 20^e tour qu'il mystifie son coéquipier en lui faisant l'extérieur dans le premier virage. Du grand art.

Alonso en feu

L'espace de quelques tours, en fin de course, on a retrouvé le « grand » Alonso au pilotage agressif et décisif. C'est ainsi que, de sa 13^e place au départ, l'Espagnol est revenu à la 8^e dans le sillage de son coéquipier Ocon.

"Valtteri, au début, attaquait extrêmement dur. C'est avec l'effet du DRS que Lewis l'a dépassé, donc ce n'est pas grave."

Toto Wolff s'évertuant à dédouaner le pilote finlandais – dont il est aussi le manager – d'avoir été une fois encore surclassé par Hamilton.





01



Motorsport-images-Sutton/Panoramic

DPPI

Hamilton et Mercedes Un contrat cet été

01 Le champion anglais et son patron chez Mercedes ne veulent plus se pourrir l'intersaison comme ce fut le cas l'hiver dernier, lorsque la pandémie est venue compliquer de délicates négociations contractuelles. Lewis, qui n'exclut pas de prolonger son contrat de pilote, veut aussi préciser son rôle d'ambassadeur, ou autre, pour la marque à l'étoile dans les années à venir. Avec un Hamilton tâillon sur de nombreux points, sans parler de l'aspect financier, la discussion s'annonce serrée. Mais les deux parties ont

bon espoir d'arriver à un accord au cours de l'été.

VENDREDI 14 MAI

Calendrier La France chasse la Turquie

02 Le Grand Prix de Turquie est annulé seulement 16 jours après avoir été annoncé comme remplaçant du Grand Prix du Canada. Le gouvernement britannique a en effet placé la Turquie sur liste rouge, ce qui aurait signifié des périodes

de quarantaine allongées pour les membres des sept écuries basées au Royaume-Uni. Dans le mouvement, le Grand Prix de France est avancé d'une semaine, au 20 juin, et l'Autriche organisera deux grands prix successifs, les 27 juin et 4 juillet. Ce qui ne fait pas les affaires des organisateurs français, qui avaient déjà tout mis en place pour le 27 juin et vendu 45 000 billets pour cette date. ●

01. Même s'il décide d'arrêter sa carrière de pilote dans un proche avenir, Lewis Hamilton se verrait bien prolonger son rôle d'ambassadeur pour la firme à l'étoile.

02. Ce n'est sans doute qu'un début. La magnifique piste de l'Istanbul Park devait accueillir un grand prix à la place de celui du Canada, annulé. Mais la Turquie, placée sur la "liste rouge Covid" par la Grande-Bretagne, a dû renoncer. Le Grand Prix de France, lui, a été avancé au 20 juin.

EN PISTE...

CHAMPIONS EN RETRAIT(E)

Au soir de la quatrième course de la saison, les anciens champions du monde (Alonso, Räikkönen, Vettel) étaient à la peine, seul l'Espagnol ayant réussi à grignoter quelques points.

Que cherchent encore ces trois-là ? Sans doute pas leur gloire passée. Elle ne reviendra plus. Quelques frissons de plus au volant de machines extraordinaires. Bien sûr, il ne l'avoueront jamais, mais leur orgueil est sérieusement griffé par cette implacable dégringolade dans l'anonymat du peloton. On espérait que Sebastian Vettel reprenne des couleurs, laissant derrière lui les psychodrames de la Scuderia, en rejoignant une formation qui affirmait l'accueillir à bras ouverts. Et voilà l'Allemand, passé chez Aston Martin, traité comme un simple porteur d'eau pour le fils du propriétaire. Son immense palmarès ne suffit

plus à lui donner la priorité pour tester et valider, ou pas, les nouveautés techniques. On laisse ça à Stroll qui n'a pas encore prouvé être le metteur au point ultime. Pour son ancien rival Fernando Alonso, le mal semble tout aussi profond. Le coup de volant est toujours là, la hargne aussi, mais il manque ce petit rien qui fait la différence. Et comme son travail de lobbying en coulisse ne suffit plus, ses plus fervents supporters ne comptent plus que sur des exploits ponctuels. Enfin, il y a le cas Kimi qui ne fait pas mystère d'être là pour occuper ses week-ends et s'amuser au volant. Pour Alfa Romeo, ça fait cher le tour de manège.

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2021



TOP 10 ÉCURIES

Ecurie	Points
1 Mercedes	141 pts
2 Red Bull	112 pts
3 McLaren	65 pts
4 Ferrari	60 pts
5 Alpine	15 pts
6 AlphaTauri	10 pts
7 Aston Martin	5 pts
8 Alfa Romeo	-
9 Williams	-
10 Haas	-

TOP 10 PILOTES

Pilote	Points
1 Lewis Hamilton	94 pts
2 Max Verstappen	80 pts
3 Valtteri Bottas	47 pts
4 Lando Norris	41 pts
5 Charles Leclerc	40 pts
6 Sergio Pérez	32 pts
7 Daniel Ricciardo	24 pts
8 Carlos Sainz	20 pts
9 Esteban Ocon	10 pts
10 Pierre Gasly	8 pts

LES GRANDS PRIX DU MOIS PROCHAIN

GP de Monaco
Monte-Carlo - 23 mai

GP d'Azerbaïdjan
Bakou - 6 juin



GP d'Espagne



9 MAI 2021

CIRCUIT DE MONTMELÓ, BARCELONE

Pole position
1'16"741
Hamilton (Mercedes)

Meilleur tour
1'18"149
Verstappen (62^e tour)

MERCEDES GOMME LES ESPOIRS RED BULL

Après les qualifications, il ne faisait guère de doute que la victoire allait se jouer entre Lewis Hamilton et Max Verstappen. Restait à savoir lequel des deux allait prendre l'avantage, à quel stade de la course et comment. Sur un tracé où chaque tentative de dépassement est un tour de force, la conquête du 1^{er} virage s'annonçait cruciale. Et lorsque la Red Bull de Verstappen se propulsa en avant à l'extinction des feux, s'imposant en force 600 m plus loin, le millier de spectateurs invités se dirent que l'après-midi des pilotes Mercedes se compliquait sérieusement. Mais l'équipe championne du monde n'est pas du genre à paniquer. Avec Lewis Hamilton, elle a été confrontée à presque tous les cas de figure. Aussi, les stratégies

se sont penchés sur le timing idéal – mais incertain – des arrêts au stand. Ils furent confortés dans leurs calculs en voyant leur pilote toujours dans le sillage du leader. Comme souvent, Hamilton fut le premier à se plaindre de ses pneus, affirmant perdre les arrières. C'est pourtant Verstappen qui fut stoppé le premier au 24^e tour, Hamilton restant en piste 4 boucles de plus. Une stratégie laissant supposer qu'il allait rallier l'arrivée avec ce train de pneus médiums. Le piège était là. L'Anglais stoppa une seconde fois 18 tours plus tard pour remettre des pneus frais et fondre sur la Red Bull sur le fil de l'équilibre. Le tour était joué et Hamilton put rendre la monnaie de sa pièce à Verstappen dans le 1^{er} virage, et gagner pour la 98^e fois.



TOP 10 CLASSEMENT GP

	Pilote	N°	Monoplace	Temps
1	Lewis Hamilton	44	Mercedes F1 W12	1 h 33'07"680
2	Max Verstappen	33	Red Bull RB16B - Honda	à 15"841
3	Valtteri Bottas	77	Mercedes F1 W12	à 26"610
4	Charles Leclerc	16	Ferrari SF21	à 54"616
5	Sergio Pérez	11	Red Bull RB16B - Honda	à 1'03"671
6	Daniel Ricciardo	3	McLaren McL35M - Mercedes	à 1'13"768
7	Carlos Sainz	55	Ferrari SF21	à 1'14"670
8	Lando Norris	4	McLaren McL35M - Mercedes	à 1 tour
9	Esteban Ocon	31	Alpine A521 - Renault	à 1 tour
10	Pierre Gasly	10	AlphaTauri AT02 - Honda	à 1 tour



LES TEMPS FORTS



100^e pole de Lewis

C'est au prix d'un changement de réglages de dernière minute, en Q3, qu'Hamilton a retrouvé une voiture à son goût. Sa première tentative a été la bonne. Pour 36 millièmes de seconde, avec à la clé une 100^e pole position.



AlphaTauri à la peine

Alors que Tsunoda, boîte de vitesses défaillante, est le premier et le seul à abandonner (safety car), Pierre Gasly écope d'une pénalité de 5" pour avoir raté de quelques centimètres son emplacement de départ.



Petit profit pour Max

Piégé par la tactique de Mercedes, Verstappen décide de limiter la perte au championnat. Il s'arrête pour faire monter des pneus tendres (62^e tour) afin de s'emparer du meilleur tour et du point qui l'accompagne.



"Si l'on mettait tous les tours de pole dans une vidéo, ça durerait deux heures. Ça montre ce qu'il (Lewis) a accompli."

Toto Wolff, rapportant l'observation d'Andrew Shovlin, ingénieur de course en chef Mercedes, qui a additionné les 100 pole positions de Lewis Hamilton.



ENQUÊTE F1 Quel avenir pour Haas ?

LE PIRE N'EST PAS SÛR...

L'écurie Haas semble agoniser douloureusement chaque week-end de grand prix, ne parvenant même plus à prendre l'ascendant sur les Williams. **Les rumeurs de revente, nombreuses l'an passé, se sont pourtant tues. Un rebond est-il à prévoir ?**

Par Dieter Rencken



es débuts de l'écurie Haas, en 2016, ont été particulièrement spectaculaires : lors de son premier grand prix de F1, cette équipe détenue par le magnat américain des machines-outils Gene Haas a marqué des points. C'était une première pour un débutant depuis l'écurie Jaguar en 2000. Puis elle a terminé la saison huitième, un classement qu'elle a maintenu l'année suivante, alors qu'elle fonctionnait avec

le plus petit budget du plateau. De ce fait, les espoirs étaient grands pour 2018, et ils se sont réalisés avec une brillante cinquième place en fin de saison. Ces résultats ont poussé Guenther Steiner, le patron de l'écurie, natif du nord de l'Italie et naturalisé américain, à revendiquer une place dans le Top 4 pour la suite. Mais la réalité les a rattrapés. En 2019, Haas a glissé en neuvième place, une position d'avant-dernier au championnat conservée en 2020. Et après quatre courses cette année, Haas pointe en dixième position, en se montrant encore plus lent que Williams. Interrogé avant le Grand Prix d'Espagne pour savoir s'il pensait la neuvième place à sa portée, Steiner s'est montré résigné : « Non, nous a-t-il déclaré clairement. Nous serons heureux tant que nous pourrons nous battre avec Williams. Et bien sûr, nous allons essayer. J'ai toujours dit que nous essaierions de réussir quelque chose. Vous ne pouvez pas venir sur un grand prix et réaliser tout ce travail sans tenter de vous battre. » La chute de la cinquième à la neuvième position au championnat avait été brutale. Au point d'inciter Gene Haas, qui était arrivé en F1 pour faire la promotion de ses machines-outils, à étudier différentes options. L'an passé, des intermédiaires nous avouaient être en pourparlers pour racheter l'écurie américaine. Mais en juin dernier, toutes ces négociations se sont brusquement interrompues. Il semble que ce soit directement Liberty Media, très soucieux de retenir la formation américaine, qui ait mis la pression pour sonner la fin de la partie.

Sur le plan sportif, comment expliquer un glissement si rapide vers le fond de grille ? En fait, il faut inverser la question. Comment une écurie totalement débutante, sans culture de la F1, a-t-elle bien pu réaliser trois premières saisons aussi réussies ?

BIEN QU'OFFICIELLEMENT CONSIDÉRÉ COMME UN "CONSTRUCTEUR", HAAS N'A PAS DE BUREAU D'ÉTUDES NI D'USINE À PROPREMENT PARLER.

La réponse, en grande partie, réside dans le modèle économique très particulier de Haas Grand Prix.

Un fournisseur en difficulté

Cette écurie fonctionne en effet grâce à un système de coopération technique avec Ferrari. Haas fait son marché à Maranello pour tous les éléments possibles, pièces comme logiciels, dans le respect du règlement. Et elle fait appel à des sous-traitants extérieurs pour tout ce que Ferrari ne peut fournir. Dans la plupart des cas, la technologie dont dispose Haas est donc vieille d'un an. Et bien qu'officiellement considéré comme un « constructeur » par les autorités de la F1, Haas n'a pas de bureau d'études ni d'usine à proprement parler. La voiture de 2021, par exemple, a été conçue et construite par les bureaux d'études de Dallara, selon les spécifications transmises par un responsable de projet chez Haas, en partant du moteur et de la transmission de Ferrari. Ce point de départ a dicté le concept global de la monoplace, notamment dans la mesure où les données aérodynamiques sont recueillies (de manière indépendante) dans la soufflerie de Ferrari. Ce qui explique aussi que l'écurie soit capable de courir avec un budget de seulement 100 millions d'euros. Mais les choses changent. L'étude de la voiture de l'an prochain est actuellement entre les mains d'une équipe d'ingénieurs de Ferrari qui ont été « transférés » vers l'écurie américaine, après que Ferrari a dû couper dans ses dépenses à cause de la limite budgétaire instaurée l'an passé. Officiellement, ces



DPPI/Antonin Vincent



Guenther Steiner (à gauche) assume de devoir jouer en fond de grille pour 2021. D'autant que ses jeunes pilotes ne sont pas vraiment capables d'exploits individuels pour l'instant. Seul espoir ? Que les ingénieurs "prêtés" par Ferrari réussissent la monoplace de 2022.

ingénieurs sont payés par Ferrari, mais leur contribution est facturée à Haas et ils doivent travailler hors des bureaux de l'équipe Ferrari à Maranello. La FIA a officiellement donné sa bénédiction, à condition de pouvoir réaliser des contrôles, notamment sur l'absence de transfert d'informations d'une écurie à l'autre.

« La voiture est conçue par Haas F1, explique pour sa part Guenther Steiner. Rien n'a changé sur le principe. C'est juste qu'à la place d'avoir des équipes de Dallara, nous allons travailler à l'avenir avec des gens de chez Ferrari. » Le bon côté d'un tel arrangement est que quand l'écurie « donneuse » dispose d'une voiture performante, l'écurie « cliente » en profite. Les problèmes arrivent quand le fournisseur a lui-même des problèmes, ce qui est le cas de Ferrari ces dernières années. Pour Aston Martin, dont la conception se base sur celle de Mercedes, les risques sont les mêmes : les deux équipes ont souffert après les évolutions du règlement sur l'aérodynamique. Mercedes a réussi à plus ou moins surmonter les soucis que cela a occasionnés, quand Aston Martin a beaucoup plus de mal à s'en dépêtrer.

Une voiture qui n'évolue pas

Pour revenir à Haas, sa situation est rendue encore plus difficile par les faibles résultats de 2020, qui impliquent une baisse de ses revenus. Par conséquent, la monoplace de 2021 est quasi identique à celle de 2020, pas vraiment performante, hormis les ajustements réglementaires. La fin du contrat avec Dallara, pour mettre en place le nouvel arrangement avec Ferrari, signifie également qu'il n'y aura presque pas de développement sur la voiture durant la saison. « J'ai dit à de multiples reprises que nous avons abandonné le développement de la voiture de 2021, avoue Steiner. Nous avons un peu travaillé sur les quelques problèmes de fiabilité rencontrés. Mais la collaboration avec Dallara touche à sa fin, et de ce fait, l'équipe de Maranello et les collaborateurs de Haas et de Ferrari sont maintenant concentrés sur 2022. Dallara s'occupe de régler les problèmes de la voiture de 2021 si besoin, mais ne se préoccupe pas de la performance. Ils sont là juste au cas où nous aurions des soucis. »

LA DIXIÈME PLACE AU CHAMPIONNAT SEMBLE INÉVITABLE, SAUF SI WILLIAMS CONNAISSAIT DE GROS PROBLÈMES DANS LES PROCHAINS MOIS.

En considérant que la Haas de 2020 a été conçue en 2019 à partir de la Ferrari de 2018 et n'a bénéficié que de peu d'évolutions depuis, il n'est pas étonnant que les deux monoplaces américaines soient abonnées aux dernières places. Et comme le précisait Steiner, il y a peu de chances que cela change d'ici à la fin de la saison. La dixième position au championnat semble donc inévitable, sauf si Williams connaissait de gros problèmes dans les prochains mois. Le recrutement de deux rookies, Mick Schumacher et Nikita Mazepin, pour piloter ces machines difficiles, n'aide pas. Ce choix peut évidemment avoir un sens sur le plan économique, puisque les deux apportent de l'argent à l'écurie. Schumacher est en effet soutenu par Ferrari, et Mazepin par son milliardaire de père. Mais leur inexpérience ne va pas aider à faire progresser l'écurie. Guenther Steiner reconnaît d'ailleurs qu'il n'a pas beaucoup d'expérience lui-même, en tant que team manager, dans la gestion de jeunes pilotes débutants.

En attendant 2022...

Mick Schumacher a pourtant démontré son talent dans les catégories inférieures, même s'il peine évidemment à en faire étalage au volant de la Haas. Quant à Mazepin, il attire un lot considérable de critiques et de controverses, sur et en dehors de la piste. Au point d'avoir failli être viré avant même le premier grand prix, en raison d'une vidéo choquante publiée sur les réseaux sociaux. Mais cela aurait privé Haas de son sponsor titre, le conglomérat chimique Uralkali, et des 50 millions de dollars qui vont avec. « Guenther n'a pas pu le virer comme il en avait l'envie, nous avait alors avoué anonymement une source interne de l'écurie, car cela aurait signifié mettre la clé sous la porte et licencier 300 personnes. Alors il a serré les dents et il a encaissé. »

Quand on lui a demandé de qualifier sa saison 2020, Guenther Steiner a été succinct : « Nous avons survécu. C'est ce que nous avons fait de mieux. Je pense qu'il y avait un gros risque pour que nous ne soyons plus sur la grille cette année, mais tout le monde s'est retourné les manches et nous sommes là pour de bon. » A l'évidence cependant, Haas est encore en mode survie en 2021. Cela durera jusqu'à 2022 et l'arrivée de la « nouvelle ère » tant attendue, du fait de son changement réglementaire destiné à resserrer les écarts de performances et à réduire encore les dépenses. D'ici là, il ne reste à l'écurie américaine qu'à espérer que les ingénieurs de Ferrari qui travaillent pour elle vont faire du bon boulot. ●

ABONNEZ-VOUS À **Sport auto**



1 N° PAR MOIS
+ 1 GUIDE FI PAR AN

1 N° PAR TRIMESTRE

LA MEILLEURE OFFRE !

7€50 par mois seulement au lieu de 10€95*

-32%

SANS ENGAGEMENT !



PRIVILÈGE ABONNÉ
LA VERSION NUMÉRIQUE OFFERTE
Votre magazine vous suit partout !

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Sport Auto - Abonnements - 59898 Lille cedex 9

1 JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

M041 # D1047174

LA MEILLEURE OFFRE

-32%

Sport Auto chaque mois + Sport Auto Classique par trimestre pour 7,50€ par mois au lieu de 10,95€*.

(001)

Résiliable à tout moment sans frais. Tarif garanti 1 an, après il sera de 7,90€/numéro.

Je complète l'IBAN ci-dessous à l'aide de mon Relevé d'Identité Bancaire (R.I.B) à joindre.

IBAN : _____

Vous autorisez EMAS, société éditrice de Sport Auto, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de EMAS. Créancier : EMAS - 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR 77 222 434057

Le : _____

Signature (obligatoire) : _____

▲ Cette offre est disponible uniquement en joignant votre R.I.B (Relevé d'identité bancaire)

L'offre Classique

-26%

Je règle en une seule fois **69,90€** au lieu de 94,99€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°).

(002)

- Je règle par chèque à l'ordre de Sport Auto.
- Vous souhaitez régler par carte bancaire ? Rendez-vous sur www.kiosquemag.com c'est rapide, c'est simple et 100% sécurisé !



*Prix de vente en kiosque Sport Auto à 6,90 €/numéro (11 n° par an) et les frais de port à 10,20 € par an. **À remplir obligatoirement. Offre valable jusqu'au 31/08/2021 en France Métropolitaine. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com.

2 J'INDIQUE LES COORDONNÉES DU BÉNÉFICIAIRE DE L'ABONNEMENT :

Nom** : _____

Prénom** : _____


Adresse** : _____

CP** : _____ Ville** : _____

Date de naissance : _____ (pour fêter son anniversaire) Tél. (portable de préférence) : _____ (envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email : _____

(Pour gérer l'abonnement, accéder aux services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. L'adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.)



LE RALLYE GRANDEUR NATURE

Par Alain Pernet Photos DPPI

En attendant que le WRC effectue son retour au Kenya fin juin, *Sport Auto* vous invite à un petit voyage... dans le temps, afin de découvrir ce qui a fait du Safari l'une des épreuves les plus mythiques de ce sport.

A

mateurs de rallyes modernes, oubliez toutes vos références : les rallyes étriqués, les sprints effrénés, les spéciales sur routes fermées... Avec le Safari de la grande époque, le Rallye avait rendez-vous avec une autre dimension. Tout se conjugait pour faire de cette épreuve un événement hors norme. A commencer par un cadre époustouflant, pour ne pas dire envoûtant... Seul pilote français à avoir remporté le Safari (en 1978), Jean-Pierre Nicolas, en garde

un souvenir ému : « Mon père avait disputé le Safari deux fois pour Renault dans les années 1950. A son époque, cela s'appelait l'East African Safari et traversait trois pays : le Kenya, l'Ouganda et le Tanganyika, l'actuelle Tanzanie. A la mienne, dans les années 1970, nous ne courions plus qu'au Kenya, mais le parcours était tout de même long d'environ 5 000 km, tracé dans de grands espaces magnifiques. Il n'y avait pas de dunes comme au Dakar mais des difficultés à la pelle et de nombreux passages de rivières. C'était un rallye fabuleux. »

Une course d'enfer

Jusqu'à la fin des années 1990, le Safari se distinguait aussi par son format : « Il n'y avait pas d'épreuves spéciales, rappelle l'ancien pilote Peugeot. Nous devions tenir une moyenne, mais il était quasi impossible de passer dans les temps. Il n'y avait pas de parc d'assistance. Le temps d'assistance était pris sur le temps de route et, parfois, il valait mieux sacrifier un arrêt mécanique pour ne plus rouler dans la poussière d'un adversaire ! Il y avait une partie stratégie assez amusante. Une minute de retard au pointage était sanctionnée par une minute de pénalité ! Nous devions avaler 5 000 km en cinq jours, en ne dormant que quatre heures par nuit. » Pas vraiment une promenade de santé, ce Safari ! « La chaleur était très éprouvante, raconte Jean-Pierre Nicolas, du haut de ses six participations. D'ailleurs, nous roulions en T-shirt pour avoir moins chaud. La combinaison n'était pas obligatoire comme maintenant. La poussière était épouvantable aussi. » Les seuls moments où elle laissait un peu de répit aux concurrents étaient en cas de pluie. Mais de nouveaux problèmes se manifestaient alors... « Il y avait souvent des orages localisés, poursuit l'ex-pilote Peugeot, et rouler sur la latérite dans ces conditions, c'était comme piloter sur de la glace ! Certaines zones devenaient infranchissables. C'est grâce à ça que l'on a gagné en 1978 ! Lors des reconnaissances, nous étions montés plusieurs centaines de kilomètres au nord de Nairobi pour trouver une zone pluvieuse et anticiper

Sous l'œil d'un Massai, Timo Salonen en action au pied du Kilimandjaro, en 1984.

cette situation. Avec l'équipe Michelin, nous avons testé plein de pneus différents. Nous avons retrouvé au fond du camion des pneus avec un dessin type tracteur qui nous permettait d'obtenir une bonne adhérence. Bien nous en a pris ! Il a beaucoup plu et nous avons pu nous en tirer sans problème. Jean-Claude Lefebvre, mon copilote, n'a pas eu à sortir une seule fois pour pousser la voiture pendant la course, évitant ainsi de salir son pantalon, ce dont il avait horreur ! » De même, le Coupé 504 V6 n'a pas nécessité d'interventions mécaniques : « La plupart de nos adversaires devaient changer de suspensions en cours d'étape. Pas nous, se félicite "Jumbo". Le Coupé 504 n'était pas vraiment une voiture de course, mais il était indestructible ! Nous pouvions faire une étape entière sans changer d'amortisseurs ! » Et cette démonstration de solidité était importante pour les constructeurs... « Les Peugeot étaient alors les reines en Afrique, complète Nicolas. Il faut dire qu'à l'époque, les ventes de voitures au Kenya baissaient trois mois avant le Safari. Les locaux attendaient le résultat du rallye pour savoir quelle était la marque la plus fiable ! »

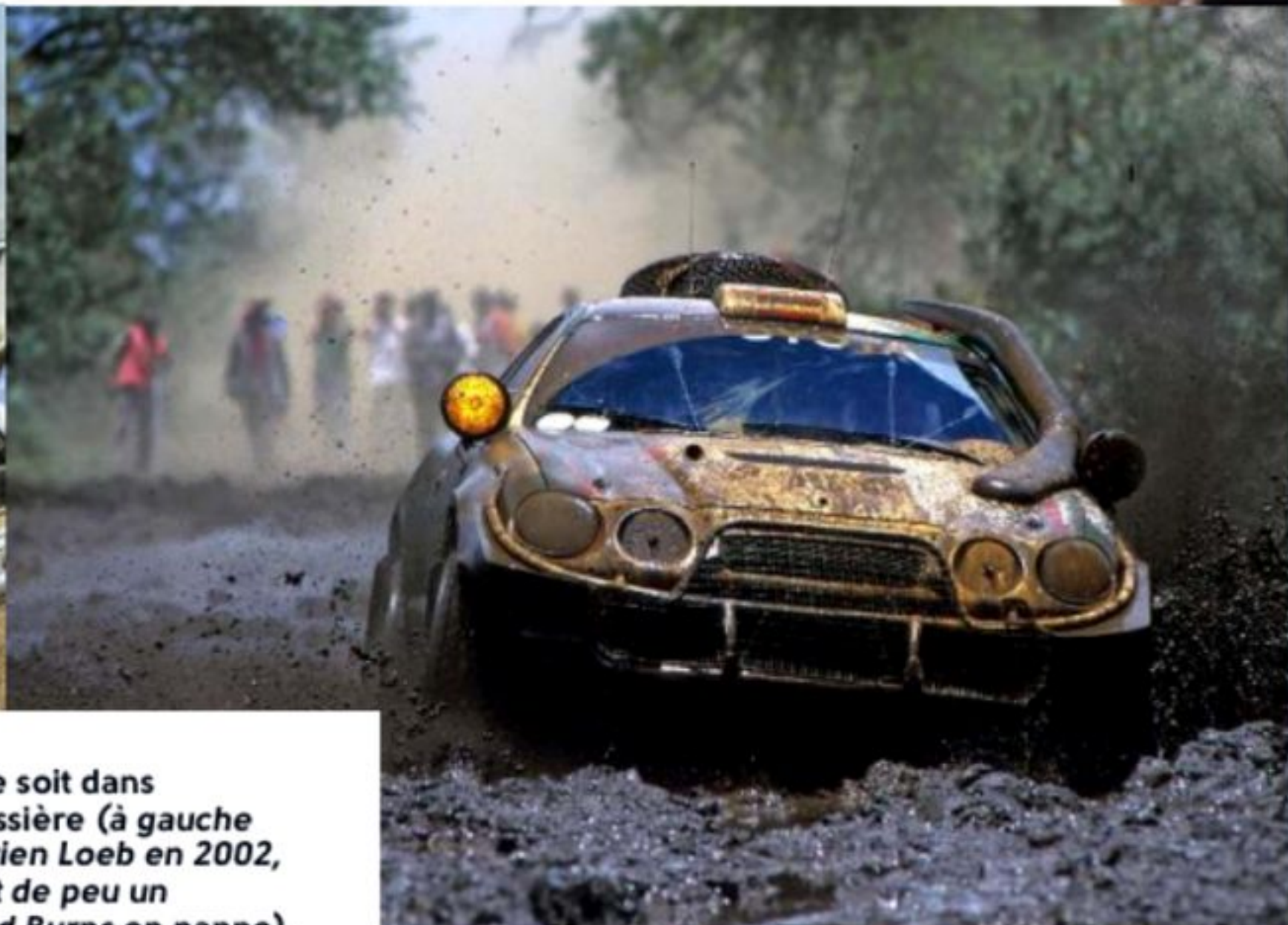
Petit à petit, les constructeurs ont consacré des moyens très importants pour préparer cette épreuve atypique. Lancia a ouvert la voie en réalisant dans un premier temps des essais préliminaires avec ses Stratos et puis en créant au début des années 1990 une cellule d'une douzaine de personnes installées au Kenya entre décembre et janvier. Au programme : 20 000 km de simulations grandeur nature survolées par un avion ! En course, le dispositif comprenait plusieurs chase-cars d'assistance rapide et des mud-cars destinées à tirer les voitures dans les gués difficiles. Un hélico survolait les Lancia en permanence pour prévenir les pilotes d'un éventuel obstacle. Précision de taille : le Safari se disputait sur pistes ouvertes ! ●●●

“À MON ÉPOQUE, NOUS DEVIONS AVALER LES 5 000 KM DU PARCOURS EN CINQ JOURS, EN NE DORMANT QUE QUATRE HEURES PAR NUIT. NOUS DEVIONS TENIR UNE MOYENNE, MAIS IL ÉTAIT QUASI IMPOSSIBLE DE PASSER DANS LES TEMPS !”

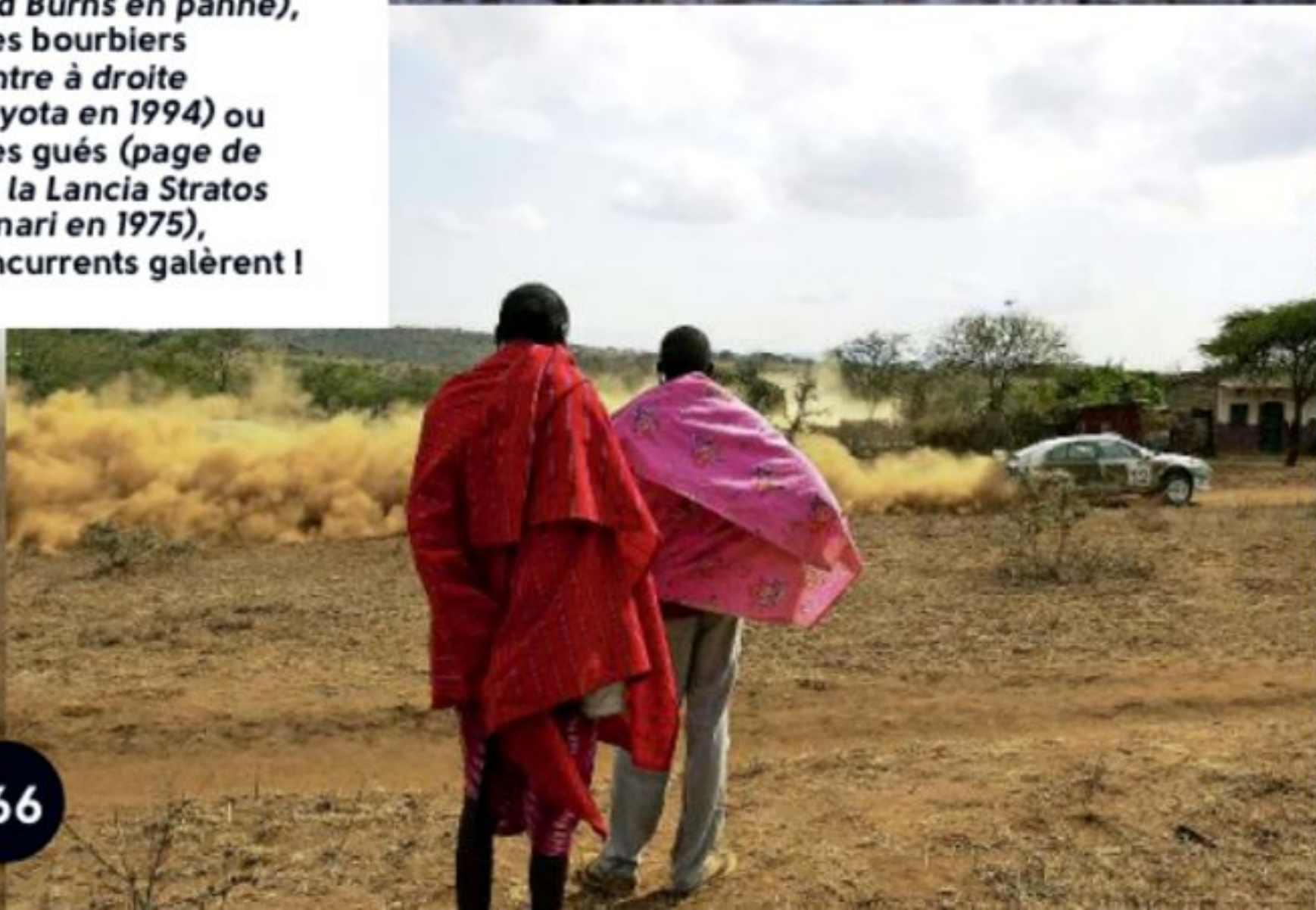
Jean-Pierre Nicolas



Jean-Pierre Nicolas et son copilote Jean-Claude Lefebvre (ci-contre sur leur Peugeot 504 Coupé défoncé) sont les seuls Français à avoir remporté le Safari, en 1978.



Que ce soit dans la poussière (à gauche Sébastien Loeb en 2002, évitant de peu un Richard Burns en panne), dans les bourbiers (ci-contre à droite une Toyota en 1994) ou dans les gués (page de droite, la Lancia Stratos de Munari en 1975), les concurrents galèrent !



Motorsport - images / Sutton / Panoramic

Mais la marque qui a mis en œuvre le plus de moyens pour gagner le Safari est sûrement Toyota. L'usine japonaise avait établi une base permanente au Kenya sur laquelle un commando de 20 personnes œuvrait pendant plusieurs mois. 202 tonnes de matériel et 138 personnes étaient dépêchées sur place pour l'épreuve. C'est dans ces conditions que Didier Auriol a découvert le Safari en 1994. « Pour être honnête, j'y allais un peu à reculons, se rappelle le premier champion du monde français. Je ne connaissais pas du tout l'Afrique et je ne savais pas à quoi m'attendre. Je n'avais aucune notion du rythme qu'on devait adopter. Et mon ingénieur, depuis l'hélico, ne m'aidait pas vraiment. "A toi de voir", me disait-il tout le temps. J'ai roulé un peu fort, ce qui m'a permis de prendre la tête... jusqu'à ce que je casse un amortisseur. J'ai alors demandé à l'ingénieur s'il fallait s'arrêter pour changer l'amortisseur. Là encore, il m'a laissé choisir seul. Comme je l'aurais fait sur un autre rallye, j'ai décidé de continuer et, finalement, nous avons tout cassé quelques kilomètres plus loin. Et nous avons perdu énormément de temps à réparer. C'est là que j'ai commencé à comprendre comment il fallait aborder le Safari. La performance pure ne comptait pas ! J'ai mis trois étapes pour apprécier ce pilotage. Après, j'adorais conduire en Afrique et j'ai regretté de ne pas avoir disputé ce rallye plus tôt, même si lorsque l'on ne dispose pas de l'hélico, c'est vraiment stressant ! Une fois, je me suis retrouvé face à un matatu, un bus de brousse... Heureusement que je n'étais pas à fond de cinq ! »

Un parcours aussi risqué qu'envoûtant

Le pilote français a manifestement bien intégré le mode d'emploi, car sur cinq participations, il a terminé trois fois sur le podium. Il n'y a que lors de sa dernière participation, en 2001, qu'il n'a pas terminé. Il pilotait une 206 WRC sous la houlette de Jean-Pierre Nicolas, directeur sportif de Peugeot Sport. « Le Rallye devait alors suivre le cahier des charges de la FIA, rappelle ce dernier. L'épreuve avait complètement changé. Ça restait une belle épreuve, mais il n'y avait plus du tout l'esprit d'aventure des Safari que j'avais connus. » Didier Auriol se souviendra néanmoins longtemps de cette participation : « A partir de 2000, le parcours était plus court et il fallait rouler à l'attaque, comme dans une spéciale des Mille Lacs. C'était la première fois de ma carrière que je partais dans un rallye avec un casque ouvert, afin d'avoir moins chaud. On se battait devant et, à un moment, il s'est mis à pleuvoir et il y avait de la buée sur le pare-brise. Nous étions dans une très longue ligne droite et j'ai sorti la tête par la fenêtre pour mieux voir. Le vent a tapé dans le micro et je n'ai pas entendu Denis m'annoncer une grosse saignée. Nous sommes arrivés 120 km/h trop vite ! Nous avons fait plusieurs tonneaux par l'avant avant de retomber sur les portières. Le moteur s'est embrasé alors que nous étions encore attachés. D'un coup, j'ai vu ma vie défiler dans un grand calme. J'ai repensé aux pilotes décédés en course comme Bettega et Toivonen... Finalement, nous avons réussi à sortir avant que la voiture n'explose ! »

L'année 2002 marquera la dernière inscription du Safari au calendrier. Le parcours comportait alors 1 010 km, soit le triple des autres rallyes. C'est à cette occasion qu'un autre pilote français a découvert l'épreuve kényane : Sébastien Loeb. Généralement indifférent au cadre dans lequel se disputent les rallyes, le champion français conserve un souvenir très vif de sa première excursion en terre africaine : « C'est le rallye où il nous est arrivé le plus

d'anecdotes ! Déjà, rouler avec un hélico au-dessus de la voiture qui t'annonce la présence de gazelles, de singes et de girafes, c'est assez original ! Sur les reconnaissances, nous avons vécu des trucs incroyables. A un moment, par exemple, nous nous étions tankés dans une saignée. J'ai marché en pleine brousse en quête d'assistance jusqu'au moment où j'ai compris qu'un lion pouvait surgir à tout instant. Je suis revenu à la voiture en courant à bloc ! L'un de nous s'est alors posté sur le toit pour faire le guet pendant que l'autre essayait de lever la voiture au cric ! Une fois, on suivait un camion au milieu de la forêt et des singes sont montés à l'arrière. Ils ont balancé tout le chargement sur la route ! En course, en revanche, nous étions en mode sprint. »

Directeur technique de Citroën Racing, Jean-Claude Vaucard le confirme : « Il était largement devant tout le monde jusqu'au soixantième kilomètre des spéciales, moment où l'on pétaait généralement un amortisseur à cause d'une température excessive. Malheureusement, la plupart des spéciales faisaient 80 km, d'où des chronos moyens finalement. Sébastien devait terminer au ralenti. Il nous manquait juste un peu de refroidissement sur les amortisseurs... » L'équipe Citroën avait pourtant préparé très en amont cette épreuve : « Avec l'expérience de la 205 T16, j'étais arrivé à la conclusion qu'avant de faire courir une voiture, il faut lui montrer le Kenya, développe l'ingénieur. C'est la bonne école. Ça permet d'aborder les autres rallyes cassants avec sérénité. Ce fut donc là que nous avons mené la première grosse séance d'essais de la Xsara WRC, deux ans avant de participer au Safari. Finalement, pour le rallye, nous n'avons pas eu besoin de transformer la voiture en char Patton. Nous avons peut-être ajouté 3 kg de renfort sur la coque, pas plus. En revanche, nous avons bien fortifié tout ce qui est liaisons au sol : bras de suspension, jambes de force, pivot de fusée. De même, nous avons veillé à éviter au maximum l'entrée de la poussière, car cela peut vous ruiner une voiture, moteur compris. »

Souhaité par Jean Todt (qui a participé huit fois à l'épreuve), le retour du WRC en terre kényane ne signifie pas pour autant la renaissance du Safari tel que Jean-Pierre Nicolas et Didier Auriol l'ont connu. Le rallye africain doit en effet respecter strictement le cadre très formaté de l'actuel championnat du monde. Le parcours ne prévoit donc « que » 320 km de spéciales. Les équipes s'y rendront d'ailleurs avec des voitures semblables à celles qui sont alignées sur les autres épreuves. Les temps changent... ●

“EN RECONNAISSANCE, NOUS NOUS ÉTIIONS TANKÉS DANS UNE SAIGNÉE. J'AI MARCHÉ EN PLEINE BROUSSE EN QUÊTE D'ASSISTANCE JUSQU'AU MOMENT OÙ J'AI COMPRIS QU'UN LION POUVAIT SURGIR À TOUT INSTANT. JE SUIS REVENU À LA VOITURE EN COURANT À BLOC !”

Sébastien Loeb



27 JUILLET 1986 À HOCKENHEIM

Nelson Piquet et sa Williams-Honda survolent le Grand Prix d'Allemagne 1986 que les McLaren, réservoirs à sec, n'ont pu achever.



Photos : Motorsport-Images/LAT/Panoramic



PAR
**JOHNNY
RIVES**

Journaliste à la rubrique auto de *L'Équipe* de 1960 à 1996, à *Sport Auto* de 1973 à 1980 et à TFI de 1993 à 1996.

Au moment où les McLaren de Rosberg et Prost prenaient place en première ligne, à Hockenheim, ce 27 juillet 1986, pas mal d'événements étaient intervenus depuis le championnat précédent. Enfin couronné en 1985 après avoir failli l'être en 1983 et 1984, Alain Prost se battait pour conserver son titre. Mais la F1 n'était plus tout à fait la même. Cela avait d'abord été la décision de Niki Lauda, trois fois champion du monde (1975, 1977, 1984) de se retirer. Et, en même temps que l'Autrichien, le renoncement de plusieurs équipes, telles que Ram, Spirit et surtout Renault. La firme française demeurait pourtant

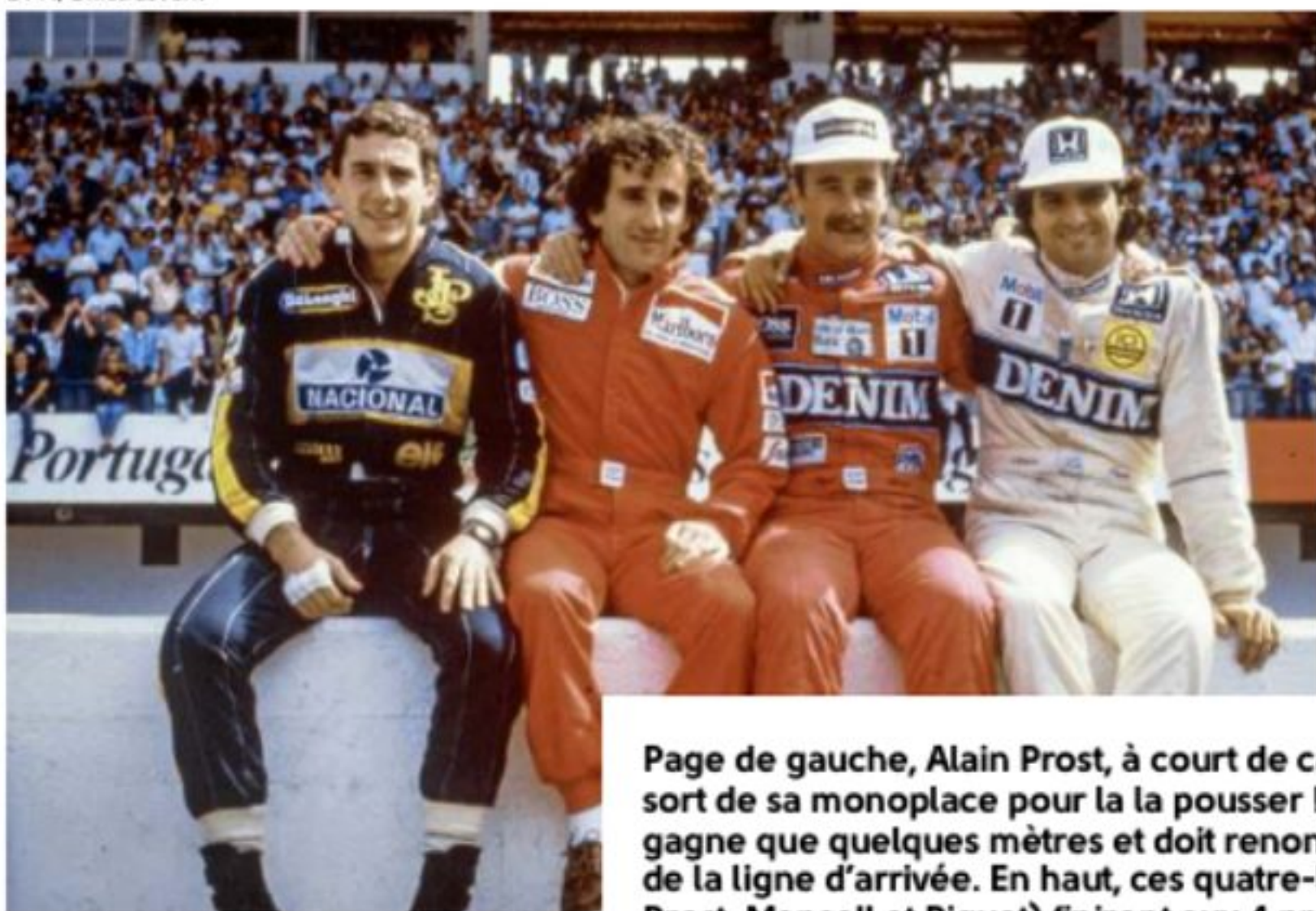
en F1 grâce à ses moteurs qui, en plus des Lotus, équipaient désormais les Ligier de René Arnoux et Jacques Laffite. Or ce dernier aussi était absent à Hockenheim : il venait de subir, à Brands Hatch, l'accident qui lui valut de subir dix fractures au bassin et aux jambes. Et qui mit un terme à sa carrière de pilote. Recruté par McLaren pour remplacer Lauda, Keke Rosberg avait été remplacé par Nelson Piquet auprès de Nigel Mansell chez Williams. Cette équipe tenait désormais le haut du pavé, Mansell étant leader du championnat du monde 1986 devant le champion sortant Prost et celui en qui beaucoup voyaient le champion de demain, Ayrton Senna. Depuis le début de la saison, en neuf grands prix, les victoires s'étaient réparties ainsi : quatre pour Mansell (Belgique, Canada, France, Grande-Bretagne), deux pour Prost (Saint-Marin, Monaco), deux pour Senna (Espagne, Detroit), Nelson Piquet s'étant contenté de sa victoire au Brésil au coup d'envoi de la saison. Au départ du Grand Prix d'Allemagne, Nelson se situait en quatrième position au championnat. Cela ne l'empêcha pas de créer

la sensation du jour en survolant la course, à l'inverse de son équipier Mansell, si souvent brillant jusqu'alors, mais pour une fois complètement effacé.

Impressionnant moteur Honda

Au plan des moteurs, Honda produisait forte impression avec cinq victoires tandis que le TAG-Porsche et le Renault s'en contentaient de deux chacun. Renault avait pourtant innové en recourant à un système de distribution pneumatique qui allait rejeter à la préhistoire les ressorts de soupapes dont les ruptures avaient provoqué tant de pannes jusqu'alors... Cette année-là, le problème le plus ardu que devaient affronter les motoristes était la consommation. La contenance des réservoirs avait réglementairement été réduite de 220 à 195 litres. Cela obligeait souvent les pilotes à solliciter leurs moteurs avec retenue. Ce qui allait être plus que jamais le cas dans ce Grand Prix d'Allemagne. Les McLaren y avaient provoqué une réelle surprise en se montrant les plus performantes en qualifications, au point de monopoliser la première ligne

de la grille de départ. Jusque-là, Prost se plaignait souvent que, contrairement à Renault par exemple, TAG-Porsche ne disposât point d'une version « qualif » plus puissante de son V6. Mais tel n'était apparemment plus le cas ici, grâce à un système de distribution révisé, à de nouveaux turbos KKK et une nouvelle électronique. Rosberg en avait profité pour renouer avec son ancienne habitude de briller aux essais. Et s'adjuger sa première pole sous les couleurs de McLaren. Ainsi on retrouvait le sprinter qui s'était révélé chez Williams et dont l'humilité avait surpris à ses débuts chez McLaren quand il nous avait dit : « *Je ne serai pas le plus rapide, c'est sûr, mais j'essaierai de m'améliorer progressivement.* » Allait-on vraiment retrouver le Keke Rosberg batailleur qui avait tant fasciné le public jusque là ? A Hockenheim, Nelson Piquet et les problèmes de consommation d'essence en décidèrent autrement... Placé en pole, Rosberg n'en profita qu'imparfaitement, Senna et l'inattendu Berger (Benetton-BMW) l'ayant devancé à l'envol. Mais dès le deuxième tour, Rosberg s'installait au



Page de gauche, Alain Prost, à court de carburant, sort de sa monoplace pour la pousser ! Mais il ne gagne que quelques mètres et doit renoncer en vue de la ligne d'arrivée. En haut, ces quatre-là (Senna, Prost, Mansell et Piquet) finiront aux 4 premières places du championnat 1986 mais pas dans cet ordre : Prost sera champion du monde. À droite, au départ, la Ferrari de Johansson est partie en tête-à-queue. Ci-dessous, Piquet, qui a maintenu un cadence infernale tout au long du grand prix, est victorieux devant Senna et Mansell.



DONNANT DES COUPS DE VOLANT DÉSESPÉRÉS POUR PUISER LES DERNIERS CENTILITRES D'ESSENCE, PROST NE PUT EMPÊCHER SA MCLAREN D'ÊTRE RÉDUITE AU SILENCE À QUELQUES ENCABLURES DE L'ARRIVÉE. IL MIT PIED À TERRE POUR LA POUSSER JUSQU'À LA LIGNE, EN VAIN.

commandement. Derrière lui, tandis que Senna calmait son rythme, Piquet sortait de l'anonymat pour émerger en deuxième position devant Prost. Menant une cadence sensiblement plus élevée que les McLaren-TAG Porsche, sa Williams-Honda claironnait sans complexe le net avantage de son moteur dont Piquet tirait joliment parti : au 6^e des 44 tours, il subtilisait le commandement à Rosberg et s'envolait. La supériorité des Williams-Honda était si flagrante qu'elle allait permettre à ses pilotes d'effectuer deux arrêts pour changer de pneus quand leurs rivales principales devaient se

contenter d'un seul. Premier à procéder ainsi, Piquet s'engouffra dans les stands au 15^e tour, Mansell, quoique moins bien placé (6^e derrière la Ligier d'Arnoux), l'imitant au tour suivant.

Pannes sèches


Du coup, les deux McLaren de Rosberg et Prost se retrouvaient aux deux premières places. Mais leur cadence, relativement modérée par rapport à ce qu'avait montré Piquet, trahissait clairement la retenue de leurs pilotes qui avaient un œil attentif sur leur consommation. C'était surtout le cas de Prost, visiblement plus économe que Rosberg.

Celui-ci procédait à son changement de pneus au 20^e tour, abandonnant le commandement à Prost qui s'arrêtait au tour suivant au grand bonheur de Piquet. Ainsi le Brésilien retrouvait la seule place qu'il convoitait ce jour-là, la première. Sept tours plus tard, il effectuait son second changement de pneus. Etant retombé en troisième position, il s'élançait dès lors pour un sprint irrésistible. Prost, alors 2^e, en faisait les frais au 31^e tour. Et Rosberg pareillement huit tours plus tard. Rien ne pouvait dès lors plus entraver la chevauchée victorieuse du tandem Piquet-Williams Honda. D'autant plus que lors du 44^e et dernier tour, Rosberg, réservoir d'essence à sec, voyait soudain son moteur réduit au silence. C'était le K.-O. ! Prost, qui avait senti le coup venir, maintenait une cadence plus réservée depuis quelques tours. Cela avait permis à Senna et à sa Lotus-Renault de lui souffler la 3^e place à laquelle il s'était péniblement maintenu jusque-là. Pire, dans le tout dernier tour, après avoir dépassé l'autre McLaren garée sur le côté, Prost sentit son moteur hoqueter. Donnant des coups de volant désespérés pour tenter de

puiser les derniers centilitres d'essence, il ne put empêcher sa McLaren d'être réduite au silence à quelques encablures de l'arrivée. Dans un effort désespéré, il mit pied à terre pour la pousser jusqu'à la ligne. Mansell et Arnoux l'avaient déjà dépassé. Mais anéanti par la fatigue autant que par le désespoir, il ne parvint pas à boucler cet ultime 44^e tour qui lui aurait permis d'être classé devant Rosberg à la cinquième place. Il dut ainsi se contenter de la 6^e, avec un tour de retard sur Nelson Piquet qui paraissait déjà tout en haut du podium, encadré par Senna et par son équipier Mansell dont la relative contreperformance n'eut guère de conséquences : sa troisième place lui permit de porter au championnat son avance de 4 à 7 points sur Prost. ●

CLASSEMENT

1. Piquet (Williams-Honda), 299,068 km en 1 h 22'8"263 (218,463 km/h)
2. Senna (Lotus-Renault), à 15"437
3. Mansell (Williams-Honda), à 44"580

ÉDITEUR
ÉDITIONS MONDADORI AXEL SPRINGER (SNC)
40, avenue Aristide-Briand - 92220 BagneuxDirecteur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires : **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com****RÉDACTION**
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Premier maquettiste **Vincent Fabergé-Prunier**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédacteur photos **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
A collaboré à ce numéro **Jacqueline Voyant**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)**DIRECTION ÉDITION**
Directeur exécutif **Stéphane Haitaïan**
Editeur **Tommaso Albinati****PUBLICITÉ**
Directrice exécutive régie **Elodie Brétaudeau Fontelles**
Contacts publicité **Caroline Soret** (01.41.33.53.44),
Charles Antonietti (01.45.19.58.12)
Planning **Angélique Consoli** (01.41.33.53.52),
Stéphanie Guillard (01.41.33.53.50)
Trafic **Véronique Alex** (01.41.33.50.56)**PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS**
Tél: **01.41.33.52.43**
Directeur de publicité **Nicolas Berthy**
Equipe commerciale **Fabrice Gauvin**
et **Julie Martinot**
Premier maquettiste **Fernand Laranjo****MARKETING**
Directrice marketing et diversification **Sylvie Siguret**
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**
Chargée de promotion **Cécile Giordanengo****ABONNEMENTS ET DIFFUSION**
Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Chef de produit **Agnès Tran**
Directeur des ventes **Christophe Chantrel**
Responsable diffusion marché **Philippe Merrien****ABONNEMENT**
Prix abonnement France (12 n°) : **84,79 €**
Pour toute question, téléphonez au **01.46.48.47.61**
du lundi au samedi, de 8 h à 20 h
Courrier : **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9**FABRICATION**
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Responsable de la fabrication **Isabel Delanoy**
Chef de fabrication **Grégory Cervantes** (01.41.33.17.90)**PRÉPRESSE**
Tél: **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**
Adjoint **Christophe Guérin** (01.41.33.49.19)**IMPRIMEUR**
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9 **AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL**
Origine du papier : **Finlande**
Taux de fibres recyclées : **0 %**
Impact sur l'eau Ptot **0,005 kg/tonne** Date du dépôt légal **Mai 2021**
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **28 mai 2021**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784****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.

Tenter sa chance

Par **Laurent Chevalier**

Dans la vie, on ne le dira jamais assez, il faut tenter sa chance. Vincent Berthelot, capitaine de corvette et chef de patrouille au sein de la base aéronavale de Landivisiau, en est la preuve vivante. En bref, il est pilote de Rafale. Un métier de rêve, que beaucoup pensent être la chasse gardée des maths sup ou maths spé. Pourtant, Vincent nous explique : « *Quand j'étais gamin, j'étais un peu fâché avec l'école. Un été, mes parents m'ont envoyé pendant un mois dans une famille aux Etats-Unis. Là, j'ai découvert une autre culture. Les enfants allaient à l'école le matin, et l'après-midi ils avaient tout un tas d'activités annexes, comme le théâtre, le dessin, etc. qui développaient d'autres capacités. Et surtout, j'y ai appris que tout était possible et que si l'on voulait quelque chose, il fallait le faire ; en clair, qu'il fallait tenter sa chance. Alors ensuite, quand j'ai su qu'on*

VINCENT BERTHELOT PREND LES COMMANDES DU RAFALE COMME ON PREND LE MÉTRO. CETTE BELLE HISTOIRE PROFESSIONNELLE PROUVE QUE RIEN N'EST TRACÉ.

pouvait devenir pilote de chasse avec le bac seulement... je me suis lancé. » Vingt ans plus tard, Vincent Berthelot prend les commandes du Rafale comme on prend le métro. Cette belle histoire professionnelle prouve que rien n'est tracé. De la chance ? Peut-être un peu. Mais comme disait Louis Pasteur : « *Le hasard ne favorise que les esprits préparés.* » D'où la nécessité de « *fabriquer sa chance* » et de se tenir prêt à rencontrer l'inattendu. Sans se mettre soi-même ses propres barrières. ●



Accueil mitigé

Par **Sylvain Vétaux**

Le match 911-Corvette du précédent numéro m'a valu quelques e-mails. D'aucuns taxent notre magazine de « *Porsche Auto* » et v'là le grand serin qui alloue les lauriers de la victoire à une américaine qui n'a même pas quatre soupapes par cylindre ! Je persiste : la 911 est sans conteste une GT extraordinaire, performante, terriblement efficace et, en un mot (ou presque), quasi parfaite. Mais la Stingray ajoute à ce tableau une note plus savoureuse. En raison de sa rareté ? C'est sûr. De sa sonorité ? Indéniablement. Mais c'est le toucher de route de la Corvette qui m'a le plus bluffé, avec un amortissement probant, quel que soit le mode envisagé. Reste, je vous l'accorde, à adhérer au nouveau visage de l'américaine. Chevrolet aurait-il dû la baptiser autrement, tant les traits et le changement d'architecture font de cette Stingray autre chose que la Corvette que nous avons tant aimée ? Peut-être. Mais si certains m'en veulent encore, vous êtes aussi



JE PERSISTE : LA 911 EST SANS CONTESTE EXTRAORDINAIRE, MAIS LA STINGRAY AJOUTE UNE NOTE PLUS SAVOUREUSE.

nombreux à avoir compris cette victoire de la C8, justifiée par notre ligne éditoriale depuis des décennies : dans quelle auto sommes-nous les plus heureux d'abattre les kilomètres ? Si je fais gagner haut la main la BMW M4 dans ce numéro face à ses rivales, je garde une affection particulière pour la Mustang Bullitt, bien moins performante ou efficace, mais dont il suffit de réveiller le V8 pour être sûr de passer une agréable journée. A l'heure où les sportives électriques nous font atteindre des niveaux de performances ahurissants, profitons, tant qu'il est temps, de ce qui fait d'une auto une machine à sensations : sa capacité à émouvoir, plus que celle à affoler le chrono. ●

Benoît Emile/Marine Nationale/Défense

Laurent Villaron



ALPINE A110 1.8 T 250 CH PURE, 2021, 140 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



**BENTLEY CONTINENTAL GT
W12**
Année : 04/19
Kilométrage : 1.990 km
Prix : 210.000 €



BMW M2 370 CH
Année : 02/18
Kilométrage : 23.000 km
Prix : 55.000 €



FERRARI F430 SCUDERIA F1
Année : 06/09
Kilométrage : 14.200 km
Prix : 190.000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG
Année : 01/19
Kilométrage : 32.500 km
Prix : 180.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70





ANGE BARDE
GENÈVE

www.angebarde.com