

SEP M
TOP
ventes

Sport N° 714 Juillet 2021

auto

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962



NOUVEAUTÉ

RIMAC NEVERA

1 904 chevaux, 412 km/h
Fini de rigoler !



ESSAI

Ferrari

SF90 Stradale Assetto Fiorano

Maranello envoie un Scud aux hypercars !

L 15764 - 714 S - F: 6,90 € - RD



MATCH

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio vs BMW M3 Competition

Qui en donne le plus ?



ESSAI

Porsche 911 GT3

Au volant,
c'est encore plus fort !



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

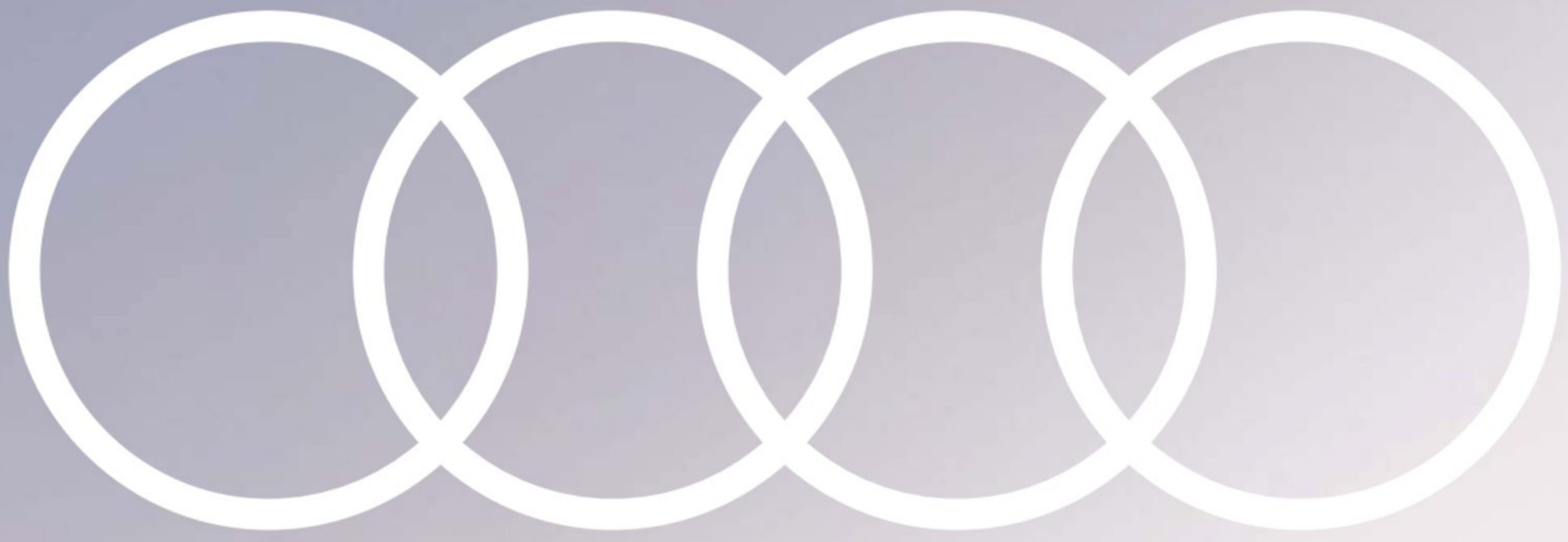


Nous y avons mis toute notre énergie.

Nouvelle Audi RS e-tron GT 100% électrique
Le futur nous anime.

[progress.audi](https://www.progress.audi)

Gamme Audi RS e-tron GT : consommation en cycle mixte (kWh/100 km)* : 21,0 - 21,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage. « Tarif » au 18/02/2021. Valeurs susceptibles d'évolution. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire. 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



Regardez vos investissements évoluer en même temps que les énergies renouvelables.

Avec le contrat Allianz Vie Fidélité, vous pouvez donner du sens à votre épargne. Allianz vous offre l'opportunité d'investir* dans des secteurs comme les énergies renouvelables, l'agriculture, la santé ou encore l'éducation. Vous contribuez ainsi au développement de projets concrets et utiles pour vous et les générations à venir.

Prenez rendez-vous dès maintenant avec un conseiller pour en discuter.

Allianz.fr/assurance-vie/

* Investissements via des supports en unités de compte. En investissant sur des supports en unités de compte vous profitez du potentiel de performances des marchés financiers, mais vous prenez un risque de perte en capital. En effet, Allianz s'engage sur le nombre d'unités de compte, mais ne garantit pas leur valeur. Celle-ci est soumise à des fluctuations, à la hausse comme à la baisse, en fonction de l'évolution des marchés financiers.

Allianz Vie Fidélité est un contrat d'assurance vie de groupe à adhésion facultative de type multi-support.

Allianz Vie - Entreprise régie par le Code des assurances - Société anonyme au capital de 643 054 425 € - Siège social : 1, cours Michelet - CS 3005 - 92076 Paris La Défense Cedex - 340 234 962 R.C.S. Nanterre. Document à caractère publicitaire.



Laurent Villaron



Greg



Laurent Villaron



Laurent Villaron

GAZ

- 26 GRAND FORMAT
McLaren 620R
- 38 ESSAI
Ferrari SF90 Assetto Fiorano
- 46 ESSAI
Ferrari Portofino M
- 52 ESSAI
Porsche 911 GT3
- 60 À LA LOUPE
La suspension avant
de la Porsche 911 GT3
- 62 MATCH
BMW M3 Competition
vs Alfa Romeo Giulia
Quadrifoglio
- 68 MATCH
Audi S3 Sportback
vs Cupra Formentor
- 72 SUPERTEST
BMW M2 CS
- 80 ESSAI COURSE
Beltoise BT01

ACTUS

- 7 ÉDITO
- 8 SPORTIVE DU MOIS
Rimac Nevera
- 14 ACTUS
Scoops & infos du mois
- 20 TOP CHRONOS
Oris AquisPro
- 22 HISTOIRES D'AUTOS
Guerlain Chicherit,
pilote et entrepreneur

EN VRAI

- 86 C'EST LA MIENNE !
Mercedes-McLaren SLR
- 88 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois,
vos photos
- 90 ACHETER
UNE OCCASION
Ford Focus RS (Mk1)
- 94 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 100 PETITES ANNONCES

SPORT

- 136 STUDIO
Alpine M63
(1963)
- 142 REPORTAGE F1
Les qualifications
sprint
- 148 COULISSES F1
G.P. de Monaco
& d'Azerbaïdjan
- 156 WRC
Adrien Foumaux
fait sensation
- 160 UNE COURSE,
UNE HISTOIRE
27 septembre 1981,
à Montréal
- 162 BLOG
Le blog des essayeurs



Crédits photos
couverture
kiosques : Greg & DR
Abonnés : DR

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° 17.

★ ABONNEZ-VOUS Voir page 84



Audi Service

Vivez la ville à votre façon.

Audi electric kick scooter
powered by Segway*



À
899€⁽¹⁾



Découvrez-la sur [Audi-shop.fr](https://www.audi-shop.fr)
ou flashez le QR code

Envie de liberté ?

- > 3 modes de conduite
- > Jusqu'à 65 km d'autonomie⁽²⁾
- > Récupération d'énergie au freinage pour une autonomie prolongée

Accessoires :

- Casque taille M et L⁽³⁾
- Sac de transport⁽⁴⁾
- Sac en bandoulière⁽⁵⁾

* Trottinette électrique Audi conçue par Segway. (1) Tarif conseillé client au 20/11/2020, hors accessoires. Référence 89A-050-001. (2) L'autonomie réelle peut varier et dépend du style de conduite. (3) Références : taille M : 4KE-050-320 ; taille L : 4KE-050-320-A. Tarif : 100 €. (4) Référence 4KE-071-156. Tarif : 79 €. (5) Référence 4KE-071-156-A. Tarif : 40 €. Tarifs exprimés en TTC dans la limite des stocks disponibles. Pour tout renseignement, rapprochez-vous de votre conseiller client chez votre Partenaire Audi Service.

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

**UNE COBRA
ÉLECTRIQUE ?
SANS LES
GRONDEMENTS
DU V8 QUI FONT
TREMBLER
LA MACHINE ?
À QUOI BON ?**



Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef

ANGLETERRE... DE CONTRASTES

J eudi 3 juin, 10 h 04 : ma boîte e-mail m'avertit de l'arrivée d'un communiqué de presse en provenance d'AC Cars : « *The AC Cobra for a new age.* »

Une AC Cobra du futur ? Intéressant. Mais je découvre bien vite l'étendue du désastre : l'annonce de l'AC Cobra Series 4-electric. Oui, électrique. Ces braves gens ont beau mettre l'accent sur la puissance de la chose (312 ch pour le petit modèle, 625 ch pour la « grosse »), vanter la légèreté

remarquable (et en effet, 1 190 ou 1 240 kg, cela tient de l'exploit, contrepartie d'une autonomie quelconque), j'ai du mal à comprendre. Rouler en Cobra, selon moi, c'est loin d'être seulement une question de look et d'accélération. Les grondements du V8 qui font trembler la machine, cette forme de volcanisme sous le capot me semblent essentiels à l'expérience. C'est un peu comme si quelqu'un avait l'idée de faire une Harley électrique. A quoi bon si l'on n'est pas secoué par les trépidations du V-twin dans un chapelet de pétarades ? Ah, la chose existe... Drôle de période, vraiment. Ce n'est pas que les sportives électriques soient incapables de procurer des émotions. Les Rimac, Lotus Evija ou encore Pininfarina Battista vont sans doute nous éblouir, d'une manière qui leur est propre. Mais certainement pas en mettant à la sauce électrique des icônes du passé. Il sera bien temps d'envisager ces ersatz lorsque nous n'aurons plus le choix.

Jeudi 3 juin, 13 h 21 : nouveau communiqué de presse sur ma boîte e-mail : « *Dario Franchitti entend le moteur de la Murray T.50 atteindre la zone rouge pour la première fois.* »

Le texte de l'e-mail invite à aller visionner, sur YouTube, la vidéo du pilote écossais, triple vainqueur d'Indianapolis, en visite au banc

de puissance de Cosworth. Il ajoute : « *Le V12 de la T.50 y tourne à plein régime dans la simulation d'un tour du Mans, où il atteint 12 100 tr/mn.* » Je n'aurais jamais imaginé qu'une vidéo de neuf minutes tournée sur un banc d'essai fasse autant se dresser les poils des bras ! Cherchez « T.50 VLOG episode #9 » sur YouTube, vous ne regretterez pas. Alors oui, un V12 atmo qui chante à plus de 12 000 tr/mn, c'est très old school. Il s'agit même probablement du chant du cygne d'un monde révolu. Mais profitons-en tant que c'est possible. ●



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



Par Laurent Chevalier

RIMAC NEVERA

VÈNÈRE !

La Croatie est un pays magnifique, c'est bien connu. Ce qui l'est moins, c'est qu'elle est le berceau de l'une des hypercars électriques les plus dingues et crédibles à la fois. **Des plus énervées aussi, avec un 0 à 300 km/h annoncé en 9"3 !**



L'addition de ses 4 moteurs électriques (un par roue) dépasse les 1 900 ch. Avec ses batteries, la Rimac pulvérise aussi les 2 tonnes. Mais visiblement, cela ne l'empêche pas de se catapulte à 412 km/h.

Toutes les pièces utilisées par la Nevera sont spécifiques à Rimac, jusqu'au moindre détail. Depuis la monocoque en carbone jusqu'aux suspensions, en passant par le refroidissement, les moteurs ou les boîtes de vitesses.



340 CH SUR CHAQUE ROUE AVANT ET 612 CH SUR CHAQUE ROUE ARRIÈRE...
OUI, CHACUNE DES ROUES ARRIÈRE EST MOTORISÉE
PAR L'ÉQUIVALENT D'UN V10 DE PORSCHE CARRERA GT !

Ç

a grimpe ! De 10 % en 2018, puis 15,5 et désormais 24 % depuis un accord signé en début d'année : la participation de Porsche AG au capital de Rimac Automobili ne cesse de croître. Il faut dire que le petit constructeur croate dispose, malgré son jeune âge, d'une solide expertise en matière de moteurs électriques et de batteries à hautes performances. Au point que Lutz Meschke, vice-président du conseil d'administration de Porsche, le concède volontiers : « Rimac occupe une excellente position dans les solutions prototypes et les petites séries. C'est un partenaire important pour nous accompagner dans le développement de composants. Il est en passe de devenir un fournisseur de premier rang pour Porsche ainsi que pour d'autres constructeurs. » Sans tarir d'éloges à propos de Mate Rimac, le trentenaire créateur de l'entreprise, avec qui le pari est gagnant-gagnant :

« Mate nous inspire avec ses idées innovantes. De la même manière, il bénéficie de notre savoir-faire en production et de notre expertise méthodologique en développement. » En ce qui me concerne, j'imagine Mate Rimac comme le croisement entre Elon Musk, Steve Jobs, Horacio Pagani et Doc de Retour vers le futur. Il a commencé à 19 ans, dans son garage, en remplaçant le 6 cylindres de la BMW 323i, qu'il avait lui-même serré à force d'écumer les parkings de Zagreb en butée de contrebraquage, par un moteur électrique. Nous sommes en 2008, et le résultat est « loin d'être parfait », selon ses propres termes, mais suffisamment convaincant pour entraîner les tout premiers investisseurs dans son sillage.

Du sang, de la sueur et des larmes

Avec du système D, de l'ambition, du charisme et beaucoup de talent, il réalise sa première supercar en 2011 (la C_One), deux ans après avoir monté l'entreprise Rimac Automobili.

Dix ans plus tard, ses effectifs sont passés à 850 personnes, avec un siège social situé en périphérie de Zagreb, sans compter deux autres bureaux d'ingénierie, toujours en Croatie, ainsi qu'une joint-venture en Chine. Et surtout une carte de visite à clouer le bec : la Nevera, version définitive du deuxième concept baptisé C_Two, qui porte le nom d'une tempête de la mer Adriatique réputée pour être violente et soudaine. A propos de cette version, Mate Rimac explique : « Contrairement à de nombreuses voitures basées sur une plate-forme et un groupe motopropulseur déjà existants, la C_Two part de zéro. Si vous regardez les autres hypercars, vous verrez qu'elles utilisent beaucoup de pièces de voitures de plus grandes séries. Ici, rien, mais absolument rien n'est dérivé d'une autre voiture ou d'un autre projet. Toutes les pièces sont faites pour cette auto. Même les pompes et les ventilateurs sont développés spécifiquement. Qu'il s'agisse des suspensions, du système de freinage, du refroidissement, des variateurs, ●●●



Au centre de la planche de bord, le gros bouton de gauche permet notamment de sélectionner les modes de conduite. Celui de droite permet de gérer le couple, essieu par essieu. Un mode drift est prévu, en transférant la puissance à l'arrière et en déconnectant toutes les assistances électroniques.



LA SPORTIVE DU MOIS

des boîtes de vitesses ou des moteurs, tout est fait spécialement. Cela nous donne une incroyable liberté pour optimiser tous les aspects. En contrepartie, cela représente une quantité de travail colossale. Par exemple, le fait d'avoir ce freinage régénératif très efficace signifie que nous devons avoir un système électro-hydraulique avec un simulateur de sensation à la pédale, cent fois plus difficile et coûteux à développer qu'un servofrein à dépression. C'est la même chose jusque dans les moindres détails. Si vous prenez le cas des boutons dans l'habitacle : ils sont spécifiques à cette voiture, et vous ne pouvez pas vous imaginer ce que cela représente comme travail. Tout comme l'homologation mondiale. Cela n'a rien à voir avec des homologations à titre isolé ou de ce genre de choses. La différence entre l'homologation européenne et US est énorme. Dans un cas, on parle d'une seule voiture en crash-test, dans l'autre, on parle

de 15 voitures détruites. Je vous assure, il y a beaucoup de sang, de sueur et de larmes derrière tout ce carbone. »

Cyclone

Sur le plan structurel, cette série limitée hérite d'un châssis monocoque en carbone, donc, sur lequel chacune des roues dispose de son propre moteur électrique, la répartition du couple gargantuesque (240 mkg !) étant gérée par le R-AWTV, pour Rimac All Wheel Torque Vectoring. Il s'agit d'une sorte de cerveau central qui calcule les besoins en couple tous les centièmes de seconde et joue le chef d'orchestre muet en conséquence, depuis la conduite sur route glissante jusqu'au tour de piste chronométré, en passant par le drift pur et dur, probablement en clin d'œil à la madeleine de Mate, la fameuse 323i par qui tout a commencé. Des modes de conduite en

veux-tu en voilà : Confort, Autonomie, Sport, Piste, Drift ou Personnalisé, et même un « coach pilote » embarqué censé donner au conducteur des instructions audio et visuelles en temps réel pour augmenter ses propres performances. A ce propos, la Nevera n'amuse pas le terrain. Normal, direz-vous, avec deux moteurs avant de 340 ch chacun et deux moteurs arrière de 612 ch chacun ! Oui, chaque roue arrière est motorisée par l'équivalent d'un V10 de Porsche Carrera GT ! Sans parler de l'avalanche de couple, disponible tout de suite et tout le temps, qui s'abat sur les deux doubles boîtes de vitesses à l'avant et à l'arrière. Les accélérations revendiquées ? Cycloniques ! Jugez plutôt : 1"97 pour atteindre les 100 km/h, 8"6 pour abattre le 400 m D.A. et 9"3 pour franchir la barre des 300 km/h ! A titre de comparaison, la toute dernière Bugatti Chiron Super Sport met 12"1 pour monter à la même vitesse. La question subsidiaire consiste ●●●



ANGE BARDE
GENÈVE





Les batteries sont intégrées à la structure de la Nevera et augmentent ainsi sa résistance à la torsion. Elles sont situées très bas pour abaisser le centre de gravité.

**AVEC SES 2 150 KG ANNONCÉS,
LA NEVERA DEVRA LUTTER CONTRE UNE INERTIE IMPORTANTE.**

à savoir combien de fois la Nevera pourra répéter l'exercice. En clair, cela concerne la constance de ses performances malgré l'échauffement des batteries, et l'équipement nécessaire (courant triphasé avec Wallbox grosse comme ça) pour ne pas avoir à choisir entre chauffer la maison et recharger la voiture, à moins de vivre à côté d'une centrale nucléaire.

A propos des batteries, le pack est totalement intégré à la structure de l'auto et augmente ainsi sa rigidité torsionnelle. Il est situé très bas pour favoriser le centre de gravité et donc le comportement dynamique. Pour tout le reste,

les amateurs de supercars ne seront pas dépayés, avec des suspensions à double triangulation avant et arrière et quatre galettes de céramique de 390 mm de diamètre pour ralentir le tout. En revanche, le doute plane sur le simulateur de sensations à la pédale, qui reste un point clé à bord d'une auto vouée au plaisir et à la performance. L'autre bémol concerne le poids. Avec ses 2 150 kg annoncés, la Nevera devra lutter contre une inertie importante. A titre d'information, le modèle LaFerrari, avec son monstrueux V12 de 6,3 l, accuse moins de 1,6 tonne avec les pleins sur la balance. ●

★ NOTRE AVIS

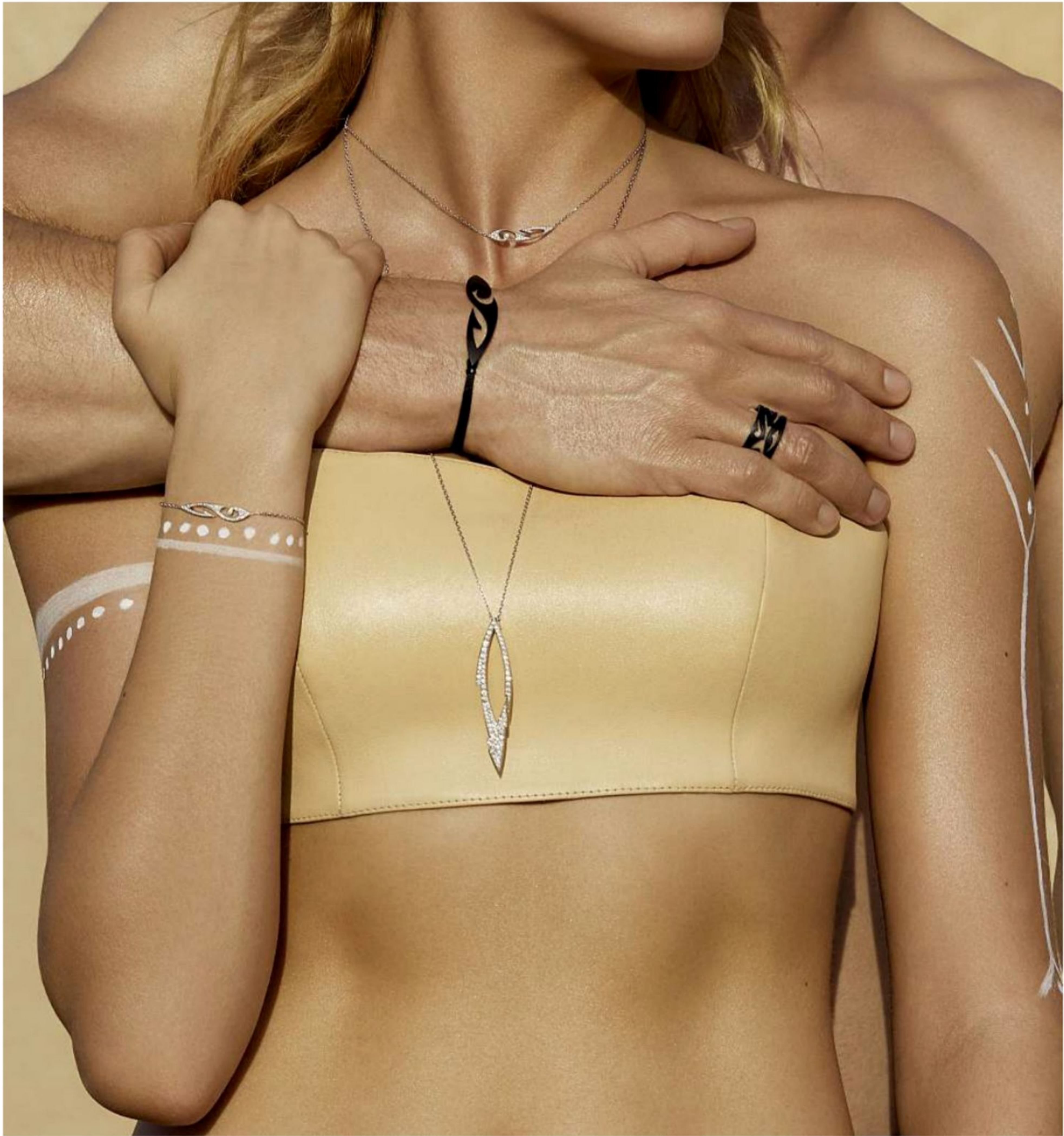
Quand on gratte un peu la couche de vernis, on s'aperçoit que la Rimac Nevera n'a rien à voir avec les hypercars fantomatiques souvent croisées sur Internet. On peut donc légitimement prendre ses performances revendiquées au sérieux et s'attendre réellement à un comportement dynamique et à des prestations de premier ordre. Mais seul un essai pourra nous permettre de l'affirmer.

★ EN BREF

Moteurs : **2 électriques avant (340 ch chacun) + 2 arrière (612 ch chacun)**
 Puissance maxi : **1 904 ch** Couple maxi : **240 mkg**
 Poids annoncé : **2 150 kg** Autonomie : **550 km**
 0 à 100 km/h : **1"97** 0 à 300 km/h : **9"3**
 400 m D.A. : **8"6** V. max. : **412 km/h** (performances annoncées)
 Prix de base : **2 000 000 €**



Contrairement aux hypercars électriques fantomatiques, la Nevera bénéficie d'une homologation mondiale. Etant donné sa complexité, c'est un gage de crédibilité essentiel.



AKILLIS



JOAILLERIE PARIS

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

Par Sylvain Vétaux



Le cabriolet abandonne le toit en dur escamotable pour une capote en tissu. Le retour de cette dernière est une demande de quasi tous les marchés.



BMW M4 CABRIOLET

Voici la M4 découvrable qui promet, vu l'engouement suscité par le coupé, d'être la référence dans la catégorie des découvrables familiales sportives.

A l'heure où vous tenez ces pages entre vos mains, la production du cabriolet M4 débute, dans l'usine de Dingolfing. Pour la première fois, la découvrable est commercialisée avec une transmission intégrale. Le mécanisme de la capote réclame 18" pour œuvrer (jusqu'à 50 km/h) et il est 40 % moins lourd que le toit en dur rétractable qu'il remplace. Une fois en position, le couvre-chef en tissu résistant (et composé de trois arceaux plats pour garantir la rigidité) confère à la munichoise un profil élégant, sans ruptures de lignes. Cette nouvelle carrosserie implique que la M4 a pris du poids. Officiellement, la balance accuserait 1 920 kg et il y a donc fort à parier

que, dans la vraie vie, les 2 tonnes sont atteintes. Rappelons que nous avons mesuré le coupé à 1 713 kg... Ce surpoids excessif n'est pas à mettre uniquement sur le dos des renforts structurels mais aussi et surtout sur celui de la transmission intégrale imposée (mais débrayable après désactivation du DSC). Sans surprise, moteur et boîte sont repris des autres versions, mais vu la santé et le caractère moteur du 6 en ligne biturbo, difficile de se plaindre. Injection directe à 350 bar, vilebrequin forgé et allégé, wastegates contrôlées électroniquement, échappement à clapets, culasses imprimées en 3D : ce bloc est autre chose que les 510 ch qu'il délivre et les 3"7 qu'il promet pour abattre le 0 à 100 km/h. Si la suspension pilotée

SelectDrive M, le pack M Drive Pro (contrôle de traction sur dix niveaux, analyseur de drift) et la direction à démultiplication variable sont de série, il faudra remettre la main à la poche pour acquérir les disques carbone-céramique. ●

EN BREF

Moteur : 6 en ligne, biturbo, 2 993 cm³, 510 ch, 66,3 mkg
Transmission : intégrale (débrayable), 8 rapports autos
L - l - h : 4 794 - 1 887 - 1 395 mm
Pneus AV & AR : 275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20
Poids : 1 920 kg
V. max. : 280 km/h (avec pack Experience M)
0 à 100 km/h : 3"7
Prix : 115 550 €



M4 GT3

S i vous trouvez le regard de la M4 cabrio trop intimidant, peu de chance que vous appréciiez celui de la M4 GT3. La remplaçante de la M6 GT3 est juste effrayante et troque son V8 pour le six en ligne biturbo, 40 kg plus léger. L'architecture transaxle comprend une boîte séquentielle

à 6 rapports (Xtrac au lieu de Ricardo) et l'auto est légèrement plus longue (5 020 mm contre 4 975 mm pour la M6). A noter que, c'est une première, le volant de la M4 GT3 est utilisable également sur simulateur. Le prix de cette auto qu'il nous tarde de voir évoluer : 415 000 €.





⊖ RALF TECH

WRV CHRONOGAPHE 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®*

Par Laurent Chevalier & Sylvain Vétaux



BUGATTI CHIRON SUPER SPORT

Après la Chiron, la Chiron Sport, la Sport « Les Légendes du Ciel », la Sport 110 ans, la Pur Sport et la Super Sport 300+, voici la Chiron... Super Sport. Pour simplifier, c'est comme la version 300+, mais en série non limitée et avec une vitesse maximale bridée à 440 km/h au lieu des 490 km/h records. Au chapitre des changements par rapport à la Chiron classique, on note le gain de puissance de 100 ch, une baisse de 23 kg et l'adoption d'une partie arrière à longue queue (+ 25 cm). Résultat : un meilleur flux d'air pour la stabilité et plus de puissance pour évoluer à hautes vitesses.

Pour parvenir à atteindre les 1 600 ch, les motoristes de Molsheim ont appliqué une recette comparable à celle de la 300+. A savoir, opter pour des turbos plus gros et des roues de compresseur plus efficaces, des commandes de soupapes et des culasses adaptées ainsi qu'une pompe à huile optimisée. Sans parler des rapports de démultiplication (7^e allongée de 3,6 %) ou du système d'embrayage modifié. Pour l'anecdote, la plage moteur est encore élargie, avec 300 tours de plus et un limiteur désormais décalé à 7 100 tours. Les performances revendiquées passent ainsi à 2"4 pour atteindre 100 km/h, 5"8 pour croiser

à 200 km/h et 12"1 pour catapulter l'aiguille à 300 km/h. La suspension n'est pas en reste, avec des ressorts affermis et des amortisseurs revisités. Les nostalgiques auront repéré le détail qui tue : les bouches d'aération avant à perforations en clin d'œil à la mythique EB110 SS. Le tarif est fixé à 3,2 millions d'euros H.T. et les premières livraisons sont prévues en début d'année 2022. ●

EN BREF

Moteur : **W16 8 l, 4 turbos, 1 600 ch, 163 mkg**
 V. max. : **440 km/h**
 0 à 100 km/h : **2"4**
 0 à 200 km/h : **5"8**
 0 à 300 km/h : **12"1**
 Prix : **3,2 millions d'euros H.T.**



ROLLS-ROYCE BOAT TAIL

On n'en connaît pas la puissance, mais on sait que la Boat Tail (« queue de bateau ») est une découvrable de 5,80 m, dont le toit reprend le principe d'un hard-top. La pièce d'orfèvrerie réside dans la « hosting suite », un espace révélé par deux pans arrière qui s'ouvrent autour d'un axe central et laissent apparaître, grâce à deux modules motorisés, le parfait nécessaire du pique-nique, avec vaisselle sur mesure, frigo et parasol. Comme une partie de la carrosserie, les tabourets pliables sont en fibre de carbone. Trois exemplaires verront le jour, à un tarif que certaines sources annoncent comme absolument délirant, de l'ordre de 20 millions de livres, soit 23 millions d'euros. N'importe quoi... ●



EN BREF

Moteur : **V8 3,9 l biturbo, 720 ch, 78,5 mkg**
 Transmission : **roues AR, 7 rapports robotisés**
 L - l - h : **4 782 - 1 982 - 1 259 mm**
 V. max. : **340 km/h** 0 à 100 km/h : **3"0**
 Prix : **NC** (18 unités)



TOURING ARESE RH95

Le carrossier italien fête ses 95 ans. Le gâteau prend la forme de cette F8 Tributo très retouchée, dont le patronyme correspond aux initiales du commanditaire et aux bougies à souffler. La RH95 est la première réalisation articulée autour d'un moteur central arrière. Même s'il a fallu revoir le calibrage des liaisons au sol, le gros du travail s'est concentré sur l'apparat, avec des portes en élytre, une réglette en aluminium massif coupée par le passage de roue avant ou encore l'adoption d'une prise d'air dorsale. Dix-huit exemplaires devraient voir le jour, à un tarif tenu secret... ●

**APRÈS AVOIR
TENU TÊTE À LA
FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
AU NOM DES
CONSTRUCTEURS
DE FORMULE 1,
MAX MOSLEY EN EST
ENSUITE DEVENU
L'OMNIPOTENT
PRÉSIDENT
PENDANT 16 ANS.**


1940 - 2021

MAX MOSLEY LE PRÉSIDENT

La carrière de pilote de Max Mosley, avocat de formation, a été éphémère.
Tout le contraire de son règne à la tête du sport automobile mondial.

C' est à l'âge de 21 ans que **Max Mosley découvre le sport automobile après s'être vu offrir des places pour assister à une course à Silverstone.**

Il est encore étudiant en droit à Oxford, mais il est conquis par l'atmosphère et l'ambiance. Et se dit subjugué par l'esprit de compétition. Alors que son adolescence a été partagée entre les études, dont quelques années en France, l'équitation et la chasse, Max Mosley va consacrer ses premiers cachets d'avocat à se payer un volant. Il va ainsi atteindre la Formule 2, le temps de comprendre qu'il ne pourra jamais devenir un champion du volant. Mais il a laissé le souvenir d'un pilote réfléchi. C'est d'ailleurs la fragilité des machines de l'époque, quelques accidents dont il a été victime, mais aussi la mort de Jim Clark ou celle de son équipier Chris Lambert qui l'encouragent à lâcher le volant, sans toutefois quitter le monde de la course et les paddocks.

Après avoir couru pour Brabham ou encore Williams, et enrichi son carnet d'adresses, il réunit des associés pour créer la société March. Le projet est alors de construire et vendre des F3 et des F2 dans l'optique de financer la création d'une équipe March de Formule 1, et fournir des monoplaces à de potentiels clients. L'idée est bonne et le Britannique, plutôt doué pour le business et la politique, trouve ainsi le moyen d'évoluer dans un milieu qu'il apprécie. Max Mosley dira qu'il s'y est senti très vite à l'aise parce que personne ne semblait se soucier qu'il soit le fils du fondateur du parti fasciste britannique. Et comme on ne peut pas toujours renier ses origines et sa culture, il s'acquitte naturellement avec un certain Bernie Ecclestone pour « défendre » les droits des équipes de F1 en étant l'avocat et négociateur de la FOCA (l'association des constructeurs de F1). Dans ce rôle, indissociable de son amitié avec celui qui fut le grand argentier de la Formule 1, il tint tête

à la FISA (Fédération internationale), dont il devint ensuite l'omnipotent président pendant 16 ans, de 1993 à 2009, après l'avoir rebaptisée FIA.

Comme souvent pour les personnages publics, la légende l'emporte sur la réalité. Ainsi, il est de bon ton d'attribuer à Mosley les progrès en matière de sécurité en F1, alors qu'il n'a fait que poursuivre l'œuvre de son prédécesseur Jean-Marie Balestre. Il a fallu les accidents de 1994 (dont ceux mortels de Ratzenberger et Senna) mais surtout celui de Karl Wendlinger à Monaco, pour que Mosley engage des réformes en matière de sécurité active et passive pour les circuits et les monoplaces, dont ont ensuite profité toutes les catégories. Un travail poursuivi par son successeur Jean Todt, qui a tenu à rendre hommage à Max Mosley, emporté par la maladie à l'âge de 81 ans. ●

Par Lionel Froissart

MANSOUR OJJEH NE VOULAIT PAS SEULEMENT ÊTRE UN SPONSOR QUI FINANCE "À PERTE" EN FORMULE 1, MAIS UN PARTENAIRE ACTIF ET CONCERNÉ.


1952 - 2021

MANSOUR OJJEH

L'AVENTURE MCLAREN

En associant son entreprise TAG dans l'aventure des McLaren à moteur Porsche, **Mansour Ojjeh était devenu un acteur essentiel et respecté de la Formule 1 depuis les années 80.**

De loin en loin, on voyait l'imposante silhouette de Mansour Ojjeh déambuler dans les paddocks ou sur la grille de départ des grands prix.

Armé de son sourire franc, il distribuait les accolades et les solides poignées de main, s'attardant quelques instants auprès de ses interlocuteurs, connus ou anonymes. Ils étaient nombreux à l'aborder et à le saluer et à chaque fois on sentait la sincérité du plaisir de l'avoir croisé. C'était encore plus évident ces dernières années, d'abord parce que Mansour Ojjeh se faisait plus rare, mais aussi parce que l'on savait ses ennuis de santé. Le Franco-Saoudien, qui restera comme un partenaire historique et majeur de l'écurie McLaren, s'est éteint chez lui en Suisse au matin du Grand Prix d'Azerbaïdjan à l'âge de 68 ans. Mansour Ojjeh était l'un des quatre fils d'Akram Ojjeh, célèbre homme d'affaires qui a fait fortune dans le commerce de l'armement avant de créer, entre autres sociétés, la firme TAG (Techniques d'Avant Garde). C'est sur les Williams, en 1979, qu'est apparu pour la première

fois le sigle TAG ainsi que le nom de la compagnie aérienne saoudienne. A cette époque, Mansour, passionné par le sport automobile comme deux de ses frères Karim et Aziz, commença à venir assister aux grands prix. Sa rencontre avec Ron Dennis fut alors déterminante pour la suite de leur histoire en Formule 1. Mansour Ojjeh ne voulait pas seulement être un sponsor qui finançait « à perte » en F1 mais un partenaire actif et concerné. A la mort de son père Akram en 1981, Mansour Ojjeh reprend les rênes (avec ses frères) de la Holding TAG. Surtout, séduit par le projet de reprise de l'écurie McLaren, en perte de vitesse, il s'associe à Ron Dennis avec le succès que l'on sait pour l'écurie McLaren, sous le nom de Project Four. Ojjeh investit à hauteur de 25 % dans ce qui va devenir plus tard le McLaren Group et, mieux, il participe au financement du moteur Porsche Turbo en y accolant le logo TAG. Grâce aussi aux ingénieurs John Barnard, Gordon Murray, Steve Nichols et Neil Oatley, les McLaren vont s'avérer quasi imbattables au cours des années 1980.

Au-delà des succès sportifs, Mansour Ojjeh entretient de solides liens d'amitié avec les pilotes de son équipe, dont Niki Lauda (champion en 1984), Alain Prost (1985, 1986, 1989), Ayrton Senna (1988, 1990 et 1991) puis plus tard avec Lewis Hamilton, dont il validera le recrutement en 2007 et dont il était resté proche après le passage du Britannique chez Mercedes. Malgré sa stature, l'importance de son rôle au cœur de l'écurie McLaren et son imposante surface financière, le milliardaire n'a jamais montré le moindre signe d'arrogance. Zak Brown, qui est aujourd'hui à la tête de McLaren Racing, a résumé l'homme qu'était Mansour Ojjeh : « *Mansour est gravé dans le cœur et l'âme de cette équipe depuis près de 40 ans. Il avait l'esprit de la course en lui. Ultra-compétitif, déterminé, passionné et surtout : fair-play. Quelle que soit l'intensité de la bataille, Mansour faisait toujours passer le sport en premier. Il était humble, au charme désarmant pour tous ceux qu'il rencontrait.* » ●

Par Lionel Froissart



Ligne de Soins pour véhicules
AUTO, MOTO & CYCLE

**3, 2, 1...
DÉPERLEZ !**

NOUVEAU



UN JEU D'ENFANT



PULVÉRISEZ



ESSUYEZ



PROFITEZ

Fabrication française ●●● Depuis 1968

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



Par Sylvain Vétaux

Oris AquisPro Date Calibre 400

 Diamètre : 49,5 mm Mouvement : manufacture calibre 400
 Boîtier : titane DLC Prix : 3 900 €


Q uasi 5 cm de diamètre, ça commence à faire... Mais allons outre ces proportions peu communes pour nous attarder sur les nombreux points forts de l'AquisPro Date Calibre 400. L'énorme plongeuse est équipée d'un nouveau mouvement, entièrement réalisé en interne, avec une réserve de marche de cinq jours. Cette autonomie généreuse est assurée grâce à deux ressorts de barillets. Autre prouesse technique : le remontage automatique via l'emploi d'un rotor non pas monté sur roulement à billes mais sur roulement à glissière (un goujon

métallique traverse une gaine lubrifiée), à la fois moins complexe et plus efficace. Ce Calibre 400 est aussi amagnétique puisqu'un laboratoire a enregistré une dérive d'un tiers à celle autorisée (10" au lieu de 30"), alors que le mouvement était soumis à un champ magnétique onze fois plus fort que ce que prévoit la norme ISO 764 ! Et pour couronner le tout, Oris garantit cette mécanique dix ans. Alors oui, l'AquisPro Date Calibre 400 est très (trop) coûteuse, mais son boîtier en titane noirci, sa lunette RSS (voir ci-dessous), sa lisibilité hors pair, son étanchéité de sous-marin et son mouvement haut de gamme en font une pièce de haute technicité.

POUR ALLER PLUS LOIN...


La lunette RSS

Une plongeuse est dotée d'une lunette permettant de calculer la durée de l'immersion. Il fut un temps où cet organe était bidirectionnel : c'est simple à manipuler, mais pas rassurant puisqu'un choc peut faire tourner la lunette, avec le risque que le plongeur se voie afficher un temps de plongée inférieur à la réalité (et donc surestime sa réserve d'oxygène). Aujourd'hui, la plupart des lunettes sont à cliquet unidirectionnel pour plus de sécurité : si elle tourne

malencontreusement, ce sera toujours dans le sens d'une immersion plus courte. L'AquisPro utilise un garde-fou baptisé « RSS », pour Rotating Safety System. La lunette, dont l'insert est en céramique, est entourée d'une rondelle en caoutchouc, facilement manipulable. Pour amorcer sa rotation, il faut la tirer vers soi avant de la faire tourner. Une fois le repère triangulaire face à l'aiguille des minutes, le porteur repousse la bague en caoutchouc et la lunette est verrouillée.



MARCH LAB

 ■ 34 x 39 mm ■ 1 495 € ■ www.march-lab.com

Toujours d'inspiration très seventies, la Mansart Easy Driver de la firme française propose un mouvement Miyota, visible à travers un verre fumé et enrobé d'un boîtier octogonal. Le cadran bicolore se pare d'aiguilles minimalistes, et la montre est montée sur bracelet en acier Bonklip, ajustable au millimètre près !



ATELIER JALAPER

 ■ 40,5 mm ■ à partir de 800 €
 ■ www.atelierjalaper.com

Prenez le capot en aluminium de l'une des plus belles autos jamais construites, l'Aston Martin DB5, découpez-le en 500 petits ronds pour autant de cadrans, allez faire un tour en Suisse et revenez avec une collection de montres à la fois originales et uniques. Ces tocantes existent avec ou sans mention du jour à midi.



MEISTERSINGER

 ■ 43 mm ■ 3 990 € ■ www.meistersinger.com

Nouvelle venue dans la gamme, la Stratoscope se singularise par son cadran largement occupé par la Lune, aux teintes d'aurore boréale. Alors qu'un mouvement classique réclame un ajustement tous les trois ans pour que les phases de notre satellite concordent, ce nouveau calibre impose une correction tous les... cent vingt-deux ans !



Découvrez notre collection en Or 750 / 1000 sur brm-luxury.com

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

Bernard Richards Manufacture

Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron



Guerlain Chicherit
Pilote & entrepreneur

ÉLECTRON LIBRE

Ancien champion de freeride, Guerlain Chicherit trace sa trajectoire dans l'automobile comme en ski : hors des sentiers battus. **Converti à la mobilité durable, le vainqueur de la Coupe du monde des rallye-raids 2009 électrifie la Lancia Delta Intégrale... en attendant de faire le Dakar avec un buggy à hydrogène !**



Premier souvenir lié à l'automobile ?

J'ai grandi à Tignes, dans un environnement dédié au ski. Pourtant, j'étais fan de voitures. La Lamborghini Countach LM400 m'a vraiment fait rêver, par exemple. J'ai commencé à être fan de sport automobile grâce à Colin McRae, alors que j'avais environ 17 ans. Ça a influencé l'achat de ma première voiture : une Subaru Impreza ! Ça a aussi conditionné une bonne partie de ma carrière car, même si je suis devenu sportif de

haut niveau en ski, j'ai toujours eu l'arrière-pensée de faire du sport auto. Bien avant d'avoir le permis, j'ai fait quelques figures libres au volant : j'ai cassé trois voitures, dont une en faisant plusieurs tonneaux. C'était une Lancia Groupe N qu'on m'avait prêtée. J'ai commencé fort.

Pourquoi ne pas vous être dirigé vers le sport automobile tout de suite ?

C'est un milieu difficile d'accès. Il faut tout de suite un budget, alors que le ski est bien plus abordable. J'ai commencé sur les skis à un an et demi. J'ai fait du ski alpin, du ski de bosses et du freeride (*NDLR : hors-piste*). J'ai eu accès au sport auto plus tard, parce que le ski a bien marché avec plusieurs titres de champion du monde. Je me suis dit qu'il fallait que je saute le pas. J'ai été invité à participer à deux courses de Formule France sur glace que j'ai gagnées. J'ai alors fait la connaissance de pilotes comme Philippe Bugalski et Bertrand Balas, qui m'a beaucoup aidé et encouragé. Il m'a conseillé de faire une formule de promotion. Ayant appris à conduire sur la neige, mon attirance allait plutôt vers le pilotage sur terre. Je me suis inscrit en Challenge Saxo T4 avec l'argent que j'avais gagné en ski. Premier rallye : Les Cardabelles. Bernard Piallat, à qui j'avais loué la voiture, me dit : « *Fais gaffe, elle est neuve.* » Bilan : j'atomise la voiture avec une sortie monumentale ! Le problème était que, quand j'ai commencé, non seulement j'étais extrêmement motivé mais, en prime, je n'avais aucune appréhension vis-à-vis de la vitesse. Je venais du ski. J'étais habitué à aller à 150-160 km/h au milieu des rochers dans des pentes de 50°. Là, c'était un crash vraiment dingue. Le pire, c'est que, paradoxalement, au lieu de m'effrayer, cet accident m'a mis en confiance. Je suis sorti de la voiture sans une égratignure en me disant : « *C'est cool, ce sport !* » J'avais un excès de confiance et, dans le même temps, je manquais cruellement de bases techniques...

Pourtant, les résultats finissent par arriver...

Après une saison d'apprentissage, je gagne le Challenge Saxo T4 en 2003. Du coup, je signe un contrat avec Citroën pour courir en Super 1600 dans le cadre du championnat du monde Junior en 2004. J'étais vite, mais je sortais souvent. A la fin de saison, Citroën m'a remercié : « *Tu casses trop de voitures !* » Avec le recul, je me rends compte que gagner dès ma première saison complète était presque un cadeau empoisonné. J'ai peut-être cru que c'était facile... A ce moment-là, je n'ai pas eu assez de recul. Je n'étais pas du tout conseillé.

Comment avez-vous rebondi ?

J'ai gagné le Volant Dakar, organisé par Total, la FFSA et ASO. Je participe au Dakar en 2006 et je m'éclate. Ça se passe super bien et je termine. Je suis alors engagé par Sven Quandt, le patron de l'équipe X-Raid BMW. J'ai fait un bon bout de carrière avec eux jusqu'à gagner la Coupe du monde en 2009. J'ai beaucoup roulé grâce à BMW : plus de 10 000 km de tests par an ! J'ai pu me construire des bases solides. J'ai cru très tôt au buggy mais l'équipe n'y croyait pas. J'ai donc repris

ma liberté avec des bons et des mauvais choix. Une année, avec SMG, nous étions très vites. Nous aurions pu gagner mais la voiture manquait un peu de kilomètres...

Votre parcours de skieur a-t-il été utile en sport auto ?

Oui, surtout en Rallye-Raid. On y roule beaucoup à vue. L'anticipation et la lecture du terrain sont cruciales, surtout dans les dunes. Il faut savoir analyser rapidement le sable : s'il est mou, dur, venté, ou si la dune est cassée, etc. J'ai été assez naturellement à l'aise car ça ressemble beaucoup à la neige. Au final, commencer le sport auto en 2003 et remporter la Coupe du monde en 2009 est une progression très rapide.

Votre parcours en Rallye-Raid est aussi associé à quelques figures libres...

En fait, sur le Dakar, je n'ai pas eu tant d'accidents que ça : deux sur neuf participations. Mais ils étaient tellement énormes qu'on en a beaucoup parlé. Il y en a un qui n'aurait jamais dû arriver : en 2010 sur la journée de repos. Une vraie catastrophe ! Je ne me cherche aucune excuse... Cette année-là, Sven Quandt me confie la première Mini de Rallye-Raid : « *Ta mission ? Ramener la voiture, peu importe la position.* » Le début du rallye se passe bien. On était 3^e ou 4^e à la journée de repos. Du coup, je demande à l'équipe de changer la boîte, les diffs, etc. Il fallait roder ces nouvelles pièces. Je me lance sur des pistes, à côté du bivouac. Je n'étais pas vraiment concentré. A un moment, il y avait une bosse. J'ai cru que ça continuait tout droit, or ça faisait une sorte de «S»... Le temps de réaliser, j'étais lancé dans une série de sept ou huit tonneaux ! Voiture détruite. J'ai eu un petit moment de solitude... Pour couronner le tout, je n'avais pas mis de casque et j'avais la tête en sang : 80 points de suture.

En 2013, vous réalisez le premier saut périlleux arrière (backflip) en voiture. Un réflexe de skieur ?

Oui ! Je me suis dit : « *Pourquoi ne pas faire en sport auto ce que je faisais en ski ?* » J'ai toujours aimé être un peu en marge de ce qui se faisait. Je suis venu d'un sport qui était un peu moins cadré que le sport automobile et j'ai créé ma carrière autour de ça. J'ai eu envie de faire des choses qui n'avaient encore jamais été réalisées. Et puis, il y avait la nécessité de « faire du média » pour attirer des partenaires parce que le sport auto coûte cher. Nous avons commencé à construire la voiture fin 2009, avec mon ami Christophe Bouzon. Nous avons fait le premier saut en nous posant sur un airbag géant en 2010, mais nous n'arrivions pas faire à une rotation complète. Nous avons alors commandé un système d'amortisseurs intelligents à Reiger. C'est grâce à ça que nous avons pu réussir. En tout, nous avons fait 70 sauts préparatoires. Nous avons dû reconstruire la voiture trois fois, avec trois passages à l'hôpital. Ensuite, nous l'avons fait pour de vrai, sans l'airbag. Nous sommes passés dans les news de 170 pays : un buzz impressionnant !

Vous vous lancez alors dans un projet encore plus ambitieux...

Le record du monde du saut le plus long en voiture, alors détenu par Tanner Foust avec 107 m. Grosse logistique, avec une rampe de dingue. Comme pour le backflip, je tenais à le faire sur la neige même si ça complique de nombreux paramètres. Durant la semaine décisive, tout se passe parfaitement bien... jusqu'au dernier jour. Je ne l'ai jamais raconté publiquement mais si j'ai manqué le record, c'est malheureusement 100 % ma faute. Les calculs des ingénieurs étaient parfaits. Chaque jour, on reculait la rampe. La voiture se posait nickel à chaque fois. Tout était OK. La veille de l'arrivée de l'huissier du *Guinness Book*, je refais un ultime test et réalise un bond de 112 m. La sensation de facilité ●●●

Backflip, Tignes (2013)



Rallye de Turquie (2004)



Après avoir débuté en Rallye en 2003 et couru en championnat du monde Junior en 2004, Guerlain Chicherit s'est ensuite tourné vers les rallyes-raids où il a remporté la Coupe du monde en 2009. Il s'est aussi distingué en 2013 en réalisant une première mondiale : un saut périlleux arrière en voiture.

Motorsport-images-Sutton/Panoramic

Dakar (2016)



DPPI/Frédéric Lefloc'h

“PARADOXALEMENT, AU LIEU DE M’EFFRAYER, MON PREMIER CRASH M’A MIS EN CONFIANCE !”

est telle que je dis à l'équipe : « On recule la rampe de 15 mètres ! » Impossible, selon les ingénieurs. On refait tous les calculs, on déplace les 20 tonnes de la rampe dans la nuit... Et le Jour J, je prends plus d'élan et je me lance. Or, nous ne nous étions pas rendu compte que, la veille, nous étions déjà en butée d'amortisseur. Rajouter 7 ou 8 km/h à la vitesse d'entrée a complètement changé le comportement de la voiture dans la compression. Le châssis a touché la rampe et l'arrière a commencé à monter. Avec le fond plat, l'aéro était censée porter la voiture sur les deux tiers du saut et je devais la faire basculer, avec un petit coup de frein, vers la réception. Là, l'air n'a pas porté la voiture comme prévu. J'ai immédiatement senti que ça allait merder. Le choc a été énorme. Les secours m'ont emmené d'urgence à l'hôpital, sans comprendre comment je pouvais être encore en un seul morceau. Finalement, je ne me suis pas fait très mal. A l'époque, j'avais commencé à bosser sur un double-backflip, un front flip (NDLR : salto avant), etc. Mais comme j'ai eu une petite fille, ma femme m'a dit : « Et si tu faisais quelque chose de plus cool ? » Je me suis calmé.

Difficile à digérer ?

J'assume toujours mes décisions, bonnes ou mauvaises. J'aurais pu faire un record de 137 ou 138 m... La frontière est fine entre l'exploit et l'échec !

Pourquoi avoir alors opté pour le Rallycross ?

J'ai été invité par Prodrive à tester la Mini. J'ai trouvé les sensations tellement géniales que je n'avais que ça en tête. J'ai monté mon propre team et j'ai demandé à Prodrive de concevoir une voiture en partant de zéro. Elle était hyper bien pensée, mais il aurait fallu des moyens de constructeur pour la développer. Si j'ai un regret dans le sport auto, c'est celui-là. J'ai cru que Renault allait nous suivre mais ça ne s'est pas fait. Le Rallycross m'a apporté énormément et j'ai hâte de repartir sur le Dakar. J'ai acquis beaucoup de technique et je pense que je peux rouler aussi vite qu'avant mais en prenant beaucoup moins de risques.

Parlez-nous de ce retour sur le Dakar...

J'ai compris il y a trois, quatre ans que le sport automobile ne survivrait pas s'il ne passait pas à la transition énergétique. Quand j'ai arrêté le Dakar, je me suis promis d'y revenir avec une auto performante et avec une approche écoresponsable. A ce moment-là, parler de sport automobile vert, c'était quasiment un gros mot. L'électrification du Rallycross étant retardée, je me suis réorienté vers le Dakar. Nous avons développé notre propre voiture électrique – qui a roulé en démonstration lors du dernier Dakar. Aujourd'hui, avec 150 kW de batterie, on fait 120-130 km en conditions de course. Le plan est de disputer le Dakar 2023 ou 2024 avec une voiture alimentée par une pile à combustible hydrogène que nous préparons déjà. L'hydrogène vert sera produit sur place par un de nos électrolyseurs alimentés par panneaux solaires.

En fait, vous êtes devenu un acteur du secteur de l'énergie !

Oui. Lorsque le Rallycross préparait son électrification, j'ai travaillé sur le stockage et la recharge d'énergie. Avec Socomec, nous avons développé une solution de création d'énergie verte, via des panneaux solaires déployables, et de stockage par batterie permettant de recharger 20 voitures de course en même temps. C'est comme ça que j'ai créé GCK Energy, en parallèle de GCK Motorsport. Cela fait trois ans que mon équipe est autonome en énergie. Notre solution a été choisie par la FIA pour le Rallycross et a alimenté aussi une partie du bivouac de Neom sur le dernier Dakar. En parallèle, nous avons décidé de développer, avec le soutien de FEV, notre propre système de pile à combustible qui sera très compacte et délivrera 200 kW. Notre voiture à hydrogène va rouler cette année en tests et elle sera en démonstration sur certaines parties du parcours du Dakar 2023. Le développement de ce système de pile à combustible dépasse le cadre du sport automobile et s'inscrit dans notre stratégie industrielle puisque nous travaillons actuellement à l'intégrer dans d'autres applications de la vie courante. Nous menons d'ailleurs plusieurs projets mais il est encore trop tôt pour en parler. En attendant que le règlement permette de participer avec la pile, je vais disputer le prochain Dakar avec un moteur fonctionnant au bioéthanol, ce qui permettra aussi de préparer l'équipe en vue de 2024.

Cette fibre d'entrepreneur est-elle récente ?

Je l'ai toujours été ! J'avais déjà créé une marque de vêtements, puis une marque de skis. Ensuite, j'ai fait beaucoup d'immobilier et maintenant de l'immobilier vert. J'ai, par ailleurs, repris le circuit de Charade sur lequel on va installer 12 hectares de panneaux solaires. Le projet est de devenir le circuit de référence de la transition écologique. A partir de 2025, il n'y aura plus une voiture thermique qui tournera, si ce n'est trois ou quatre week-ends par an pour les voitures historiques.

Pourquoi avoir électrifié la Lancia Delta Integrale ?

Je voulais faire un projet rétrofit sans perdre le plaisir de conduire. Ce qui me chagrine un peu avec la conduite électrique, c'est que – à part la sensation démentielle d'accélération –, parfois, tu t'embêtes au volant. J'ai été fan de cette Lancia. J'en ai rêvé ! L'important était de conserver les mêmes propriétés de conduite. C'est ce que nous avons fait avec le mode « Origine ». Nous avons gardé la boîte de vitesses en H et avons reproduit la courbe de puissance du moteur d'origine qui monte de 0 à 6 500 tr/mn. Tu la conduis comme une auto de rallye. Même Didier Auriol, pourtant réfractaire au début, a été emballé ! Nous en produisons 47. ●

GAZ!

162.

**LE BLOG DES
ESSAYEURS**

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

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

ET AUSSI...

Ferrari Portofino M
BMW M3 Competition
Alfa Romeo Giulia
Quadrifoglio
Audi S3 Sportback
Cupra Formentor
Beltoise BT01



162. PORSCHE 911 GT3

Vous vous demandiez comment
Porsche allait s'y prendre pour encore
améliorer la GT3 : voici la réponse !



38 Ferrari
SF90 Assetto Fiorano



26 McLaren
620R



72 BMW
M2 CS

Greg

Laurent Villaron

AMBIANCE COURSE

GRAND FORMAT McLaren 620R

Radicale déclinaison pensée pour le circuit, la 620R nous a baladés jusque dans le Cher et la Nièvre. **Au menu : mal de dos et acouphènes, un peu, et souvenirs impérissables, beaucoup... Quelle caisse !**





S20R



GRAND FORMAT McLaren 620R





Chicane mal revêtue sous le viaduc de Saint-Satur, édifice achevé en 1893. Un endroit plus recommandable à bord d'une GT. La McLaren s'avoue plus à l'aise sous les ordres du chrono que lors des sorties touristiques...



À CHAQUE ACCÉLÉRATION,
LA STRUCTURE TOUT ENTIÈRE
ENTRE EN RÉSONANCE.
**TOUT, DANS L'HABITACLE
ET DANS LE PILOTE,
SEMBLE TRESSAUTER,
FRÉMIR, FRISSONNER.**

PAS ÉBLOUI PAR LA MAGIE MÉCANIQUE,
MAIS SECOUÉ PAR CETTE AMBIANCE
**FOLLEMENT SEMBLABLE À CELLE QU'OFFRE
UN VRAI BAQUET DE COMPÉTITION.**



GRAND FORMAT McLaren 620R



TECHNIQUE

Moteur : V8, 32 S, biturbo Cylindrée : 3 799 cm³
Puissance maxi : 620 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi : 63,2 mkg à 3 500 tr/mn
Transmission : propulsion, boîte 7 rapports robotisée
Antipatinage : de série + contrôle de trajectoire déconnectable
Poids annoncé/contrôlé : 1 386/1 432 kg Rapport poids/puissance : 2,3 kg/ch
L - l - h : 4 557 - 2 045 (rétros compris) - 1 194 mm Empattement : 2 670 mm
Réservoir : 72 l Pneumatiques AV & AR : 225/35 R 19 & 285/35 R 20
Prix de base : 302 500 € Prix des options : 13 040 € Malus : 30 000 €
Prix du modèle essayé : 345 540 € (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 322 km/h 0 à 100 km/h : 2"9 0 à 200 km/h : 8"1



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'Équité (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.

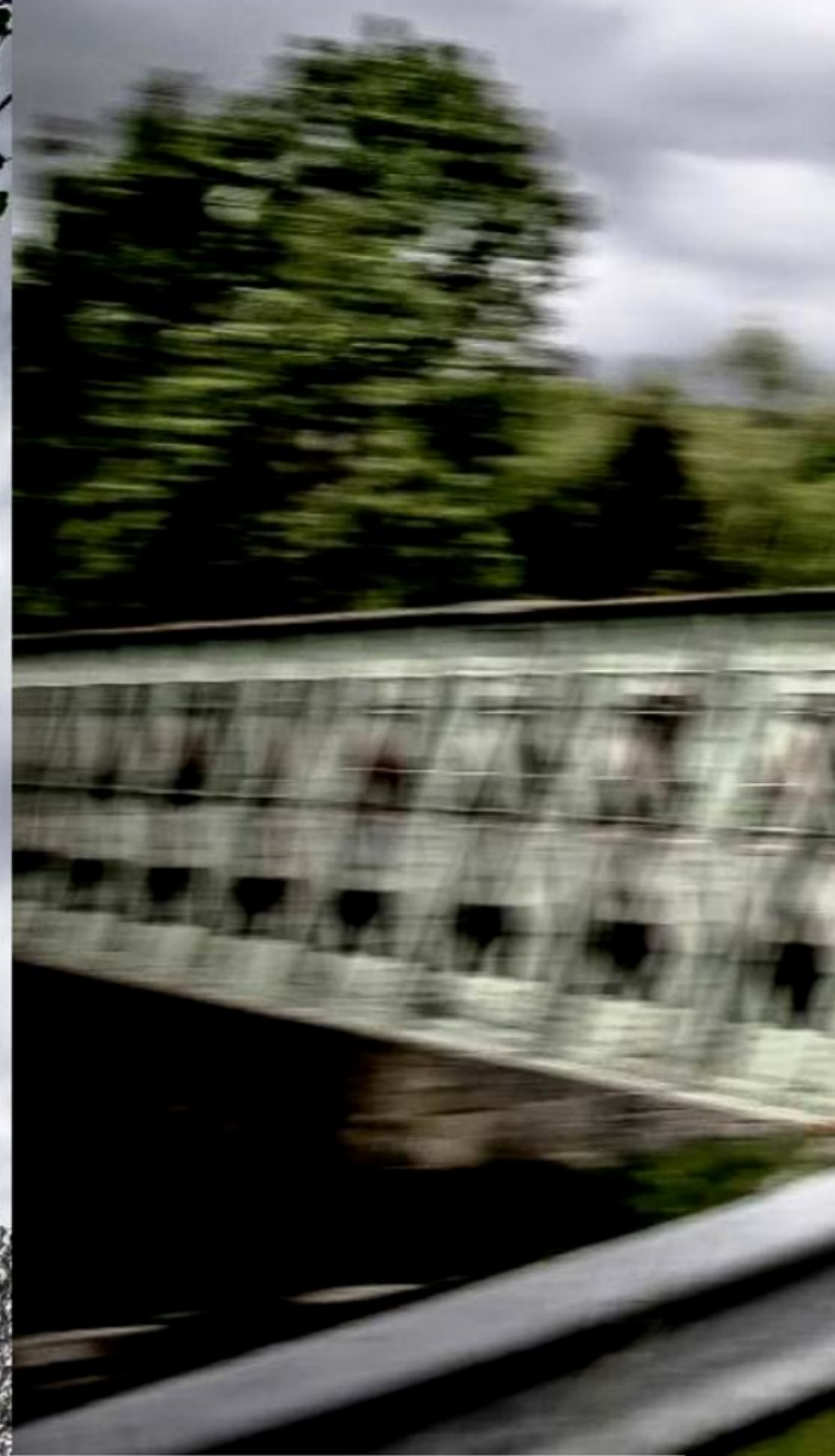
0821 203 821

Service 0,12 €/min
+ prix appel

UNE VOITURE DE
COURSE, SOMMAIREMENT
HOMOLOGUÉE, QUI DISTRIBUE
**DES UPPERCUTS,
DIRECTS DU GAUCHE ET
CROCHETS DU DROIT.**



GRAND FORMAT McLaren 620R



La climatisation (en option gratuite) et le revêtement du tableau de bord sont les seules concessions au confort. Tout, ici, est pensé pour le sport et l'économie de poids. Sous les sièges en carbone, pas de tapis de sol. Devant le passager, pas de boîte à gants. Et dans le système multimédia, pas de radio ni de GPS. Mention spéciale aux réglages des assistances et de la transmission, sous l'écran tactile, simples à utiliser.





nzième temps des qualifications, je partirai depuis la sixième ligne de la grille de départ. Il faudra réfléchir à la meilleure stratégie à adopter pour gratter un ou deux concurrents dès le début, dans la grande courbe gauche, avant de plonger dans Estoril et d'arriver à l'aspi, bien placé pour le freinage de l'épingle d'Adélaïde. Mais le temps passe vite. L'heure du départ est venue. Les moteurs vrombissent, le Launch Control est enclenché. Les feux s'éteignent... et mes paupières s'ouvrent. Pas

de compétition au programme de la journée, mais un réveil matinal pour se faire promener par un engin fou qui, dès le premier coup d'œil, vous entraîne dans l'univers des sports mécaniques. Et vous plonge dans de drôles de rêves.

Taillée pour la course

Pourtant, la rencontre avec la McLaren n'a pas commencé sous les meilleurs auspices. « *Il est où, le système Lift ?* » Avant même de sortir du garage, un temps d'arrêt s'impose pour ne pas bloquer la circulation au premier dos-d'âne venu. Je cherche, fouine et trifouille. Quand enfin la réponse m'arrive, par la vitre entrouverte, à la fin d'une prise en main expéditive : « *Il n'y en a pas, c'est le châssis de la version course.* » Mais cette 620R sait aussi se plier aux exigences de certains clients : elle accueille un système de levage lorsqu'elle bénéficie de l'amortissement piloté (3 230 €), moins extrême. Nous ne l'avons pas, mais disposons de tout l'attirail de la voiture de course, de l'aileron aux jantes à écrou central en passant par la tenue bariolée, affublée de sponsors... La rançon de la gloire pour une auto mesurée par nos soins à 1 432 kg avec les pleins. A titre de comparaison, nous avons dûment vérifié la masse de la McLaren Senna, version ultime en définition comme en tarif, aux alentours de 1 360 kg.

Au départ de Paris, direction Sancerre. Très rapidement, nous comprenons qu'aucune bouteille de vin ne pourra être rapportée en souvenir ; il n'y a pas de boîte à gants et le volume du coffre, sorte de grosse boîte à chaussures traversée de conduits d'aération en carbone, aura déjà bien assez de mal à contenir le matériel pour les photos. En 620R, on voyage léger. Et incroyablement calé dans un baquet en carbone très enveloppant, repris de la McLaren Senna, dont on s'extrait difficilement. Il n'y a plus qu'à se laisser bercer. Ou tabasser, c'est selon. Car dans un premier temps, si la suspension ●●●



Harnais six points pour la piste, aileron carbone ajustable, jantes à écrou central et V8 biturbo 3.8 en position centrale arrière. Son truc à elle ? Manger des vibreurs plutôt que de s'exposer en terrasse...

GRAND FORMAT McLaren 620R



vous maltraite le cerveau dans la boîte crânienne, la 620R se montre facile à appréhender. Obéissante dans le trafic, elle ne pêche que par sa hauteur de caisse et son apparence, qui agit comme un aimant sur les rétines des passants. Personne ne peut vous rater. Dans Paris, les pouces qui se lèvent sont moins nombreux que les regards dédaigneux, et ils s'accompagnent souvent d'une photo ou vidéo volée à l'aide d'un smartphone.

La transmission robotisée à double embrayage égraine gentiment les rapports jusqu'à la première barrière de péage. Là, avant d'accélérer pour enfin goûter à la fougue du V8, qui grimpe légèrement au-delà de 7 000 tr/mn, il faut encore arracher le ticket. Et si la peur de gratter une jante vous éloigne un peu trop du trottoir, sachez que la porte ne peut être actionnée, à cause de son amplitude d'ouverture. Il n'y a plus qu'à se tordre, à se grandir sur le siège, en s'apercevant que la ceinture se bloque, réduisant d'autant les mouvements. Il faut encore passer la tête, se vriller le dos pour passer les épaules et tendre le bras, en se sachant observé (et probablement moqué) par les badauds environnants.

Good vibes

J'ai le ticket ! Mais aussi un tour de reins. La McLaren n'est pas bienveillante avec le premier venu... Son truc à elle, c'est l'efficacité. Et comme rien n'est aussi efficace qu'une voiture de course, elle en reprend la recette dans son intégralité. Son châssis provenant de la 570S GT4 et son amortissement allégé et réglable manuellement (en compression comme en détente) ne nécessitent ainsi aucune modification spécifique avant de chausser des pneus slicks, en lieu et place des Pirelli Trofeo R dont nous disposons. Son aileron en fibres de carbone, ajustable, génère jusqu'à 185 kg d'appui à 250 km/h. Et ses freins carbone-céramique (livrés de série mais interdits en GT4) au mordant hippopotamesque paraissent plus adaptés à une utilisation sur piste. Tout cela confère à l'anglaise un tempérament effarant. Au volant, vous ne serez pas bercé par la mélodie des échappements ni ébloui par la magie mécanique du V8 biturbo de 620 ch, mais ●●●

HISTORIC RACING BY PETER AUTO

2-3-4 juillet 2021
LE MANS • Circuit Bugatti



EFG



ON ENTEND L'AIR
SE DÉCHIRER SUR SON
PASSAGE ET, LA FRACTION
DE SECONDE SUIVANTE,
PLUS RIEN. UNE CURIEUSE
SENSATION D'ABSENCE...



GRAND FORMAT McLaren 620R

secoué par cette ambiance follement semblable à celle qu'offre un vrai baquet de compétition. Jamais un véhicule ne m'a autant donné l'impression de piloter une voiture de course. A chaque accélération, la structure tout entière entre en résonance, les vibrations ressenties partout, jusque dans le siège et dans le plancher, vous traversent le corps et l'esprit. Tout, dans l'habitacle et dans le pilote, semble tressauter, frémir et frissonner. Ça siffle. Ça file. C'est sans filtre. Aucune concession ne paraît faite pour le confort, et c'est justement ce qui contribue à cette sensation unique. Sur les 225 exemplaires produits, certains resteront au garage-musée de leur bienheureux propriétaire. D'autres circuleront, quelle que soit la météo, quand d'autres encore voyageront, probablement sur plateau, de circuit en circuit.

Ça tabasse

Car la 620R est une voiture de course. Sommairement homologuée. Mais faite pour le sport extrême, comme en témoignent ses harnais six points, à ne solliciter que sur piste, et la télémétrie (1 790 €) dont profite l'interface tactile. L'anglaise est de celles qui, quel que soit le rapport engagé, distribuent les uppercuts, directs du gauche et crochets du droit avant que le pilote ait le temps de dire ouf. Ses vitesses passent brutalement, notamment en mode Track, et son tachymètre atteint en quelques secondes des sphères inaccessibles au commun des mortels. Si l'envie d'en prendre encore une ou deux s'intensifie, la méthode est connue : il suffit d'accélérer. Coup de pied latéral, balayette, étranglement. Pilote au tapis. Pour bercer le quotidien d'une froide brutalité, cette McLaren n'a pas son pareil. Son V8 3.8, dont la sonorité n'émeut pas plus que certains bons 4 cylindres, n'est pas le seul coupable ; l'intensité du voyage est aussi due à la tonicité de ses appuis.

Plus que jamais, cette britannique est le prolongement de l'humain qui la conduit. Elle file où le regard se pose, avec une précision millimétrique, quitte à vous écraser le buste d'un côté ou de l'autre du baquet. Chaque courbe donne envie de relancer promptement, de profiter d'une rigidité parfaite et d'une prise de roulis inexistante, pour en ressortir tel un TGV et voir le paysage se déformer dans le pare-brise. C'est fort, impressionnant et déroutant, au point d'en perdre la notion du danger. Car rien ne semble pouvoir détourner ce vaisseau de sa trajectoire, hormis peut-être une route bosselée ou des gravillons mal placés. Elle cultive moins le sens du spectacle que celui de l'efficacité ultime. Mais il faut la voir fuser, notamment sur piste quand, à de très

hautes allures, on entend l'air se déchirer sur son passage et, la fraction de seconde suivante, plus rien. Une curieuse sensation d'absence, tout juste altérée par quelques odeurs et une vague sonorité mécanique, pas enchanteresse mais puissante. Quand le rythme cardiaque redescend, que celui des pistons ralentit, la chaleur qui s'extrait du compartiment moteur déforme le paysage dans le rétroviseur. A très basse vitesse ou à l'arrêt, on y scrute les blés floutés et les calandres distordues, apparaissant comme une poésie après l'orage, comme un vague à l'âme mélancolique après la tempête.

Un drôle de sentiment vous incite alors à recommencer, pour que cette escalade d'émotions ne s'arrête jamais. Quitte à, encore une fois, en baver. Au cas où vous ne l'auriez pas encore assimilé, la 620R est donc une teigneuse fatigante. Nous pourrions pourtant nous estimer chanceux : la configuration de cette version profite d'une climatisation optionnelle. Mais pour ce qui est du guidage et du divertissement que procure un simple autoradio, c'est non. Le poids constitué par les haut-parleurs étant l'ennemi, ces outils superflus sont relégués au rang des options (gratuites). Des détails qui font l'histoire, afin de flatter les puristes et faire sourire les non-initiés qui, pour certains d'entre eux, de Saint-Satur ou Sancerre en passant par les environs de Magny-Cours et les vallons sur la route de Clamecy, viennent observer. Discuter. Echanger. Qu'ils s'intéressent aux voitures ou non. L'automobile fait encore rêver, même les curieux, même lorsqu'il s'agit d'un engin extrême et méconnu, ne venant pas de Maranello ni de Zuffenhausen. ●



L'AVIS DE LAURENT PINEL

La 620R, pistarde hardcore, semble paradoxalement inabordable et palpable à la fois. Elle incarne exactement l'idée que l'on peut se faire de la voiture de compétition... (presque) utilisable sur route. Une merveille pleine d'inconvénients et exigeante, mais diablement efficace et excitante.



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



ESSAI Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano

EN TERRE SAINTE

Essayer une nouvelle Ferrari est une chance.
Essayer une nouvelle Ferrari à Maranello est un privilège.
Alors essayer, sur la piste privée de Fiorano,
la Ferrari de route la plus rapide de tous les temps,
comprenez qu'on touche du doigt le Graal.
Bienvenue au galop d'essai de la SF90 Assetto Fiorano.

Par Sylvain Vétaux





F

iorano, c'est l'endroit où naissent les Ferrari. Ici, les metteurs au point terminent leur boulot. Ici, les pilotes F1 de la Scuderia découvrent leur monture. Ici, plus qu'à Abu Dhabi avec son parc d'attractions gigantesque, c'est Ferrariland. Et si le lieu ne paye pas de mine, il s'en dégage une aura évidente. Le constructeur nous a invités à venir prendre le volant de sa dernière merveille. Mais avant d'avoir droit à mon tampon « Fiorano Approved » sur mon passeport, il est important de revenir sur

la technologie embarquée de la SF90. Laurent Chevalier vous l'a déjà détaillé lors de son essai (voir SA n° 702), mais le groupe motopropulseur de la SF90 fonctionne tellement parfaitement qu'il serait dommage de ne pas lui rendre hommage. Donc pour rappel, Assetto Fiorano ou pas, cette Ferrari a quatre moteurs. Déjà qu'avec un, la concurrence rit jaune... A tout seigneur tout honneur : le V8. C'est celui de la Tributo mais en plus gros. L'alésage grimpe à 88 mm (86,5 mm dans la F8). De 3,9 litres, la SF90 passe à 4 litres. C'est suffisant pour se hisser à 780 ch (au lieu de 720). L'injection n'est plus en biais dans la chambre de combustion mais perpendiculaire, avec un spray central depuis la culasse. Côté suralimentation, la soupape de décharge est redessinée, la turbine à l'admission est plus grosse et Ferrari arrive à grappiller 10 ch sur le rendement spécifique (195 au lieu de 185). Au final, bien que plus puissant, le 4 litres est plus léger de 25 kg que le 3,9 litres. Ses deux turbos sont implantés plus à l'extérieur et si ce moteur est 31 cm plus large que celui de la Tributo, il est aussi quasiment 8 cm moins haut, grâce notamment à la nouvelle admission.

Des blocs beaux à regarder et compliqués à élaborer, les petits gars de Maranello savaient déjà faire. Mais c'est la présence de l'hybridation qui leur a posé le plus de soucis. La batterie de 350 V, composée de 84 cellules (réunies par groupes de 6), se situe derrière la paroi en carbone, dans le dos des occupants, et pèse 72 kg. C'est donc comme si la SF90 emmenait d'office un troisième passager. Mais comme celui-ci

est capable de délivrer instantanément jusqu'à 180 kW, il a le droit de rester. L'électricité est ensuite envoyée à la triplette de moteurs électriques. Le plus gros (204 ch), baptisé P2, est triphasé, à aimant permanent synchrone, double rotor, simple stator et s'est trouvé une place au chaud entre la boîte à double embrayage à huit vitesses et le V8. Ses deux frangins, appelés P4, sont accolés devant (ils sont sous la baie de pare-brise) et développent à eux deux 270 ch. Au petit jeu du calcul théorique, la SF90 devrait donc délivrer 1 254 ch, mais comme on n'additionne pas les carottes et les rutabagas, la puissance s'établit à 1 000 ch. Un monsieur en rouge me fait signe d'enfiler mon heaume car ma monture attend. Mais puisqu'on cause chiffres, j'en profite pour vous signaler que le moteur électrique arrière pèse 22 kg, ceux de l'avant 24 (au cumulé) et que, associés aux 72 kg de la batterie, le résultat est loin d'être hérétique : 118 kg. Evidemment, s'ajoute à ça le poids des câbles, des radiateurs, des invertisseurs, qui fait grimper l'addition à 1 570 kg (à sec et en version Assetto Fiorano).

Titane et carbone sont sur un bateau

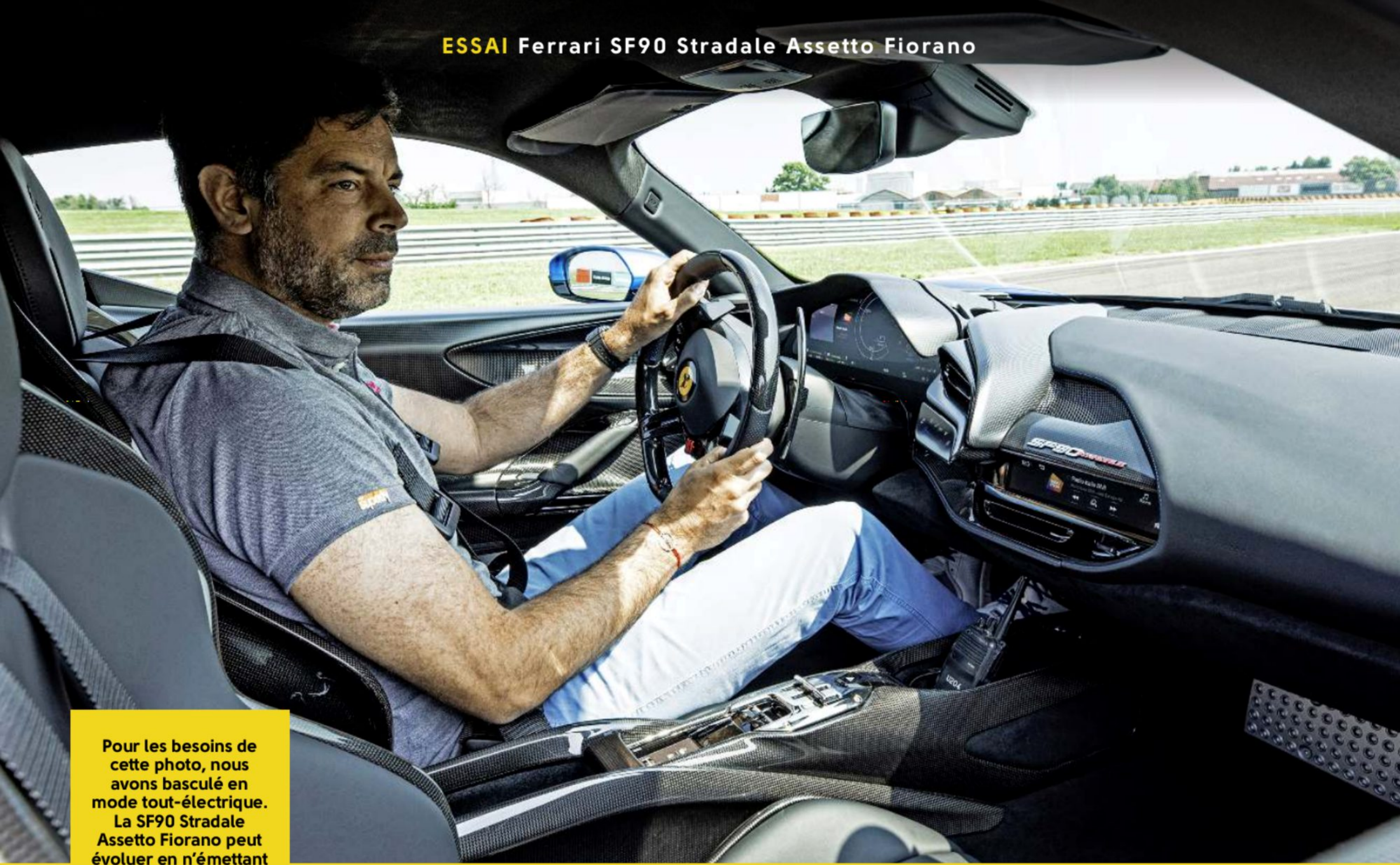
L'Assetto Fiorano se distingue de la Stradale par de menus détails, principalement cosmétiques. Baquets, capots avant et arrière, spoiler, conduits d'air dans les ailes, pare-chocs et panneaux des portières sont en fibre de carbone. La custode au travers de laquelle s'exposent les culasses rouges est en Lexan et l'échappement met à la benne ses tubes en acier pour les remplacer par du titane. Le collecteur est, comme sur la Stradale, en Inconel. Si on accorde crédit à nos interlocuteurs, ces éléments permettent d'économiser 30 kg, sauf pour votre compte en banque qui doit s'alléger de 49 200 €. Et si la livrée Racing vous fait de l'œil, ce sera 25 000 € supplémentaires. Le régime peut-être encore plus drastique si le client choisit de se priver de la clim, Matteo Turconi, chef produit, évoquant 10 kg supplémentaires grappillés. Contrairement au modèle standard, les amortisseurs ne sont plus pilotés mais passifs. Les ressorts ont la même rigidité mais ils sont en titane. A elle seule, la suspension représente 8 kg économisés. Les amortisseurs, au réglage plus ferme que sur la Stradale, sont en aluminium et plus en acier et proviennent de chez Multimatic, partenaire avec lequel Ferrari collabore en compétition. Les Michelin Cup 2 équipent d'office les jantes de ●●●



LE MOTEUR ÉLECTRIQUE ARRIÈRE PÈSE 22 KG, CEUX DE L'AVANT 24 (AU CUMULÉ) ET, EN COMPTANT LES 72 KG DE LA BATTERIE, LE RÉSULTAT EST LOIN D'ÊTRE HÉRÉTIQUE : 118 KG.

ÉVIDEMMENT, S'AJOUTÉ À ÇA LE POIDS DES CÂBLES, DES RADIATEURS ET DES INVERTEURS.





Pour les besoins de cette photo, nous avons basculé en mode tout-électrique. La SF90 Stradale Assetto Fiorano peut évoluer en n'émettant aucune substance nocive sur 25 km.





CET ENGIN RACCOURCIT AUTANT LES DISTANCES
QU'IL ALLONGE LE TEMPS EN VOUS FAISANT SAVOURER
CHAQUE SECONDE DE FAÇON PLUS INTENSE.
**À LA PREMIÈRE ACCÉLÉRATION, L'OREILLE INTERNE
A BESOIN D'UNE REMISE À ZÉRO.**

20 pouces qui peuvent être, sans que ce soit spécifique au pack Assetto Fiorano, en carbone. Et pas les Cup 2 R ? « C'est une offre compatible mais nous n'avons pas jugé indispensable de la proposer d'office, notamment en raison des risques d'aquaplaning », précise Matteo. « Bon, t'es prêt ? », s'impatiente Fabrizio Toschi, pilote de son état, metteur au point et mon lièvre pour la journée. Je crois...

Vite, très vite, trop vite

« Avec l'appui aéro plus prononcé, tu peux freiner deux ou trois mètres plus tard », enchaîne mon coach. C'est le bon moment pour lui avouer que je ne connais pas la piste. « Ah ! Dans ce cas, on va peut-être y aller *pianissimo* au début ? » Le plus impressionnant n'est pas la poussée, enfin si, mais pas autant qu'escompté. Malgré son plat de spaghettis en titane, l'Assetto Fiorano émet toujours ce grondement sourd à pleine charge. Clairement, ce n'est pas elle la cantatrice de la famille. Non, elle, c'est l'athlète. Usain Bolt plutôt que Montserrat Caballé. Le V8 coupe à 8 000 tr/mn. c'est la fiche technique qui le dit car, sincèrement, vous n'avez guère le temps de regarder l'instrumentation numérique. Seules les diodes du volant, s'illuminant beaucoup trop vite, vous rappellent que la SF90 est plus qu'une voiture de sport. C'est un engin qui raccourcit autant les distances qu'il allonge le temps, paradoxalement, en vous faisant savourer chaque seconde de façon plus intense. Devant, Fabrizio est déjà trop loin et baragouine dans la radio des conseils rendus inaudibles par le brouhaha ambiant. Pit stop au bout de deux tours

pour vérifier que les Cup 2 sont suffisamment montés en température. « Aie confiance dans l'auto, enchérit le pilote. Tu peux lui en demander davantage. » Dont acte.

Nous repartons et la première accélération me donne la sensation que mon oreille interne va avoir besoin d'une remise à zéro. Une petite visite chez l'ophtalmo serait aussi la bienvenue car ce n'est pas possible que je sois déjà dans ce droit serré alors qu'il n'était qu'un point lointain il y a une fraction de seconde. Le couple maxi, perché à un régime où certaines GT attrapent le rupteur, vous incruste progressivement dans le profond baquet, contrairement à une Senna qui vous empêche tout de suite de respirer. Le mode Qualification libère toute la puissance de la SF90 mais, à partir du moment où l'électronique juge que l'intégralité de celle-ci ne peut être délivrée, il ne la gaspille pas dans un contrôle de stabilité castrateur mais en profite pour recharger la batterie. Juste avant le pont, il y a une bosse. Malgré son aéro revue (jusqu'à 390 kg d'appui à 250 km/h), l'Assetto Fiorano déleste l'arrière. Rien de scabreux, juste une (autre) petite suée. En perdant son amortissement magnétique, la plus puissante des Ferrari aurait pu sacrifier du confort. Nous n'avons fait que du circuit mais lorsque nous nous aventurons sur les vibreurs, point de heurts ou de coups de boutoir dans le bas des reins. Sur des autos dont la structure est à ce point rigide, c'est en principe le genre de grief adressé. L'Assetto Fiorano cherche la corde, la chevauche et ressort du virage vite. Très vite. Trop vite... Dépourvus de liaison mécanique, les freins « by wire » mordent fort, tôt et longtemps. La boîte de vitesses n'égraine pas les rapports : elle ●●●

les fusille. C'est instantané et cette transmission à double embrayage est, vous en faites ce que vous voulez, la meilleure au monde, avec juste ce qu'il faut d'à-coup pour saluer le passage de vitesse sans perturber, y compris en appui prononcé, l'équilibre de l'auto. Celui-ci est exemplaire.

Que les ayatollahs de la propulsion se détendent tout de suite : sur la SF90, les roues avant motrices ont plus une fonction de guidage que de sous-virage. Pourtant, soyons francs, il y en eut. Peu, d'accord, mais quand même, notamment dans cette longue courbe à gauche juste avant le droit à 90° qui vous emmène sur le pont. La direction, étonnamment légère si l'on considère les performances suffocantes de la Ferrari, aurait pu se densifier davantage en fonction de l'effort de braquage. « C'est voulu », nous répond-on, afin d'accentuer le sentiment d'agilité. Sur ce point, rien à redire. L'Assetto Fiorano se place aux petits oignons aux freins, pivote gentiment à l'accélération et, sur circuit, museler le contrôle de traction n'est pas synonyme de rencontre avec le rail.

Balles neuves

A l'issue de la matinée, c'est sourire béat, voire benêt, pour la plupart d'entre nous. « Dommage qu'il manque un peu de grip avant », ose un confrère. « Ça ira mieux cet après-midi », répond Fabrizio Toschi. Pour cause : après le déjeuner (où nous croisons Leclerc et Sainz), nos SF90 ont troqué leurs Cup 2 pour des R, une lettre qui fait toute la différence. Avec ces gommes semi-slicks de Michelin, l'Assetto Fiorano n'est plus une balle de sniper mais un missile à tête chercheuse. Le terme conduite n'est plus approprié : il faut évoquer un privilège à la limite du réel, où vous êtes le propre spectateur d'un pilotage pas toujours efficace mais dont votre monture pardonne tous les écarts. Faut-il rappeler que 1 000 ch trépignent sous le pied droit et que cette auto est la plus rapide à Fiorano ? A ceux qui reprocheraient que ce n'est pas la Nordschleife, nous répondrons que ça tombe bien car Ferrari songe justement à se lancer dans la guerre.

Avec les Cup 2 R, l'intervention du RAC-e est plus sensible encore. La vectorisation du couple à l'avant, avec une accélération de la roue extérieure, permet de conserver la corde tout en anticipant la reprise des gaz. A cela s'ajoutent des ouvertures dans le fond plat qui, via un effet vortex accentuant la succion, plaquent littéralement la SF90 à la piste. Avec les Cup 2 R, il y a plus de train avant, des trajectoires mieux respectées, des accélérations encore plus stupéfiantes et des décélérations qui ne pardonneront pas les harnais détendus. Bref, avec les Cup 2 R, l'Assetto Fiorano nous rappelle, aficionado ou pas, que Ferrari demeure un constructeur dont la maîtrise technique et la perpétuelle recherche de solutions innovantes forcent le respect. En un mot : chapeau ! ●



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

Le pack Assetto Fiorano, à près de 50 000 €, ne transfigure pas la SF90. Scandale ? C'est oublier un peu vite que si l'on s'en tient justement au rapport prix/puissance/performance, l'hybride est presque une bonne affaire. Son dynamisme la place au niveau de ce que l'automobile a fait de meilleur, ses accélérations sont cataclysmiques, ses freinages coupent la respiration et sa technologie la rendrait presque vertueuse. Le sans-faute ? Dans ce segment, pour l'instant, oui.



AVEC LES PNEUS MICHELIN CUP 2 R, L'ASSETTO FIORANO N'EST PLUS UNE BALLE DE SNIPER MAIS UN MISSILE À TÊTE CHERCHEUSE.
**LE TERME DE CONDUITE N'EST PLUS APPROPRIÉ :
 IL FAUT ÉVOQUER UN PRIVILÈGE À LA LIMITE DU RÉEL.**





Avec le pack Assetto Fiorano, l'allègement se chiffrerait à 40 kg, dans l'hypothèse où le client ferait l'impasse sur la climatisation. Ci-dessous, le V8 de la F8 Tributo passe à 4 litres de cylindrée.

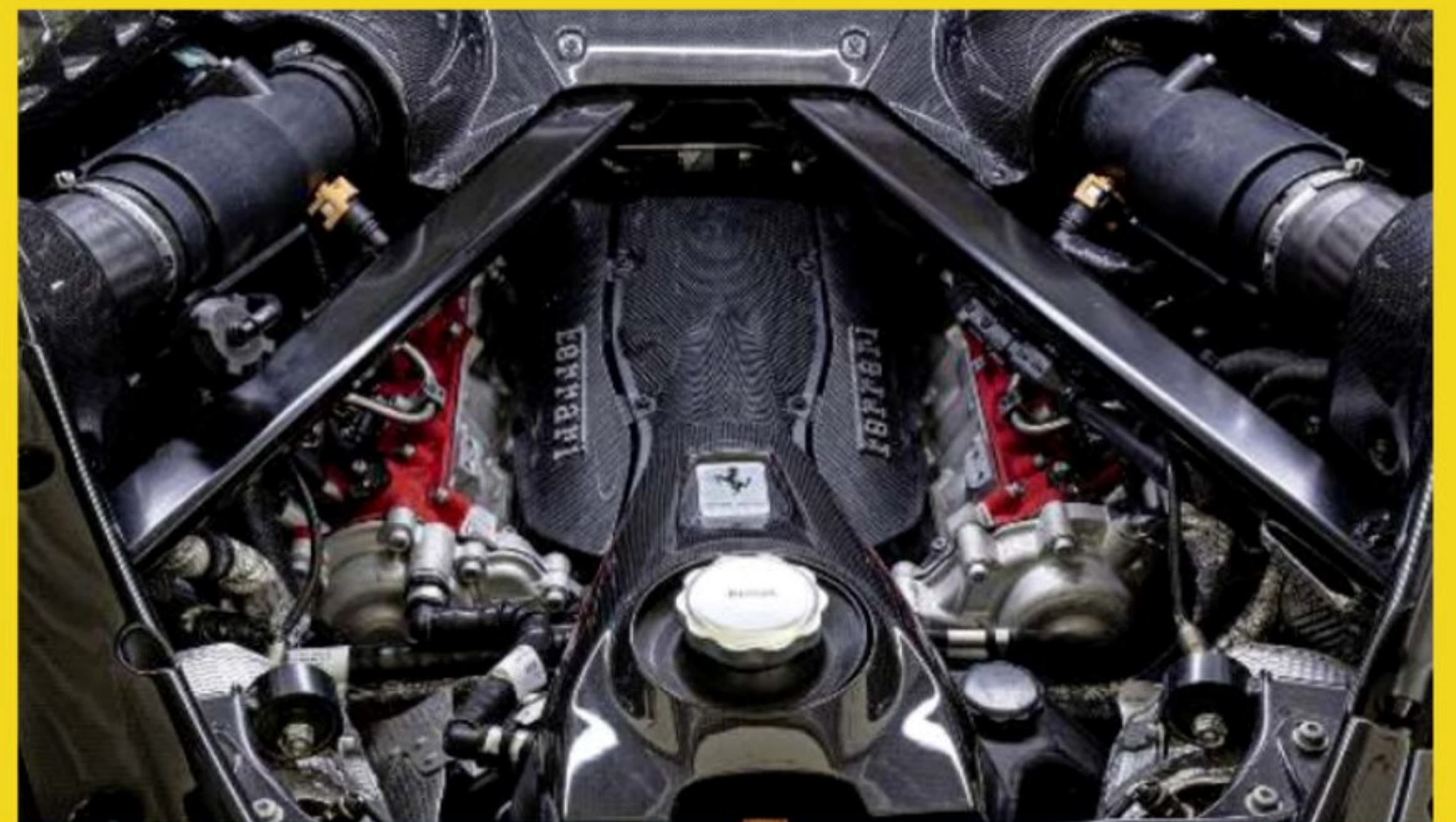


TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo** Cylindrée : **3 990 cm³**
 Puissance maxi : **780 ch à 7 500 tr/mn**
 Couple maxi : **81,5 mkg à 6 000 tr/mn**
 Système hybride : **3 moteurs électriques (2 AV, 1 AR)**
 Puissance théorique moteurs électriques : **474 ch**
 Puissance totale cumulée : **1 000 ch**
 Transmission : **intégrale non permanente (roues AV déconnectées au-delà de 210 km/h)**
8 rapports robotisés
 Antipatinage/autobloquant :
de série déconnectable/de série électronique AV & AR
 Poids constructeur : **1 570 kg à sec** (avec pack Assetto Fiorano)
 L - l - h : **4 710 - 1 972 - 1 186 mm** Empattement : **2 650 mm**
 Pneus AV & AR : **255/35 & 315/30 ZR 20**
 Prix de base : **472 774 €** (avec pack Assetto Fiorano)
 Prix des options : **environ 75 700 €** Malus : **1 504 €**
 Prix du modèle essayé : **environ 550 000 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **+ de 340 km/h** 0 à 100 km/h : **2"5**



ENTRÉE, PLAT ET DESSERT

La Portofino M est l'entrée de gamme chez Ferrari. Au menu : V8 biturbo, un toit en dur rétractable et deux places d'appoint à l'arrière pour punir les enfants pas sages ou récompenser les bagages du week-end. **Dit de la sorte, ça ne semble pas très goûtu. Il suffit pourtant de quelques mètres pour se régaler.**

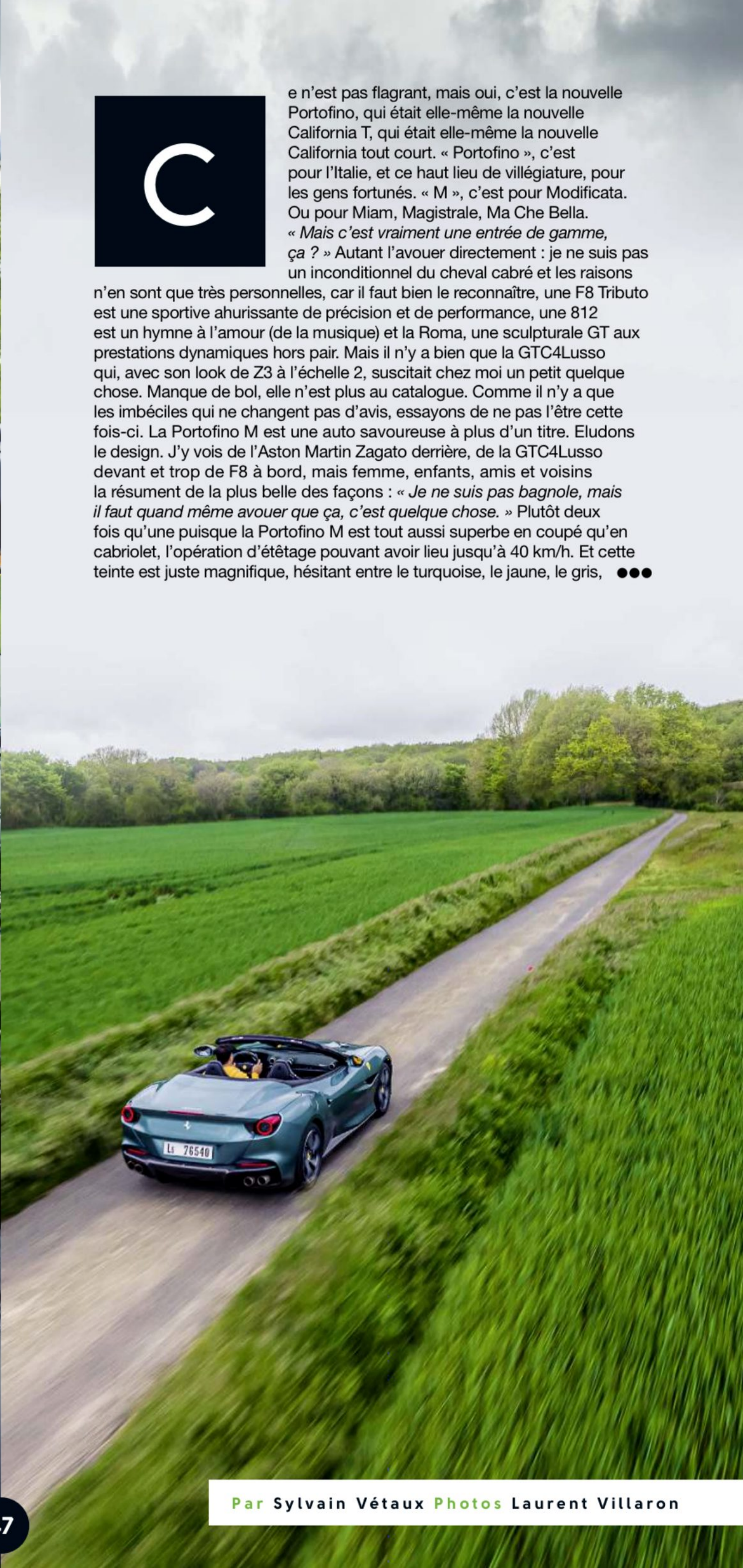


Sa ligne est plus gracieuse et moins tape-à-l'œil que celle de ses frangines de catalogue, mais la Portofino M est tout sauf une Ferrari au rabais. Son équilibre, son punch mécanique et la réactivité de sa boîte de vitesses en font même un coupé-cabriolet particulièrement sportif.



e n'est pas flagrant, mais oui, c'est la nouvelle Portofino, qui était elle-même la nouvelle California T, qui était elle-même la nouvelle California tout court. « Portofino », c'est pour l'Italie, et ce haut lieu de villégiature, pour les gens fortunés. « M », c'est pour Modificata. Ou pour Miam, Magistrale, Ma Che Bella. « Mais c'est vraiment une entrée de gamme, ça ? » Autant l'avouer directement : je ne suis pas un incondicional du cheval cabré et les raisons

n'en sont que très personnelles, car il faut bien le reconnaître, une F8 Tributo est une sportive ahurissante de précision et de performance, une 812 est un hymne à l'amour (de la musique) et la Roma, une sculpturale GT aux prestations dynamiques hors pair. Mais il n'y a bien que la GTC4Lusso qui, avec son look de Z3 à l'échelle 2, suscitait chez moi un petit quelque chose. Manque de bol, elle n'est plus au catalogue. Comme il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis, essayons de ne pas l'être cette fois-ci. La Portofino M est une auto savoureuse à plus d'un titre. Eludons le design. J'y vois de l'Aston Martin Zagato derrière, de la GTC4Lusso devant et trop de F8 à bord, mais femme, enfants, amis et voisins la résumant de la plus belle des façons : « *Je ne suis pas bagnole, mais il faut quand même avouer que ça, c'est quelque chose.* » Plutôt deux fois qu'une puisque la Portofino M est tout aussi superbe en coupé qu'en cabriolet, l'opération d'étêtage pouvant avoir lieu jusqu'à 40 km/h. Et cette teinte est juste magnifique, hésitant entre le turquoise, le jaune, le gris, ●●●



ALORS QUE TOUS
SUBISSENT L'ARRIVÉE
DES FAP, FERRARI
A RÉUSSI À EN
FAIRE UN ATOUT.

**LE V8 EST ENJOUÉ
ET LA NOUVELLE LIGNE
D'ÉCHAPPEMENT
EST PLUS VOLUBILE
QU'ESCOMPTE.**



le vert, mais toujours avec élégance. En position centrale avant officie toujours le V8 3,9 litres biturbo. Forcément, il récupère quelques chevaux (20) et il hérite de filtres à particules. On sait que l'artifice peut jouer des torts considérables, y compris chez les meilleures cantatrices : nos pensées les plus émues au V8 Jaguar à compresseur, qui nous a tant fait jubiler par le passé, et qui voit sa voix dévoyée. Mais chez Ferrari, on a contourné le problème. Les FAP sont imposés par la législation ? Virons les silencieux ! Et hop, adieu les caissons de basse, place aux grandes orgues. Des clapets pilotés de forme ovale – avant, ils étaient ronds sur la Portofino – s'occupent de modérer les décibels (mais pas trop) pour que la Portofino M ait droit à son homologation. C'est bien simple : la suralimentation est inaudible, et comme le V8 rupte à 7 500 tr/mn, le conducteur est aux anges. D'autant plus que mouvoir les 1 761 kg (vérifiés) est pour lui le cadet de ses soucis.

Agrément cheveux au vent

Même si le rapport poids/puissance de 2,8 kg/ch ne donne pas le tournis, les mises en vitesse sont plus expéditives qu'attendu. Ferrari annonce un 0 à 200 km/h en 9"8, ce qui, si cette valeur est corroborée par notre radar, placerait la Portofino M à égalité avec une... McLaren F1 ! L'énorme intérêt de ce bloc turbocompressé, c'est qu'il en a le goût sans les odeurs. Le punch est progressif et sous 3 000 tr/mn, il n'a rien d'impressionnant. L'accélération se fait ensuite de plus en plus poignante jusqu'à la zone rouge. Le tout est orchestré avec une partition que certains (McLaren en premier chef) devraient prendre en exemple. Alors que tous subissent l'arrivée des FAP, Ferrari a réussi à en faire un atout. Le V8 est enjoué et la nouvelle ligne d'échappement (cloisons des catalyseurs réduites de 38 %, réduction de la contre-pression) est plus volubile qu'escompté. Les turbos reçoivent un capteur de vitesse qui leur permet de tourner 5 000 tr/mn plus vite et toutes les soupapes – dont l'angle de levée est augmenté de 1 mm (à l'échappement) et 1,1 mm (à l'admission) – sont désormais creuses. Ferrari ne s'est donc pas contenté d'injecter une nouvelle cartographie, mais le meilleur reste à venir. Ce moteur officie avec une boîte à double embrayage qui compte désormais 8 rapports, au lieu de 7 par le passé. L'explication tient à la fois dans des raisons écologiques (réduction de 6 % du CO₂) et techniques, l'ancienne transmission ne supportant pas plus de 76,5 mkg. La nouvelle DCT serait plus légère de 6 kg, car plus compacte, avec une lubrification à sec. Les schémas explicatifs montrent un badigeonnage optimisé des pignons, un réservoir à huile dédié à la boîte, 14 zones de friction sur les 2 embrayages (il y en

●●●



Jusqu'à 40 km/h, il est possible d'activer le toit en dur électrique. Cette teinte bicolore (4 500 €) confère à la Portofino M encore plus de personnalité. Mais c'est cheveux au vent, chauffage de nuque activé (2 000 €) que cette Ferrari se savoure le plus.





TECHNIQUE

Moteur : **V8 biturbo** Cylindrée : **3 855 cm³**
Puissance maxi : **620 ch à 5 750 tr/mn**
Couple maxi : **77,5 mkg à 3 000 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 8 rapports robotisés**
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/E-Diff3 piloté**
Poids annoncé/vérifié : **1 664/1 761 kg**
L - l - h : **4 594 - 1 938 - 1 318 mm** Empattement : **2 670 mm**
Réservoir : **80 l** Pneumatiques AV & AR : **245/35 & 285/35 ZR 20**
Prix de base : **203 399 €** Prix des options : **85 930 €** Malus : **30 000 €**
Prix du modèle essayé : **319 329 €** (malus compris)

PERFORMANCES MESURÉES

V. max. : **plus de 320 km/h** 0 à 100 km/h : **3"45** 0 à 200 km/h : **9"8**



La M se distingue de la Portofino par l'arrivée d'un Manettino à cinq programmes, dont le mode Race, qui active le Ferrari Dynamic Enhancer. Ce système, via une intervention ciblée sur les plaquettes de frein, permet à la Ferrari de mieux s'inscrire en courbe. Le FDE est uniquement disponible en mode Race, que le constructeur baptise aussi "Fun 2 Drive".



avait 10 et 12 sur la Portofino), un diamètre de disque de 175 mm (au lieu de 216), etc. Les premiers mètres en ville laissent pourtant augurer quelques griefs. En boîte auto, les vitesses engrènent doucement, mais l'opération manque de rapidité. Et dans les bouchons, contrairement à ce que pérorait l'argumentaire de vente, il y a des à-coups, notamment lorsque la voiture cherche à redémarrer sur un filet de gaz. Mais dès que le conducteur reprend la main et laisse derrière lui les zones urbanisées, il retrouve les joies de la boîte de vitesses Ferrari, même si la grille en aluminium n'est plus là. Les immenses palettes solidaires de la colonne de direction auront leurs détracteurs, mais les vitesses passent presque avant que le doigt l'ait demandé. Le constructeur revendique une vélocité accrue de 30 % lors des changements de vitesses. On veut bien le croire tant c'est instantané. Continuons d'en apprendre plus, cheveux au vent.

On va faire la course ?

Un coupé-cabriolet, ce n'est pas fait pour le circuit ou la course. Admettons-le, mais nous aurions aimé que Ferrari nous donne l'autorisation de chiffrer notre belle italienne, car sur petites routes, ses capacités de relance et sa faculté à stopper son élan nous ont estomaqués. Et même si la Portofino M est l'entrée de gamme chez Ferrari, elle a le droit à son Manettino. La « pas M » en avait déjà un, mais il ne comprenait que trois programmes. Le mode Race fait désormais son arrivée, comme sur les grandes sœurs. Ce dernier met en branle le FDE, pour Ferrari Dynamic Enhancer, un programme qui vise, à travers l'intervention ciblée sur les plaquettes de frein, à faciliter le placement de l'auto en entrée et en sortie de courbe, en augmentant le phénomène de lacet, pour que ces dernières se fassent plus promptement. S'ajoute à cela la ribambelle d'acronymes propres à Ferrari (SSC 6.0, E-Diff3, F1-TCS, SCM-E Frs) qui font de la Portofino M une auto très équilibrée, avec 53 % du poids derrière, et précise. Au point qu'on se prend vite au jeu de lui en réclamer beaucoup. Et c'est là qu'il faut être prudent, car en dépit de ses accélérations dantesques, de sa boîte ultra-réactive et de son freinage très (mais alors très) mordant, la Portofino M n'est pas une F8 Spider. Sa direction à assistance électrique est légèrement plus démultipliée que dans sa frangine (2,2 tours au lieu de 1,9), mais le ressenti au point milieu aura des détracteurs. Au moins faut-il lui reconnaître de la progressivité et un feeling plus naturel, y compris en Sport ou en Race, que chez certaines autres productions, allemandes notamment. Le placement de la Portofino M bardée de toute cette

électronique est sans commune mesure plus franc et précis que dans une Vantage ou une Continental GT, mais comme l'auto se veut plus sportive, comme en témoigne son amortissement, nous aurions réclamé une direction avec un feeling encore plus informatif. Notre modèle était muni de la suspension magnétique optionnelle qui préfère les compressions un peu fermes au maintien de l'assiette en virage. Une fois encore, l'italienne se montre dans ce domaine meilleure élève, et de très loin, que les rivales anglaises citées plus haut, mais le calibrage de l'amortissement, à force d'hésiter entre le grand tourisme et le sport, peine à juguler les débattements verticaux lorsque le rythme devient (vraiment trop) effréné. Le héraut de la raison se fait heureusement entendre à ce moment-là : modifiée pour garantir davantage de sensations, la M demeure une Portofino, à savoir un coupé-cabriolet pouvant accueillir deux adultes et deux bocaux à poissons rouges, qui pèse le poids d'une Mustang Bullitt et se destine avant tout aux escapades en amoureux le long d'une belle côte, sous le soleil. Après, si un malotru cherche à vous taquiner un peu, libre à vous de lui exposer tout le potentiel dynamique de la Modificata qui est l'entrée de gamme dont bon nombre de constructeurs feraient leur vedette... ●



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

La Portofino M est une auto pleine de paradoxes. Sa ligne gracile la cantonnerait aux beaux quartiers ou à la Côte d'Azur, mais son V8, à la fois sonore et expéditif, incite à lui faire goûter d'autres bitumes. Et dès que ça tourne, comment ne pas être impressionné par ce grip, cet équilibre, cette boîte de vitesses qui répond en un éclair et ce freinage hyper-puissant ? Mais attention, car toute Ferrari qu'elle est, la Portofino M n'est pas une supersportive et son embonpoint altère, en conditions extrêmes, sa précision.



LE PLACEMENT DE LA PORTOFINO M, BARDÉE DE TOUTE CETTE ÉLECTRONIQUE, EST SANS COMMUNE MESURE **PLUS FRANC, ET PRÉCIS QUE DANS UNE VANTAGE OU UNE CONTINENTAL GT.**







IL ÉTAIT UNE FOIS...

Par Sylvain Vétaux Photos Porsche

... une auto qui, à la fin du siècle dernier, a révolutionné l'univers de la sportivité. Des sensations. Du toucher de route. Depuis plus de vingt ans, la GT3 est l'engin préféré des pistards et le joujou parfait des dévoreurs de petites routes. **Mais Porsche maîtrisait tellement sa recette qu'on la pensait arrivée à maturité. En un mot : parfaite. Nous avons tort...**





L'immense aileron en col de cygne de la nouvelle GT3 n'est pas un gimmick imposé par le service marketing. Il participe à l'appui qui a augmenté, à la vitesse maxi, de 150 % par rapport à la précédente génération. Ci-dessus, on voit que le pommeau de la PDK ressemble à s'y méprendre à celui de la boîte manuelle.



Il est des essais plus faciles à écrire que d'autres. Des circuits qui émoustillent davantage. Des moteurs dont on se souvient. La GT3, type 992, prise en main sur le spectaculaire tracé de Bilster Berg, à une époque où les déplacements à l'étranger sont d'une complexité inouïe, coche toutes ces cases. Sans que cela soit une surprise, évidemment. Nous vous avons tant vanté les bienfaits de la précédente génération qu'il était peu probable

que nous soyons déçus par la descendance. C'est peu de le dire. Pour résumer, la GT3, depuis son lancement à l'été 1999, articule sa raison d'être autour de deux axes : un moteur atmosphérique volubile, pour les sensations mécaniques, et un comportement tranchant et agile, pour faire d'elle le Graal, l'Elue, cette auto avec laquelle l'amateur assure la liaison maison-circuit, et vice-versa, par la route (comprenez sans plateau de transport). Nous en sommes maintenant à la septième itération et, si chacune d'elles a apporté son lot d'améliorations, la dernière marque un tournant dans l'histoire de la reine des track days.

« T'es sûr que ça va ? Je t'avais dit qu'il était impressionnant, ce nouveau train avant. » Aujourd'hui, c'est atelier sac de sable en ce qui me concerne. A ma gauche, Jörg Bergmeister. Soit « Jörg le Maître de la Montagne » de notre côté du Rhin. Il ne pouvait pas mieux porter son blaze, lui ! L'Allemand de 1,94 m, pilote d'usine Porsche depuis des lustres, a tout gagné : Le Mans, Sebring, Daytona, Spa-Francorchamps. Et là, il me fait découvrir la piste ô combien vallonnée, technique, piègeuse de Bilster Berg qui, rappelons-le, a été dessinée par Son Altesse Walter Röhrl. Cette espèce de Nordschleife en miniature (un peu plus de 4 km) est le circuit le plus compliqué que je connaisse, avec sa vingtaine de virages, dont une majorité est à l'aveugle. Et donc, Jörg demande si ça va, car la façon dont il maîtrise la 992 GT3 ne peut susciter chez moi qu'émerveillement et jalousie. ●●●



EN MODE TRACK,
LES CHANGEMENTS DE CAP
DE LA GT3 SONT PRESQUE
**PERTURBANTS TANT ILS
BOULEVERSENT NOS REPERES.
ELLE CHANGE JUSTE DE CAP,
EN UN BATTEMENT DE CILS.**



Pour avoir le plaisir de s'installer dans ces enveloppantes baignoires en carbone, il faudra au préalable s'alléger de 5 400 €. De série, la GT3 est équipée de sièges électriques au maintien trop juste. Ci-dessous, Herr Walter Rörhl réalise tout le travail accompli entre cette génération et la 996 GT3 avec laquelle, vingt ans plus tôt, il avait mis huit minutes pour boucler la Nordschleife.



Comment une auto vendue en concessions peut-elle à ce point se jouer de tous les traquenards de cette lessiveuse qu'est le Bilster Berg ? « *Nous avons bien bossé* », se gausse-t-il alors que le pneu élimine le passage de roue dans l'énorme compression du toboggan en dévers à gauche qui a fait la réputation du circuit allemand. Pour saisir comment une auto de série peut être si précise et vélocité dans ces conditions extrêmes, il convient de lui ôter ses atours pour voir ce qui se cache dessous.

Limites repoussées

La principale nouveauté se trouve à l'avant, en la présence de doubles triangles. Le système est tellement répandu sur les sportives haut de gamme qu'on s'étonnait que Porsche n'y ait pas encore succombé. D'un autre côté, malgré ses pseudo McPherson, la GT3 n'avait jamais manqué de précision directionnelle. A écouter Andreas Preuninger, l'arrivée de cette double triangulation transfigure la reine des track days. « *Précision, constance dans l'effort, rigidité, stabilité aux freinages : il n'y a que des avantages à ce système* », précise l'imputrescible responsable du programme GT chez Porsche. Une brève prise en main sur les petites routes alentour a corroboré ses dires. La GT3 dispose de trois modes de conduite : Normal, Sport et Track, chacun ayant une influence sur l'assistance au volant, la suspension, la réactivité à l'accélérateur. Dans le dernier programme, les changements de cap de la GT3 sont presque perturbants tant ils bouleversent nos repères. Alors que la précédente génération braquait avec progressivité, tout en remontant dans le volant les informations relatives à cette contrainte latérale, la 992 change juste de cap, en un battement de cils. Ce n'est pas tranchant : c'est instantané. Coup de volant à gauche : paf, sans que son assiette varie, la GT3 est déjà exactement à l'endroit où vous vouliez qu'elle soit. Ce n'est plus de la réactivité, c'est de l'immédiateté ! A la sortie de l'usine, le carrossage négatif avant est réglé sur 1,3°, mais il est possible, une fois la voiture sur un pont, de pousser jusqu'à 2,1°. C'est d'ailleurs dans cette configuration que la 992 GT3 a bouclé le tour de la Nordschleife en 6'59"927. Soit une minute de moins que le chrono réalisé par la première génération, la 996, emmenée à l'époque par un certain Walter Röhrl... Ce n'est pas un écart : c'est un gouffre !

Porsche a donc revu son train avant, mais aussi l'arrière. Les roues sont toujours directionnelles (angle opposé maximum de 2° jusqu'à 50 km/h, angle identique maximum de 2° au-delà de 80 km/h, un peu des deux entre ces deux vitesses) et leur intervention est plus sensible que par le passé.

Le train arrière, qui utilise davantage d'articulations métalliques uniball, reçoit des bras inférieurs plus longs. Comme pour l'avant, il est possible de rigidifier la barre antiroulis et augmenter le carrossage. Les amortisseurs sont recalibrés et la GT3 bénéficie de spires additionnelles « helpers » aux quatre coins, qui viennent prêter main-forte à des ressorts principaux qui ont été durcis. Malgré cette rigidification globale des trains roulants, la GT3 n'est pas le bout de bois escompté. Elle m'a même fait meilleure impression que la Carrera 4S (voir SA n° 712) essayée quelques semaines plus tôt. Avec ses Michelin Sport Cup 2, la GT3 satisfera 99 % de ses heureux possesseurs. La motricité est sans faille et, même lorsque les aides sont branchées, l'arrière se dandine gentiment tout en évitant le déhanché scabreux. Pour le pourcent d'insatisfaits, il faudra cocher la case Cup 2 R (dont était équipée la GT3 dans laquelle Jörg Bergmeister nous a emmenés), qui repoussent les limites à un niveau presque effrayant. Fidèle à sa réputation, et lorsque le programme Normal de l'amortissement est sélectionné, cette Porsche peut faire office de voiture au quotidien. A condition d'aimer ne pas passer inaperçu, que ce soit sur le plan visuel ou auditif...

En appui toute !

L'aileron col de cygne (appellation provenant de la forme de deux mâts en aluminium supportant cette lame de chasse-neige) est réglable sur quatre positions. Il est tellement imposant qu'on se demande ce que Porsche va bien pouvoir greffer à la future version RS. L'aéro est personnalisable aussi à l'avant, grâce à une réglette dont le positionnement s'ajuste verticalement. Sans toucher à quoi que ce soit, la GT3 type 992 dispose déjà de 50 % d'appui en plus que la type 991. Cette valeur triple une fois les éléments aéro réglés en position Performance (réservée à la piste). Au fil du temps, la GT3 se « RSise » donc un peu plus. En témoigne la présence d'un capot en plastique renforcé de fibres de carbone, des roues forgées, du vitrage aminci, de la batterie 60 Ah (10 kg plus légère que l'ancienne et une version 40 Ah permet encore d'alléger la balance de 3,5 kg)...

« *Ce modèle est destiné à ceux qui recherchent le lien le plus étroit entre l'homme et la machine, enchérit Andreas Preuninger. C'est pourquoi il était essentiel d'offrir deux choix de transmission.* » Alors : PDK ou BVM ?

La première est sans aucun doute plus adaptée à la conduite sur circuit, d'autant que Porsche a judicieusement opté pour une version à 7 rapports, et non 8, et que le pommeau, qui ressemble comme deux gouttes d'eau à celui de la version manuelle (option gratuite), a le bon goût de fonctionner ●●●



L'AILERON COL DE CYGNE
RÉGLABLE EST
TELLEMENT IMPOSANT
QU'ON SE DEMANDE CE
**QUE PORSCHE VA BIEN
POUVOIR GREFFER À
LA FUTURE VERSION RS.**



TECHNIQUE

Moteur : flat 6, injection directe
Cylindrée : 3 996 cm³
Puissance : 510 ch à 8 400 tr/mn
Couple : 47,9 mkg à 6 100 tr/mn
Régime maxi : 9 000 tr/mn
Transmission : roues AR, 7 rapports robotisés
(6 rapports manuels en option gratuite)
Antipatinage/autobloquant : de série déconnectable/
de série (pilote PTV+ avec PDK, mécanique PTV sur BVM)
L - l - h : 4 573 - 1 852 - 1 279 mm
Empattement : 2 457 mm Roues : 9,5 x 20 & 12 x 21
Pneus : 255/35 ZR 20 & 315 ZR 21
Poids : 1 435 kg (1 418 kg en BVM)
Carburant : 64 l (90 l en option)
Prix de base : 173 562 € Options : 28 140 €
Prix du modèle essayé : 231 702 € (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 318 km/h (320 km/h en BVM)
0 à 100 km/h : 3"4 (3"9 en BVM)
0 à 200 km/h : 10"8 (11"9 en BVM)



C'est gratuit, alors profitez-en ! La GT3 peut vous être livrée avec une transmission manuelle à 6 vitesses, qui tire trop long, n'est pas aussi rapide que la PDK et fatiguera votre mollet gauche dans les bouchons. Mais ces griefs sont vite oubliés une fois que la route se libère, car cette boîte, aux verrouillages francs, sied parfaitement à une auto qui a fait "du plaisir à l'ancienne" l'un de ses leitmotifs.



dans le bon sens (rétrogradage en poussant). Nous avons eu la chance d'essayer les deux et notre cœur balance, en dépit de la perte de temps au moment d'engrainer, pour la transmission manuelle. Son maniement est précis, son étagement trop long (sans surprise), mais manipuler ce levier est un régal et participe au plaisir ressenti à bord de cette GT3. D'autant qu'en modes Sport et Track, la relance automatique (coup de gaz au rétrogradage) ajoute une petite touche sportive à bord. Dedans, justement, rien de neuf sous le soleil, à l'exception d'un nouvel affichage, surtout destiné à l'usage sur piste, limitant les informations dans le bloc d'instrumentation aux plus essentielles. La GT3 peut toujours être équipée de l'option gratuite Club Sport qui lui adjoint les services d'un arceau cage boulonné et d'un harnais pour le conducteur. Enfin, pas si gratuite que ça, l'option, puisqu'elle impose la présence des excellents baquets intégraux (- 12 kg), facturés 5 400 €.

Hymne à la joie

Rappelez-vous : en début de papier, je vous indiquais que la raison d'être de la GT3, c'était la combinaison d'un toucher de route incisif et d'une mécanique qui donne le frisson. La première partie du cahier des charges est remplie avec brio. Sans être inconfortable, la GT3 n'est pas sujette aux mouvements parasites et elle est surtout munie d'une direction électromécanique, un brin désarmante les premières minutes, mais qui ferait passer celle de la 996 pour le gouvernail d'un chalutier. Première partie du contrat : OK. Pour la seconde, je défie tout être sain d'esprit de ne pas baigner dans une savoureuse euphorie un peu béate à bord de la Porsche. Qu'y a-t-il qui change ? Pas grand-chose. Ce bloc, issu de la GT3 R, on le retrouve aussi dans la 911 Speedster. En comparaison avec sa devancière, les hausses de puissance (+ 10 ch) et de couple (+ 1 mkg) sont anecdotiques. Son injection directe est utilisée quasi telle quelle dans la GT3 Cup et, comme la voiture de course, la version civile hérite d'un papillon des gaz par cylindre. Par rapport à avant, le carter d'huile est plus léger car en plastique.

Homologation oblige, ce 4 litres n'échappe pas aux filtres à particules, positionnés dans la continuité des deux culasses. On sait que ceux-ci se marient mal avec nos attentes d'automobilistes plus ou moins mélomanes : il suffit de constater l'étouffement du V8 à compresseur Jaguar pour s'en convaincre. « Une GT3, c'est une voiture de course pour la route. Et une voiture de course, même en 2021, faut qu'on l'entende ! » Les propos du sieur Preuninger juste avant l'essai laissaient présager le meilleur. Et c'est bien ce qui advint. Bien élevée, la GT3 tolère de se glisser dans la circulation, presque en silence, à condition de ne pas ouvrir les valves de l'échappement. Il est en inconel pour les tubulures jusqu'aux FAP, en acier inox pour le silencieux et en titane pour la double sortie (et pèse 10 kg de moins qu'avant). Sur le premier tiers du compte-tours, le timbre est chaleureux, agréable, presque reposant. Après, ça se gâte (pour les autochtones), ou ça

s'arrange (pour le conducteur). On savait que ce moteur était l'un des meilleurs remèdes à la morosité et une formidable ode à la résistance, qu'elle soit mécanique ou auditive, dans cet univers surchargé de turbos et d'hybridation. Le 4 litres ne donne pas le sourire : il vous fait jubiler. Tout seul. Bêtement. Derrière ce volant qui semble se jeter à la corde avant que vos mains n'en aient intimé l'ordre. Ce flat 6 est bi, tri, quadri, quinquapolaire. Chaque millier de tr/mn avalé distille son lot de sensations différentes : mains qui se crispent, zygomatiques qui se musclent, épiderme qui frissonne avant l'apothéose, juste avant que l'aiguille ne vienne buter contre les 9 000 tours. A ce régime, le conducteur est pris d'une espèce d'euphorie mêlée d'angoisse : « N'aurais-je pas abîmé le moteur à grimper autant en régime ? » La prochaine accélération un peu violente infirmera cette crainte. Tout dans la GT3 a été pensé pour faire de la conduite une expérience qui peut flirter avec l'extase. La poussée (0 à 100 km/h en 3"4 en PDK) n'est pas suffocante comme dans une Turbo S, mais cela ne l'empêche pas d'être délectable.

La GT3 est-elle peu recommandable pour qui souhaite conserver son permis ? Indéniablement, car tout en elle invite à jouer les bad boys. De sa capacité à transformer chaque départementale en section chronométrée en passant par sa faculté à arrêter le temps sur les freinages (disques carbone-céramique optionnels) avec une constance dans la décélération dont Porsche a fait l'un de ses credo, ce sont bien de vils instincts qui ressurgissent. Mais à une époque où la performance s'accompagne d'accélération linéaires mâtinées d'une sonorité étouffée, à une époque où les discours s'articulent sur la liaison amoureuse qu'entreprendraient sportivité et électricité, à une époque où les sensations de conduite s'effacent au profit de la sacro-sainte efficacité, la GT3, tout en étant d'une rigueur quasi imbattable, n'en oublie pas l'essentiel : une fois le moteur démarré, tous les sens sont stimulés. ●



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

Au fil du temps, la GT3 semble creuser l'écart entre elle et ses rivales. Il n'y a bien que la 600LT, hélas plus produite, qui avait des arguments à lui opposer. En se dotant d'un train avant inédit, la Porsche ne fait qu'améliorer ce qui faisait d'elle la référence. Mais on lui sait surtout gré d'offrir ce caractère mécanique unique dans la production automobile.



LE 4 LITRES NE DONNE PAS
LE SOURIRE : IL VOUS FAIT
JUBILER. DERRIÈRE CE VOLANT
QUI SEMBLE SE JETER À
LA CORDE AVANT QUE VOS
MAINS EN AIENT INTIMÉ L'ORDRE.

Par Yves Maroselli

 PORSCHE
911 GT3 (992)

UNE SUSPENSION AVANT À TRIANGLES SUPERPOSÉS

La GT3 type 992 troque son traditionnel train avant McPherson pour une architecture à triangles superposés héritée de la course.



À QUOI ÇA SERT ?

Le train avant McPherson fait partie des spécificités de la 911 depuis la première génération du modèle lancé en 1964.

Ce choix technique a été dicté par un cahier des charges voulant concilier performances, caractère pratique et coût de revient maîtrisé. Ainsi, en intégrant l'amortisseur dans une jambe de force pour lui faire jouer le rôle secondaire de guidage du point supérieur du porte-moyeu, le McPherson se montre à la fois compact, au profit du volume du coffre avant dans le cas de la 911, mais également simple et donc peu coûteux. En revanche, le McPherson impose des compromis sur le plan de la performance, et ce n'est pas un hasard si la plupart des voitures de course adoptent, lorsque la réglementation le permet, des essieux à triangles superposés. Car cette architecture autorise non seulement une plus grande liberté dans la conception de l'épure de suspension, mais aussi une meilleure rigueur de la géométrie du plan de roue.

COMMENT ÇA MARCHE ?

La GT3 reçoit un porte-moyeu avant spécifique intégrant

une rotule supérieure guidée par le sommet d'un petit triangle en fonderie d'aluminium dont la base est articulée sur le longeron avant de la caisse au moyen de paliers portés par des chapes boulonnées. L'utilisation d'un triangle supérieur permet non seulement d'optimiser l'effet anti-plongée (en jouant sur son inclinaison en vue de profil), mais aussi et surtout la position

LE DOUBLE TRIANGLE AVANT AUTORISE UNE MEILLEURE GÉOMÉTRIE DU PLAN DE ROUE, DONC PLUS D'EFFICACITÉ ET DE PRÉCISION.

du centre de roulis qui détermine notamment la variation de carrossage au cours du débattement et donc la qualité du travail du pneumatique en virage au profit d'un train avant plus incisif. Et comme l'amortisseur n'a plus à assurer de fonction de guidage, il n'a pas à subir d'efforts de flexion qui peuvent générer des frottements parasites perturbant son fonctionnement en situation de freinage ou d'appui, d'où un comportement plus efficace sur chaussée bosselée.

VONT-ILS TROP LOIN ?

Avant la GT3 type 992, d'autres 911 ont utilisé des trains avant à triangles superposés, et ce, dès le début des années 1980,

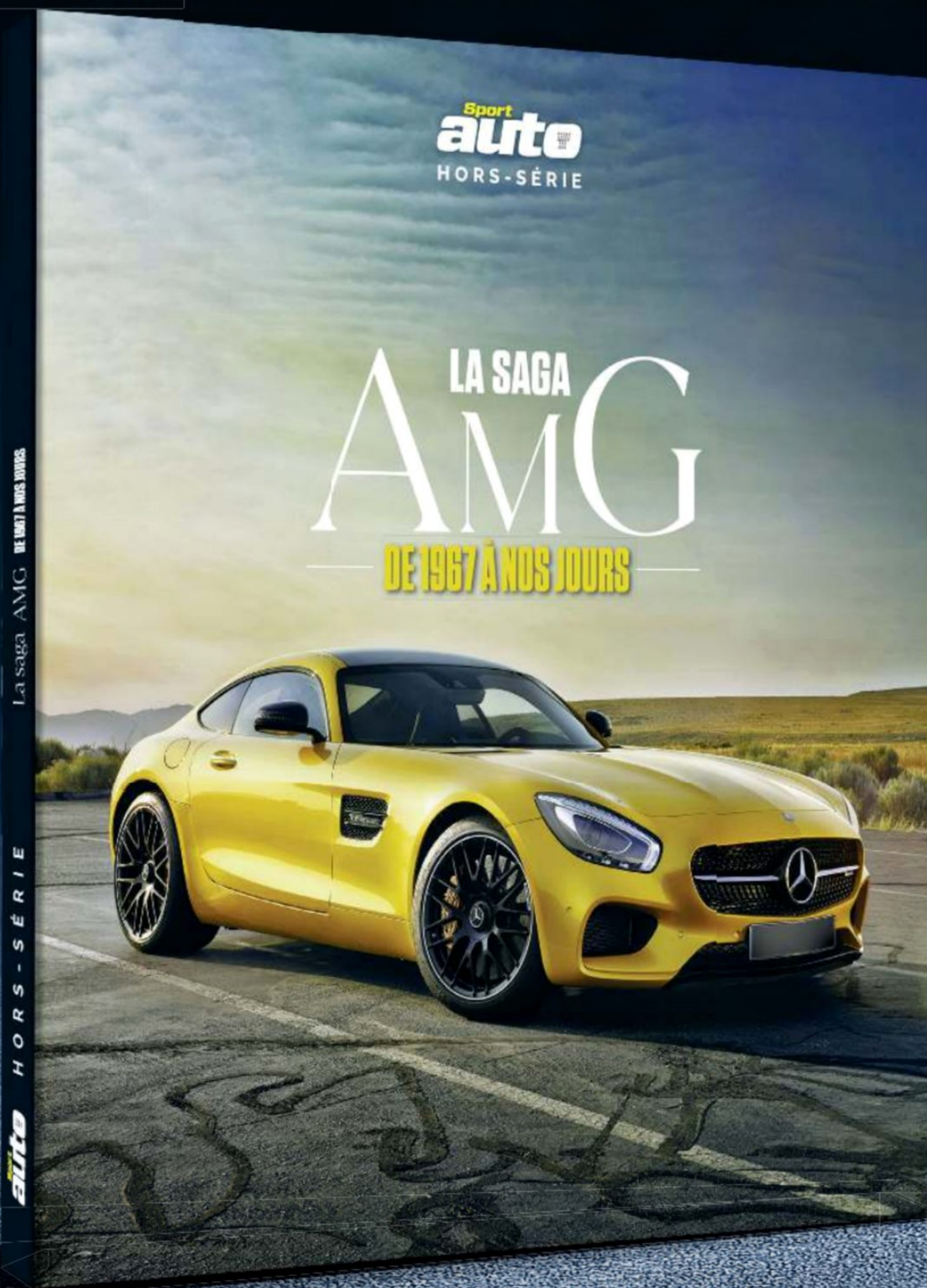
mais elles étaient très exclusives, comme la 953, engagée par Porsche en rallye-raid, ou la supercar 959. Plus près de nous, le département course de Porsche a expérimenté cette solution sur les 991 et 992 RSR avec un tel succès – notamment aux 24 Heures du Mans – qu'il a été décidé de l'utiliser aussi sur la 992 Cup et sa version de route, la GT3 essayée dans ce numéro. ●

NOTRE AVIS

Plus proche d'une véritable voiture de course que ses devancières grâce à son train avant à triangles superposés, la 992 GT3 marque une étape importante dans l'évolution technique de la 911.



ENTREZ DANS L'UNIVERS DES HAUTES PERFORMANCES !



Qu'il s'agisse d'une compacte, d'une berline, d'un coupé, d'un cabriolet, d'une limousine ou bien d'une GT, quasiment aucune « Classe » Mercedes n'échappe au phénomène AMG. Découvrez l'histoire de ce label, des années tuning à la fin des sixties jusqu'à l'époque actuelle, en passant par les phases de coopération et le rachat par Daimler-Benz en 1999. Un cas à part sur la planète automobile. Généreusement illustré et documenté, cet ouvrage vous livre tous les secrets d'Aufrecht, Melcher et Grossaspach.

EN VENTE
ACTUELLEMENT

BMW M3 Competition

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio



Semblables à bien des égards, ces deux propulsions 6 cylindres de plus de 500 ch dévoilent des personnalités bien distinctes. Bien que vrombissante et pétaradante, la Giulia Quadrifoglio affiche une orientation plus grand tourisme que la tranchante M3 Competition.



Berlinate

Il y avait déjà le célèbre festival du film berlinois. Mais nous en avons imaginé un autre : celui de la super-berline. **Deux des plus grosses têtes d'affiche du genre y concourent dans l'espoir de décrocher le grand prix du jury.**

Par Romain Vannier Photos Greg

A

vec sa nouvelle M3, sans mauvais jeu de mots, BMW en fait des caisses. Il est bien loin, le temps où l'amateur était récompensé pour son sens de l'observation en épinglant du regard la célèbre sportive à quatre portes dans le trafic, après avoir repéré de menus détails, à l'image notamment des rétroviseurs à double branche d'une E36.

Aujourd'hui, impossible de passer à côté

du bouclier avant éventré de toutes parts, de la monte pneumatique asymétrique façon dragster ou encore de la panoplie de badges Competition qui constellent la carrosserie de notre version du même nom, notre marché étant privé de la M3 classique. Et la calandre dans tout ça ? Presque un détail...

Autant de simagrées pour une puissance de 510 ch, certes colossale, surtout rapportée aux quelque 200 ch de l'E30 originelle, mais que l'Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio cumule déjà depuis 2016. Pour autant, la milanaise se contente en substance d'un poétique trèfle à quatre feuilles sur les ailes alors qu'elle aurait pu, sans l'usurper, opter pour un plus flatteur cheval cabré étant donné la génétique de son V6 biturbo.

Une fois la porte passée, la bavaroise cesse heureusement d'en faire trop comme un mauvais acteur en ajoutant un peu de subtilité à son jeu. Certains s'imaginent même peut-être qu'avec son 6 cylindres ●●●



Inclus dans un pack M Performance Piste à 16 500 €, les sièges baquets M Carbon régaleront par leur profondeur et leur soutien. Comme souvent, l'ergonomie et la position de conduite en particulier sont de grands motifs de satisfaction au volant de la BMW.



BMW M3 COMPETITION

Moteur : 6 en ligne, biturbo, 24 S Cylindrée : 2 993 cm³
Puissance maxi : 510 ch à 6 250 tr/mn
Couple maxi : 66,3 mkg à 2 750 tr/mn
Transmission : propulsion, 8 rapports automatiques
Contrôle de stabilité/autobloquant :
de série (déconnectable)/AR piloté
Poids annoncé/mesuré : 1 655/1 726 kg
Rapport poids/puissance : 3,4 kg/ch
L - l - h : 4 794 - 1 903 - 1 433 mm Empattement : 2 857 mm
Voies AV/AR : 1 617/1 605 mm Réservoir : 59 l
Pneumatiques AV & AR : 275/35 R 19 & 285/30 R 20
Consommation mixte normalisée : 10,1 l/100 km
Prix de base : 102 000 €
Prix des options/malus : 28 675/30 000 €
Prix du modèle essayé : 160 675 € (malus compris)



ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO

Moteur : V6, biturbo, 24 S Cylindrée : 2 891 cm³
Puissance maxi : 510 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi : 61,2 mkg à 2 500 tr/mn
Transmission : propulsion, 8 rapports automatiques
Contrôle de stabilité/autobloquant :
de série (déconnectable)/AR piloté
Poids annoncé/mesuré : 1 620/1 703 kg
Rapport poids/puissance : 3,3 kg/ch
L - l - h : 4 643 - 1 873 - 1 450 mm Empattement : 2 820 mm
Voies AV/AR : 1555/1604 mm Réservoir : 58 l
Pneumatiques AV & AR : 245/35 R 19 & 285/30 R 19
Consommation mixte normalisée : 10 l/100 km
Prix de base : 88 900 €
Prix des options/malus : 20 100/30 000 €
Prix du modèle essayé : 139 000 € (malus compris)



**À L'ACCÉLÉRATION,
AU VOLANT DE
LA GIULIA, C'EST
CARRÈMENT
L'HILARITÉ. MÊME SI
ELLE RAPETISSE DANS
LE RÉTRO DE LA BMW.**



Le bloc S58 étrenné par les X3 et X4 M s'avère inépuisable sous le capot de la M3. De même puissance, mais un peu moins coupleux, le moteur Alfa, aux lointaines racines Ferrari, se montre en revanche plus volubile. Le claquement des échappements à chaque passage de rapport donne la banane.



suralimenté et sa boîte automatique à convertisseur, choisie au détriment de la boîte robotisée à double embrayage de l'opus précédent, la vedette munichoise s'approche maintenant davantage d'une M340i modifiée.

M3 explosive, Giulia électrisante

Mais l'équilibre est bien trouvé, et cette G80 campe finement son rôle de berline à part. Il ne faut pas rouler des kilomètres avant d'éprouver l'excitante sensation de conduire tout autre chose qu'une simple Série 3, tout en restant rassuré par un environnement familier, comme toujours bien organisé. Assis par terre, ou presque, au creux de profonds sièges optionnels, la résonance des pneus sur la route qui se propage le long de l'échine, la relative proximité sonore et vibratoire du fameux 6 en ligne et la précision évidente de la direction inspirent une impression générale de rigidité qui fait saliver. L'ajout de renforts de caisse au niveau du plancher et de la baie moteur ainsi que l'adoption d'un amortissement piloté au calibrage spécifique sautent aux yeux. La plus lourde des M3 de l'histoire, avec ses 1 726 kg mesurés par nos soins, est certainement la plus efficace également. Et ce, avant même de recourir à la transmission intégrale, disponible à partir de cet été – une première en trente-cinq ans de carrière. Effet cocktail du souffle du 3.0 biturbo étrenné par les X3 et X4 M et d'une motricité insolente sur le sec, les performances sont d'un autre monde. Ou du moins d'une autre catégorie de sportives, sans banquette ni portes à l'arrière. Notre radar affiche moins de 21" au 1 000 m D.A. L'avantage s'élève à une seconde pleine face à une Giulia, certes dépourvue de Launch Control mais pas du genre paresseuse.

Notre BMW d'essai devance les chiffres officiels du 0 à 100 km/h de deux dixièmes avec un chrono de 3"7 (3"65 pour être précis) au lieu des 3"9 annoncées. Même rodée aux berlines délurées, la petite famille sera surprise de devoir gagner les abdos aussi fort et longtemps après la barrière de péage. Difficile de ne pas laisser l'Alfa rapetisser dans le rétro sans un sourire satisfait.

Sauf qu'au volant de la Giulia, c'est carrément l'hilarité. Et qu'importe si c'est le plus souvent dans le sillage de sa rivale. La familiale transalpine vrombit à l'accélération comme un chasseur de la Seconde Guerre mondiale en plein combat aérien. C'est du délire ! Le bloc S58 made in Munich n'a pas de véritable défaut, si ce n'est que son caractère ne le rend pas aussi singulier que son homologue italien – une sorte de V8 Ferrari tronqué d'une paire de cylindres, pour schématiser. Tant pis donc pour les quelques dixièmes rendus et si le cap des 7 000 tr/mn est moins explosif qu'au volant de la Béhème. Le reste du compte-tours est un tel régal métallique, pétaradant et rauque, que ce déficit d'allégresse à l'approche de la zone rouge relève de l'anecdote. Le tranchant de la boîte automatique, à la montée comme à la descente des rapports, ne fait que souligner ce supplément de personnalité. Alors qu'un infime effet de patinage persiste sur la M3, quel que soit le programme de conduite sélectionné, chaque coup de palette se sanctionne ici par le claquement électrisant des quatre sorties d'échappement du silencieux signé Akrapovic. C'est génial ! Que ces deux transmissions à huit vitesses proviennent du même équipementier, ZF en l'occurrence, s'avère à peine croyable tant elles diffèrent au bout du compte sous le capot de chacune de ces propulsions.



En contenant mieux ses mouvements de caisse, entre autres, la M3 affiche un supplément de précision en usage intensif, au prix d'un confort plus ferme le reste du temps. Et les multiples combinaisons offertes par l'électronique permettent d'ajuster son équilibre au goût de chacun. Mais cette BMW fait payer cher sa sophistication...

L'ALFA EST L'UNE DE CES GRANDES VOYAGEUSES CAPABLES DE FENDRE L'AIR À VITESSE GRAND V SANS JAMAIS DONNER L'IMPRESSION DE FORCER.



Héroïne haute en couleur, la Quadrifoglio interprète néanmoins une partition sensiblement plus grand tourisme. La démultiplication très courte de sa direction, l'agressivité de la réponse à l'accélérateur et le mordant de ses freins peuvent faire penser le contraire. Sa conduite exige des gestes mesurés. Mais une fois menée avec délicatesse, l'Alfa est l'une de ces grandes voyageuses capables de fendre l'air à vitesse grand V sans jamais donner l'impression de forcer... ni provoquer de maux particuliers. Sans devoir quitter le mode Race, il est toujours possible de revenir à une position plus souple de l'amortissement piloté d'une simple pression sur un bouton. Une astuce qui, loin du ruban lisse des circuits, profite autant à la constance des réactions qu'au confort de l'équipage. Revers de la médaille, la Giulia, plus souplement suspendue, n'est jamais en mesure de découper l'asphalte aussi précisément que sa plus fringante concurrente, encore moins en cas d'usage intensif. La fidélité avec laquelle le train avant de la BMW répond à la moindre oscillation du volant et l'autorité dont il fait preuve à l'inscription en courbe, quel que soit son rayon, permettent de se focaliser sur l'arrière. Ça tombe bien, l'essieu moteur est un joyeux drille.

Un équilibre sur mesure

Seule condition préalable à la pleine jouissance de cette M3, et pas des moindres : il faut se plonger dans la liste abyssale des différents paramètres réglables. Moteur, suspension, direction, transmission... Pourquoi pas, mais franchement, j'aimerais bien rencontrer celle ou celui qui regrettait jusqu'ici de ne pas pouvoir personnaliser le niveau d'assistance de frein...

La possibilité d'inhiber partiellement l'ESP, voire de le déconnecter totalement avant d'ajuster l'antipatinage selon dix positions différentes, est en revanche une bénédiction. Au gré d'innombrables combinaisons possibles, chacun peut ajuster finement l'équilibre de sa berline en fonction des conditions ou de son aisance à contrôler la glisse d'une propulsion de plus de 500 ch. Rien de mieux pour l'ego que de signer le bitume de larges traits de gomme sans se mettre en danger. Sans même savoir ce que cela donne avec les Michelin Pilot Sport Cup 2 proposés en supplément. Par son naturel aux limites et donc sa faculté à rendre le fil du rasoir aussi large qu'une jolie nationale sans que cela en devienne lassant, bien au contraire, cette nouvelle M3 évoque la M2 CS, la meilleure des BMW M de la dernière décennie à mes yeux. Dans ce tableau, la Giulia Quadrifoglio doit ici se contenter du meilleur second rôle, ce qui reste plus qu'honorable. ●

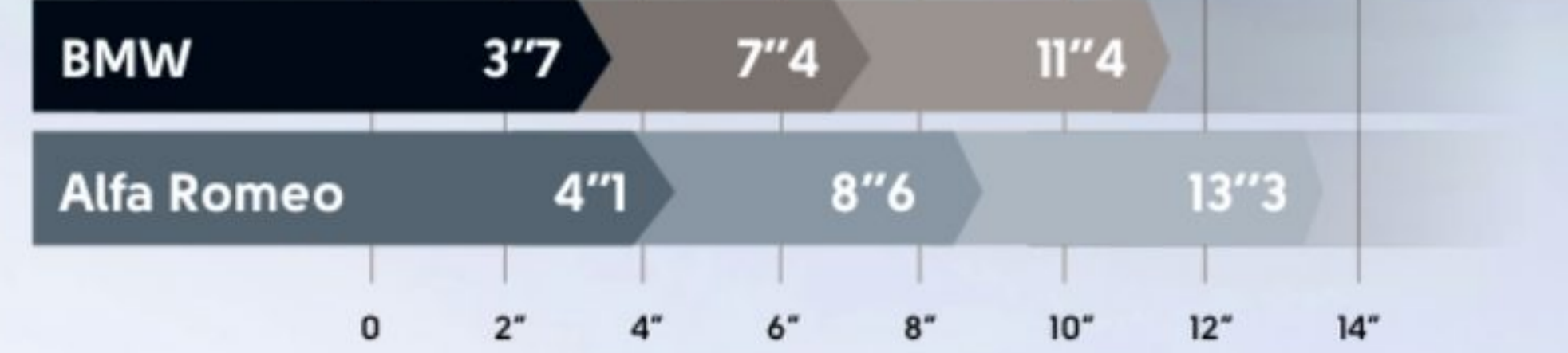


PERFORMANCES MESURÉES

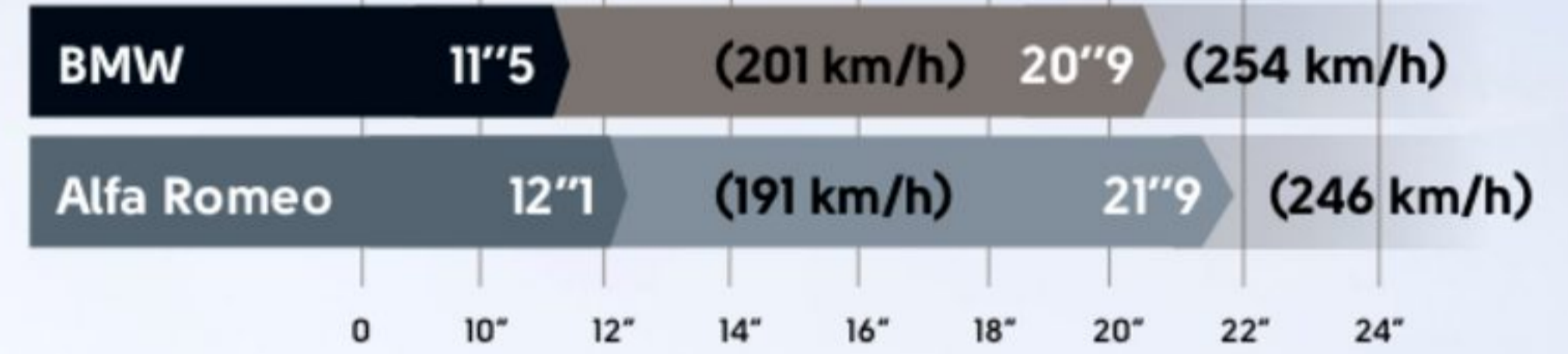
V. max.



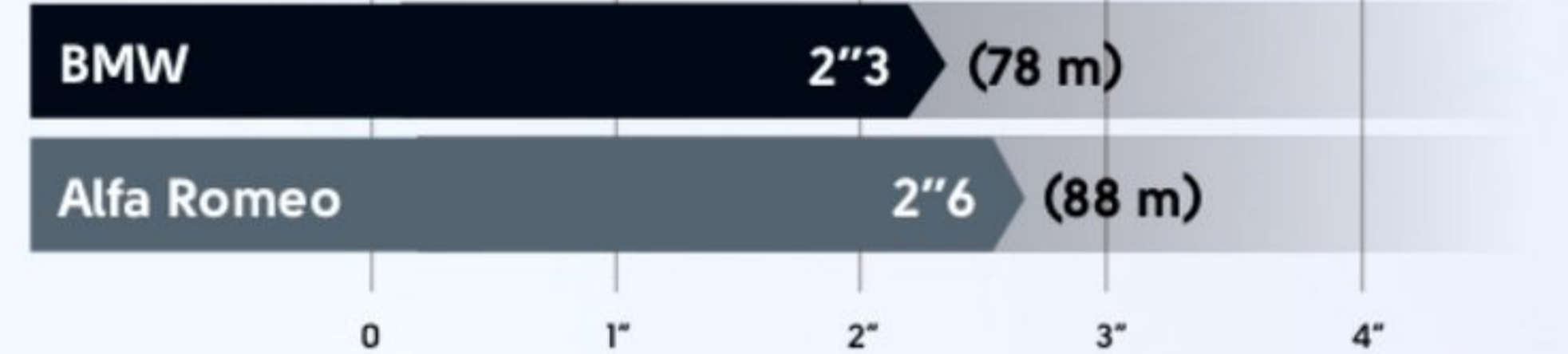
0 à 100/160/200 km/h



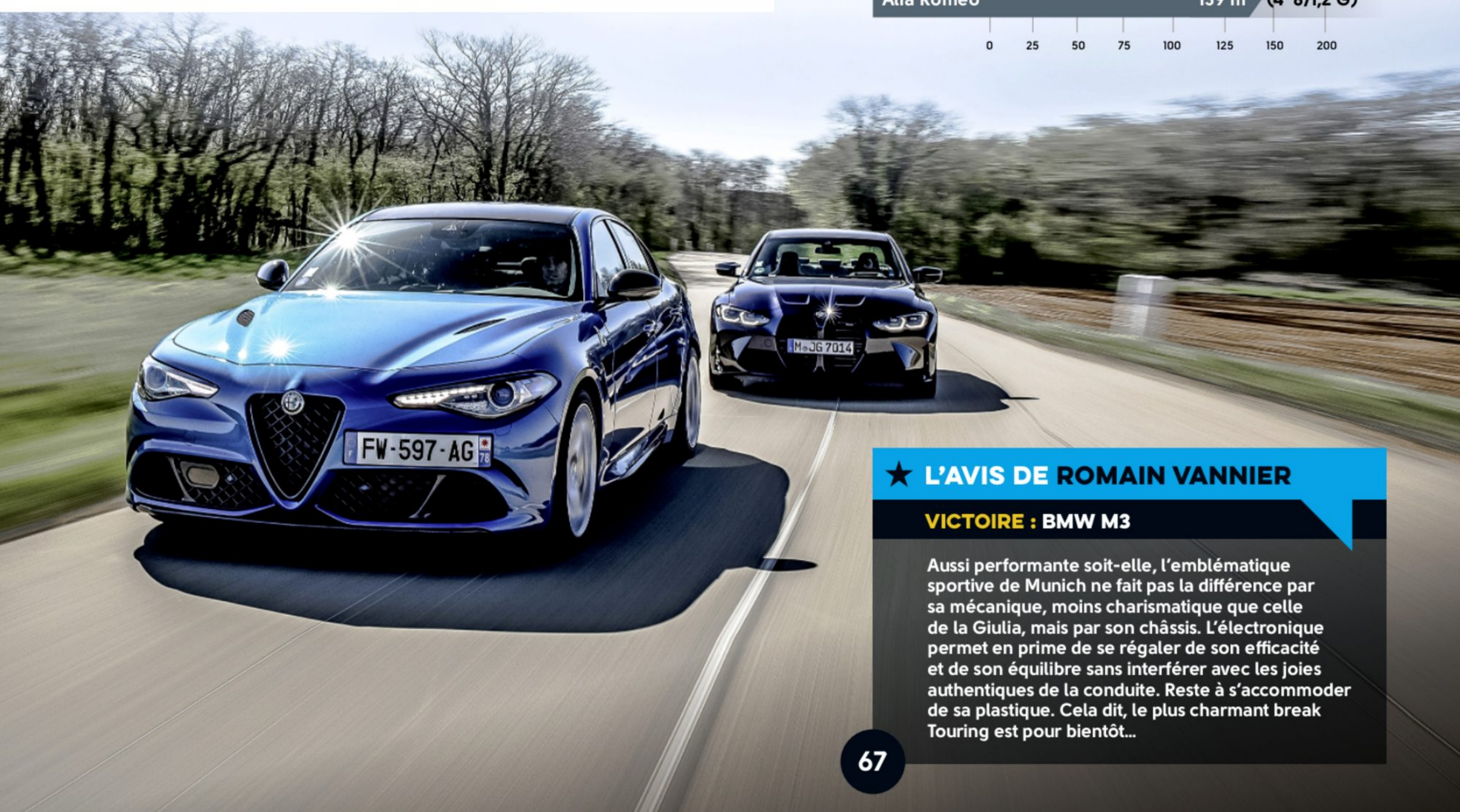
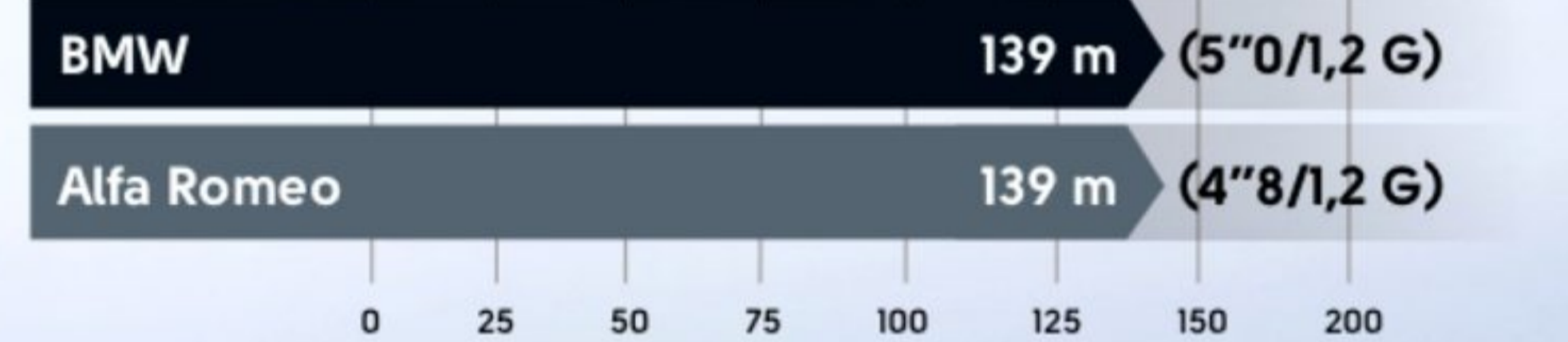
400 m/1 000 m D.A.



Reprise : 100 à 140 km/h (en Drive)



Freinage : 200 km/h à 0



★ L'AVIS DE ROMAIN VANNIER

VICTOIRE : BMW M3

Aussi performante soit-elle, l'emblématique sportive de Munich ne fait pas la différence par sa mécanique, moins charismatique que celle de la Giulia, mais par son châssis. L'électronique permet en prime de se régaler de son efficacité et de son équilibre sans interférer avec les joies authentiques de la conduite. Reste à s'accommoder de sa plastique. Cela dit, le plus charmant break Touring est pour bientôt...

SENS DESSUS DESSOUS

Même moteur 2.0 turbo de 310 ch et même dessous, mais pas la même vision de la compacte sportive.

La Cupra Formentor joue les SUV modernes quand l'Audi S3 défend les couleurs des berlines tirées à quatre épingles. Alors, ancienne ou nouvelle école ?

Cupra Formentor



Audi S3 Sportback





A

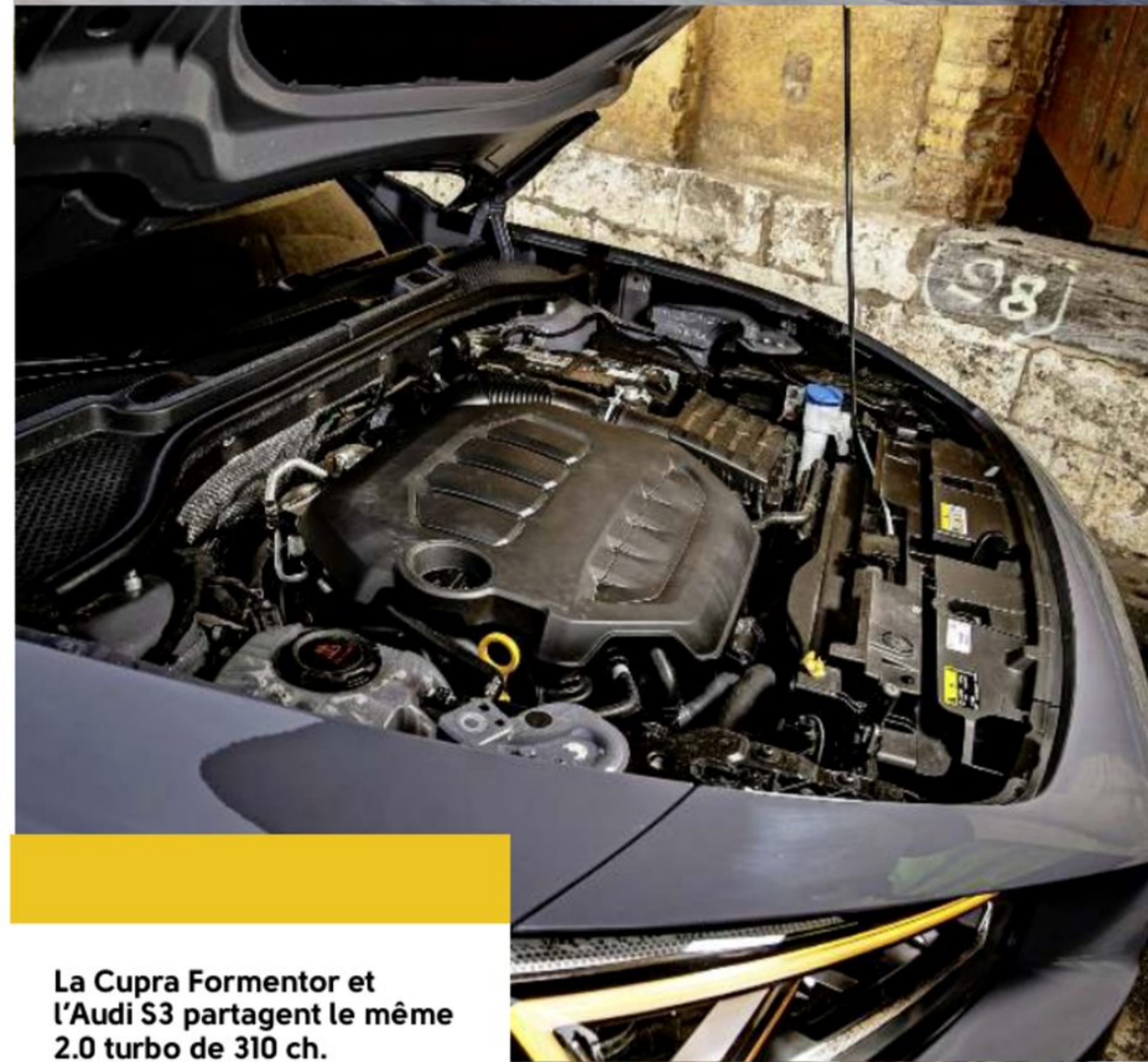
vec ses deux doubles sorties d'échappement séparées par un vaste diffuseur, sa face béante, ses élargisseurs d'ailes et ses jantes optionnelles de 19 pouces ornées d'une finition bronze, la Formentor bombe le torse avec un insolent aplomb. Histoire de rappeler ce qu'est un « SUV sportif ». Deux mots qui sonnent pourtant comme un parfait oxymore. A force de vouloir transformer

un engin aussi haut sur pattes et empâté en négociant en virages, on finit par se demander si les constructeurs ne prennent pas un malin plaisir à se compliquer la vie en tentant de concilier l'inconciliable. Alors pourquoi de tels paradoxes ? Parce que les SUV sont censés être le meilleur moyen de marquer les esprits pour la jeune marque « sportivo-premium » de Seat, pardi ! Première véritable Cupra de l'histoire, la Formentor suit la tendance et profite de la bienveillance du groupe Volkswagen. Au point d'être la première pièce rapportée à bénéficier du 5 cylindres Audi sans arborer quatre anneaux sur sa calandre. Encore faudra-t-il patienter jusqu'au dernier trimestre 2021 pour profiter d'un des 7 000 exemplaires de cette version VZ5, forte de 390 ch et dotée d'un mode Drift destiné à décoincer les zygomatiques.

Classique ou moderne ?

En attendant ce concert prometteur, la plus performante des Formentor compte aujourd'hui sur la bande-son plus classique de l'inusable 2.0 turbo allemand, dans sa déclinaison 310 ch. Un moteur qu'il partage au cheval près avec sa cousine Audi S3. Tout comme sa boîte de vitesses à double embrayage à sept rapports, sa transmission intégrale de type Haldex et cette fameuse plate-forme MQB Evo. Derrière ses dessous identiques, la dernière création d'Ingolstadt défend une vision traditionnelle de la compacte sportive. Valeur refuge depuis vingt ans, le label S3 conserve les ingrédients qui font son succès et c'est très bien ainsi. Ses fidèles apprécient toujours autant sa ligne classique, ses performances, son habitacle impeccable, sa facilité de conduite et son incroyable polyvalence, quitte à mettre la main au portefeuille. 56 740 € minimum, ce n'est déjà pas donné, mais en se faisant plaisir par le truchement d'options souvent indispensables et en intégrant ce fichu malus, l'addition de notre S3 d'essai avoisine les 73 000 €. Une compacte – aussi performante soit-elle – vendue au prix d'une sportive Alpine A110 S, ça pique ! Malgré une écotaxe bien plus lourde encore, notre Formentor d'essai revient pratiquement 13 000 € de moins, tout compris. Elle est aussi mieux équipée, en intégrant de série une suspension pilotée facturée 1 120 € chez la cousine d'Ingolstadt, et propose des options inédites comme un freinage optionnel Brembo. Evidemment, l'image de marque n'est pas comparable, mais un tel écart financier fait tout de même réfléchir. A ce prix, la S3 se décoince en délaissant son habituel carré Hermès au profit d'une tenue certes plus sportive mais autrement moins démonstrative que celle de l'ibère musclée. Difficile en revanche de justifier une qualité de fabrication en nette baisse pour l'habitué d'une marque aux habitacles tirés à quatre épingles. La présentation technologique et l'Audi Virtual Cockpit à l'instrumentation personnalisable font peut-être illusion, mais les plastiques des contre-portes et de la partie inférieure de la console centrale sont indignes des standards maison et de l'addition finale. Derrière son blason moins valorisant, la Formentor soutient la comparaison et s'offre une présentation plus sportive encore.

Ce fameux 2.0 turbo du groupe Volkswagen, vous le connaissez déjà sûrement. Dans sa déclinaison 310 ch, il reste toujours aussi efficace et plein comme un œuf. Le souffle de la respiration artificielle



La Cupra Formentor et l'Audi S3 partagent le même 2.0 turbo de 310 ch. Un moteur plein, tonique et très efficace à défaut de procurer le grand frisson. Il semble un peu plus démonstratif à bord du SUV, mais ce dernier engendre plus de mouvements de caisse que la compacte S3 quand la route se met à tourner.



LE FILTRE QUE POSE LA S3 ENTRE LE CONDUCTEUR ET LA ROUTE AINSI QUE LE MANQUE DE RESSENTI DE LA DIRECTION LAISSENT SUR LEUR FAIM LES VRAIS AMATEURS DE SPORT.



L'habitacle de la Cupra Formentor distille une ambiance plus sportive que celle de la S3. Le SUV propose une multitude de réglages de conduite et ses différences entre ses multiples modes d'amortissement apparaissent plutôt marquées. A bord de l'Audi, le conducteur est installé plus bas derrière un cockpit plus technologique.



AUDI S3 SPORTBACK

Moteur : 4 en ligne, turbo Cylindrée : 1 984 cm³
Puissance maxi : 310 ch à 5 450 tr/mn
Couple maxi : 40,8 mkg de 2 000 à 5 450 tr/mn
Transmission : intégrale, 7 rapports à double embrayage
Autobloquant/antipatinage : non/de série
Poids annoncé : 1 575 kg Rapport poids/puissance : 5,1 kg/ch
L - l - h : 4 351 - 1 816 - 1 438 mm Empattement : 2 630 mm
Pneumatiques : 225/40 R 18 (245/40 R 19 sur notre version d'essai)
Carburant : 55 l
V. max. : 250 km/h * 0 à 100 km/h : 4"8 *
Prix de base : 56 740 € Prix des options : 10 260 € Malus : 6 724 €
Prix du modèle essayé : 73 724 € (malus compris)
* Données constructeur.



CUPRA FORMENTOR

Moteur : 4 en ligne, turbo Cylindrée : 1 984 cm³
Puissance maxi : 310 ch à 5 450 tr/mn
Couple maxi : 40,8 mkg de 2 000 à 5 450 tr/mn
Transmission : intégrale, 7 rapports à double embrayage
Autobloquant/antipatinage : non/de série
Poids annoncé : 1 644 kg Rapport poids/puissance : 5,4 kg/ch
L - l - h : 4 450 - 1 839 - 1 528 mm Empattement : 2 680 mm
Pneumatiques AV & AR : 245/45 R 18 (245/40 R 19 sur notre version d'essai)
Carburant : 40 l
V. max. : 250 km/h * 0 à 100 km/h : 4"9 *
Prix de base : 44 670 € Options : 4 945 € Malus : 10 488 €
Prix du modèle essayé : 60 103 € (malus minimum compris)
* Données constructeur.



commence aux alentours de 2 000 tr/mn et conserve toute sa vigueur jusqu'à 6 500 tr/mn. Sa faculté à affoler le tachymètre démontre que chaque équidé promis sur la fiche technique pousse sa conscience professionnelle bien au-delà des espérances. Montée d'office, la boîte à double embrayage, qui égrène ses sept rapports plus vite que son ombre, participe à la performance. Toujours intuitive quand on la laisse faire, elle devient bien plus réactive au rétrogradage, lorsque son pilote décide de reprendre la main en jouant avec les minuscules palettes. Techniquement parlant, la démonstration impressionne.

D'un point de vue émotionnel en revanche, c'est bien moins flagrant. Comme beaucoup de ses congénères, le 4 cylindres sous amphétamines peine à émouvoir. Son caractère linéaire lisse les sensations d'accélération et sa sonorité ne laisse pas de grands souvenirs. La note délivrée dans la Formentor s'oublie toutefois moins rapidement. Non pas par la qualité de son timbre mais plutôt par la tessiture artificielle qu'elle recrache via les haut-parleurs quand vient l'idée de jouer avec les programmes de conduite plus dynamiques. En Sport, passe encore, même si le trait verse déjà dans la caricature, mais en mode Cupra, le bourdonnement de chalutier frôle le ridicule. Heureusement que chaque paramétrage de conduite est réglable individuellement ! Derrière ce détail, la Formentor semble aussi faire meilleur usage d'un moteur pourtant censé être identique. Moins policé qu'à bord de l'Allemande, le bloc délivre ici une once de punch supplémentaire à mi-régime, avec un effet turbo plus marqué. Sous un caractère mécanique plus affirmé, la Formentor paraît même largement aussi performante qu'une S3 pourtant délestée de 69 kg aux dires des constructeurs. Dommage que les conditions météo ne nous aient pas permis de le vérifier à Mortefontaine.

De plus en plus proches

Comme la majorité des Audi, la S3 a le don de mettre tout de suite à l'aise. La douceur des commandes et le gabarit raisonnable incitent à hausser le rythme en toute confiance. Les programmes de conduite personnalisables (réponse moteur, gestion de boîte, assistance de direction, sonorité à l'échappement et amortissement avec l'option suspension pilotée) amplifient encore la polyvalence que l'on attend d'une telle compacte. Son châssis rigoureux et son train avant plutôt précis en font un outil rapide, même si le plus impressionnant reste sa facilité de conduite. Il suffit de tourner le volant pour prendre ses distances avec la majorité du parc automobile, sans le moindre mouvement de caisse parasite, surtout dans le programme

le plus dynamique. La motricité de la transmission intégrale permet de profiter pleinement du potentiel des 310 ch et d'accélérer sans arrière-pensées, même quand la météo fait des siennes. C'est efficace et incroyablement rassurant, mais peu gratifiant. Le filtre que pose la S3 entre le conducteur et la route ainsi que le manque de ressenti de la direction à la démultiplication directe laissent sur leur faim les vrais amateurs de sport. Le train arrière imperturbable au lever de pied ou en rentrant sur les freins rassure autant le quidam qu'il peut frustrer les pilotes. Ce trait de caractère rappelle que la S3 est une compacte rapide et performante mais pas une pure sportive à la manière d'une GTi authentique. Cela fait maintenant vingt ans qu'elle reste fidèle à cette ligne de conduite et la quatrième génération ne déroge pas à la règle. Logique ! Grimper à bord de la Formentor donne l'impression de dominer davantage la route, mais la position de conduite est particulièrement basse pour un SUV. Voire plus sportive encore qu'à bord de la S3, grâce aux jolis sièges baquets optionnels, facturés 700 €. Son capot plus proéminent procure la sensation de conduire un véhicule plus imposant, mais aussi autrement plus moelleux une fois la suspension pilotée mise dans son mode plus confortable. Si ses quinze réglages tiennent davantage du gadget marketing, l'amortissement fonctionne tout de même sur un spectre plus large que dans l'Audi. Sauf qu'en forçant le rythme, les mouvements verticaux deviennent un peu plus marqués et la précision s'en ressent à l'approche des limites. Sa hauteur de caisse plus importante, son architecture de SUV et ses pratiquement 70 kg de plus la rendent légèrement moins stable sur les gros freinages et moins efficace dans l'absolu. Un peu moins efficace, peut-être, mais assez proche des sensations distillées par la S3 et largement aussi plaisante. Sans être un modèle de transparence, la direction se montre un peu plus communicative. Avant d'être un pétillant SUV latin, la première véritable Cupra de l'histoire reste d'abord un modèle du groupe Volkswagen au sérieux indéniable ! ●

Le groupe Volkswagen propose deux visions bien distinctes de la sportivité avec une même base technique. La Cupra Formentor est l'un des SUV les plus enjoués de la catégorie compacte quand l'Audi propose une GTi B.C.B.G. incroyablement performante qui ne verse pas dans la radicalité.

★ L'AVIS DE JACQUES WARNERY

VICTOIRE : AUDI S3

La première Cupra est une belle surprise et rares sont les SUV à se montrer aussi dynamiques. Son châssis répond présent au moment de hausser le ton et sa mécanique la rend aussi performante que le gratin des compactes. Elle reste tout de même un peu moins rigoureuse pour suivre le rythme d'une Audi S3 peu démonstrative mais plus efficace en conduite rapide.



La CS est plus rigoureuse que la Competition, notamment en matière de verrouillage des débattements verticaux. Mais rassurez-vous, elle est avant tout une M, avec un tempérament trempé et une propension, lorsque les aides sont déconnectées, à vous faire découvrir le paysage par les vitres latérales.



SUPERTEST BMW M2 CS

HAPPY FEW

Expression anglaise : désigne un nombre de personnes triées sur le volet pour bénéficier d'un service ou d'un objet en exclusivité. **Sachant que la M2 CS sera limitée à 2 200 unités, que nous sommes aujourd'hui au Mans et qu'il fait beau, je pense qu'on peut raisonnablement dire que nous faisons partie des "happy few".**

Par Sylvain Vétaux Photos Laurent Villaron



L'AVIS DE... CHRISTOPHE TINSEAU

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



“C'EST UNE AUTO ÉQUILIBRÉE, FACILE À PRENDRE EN MAIN, QUI PARDONNE BEAUCOUP, MAIS LORSQUE TU EN ATTEINS LES LIMITES, SES RÉACTIONS SONT PARFOIS BRUTALES.”

Christophe Tinseau



Circuit Bugatti

- 4 185 m ■ 11 virages ■ Largeur de piste : 10 à 15 m
- Conditions de piste : 18 °C, 4 km/h de vent
- Pneus Michelin Sport Cup 2 neufs

« **J**e suis quand même un peu déçu, car sur le papier, c'est tout ce que j'aime : une propulsion, avec un moteur coupleux qui prend des tours, un bloc turbo qui se comporte comme un gros atmo et un look d'enfer. Je la tenais mieux aussi que la M2 normale en sortie de virage, mais c'est probablement lié aux pneus. Le principal reproche que je lui fais, c'est son comportement dynamique, notamment en entrée de courbe. » Comme expliqué dans l'essai ci-contre, nous témoignons à Christophe de notre étonnement, la CS se comportant, à notre modeste niveau, très bien sur petites routes. « Je t'assure, enchérit-il, elle ne tourne pas. Peut-être est-ce dû aux Cup 2, qui sont presque trop bons et poussent l'avant à la réaccélération. Comme elle a du mal à aller à la corde, je rajoute du braquage et je me retrouve parfois avec trop d'angle à la remise des gaz, et dans ce cas, l'arrière vient brusquement. » Nous qui disons que la M2 CS est l'outil presque parfait pour le drift sans frayeur... « T'as raison. Lorsque tu la violentes moins,

elle est plus facile à cerner et glisse de façon progressive. C'est une auto équilibrée, facile à prendre en main, qui pardonne beaucoup, mais lorsque tu en atteins les limites, ses réactions sont parfois brutales. » Elle a quand même des qualités, cette M2 ? « La boîte est top : ça passe nickel. L'étagement est juste un peu étrange avec les trois premiers rapports courts et, ensuite, c'est l'inverse. J'ai voulu dans le raccordement descendre en deux, mais je me retrouve tout de suite en sur-régime. » Christophe, comme nous, loue les efforts réalisés par l'enseigne bavaroise en matière de freins. « Une fois encore, je n'ai aucun souci. Je me rappelle une époque où, au milieu du deuxième tour, je n'avais plus rien : que de progrès ! » Nous quittons notre professeur en lui réclamant une dernière réponse : s'il devait choisir une M, ne serait-ce pas quand même celle-là ? « Non, je ferais en sorte de trouver une M4 CS : c'est de loin la BMW qui m'a le plus enthousiasmé ces dernières années. » En attendant de passer la nouvelle M4 sur le grill ?



E

Il existe aussi en noir ou en gris, pour ceux qui seraient effrayés par cette livrée très Subaru. Mais c'est peut-être comme ça qu'elle en jette le plus. Les jantes dorées too much, le toit en carbone à la trame large, le bossage sur le capot, la lame tranche-cheville : la M2 CS fait passer la Competition, aux formes déjà appétissantes, pour un Uber... « On dirait une caisse de DTM », réagit Christophe, à

notre arrivée au Bugatti. Telle quelle, la CS pourrait s'illustrer dans le dernier *Fast & Furious* sans qu'elle détonne. Certains la trouveront outrancière, tapageuse, racoleuse ou tout simplement moche : libre à eux d'avoir tort, car la M2 CS, qui est peut-être tout ça, est avant tout une M comme on les affectionne. Son gabarit est contenu (4,46 m), son moteur ne compte pas plus de cylindres qu'il n'en faut (six, en rang d'oignons), il n'y a que deux roues qui se chargent de propulser les 1 569 kg de ce Schtroumpf costaud, il y a trois pédales, un volant épais, du bruit qui sort de l'échappement, des sièges qui maintiennent sans comprimer : je suis amoureux ! J'en veux une. « C'est 100 000 € », répond le monsieur de chez BMW. Gné ? Une série 2 ? « La Competition est à 68 000 € ! » « Oui, mais il n'y aura que 2 200 CS produites. » 32 000 € pour 40 ch de plus, un capot, un toit en carbone et des jantes bling-bling : si vous vous sentez l'âme d'un mécène, n'hésitez pas à vous faire connaître, d'autant que cette supertourisme homologuée a disparu du catalogue. La M2 CS se paie le luxe de coûter plus cher qu'une Cayman GT4 et, comme notre modèle d'essai optionné, réclame près de 143 000 € ; il est même plus onéreux qu'une Carrera de base... La CS est trop bleue, trop chère, trop m'as-tu-vu, et pourtant...

A la main, c'est bien

Pourtant, impossible de ne pas être heureux à bord de la bête. La CS boîte méca est-elle plus vélocité que la Competition boîte robotisée ? Pas d'après notre radar. Malgré des Michelin Sport Cup raides de neuf, s'élancer sur les premiers mètres n'est pas chose aisée. Le 0 à 100 que nous enregistrons (4"6) est sans surprise ●●●



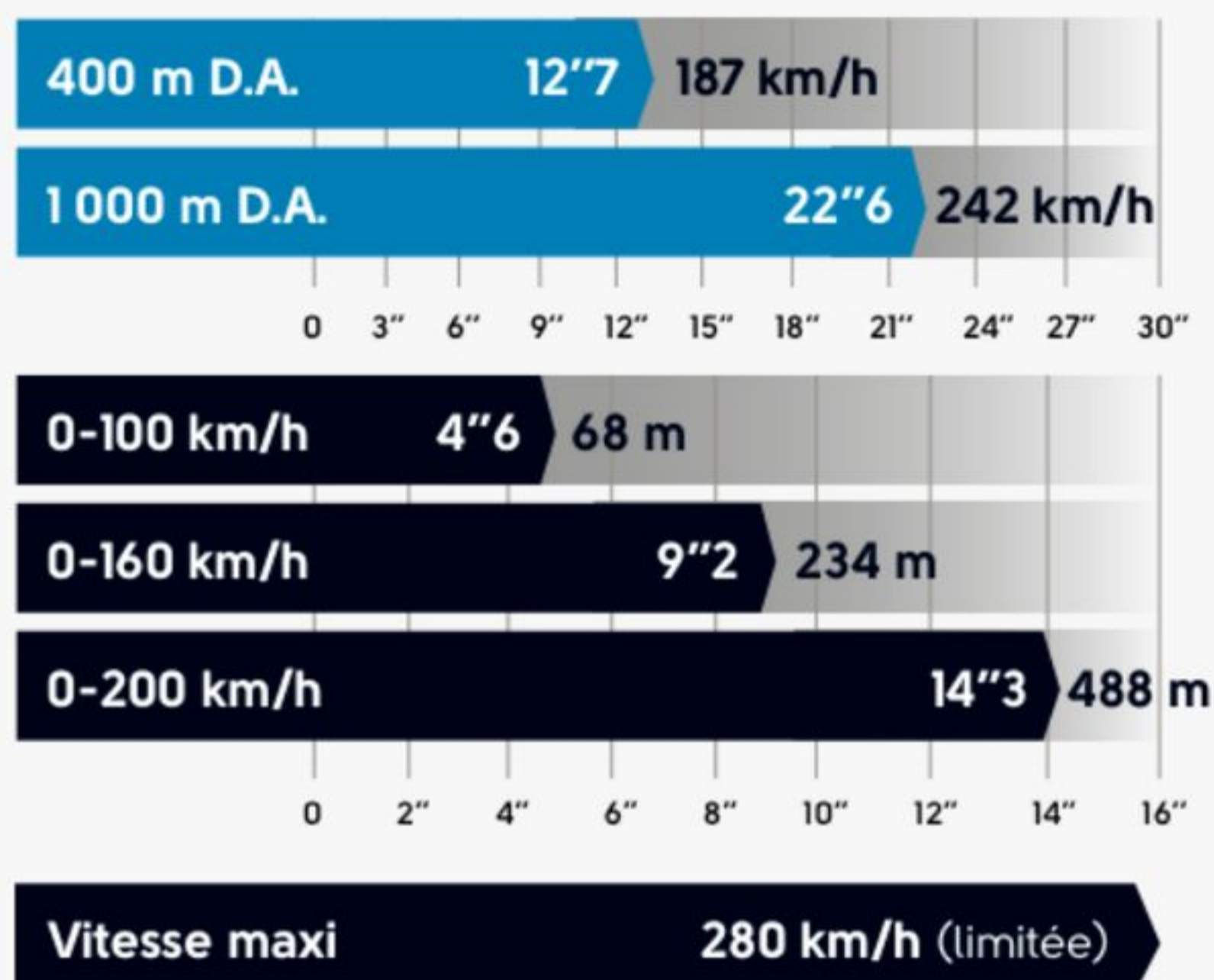
TEMPS DE RÉFÉRENCE

Extrait du classement de Sport Auto

1	1'38"50	McLaren Senna *	47	1'51"34	Porsche Cayman GTS (2018)
2	1'41"65	McLaren 720S	48	1'51"35	Nissan GT-R * (2017 - 570 ch)
3	1'42"49	Lamborghini Huracán Performante *	49	1'51"37	Nissan GT-R * (2010 - 485 ch)
4	1'42"63	Porsche 918 Spyder *	50	1'51"55	Jaguar F-Type SVR
5	1'43"38	Radical RXC Turbo 500 *	51	1'51"97	Porsche 911 Carrera S (991 - PDK)
6	1'43"73	McLaren 600LT	52	1'52"04	Aston Martin Vantage (2018)
7	1'44"04	McLaren 675LT *	53	1'52"09	Lotus Exige S *
8	1'44"06	Porsche 911 GT3 RS *	54	1'52"16	Corvette Stingray
9	1'44"28	Ferrari 488 GTB *	55	1'52"24	Mercedes-AMG GT63 S
●●●					
18	1'46"98	McLaren 12C Spider *	BMW M2 CS		
19	1'47"08	Porsche 911 GT2 RS (997) *	56	1'52"66	
20	1'47"13	McLaren 570S *	57	1'52"70	Lamborghini Urus
21	1'47"27	Mercedes-AMG GT R *	58	1'52"88	BMW M5
22	1'47"29	Audi R8 Performance	59	1'53"11	Audi TT RS (2017)
23	1'47"30	Lamborghini Aventador	60	1'53"50	Aston Martin DB11
ex. 24	1'47"35	Audi R8 V10 Plus *	61	1'53"51	Audi R8 V10
ex. 24	1'47"35	Lamborghini Aventador SV	62	1'53"57	Mercedes AMG SLS Coupé
26	1'47"52	Porsche 911 GT3 RS 4.0 (991)	63	1'53"90	Porsche 718 Boxster S
27	1'47"53	Lamborghini Gallardo Superleg. *	64	1'54"04	Mercedes SL 63 AMG
28	1'47"93	Porsche 911 Turbo S (991 Ph. 2)	65	1'54"36	Toyota Supra GR
29	1'48"48	Porsche 911 GT3 (991) *	66	1'54"47	Mercedes A 45 S AMG 4Matic+
30	1'48"63	Porsche 911 Turbo S (991)	67	1'54"96	BMW M2 Competition
31	1'48"70	Ariel Atom 300 *	68	1'55"07	Honda Civic Type R
32	1'49"22	Porsche 911 Carrera S (992)	69	1'55"15	Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
33	1'49"25	Porsche 911 GT RS 3.8 *	70	1'55"20	BMW M4 Coupé DKG
34	1'49"34	Audi R8 V10 RWD	71	1'55"39	Aston Martin Vanquish Coupé
35	1'49"37	Porsche 718 Cayman GT4	72	1'55"45	Porsche Boxster Spyder
36	1'49"47	Porsche 911 GTS (2017)	73	1'55"46	Porsche Panamera Turbo S
37	1'49"50	Chevrolet Corvette ZR1 *	74	1'55"47	Ford Mustang Bullitt
38	1'49"60	Honda NSX (2017)	75	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)	117	2'02"23	Renault Mégane R.S. Trophy
41	1'49"98	KTM X-Bow R 300 *	Hors classement (pluie)		
42	1'50"12	BMW M4 CS *	-	2'06"37	Nissan GT-R Nismo (2019)
43	1'50"35	Porsche Taycan Turbo S	-	2'09"28	BMW M8 Gran Coupé
44	1'51"00	Caterham 485 R *	-	2'09"94	Alpine A110 S
45	1'51"18	Mercedes-AMG GT S	-	2'13"65	Renault Mégane R.S. Trophy R (2019)
46	1'51"29	Porsche Cayman GT4 *			

NOS CHIFFRES...

EN PISTE



REPRISES

De 100 à 140 km/h en 4°	3"5 (118 m)
De 100 à 140 km/h en 5°	4"2 (141 m)
De 100 à 140 km/h en 6°	5"3 (176 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h	141 m/5"1/1,1 G
-----------------	-----------------

CONSOMMATION

En conduite sportive	16,6 l/100 km
En conduite extrême	23,7 l/100 km
Autonomie sportive	290 km
Autonomie extrême	195 km
ECE (mixte)	10,4 l/100 km

VITESSE MAXI

1 La M2 CS, avec ses appendices marqués et son profil relativement haut, n'est pas taillée pour courser les F1. Sur la dernière voie de l'anneau de vitesse, on sent que le 3 l peine à relancer au-delà de 250 km/h, mais notre radar enregistre néanmoins 265 km/h avant que nous ne lâchions, faute de privatisation de la piste. Les 280 km/h annoncés sont donc crédibles, sans la pente prononcée de notre terrain de jeu habituel...

ACCÉLÉRATIONS

2 Aiguille calée sur 3 400 tr/mn, régime auquel le couple est à son paroxysme, l'embrayage est relâché, salué dans un joli signal de fumée. On réduit donc la pression de droite de quasi 1 000 tr/mn et la CS s'élance avec juste ce qu'il faut de patinage avant de retrouver ensuite sa motricité. Il faut être attentif au compte-tours et les premiers rapports imposent de ne pas ôter la main du levier

de vitesses. Notre appareil de mesure nous informe d'ailleurs qu'anticiper le passage des vitesses à 7 000 tr/mn n'a aucune incidence sur les performances.

FREINAGES

3 D'abord prendre les freins avant de débrayer, histoire de casser la vitesse avant de désaccoupler la force motrice : la M2 CS fait l'exercice à trois reprises sans que les distances s'allongent. Le toucher de la pédale de frein est moins franc qu'avec du PCCB (Porsche), mais le dosage s'opère facilement. On note juste, en raison du manque de retenue de la M2 CS sur la compression, une plongée importante au freinage, plus que dans une TT RS ou une Cayman.

COMPORTEMENT

4 Si la M2 CS n'est pas exempte de défauts au Mans, sur la piste routière du Ceram, elle nous prouve au contraire son habileté. Oui, elle prend du roulis, mais cela n'en rend ses réactions que plus prévisibles. Comme ce tracé est étroit, on conserve le mode MDM qui permet déjà de sortir de l'épingle avec le goudron en ligne de mire de la vitre passager. Sur la section pavée, seul le mode Sport Plus de la suspension génère des heurts inconfortables.



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

ELLE SAIT ÊTRE SILENCIEUSE, CALÉE AU RÉGULATEUR SUR AUTOROUTE, MAIS SE FAIT BAVARDE, SANS ÊTRE PIPELETTE, SUR LA PISTE. L'ÉCHAPPEMENT ACTIF NE DÉLIVRE AUCUNE FAUSSE NOTE.





BANC DE PUISSANCE

Lors du premier passage, l'écran de contrôle s'affole : plus de 470 ch ! Mais David, de DM Performance, estime que la mesure n'est pas fiable (les courbes étaient hachées) et qu'il faut réitérer l'exercice. Le second run sera le bon. La température ambiante (24 °C) n'est même pas favorable, mais le S55 livre un diagramme superbe, avec un couple généreux (57,4 mkg au lieu de 56,1) constant de 3 400 à 5 500 tr/mn. Notons qu'à 7 000 tr/mn, le 6 en ligne délivre encore plus de 40 mkg. Le banc de puissance relève en définitive 467 ch, sur le 4^e rapport.

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM PERFORMANCE

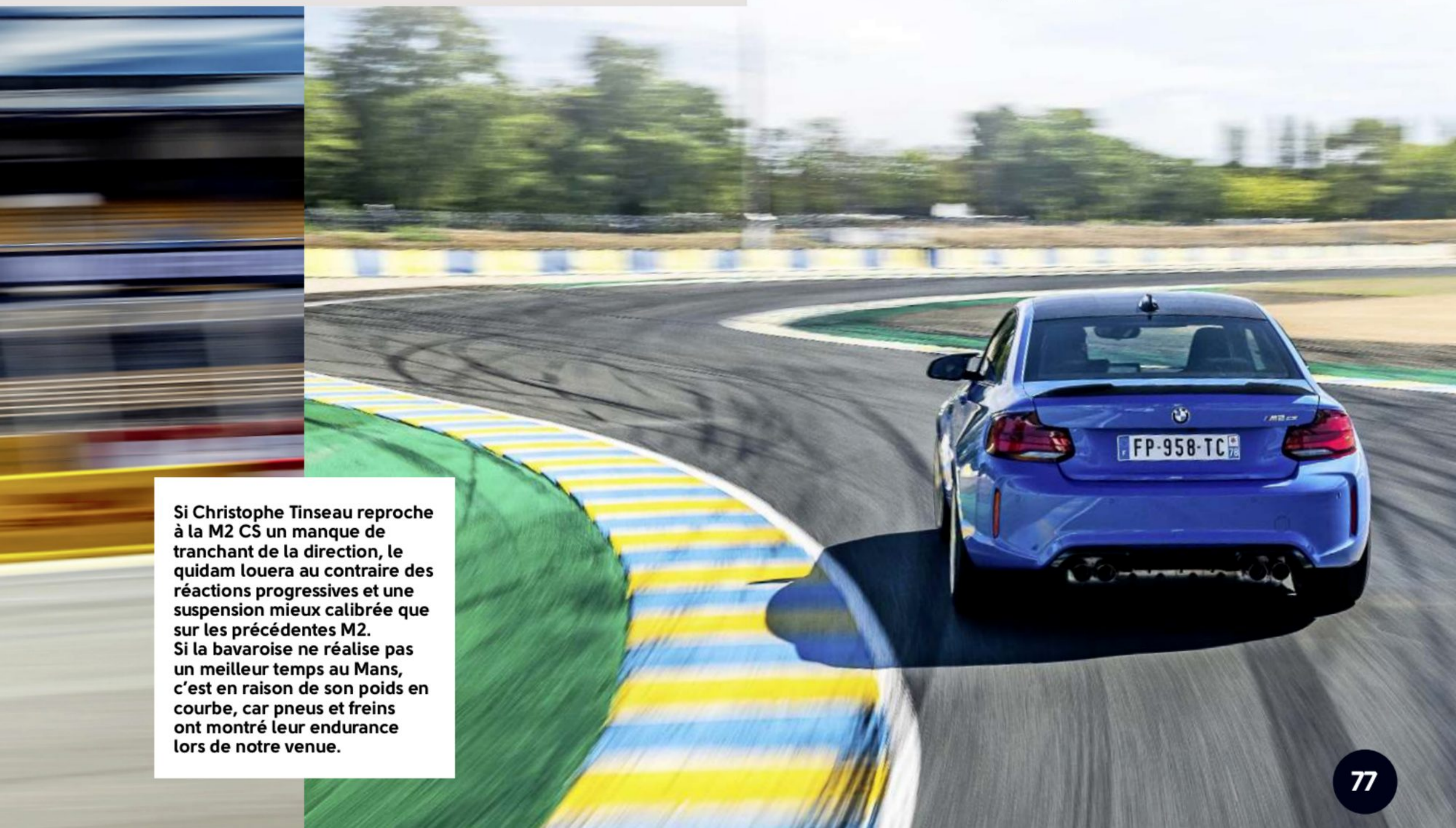
Mesures effectuées sur banc SuperFlow's WinDyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1 200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures s'effectuent en freinant les rouleaux et en les accélérant. C'est donc la force nécessaire à leur ralentissement et à leur accélération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



moins bon que celui annoncé (4"2) alors que la motricité est correcte. Pour doubler la mise, la M2 Competition, pourvue de la DKG, avait besoin de 14"6. Notre CS prend les devants (14"3) malgré le temps perdu à passer soi-même les rapports. On espère alors que le 1 000 m. D.A. sera du même acabit, mais c'est raté : la CS, en 22"6, abdique pour un dixième. Faut-il s'en formaliser ? Probablement pas, car l'intérêt mécanique de la CS est ailleurs. Le bloc S55 biturbo (mais simple turbine) est à injection directe et calage en continu des arbres à cames. Les courbes obtenues lors du passage au banc chez nos amis de DM Performance confirment le ressenti au volant. Ce moteur se comporte plus comme un gros atmo que comme un gros turbo, et n'y voyez là aucun reproche de notre part. Si la poussée est franche à bas régime, elle va crescendo ensuite. Il n'y a bien qu'après 7 000 tr/mn (le rupteur est 500 tours après) que cette vigueur s'estompe. La partition jouée par ce 6 en ligne privilégie les basses aux clairons, mais la sonorité, chaleureuse et un brin sauvage au-delà du mi-régime, rappelle de beaux souvenirs à nos esgourdes.

Véloce mais pas pistarde

Mécaniquement, qu'elle soit CS ou Competition, la M2 coche toutes les bonnes cases. Elle sait être silencieuse, calée au régulateur sur autoroute, mais se fait bavarder, sans être pipelette, sur la piste. L'échappement actif est moins exubérant que chez Jaguar mais ne délivre aucune fausse note. Trois programmes « moteur » sont disponibles, via un petit bouton à gauche du levier de vitesses (Confort, Sport et Sport Plus). Dès le deuxième mode, la CS assure le talon-pointe toute seule, avec juste ce qu'il faut de relance dans les tours pour aider au rétrogradage, mais pas suffisamment pour que tout le monde pense que vous avez conservé le pied sur l'embrayage. « *C'est tellement bien fait que je ne m'en suis pas rendu compte* », ajoute notre pilote maison. Lui qui raffole des voitures de caractère, nous lui demandons si la CS pourrait intégrer son garage. « *Si elle avait eu un train avant, peut-être.* » Il est temps de revenir sur le chrono que vient de réaliser Christophe... Les conditions ne peuvent être meilleures le jour de notre venue et nous commençons les tours chronométrés, au petit matin, à la fraîche. A l'entame du troisième, Christophe annonce vouloir rentrer au ●●●



Si Christophe Tineau reproche à la M2 CS un manque de tranchant de la direction, le quidam louera au contraire des réactions progressives et une suspension mieux calibrée que sur les précédentes M2. Si la bavaroise ne réalise pas un meilleur temps au Mans, c'est en raison de son poids en courbe, car pneus et freins ont montré leur endurance lors de notre venue.

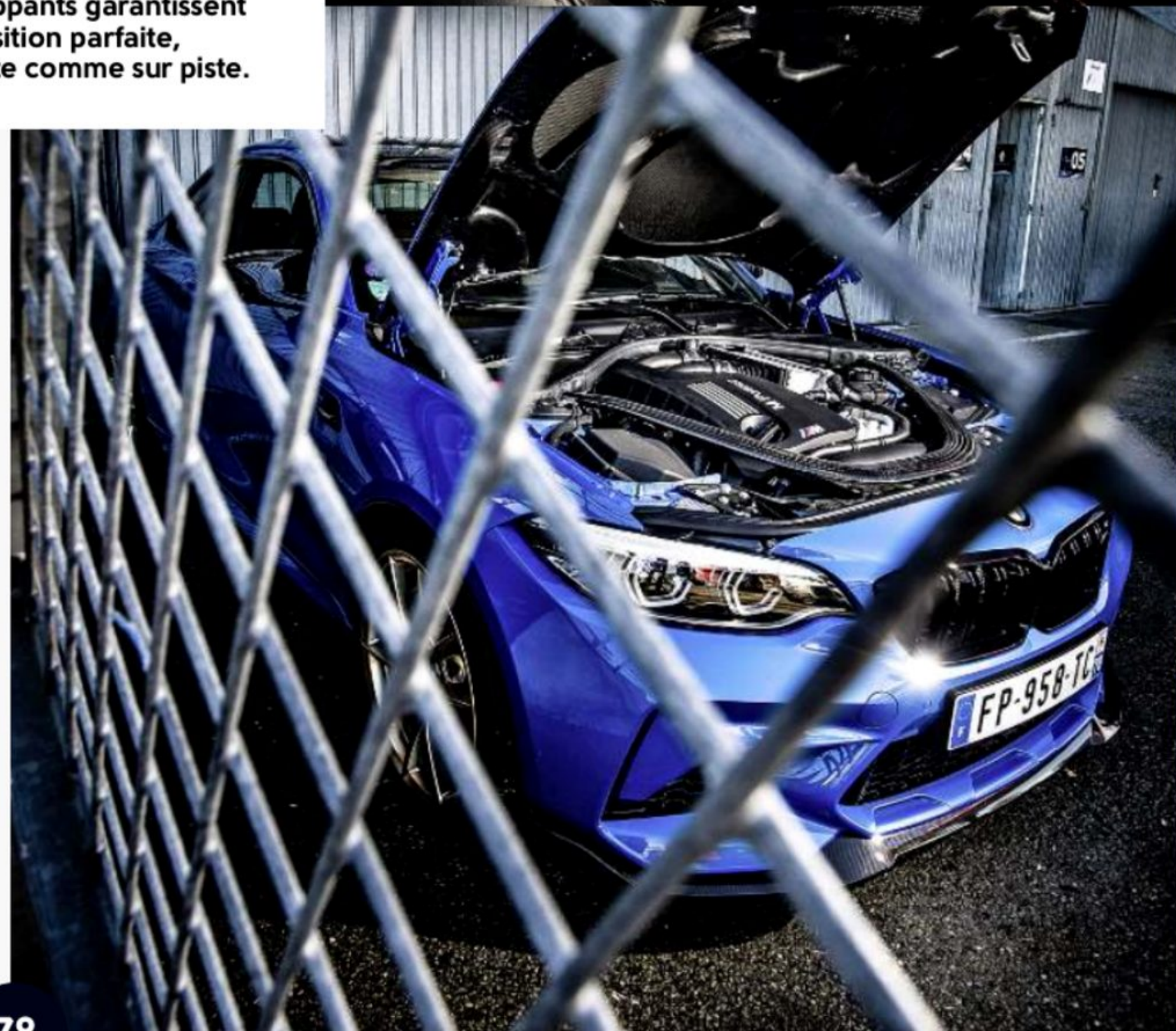


Alcantara, cuir, carbone, gros volant, petit pommeau, planche de bord massive, console centrale constellée de commandes : le cockpit de la M2 CS est un brin old school, mais comme l'ergonomie est sans faille, on y trouve vite ses marques. Les baquets très enveloppants garantissent une position parfaite, sur route comme sur piste.



TECHNIQUE

Type : **6 en ligne, 24 V, injection directe, biturbo**
 Position : **AV, longitudinale** Cylindrée : **2 979 cm³**
 Alésage x course : **84 x 89,6 mm** Rapport volumétrique : **10,2**
 Régime maxi : **7 500 tr/mn** Puissance maxi : **450 ch à 6 250 tr/mn**
 Puissance au litre : **150 ch**
 Couple maxi : **56,5 mkg à 2 350 tr/mn** Couple au litre : **19 mkg**
 Transmission : **roues AR, 6 manuels (7 robotisés en option)**
 Autobloquant : **actif M Piloté** Antipatinage : **de série, déconnectable** Scx-Cx : **NC**
 Suspension AV/AR : **McPherson, bras inférieurs triangulés, suspension pilotée sur 3 niveaux/essieu multibras, suspension pilotée sur 3 niveaux**
 Direction : **crémaillère assistance électromécanique**
 Tours de volant - diamètre de braquage : **2,5 - 11,7 m**
 Freins AV/AR : **disques ventilés & percés, étriers 4 pistons AV / 4 pistons AR (disques carbone-céramique en option)**
 Antiblocage : **de série**
 Poids constructeur/contrôlé : **1 550/1 569 kg**
 Répartition AV/AR : **52/48 %** Rapport poids/puissance : **3,5 kg/ch**
 L - l - h : **4 461 - 1 871 - 1 414 mm**
 Empattement : **2 693 mm** Voies AV/AR : **1 579/1 601 mm**
 Roues AV & AR : **9 & 10 x 19**
 Pneumatiques AV & AR : **245/35 & 265/35 ZR 19** Carburant : **52 l**
 Prix de base : **99 800 €** Options : **13 180 €** Malus : **30 000 €**
 Prix du modèle essayé : **142 980 €** (n'est plus commercialisée)



stand. « *Je ne la tiens plus : j'ai beaucoup de sous-virage en entrée, ce qui me contraint à surbraquer, et à la remise des gaz, c'est violent !* » Le Blésois n'est pas tendre, comme souvent, et c'est pour ça que nous faisons appel à ses services, car le garçon met d'emblée le doigt sur les défauts en conditions, il est vrai, extrêmes. Et dans le cas de la M2 CS, ce qui pêche, c'est apparemment son pouvoir directionnel. Soyons francs : pour une utilisation quotidienne, la direction nous semblait pourtant probante. La jante en Alcantara du volant (optionnelle) est massive (Christophe la trouve d'ailleurs trop épaisse) et les roues avant se jettent à la moindre sollicitation. L'assistance électrique est certes inutilement dense en Sport Plus sur la route, mais la copie rendue par la CS nous semblait valoir au moins la moyenne. Sur le routier de Mortefontaine, qui simule une départementale sinueuse, la bavaroise changeait d'appui avec précision. Qu'est-ce qui cloche au Bugatti ? Le rythme effréné de notre camarade, trop musclé pour les McPherson de la BMW. La suspension pilotée (là aussi, trois modes sont proposés) n'arrive pas à juguler les mouvements de caisse. Ces derniers sont mieux contenus que sur la Competition. La souplesse en compression contraint notre expert à tempérer sa fougue, notamment en entrée des portions rapides que sont La Chapelle ou le Chemin-aux-Bœufs. Mais, une fois encore, sur route, la M2 CS satisfera 99 % de ses utilisateurs.

On en fait des choses, en 2 secondes

Moins caractérisée que par le passé (la M2 n'a jamais raffolé du bosselé), la CS fait néanmoins savoir, par un délestage de sa poupe, lorsque l'allure est incongrue. Son talent, elle nous le balance au visage sur route ondulante parfaitement surfacée. La souplesse de la suspension rend ses réactions prévisibles et, une fois ses belles hanches sur leurs appuis, la super M2 ne bronche plus, laissant le soin à son dompteur d'ouvrir en grand les vannes. Et si l'envie de regarder le paysage par les fenêtres est irrésistible, il suffit de basculer en mode MDM, aux réglages suffisamment permissifs pour se faire quelques suées. « *C'est vraiment bien paramétré, et c'est rare, un mode intermédiaire du contrôle de stabilité si pertinent* », enchérit l'ami Tinseau. Finalement, et lorsqu'on flirte avec les limites, la CS semble à la fois plus précise, équilibrée et facile à cerner que la Competition. Et nous ne sommes pas au bout de nos – bonnes – surprises... Christophe a beau trouver bien des défauts à sa monture du jour, le chrono est impartial. La CS boucle les 4,185 km du Bugatti en 1'52"66.

C'est plus de 2" de mieux que la Competition. Sachant que l'édition limitée accélère moins fort, c'est donc qu'elle grappille des dixièmes ailleurs. C'est tout le paradoxe : elle pousse moins, mais va plus vite. Les liaisons au sol seraient donc l'une des raisons de cet excellent temps. « *Ça la met loin quand même derrière la Cayman* », lance le pilote. La version GTS (2018) du coupé Porsche effectuait le tour en 1'51"34 : c'est mieux, mais il n'y a pas non plus un gouffre. La M2 CS est surtout devant une TT RS (1'53"11) au moteur encore plus explosif et qui réclame nettement moins de concentration au volant. Si les trains roulants n'ont guère évolué (ils sont principalement en aluminium forgé), le différentiel piloté Active M et les aides électroniques ont été affinés. Ce bon chrono, la CS le doit donc, par déduction, surtout à ses pneus, des Michelin Cup 2 dont on connaît les prouesses dans ces conditions parfaites (pas d'humidité, températures clémentes). Cette monte auvergnate permet à la lourde teutonne de signer un temps canon tout en garantissant de fortes décélérations, y compris répétées. Les disques carbone-céramique, dont nous ne disons pas toujours du bien, justifient leur tarif indécent. Cela devient presque d'ailleurs une marque de fabrique : après avoir été, pendant tant d'années, le talon d'Achille des bêtes, le freinage est désormais l'un de leurs points forts. ●



L'AVIS DE SYLVAIN VÉTAUX

Christophe n'en raffole pas, nous l'adorons. Coupons donc la poire en deux et voyons dans cette CS l'engin attachant qu'elle est. Il y a plus précis, plus vélocé, plus vociférant dans la catégorie. Mais cette géniale M2, qui n'est pas aussi légère ni volubile qu'escompté, distille des sensations tellement succulentes qu'on lui pardonnerait presque son tarif injustifiable. Ou pas...



SUR CIRCUIT, CE QUI PÊCHE, C'EST SON POUVOIR DIRECTIONNEL. MAIS POUR UNE UTILISATION QUOTIDIENNE, LA DIRECTION N'EST PAS REMISE EN CAUSE.





ESSAI COURSE Beltoise BT01

CIRCUIT ÉLECTRIQUE

A court ou moyen terme, le sport automobile devra largement s'électrifier pour survivre. Julien Beltoise est l'un de ceux qui le pensent. **Pour nous en convaincre, il nous a tendu le volant de sa BT01, une prometteuse voiture de course électrique.**

Par Romain Vannier Photos Greg

D

'aucuns estiment aujourd'hui que l'électrique est un fossoyeur du plaisir automobile. Nous-mêmes, à *Sport Auto*, n'avons pas encore levé tous les doutes quant à la faculté de ce mode de propulsion de nous dresser les poils des avant-bras aussi droit qu'un bloc à combustion interne. Bien plus enthousiaste, Julien Beltoise pense que dans un futur plus ou moins proche, nos loisirs mécaniques trouveront justement leur salut

grâce à la fée électricité. Le fils cadet du grand et regretté Jean-Pierre en sait quelque chose, lui qui exploite le circuit de Haute Saintonge, en Charente-Maritime, depuis 2009. « *Entre la législation et la cohabitation avec les riverains, maintenir une telle activité n'est pas de tout repos* », avoue-t-il. Mais plutôt que de s'apitoyer sur son sort, le pilote-chef d'entreprise n'a pas tardé, il y a déjà une bonne poignée d'années, à prendre le taureau par les cornes en songeant à se confectionner son propre (sans jeu de mots) outil de travail : une GT 100 % électrique qui se prêterait autant aux stages de pilotage qu'à la compétition monotype. En bref, ainsi est née la BT01.

Devant la bête, les éventuelles interrogations soulevées par sa motorisation passent d'emblée au second plan. Et que la voiture soit esthétique ou non, là n'est pas non plus la question. Elle a surtout l'air d'aller vite, même à l'arrêt. Ça ne fait pas tout, mais c'est déjà ça. Avec ses allures d'Aston Martin Vantage GTE en réduction que lui donnent son énorme diffuseur et son aileron suspendu à des mâts en col de cygne, la création de Beltoise eTechnology fait très envie. Après trois tours de démonstration, lui-même au volant, et un rapide briefing sur le protocole de mise en route, Julien devance mon impatience en me proposant d'échanger nos places.

Changement de repères

Il suffit de basculer l'un des interrupteurs trônant sur la console centrale et d'appuyer sur le bouton D pour que la BT01 soit prête à en découdre – ce qui se confirme en silence par la mise au vert d'un voyant au combiné d'instruments numérique. Dès lors qu'elle roule, la voiture s'exprime bien plus bruyamment que sa mécanique le laisse présager. Le chuintement prévisible des premiers tours de roues dans la voie des stands se transforme, à mesure que l'allure augmente une fois en piste,

en un sifflement strident dont le volume s'approche de celui d'un bloc thermique à l'échappement franchement libéré. Véridique ! Souvent reconnue pour sa grande discrétion, la propulsion électrique met à mal les repères en général. Surtout lorsque, comme ici, la transmission ne compte plus qu'un seul rapport.

Mais au cœur d'un cockpit sans fioriture, le mugissement de la paire de moteurs en prise avec l'essieu arrière résonne si fort qu'il permet autant de jauger sa vitesse que d'anticiper la saturation des gomme sous l'effet du couple immédiat. A la (re)mise des « gaz », les brèves notes suraiguës de la mécanique signalent sans équivoque l'amorce d'un patinage – bien utile en l'absence de tout contrôle de traction. Si les 295 kW (soit 401 ch) cumulés des deux machines issues du championnat ETCR ne se laissent pas forcément dompter dès le premier tour, c'est plus sûrement le cas au deuxième et sans aucun doute au troisième. Après une rapide mise en confiance, abrégée par une position de pilotage confortable, l'accélération s'avère digne du moins de 4^e annoncé au 0 à 100 km/h. L'instantanéité de la réponse à l'accélérateur permet, avec un peu d'habitude, des extractions miraculeuses des portions les plus sinueuses. En prime, la poussée s'érode avec suffisamment de progressivité pour ne pas avoir l'impression d'avoir soudainement le vent de face au-delà de 160 km/h, comme certaines électriques le laissent parfois ressentir.

Des évolutions en perspective

Assez instinctive côté prise en main, la BT01 l'est aussi grâce à son châssis extrêmement sain. Celui-ci se trouve en grande partie repris à la Ginetta G50, voiture largement répandue dans les différents championnats GT4. Ayant pris soin de ventiler ses sept modules de batterie en divers endroits de sa structure – sous sa baie de pare-brise, au dos du pilote et sous son capot arrière –, ce coupé électrique en conserve l'équilibre naturel de GT à moteur avant, c'est-à-dire gentiment sous-vireur en entrée de virage puis, à l'inverse, joyeusement survireur à la sortie. Mais il faut imprimer un bon rythme pour y être confronté. Faisant moins de 1,20 m de haut et ayant un poids raisonnable annoncé autour des 1 200 kg, la Beltoise campe solidement sur ses Michelin Pilot Sport Cup 2, de plus routiers et progressifs Pilot Sport 4S étant promis à la version école. En l'absence de la moindre aide à la conduite, l'ABS n'ayant pas non plus droit de cité pour le moment, le pilotage s'avère aussi excitant que gratifiant, ●●●

LE CHUINTEMENT PRÉVISIBLE DES PREMIERS TOURS DE ROUES SE TRANSFORME EN UN SIFFLEMENT STRIDENT DONT LE VOLUME S'APPROCHE DE CELUI D'UN BLOC THERMIQUE À L'ÉCHAPPEMENT FRANCHEMENT LIBÉRÉ.





La BT01 reprend la cellule et le châssis d'une Ginetta G50. L'habitacle reste minimaliste et ce n'est pas plus mal. La réserve d'énergie se répartit en sept modules : quatre sous la baie de pare-brise, un cinquième à bord et les deux derniers sous le capot arrière. Ce coupé conserve ainsi l'équilibre d'une GT à moteur avant.



TECHNIQUE

Moteurs : 2 électriques
Puissance : 295 kW (401 ch)
Couple maxi : 45,9 mkg
Transmission : propulsion, 1 rapport unique
Contrôle de stabilité/autobloquant : non/oui
Poids annoncé : 1 200 kg Rapport poids/puissance : 3 kg/ch
L - l - h : 4 550 - 2 050 - 1 180 mm
Pneus : 265/35 R 19
Capacité batterie : 46 kWh
Prix : 150 000 € environ

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 210 km/h 0 à 100 km/h : 3"9



qu'importe le mode de propulsion. L'expérience souffre seulement des faiblesses inhérentes au statut de prototype de cet exemplaire unique, comme l'assistance de direction faiblarde ou la pédale de frein, qui n'affiche pas la résistance attendue aux commandes d'un engin capable de flirter avec les 200 km/h au moindre bout de ligne droite. « *Je préfère un démonstrateur perfectible à une voiture parfaite mais encore à l'état de projet* », concède Julien. Avec Spark, partenaire prestigieux déjà responsable de la construction des monoplaces de Formule E et des buggies du championnat Extreme E, ils ont donc pour l'instant renoncé à quelques raffinements, à l'image de packs lithium-ion mieux refroidis. Simplement alimentées en air, les cellules actuelles, en provenance de Williams, souffrent assez rapidement de leur montée en température. Ce qui n'est pas forcément problématique sur une journée de stage lorsqu'un pilote en remplace un autre toutes les 10 minutes à peu près, chaque session en piste étant espacée d'autant ; mais à rythme de course, les 46 kWh de capacité n'autorisent qu'une autonomie d'environ 15 minutes. Les 25 minutes seraient néanmoins largement à la portée de la BT01 après l'adoption prochaine d'un système de refroidissement liquide, selon ses concepteurs. Cette évolution pourrait en appeler une seconde : la récupération d'énergie au freinage, dont les conséquences sur la température des batteries seraient alors négligeables face au gain d'autonomie qu'elle apporterait. Cette sophistication se réserverait cependant à la version vouée à la compétition, ses répercussions sur l'équilibre de la voiture exigeant une bonne dose d'expérience. Pour ma part, je me contenterais déjà bien de pouvoir reprendre le volant d'une version plus modestement destinée à l'initiation. ●

Nos remerciements les plus chaleureux à l'équipe du circuit de La Ferté-Gaucher pour la qualité de son accueil sur ses pistes.
www.circuitslfg.fr



L'AVIS DE ROMAIN VANNIER

Bien qu'électrique, la BT01 n'en néglige pas pour autant l'essentiel : les plaisirs du pilotage. Ses performances plus que suffisantes et son châssis laissent entrevoir le futur de nos loisirs mécaniques avec un certain optimisme. Il ne lui manque plus qu'un supplément d'autonomie.



Le combiné d'instruments numérique regroupe de nombreuses informations. Issus du championnat ETCR, les deux moteurs électriques sont en prise avec les roues arrière. Ici, pas de contrôle de traction ni d'ABS. Seul le pilote doit faire la différence. L'adoption de la récupération d'énergie au freinage est néanmoins à l'étude.



“JE PRÉFÈRE UN DÉMONSTRATEUR PERFECTIBLE À UNE VOITURE PARFAITE MAIS ENCORE À L'ÉTAT DE PROJET.”

Julien Beltoise

ABONNEZ-VOUS À **Sport auto**



LA MEILLEURE OFFRE !

5€70 par mois seulement au lieu de 8€78* **-35%**

SANS ENGAGEMENT !

PRIVILÈGE ABONNÉ
LA VERSION NUMÉRIQUE OFFERTE
Votre magazine vous suit partout !

1 N° PAR MOIS + 1 GUIDE FI PAR AN

1 HORS-SÉRIE PAR AN

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Sport Auto – Abonnements – 59898 Lille cedex 9

1 JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

M041 # D1047182

LA MEILLEURE OFFRE **-35%**

Sport Auto chaque mois + 1 hors-série par an pour 5,70€ par mois au lieu de 8,78€*. (001)

Résiliable à tout moment sans frais. Tarif garanti 1 an, après il sera de 5,99€/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 ZZZ 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 !

Kiosque Mag Disponible sur kiosquemag.com

*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 30/09/2021 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@worldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur [@freepik.com](http://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.)

C'EST LA
MIENNE



Propos recueillis
par Robert Puyal
Portrait Greg



Posséder une auto très exotique, peu ont ce privilège. Mais prétendre s'en servir pour voyager, c'est encore bien plus original, pour ne pas dire gonflé. Alain fait partie des rares audacieux qui utilisent leur **McLaren SLR... comme une Mercedes.**

MERCEDES-McLAREN SLR

Année : 2007 Kilométrage : 45 000 km

- V8, central avant, 32 V, compresseur
- 5 439 cm³ ■ 626 ch à 6 500 tr/mn
- 79,5 mkg à 3 250 tr/mn ■ Propulsion
- Boîte auto 5 rapports
- 1 693 kg ■ V. max. : 334 km/h *
- 0 à 100 km/h : 3"8 * ■ 0 à 200 km/h : 10"6 *
- 0 à 300 km/h : 28"8 *
- Prix du neuf à l'époque : environ 500 000 € (hors options & carte grise)
- Prix de la voiture actuellement : 300 000 €
- Prix le plus bas pour ce modèle : 220 000 €
- Coût d'une révision annuelle : entre 5 000 & 8 000 €
- Coût de 4 pneus : 2 011 € (Michelin Pilot Sport 4S posés)

* Données constructeur.



P

POURQUOI J'AI CRAQUÉ

J'ai toujours aimé les voitures et, forcément, la liste de mes coups de cœur est plutôt longue. Je les aime sportives, même s'il m'est arrivé de craquer pour une Bentley T1. Etudiant, ma première auto a été une Fiat 500, la toute petite, plus les accessoires Abarth 595 SS. C'est dire que j'ai toujours aimé

les mariages contre nature, et la SLR, c'est exactement ça : Mercedes, la marque qui incarne la respectabilité, qui fabrique des voitures de cortège, des camions et des taxis, mariée à McLaren, qui à ce moment-là n'avait pas encore commencé son propre programme de fabrication régulière. Il n'y avait eu que la « F1 », la McLaren BMW, à laquelle la SLR succédait sur les chaînes de Woking. Bien sûr, c'est un tout autre cahier des charges, l'alliage de la performance extrême (334 km/h quand même, c'est fort, toujours aujourd'hui, encore plus en 2005) et du confort de voyage, de la qualité de finition Mercedes. C'est juste ce qui m'attirait.

J'avais eu auparavant des GT sûrement plus pures : une Countach 5000 S, par exemple. Quand je partais en week-end, il fallait un chauffeur et un monospace pour amener les enfants. Sans compter que le spécialiste parisien m'avait réglé les six doubles-corps « pour qu'elle marche bien ». C'est sûr ! Mais elle devait osciller entre 50 et 70 l/100 km, je passais mon temps à la pompe. Plus récemment, j'ai eu une Cobra 427 : formidable ! J'avais le sourire d'une oreille à l'autre dès que je la démarrais. Ma compagne un peu moins... A chaque sortie, c'était : aller simple, retour compliqué, taxi et dépanneuse. Je l'ai vendue pour une Ford GT. Vraiment une excellente voiture, superbe, facile, confortable, fiable, très très rapide. Mais pour voyager, pas le moindre bagage ; il fallait loger des sacs en plastique dans les rares interstices.

Voilà tout ce qui me préparait à craquer pour la SLR : il y a un coffre ! Un vrai, suffisant pour deux adultes. Elle n'est même pas fatigante à conduire ni à habiter. Je suis souvent allé en Allemagne, j'ai fait deux fois Paris-Vienne-Dubrovnik, en Croatie. A vitesse légale ou presque, c'est moins de 20 l/100 km et, quand l'étau judiciaire se desserre, il suffit de regarder l'accélérateur pour aller visiter la quatrième centaine de km/h, au-dessus de 300.

LE JOUR OÙ JE L'AI VUE

Je l'ai trouvée superbe, et je la trouve toujours superbe. Non seulement la ligne, mais surtout les proportions. Ce nez interminable, cet arrière très court ; à bord, on a l'impression d'être assis sur le pont arrière, et d'ailleurs c'est vrai. Quand on la découvre en vrai, tout est magique. Les pots qui sortent sous chaque aile avant, l'ouverture des portières, même la cinématique du capot, qui révèle la crash box, la coque en carbone et l'ensemble moteur-boîte reculé jusque dans l'habitacle. Dès que l'on soulève les caches, on voit la bête de course ! Sous la moquette de coffre, aux standards de limousine, on découvre les ventilateurs du pont arrière, les suspensions en aluminium.

“OUVRIR L'IMMENSE CAPOT, À LA CINÉMATIQUE TRÈS SINGULIÈRE, RÉVÈLE LA STRUCTURE EN CARBONE ET L'ENSEMBLE MOTEUR-BOÎTE TRÈS REULÉ, JUSQUE DANS L'HABITACLE.”

Dans les coffres latéraux (les sorties d'air à facettes, façon 300 SLR des années 1950, derrière chaque roue avant, NDLR) se cachent les silencieux d'échappement. Une sorte de dragon en robe moulante.

SI C'ÉTAIT À REFAIRE

Ben, je l'ai toujours, donc c'est que le charme continue d'agir. Et comme les arguments d'usage sont toujours là aussi, je crois vraiment que c'était le bon achat. Au nombre des inconvénients, il y a le fait que les concessionnaires Mercedes ne veulent pas en entendre parler, ils ont peur qu'elle les morde. Et elle n'est pas connue non plus chez McLaren. Il y a à peu près un agent par pays habilité à la toucher, deux en France : un à Paris (Stains) et un sur la Côte d'Azur (Villeneuve-Loubet). Les prix sont élevés et le carnet d'entretien oblige à une visite annuelle, que l'on ait roulé ou pas. Attention aussi aux jantes. Comme le diamètre est différent à l'avant et à l'arrière, et le dessin différent à droite et à gauche, chaque roue est unique ! Frotter les trottoirs n'est pas ce qu'elles préfèrent, ça devient une hantise.

ET SI JE LA REMPLAÇAIS...

Aujourd'hui, on fait bien plus performant encore, mais au prix d'une électronique envahissante. J'essaie de temps à autre de grosses GT actuelles, mais je trouve que les possibilités de réglage presque infinies empêchent de connaître parfaitement sa voiture. Presque toutes ont tous les caractères, selon le modèle choisi, si bien qu'elles n'en ont aucun de spécifique. Mais je risque sûrement de craquer un de ces jours pour une belle créature à la ligne irrésistible. A condition qu'il y ait un vrai coffre et que l'on puisse vraiment voyager avec ! ●

NOTRE AVIS

Lorsque la SLR est sortie, *Sport Auto* a fait la moue. Tout simplement parce que son design extraordinaire ne parvenait pas à faire oublier son manque d'homogénéité au volant. En effet, le feeling de conduite n'était pas en rapport avec sa technologie et sa puissance d'exception. Mais toute cette exclusivité est restée. Une belle néo-classique, un épisode de l'histoire de McLaren et, côté perspectives, sans doute une belle endormie dont les prix remonteront...

À VOTRE AVIS

R1357
44
246

Pour nous contacter...

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

Courrier Sport Auto (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand – 92220 Bagneux

Facebook www.facebook.com/sportautomag

Rubrique
coordonnée par
Jean-Eric Raoul



Pas d'excuses !

Dans votre comparatif 911-Corvette du mois de mai, j'ai le sentiment que vous vous excusez presque de faire gagner la Corvette. Et de nous resservir, même si c'est pour les combattre, les vieux clichés éculés des Corvette bonnes pour

les accélérations en ligne droite et technologiquement dépassées. Mais il y a bien longtemps que tout cela appartient au passé, et vous le savez bien, vous qui avez pu essayer toutes les générations. Une Z06, dans les deux dernières générations, c'est une voiture aussi rigoureuse que de fort caractère. Ses arguments ne sont certes pas les mêmes que ceux d'une Porsche ou d'une Ferrari, mais à l'arrivée,

les performances et l'émotion sont largement au rendez-vous.

David Blanc

Nous sommes parfaitement de votre avis sur la qualité et l'intérêt des dernières générations de Corvette... Ce qui nous a d'ailleurs valu de faire gagner l'américaine, Sylvain étant rentré enthousiasmé par son essai. Au passage, c'est aussi une manière de rappeler à tous ceux qui nous voient en soutiens inconditionnels de Porsche que nous savons conserver notre libre arbitre.



Beaucoup d'argent

Je sais bien qu'à Sport Auto on reste très pudique sur les prix des voitures essayées, que ça casse un peu le rêve. Mais quand même ! Jusqu'à une date récente, l'intérêt d'une BMW M3 était, notamment, de proposer des performances de GT à un tarif moins déraisonnable que les Porsche et consorts. Or là, en regardant la dernière ligne de la fiche technique dans votre comparatif avec la M4, j'ai failli m'étouffer : 163 055 € ! Ah oui, quand même... D'accord, il faut compter ce malus satanique dans l'addition. Mais franchement, c'est beaucoup... beaucoup d'argent, pour ce qui n'est après tout qu'un coupé Série 3 sous stéroïdes. Et cela représente trois fois le prix d'une Alpine A110 ! Aussi, quelles que soient ses grandes qualités, dont je ne doute pas, que

vous fassiez gagner cette voiture face à la Mustang qui vaut deux fois moins cher, c'est finalement choquant. Car on se doute bien qu'avec un budget deux fois plus important, les ingénieurs de chez Ford auraient pu en faire des prodiges.

Yannick Faure

La question du prix est un sujet délicat à Sport Auto. Nous essayons de juger avec notre ressenti, nos émotions, sans trop prendre en compte l'addition, mais en tâchant tout de même de rester cohérents dans les catégories considérées.



Le moment de grandir

La grosse cavalerie à la méga-puissance, comme c'est le cas sur la nouvelle Bugatti Super Sport, vous ne pensez pas que cela appartient à « l'ancien monde » ? Vous ne pensez pas qu'en 2021, on devrait être dans une logique de performances similaires avec une consommation d'énergie divisée par deux, ou plus ? Il serait temps de grandir un peu...

Martin Durand

Rassurez-vous, on touche clairement à la fin d'une époque avec cette course aux puissances extrêmes en thermique, une forme de chant du cygne qui ne manque pas de panache. Car ce que vous appelez de vos vœux « des performances similaires avec des émissions réduites », nous y



Car Spotters

Partagez avec les lecteurs de Sport Auto les plus belles images de voitures sportives et exotiques surprises dans la circulation. Quelques indications sur les circonstances du cliché nous seront précieuses

sportauto@reworldmedia.com



Lamborghini Urus

J'ai découvert cette Lamborghini avenue de Wagram, à Paris. Mes enfants ont beaucoup aimé. Mais ils m'ont aussitôt dit que si j'avais la même, je n'aurais pas le droit d'aller les chercher à l'école !

Daniel Dominé

sommes déjà, qu'il s'agisse de la McLaren Artura ou de la Ferrari SF90, par exemple, en attendant une extension des hybrides chez les sportives. Et puis, que l'on s'en réjouisse ou pas, arrivent les sportives électriques qui entretiennent une démesure absolue en matière de puissance... mais rejoignent visiblement vos préoccupations environnementales. L'un et l'autre ne sont donc pas incompatibles.

Enthousiasme américain

Quel plaisir de voir l'arrivée des 500 Miles d'Indianapolis et la joie d'Helio Castroneves ! Quel contraste en regard des podiums sans âme de la Formule 1, qui a perdu beaucoup de son intérêt avec le formatage imposé par Liberty Media.

André Moenne-Loccoz

L'enthousiasme et la proximité des pilotes dans les compétitions américaines sont effectivement rafraîchissants. Mais ne caricaturons pas pour autant la F1 actuelle et le travail qu'y réalise Liberty Media. Les courses sont disputées, pour la plupart, cette saison, comme elles ne l'ont pas été depuis longtemps, des nouveautés sont introduites, et l'on ne peut pas dire que les trois « élus » du podium de Bakou boudaient leur joie.



Toutes les mêmes

Votre voyage en McLaren 720S, dans le dernier numéro, aboutit une fois encore à la conclusion que c'est une voiture exceptionnelle de précision et de rigueur, dotée de performances hallucinantes.

Vos autres essais de différentes McLaren, des « petites » Super Series jusqu'aux hypercars exclusives, louent toujours, de manière que je crois sincère, les qualités de châssis, la fougue et le sérieux des productions de Woking. Mais, désolé, je n'accroche pas avec ces voitures. Je n'ai bien entendu pas eu la chance d'en conduire, et cela modifierait probablement mon jugement. Mais au-delà même d'une sonorité que vous considérez souvent un peu trop étouffée (le mal du siècle, hélas), c'est surtout le dessin des McLaren qui me laisse de marbre. En outre, j'ai l'impression qu'elles se ressemblent toutes et je serais incapable sans l'aide de Google d'en nommer précisément une dans la rue si j'en croisais. Nos amis britanniques ont-ils conscience de cette faiblesse et envisagent-ils un changement radical dans leur philosophie de design ?

Jean-Pierre Charnu

Chez McLaren, et c'est curieux pour un constructeur britannique, il semble régner une forme de rigueur toute germanique dans la vision de ces autos. Lorsque les designers nous disent que l'ingénierie, l'aéro ont la priorité,



Frédéric Julié-Boussaguet

Leclerc subjugué par la Ferrari 275 GTB ? Normal d'être sous le charme d'une auto qui se pilote sans ABS ni aides électroniques.



Alain Gullentops

Si quelqu'un avait parié sur le podium du G.P. d'Azerbaïdjan, il doit être multimillionnaire à l'heure actuelle !



et que rien sur la voiture n'est posé « pour faire joli », nous sommes tentés de les croire. C'est d'ailleurs aussi le cas dans les habitacles, efficaces et fonctionnels mais tout de même un peu austères pour des voitures de plaisir et de loisir. La fanfreluche inutile, ce n'est pas le genre de la maison. Cela a des bons côtés, notamment leur capacité à contenir les poids comme nul autre sur le marché. Mais c'est vrai qu'un peu plus de fluidité,

de personnalité, de charisme dans le dessin ne nuiraient pas. Interrogé à ce propos sur la continuité que suit l'Artura, alors qu'il s'agit d'une base entièrement nouvelle, Rob Melville, le directeur du design, nous a affirmé que McLaren souhaitait continuer à bâtir sur l'ADN de la marque, ne pas troubler le marché. Et que, pour le reste, le dessin était guidé par le « package », l'architecture et les contraintes techniques...



Porsche 911 Speedster et GT2

Mon ami vient de se faire construire un nouveau garage. Pour bien l'utiliser, il a acheté ces deux magnifiques Porsche : une 911 Speedster et une GT2 pack Weissach. Ici, au Québec, c'est assez rare de voir ces deux voitures dans le même garage.

Pierre D.



Ferrari Monza SP2

Français expatriés à Los Angeles, en balade en famille dans notre Mustang cabriolet à Santa Monica... nous sommes tombés sur plus fort que nous, avec cette rare Ferrari Monza SP2.

Maxime Coquelin

ACHETER UNE OCCASION

R 1 3 5 7
4 4
2 4 6

Textes & Photos
Thomas Riaud

Ford Focus RS [MK I]

De 2002 à 2003 A partir de 15 000 €

Bien qu'il ne veuille pas dire la même chose chez Audi, Porsche ou Renault, le sigle "RS" reste garant d'une sportivité débridée. Une promesse tenue chez Ford avec cette première Focus RS. **Un coup d'essai, un coup de maître !**

C'est acté : la Focus RS ne survivra pas aux normes antipollution décrétées par Bruxelles. Ainsi, la 4^e et ultime génération qui est actuellement commercialisée se limite à une version ST. Autant de bonnes raisons pour considérer avec un œil neuf les anciennes moutures, et surtout la première Focus RS, qui porte en elle tous les ingrédients du collector. Bouclier largement évasé à l'avant, capot ajouré, gros aileron de toit, échappements façon tuyaux de poêle logés aux extrémités du diffuseur d'air et élargisseurs d'ailes sont ici livrés d'office. Le tout est généralement servi par une teinte Bleu Impérial unique très sympathique, tandis que Ford a poussé le souci du détail jusqu'à équiper son bolide de belles jantes OZ blanches de 18 pouces. Tout le budget n'est pas passé dans la robe extérieure, l'habitacle bénéficiant lui aussi de nombreux attributs qui font la différence ! Seuils de portes siglés RS, mais aussi sièges Sparco habillés

de cuir bleu et d'Alcantara font bonne impression, à l'image des éléments usinés dans de l'aluminium véritable, comme le levier de vitesses ou le pédalier racing. Dès les premiers tours de roues, cette bombinette au 4 cylindres 2 litres 16 soupapes gavé par un gros turbo Garrett met dans l'ambiance. N'allez pas croire que les motoristes se soient limités à ce seul artifice. Bielles et pistons matricés dans l'aluminium, soupapes au sodium et gros échangeur viennent en renfort, permettant de tirer 215 ch... sur les seules roues avant, avec un différentiel Quaife qui veille au grain ! La voiture étant légère (1 287 kg), les accélérations sont saisissantes, le 1 000 mètres départ arrêté étant expédié en seulement 27,3 secondes. Produite de façon éphémère jusqu'en novembre 2003 à tout juste 4 500 exemplaires, cette bombinette qui fleurit bon le rallye a tout pour elle, à commencer par des prix encore attractifs. Dépêchez-vous !

Les 7 points à surveiller

01 CARROSSERIE & STRUCTURE

Pour limiter les coûts, Ford a repris la coque en acier d'une Focus 3 portes, bien que celle-ci soit élargie et renforcée, en particulier au niveau des ailes.

Les seuls éléments communs à une Focus de série sont les ouvrants, en acier également, incluant les portes, le capot et le hayon. Cette RS bénéficie d'un kit carrosserie spécifique, fait en matériaux composites, comprenant notamment les boucliers ou les bas de caisse. Des éléments vulnérables, peints couleur carrosserie, qui sont devenus introuvables. Cette Focus donne satisfaction en présentant une peinture bien appliquée et des ajustages très corrects. Pour voir si l'auto n'a jamais été accidentée, traquez la présence de chocs et de réparations à l'intérieur du coffre ou du compartiment moteur, et n'hésitez pas à mettre l'auto sur un pont.

02 TRANSMISSION

En tant qu'authentique sportive, la Focus RS reçoit une boîte à 5 rapports, très bien guidée et étagée.

Celle-ci, bien que complexe puisqu'elle intègre un différentiel autobloquant Quaife, ne souffre d'aucune faiblesse connue. Tant mieux, car cette boîte spécifique devenue introuvable s'échange désormais à 4 000 € ! En revanche, même s'il peut tenir plus de 150 000 km, l'embrayage fera office de fusible en cas de conduite rapide répétée. Le kit coûte à lui seul quelque 800 €, ce qui revient à 1 200 € avec la main-d'œuvre chez un spécialiste indépendant, et forcément plus chez Ford.

03 IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (qui doit apparaître sur la carte grise) est visible sur une petite plaque métallique fixée sur la traverse avant du compartiment moteur. Assurez-vous que le numéro indiqué soit identique à celui présent sur la carte grise.

04 ENTRETIEN

En tant que digne Ford, cette Focus RS présente l'avantage de réduire les coûts d'entretien.

Pour parcourir 15 000 km par an en conduite de bon père de famille, prévoyez 1 300 € environ.

05 INTÉRIEUR

La Focus RS respire la grande diffusion, avec une profusion de plastiques plus ou moins cheap.

Grâce à la présence de nombreuses pièces spécifiques, allant des sièges baquets en cuir et Alcantara au volant spécifique sans oublier les compteurs à fond bleu, cette Ford ne ménage pas ses efforts pour donner bonne impression. On note par ailleurs quelques détails qui font plaisir, comme le pédalier sport, le levier de vitesses en aluminium véritable, ou encore la platine en carbone spécifique qui intègre le bouton-poussoir du démarreur, comme dans une voiture de course. Force est de constater que tout cela vieillit bien. Mais le temps peut avoir fait son œuvre, notamment en ce qui concerne l'usure prononcée du cuir sur le siège conducteur. D'occasion, un siège propre se négocie, au bas mot... 1 500 € ! Assurez-vous que tous les accessoires sont au complet, car les pièces n'existent plus.

NOS ESSAIS

N° 489 (10/02) Contact Focus RS

TECH

Ford Focus RS

- De 2002 à 2003
- 4 cyl., 16 S, transversal AV
- 1 988 cm³
- 215 ch à 5 500 tr/mn
- Boîte 5 mécanique
- 1 287 kg
- V. max. : 228 km/h

LA BOÎTE DE VITESSES AVEC AUTOBLOQUANT INTÉGRÉ EST RÉPUTÉE FIABLE. **TANT MIEUX, CAR ELLE EST DEVENUE INTROUVABLE ET S'ÉCHANGE DÉSORMAIS À 4 000 € !**



06

MOTEUR

Ford met à profit toute son expérience acquise précédemment avec le spécialiste Cosworth, pour livrer un bloc fiable. Bien sûr, en plus d'une petite révision annuelle dans la limite de 20 000 km comprenant une vidange et un changement des filtres, il faudra bien faire chauffer le turbo Garrett avant de le solliciter, et a contrario laisser tourner le bloc quelques dizaines de secondes avant de l'éteindre, pour lui donner le temps de se lubrifier. Tous les 60 000 km, une grosse révision intermédiaire est à prévoir avec le remplacement des bougies. De même, la distribution étant assurée par une courroie, il faut la remplacer dans la limite de dix ans ou 160 000 km. Cela coûte 1 500 € environ chez un indépendant dont 1 100 € rien qu'en pièces, pompe à eau comprise, cette dernière devenant compliquée à avoir. En fait, le seul problème récurrent se limite au boîtier calorstat en plastique qui se déforme sous l'effet de la chaleur. Seule solution : le remplacer par un en aluminium ou par un modèle antérieur et compatible provenant de chez Ford.

07

TRAINS ROULANTS

Cette traction avant, assez légère, offre un comportement agile ainsi qu'une bonne précision de conduite, même si cela se fait au détriment du confort. Pour un jeu de disques avant, comptez 270 € de pièces auxquels vous pouvez ajouter 257 € de plaquettes. Les pneus sont abordables, puisqu'ils coûtent une centaine d'euros pièce (Michelin PS4). Seuls les amortisseurs, désormais introuvables, restent chers, comme il faudra prévoir 1 690 € pour une paire en combiné fileté. Heureusement, ils peuvent tenir plus de 150 000 km. Cette Focus RS n'étant plus toute jeune, il vous faudra vous montrer attentif quant à l'état des rotules et des silentblocs. Enfin, la Focus RS dispose de jantes spécifiques signées OZ, peintes en blanc, devenues introuvables. Assurez-vous de leur présence et de leur bon état, car un jeu d'occasion vaut 1 500 € !



Le choix du spécialiste

« Si cette Focus RS fait l'objet d'un véritable culte en Angleterre, elle reste moins prisée chez nous. La demande est pourtant supérieure à l'offre, et cela se ressent sur les prix, en légère hausse. Je parle des beaux exemplaires, ceux qui méritent d'être préservés, dont les tarifs atteignent désormais plus ou moins 20 000 €. Visez un modèle resté d'origine et complet, les pièces spécifiques devenant introuvables. Un historique limpide est à privilégier. »

Ludovic Jumelle, fondateur de Fordenco



DÈS LES PREMIERS TOURS DE ROUES, CETTE BOMBINETTE AU 4 CYLINDRES 2 LITRES 16 SOUPAPES GAVÉ PAR UN GROS TURBO GARRETT MET DANS L'AMBIANCE.

OÙ LA TROUVER ?

LE RÉSEAU

Vu l'ancienneté de ce modèle, oubliez le réseau, sauf pour effectuer l'entretien standard ou vous fournir en pièces... quand elles existent.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

Petit à petit, ce youngtimer rare et digne d'attention commence à intéresser des professionnels clairvoyants, mais cela reste marginal... quoique pas impossible. Quitte à payer le prix fort, exigez une auto impeccable, avec une garantie totale, pièces et main-d'œuvre.

LES PARTICULIERS

On voit de tout, y compris des autos mal entretenues à l'historique flou, et il vous faudra écarter ces exemplaires pour vous limiter à ceux qui sont complets, en parfait état, et surtout qui peuvent prétendre à un entretien suivi et rigoureux.

LE CLUB

Nombreux sont les fans de cette Focus RS, d'ailleurs devenue depuis culte en Angleterre. En France, le très actif « Ford RS team » est une bonne piste, mais aussi « Fordenco », qui se charge en plus de l'entretien à des prix serrés.

- www.focusrsteam.com
- www.fordenco.fr



Merci à...

... l'expert **Philippe Sana** pour ses précieux conseils (01.48.52.10.58), au spécialiste **Fordenco** pour les tarifs communiqués (06.60.98.91.32), ainsi qu'à **Sylvain Vié** pour la mise à disposition de la voiture.

Votre avis nous intéresse...

Les prochains dossiers seront consacrés à la **Mercedes E 63 AMG W212 (génération 2013)** puis à la **Jaguar F-Type (phase 1)**.

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 juillet pour la Mercedes et le 10 août pour la Jaguar.

L'auto n'ayant connu aucune modification durant sa brève carrière, nous viserons ici un exemplaire dans le meilleur état d'origine possible, avec un historique clair et un entretien suivi. Avec une enveloppe de 20 000 €, vous trouverez votre bonheur !

BUDGET

Prix : environ 20 000 €

Si cette Focus RS s'affiche dès 15 000 €, sa cote commence à frémir et la plupart des beaux modèles se négocient à 20 000 € environ, voire plus pour les exemplaires faiblement kilométrés. Des prix encore attractifs, promis à exploser dans les années à venir !

COÛT DES PIÈCES

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

- Distribution : 1 500 € (10 ans/160 000 km)
- Embrayage : 1 200 € (vers 120 000 km)
- Pneus AV/AR : 270 € par train 18 pouces (vers 40 000 km)
- Amortisseurs AV/AR : 1 900 € par train (vers 150 000 km)
- Disques AV/AR : 350 € (vers 60 000 km)
- Plaquettes AV : 320 € le jeu (vers 40 000 km)
- Echappement complet : 1 300 € adaptable (vers 180 000 km)
- Révision petit service : 250 € (tous les 20 000 km/un an)
- Révision grand service : 400 € (tous les 60 000 km/trois ans)

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Ford Focus RS de 44 500 km, année 2003, valeur 19 900 €.

- **CONDUCTEUR A**
Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Saint-Emilion
Cotisation annuelle : 686 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 599 €).
 - **CONDUCTEUR B**
Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Saint-Emilion
Cotisation annuelle : 519 € T.T.C. (franchise vol-incendie de 599 €).
- Tarifs : cabinet Parrisseaux (02.43.23.45.40/06.64.96.64.84)

LES JANTES OZ, PEINTES EN BLANC, SONT DEVENUES INTROUVABLES. **ASSUREZ-VOUS DE LEUR BON ÉTAT, CAR LE JEU VAUT 1 500 € EN OCCASION.**



Verdict

- Rapport prix/plaisir
- Exclusivité
- Fiabilité/coûts d'entretien



La Focus RS n'a pas la plastique avantageuse d'une GT latine, mais elle possède le charme certain d'une bombinette de rallye, tout en offrant des sensations brutes et sans filtre, que l'on a hélas un peu oubliées. Un salutaire bain de jouvence dans lequel il est bon de se replonger !



- Rare en bel état
- Pièces introuvables
- Finition

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



Maserati MC20

■ V6 à 90°, biturbo ■ 3 000 cm³ ■ 630 ch ■ 0 à 100 km/h : 2"9 ■ 1 475 kg ■ 220 000 €


Elle n'est pas aussi précise qu'une F8 Tributo, aussi teigneuse qu'une 720S, aussi polyvalente qu'une 911 Turbo S, mais la MC20 est néanmoins une réussite.

Même si son V6 aurait mérité une bande son plus chaleureuse, la Maserati, à mi-chemin entre le grand tourisme et le coupé très sportif, invite à avaler

les kilomètres. Sa suspension prévenante est une réussite, tout comme sa direction ou sa boîte de vitesses. Seul le freinage prête le flanc à la critique. **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
 <p>MOURIR PEUT ATTENDRE 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> <p style="text-align: right;">↑ Confort. Equilibre. ↓ Boîte. Poids.</p>										
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

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

Audi Bauer Paris Wagram

21, rue Cardinet - 75017 Paris
01 42 12 30 30

3 min. place de l'Etoile

Audi Bauer Paris Roissy

1, rue des Marquilliers - 95700 Roissy-en-France
01 85 74 10 30

En face d'Aéroville

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 édifiantes, 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 enrôle 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 surpissant 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
MULSANNNE 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.									↑ Accélérations. 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. Jouvissive, 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

	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.



GTC4LUSSO T	610 ch	1 931 kg	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"5 *	-	230 260 €	★★★★★	N° 664/668/674
Equippée 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, pistarde 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 énérvé.										

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"

f [platinfrance](#)  [platinwheelsfrance](#)



PLATIN
★★★ TYRES

MARQUES/MODÈLES

KTM www.ktm.fr

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	PRIX	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
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-luxueux. 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, envoiante 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



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...

↑ Jouissive sur piste. Réactivité. Direction. ↓ Tarif. Trop radicale sur route.

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 raffermie 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 durants 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 jussive 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

BMW M2 Coupé DKG 370 CH

02/18, 23.000 km

DPM Motors (98)

55.000 €

P.163



SPORT

Lamborghini Huracán EVO Spyder V10

07/20, 1 249 km

Lamborghini Mulhouse (68)

275.000 €

P.102



SPORT

Audi RS 5 Coupé 2.9 TFSI quattro

08/17, 63.750 km

Audi Lemauviel Exclusive (14)

69.500 €

P.108

Professionnels: envoyez vos actus à nberthy@reworldmedia.com

Audi Tradition Bauer Paris, vive le patrimoine Audi !

■ Le groupe Audi Bauer Paris innove en créant un service inédit consacré à la préservation du patrimoine Audi en France. Cette entité se situe au cœur de son Terminal de Roissy, en complément de l'Audi Sport Store de Roissy-en-France, l'un des 18 distributeurs et réparateurs agréés R8 en France. Audi Tradition Bauer Paris propose désormais la restauration et la vente de modèles « cultes » de la marque afin de rendre hommage à ses Classics et Youngtimers. Le lancement de cette activité s'est illustré avec une première

restauration de la NSU Ro80 présentée dans la célèbre émission Vintage Mecanic, présentée par François Allain.



Audi Tradition Bauer Paris a coordonné cette restauration avec les élèves du Garac de la première Promotion « Véhicules Anciens et Historiques ». Le montant du travail réalisé a été reversé à l'association « Tout le monde contre le cancer ». Sous cette entité Audi Tradition, tous les modèles « collector » ou en passe de le devenir, trouveront leur place. Audi A1 quattro (333 ex, 35 ex. pour la France), Audi R8

Coupé V8 1ère génération se présentent déjà à la vente. La restauration cosmétique et mécanique d'une Audi RS2 avec des pièces d'origine et tout le savoir-faire des ateliers Audi Tradition Bauer Paris complète le panel de services. Enfin, quatre Audi Coupé 100 S, acquises par le groupe, sont en voie de restauration.

Audi Tradition Bauer Paris

1, rue des Marguilliers - 95700 Roissy-en-France

01 85 74 30 00 - www.bauerparis.fr



Consommations (l/100 km) 13,9 l. Emissions CO2 : 332 g/km. En conformité avec la directive EU 715/2007

LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

Lamborghini Bordeaux vous invite à amplifier votre quotidien avec la nouvelle Huracán EVO.

La Huracán EVO est l'évolution du V10 le plus réussi de Lamborghini.

La nouvelle Huracán EVO se dote également d'un nouveau design aérodynamique et reprend les codes emblématiques et fidèles au design iconique Lamborghini.

Venez configurer votre Huracán EVO chez votre distributeur officiel Lamborghini Bordeaux.

7 Av. Pierre Mendès France
33700 - Mérignac
Tél : + 33 5 56 99 03 74
Bruno Dubois : + 33 6 75 37 61 83
contact@lamborghini-bordeaux.fr
www.lamborghini-bordeaux/fr

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

VO - Huracán EVO Spyder

.....12/19 - Nero Granatus - 2 100 km

Lyon :

VD - Huracán Evo Spyder..... Giallo Inti

VO - Huracán EVO Coupé.....Rosso Bia

VO - Huracán EVO SpyderNero Helene

Dépôt-Vente - Gallardo LP560-4 Coupé

..... Bianco Monocerus

Cannes :

VD - Urus..... Blu Astraeus

VD - Huracán RWD Coupé.....Blue Eleos

VO - Aventador SVJ Roadster

..... 2020 - Bleu Cepheus - 1 500 km

VO - Huracán EVO Coupé.....2019 - 11 000 km

PASSION
AUTOMOBILES



ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



Bentley Lyon
Bentley Service Mulhouse

BENTAYGA



Lamborghini Mulhouse
Lamborghini Lyon
Lamborghini Cannes

URUS



Centre Porsche Mulhouse
Centre Porsche Dijon

TAYCAN TURBO S



Audi Sport Mulhouse

RS Q8



Audi Mulhouse
Audi Épinal

NOUVEAU Q2



Cupra Mulhouse
Cupra Épinal

NOUVEAU
FORMENTOR



ŠKODA Mulhouse
ŠKODA Épinal
ŠKODA Colmar

KAMIQ



SEAT Mulhouse
SEAT Épinal
SEAT Colmar

LEON



Mazda Dijon
Mazda Nancy
Mazda Épinal

MX-30



Honda Dijon
Honda Colmar

HONDA-E



KIA Dijon

NOUVEAU
SORENTO



Passion Occasions Mulhouse
Passion Occasions Vienne

CENTRE VO PREMIUM

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



25 ANS
d'expérience
DANS LA VENTE ET L'ENTRETIEN DE CATERHAM



Depuis 2016

www.caterham-sv.com

02 37 47 83 33

svautomobile@wanadoo.fr

© 2017 reserved www.limon-s.com 0121

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^{ère} 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^{ère} 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 €



CERTIFICAT DE PROVENANCE LOTUS

Unique pour votre voiture, un certificat de provenance délivré dans un coffret de haute qualité incluant une fiche des spécifications de construction, des accessoires Lotus de collection et une lettre signée par Matt Windle Directeur Général de Lotus Cars. **FOR THE DRIVERS**
lotuscars.com



CONCESSIONNAIRES AGRÉÉS | BAUDEN RACING CARS LES ÉCHELLES 04 79 36 62 68 | CLG MOTORS ANTIBES 04 92 38 13 43
CLG MOTORS RENNES 02 99 30 80 00 | COLOMBO CHALLENGE MARSEILLE 04 42 72 11 11 | DB AUTOSPORT DIJON 03 45 42 13 42
D VERBAERE AUTOMOBILES LILLE 03 20 90 52 52 | THÉOBALD LORRAINE NANCY 03 83 98 32 32
RÉPARATEURS AGRÉÉS | ATELIER LAUGIER MÉCANIQUE PARIS 01 45 79 24 62 | EXIGENCE AUTOMOTIVE ORLÉANS 02 38 80 93 48



RS 5 Coupé 2.9 TFSI quattro 450 ch Tiptronic
08/17, 63 750 km, Alcantara/Cuir noir/gris, direction dynamique, échap. Sport, JA 20, Matrix LED, appli. Carbone int., TO pano., B&O, **69 500 €**



A5 Cabriolet Avus 2.0 TFSI 190 ch S tronic
03/18, 25 200 km, cuir Milano noir, TO pano., Pack ext. S line, Pack assist. route, MMI Navi+, volant cuir Sport multi. 3 branches, filet anti-remous, amortissement piloté, **39 900 €**



Q5 S line 40 TDI quattro 190 ch S tronic
06/20, 15 900 km, cuir/Alcantara noir/gris, sièges avant chauff., Pk esthétique noir, Pk éclairage, Pk rangement, virtual cockpit, LED, MMI Navi+, TO coulissant pano., **51 900 €**



E-tron advanced 55 quattro 408 ch
03/19, 15 500 km, cuir Valcona gris, sièges avant Sport chauff., Pk assist. route/stationn./ville, Matrix LED, TO pano. verre, tête-haute, **69 900 €**



Audi Q3 S line 35 TDI 150 ch S tronic
05/19, 81 800 km, cuir/tissu Poulis noir/gris, Pack éclairage ambiance, caméra recul, LED, hayon électrique, MMI Navi+, volant cuir multi. 3 branches, **34 900 €**



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



Lemauvriel 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



CERTAINES OCCASIONS SONT PLUS EXCEPTIONNELLES QUE D'AUTRES.



BMW M5
06/2018, 42 508km, 600 ch, V8, DKG7, Garantie 24 mois. **87 885€**



BMW Série 7 740Ld
07/2019, 7 785km, 320 ch, BVA8, Garantie 24 mois. **83 485€**



BMW M1
10/1979, 71 053km, 277 ch, 1ère main française, kilométrage garanti. **625 000€**



WIESMANN GT MF4
05/2011, 12 300km, 407 ch, V8 Twin Turbo, CG française. **220 000€**

BMW CHARRIER

53 rue de la Jominière - Cholet
02 41 71 05 84
partenaire.bmw.fr/charrier



220 240 260 280 300 320 340
Absolut
CARS CONSULTING



Distributeur Officiel
Exclusif **Aspark**



OWL

2 012 ch | 50 exemplaires pour le monde

L'Aspark Owl, l'hypercar full-électrique la plus rapide du monde
0 à 100 km/h en moins de 1.7 secondes* !

*Performance établie sur le circuit de Misano en Italie avec des pneus de route Michelin.



Spécialiste Hypercars, Supercars, Sportives Rares et Exotiques depuis 2009.
Recherche personnalisée sur demande | Importation/Exportation Europe et Monde en toute confidentialité.

LOCALITE EST - 4 Chemin de la Vierge - 25720 Beure - Besançon - France
+ 33 3 70 21 97 47 | + 33 6 08 95 01 69

LOCALITE SUD - Marina Baie des Anges, Quartier de la Mer - Le Baronnet 06270
Villeneuve-Loubet - France | + 33 6 08 95 01 69



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

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 - Mouilleron le Captif
02 51 24 43 85

CLG Motors Antibes / 06 Alpes Maritimes



Ghibli Hybrid GranSport 12/20
3.990 km, blanc nacré, cuir noir, sièges chauffants, caméra de recul, TO **109.900 €**



Ghibli GranSport 12/19
5.990 km, bleu mariné nacré, cuir noir, sièges chauffants & ventilés, caméra 360°, TO . **97.900 €**



Levante V6 275 cv Diesel 05/19
36.200 km, gris foncé métal, cuir noir, sges élect., toit pano, aide au parking **72.900 €**



Quattroporte GTS 3.8 V8 04/13
17.900 km, gris clair métal, cuir beige, sges chauff., Bowers & Wilkings, caméra. **71.900 €**

Modena Sport / 31 Haute-Garonne



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 €**



Levante SQ4 GranSport 430 cv 04/21
500 km, grigio Marateo opaco, cuir nero, Packs (Assistant conducteur et Nerissimo), 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 - LOA. **85.900 €**



Levante GranSport V6 275 cv Diesel 05/18
28.300 km, grigio Maratea, cuir noir, sièges chauffants, caméra, JA 21 Anteo, TVA **67.900 €**



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



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 & Wilkings, JA 21 Titanio **129.000 €**



Ghibli GranSport V6 275 cv Diesel 07/19
23.900 km, nero, cuir nero, Packs (Assistant Cond +, Carbone et Premium) **65.900 €**



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 €**



Quattroporte SQ4 GranSport 410 cv 03/18
67.900 km, nero Ribelle, cuir noir, Packs (Assist. Cond. +, Convenience et Confort), T.O ... **69.900 €**

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



Quattroporte GranLusso SQ4 04/17
69.990 km, noir métal, cuir rouge, sièges chauffants, caméra de recul, TO **58.900 €**



GranTurismo 4.7 V8 S 10/13
39.000 km, noir métal, cuir fauve, sièges électriques chauffants, régulateur ... **76.900 €**



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 **409.000 € (Malus Payé)**

California T

2015, 24.200 km Bleu California
Pack carbone / led **159.900 €**

F430

2005, 31.900 km Grigio Nürburgring
Pack Racing **88.900 €**

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 €**

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



Monaco Motors
(Groupe Cavallari)
6 - 11 rue Princesse Florestine
98 000 Monaco
tél : + 377 97 97 88 00
www.ferrarimonaco.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 €



991 Targa 4 GTS
06/18, 14 080 km, Jaune Racing, Tout
Cuir Alcantara Noir, 149 900 €



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



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



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



Macan Turbo
11/19, 29 960 km, Noir Intense, Tout Cuir
Noir, 105 900 €



Macan S
03/19, 30 890 km, Noir, Intérieur Noir,
84 900 €

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

Cayenne E-Hybrid
09/18, 16 300 km, Noir Intense, Tout Cuir
Noir, 99 900 €

Cayenne S Coupé
11/19, 15 250 km, Gris Quartzite, Tout
cuir Noir, 114 900 €

Cayenne S
12/17, 9 950 km, Blanc, Tout Cuir Noir,
89 900 €

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

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



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

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

AUCUN MALUS ÉCO



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
 Alexandre 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



MONACO LUXURY

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



Aston Martin DBX V8
04/21 - 700 km - 208.000 €



Bentley Bentayga W12
06/16 - 24.000 km - 145.000 €



Ferrari F8 Tributo Spider
03/21 - 8.000 km - 358.000 €



McLaren 720S Performance
07/18 - 10.300 km - 225.000 €



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



Bentley Bentayga W12
12/17 - 48.300 km - 148.000 €



Ferrari Portofino
07/19 - 7.800 km - 229.000 €



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



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



Bentley Continental GT V8
09/20 - 500 km - 245.000 €



Ferrari 812 Superfast
03/18 - 4.800 km - 298.000 €



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



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



Bentley Continental GT V8
01/12 - 49.500 km - 89.000 €



Ferrari 812 GTS
11/20 - 1.225 km - 455.000 €



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



**Aston Martin V8 Vantage
Boîte Mécanique**
01/10 - 31.000 km - 59.000 €



**Range Rover V8 S/C
Autobiography**
12/18 - 26.800 km - 99.000 €



Ferrari GTC4 Lusso V12
03/18 - 8.800 km - 229.000 €



**Range Rover V8 S/C
Autobiography**
01/20 - 16.000 km - 129.000 €



MONACO-OCCASIONS.COM

RÉSEAUX

Distributeur officiel à Monaco

OFFICIAL FERRARI DEALER

Scuderia Monte-Carlo

ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS

ASTON MARTIN
MONACO

AUTOMOBILI
pininfarina

BENTLEY



Mercedes-Benz A45 AMG S 421 ch

01/21 - 2.000 km - 78.000 €



Mercedes-Benz E63 AMG S 4Matic 612 ch

02/18 - 35.200 km - 89.000 €



Rolls-Royce Phantom VIII

05/19 - 16.000 km - 390.000 €



Porsche Taycan 4S

01/21 - 900 km - 129.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé 4Matic

06/19 - 9.700 km - 129.000 €



Mercedes-Benz SLS Roadster 63 AMG

10/12 - 55.000 km - 165.000 €



Rolls-Royce Dawn

02/17 - 28.000 km - 260.000 €



Porsche 911 Targa 4 GTS Exclusive Manufacture

09/19 - 16.000 km - 178.000 €



Mercedes-Benz C63 AMG SW S

07/17 - 47.500 km - 62.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG

02/19 - 27.000 km - 190.000 €



Rolls-Royce Ghost

02/16 - 28.700 km - 169.000 €



Porsche 911 Cabriolet Carrera 4 GTS

06/18 - 14.000 km - 142.000 €



Mercedes-Benz S63 AMG Cabriolet 4Matic

02/17 - 9.800 km - 129.500 €



Mercedes-Benz CLS 450 EQ Boost AMG Line

07/18 - 27.000 km - 68.000 €



Porsche Panamera Sport Turismo Turbo

10/17 - 52.000 km - 99.000 €



Porsche 911 Cabriolet Turbo

05/18 - 28.000 km - 155.000 €



Maserati GranCabrio Sport

03/16 - 41.900 km - 89.500 €



Maserati Levante V6 S Q4

05/17 - 32.000 km - 73.000 €



Porsche Cayenne Coupé Turbo SE Hybride

07/20 - 7.000 km - 179.000 €



Porsche 911 Coupé Turbo S

01/14 - 35.400 km - 129.000 €

RÉSEAUX

Plus de 200 véhicules disponibles



Works with iPhone

Google play



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 Portfolio 2.0 200ch BVA8
Yulong White, cuir Jet
12/2017 - 48 944 km

29 900 €



SAINT GERMAIN

F-PACE R-Sport V6 3.0d 300ch BVA8
Blue, cuir Jet
10/2017 - 83 224 km

38 900 €



SAINT GERMAIN

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

39 900 €



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 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-Phaye
02 37 91 25 37



RÉSEAUX



ASTON MARTIN DB11 V8 VOLANTE
Noir métal, cuir Noir
09/2019, 16 200 km
189 900 €



Abarth 500 C 180ch 595 COMPETIZIONE
Gris anthracite, cuir Noir
06/2019, 10 300 km
25 900 €



LAND ROVER VELAR P250 R-DYNAMIC
Gris Eiger, cuir Noir
10/2020, 2 609 km
71 900 €



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



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



RANGE ROVER EVOQUE TD4 180ch DYNAMIC
Noir, cuir Noir
05/2020 - 8 280 km
54 900 €



RANGE ROVER EVOQUE P250 R-DYNAMIC SE
Noir, cuir Noir
10/2019, 10 729 km
55 900 €



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



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 Aventador SVJ Roadster V12

595 000€ - 2021 - 10 km



SELEZIONE
CERTIFIED PRE-OWNED

www.dealermonaco.lamborghini

RÉSEAUX



Distributeur
officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

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



Distributeur
officiel à Paris



Porsche 992 4S PDK - 06/2020 - 5 150 km - 1ère main, Française, nombreuses options - 159 900 €

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



L'ART DE L'AUTOMOBILE



Ferrari 812 Superfast - 289 900 €, 11/17, 15 900 km, Pozzi, pk carbone, écran passager, régul., extract. carbone



Porsche 993 RS Clubsport - 490 000 €, 05/95, 23 500 km d'ori., 1^{ère} m., peinture d'ori., dossier complet, état except.



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



Ferrari 812 Superfast - 299 000 € (TVA réc.), 02/19, 3 200 km, 1^{ère} main, Fr., Lift, pk carbone, JBL



Aston Martin Vanquish Zagato N°75/99 - 600 000 €, 09/17, 3 990 km, 1^{ère} m., FR, Q color, full cuir AML sur demande



McLaren 600LT - 235 000 €, 10/19, 4 500 km, 1^{ère} m., TVA récup., baquets Senna, lift, pack int. carbone, B&W



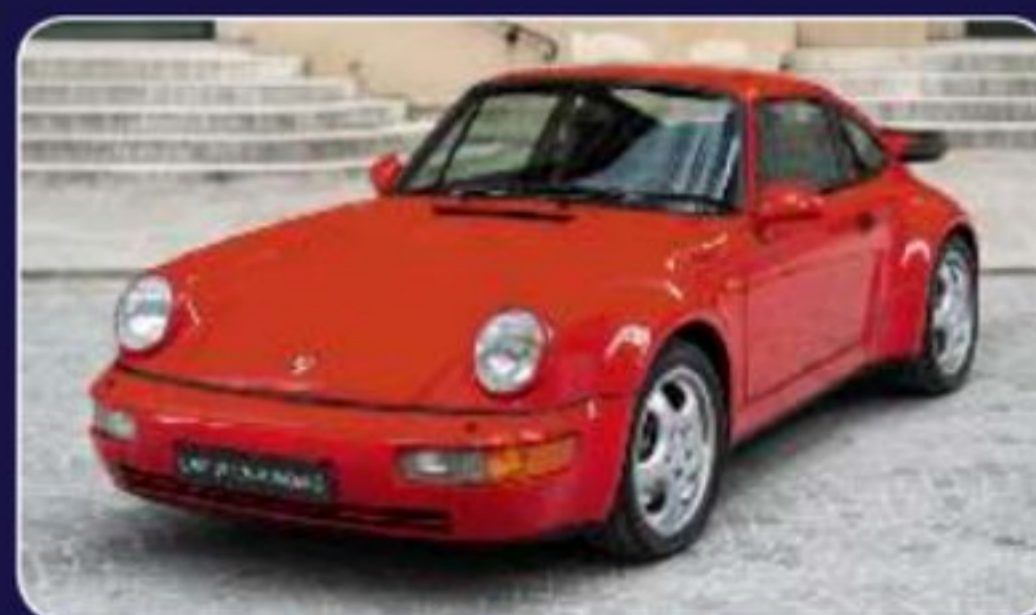
Ferrari 488 Pista Spider - 570 000 €, 10/19, 900 km, 1^{ère} main, Lift system, pack carbone max, JBL, état neuf



Mercedes G500 Cab. Final Edition 200 Brabus - 329 000 €, 10/14, 18 000 km, cuir Designo, Distronic, tél.



Lamborghini Huracán LP640-4 EVO - 244 900 €, 06/19, 8 700 km, malus payé, état except., film bloc avant, lift



Porsche 964 Turbo 3.3 - 165 000 €, 10/91, 49 900 km d'ori., 1^{ère} main, dossier complet avec carnet, état except.



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



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

www.marcassus-sport.com

MARCASSUS *Sport*



New Plus Four



New Super Seven



RADICAL FRANCE
WITH MARCASSUS SPORT

New Rapture

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

Marcassus Sport BORDEAUX

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

+33 (0) 562 122 900

Marcassus Sport TOULOUSE

26, avenue du Louron
31770 COLOMIERS

+33 (0) 562 122 900

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



AUTOMOBILES
SPÉCIALISTE MASERATI & PORSCHE

Show Room 1.000 m²
www.v12automobilesf1.com

Tél : 01 41 81 62 48

102 Av. Foch, 94100 St Maur des Fossés



Porsche 991 Targa 4 PDK
10/14 - 14 500 km - 113 500 €
350 ch, rév. Porsche, carnet, gar. 6 mois



Maserati MC Stradale Ultimate Version
08/18 - 15 000 km - 134 990 €
460 ch, New Lift, 1^{ère} m., gar. const. 6 mois



Alfa Romeo Giulia 2.9 V6
05/16 - 23 000 km - 74 990 €
510 ch, cuir/alcantara, 1^{ère} main



Porsche 991 Carrera S Cab. PDK
09/16 - 23 000 km - 113 000 €
420 ch, 1^{ère} m., Pk Chrono, susp. Sport



Ferrari California T 3.9 V8
11/14 - 28 000 km - 139 990 €
560 ch, étriers frein jaunes, carnet Ferrari



Ferrari 458 Italia
11/11 - 41 500 km - 154 990 €
570 ch, Lift, JBL, carnet, gar. 6 mois



Ferrari F430 4.3 V8 Spider
05/08 - 52 200 km - 110 000 €
490 ch, pack carbone, tout cuir



Ferrari 430 4.3 V8
01/05 - 32 500 km - 94 990 €
490 ch, révision Ferrari, carnet, Fr.

Suivez-nous :
@moteuretsens



Nouvelle adresse à 10 minutes de Paris

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



Porsche Carrera GT V10 5.7L
06/05 - 18 900 km - 845 000 €
Cuir noir, sièges baquets / volant / pommeau carbone, clim., bi-xénon, Bose



Porsche 918 Spyder Pack Weissach
05/15 - 3 550 km - 1 450 000 €
Cuir noir surpiqûres vertes, sièges élec., VTS Security Package, Lift, clim. auto.



McLaren 650S Spider
07/14 - 12 900 km - 167 900 €
Alcant. noir, sges élec. chauff. à mémo., Pk carbone int./ext., cam., échap. Sport



Ferrari 812 Superfast
12/20 - 170 km - 325 000 €
Cuir noir, sièges Daytona, Pack carbone int./ext., Lift, Apple Carplay



Aston Martin Vanquish Volante 576 ch
06/15 - 20 500 km - 173 900 €
Cuir noir, sges élec. chauff. à mémo., Pk carbone int./ext., cam., freins céram., B&O




Lotus Exige 410 Sport 20th Anniversary
11/20 - 1 400 km - 104 900 €
Cuir/Alcant. noir/jaune, sges Sport carbone échap. titane, clim., régul., radars AR



Ferrari 812 Superfast
07/20 - 4 300 km - 325 000 €
Cuir Cuoio, inserts carbone int., Lift, caméra recul, échap. céramique noirs



McLaren 720S Coupé Performance
07/18 - 6 500 km - 219 900 €
Cuir/Alcantara noir, Pk carbone int., caméra, Lift, radars AV/AR, navi, B&W

Retrouvez-nous sur
[@west_motors](#) 

WEST MOTORS

Achat et vente de véhicules sports et premium

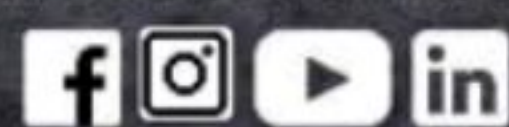


Il est grand temps de retrouver sa liberté.

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

51 Chemin du Moulin Carron
69570 Dardilly

04 78 21 96 47
contact@westmotors.fr



SUR RENDEZ-VOUS UNIQUEMENT
du lundi au samedi
de 10h à 18h30

SPÉCIALISTES

121



Mercedes SLS AMG Roadster
07/12, 21 500 km, BVM
169 000 € (TVA non-déductible 17%)



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



Mercedes SL 320
1988, 142 000 km, 1^{ère} main
21 000 € (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%)



Bentley Continental GTC Black Diamond Edition 1 of 25
01/18, 10 850 km, BVM
150 000 € (TVA non-déductible 17%)



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

☎ 352 55 95 91 - www.ct-car.lu - info@ct-car.com

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



**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

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 8 juillet**



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 328 GTS

01/87, 44.379 km, Rosso Corsa, cuir beige, parfait état
• **89.900 €**

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 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 458 Italia

03/14, 31.500 km, bianco Avus, cuir nero, volant carbone / Led, étriers jaunes, écussons • **164.900 €**

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



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



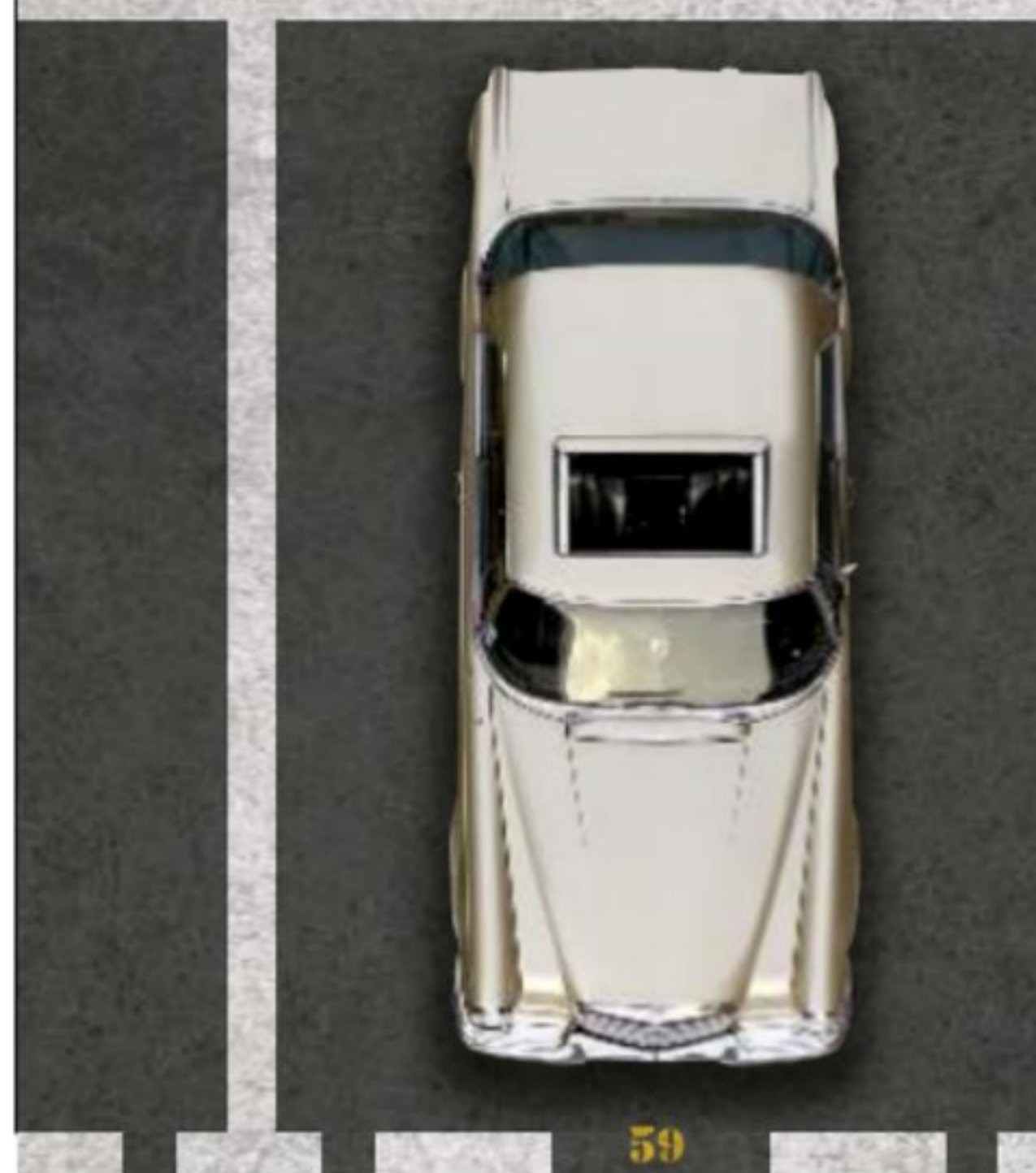
Ferrari California T

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

Parking sécurisé pour automobiles de sport et de collection

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



59



60



61



62

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.



Spécialiste
pour les
**Risques
d'Assurances
en Entreprise**

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**

Fiorano Racing



SPECIALISTE FERRARI
 WWW.FIORANORACING.FR
 DOMINIQUE@FIORANORACING.FR

**ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE
 FERRARI & MASERATI**



**TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SUR
 WWW.FIORANORACING.FR**

RETROUVEZ NOUS SUR NOTRE
 PAGE FACEBOOK



DOMINIQUE ROMÉO

VOUS ACCUEILLE DANS SON ATELIER À 25 MN DE PARIS

23, AV. DES 3 PEUPLES - 78180 MONTIGNY LE BRETONNEUX
 TÉL.: 01 61 38 28 10 - FAX.: 01 61 38 28 11

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

Maserati Shamal, rouge, cuir noir.....	1991	Porsche 997 Targa 4S 3.8 385 ch PDK, gris, full.....	2011
Maserati GranTurismo S 4.7, grigio granito, pk carbone.....	2009	Porsche 993 C4S, bleu océan, cuir noir, 1 ^{ère} main.....	1998
Maserati Ghibli V6 3.0d 275, BVA, noire, ITC sable, 19.200 km.....	2016	Porsche 996 C2 Cab. 3.6 BVM, gris, cuir noir, pack carbone... 2004	
Ferrari 458 Italia, noire, cuir noir, 18.500 km.....	2011	Porsche 965 Turbo 3.6, grise, cuir noir.....	1996
Ferrari 360 Modena F1, bleu gris, cuir, échap. inox, 30.500 km.....	2001	Lotus Esprit Turbo Essex N°2, bleu, cuir rouge.....	1982
Ferrari 575 Maranello, bleu gris, cuir noir.....	2004	Aston Martin DB7, verte, cuir marron clair.....	1998
Ferrari 308 GT4, rouge, cuir noir, 62.800 km.....	1979	Jaguar XJ II Long Ultimate V8, noir métal, cuir beige,.....	2012
Mercedes CLS 500, noir, cuir noir, full options,.....	2006	Jaguar XK8 4.2 Cabriolet BVA, grise.....	2003

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 : 07012543



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 V8 4.0
 02/2021, 1 500 km, Anthracite, cuir noir Beluga, 1^{ère} main, gar. Constructeur 24 mois • 265 974 € TTC

Bentley Lyon - Nicolas Tardy
 nicolas.tardy@bentley-lyon.com
 +33 6 43 57 51 03

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.



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



Ferrari FF
07/15, 42.900 km, grigio Silverstone, cuir Bordeaux, sièges Daytona, volant carbone LED, Int. Carbone • **149.900 €**
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



A6 Berline S line 3.0 TDI 218 ch S tronic
11/16, 75 500 km, cuir/Alcantara noir/argent, finition S line, Pack esthétique noir, MMI Navi +, LED, phone box, pre sense +, Bose • **27 900 €**
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Audi A6 allroad Avus 50 TDI 286 ch quattro tiptronic
10/19, 17 500 km, cuir Valcona noir/gris, LED, pre sense front, TO coulissant pano., Bose • **79.900 €**
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



BMW M2 F87 3.0 L 370 cv DKG
05/16, 27.000 km, gris minéral, cuir noir, surpiqûres bleues, vol. Sport multi + palettes, radar Av/Arr, caméra, SECM Sport, xénon, GPS, JA M2 19, Bluetooth • **47.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera 4S PDK 3.8 L 400 CV
2015, 49.000 km, blanc, cuir noir, kit carrosserie Pack Sport Design +, aileron, PSE, JA 20 Techno, PASM, Parktronic, caméra, PCM 3, carnet • **93.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster 718 PDK 2.0 L 300 CV
08/16, 68.000 km, rouge indien, cuir / alcantara gris quartz, PSE, xénon, GPS, volant sport + palettes, USB, Bluetooth • **53.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com

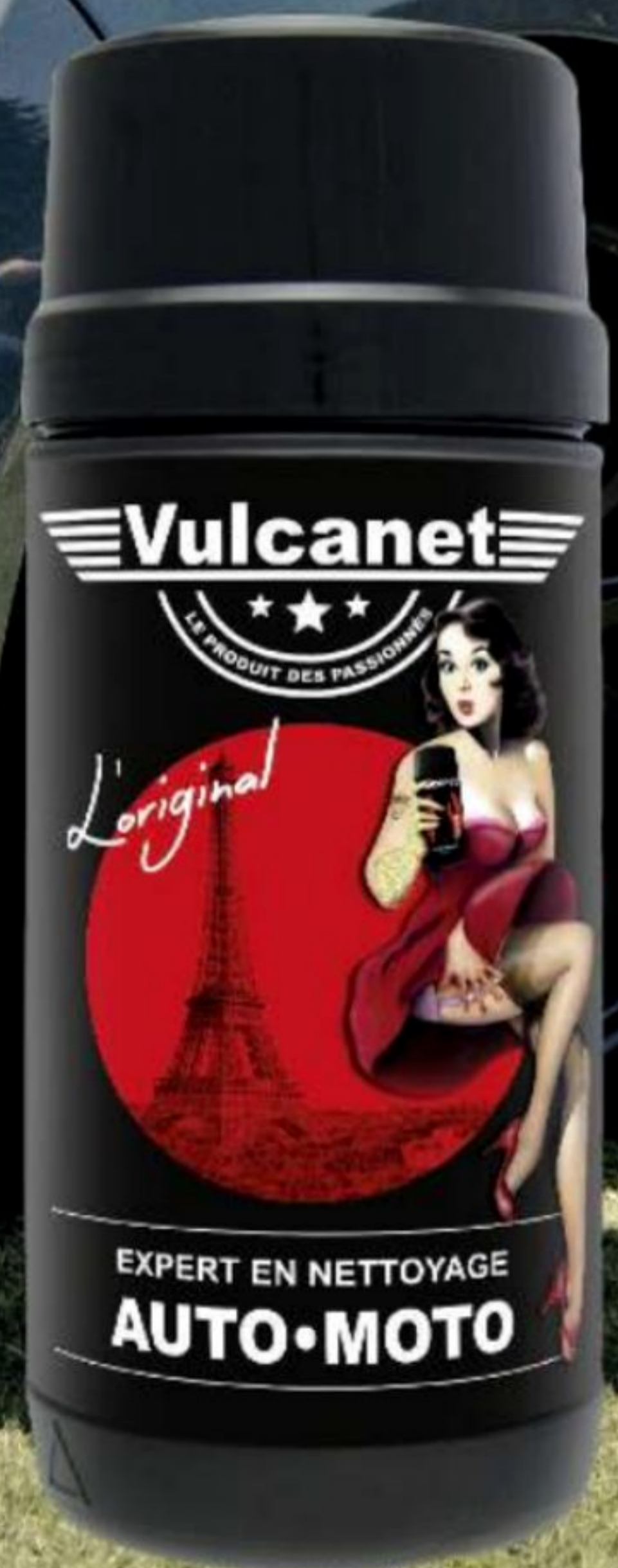


Porsche 991 Carrera Cab 3.4 L PDK 350 CV
2012, 73.000 km, blanc Carrara, cuir noir, SEC Sport 4P, PASM, Bose, Clim, PCM 3, GPS, USB, Bluetooth, options, carnet Porsche • **83.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



« SEULEMENT LE RÉSULTAT... »

Sébastien LOEB



VOS ANNONCES / ACCESSOIRES & SERVICES



Patrim One
assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

Solutions exclusives
pour les automobiles de prestige & de collections
sur www.patrimOne.com

Contacteur Ladislas Palisson
Tél 01 42 99 60 20
Fax 01 42 99 60 26
lpalisson@patrimone.com



Ferrari 812 Superfast
05/19, 2.500 km, grigio opaco 812, cuir nero, pack carbone int., int. alcantara, harnais, lift, TVA • **339.900 €**
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 Diablo BVM 6
1999, 73.000 km, Giallo, cuir Giallo / Nero, GPS, toit ouvrant panoramique, échappement inox • **275.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



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 €**



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 €**



Ferrari Testarossa
08/1991, 105 000 km, cuir noir, historique complet, carnet + factures, état impeccable, éligible au statut de «Classiche» • **89 000 €**

06 07 77 74 04

+ 32 (0)494 137 661 - benoit.oleffe@skynet.be

+ 32 (0)494 137 661 - benoit.oleffe@skynet.be



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



OFFRE PRIVILÈGE



**UNE SÉRIE LIMITÉE
V6 BRM TOYS CLUB
OFFERTE**



sur toutes nouvelles adhésions de 12 mois (V6-44-Toys Club, valeur 3910 €) ou sur toutes nouvelles adhésions de 24 mois (V12-44-Toys Club, valeur 6370 €). Offre valable jusqu'au 31 décembre 2021

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

**ULTIMATE
PROTECH**



Nos véhicules sont protégés
par notre partenaire Ultimate Protech.





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



N° FR020282-1

RETRO Assurances est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350834846. N° ORIAS : n°0701752 - www.orias.fr.

Création : designe.fr



CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI, SPORT & COLLECTION

TESLA APPROVED BODY SHOP

Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

**TAILORED
FOR YOU**

Programme de personnalisation sur mesure

Tastes change, not passion ! *

* Les goûts changent, pas la passion !



CH PROVENCE D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com

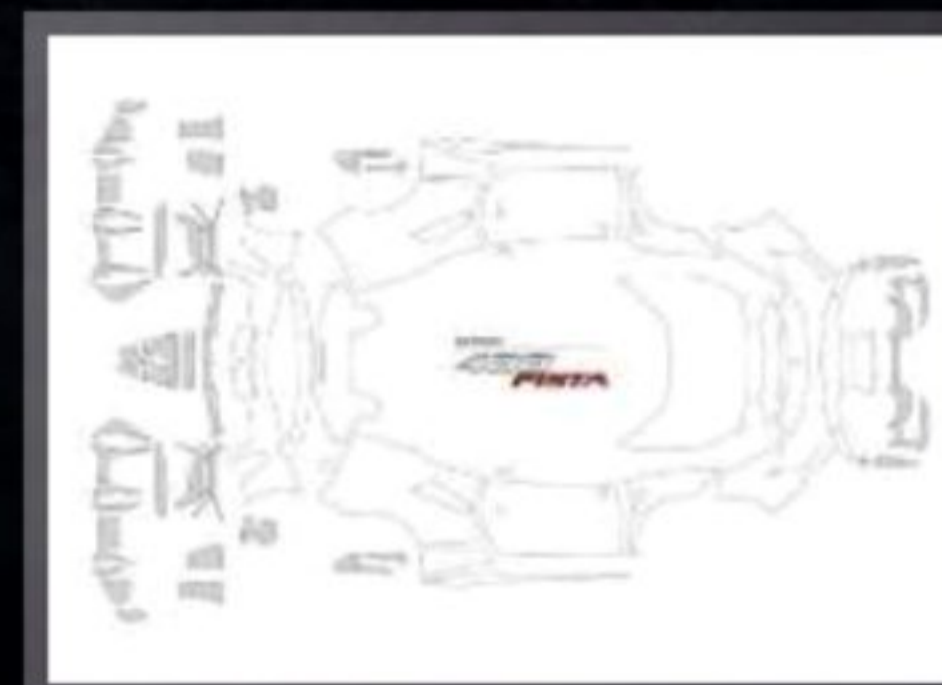


CH CÔTE D'AZUR Route de Vence 06800 **CAGNES-SUR-MER**
+33 (0)4 89 97 86 57 | cotedazur@carrosserieherve.com

Glastint PPF* : Film de protection de carrosserie La seconde peau de votre automobile



- Peinture et optiques préservés
- Découpe numérique
- Transparent et effet brillant permanent
- Thermocicatrisant
- Haute résistance aux frottements et projections
- Pose en atelier dédié



Glastint, le réseau d'experts du film et du vitrage
Plus de 70 centres et 210 techniciens à votre service

GLASTINT MONTROUGE

123, avenue Aristide Briand
92120 MONTROUGE

Tél. > 01 57 63 93 91

E-mail > montrouge@glastint.com



www.glastint.com

Glastint

Les experts du film et du vitrage

PLATIN
★ ★ ★ WHEELS

Jantes homologuées TÜV du 14" au 20"



P75



P94

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



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, 4 000 km par an, remorquage
frais réels vers garage qualifié de la marque pour 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

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



FERRARI 599 F1 FIORANO KIT HGTE
09/07, noir, cuir noir, 39.500 km, volant
carbone, écussons freins carbone...
129.000 €



FERRARI CALIFORNIA T 70 TAILOR MADE
08/17, gris Alloy, cuir beige, 1.000 km,
Special Handling Package...
PSD



FERRARI 812 SUPERFAST
07/18, gris gloss métal, cuir noir, 4.213 km,
carbone, S. Racing, lift, caméra...
340.000 €



FERRARI ROMA
02/21, bleu Pozzi, cuir Cuoio, 70 km,
carbone, caméra, JBL....
270.000 €



ALPINE A110 1.8 T 250 CH PURE
2021, bleu Alpine, cuir noir, 140 km,
Echapp Sport, Focal, caméra...
70.000 €



AUDI RS4 2.9 L 450 CH
10/20, gris Nardo, cuir noir, 8.700
km, T.O Pano, J.A 20, caméra...
100.000 €



AUDI S3 SPORTBACK 310 QUATTRO
04/21, gris Daytona, cuir noir, T.O
Pano, B&O, J.A 19, caméra...
73.500 €



PORSCHE 992 C2 S
05/19, argent, cuir noir, 6.120 km,
échap. Sport, T.O, caméra, s. chauffants...
135.000 €



LAMBORGHINI AVENTADOR SV
ROADSTER 1 OF 500
2017, jaune, alcant. noir, 1.500 km,
carbone, caméra, s. chauf... 520.000 €



MC LAREN 675 LT
02/16, bleu, alcantara noir,
5.700 km, carbone, caméra, lift...
260.000 €



MC LAREN 720S
01/18, blanc, cuir & alcant. noir,
16.500 km, lift, caméra, carbone,
freins céram... 220.000 €



PORSCHE 991 CARRERA GTS
07/18, vert, cuir & alcantara noir,
9.900 km, carbone, Chrono, PASM...
129.000 €



PORSCHE PANAMERA II SPORT
TURISMO 4S E-HYBRID
2021, bleu, cuir noir, 90 km, roues Arr.
directrices, cam. 360°... 172.000 €



ASTON MARTIN DB11 CAB V8
BITURBO 4.0 L
11/19, gris, cuir noir, 5.500 km, s.
clim, B&O, caméra 360°... 183.000 €



PORSCHE TAYCAN TURBO S
05/20, noir, cuir noir, 400 km, T.O
Pano, caméra 360°, PDCC...
215.000 €



ROLLS-ROYCE GHOST
03/10, bleu, cuir beige, 19.900 km,
S. Climatés, capot alu....
130.000 €



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'iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

SPORT

148.
COULISSES F1
Grands Prix
de Monaco &
d'Azerbaïdjan

L'ACTUALITÉ DES GRANDES DISCIPLINES & L'ANALYSE DE NOS REPORTERS

Red Bull Media

156. WRC : UN **ESPOIR** FRANÇAIS

Adrien Fourmaux a tâté du WRC pour la première fois cette saison. En Croatie et au Portugal, il a démontré un potentiel impressionnant. Devant partager la Ford Fiesta avec le Finlandais Teemu Suninen, il n'a que quelques rallyes pour confirmer.



136 **STUDIO**
Alpine M63 (1963)

Laurent Villaron



142 **REPORTAGE F1**
Les nouvelles qualifications sprint

DPP/ Xavi Bonilla



160 **UNE COURSE, UNE HISTOIRE**
27 septembre 1981, à Montréal

Bernard Asset



Si elle présente un petit air de famille avec les berlinettes Alpine (elle en reprend le pare-brise), la M63 se caractérise par une ligne profilée affichant un Cx record de... 0,15 !

EN PISTE !

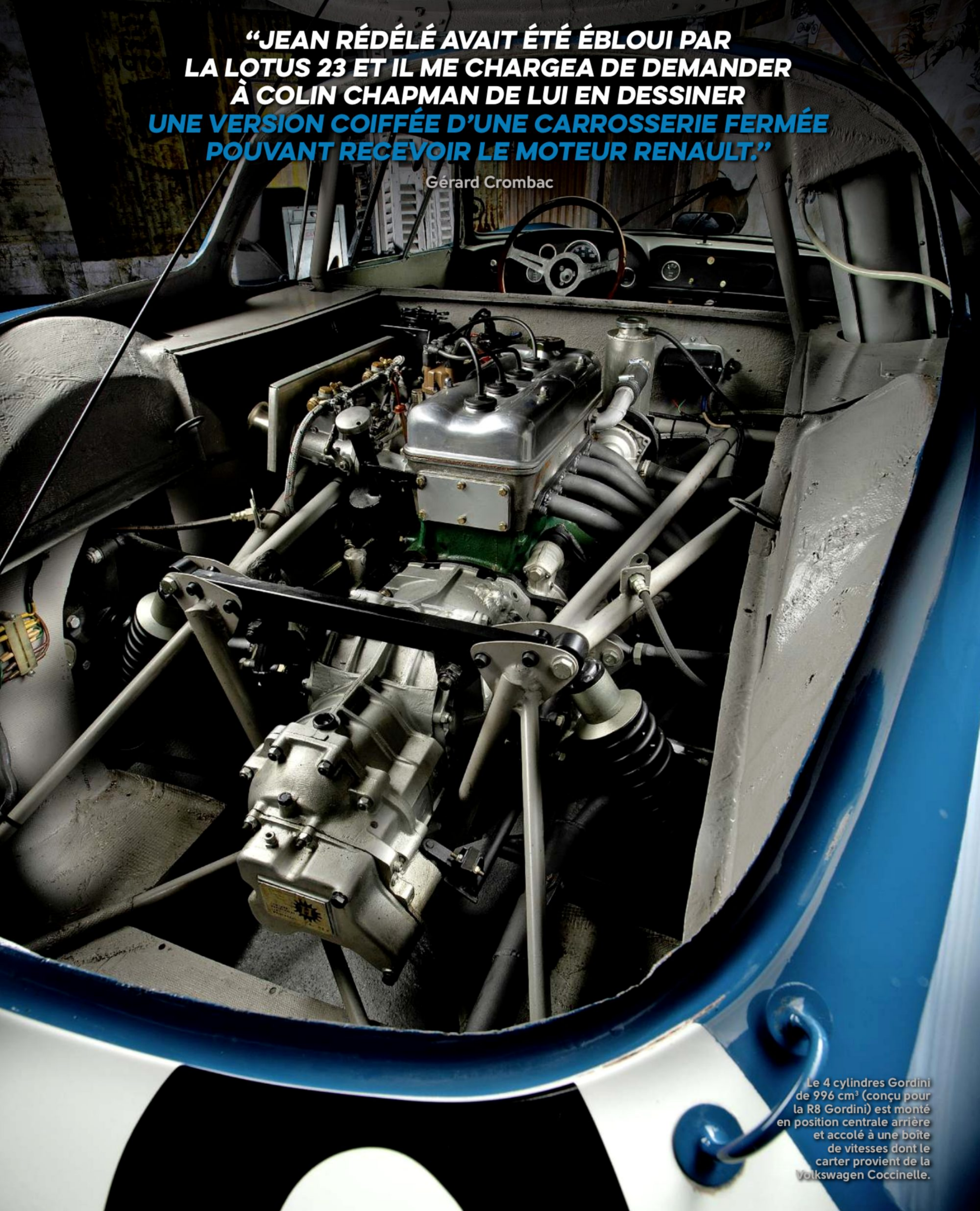
Déjà réputée pour ses prouesses en rallye, voilà qu'Alpine s'attaque en 1963 à un nouvel univers : le circuit et ses impitoyables 24 Heures du Mans. **Premier proto dieppois, la frêle M63 marque le début d'une longue aventure, ravivée aujourd'hui par les ambitions d'Alpine en catégorie hypercar.**

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron



**“JEAN RÉDÉLÉ AVAIT ÉTÉ ÉBLOUI PAR
LA LOTUS 23 ET IL ME CHARGEA DE DEMANDER
À COLIN CHAPMAN DE LUI EN DESSINER
UNE VERSION COIFFÉE D’UNE CARROSSERIE FERMÉE
POUVANT RECEVOIR LE MOTEUR RENAULT.”**

Gérard Crombac



Le 4 cylindres Gordini de 996 cm³ (conçu pour la R8 Gordini) est monté en position centrale arrière et accolé à une boîte de vitesses dont le carter provient de la Volkswagen Coccinelle.



Avec sa queue longue et ses roues arrière carénées, la M63 adopte la forme de goutte d'eau si chère à l'aérodynamicien Marcel Hubert.

U

n coup de colère peut parfois se montrer très productif... Prenez le cas de Jean Rédélé en 1962. Depuis qu'il a lancé la marque Alpine en 1955, engager des autos aux 24 Heures du Mans fait partie des innombrables projets qui bouillonnent dans sa tête. Il garde, en effet, un souvenir ému de ses deux participations en tant que pilote (en 1952 et 1954 sur 4CV) et il a hâte de pouvoir retourner dans la Sarthe, en tant

que constructeur. Malheureusement, les moteurs Renault, qui propulsent avec succès ses berlinettes A106 et A108 en Rallye, ne sont pas taillés pour un tel défi... En revanche, le 4 cylindres à double arbre à cames en préparation dans les ateliers parisiens de Gordini pourrait, lui, faire l'affaire. Seulement, voilà : sitôt terminé, ce moteur destiné à la future Renault 8 est confié à... René Bonnet, pour les 24 Heures du Mans 1962 ! « *Jean Rédélé était ulcéré, écrivit par la suite Gérard Crombac, le fondateur de Sport Auto par ailleurs ami du patron d'Alpine. Il construisait depuis des années des berlinettes à moteur Renault et le double arbre allait à son concurrent !* » Rédélé fait alors le siège de la Régie et obtient la fourniture de ce moteur pour 1963. Il confie son plan à Gérard Crombac :

« *Jean Rédélé avait été ébloui par la Lotus 23, rapportera celui-ci, et il me chargea de demander à Colin Chapman de lui en dessiner une version pour le moteur Renault, qui serait coiffée d'une carrosserie fermée convenant mieux au rapide circuit du Mans.* » N'ayant pas le temps, le patron de Lotus dirige les Français vers Len Terry, qui a participé à la conception de la Lotus 23. L'ingénieur anglais accepte et livre ses plans au moment même où l'organisateur des 24 Heures du Mans change le règlement ! Désireux de civiliser l'apparence des voitures de sport, l'ACO impose désormais des seuils de portières très bas, une dimension minimum pour ces dernières et... un espace pouvant recevoir une valise ! Les plans de Len Terry sont déjà obsolètes.

Entre-temps, Jean Rédélé a déjà constitué son équipe d'Endurance. Il a recruté quelques « horsins » (des « étrangers » en patois cauchois) ayant leurs habitudes au Bar de l'Action, près des Champs-Élysées. José Rosinski (pilote et essayeur historique de *Sport Auto*) est engagé comme team manager-pilote, et Bernard Boyer comme responsable technique. Mécanicien au Moteur Moderne puis au sein

de l'équipe CD-Panhard en 1962, celui-ci a aussi construit avec son ami Richard Bouleau la Sirmac, une monoplace de Formule Junior. Ce dernier est embauché au passage, mais pour s'occuper des licences à l'étranger (il avait négocié un partenariat au Mexique pour le compte de Saviem). Comme souvent chez Alpine, il ne travaillera jamais au poste pour lequel il a été recruté... En novembre 1962, Bernard Boyer le charge de dessiner un nouveau châssis conforme au règlement. « *Il n'y avait pas de bureau d'études à l'époque, racontera plus tard l'ingénieur aujourd'hui décédé. Nous avons donc acheté deux tables à dessin et avons commencé à dessiner la voiture dans l'appartement de Jean Rédélé !* »

Des débuts prometteurs

Le concept de châssis-poutre, inspiré par les Alpine de série, est conservé alors que des treillis tubulaires avant et arrière reçoivent les éléments mécaniques, dont certains fournis par Lotus (les roues en magnésium et les porte-moyeux, entre autres). Cette base est recouverte d'une carrosserie dessinée par l'aérodynamicien Marcel Hubert. Débauché du bureau d'études de Lucien Romani, il a fait ses preuves sur les petites CD qui ont remporté leur catégorie quelques mois plus tôt aux 24 Heures du Mans. Après des tests dans la soufflerie Eiffel, il dessine une auto en forme de goutte d'eau. Dans une incroyable effervescence (les premières Alpine A110 sont aussi en cours de fabrication à la même période !), tout ce petit monde travaille d'arrache-pied afin d'être prêt pour les essais préliminaires des 24 Heures du Mans, programmés le 6 avril. Le châssis n° 1 701 est terminé la veille des essais. Ouf ! C'est Bernard Boyer lui-même, responsable technique et pilote, qui fait faire à la M63 ses premiers tours de roues. José Rosinski le relaie et atteint les 220 km/h sans encombre.

Après une séance d'essais approfondie à Montlhéry, décision est prise de lancer la M63 dans le grand bain : Alpine l'inscrit aux 1 000 km du Nürburgring, organisés le 19 mai. José Rosinski en partage le volant avec l'Américain Lloyd « Lucky » Casner, choisi pour sa connaissance du très difficile circuit allemand. Le seul objectif de l'équipage n° 92 est de rallier l'arrivée. Un peu plus de sept heures et demie plus tard : mission accomplie ! La M63 pointe 11^e au classement général et remporte même la catégorie GT 1 300 ! De quoi galvaniser l'équipe normande au moment de construire les deux châssis supplémentaires pour

La M63 reprend le principe de châssis-poutre de la berlinette. On voit nettement la poutre centrale entre les deux sièges et la poutre transversale avant aux pieds du pilote.

les 24 Heures, un mois plus tard. José Rosinski procède au choix des pilotes pour Le Mans. Il partagera la n° 48 (châssis 1 702) avec le Brésilien Christian « Bino » Heins. Ayant déjà disputé les 24 Heures en 1959, celui-ci est le responsable commercial de la société Willys, qui produit sous licence des Alpine Interlagos au Brésil. Ayant officiellement raccroché son casque, il accepte volontiers cette pige qui lui donne l'occasion d'un voyage en famille en France. La n° 49 (châssis 1 701) est confiée à René Richard et au gentleman driver italien Piero Frescobaldi alors que la n° 50 (châssis 1 703) revient à Bernard Boyer et Guy Verrier, déjà associés chez CD en 1962.

Drame dans les Hunaudières

Equipée de moteurs de 996 cm³, l'équipe Alpine ne vise clairement pas le classement général. Ses ambitions sont en revanche bien affirmées en ce qui concerne l'indice énergétique. Ce classement, fruit d'un savant calcul, pondère la performance pure en tenant compte de la consommation. Dès les essais, les pilotes découvrent le comportement un peu spécial de leur monture. Seul pilote de M63 encore de ce monde (il disputera deux courses à son volant en 1964), Mauro Bianchi nous décrit son caractère : « Elle se comportait plutôt bien dans les courbes, mais elle était extrêmement instable dans les lignes droites. C'était terrible, un vrai serpent de mer ! Lorsqu'une voiture nous doublait, avec le déplacement de l'air, il nous fallait au moins 300 m pour la stabiliser. Il nous tardait vraiment que les virages arrivent ! » Pour la première fois au Mans, la grille de départ est déterminée en fonction des temps aux essais. Qualifiées en 29^e, 33^e et 40^e position, les Alpine connaissent un début de course prometteur : José Rosinski mène l'indice énergétique lors des deux premières heures avant de passer le relais à son équipier. Malheureusement, la situation prend une tournure dramatique. A la fin de la quatrième heure, l'Aston Martin de Bruce McLaren perd son huile sur les Hunaudières. Les commissaires tardent à brandir les drapeaux adéquats : une Jaguar et une René Bonnet partent en tête-à-queue, tapent et parsèment la piste de débris. Lorsqu'il arrive sur la scène à près de 230 km/h, Bino Heins tente d'éviter ces derniers mais perd le contrôle de sa machine, qui vient heurter un poteau et explose. Prisonnier des flammes, le Brésilien périt sur place.

Jacques Cheinisse assure alors le panneautage à Mulsanne. A cette époque, le futur directeur sportif « Rallye » d'Alpine est seulement un commercial très polyvalent. Impressionné par la funeste colonne

de fumée noire s'élevant au-dessus du circuit et ne voyant pas la n° 48 passer, il comprend vite : « L'équipe était foudroyée ! » Dès lors, la suite de la course paraît bien dérisoire pour le clan normand. Elle se termine d'ailleurs prématurément. La n° 49 connaît des problèmes d'embrayage et doit renoncer lors de la huitième heure alors que la n° 50, après un long arrêt, doit abandonner en vue de l'arrivée, problème moteur lors de la vingt-troisième heure. Choquée par le drame, l'équipe n'est pas abattue pour autant. Deux semaines plus tard, elle participe au meeting de Reims et y remporte la catégorie proto 1 000 cm³. Ce succès met un peu de baume au cœur de l'équipe normande, qui expérimente, lors du Trophée d'Auvergne, une M63 dépourvue de toit. Avec cette barquette (châssis 1 704), José Rosinski termine 2^e de sa catégorie. La M63 disputera encore quelques épreuves jusqu'en 1968, mais elle cède sa place dès le printemps 1964 à la M64, moins haute, moins large et dotée d'un châssis entièrement tubulaire. C'est elle qui apportera à Alpine ses premiers lauriers au Mans : la victoire à l'indice énergétique, dès l'édition 1964. D'autres ont suivi avec, en point d'orgue, la victoire au classement général en 1978. En attendant un éventuel exploit en août prochain... ●

Remerciements

Sport Auto remercie le circuit de Chenevères (à 40 km de Nancy) pour son aimable accueil. www.circuit-chenevieres.fr



TECHNIQUE

Moteur : Renault 8, 4 en ligne, bloc fonte, culasse en aluminium
Cylindrée : 996 cm³ Puissance : environ 100 ch à 7 500 tr/mn
Position : longitudinal, central arrière
Alésage x course : 71,5 x 62 Alimentation : 2 carburateurs Weber
Distribution : 2 arbres à cames en tête et 8 soupapes
Transmission : propulsion
Boîte de vitesses : 5 rapports, pignonnerie Hewland et carter Volkswagen
Châssis : châssis-poutre avec treillis tubulaire avant et arrière
Suspension AV/AR : triangles superposés et ressorts hélicoïdaux/triangles inférieurs, jambes de force, biellettes et ressorts hélicoïdaux
Freins : disques Girling
L - l - h : 4 270 - 1 630 - 1 310 mm Empattement : 2 300 mm
Voies AV/AR : 1 280/1 270 mm Poids : environ 610 kg



**“LA M63 SE COMPORAIT PLUTÔT BIEN
DANS LES COURBES, MAIS ELLE ÉTAIT EXTRÊMEMENT
INSTABLE DANS LES LIGNES DROITES.
C’ÉTAIT TERRIBLE, UN VRAI SERPENT DE MER !”**

Mauro Bianchi





DANS LES STARTING- BLOCKS

Un nouveau format de course qualificative sera testé à l'occasion du Grand Prix de Grande-Bretagne, à Silverstone, là où est né le championnat du monde de Formule 1 en 1950. **Une petite révolution qui devra faire ses preuves.**

Par Lionel Froissart



LES AVIS ONT ÉTÉ PARTAGÉS LORSQUE LE PROJET A ÉTÉ PRÉSENTÉ. COMME L'A ALORS SOULIGNÉ JEAN TODT, LE PRÉSIDENT DE LA FIA, **LE PETIT MONDE DE LA F1, PLUTÔT CONSERVATEUR, N'AIME PAS QUE L'ON BOUSCULE SES HABITUDES.**



L'équipe Ferrari, dont l'avis est toujours écouté par les instances sportives, est celle qui semble accueillir le plus favorablement cette nouveauté. Ses deux pilotes ont exprimé leur intérêt pour ce nouveau format.

U

n 100 mètres le samedi, un marathon le dimanche. Voilà ce que va proposer la Formule 1 en trois occasions cette saison, avec l'instauration d'une qualification sous la forme d'une course sprint, le samedi, qui déterminera l'ordre de départ d'un grand prix « classique » le dimanche. Pour beaucoup de puristes, toucher au format des grands prix de F1 revient à supprimer les matches en cinq sets sur les tournois du

Grand Chelem ou les arrivées au sommet sur les grands tours cyclistes. Pourtant, ce n'est pas la première fois que le timing des grands prix évolue. Lors de l'épreuve inaugurale de Silverstone, en 1950, les qualifications avaient eu lieu le vendredi pour une course disputée le samedi, afin de ne pas troubler la quiétude des sujets de Sa Majesté lors du sacro-saint dimanche. Une coutume qui s'est prolongée pendant de nombreuses années. Longtemps, la distance des courses de F1 variait entre 350 et 500 km. Le Grand Prix de France 1951, couru à Reims, a même dépassé les 600 km. Ce n'est qu'au début des années 1970 que le kilométrage des grands prix a été fixé à environ 300 km. Ce qui a le plus souvent changé ou évolué depuis plus de soixante-dix ans, c'est le système des qualifications. Dès la création du championnat du monde en 1950, il a été question d'établir un ordre de départ cohérent en fonction des performances des pilotes, et non plus par tirage au sort comme c'était souvent le cas auparavant. Il faudrait plusieurs pages pour détailler les différents formats de qualifications qui ont été essayés ou adoptés depuis. Pour mémoire, rappelons que les grilles de départ des différents grands prix (Silverstone sera normalement le 1 045^e de l'histoire) ont été établies, au fil des saisons, selon ces quelques différents principes : une seule séance, puis deux séances – une le vendredi, une le samedi –, le meilleur temps étant retenu pour déterminer la pole.

Nouveau format, mode d'emploi

Dans un passé plus récent, sans parler des « pré-qualifications », il y a eu des qualifications sur douze tours, puis sur deux tours – avec addition des deux temps –, et même sur un tour, avant d'arriver à une séance d'élimination en trois parties de Q1 à Q3, dont le règlement sportif a évolué afin d'aboutir à ce que nous connaissons depuis quelques saisons, avec l'élimination de cinq pilotes à la fin de chaque séquence pour ne garder que les dix plus rapides, qui se disputent la pole position. C'est pour casser un peu cette routine, produire du spectacle et peut-être attirer de nouveaux (télé)spectateurs et un public que la FOM et la FIA voudraient rajeunir, que les responsables commerciaux (Liberty Media) et sportifs de la F1 ont travaillé pendant des mois sur ce projet. Trois épreuves ont été initialement retenues pour tester cette nouveauté. La primeur en revient donc à l'historique tracé de Silverstone, le 18 juillet, puis ce sera au tour de Monza au mois de septembre. Le troisième circuit désigné (et candidat) est celui d'Interlagos, au Brésil, bien que la tenue de ce grand prix soit très incertaine pour cause de pandémie. Comme pour toute nouveauté, les avis ont été partagés lorsque le projet a été présenté fin avril. Mais il n'était pas question de reculer. Comme l'a alors souligné Jean Todt, le président de la FIA, le petit monde de la F1, plutôt conservateur, n'aime pas que l'on bouscule ses habitudes. Mais la F1 doit aller de l'avant et l'avènement de cette « qualif sprint » (*Sprint Qualifying* en anglais) en est l'expression. En voici le mode d'emploi, qui pourrait évoluer à l'usage.

VENDREDI : QUALIFICATIONS CLASSIQUES

Cette première journée d'essais, qui n'intéresse que les plus accros, va devenir cruciale. La séance d'essais libres est maintenue, le matin ou l'après-midi (à Silverstone), toujours d'une durée de soixante minutes. En fin de journée, à un horaire tardif pour capter l'attention de plus de téléspectateurs après leur journée de travail, sera organisée une séance de qualifications identique à celle que nous connaissons aujourd'hui avec ses trois séquences. Le résultat déterminera l'ordre de départ de la course du samedi, dite « qualif sprint ». C'est le meilleur temps de cette séance qui sera comptabilisé dans les statistiques au nombre de pole positions.

SAMEDI : UN MINI-GRAND PRIX

Le matin, les équipes disposeront d'une heure d'essais libres pour peaufiner la mise au point des monoplaces et préparer la course de l'après-midi, mais sans pouvoir changer de manière radicale le « set up » établi la veille. Le changement des principaux éléments aérodynamiques sera interdit. Car le principe d'un parc fermé « partiel » prendra effet juste à l'ouverture des qualifications du vendredi. La course « qualif sprint » se disputera dans l'après-midi sur une distance de 100 km, avec un départ arrêté classique. Les pilotes pourront choisir deux trains de pneus. Les trois premiers de

COMMENT ÇA MARCHE ?



VENDREDI

Essais libres
(60 minutes)

Qualifications
(Q1, Q2 et Q3.
60 minutes)



SAMEDI

Essais libres
(60 minutes)

Qualif sprint
(100 km)



DIMANCHE

Grand Prix
(305 km ou
2 heures maxi)



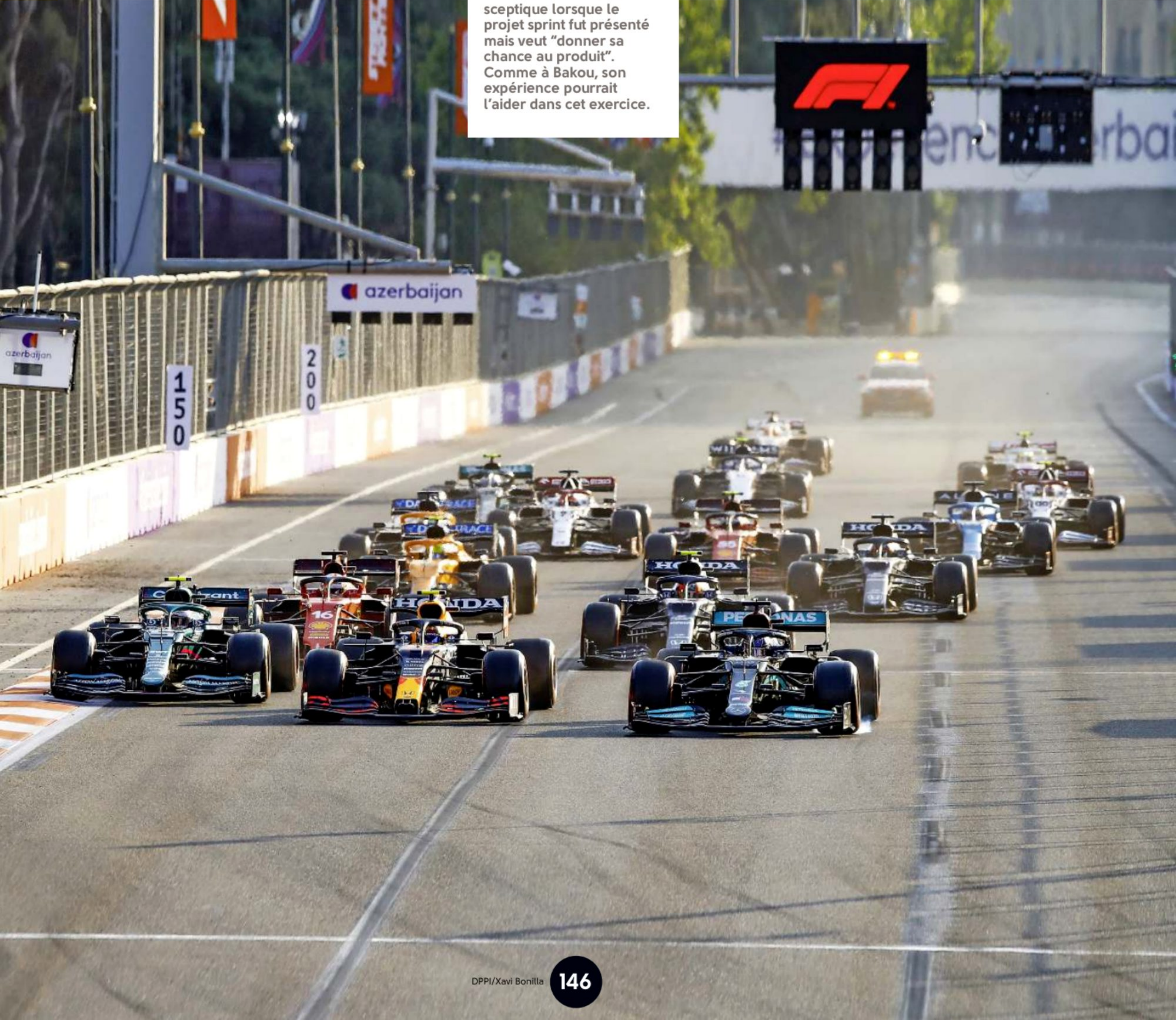
Lewis Hamilton est de ceux qui se réjouissent de voir bousculer le ronron de la F1. Pilotes de la jeune génération – Norris, Gasly, Sainz tout comme Leclerc – sont tout aussi curieux et attendent “de voir”.



REPORTAGE F1 Les qualifications sprint

DPPI/Xavi Bonilla

Grand connaisseur de l'histoire de son sport, Sebastian Vettel était sceptique lorsque le projet sprint fut présenté mais veut "donner sa chance au produit". Comme à Bakou, son expérience pourrait l'aider dans cet exercice.



LES PROJECTIONS EFFECTUÉES PAR LES INGÉNIEURS LAISSENT PENSER QUE LA HIÉRARCHIE POUR LA COURSE NE SERA PAS **BOULEVERSÉE, SAUF ACCROCHAGES OU ACCIDENTS À RÉPÉTITION LORS DE LA COURSE SPRINT.**

ce sprint marqueront respectivement 3, 2 et 1 points. Mais surtout, le classement du samedi permettra d'établir la grille de départ du « vrai » grand prix du dimanche. A l'arrivée de cette course, les voitures seront placées sous le régime de parc fermé total, comme c'est le cas actuellement. En cas de dégâts consécutifs à un accident, la FIA supervisera la remise en état des monoplaces concernées. C'est déjà le même système qui est adopté aujourd'hui. La réglementation et l'attribution du nombre de trains de pneumatiques (cinq) pour les essais, la qualif sprint et le grand prix évoluent de manière assez complexe, et le seront encore plus en cas de pluie le samedi.

DIMANCHE : **RETOUR AUX FONDAMENTAUX**

Les projections effectuées par les ingénieurs laissent penser que la hiérarchie pour la course ne sera pas bouleversée, sauf accrochages ou accidents à répétition lors de la course sprint. Le grand prix se disputera toujours sur une distance d'au moins 305 km. Mais selon les indications de la FIA, les pilotes ne disposeront que de deux trains de pneus restants pour disputer la course, ce qui exclut des stratégies à deux arrêts. Sauf aménagement pour s'adapter à une éventuelle usure excessive – et donc dangereuse – des pneumatiques. Le barème d'attribution des points reste inchangé pour le grand prix du dimanche. Les patrons d'écurie ont accueilli ce nouveau format avec circonspection et se sont immédiatement inquiétés des coûts supplémentaires induits par cette épreuve sprint alors que les budgets sont plafonnés. Un accord financier a toutefois été trouvé et entériné par la FIA.

Qu'en pensent les pilotes ?

La plupart des pilotes, eux, semblent favorables à l'introduction de cette nouveauté, même s'ils doutent qu'elle puisse se généraliser sur la durée d'un championnat. Les plus expérimentés et les champions du monde ont été les premiers à donner leur avis. Ainsi, Sebastian Vettel – que l'on peut cataloguer comme un puriste et fin connaisseur de son sport – s'est longtemps demandé à quoi pourrait servir un tel changement : « *Je suis assez ouvert. C'est acté, donc nous allons essayer. Il y a probablement deux façons d'expliquer cette décision. La plus officielle est que cela devrait être plus excitant. J'espère que ça le sera, et s'il s'avère que ça l'est et que les gens aiment, peut-être devrons-nous nous adapter. S'ils n'aiment pas ça et que nous n'aimons pas ça, alors revenons en arrière.* » Lewis Hamilton se montre, lui, plus ouvert aux nouveautés, mais les envisage ciblées. « *J'ai toujours dit que nous devions avoir une sorte de format différent pour certaines courses. Monaco par exemple, c'est bien, c'est beau d'aller y courir, mais ce n'est pas forcément une course excitante.* » Fernando Alonso, qui a expérimenté plusieurs catégories pendant son break, accepte lui aussi les changements, avec des arguments pragmatiques. « *Il y a certaines choses que nous aimons en tant que spectateur ou pilote : les qualifications et le début de la course. Nous avons maintenant cela deux fois.* » Si la Scuderia Ferrari, toujours très écoutée, n'a pas commenté de manière officielle l'introduction de la « qualif sprint », ses deux pilotes se sont montrés enthousiastes. Carlos Sainz approuve cette idée de faire bousculer la routine des week-ends de grand prix. Et surtout, il se félicite qu'une solution soit testée avant l'important changement de réglementation technique attendue la saison prochaine. « *Je pense que la Formule 1 fait un bon travail en expérimentant des (nouveaux) formats. Et puis cela ajoute une course supplémentaire au week-end, ce qui pourrait être plus intéressant, car finalement la course est ce que nous apprécions le plus.* » Charles Leclerc approuve en y ajoutant un petit bémol : « *Le principal est que cela ne dévalorise pas la course principale du dimanche. Nous verrons aussi les voitures être poussées au maximum du premier au dernier tour, ce qui sera agréable pour nous les pilotes.* » Car, à l'évidence, ceux-ci ne s'économiseront pas lors de ce sprint de 100 km. Le récent Grand Prix d'Azerbaïdjan a prouvé que, pour une course de 300 km comme pour un sprint de deux tours, ils sont toujours sur le mode attaque. ●

UN SPRINT POUR DE L'ARGENT !

Comment gagner plus avec moins de grands prix ? Les courses sprint, en plus du (et aussi grâce au) nouveau spectacle qu'elles vont offrir, sont surtout là pour ça.

La Formule 1 est un monstre vorace en cash. La situation est amplifiée par le fait que le détenteur des droits commerciaux, Liberty Media, est coté en bourse. Ses actionnaires exigent des retours toujours plus importants sur leur investissement. Comme dans le sport lui-même, se contenter de l'existant, c'est reculer. Ces dernières années, plusieurs éléments nouveaux ont été introduits pour faire rentrer plus d'argent dans les caisses : extension du calendrier à 23 courses, des grands prix « de propagande » dans des pays pas toujours recommandables mais susceptibles de payer de fortes sommes pour accueillir la Formule 1, bascule vers les chaînes payantes, mise en place d'un service de diffusion payant sur Internet... La manière la plus rapide d'augmenter les revenus est évidemment de multiplier le nombre de grands prix : plus de courses, c'est plus de « droits d'accueil », plus d'occasions d'événements VIP, plus de surfaces physiques d'affichage pour les sponsors, sans compter des arguments forts pour négocier la hausse des tarifs auprès des diffuseurs télé. Mais la limite de l'exercice, c'est l'augmentation du coût pour les écuries, sans compter la fatigue physique de tous les acteurs de la discipline. Et du côté des spectateurs, tous ne sont pas décidés à passer 30 week-ends devant leur écran. Par ailleurs, la F1 a depuis longtemps cherché à « épicer » les courses en introduisant des éléments incontrôlables durant les qualifications, avec par exemple la proposition de grilles inversées, comme en F2. Cette idée n'a jamais trouvé d'écho favorable dans le paddock, pas plus que chez les fans. Ensuite, la F1 se préoccupe... de l'ennui des spectateurs, notamment des jeunes, sollicités par une multitude d'autres possibilités de divertissement. Selon Ross Brawn, le directeur général de la F1, la discipline « a essayé d'introduire des courses sprint depuis des années » avec la conviction qu'elles seraient plus attractives pour les jeunes. « *Les choses changent et*

les jeunes ne veulent plus nécessairement passer deux heures à regarder une course un dimanche après-midi. Un format de course plus court nous semble plus intéressant pour eux. » Lando Norris, qui du haut de ses 21 ans représente la nouvelle génération, suit l'avis de Ross Brawn : « *Pour quelqu'un de mon âge, il y a juste tellement d'autres choses à faire dans la vie que de regarder la télé !* » Dans ces conditions, les organisateurs de la F1 pensent que la solution à ces problèmes réside dans cette course sprint du samedi. Avec un tel atout en poche, si les premiers retours sont positifs, cela pourrait même conduire à une contraction du calendrier à seulement 20 épreuves par an, dont 10 d'entre elles concernées par une qualification en mode sprint. Concrètement, cela permettrait de présenter 30 courses pour à peine plus que le coût de 20 ! Dès lors, la F1 proposerait trois temps forts durant le week-end (qualifications du vendredi, sprint du samedi, grand prix du dimanche), permettant aux promoteurs des circuits de vendre trois tickets différents à des prix plus élevés. Même chose pour les sponsors, dont la visibilité serait accrue, et pour les diffuseurs, qui disposeraient d'un événement supplémentaire. Avec le nombre de grands prix appelé à se contracter, une rotation entre les pays hôtes permettrait de préserver l'emprise mondiale de la discipline. En tout cas, pour le premier test de Silverstone, l'annonce de la tenue de la course sprint a immédiatement boosté la vente de tickets du samedi. Si les tests de 2021 se montrent concluants, les règlements sportifs, techniques et financiers devront être adaptés pour une application de long terme. La question du coût pour les écuries sera notamment au centre des débats, car plus de compétitions impliquent plus de risques de dégâts et d'usure sur les monoplaces, alors que les dépenses des équipes sont désormais plafonnées. ●

Par Dieter Rencken



Formula 1

Par nos envoyés spéciaux

Lionel Froissart & Dieter Rencken

Dans les coulisses des Grands Prix



GP de Monaco

Circuit de Monte-Carlo. 20-23 mai 2021



GP d'Azerbaïdjan

Circuit de Bakou. 4-6 juin 2021



148

Motorsport-images-LAT/Panoramic

Grand Prix de Monaco



Monte-Carlo

20-23 mai 2021

MARDI 18 MAI

Tsunoda découvre Monaco...

... Et les essais du jeudi

01 En 2020, Yuki Tsunoda disputait sa première saison de Formule 2. Mais la pandémie du Covid-19 l'a empêché de courir à Monaco, qui fut donc une nouveauté pour lui cette année. Ainsi, le jeune Japonais, qui a sobrement fêté ses 21 ans après le Grand Prix d'Espagne, n'a pas manqué d'être surpris lorsque l'équipe AlphaTauri l'a convoqué pour les obligations médiatiques dès le mercredi avant de disputer les essais le jeudi. « *Quoi ? Des essais le jeudi ? Une journée de break le vendredi ?* », s'est étonné le rookie, qui devait découvrir toutes les subtilités de l'épreuve monégasque et la proximité des rails une fois en piste...

MERCREDI 19 MAI

Norris prolonge McLaren déjà au complet

02 Alors que le paddock anticipe une période de transferts un peu folle (mais il ne se passera peut-être rien), l'équipe McLaren a sécurisé son « line up » pour les prochaines saisons. Daniel Ricciardo sera encore à Woking en 2022, et aussi le très prometteur et convoité Lando Norris. L'écurie anglaise annonce qu'elle a prolongé le contrat de son jeune pilote pour « *plusieurs années* », sans préciser la durée exacte de ce nouveau contrat. Cette stabilité devrait ajouter à la sérénité de la mythique formation qui revient très fort vers l'avant du peloton.

Démessure responsable
La nouvelle « hospitality » de McLaren

Le nouveau motor-home d'accueil de McLaren, baptisé McLaren Team Hub, est réputé être beaucoup plus écoresponsable. Ce sont en tout cas les dirigeants qui le disent. Par exemple, la précédente version, appelée Brand Centre, nécessitait 18 camions pour être transportée d'une course à l'autre, tandis que



01

Reb Dull Media

la nouvelle n'en a plus besoin que de 8, réduisant ainsi de plus de 50 % les émissions de CO₂ induites par son transport. En outre, l'ensemble restera basé en Europe continentale, pour limiter les traversées trans-Manche... et aussi réduire les formalités liées au Brexit. Enfin, beaucoup des installations de la précédente zone d'accueil ont été recyclées dans la nouvelle.

Chez Alpine Ocon police ses propos

A la manière des hommes politiques, les pilotes ont la fâcheuse habitude de revenir systématiquement sur leurs propos une fois qu'ils sont passés au presse-purée des réseaux sociaux, générateurs de toutes les interprétations et polémiques. Ainsi Esteban Ocon – mais il n'est pas le seul – est revenu à des propos plus « politiquement corrects » pour expliquer qu'il prenait des précautions particulières lorsqu'il se rapprochait en piste de Nikita Mazepin, craignant le côté imprévisible des manœuvres du débutant russe. Vient donc le temps des « clarifications » : « Je voulais faire référence aux quelques incidents lors des essais. Quand nous sommes

“C'EST DEVENU UN CLUB DE PETITS GARÇONS MILLIARDAIRES.” POUR LEWIS HAMILTON, L'ACCÈS À LA FORMULE 1 S'EST REFERMÉ. “VENANT DE MON MILIEU OUVRIER, IL ME SERAIT IMPOSSIBLE D'ARRIVER OÙ JE SUIS AUJOURD'HUI.”

01. Le jeune Tsunoda ne savait même pas que les essais avaient lieu dès le jeudi à Monaco. Une grosse reprise en main est nécessaire, estime la filière Red Bull. Le potentiel est là, mais le Japonais a encore le comportement d'un pilote de F3. Marko a décidé de le “rapatrier” en Italie pour qu'il apprenne le métier auprès de son patron Franz Tost. Bon courage!

02. Lando Norris peut avoir le sourire. Non seulement son début de saison est parfait, mais surtout le voilà lié à McLaren-Mercedes avec un contrat de longue durée.

sur des tours lents, des choses peuvent mal tourner avec des incompréhensions ou de mauvais comportements pour laisser passer les autres. »

Leclerc et « son » circuit Le rôle du pilote

Grand prix iconique s'il en est, le rendez-vous monégasque est aussi celui auquel la légende s'accroche d'année en année. Si l'on a coutume de dire qu'un pilote peut y faire la différence sur son seul talent, Charles Leclerc tient à rétablir certaines évidences : « Je pense que c'était le cas à une époque, ça l'est encore un peu aujourd'hui. Le pilote peut bien sûr gratter deux, trois dixièmes, mais quand on parle des écarts entre Red Bull, Mercedes et les autres, c'est



DPPI/Antonin Vincent

très compliqué (pour les autres) de faire la différence. »

Hamilton/Verstappen Brown attend le clash

En route vers la Principauté, le patron de l'écurie McLaren, Zak Brown, a jugé inévitable un contact entre Hamilton et Verstappen cette saison. Interrogé à ce sujet, le champion britannique a, pour sa part, déclaré qu'il « tout fait pour éviter le contact », ajoutant : « Il nous reste dix-neuf courses, et nous pouvons nous toucher, mais j'espère que ce ne sera pas le cas. Peut-être que Verstappen ressent qu'il a beaucoup à prouver. Je ne suis pas nécessairement dans la même position... »

Marko en boucle Il tacle Gasly

Il y a un évident problème relationnel entre Pierre Gasly et les responsables de l'écurie Red Bull. C'est même à se demander pourquoi le sponsor autrichien continue, non pas à soutenir, mais à payer le Normand (via son contrat chez AlphaTauri), tant Helmut Marko et Christian Horner ne perdent pas une occasion de minimiser les performances de celui qui est quand même leur pilote. Evoquant les difficultés d'adaptation de Sergio Pérez, Marko n'a pas pu s'empêcher de faire une digression sur le Normand qui semble l'obséder. « Pérez s'améliore constamment. Il voulait cinq courses pour être à l'aise, je pensais qu'il lui en faudrait moins, mais il semble avoir raison. Il n'essaye pas de réinventer la voiture comme

l'a fait Gasly. Au lieu de cela, il regarde Max, analyse ses tours et reconnaît où il doit s'améliorer. C'est la bonne approche. »

Lewis et les milliardaires Carrière trop chère

Idole de son sport, Lewis Hamilton en est aussi un porte-parole très sollicité et très écouté. Son statut lui permet d'avancer des opinions tranchées. « Nous vivons à une époque où (la F1) est devenue un club de petits garçons milliardaires, estime-t-il. Si je devais revenir en arrière, depuis mon milieu de famille ouvrière, il me serait impossible d'arriver où je suis aujourd'hui. Parce que les autres enfants auraient beaucoup plus d'argent. Nous devons travailler pour rendre ce sport accessible, pour les riches comme pour les personnes d'un milieu plus modeste. » Les Stroll, Latifi et autre Mazepin apprécieront.

JEUDI 20 MAI

Seidl durcit le ton La FIA doit agir

C'est la polémique technique de la saison 2021. Celle concernant la flexibilité, ou le manque de rigidité au choix, des ailerons arrière et par ricochet des multiples éléments aérodynamiques qui pullulent sur les monoplaces. Un thème que nous avons évoqué dans le sujet consacré aux contrôles techniques dans le dernier numéro de Sport Auto. A cette occasion, Nikolas Tombazis, le directeur du



01

DPPI/Antonin Vincent

département Monoplace de la FIA, nous avait confirmé que l'autorité sportive s'était penchée sur ce problème et avait décidé d'imposer de nouvelles normes de rigidité, plus contraignantes, mais à partir du 15 juin. C'est ce délai, jugé trop long et avec deux grands prix à disputer, qui a contrarié Toto Wolff, le « lanceur d'alerte » sur ce sujet et son homologue de McLaren, Andreas Seidl. Ce sont les équipes Red Bull et dans une moindre mesure Alpine et Alfa Romeo qui sont visées et accusées d'être un peu au-delà des limites dans ce domaine. L'Allemand de McLaren considère que ces ailerons trop flexibles apporteront un avantage d'ici la nouvelle règle, surtout dans les interminables lignes droites de Bakou. « Quand on voit les vidéos et les photos de Barcelone, on comprend très bien ce qui s'y passe », dit Andreas Seidl. C'est pourquoi nous saluons l'action de la FIA avec la directive technique. Mais nous ne sommes pas du tout d'accord avec le calendrier de mise en œuvre. La FIA doit faire preuve de fermeté dans ce domaine. De mon point de vue, c'est tout simplement

inacceptable, parce que les équipes qui respectent le règlement sont désavantagées. » Mais contrairement à Lewis Hamilton et son boss Toto Wolff, Seidl se garde bien de mettre en accusation une équipe précise. Il espère toutefois que les choses rentrent dans l'ordre rapidement pour ne pas avoir à déposer une réclamation dont il n'est « pas fan ».

Horner argumente La Red Bull est conforme

01 Au premier jour des essais du Grand Prix de Monaco, Christian Horner, dont l'équipe est mise en cause dans « l'affaire » des ailerons flexibles, n'a pas manqué d'opposer la bonne foi de ses techniciens et a insisté sur la conformité de la Red Bull : « La voiture est conforme à la réglementation qui existe depuis environ dix-huit mois avec ces tests de charge aérodynamique. » Il juge que le temps d'adaptation offert par la FIA est raisonnable : « Il y a tellement de choses à prendre en considération qu'il doit y avoir un délai d'exécution. Il ne s'agit pas simplement d'ajouter du poids à la voiture. » Horner, à la



02

DPPI/Antonin Vincent

tête d'une équipe qui a explosé les budgets ces dernières saisons, met aussi en avant les contraintes imposées par le plafond budgétaire : « L'impact d'un tel événement est probablement d'un demi-million de dollars. Nous devons maintenant faire avec le plafond budgétaire et les règlements financiers. Stratégiquement, il faut faire des choix. »

Mercedes en contrôle Stuttgart garde la main

02 Le constructeur allemand n'a pas l'intention de se séparer totalement de son équipe de F1. Même si Stuttgart a procédé à une réorganisation financière à la fin de l'année dernière avec la vente de 33 % de ses parts à Ineos, sponsor et désormais partenaire financier, en plus de Toto Wolff (dont la part est grimpée aussi à 33 %). Le bilan financier publié par la maison laissant apparaître que le processus de vente était en cours, Toto Wolff a été obligé de préciser : « La transaction est signée et n'est pas terminée. Elle devrait l'être au troisième trimestre. C'est ce à quoi ça fait référence. »

Grand Prix de France Gasly soutient les spectateurs

03 Pierre Gasly pense que les spectateurs qui avaient acheté des billets pour le grand prix de France, avant que sa date ne soit décalée d'une semaine, devraient pouvoir obtenir une forme de compensation : « C'était un peu surprenant car c'est tout juste dans un mois, cette décision est arrivée très tard. C'est triste de constater que certaines personnes ne pourront pas venir, parce que c'est pour

01. Retour de bâton pour le perfide Christian Horner. Le voilà obligé de demander à ses techniciens de rigidifier l'aileron arrière de la RB16 B, pour le mettre en conformité avec les nouvelles exigences de la FIA. .

02. Toto Wolff, lui, rit jaune. Horner accuse l'aileron avant de la Mercedes d'être un peu trop "souple". A revoir également.

03. Pierre Gasly pense aux spectateurs du Grand Prix de France qui avaient prévu de venir encourager les pilotes tricolores à la date initiale du 27 juin. "Pourquoi ne pas prévoir une compensation ?", suggère le Normand.

eux une grosse organisation et aussi beaucoup d'argent, juste pour venir nous voir et nous soutenir. Je suis vraiment désolé pour ces spectateurs, qui ont été impactés par ces décisions de dernière minute. Donc, j'espère que des solutions seront trouvées pour eux, au moins un remboursement et, pourquoi pas, que l'on puisse leur offrir le ticket pour l'an prochain. »

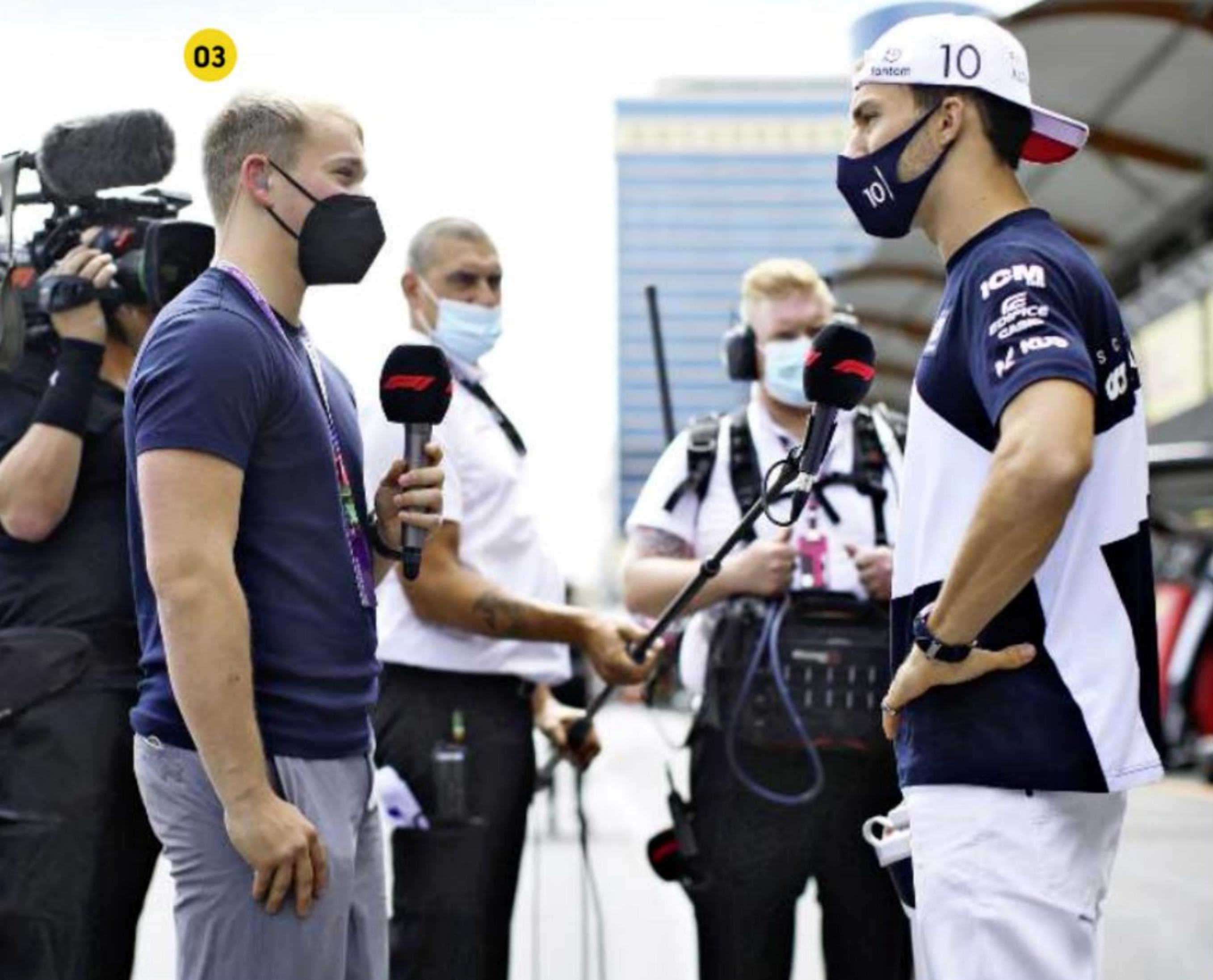
SAMEDI 22 MAI

Sur le podium de la F2 Pourchaire peuchère

En 2019, la Marseillaise avait résonné dans les rues de Monaco grâce au succès du regretté Anthoine Hubert. Cette année, c'est Théo Pourchaire, débutant dans la catégorie F2, né à Grasse à 60 kilomètres de la Principauté, qui a eu les honneurs de l'hymne français, grâce à sa domination sans faille dans la course principale du samedi soir. Cet exploit du protégé de la filière Sauber a été remarqué.

CHARLES LECLERC PLANTE SA FERRARI DANS LE RAIL, CE QUI MET FIN AUX QUALIFS À MONACO. MAIS IL GARDE LA POLE.

VERSTAPPEN, SAINZ ET BOTTAS
SONT FURIEUX : ILS N'ONT PAS
EU LE TEMPS DE PARTIR À LA
CHASSE AU MEILLEUR TEMPS.



Red Bull Media

Mauvaise foi Quatre hommes pour une pole

Les pilotes de F1 sont d'incorrigibles mauvais perdants. A l'issue des qualifications, ils étaient au moins trois à être persuadés d'avoir raté la pole position à Monaco, que leur avait subtilisée Charles Leclerc, avant de planter sa Ferrari dans le rail. Verstappen, Sainz et Bottas se montraient aussi frustrés qu'en colère de ne pas avoir été en mesure de terminer leur ultime tentative. On peut noter qu'en IndyCar, une règle stipule que le pilote qui a causé un drapeau rouge pendant la qualification voit ses deux meilleurs temps annulés, afin de dissuader des crashes volontaires. L'épisode de Michael Schumacher « garé » à la Rascasse en 2006 aurait inspiré ce point dans le règlement américain.

Hamilton visionnaire Monaco l'ennuie

« Je pense que nous aimerions tous avoir plus d'opportunités pour doubler à Monaco, parce que durant les courses, si le gars devant fait un bon travail, il est très difficile de le défier. » En suggérant l'étude d'un nouveau format pour l'épreuve monégasque, Lewis Hamilton ne se doutait pas à quel point la course du lendemain serait lénifiante, sans la moindre intervention de la safety car et pas même le moindre drapeau jaune. Une rareté à Monaco.

Mick Impairs 500 000 \$ au Casino

Il y a eu une première alerte dans le gauche de Massenet au niveau du Casino (jeudi après-midi),

avec une touchette (tout le côté droit quand même). Mais c'est dans le virage suivant que Mick Schumacher perdit, et pour le compte, sa Haas au matin des qualifications. Un crash estimé à 500 000 dollars, ce qui est cher pour une équipe exsangue côté finances. Selon Guenther Steiner, le patron de Haas, l'aileron avant coûte à lui seul 150 000 \$ sur ces monoplaces. Dommage, l'Allemand était dans le rythme comme en témoigne son 14^e chrono... jusqu'à l'accident.

DIMANCHE 23 MAI

Bottas joue sa carte Le Finlandais se rebelle

Valtteri Bottas est sans doute plus près de la porte que de l'augmentation de salaire. Le Finlandais doit d'ailleurs en savoir un peu plus sur son futur. Il y a des signes qui ne trompent pas. Ainsi, lors du Grand Prix d'Espagne, Bottas n'a pas vraiment fait preuve de bonne volonté pour faciliter la tâche de son équipier Hamilton, lorsque celui-ci s'est retrouvé dans son sillage en course pour la victoire, étant sur une autre stratégie et un autre rythme. A Monaco, Bottas a haussé le ton – façon de parler – et fait comprendre qu'il pourrait désormais la jouer plus « perso », visant en priorité ses propres résultats. Avec un objectif bien précis : « Je suis en F1 pour suivre mon rêve, devenir champion. Je donne tout pour cela et on verra ce qui se passera. » Mais pour le titre, il faudra repasser. ●●●

Un mois en piste...

Un rendez-vous monégasque raté dans les grandes largeurs aggravé par la victoire de la Red Bull de Verstappen, et voilà l'équipe Mercedes qui perd la tête du classement des constructeurs qu'elle dominait depuis des années.



01. Red Bull

Il ne fait plus de doute que la Red Bull RB16B est à l'aise sur tous les types de tracés. Il faut encore la voir en action sur des circuits de très haute vitesse comme Silverstone ou Spa pour dire si elle est la meilleure du plateau.



02. Mercedes

La perte du DAS, désormais interdit, semble lourdement handicaper la Mercedes W12 lorsqu'il s'agit de mettre les gommes en température dans certaines circonstances. Mais elle reste redoutable en rythme de course.



03. Ferrari

Il ne manque plus grand-chose à la Ferrari pour que ses pilotes s'invitent sur les podiums. Un peu plus de vitesse de pointe et un rythme de course optimisé, ce qui passe sans doute par une meilleure exploitation des pneumatiques.



04. McLaren

Le danger Ferrari se précise pour l'équipe McLaren. La monoplace de Woking reste très performante, mais la concurrence semble progresser plus rapidement et impose à ses pilotes d'être irréprochables en qualification.



05. AlphaTauri

Le rapprochement technique avec l'équipe mère Red Bull semble enfin porter ses fruits. Si l'équipe italienne arrive à suivre la cadence du développement (minime cette saison), elle peut espérer se rapprocher des podiums à la régulière.



06. Aston Martin

Les progrès sont décevants pour cette équipe qui dans le passé faisait beaucoup avec peu. La tendance semble s'être inversée alors que ses moyens techniques et financiers ont été revus à la hausse.



07. Alpine

Ce n'est pas avec de rares coups d'éclat et des places dans les points opportunistes que l'équipe française pourra prétendre à la troisième place des constructeurs. A coup sûr, ça ne sera pas pour cette année.



08. Alfa Romeo

Frédéric Vasseur, le boss, souligne les progrès de son équipe. Mais ils ne se voient pas beaucoup sur la piste. Les Alfa Romeo-Sauber manquent cruellement d'efficacité aérodynamique et mécanique.



09. Haas

On risque de se répéter tout au long de la saison. Aucun miracle n'est à espérer du côté de l'équipe américaine, celle-ci ayant fait une croix sur le développement d'une monoplace quasi identique à celle 2020 qui était ratée.



10. Williams

La vénérable équipe Williams manque vraiment de réussite. Si Latifi ne semble pas au niveau, Russell fait des miracles au volant. Mais les circonstances et les problèmes de fiabilité ne le récompensent jamais.



Motorsport-images-LAT/Panoramic

01

LUNDI 24 MAI

**Consternation dans le paddock
Thomas Bonnacarrère est mort**

01 Il était depuis près de trente ans un des meilleurs caméramans de la FOM et, depuis quelques saisons, de Canal +. Il a filmé ses dernières images lors du Grand Prix de Monaco avant de succomber brutalement à son domicile au lendemain de la course. Mort à 49 ans, Thomas Bonnacarrère était le fils de Jacques Bonnacarrère, le créateur de la mythique émission (et l'une des plus anciennes de la télévision) Auto Moto. Celui-ci avait transmis à son fils, dès son plus jeune âge, cette double passion de la belle image et de la course automobile. Le paddock unanime se souviendra de cette grande silhouette et de ce visage avenant qu'illuminait une bonne humeur permanente.

UN REÇADRAGE EN RÉGLE. LA FILIÈRE RED BULL A FAIT DÉMÉNAGER YUKI TSUNODA À FAENZA (ITALIE), POUR Y SUIVRE UN SÉVÈRE PROGRAMME ÉDUCATIF. OBJECTIF : RENDRE LE JAPONAIS PLUS PERFORMANT... ET MOINS COLÉREUX.

LUNDI 31 MAI

**Tsunoda, ça déménage
Marko le rapatrié en Italie**

Le débutant de l'équipe AlphaTauri va pouvoir travailler son italien et le langage fleuri dont il s'est déjà fait une spécialité en anglais, qui n'était pas vraiment celui d'Oxford, dont il était pourtant résident. Mais ça, c'était avant. Car Helmut Marko est passé par là. Le redoutable responsable de la filière Red Bull est plutôt mécontent du début de saison du Japonais et a décidé une reprise en main pour placer le gamin sous l'autorité de Franz Tost, basé à Faenza, dans la banlieue de Milan. Avec à la clé un gros programme éducatif. *« Là-bas, il apprendra à trouver la concentration et à s'habituer à la vie et au travail d'un athlète professionnel... Il aura beaucoup d'entraînement, et de travail technique en usine pour apprendre à lire les données, et*

à travailler de la manière la plus professionnelle possible, mais aussi perfectionner son anglais et son physique », précise Marko. Pour l'instant, celui qui est aussi le protégé du motoriste Honda garde la confiance de son patron autrichien dont la patience et la diplomatie ne sont pas les qualités premières : *« Il a du potentiel, mais nous devons le canaliser. Il doit se concentrer et apprendre que la F1 est le sport auto le plus difficile au monde. »*

Grand Prix d'Azerbaïdjan



Bakou
4-6 juin 2021

SAMEDI 5 JUIN

**Alonso amoureux ?
Il encense Russell**

02 Fernando Alonso est-il amoureux du pilote britannique George Russell ? Alors qu'il n'est pas du genre à louer ses pairs, l'Espagnol ne cesse de tresser des lauriers au pilote Williams. A moins qu'Alonso ne rêve de voir le jeune Anglais venir piétiner les plates-bandes d'Hamilton chez Mercedes. Il n'a sans doute pas oublié que Lewis lui a mené la vie dure lors de ses débuts chez McLaren en 2007 et n'a jamais totalement digéré cet épisode.

01. Ils sont rares, les personnages sans lesquels l'ambiance des paddocks de grands prix n'est plus tout à fait la même. Thomas Bonnacarrère, caméraman réputé et adoré, était de ceux-là. Il s'est éteint brutalement au lendemain du Grand Prix de Monaco.

02. Alors qu'on ne lui connaît pas beaucoup d'amis parmi ses pairs, Fernando Alonso ne cesse de souligner les qualités du jeune George Russell. L'Espagnol l'imagine sans doute venir bousculer Lewis Hamilton chez Mercedes.

Zandvoort prévient Vaccin obligatoire

Les organisateurs du futur Grand Prix des Pays-Bas espèrent pouvoir accueillir plus de 100 000 spectateurs le premier week-end de septembre, soit l'équivalent des billets vendus pour l'édition 2020, finalement annulée. Les candidats pour assister à cette épreuve, absente du calendrier depuis 1985, devront toutefois présenter un test PCR négatif. Quant aux différents acteurs admis dans le paddock – pilotes inclus –, ils devront avoir été vaccinés contre le Covid.

Ailerons flexibles L'arrivée des points jaunes

La FIA a rendu obligatoire une série de points de diagnostic de 10 mm de diamètre sur les ailerons arrière pour en mesurer la flexion, grâce aux caméras embarquées. Ces autocollants mouchards resteront en place sur les voitures jusqu'à la fin de la saison. Mais en dépit des menaces répétées de Mercedes à ce sujet, aucune action n'est menée à Bakou. Selon Toto Wolff, dépité, *« les gens ont l'air fatigués »*



GP de Monaco



23 MAI 2021

CIRCUIT DE MONACO. MONTE-CARLO

VERSTAPPEN FAIT LE MAX

En six participations, Max Verstappen n'était jamais monté sur le podium monégasque.

Le pilote Red Bull a réparé cette anomalie. Il considérait avoir été privé la veille d'une potentielle pole position : il s'est en fait trouvé débarrassé de la Ferrari de Charles Leclerc avant même le départ (voir ci-dessous). Verstappen a pris un envol autoritaire et une fois en tête, ménageant sa mécanique tout en laissant ses poursuivants à bonne distance, il n'avait plus rien à craindre, sinon un couac lors de l'arrêt au stand. Mais rien de fâcheux ne se produisit de ce côté-là. C'est chez les voisins de Mercedes que tout s'écroula, avec le mauvais choix d'arrêter Hamilton de

manière prématurée, lui faisant perdre trois places, avant que Bottas, le seul à pouvoir profiter d'une éventuelle erreur du leader, ne voie son arrêt tourner à la catastrophe, puis à l'abandon à cause d'un écrou de roue bloqué sur son axe. C'est assez rare pour l'inscrire sur les tablettes : l'indestructible équipe Mercedes, jamais dans le rythme, a été aspirée dans un trou noir à Monaco. Si Hamilton a glané le point du meilleur tour, Verstappen lui a subtilisé la place de leader au championnat. Un rang que le Néerlandais n'avait jamais connu. Mercedes a aussi laissé les commandes du championnat des constructeurs à Red Bull. Une première depuis l'été 2018, - c'était alors face à Ferrari.

LES TEMPS FORTS



Leclerc dans le rail...

Alors qu'il vient de claquer un chrono en qualification qui lui vaut de s'installer en haut de la hiérarchie, Leclerc écrase sa Ferrari dans le rail à la sortie de la Piscine. Le drapeau rouge déployé lui assure de garder sa pole position.

... puis dans le stand

La Scuderia pensait avoir sauvé l'essentiel en n'ayant pas à changer la boîte de vitesses. Mais lors de son premier premier tour de mise en grille, Leclerc sent un demi-arbre de transmission rendre l'âme. Il rentre au stand pour abandonner.

Aucun drapeau jaune

Il fallait remonter à 2009 pour trouver un Grand Prix de Monaco sans intervention de la safety car. Plus rare encore, lors de cette édition soporifique, les pilotes n'ont pas vu le moindre drapeau jaune.

Red Bull Media

"Je me fais prendre en sandwich entre un quadruple champion du monde et un septuple champion du monde, donc on ne va pas être déçu d'une performance pareille."

Pierre Gasly, satisfait de se classer 6^e entre Vettel et Hamilton, malgré une stratégie encore une fois pénalisante.



Pole position *
1"10"346
C. Leclerc (Ferrari)

Meilleur tour
1"12"909
L. Hamilton (69^e tour)

TOP 10 CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	33	Red Bull RB16B - Honda	1 h 38'56"820
2 Carlos Sainz	55	Ferrari SF21	à 8"968
3 Lando Norris	4	McLaren Mcl35M - Mercedes	à 19"427
4 Sergio Pérez	11	Red Bull RB16B - Honda	à 20"490
5 Sebastian Vettel	5	Aston Martin AMR 21 - Mercedes	à 52"591
6 Pierre Gasly	10	AlphaTauri AT02 - Honda	à 53"896
7 Lewis Hamilton	44	Mercedes F1 W12	à 1'08"231
8 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR 21 - Mercedes	à 1 tour
9 Esteban Ocon	31	Alpine A521 - Renault	à 1 tour
10 A. Giovinazzi	99	Alfa Romeo C41 - Ferrari	à 1 tour

* Leclerc : non partant, problème mécanique.

DPP/Florent Gooden

Motorsport-images/LAT/Panoramic

01



DPPI/Antonin Vincent

01. A Bakou, Sergio Pérez a sauvé la mise de Red Bull en raflant le maximum de points possible. Après l'abandon de son coéquipier Max Verstappen, jusque-là dominateur, le Mexicain l'a emporté, propulsant Red Bull en tête du championnat des constructeurs.

02. Après deux grands prix catastrophiques pour ses troupes, Toto Wolff l'a joué grand seigneur en s'abstenant de porter réclamation contre Red Bull, au sujet de son aileron arrière jugé trop flexible. Au soir des malheurs de Verstappen, une telle action aurait manqué de classe.

de ce sujet ». Après la course, il affirmera cependant ne pas vouloir priver Sergio Pérez de sa victoire, qui creuse l'écart en faveur de Red Bull au championnat des constructeurs.

01

**LUNDI
7 JUIN
Chez Mercedes
Problèmes cernés**

02 Au lendemain d'un nouveau grand prix catastrophique et



Motorsport-images-LAT/Panoramic

un désolant zéro pointé pour son équipe, Toto Wolff affirme que les ingénieurs de Brackley ont cerné les problèmes qui affectent le rendement de la W12. Sans surprise, le principal souci vient de la difficulté qu'ont les pilotes à chauffer leurs gommes. Il se pourrait que la monoplace 2021, qui est une extrapolation de celle de l'année dernière, soit handicapée

par la perte du DAS qui permettait de mieux chauffer les gommes en ligne droite en faisant varier la pince. Mais ce système a été prohibé cette saison. Après avoir pointé les problèmes de la Mercedes 2021, il ne reste plus qu'à les résoudre. ●

EN PISTE...

RED BULL AUX COMMANDES

Dans la victoire comme dans la défaite, l'équipe Mercedes fait les choses en grand. A l'occasion des deux grands prix urbains, à Monaco et à Bakou, les champions du monde se sont fourvoyés dans les grandes largeurs.

Mercedes n'a ramené que sept points de ses deux promenades citadines. A Monaco, Hamilton n'était nulle part, ni aux essais ni en qualifications (contrairement à Bottas pour une fois). Et il n'a pas fait de miracle en course (7^e), tandis que le Finlandais était victime d'un incident lors du changement de pneus, qui fut réglé... 43 heures plus tard. A Bakou, ce fut à peu près le même scénario, en pire, avec un Bottas inexistant, mais un Hamilton un peu plus en verve en qualifications après des essais critiques. Las, en course, un arrêt au stand trop long ne facilita pas la tâche d'Hamilton. Lequel se

retrouva pourtant en position de l'emporter après l'abandon de Max Verstappen, dominateur jusque-là. Mais une erreur de manipulation sur son volant (répartition des freins) l'expédia dans une échappatoire synonyme d'un zéro pointé. Et comme Pérez avait pris le relais de Verstappen – ce pourquoi il a été engagé –, les gros points sont tombés dans l'escarcelle de Red Bull. Cela explique la prise de pouvoir des Autrichiens au championnat des constructeurs. La bonne nouvelle pour le suspense, c'est que Verstappen et Hamilton ont quitté Bakou sans qu'aucun des deux n'ait réalisé le petit break espéré au championnat.

**CLASSEMENT
DU CHAMPIONNAT
DU MONDE 2021**



TOP 10 ÉCURIES

Ecurie	Points
1 Red Bull	174 pts
2 Mercedes-AMG	148 pts
3 Ferrari	94 pts
4 McLaren	92 pts
5 AlphaTauri	39 pts
6 Aston Martin	37 pts
7 Alpine	25 pts
8 Alfa Romeo	2 pts
9 Haas	0 pt
10 Williams	0 pt

TOP 10 PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	105 pts
2 Lewis Hamilton	101 pts
3 Sergio Pérez	69 pts
4 Lando Norris	66 pts
5 Charles Leclerc	52 pts
6 Valtteri Bottas	47 pts
7 Carlos Sainz	42 pts
8 Pierre Gasly	31 pts
9 Sebastian Vettel	28 pts
10 Daniel Ricciardo	26 pts

**LES GRANDS PRIX
DU MOIS
PROCHAIN**

- GP de France**
Castellet - 20 juin
- GP de Grande-Bretagne**
Silverstone - 18 juillet
- GP de Styrie**
Red Bull Ring - 27 juin
- GP d'Autriche**
Red Bull Ring - 4 juillet



GP d'Azerbaïdjan



6 JUIN 2021

CIRCUIT DE BAKOU

PÉREZ RAMASSE LES LAURIERS

Après une qualification plutôt mouvementée, on s'attendait à une course riche en drapeaux jaunes et en sorties de la safety car, avec la quasi-certitude que quelques incidents se produiraient dans les premiers tours. Mais ce fut d'abord le calme plat, avec la domination attendue de Max Verstappen et de Sergio Pérez. Ces deux hommes, ressortis des stands devant Lewis Hamilton, s'étaient débarrassés du poleman Charles Leclerc aux prises avec une Ferrari un peu poussive en ligne droite. Puis, tout a basculé au 30^e tour avec l'accident en pleine ligne droite de Stroll (peut-être dû à l'éclatement d'un pneu). Une fois les débris de l'Aston Martin dégagés, les Red Bull reprenaient leur course vers un doublé. Mais au

début du 46^e tour, Verstappen était expédié à 300 km/h dans le mur, après la défaillance d'un pneu, ce qui incitait le directeur de course à rappeler le peloton dans les stands pour évacuer la Red Bull, mais aussi pour imposer, en quelque sorte, aux rescapés de repartir avec des gommes fraîches. Par sécurité. Avec un nouveau départ arrêté, il restait deux tours lancés à boucler. Deux tours de folie, avec le super départ d'Hamilton qui le propulsait... dans l'échappatoire et à une lointaine (et dernière) 16^e place ! Sur la piste, ces 12 km de course restants furent enflammés par le duel au couteau et au cordeau entre Charles Leclerc et Pierre Gasly qui bascula en faveur du Normand, glorieux et opportuniste troisième.

LES TEMPS FORTS



Verstappen dans le mur

Malgré les doutes sur la tenue des pneus à la suite de l'accident de Stroll, Max Verstappen, confortable leader, continue à attaquer et à aligner les meilleurs tours. Et cela, jusqu'à la défaillance d'un pneu arrière sur la Red Bull.



Hamilton dans l'échappatoire

Par sécurité, le directeur de course interrompt le grand prix pour dégager la piste et surtout permettre aux pilotes de changer de pneus. Au 2^e départ, Hamilton prend l'avantage mais rate son freinage et s'engouffre dans l'échappatoire.



Vettel reverdit sur le podium

Sebastian Vettel console l'équipe Aston Martin en lui offrant son premier podium. Cette 2^e place arrachée à l'expérience est appréciée à sa juste valeur et la plupart des adversaires du quadruple champion du monde viendront le féliciter.



"Je suis désolé, c'est de ma faute, j'ai touché à un bouton, (et) je n'avais plus le bon équilibre entre les freins avant et arrière. J'ai dû aller tout droit et je suis reparti dernier."

Lewis Hamilton expliquant son erreur lors du deuxième départ arrêté, alors qu'il avait pris l'avantage sur Pérez.

Pole position
1'41"218
Leclerc (Ferrari)

Meilleur tour
1'44"481
Verstappen (44^e tour)

TOP 10 CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Sergio Pérez	11	Red Bull RB16B – Honda	2 h 13'36"410
2 Sebastian Vettel	5	Aston Martin AMR 21 – Mercedes	à 1"385
3 Pierre Gasly	10	AlfaTauri AT02 – Honda	à 2"762
4 Charles Leclerc	16	Ferrari SF21	à 3"828
5 Lando Norris	4	McLaren Mcl35M – Mercedes	à 4"754
6 Fernando Alonso	14	Alpine A521 – Renault	à 6"382
7 Yuki Tsunoda	22	AlphaTauri AT02 – Honda	à 6"624
8 Carlos Sainz	4	Ferrari SF21	à 7"709
9 Daniel Ricciardo	3	McLaren Mcl35M – Mercedes	à 8"874
10 Kimi Räikkönen	7	Alfa Romeo C41 – Ferrari	à 9"576

* Interruption au 48^e tour, puis 2^e départ.

DPPI/Xavi Bonilla

DPPI/Antonin Vincent

Motorsport-images/LAT/Panoramica

LA SENSATION FOURMAUX

Pour ses débuts au volant d'une WRC, le Français Adrien Fourmaux a frappé les esprits. Que ce soit sur l'asphalte croate ou sur la terre portugaise, cet ancien étudiant en médecine de 26 ans a démontré un potentiel impressionnant. Et si la France avait mis le doigt sur une nouvelle pépite ?

Par Alain Pernot Photos Red Bull Media

AUDES

R

allye de Croatie, spéciale de Mali Lipovec-Grdanjci. Sur les 20 km piégeux de cette portion qui ouvre la deuxième étape, les cadors du championnat attaquent fort. A l'issue de la première journée, Neuville, Ogier et Evans se tiennent en seulement huit secondes et ils ne ménagent pas leurs efforts pour prendre l'ascendant, de même que Tänak, qui tente de recoller à ce trio de tête. Dans ce contexte, voir le deuxième chrono de la spéciale

attribué au débutant Adrien Fourmaux, au volant d'une Ford Fiesta qui n'a que peu évolué depuis 2018, suscite une vive surprise. Y aurait-il eu une erreur de chronométrage ? Absolument pas ! Et dire que le Français a dû lever un peu le pied pour préserver ses pneus vers la fin... Cette perf vaut au pilote M-Sport d'accéder à la cinquième place du classement général, au détriment de son équipier, Gus Greensmith, qui dispute son douzième rallye au volant d'une WRC (désormais officiellement dénommées « Rally1 »). Cette cinquième place, le Français ne la lâchera plus jusqu'à l'arrivée, s'offrant même le luxe de signer à nouveau le deuxième temps dans l'ES13, à seulement 1"1 d'Ogier. En tout, il aura signé 9 chronos dans le Top 5 d'un des rallyes les plus serrés de l'Histoire (il s'est joué à 0"6 dans la dernière spéciale !).

Performant... et constant !

Dans ce Rallye de Croatie que tous les concurrents découvraient, et donc où un débutant n'était pas pénalisé par sa méconnaissance du terrain, Adrien Fourmaux a réalisé une entrée en matière fracassante, qui a bluffé le monde du WRC et notamment son patron, Malcolm Wilson : « *Je ne m'attendais pas à ce qu'il soit aussi performant, reconnaît le boss de M-Sport. Nous savions que nous ferions du bon travail avec Adrien, mais nous n'espérions certainement pas un tel niveau de performance sur son premier rallye au volant d'une WRC. Il a été très constant pendant tout le rallye et a signé deux chronos stupéfiants. C'était une épreuve toute nouvelle pour tous les équipages, c'était donc un contexte particulier. Malgré tout, je n'escomptais pas un tel niveau de professionnalisme. Pour moi, ce n'est pas seulement la vitesse qu'il a affichée qui m'a marqué mais la manière dont il a mené l'ensemble du rallye. Il a parfaitement su gérer la pression. Lorsqu'il a fait une petite erreur, le dimanche, il a su ne pas surréagir. Il est resté très calme et concentré. Il y a beaucoup de petits*

éléments comme ça qui m'ont impressionné. » Après une telle perf sur asphalt, Malcolm Wilson a décidé de confier à nouveau le volant d'une WRC (Rally1) à Fourmaux lors de l'épreuve suivante, disputée sur la terre du Portugal : « *Je n'attends absolument rien de comparable à ce qu'il a fait en Croatie, nous expliquait Malcolm Wilson avant le rallye. Le contexte est complètement différent : c'est une épreuve que les autres pilotes connaissent très bien. J'ai donc adressé à Adrien un brief très strict : aller au bout du rallye. C'est important pour moi qu'il fasse l'intégralité du parcours, de manière à assimiler comment se comporte une WRC sur cette surface.* »

Dans cette classique qu'il n'a jamais disputée, Adrien Fourmaux se délecte : « *C'est incroyable ! lâche-t-il à l'arrivée de la première spéciale avec l'enthousiasme communicatif qui le caractérise. J'ai adoré cette spéciale. C'est juste excellent. Je peux être en glisse et garder la vitesse... Je n'ai pas piloté parfaitement, mais j'ai vraiment pris du plaisir et je sais comment je peux améliorer mon rythme.* » Cette dernière affirmation ne tarde d'ailleurs pas à être confirmée : dès l'ES3, la fameuse spéciale d'Arganil, Fourmaux signe un très intéressant quatrième temps, avant de rentrer logiquement un peu dans le rang. Néanmoins, le Français est comblé par sa première journée de rallye terre au volant d'une WRC (Rally1) : « *C'est génial. Ce sont des chars d'assaut ! Comparé à une Rally2, c'est impressionnant. Je dirais en revanche que c'est plus impressionnant sur l'asphalte que sur la terre, à mon goût. Je sens moins l'effet aéro que sur l'asphalte. Sinon, en matière de feeling, c'est terrible ! Ça a été une journée pleine d'expériences.* »

Classé huitième à l'issue de la première journée, Fourmaux hérite de la délicate mission d'ouvrir la route lors de la deuxième étape. Même si cette position d'ouvreur condamne ses espoirs de signer de gros chronos, elle n'a

nullement réfréné l'enthousiasme du Français : « *J'ai pris un plaisir de dingue aujourd'hui, commente-t-il de retour au parc d'assistance. Ce matin, je faisais mes propres traces. Ce n'était pas vite, mais c'était joli ! Comme du ski ! Lors du deuxième passage, l'après-midi, j'étais dans les rails des deux roues motrices, qui sont plus étroites. J'ai perdu énormément de temps, mais ça reste une bonne journée d'apprentissage. J'espère que ça m'arrivera plusieurs fois dans* ●●●

Domage qu'Adrien Fourmaux doive partager le volant de la Fiesta WRC avec le Finlandais Suninen ! Il n'en disposera que pour cinq rallyes cette saison, mais jusqu'à maintenant, il en a fait un très bon usage !





Que ce soit au Rallye de Croatie sur asphalté (en bas à gauche) ou sur les spéciales terre du Rallye du Portugal, Adrien Fourmaux s'est montré très performant et a même impressionné Sébastien Ogier (ci-contre), qu'il vient de rejoindre dans le clan des athlètes soutenus par Red Bull.





“L'UNE DE SES GRANDES QUALITÉS EST QU'IL N'Y A JAMAIS BESOIN DE LUI DIRE DEUX FOIS LES CHOSES.

QUOI QUE VOUS LUI EXPLIQUEZ, C'EST ENREGISTRÉ ET ASSIMILÉ DÈS LA PREMIÈRE FOIS.”

Malcolm Wilson

ma carrière d'ouvrir... mais plutôt le vendredi ! » Ce serait bon signe : ouvrir la route lors de la première étape est en effet le sort réservé au leader du championnat... Remonté à une inespérée cinquième place à la fin de la deuxième étape, Fourmaux aborde le dernier jour de course avec une position sur la route un peu plus favorable mais avec des pneus à l'agonie. Comme tous les autres concurrents, il ne dispose que de huit pneus soft (la monte idéale pour ce terrain) qu'il a déjà allègrement sollicités.

Le pilote M-Sport sait alors que ce sera compliqué de conserver la cinquième place face aux assauts de son équipier Gus Greensmith, retardé par des problèmes techniques la veille et dont c'est la sixième participation au Portugal. Fourmaux attaque néanmoins l'ultime étape sans complexes... et signe le deuxième chrono dans Felgueiras, la première spéciale du matin ! Certes, à ce stade de l'épreuve, Neuville, Tänak, Ogier et Katsuta (auteur lui aussi d'un rallye impressionnant) ne sont pas en mode « grosse attaque ». En revanche, Elfyn Evans et Dani Sordo, séparés par dix secondes, sont en lutte pour la victoire alors que Gus Greensmith est, lui, bien décidé à reprendre la cinquième place. Sur cette spéciale qui n'avait pas été disputée depuis de très nombreuses années, Fourmaux se distingue une nouvelle fois, malgré ses pneus à l'agonie. « C'est très encourageant de constater qu'à expérience égale, je suis dans le coup. C'est sûr que, dans les spéciales connues par les autres, forcément, ils savent précisément l'angle de volant qu'il faut mettre à tel endroit, comment doser le freinage, etc. Moi, j'essaie de comprendre en voyant les vidéos, mais bien sûr, ça ne vaut pas un passage en course. » Sur cette ES16, seul le leader du rallye (et futur vainqueur) Elfyn Evans se montre plus rapide. Et encore, ces 9 km ne sont pas totalement inconnus du Gallois : il les a déjà parcourus en tests en 2018 ! Si le Français doit finalement se contenter de la sixième place au classement général (il visait la septième), il parviendra à signer de nouveau le deuxième chrono lors du second passage dans Felgueiras, remplissant plus que largement sa mission. Une sacrée perf pour un pilote qui n'a même pas encore disputé 50 rallyes dans sa vie !

Trajectoire inattendue

Contrairement aux espoirs Kalle Rovanperä (20 ans, 73 rallyes au compteur) et Oliver Solberg (19 ans, 50 rallyes), Adrien Fourmaux n'était pas du tout prédestiné à devenir pilote de rallye. « Je suis issu d'une famille d'orthoprothésistes. En ce qui me concerne, je me destinais à devenir chirurgien, confie-t-il. J'ai d'ailleurs fait quatre années d'études de médecine... » Au départ, son père est le seul de la famille à s'intéresser à l'automobile, mais le jeune Adrien contracte bientôt le virus : « Je devorais tous les magazines quand j'étais gamin. Je connaissais tout par cœur ! En fait, je voulais être ingénieur en compétition, mais j'avais peur de ne pas y arriver... J'ai transposé cette passion dans les jeux vidéo : on se faisait des duels avec mon frère. » Bien sûr, l'envie de passer du virtuel au réel était bien présente... « Mais il n'était pas question dans la famille de dépenser de l'argent dans le sport automobile, précise-t-il. Mon frère aîné, Maxime, a disputé la sélection Rallye Jeune en 2012. Il est même allé en finale, et je me suis dit que je m'inscrirais à mon tour lorsque j'aurais le permis. Ce moment venu, j'étais en première année de médecine et j'ai pensé que c'était plus raisonnable d'attendre l'année suivante. Malheureusement, l'opération a alors été suspendue pendant trois ans ! Je me suis donc inscrit en 2016, alors que j'étais en quatrième année

de médecine. J'y suis allé la fleur au fusil, sans aucune préparation. Juste pour voir ce que ça pouvait donner. » Verdict : le jeune Adrien, alors âgé de 21 ans, remporte la finale et gagne un ticket pour une saison en championnat de France junior 2017, qu'il dispute avec son frère comme copilote, en parallèle de ses études. Enfin, au début... « J'ai essayé de mener de front rallye et études, mais je me suis vite rendu compte que c'était impossible. Ça a été compliqué de faire accepter à la famille mon choix d'opter pour le rallye, mais ils ont compris et me soutiennent. Je veux tout donner pour ne rien regretter par la suite. » Ce passage sur les bancs de la fac de médecine n'aura pas été inutile : « Ça m'a apporté une rigueur de travail et d'analyse, reconnaît-il. En plus d'une organisation et d'une méthode de travail, ça m'a aussi rodé à travailler dix à douze heures par jour. Finalement, ça ne me fait pas peur de devoir bosser énormément, avant, pendant ou après les courses. »

L'opération Rallye Jeune se déroulant désormais avec des autos préparées par M-Sport, Malcolm Wilson a un œil sur la trajectoire d'Adrien Fourmaux depuis le début : « Sa progression est remarquable. Il n'y a pas de doute là-dessus : c'est un garçon très intelligent. L'une de ses grandes qualités est qu'il n'y a jamais besoin de lui dire deux fois les choses. Quoi que vous lui expliquiez, c'est enregistré et assimilé dès la première fois. » En fait, Adrien Fourmaux n'est pas sans rappeler à Malcolm Wilson un autre pilote français : Sébastien Ogier. « Les similitudes entre les deux sont très troublantes, j'adore ! C'est super d'avoir un pilote si intelligent, capable de comprendre la globalité d'une situation si rapidement. Il est sans cesse à poser des questions pertinentes et se montre très attentif aux détails. C'est rare d'avoir un gars avec si peu d'expérience qui fait tant de propositions aux ingénieurs. Bien sûr, ça incite toute l'équipe à s'impliquer à ses côtés. » Ce n'est pas un hasard si le manager anglais a d'ores et déjà intégré Adrien Fourmaux, malgré son inexpérience, dans le programme de développement de la Ford Rally1 hybride qui courra en 2022.

« C'est important qu'Adrien puisse avoir la voiture actuelle bien en main de manière à avoir des bases de référence lui permettant d'établir des comparaisons avec la prochaine », précise Wilson.

Malheureusement, le contexte contractuel de M-Sport fait que l'espoir français devra continuer à partager, avec le Finlandais Teemu Suninen, le volant de la Fiesta WRC. Lorsque vous lirez ces lignes, il aura ainsi disputé le Rallye de Sardaigne mais au volant d'une simple Fiesta Rally2 en catégorie WRC2. Pas de quoi miner le moral du pilote originaire de Seclin : « Le deal du début de saison est bien constitué d'un programme mixte et ça restera comme ça jusqu'à la fin de la saison. C'était aussi un peu une demande de ma part de ne pas me lancer complètement dans le WRC tout de suite. Si ça s'était mal passé, il m'aurait été difficile de me remettre d'une telle saison. Là, ça me permet d'aborder le WRC sans aucune pression et de continuer à me battre aux avant-postes, sur les autres manches, en WRC2.

Cette double approche me convient bien. » N'empêche : nous sommes très impatients de revoir Adrien au volant d'une WRC ! ●

27 SEPTEMBRE 1981 À MONTRÉAL

Jacques Laffite (Ligier-Matra) maîtrise brillamment des conditions dantesques et signe sa 6^e victoire en championnat du monde.



Bernard Asset



PAR
**JOHNNY
RIVES**

Journaliste à la rubrique auto de *L'Equipe* de 1960 à 1996, à *Sport Auto* de 1973 à 1980 et à TFI de 1993 à 1996.

Pour un pilote qui prétendait détester courir sous la pluie, Jacques Laffite ménageait une surprise aux spectateurs du Grand Prix du Canada 1981, le 27 septembre. Le dimanche matin, le ciel était gris mais la pluie ne semblait pas menacer. Pourtant elle fut bien là, ajoutant encore à la confusion née d'une éventuelle annulation de l'épreuve. Un grave malentendu était en effet apparu entre les écuries et les organisateurs québécois, ceux-ci n'ayant apparemment pas respecté les contrats d'assurance prévus. Directeur de l'association des constructeurs (FOCA), Bernie

Ecclestone risquait financièrement gros si la course n'avait pas lieu, en raison des accords qu'il avait passés avec les chaînes de télévision du monde entier. Bien entendu, il sut trouver les arguments pour convaincre l'ensemble des écuries (y compris Ferrari, malgré leurs relations difficiles) de courir quand même. Il obtint cet accord à 14 h 15, heure initialement prévue pour le départ. Qui dut évidemment être retardé. D'autant plus longtemps qu'à 14 h 30 une pluie diluvienne s'abattit sur le circuit de l'île Notre-Dame. Un roulage dut donc avoir lieu, si bien que le départ ne fut donné qu'à 15 h 40, soit avec 1 h 25 de retard sur l'horaire prévu. Finalement ce fut un moindre mal...

La pluie tombait de façon soutenue au départ. Elle s'interrompit après 50 minutes de course, mais tant d'eau s'était accumulée sur la piste que la trajectoire ne sécha jamais. Aussi les incidents se multiplièrent-ils... Laffite fut l'un des rares à y échapper. Il était pourtant médiocrement placé sur la grille de départ, en cinquième ligne, sa Ligier-Matra ayant concédé

en qualification 1^{er}3 à la Brabham-Cosworth de Nelson Piquet. Cependant, à l'issue du premier tour, ayant grignoté quelques places, il était déjà pointé en 6^e position derrière Alan Jones (Williams), Piquet (Brabham), Prost (Renault turbo), Reutemann (Williams) et de Angelis (Lotus).

La Ligier JS17 parfaitement adaptée

Par rapport à ces adversaires, Laffite savait disposer – comme Prost – de pneus (des Michelin) meilleurs par temps de pluie que ceux des équipes anglaises. Sur son rival français, son avantage se situait dans le moteur, le V12 Matra étant plus progressif que le Renault turbo. C'était primordial dans ces conditions de faible adhérence et d'aquaplaning. Autre avantage de la Ligier JS17 : le soin avec lequel son responsable technique, Jean-Pierre Jabouille, préparait les jupes mobiles qui garantissaient alors la meilleure exploitation possible de l'effet de sol pour accroître l'adhérence. Mais tous ces atouts n'offriraient avantage qu'à une condition : que Jacques les utilise avec clairvoyance,

c'est-à-dire en maîtrisant au mieux son tempérament batailleur. Il n'eut aucune difficulté à déborder Reutemann, en plein naufrage avec sa Williams. Un Reutemann méconnaissable par rapport à celui qui avait triomphé au Brésil en début de saison dans des conditions identiques. Mais à cette époque, les Williams étaient chaussées en Michelin, ce qui n'était plus le cas depuis juillet, quand Goodyear avait effectué son grand retour. De Angelis ne lui résista que trois tours de plus. Si bien qu'au cinquième passage, Piquet et Jones devançaient deux Français qui se pressaient dans leur sillage : Prost et Laffite... Mais la Brabham et la Williams étaient poussées si près de leurs limites sur la piste détrempeée qu'au 8^e tour, ni Piquet ni Jones ne purent éviter le tête-à-queue : Prost et Laffite menaient la course ! Dès lors, Jacques fut certain de son affaire : il voyait bien que devant lui Prost était en butte à de grandes difficultés pour maintenir sa Renault sur la piste à cause de la brutalité de son trop vigoureux moteur aux reprises. Encore un peu de patience et il serait en tête. Ayant bien observé



Motorsport-images/Sutton/Panoramic



Motorsport-images/Sutton/Panoramic



Bernard Asset

Page de gauche, Jacques Laffite lève la main de la victoire. Il a tiré le meilleur de sa Ligier sous la pluie battante de Montréal (ci-dessus, le départ sur une piste trempée). Dans ces conditions extrêmes, il a tenu en respect deux poursuivants acharnés, John Watson sur sa McLaren (à gauche) et Gilles Villeneuve sur sa Ferrari. Celui-ci y perdra son aileron avant (à droite), mais montera bien sur le podium à la troisième place derrière Watson et Laffite. Un vainqueur qui, pourtant, détestait courir sous la pluie !



Bernard Asset

UNE FOIS DÉBARRASSÉ DE PROST, EN DIFFICULTÉ SOUS LA PLUIE EN RAISON DE SON MOTEUR TURBO, LAFFITE N'EN ÉTAIT QU'AU 13^E TOUR, AVEC À SA POURSUITE DEUX ADVERSAIRES REDOUTABLES, VILLENEUVE ET WATSON.

le dernier adversaire à le précéder encore, il lui porta une attaque décisive pour s'emparer du commandement. On était au treizième des 70 tours prévus. Distance qui, étant donné les conditions terribles, serait impossible à couvrir dans le délai réglementaire de deux heures.

Villeneuve fidèle à sa légende

Bientôt, deux poursuivants agressifs émergèrent derrière lui : Gilles Villeneuve (Ferrari) et John Watson (McLaren) dont les F1 étaient aussi bien chaussées que la Ligier. Et qui avaient profité des difficultés de Prost pour déborder la Renault. Lorsque le Québécois

et l'Irlandais se furent dégagés d'un chaotique peloton, ils comptaient de dix à douze secondes de retard sur la Ligier-Matra. L'écart fluctuait en raison des nombreux dépassements à effectuer sur des retardataires empêtrés dans le manque de visibilité dû aux projections d'eau autant que par la faible adhérence. Cette dizaine de secondes d'avance ne constituait pas pour Laffite une marge très confortable. Mais elle était suffisante pour lui permettre d'aborder avec circonspection les dépassements de retardataires. L'un des plus coriaces à doubler fut Mario Andretti (Alfa Romeo). Jacques comptait quatorze secondes

d'avance sur Villeneuve quand il rattrapa l'Italo-Américain. Il lui fallut cinq tours avant de réussir à prendre l'avantage sur lui. Il ne comptait alors plus que huit secondes d'avance sur la Ferrari. Mais Villeneuve, et Watson derrière lui, se heurtèrent à la même difficulté, ce qui permit à Laffite de reprendre le large. L'apogée de son avance fut atteinte au 47^e tour, avec 21 secondes sur Watson. Lequel, après avoir pris l'avantage sur Villeneuve, dont le moteur cafouillait (allumage perturbé par la pluie), fut victime d'une brève sortie de route. Cet incident permit à Laffite de redoubler de vigilance pour s'assurer une victoire brillantissime qui le replaça dans la course au titre. Lequel allait se décider bientôt à Las Vegas entre Piquet, Reutemann et lui-même. La fin de ce Grand Prix du Canada fut animée par un Villeneuve déchaîné, en tout point fidèle à sa légende. Après avoir déjà été pris dans des bousculades avec Arnoux puis Prost, quand il s'était attaqué à leurs Renault, il fut pris dans un accrochage avec de Angelis, à qui il prenait un tour. Le tête-à-tête qui en résulta lui coûta une vingtaine de secondes,

favorisant l'échappée de Watson vers la deuxième place. Repartant sabre au clair, Gilles se heurta bientôt (au sens propre) à la March de Derek Daly, endommageant son aileron avant qui se dressa à la verticale, lui obstruant la vue ! Qu'importe, le téméraire Québécois n'en continua pas moins à se battre... jusqu'à ce que l'aileron endommagé finisse par se détacher et voler au décor. Emballée, la foule lui adressa une ovation méritée quand il grimpa sur la troisième marche du podium. « Si on t'avait présenté le drapeau noir, aurais-tu obtempéré ? », lui avons-nous demandé après la course. Et là, réponse sans surprise de ce diable de pilote : « Je me demande si j'aurais pu le voir ! » ●

CLASSEMENT

1. Jacques Laffite (Ligier-Matra), 63 tours soit 277,830 km en 2 h 1'25"205 (137,290 km/h)
2. John Watson (McLaren-Cosworth) à 6"233
3. Gilles Villeneuve (Ferrari) à 1'50"275

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
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)
A participé à ce numéro **Perrine Charron**

DIRECTION ÉDITION

Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Editeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ

Directrice exécutive régie **Elodie Brétaudeau Fonteilles**
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 **juin 2021**
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **25 juin 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.



Jeu de mains...

Par **Sylvain Vétaux**

Renault Sport n'existe plus. La griffe GTi chez Peugeot a disparu, remplacée par un badge PSE qui a encore tout à prouver. Les Alpine vont devenir électriques, tout comme les Lotus, et nous sommes assaillis d'engins venus de nulle part, aux puissances que Bugatti n'ose imaginer. Bref, vous conviendrez que le monde part en c... Et ce n'est pas une étude, reprise chez nos confrères d'*Automotive News Canada*, qui va nous rassurer. Selon cette dernière, les transmissions manuelles sont appelées à disparaître, en raison de leur incompatibilité avec les prochains systèmes de sécurité. Ce n'est certes qu'une demi-surprise, mais il s'agit d'une déception à part entière. L'étude s'appuie sur le fait qu'avec la démocratisation des voitures électriques et la généralisation du freinage d'urgence, nos bonnes vieilles boîtes à poigne deviennent désuètes. Dissipons un doute qui pourrait naître : *Sport Auto* n'est



L'addition

Par **Laurent Chevalier**

Dans le podcast *Histoires d'Autos* du talentueux Vincent Desmonts, je réponds à l'épineuse question du garage idéal : « *Lamborghini Aventador S, Porsche 911 GT3, Mercedes G63 et Alpine A110.* » Ce qui me vaut la surprise de certains d'entre vous : « *Comment ? Même pas une Ferrari ?! Et l'A110 comme idéal... C'est pas un peu chauvin ?* » Explications. La sélection du garage des rêves est souvent liée aux madeleines de Proust et, en ce qui me concerne, j'étais branché Lambo quand j'étais ado. Avec deux icônes absolues, dont je dépoussiérais religieusement mes reproductions au 1/18 de chez Burago : la Countach et la Diablo. Aujourd'hui, j'imagine que ça reste gravé quelque part dans ma mémoire. Comme le V12 maison, quand j'ai eu la chance d'y goûter, beaucoup plus tard, grâce à *Sport Auto*. Au sujet de l'Alpine, rien de



Laurent Villaron

À TROP VOULOIR PRIVER LE CONDUCTEUR DE SA MISSION, IL DEVIENT LE COLIS DE SON VÉHICULE.

pas contre les aides à la conduite, qui ont sauvé un nombre de vies inimaginable. Mais débrayer, passer une vitesse, embrayer, reprendre le volant à deux mains, trouver le pignon qui correspond à son allure en fonction des conditions, c'est tout simplement être attentif et concentré. En un mot : responsabilisé et, jusqu'à preuve du contraire, ce n'est pas une tare. La machine sera certes toujours plus réactive que l'humain, mais, à trop vouloir priver le conducteur de sa mission, ce dernier devient juste le colis de son véhicule. Je terminerai déjà dans une boîte alors si je peux, en tant que conducteur, ne pas être considéré comme de la marchandise... ●



POURQUOI LES CHOSES DOIVENT-ELLES SYSTÉMATIQUEMENT S'OPPOSER, ET NON PAS S'AJOUTER ?

plus simple : je prends mon pied chaque fois que j'en conduis une. Mais je m'étonne des mises en opposition que cela suscite. En clair, soit vous adorez l'Alpine et ça veut dire que vous êtes chauvin, soit vous émettez des réserves, donc vous êtes sûrement pro-allemandes. Ces raccourcis n'ont aucun sens. Pourquoi placer les gens dans des cases et les opposer ? Et si le fait d'apprécier l'Alpine ne m'empêchait pas d'aimer les voitures allemandes, les anglaises, les croates, etc. ? Pourquoi les choses doivent-elles systématiquement s'opposer, et non pas s'ajouter ? En tout cas, ça ne m'empêchera pas de continuer à faire des additions. ●



PORSCHE 992 TURBO CAB 580 CH, 11/20, 2.000 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



ALPINE A110 S 292 CH
Année : 2021
Kilométrage : 130 km
Prix : 79.000 €



BMW M2 COUPE DKG 370 CH
Année : 02/18
Kilométrage : 23.000 km
Prix : 55.000 €



TOYOTA YARIS GR
Année : 02/21
Kilométrage : 200 km
Prix : 43.000 €



FERRARI 612 SCAGLIETTI
Année : 01/06
Kilométrage : 38.991 km
Prix : 95.000 €



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