

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 733 Février 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4
2 4 6

FORMULE 1

Frédéric Vasseur
Ses défis
à la tête
de Ferrari



COMPARATIF

L'Emira dans la mêlée

La dernière vraie Lotus peut-elle battre l'Alpine A110, la Porsche Boxster, la Jaguar F-Type et la Toyota Supra ?

L 15764 - 733 - F : 6,90 € - RD



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 : 9,50€ FP
CH : 10FS - TUN : 18DTU

DOSSIER OCCASION

LE RÊVE DEVIENT POSSIBLE!

35 000 €



Porsche Cayman

Mercedes C 63 AMG

Jaguar F-Type

BMW M235i

Maserati GranTurismo

Chevrolet Corvette

NOUVEAUTÉ

Aston Martin DBS 770 Ultimate

770 ch en cadeau de départ



MATCH

Mercedes-AMG SL 63 vs Porsche 911 Turbo

Le meilleur cabriolet allemand est là !



Consommation mixte combinée de la BMW M2 Coupé selon motorisations : 9,6 à 10,2 l/100 km. Émissions de CO₂ combinées : 218 à 231 g/km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

T H E N E W

M 2



DÉCOUVRIR



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



Yann Lefebvre



Laurent Villaron



Denis Meunier



Yann Lefebvre



Red Bull Media



Crédits photos couverture kiosques : **Nicolas Soler, Yann Lefebvre, & DR**
Abonnés : **Yann Lefebvre**

Chéquier avec enveloppe Paris Match posé sur la 4^e de couverture sur une partie de la diffusion abonnés France.

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

ACTUS

- 5 ÉDITO
- 6 SPORTIVE DU MOIS
Aston Martin DBS 770 Ultimate
- 10 NOUVEAUTÉ
Donkervoort F22
- 14 ACTUS
De Tomaso P900, Bertone GB110, Renault Mégane R.S. Ultime, la disparition de Philippe Streiff et de Ken Block
- 19 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 21 TOP CHRONOS
Victorinox Journey 1884
- 22 HISTOIRES D'AUTOS
Jean-Pierre Boudy, ingénieur motoriste

GAZ

- 26 COMPARATIF
Lotus Emira First Edition vs Alpine A110 vs Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche Boxster Edition 25 ans vs Toyota GR Supra 3.0
- 38 À LA LOUPE
Les différents systèmes d'alimentation en air
- 40 GRAND FORMAT
Rolls-Royce Ghost Black Badge
- 50 MATCH
Mercedes-AMG SL 63 4Matic+ vs Porsche 911 Turbo Cabriolet
- 60 ACHETER UNE SPORTIVE D'OCCASION POUR 35 000 €
BMW M235i Porsche Cayman Maserati GranTurismo Chevrolet Corvette C6 TVR Chimaera Bentley Arnage Jaguar F-Type Mercedes-AMG C 63
- 70 ESSAI
Honda Civic Type R
- 76 SUPERTEST
Hyundai i20 N
- 84 RETOUR AUX SOURCES
Chevrolet Corvette C4 (1987)

EN VRAI

- 92 C'EST LA MIENNE !
Porsche 911 Turbo S (2014)
- 94 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 96 ACHETER UNE OCCASION
Opel Speedster
- 100 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 106 PETITES ANNONCES

SPORT

- 140 STUDIO
Alpine A110 1800 Gr. IV (1973)
- 146 REPORTAGE F1
Frédéric Vasseur, patron de la Scuderia Ferrari
- 150 COULISSES F1
Les dernières infos de l'intersaison
- 152 ENQUÊTE F1
Bientôt de nouvelles écuries en Formule 1 ?
- 156 RALLYE-RAID
Le Dakar 2023
- 162 BLOG
Le blog des essayeurs

06.



ABONNEZ-VOUS Voir page 90





LE COMPARATIF AUTOUR DE LA LOTUS EMIRA NOUS REMET LES PIEDS SUR TERRE. CES VOITURES NE SONT NI ULTIMES, NI ABSOLUMENT PARFAITES. MAIS DES SENSATIONS, DES PERFORMANCES, DES ÉMOTIONS, ELLES EN OFFRENT PAR PLEINES BRASSÉES.

Yann Lefebvre



Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef

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

C'est bon, de rêver

Lire *Sport Auto*, c'est rêver. En tout cas, c'est ce que vous nous dites le plus souvent, lorsque vous évoquez votre relation à notre magazine. Sauf que même les rêves ont leurs limites. Lorsque le montant de la facture passe à 7 chiffres, ou que les modèles qui vous font briller les yeux sont déjà tous vendus avant même d'avoir pu être approchés, comment continuer à rêver ? Même si nous n'avons pas les moyens de nous offrir une sportive neuve tous les mois, il faut tout de même réussir à se projeter un minimum. Se dire que, si on travaille bien, à l'école ou ailleurs, peut-être, un jour... C'est le propre de Porsche, et c'est assumé : bien que coûteuses, une bonne part de leurs voitures reste compatible avec le monde réel, peut nourrir les imaginaires des petits et des grands, y compris de ceux qui attendent que cela baisse en occasion pour envisager de s'en offrir une. Pendant ce temps-là, la machine à rêve fonctionne à plein. Je dois pourtant vous avouer que, ces derniers mois, la mienne s'est un peu grippée. Dans un avenir que l'on nous dit peuplé de

machines électriques ou d'hypersportives réservées à des spéculateurs milliardaires, je ne trouvais plus ma place. Un petit coup de mou que deux sujets majeurs de ce numéro ont chassé vivement, comme on balaie... un mauvais rêve. Le comparatif autour de la Lotus Emira, d'abord, nous remet les pieds sur terre. Non, il n'est pas indispensable de sortir 300 000 € pour se faire plaisir. Ces voitures ne sont ni ultimes, ni absolument parfaites. Mais des sensations, des performances, des émotions, elles en offrent par pleines brassées. Ensuite, vient notre dossier spécial occasion. En participant à son élaboration, je me suis surpris à retourner fouiller dans les sites d'annonces, pour valider les conseils qui vous sont donnés, pour vérifier que l'on ne vous aiguillait pas sur une mauvaise piste. J'y ai passé du temps. La conscience professionnelle, bien entendu ! Au point, quand même, de refaire les comptes des emprunts possibles... et de regretter de ne plus avoir de place dans le garage. La machine ne demandait donc qu'une petite étincelle pour repartir. C'est tout le mal que je vous souhaite en feuilletant ce numéro. ●



LA SPORTIVE DU MOIS

Par Laurent Chevalier
Photos Dominic Fraser

Aston Martin **DBS 770 Ultimate**

Agent 770

Pour aller titiller les Ferrari Superfast et Bentley Continental GT Speed, il fallait quelque chose de super-rapide, donc super-puissant.

C'est la mission de la nouvelle DBS Ultimate, qui place la barre à 770 ch.





A

l'heure où les voitures électriques poussent comme des champignons, avec des styles qui se ressemblent tous plus ou moins, l'arrivée de cette DBS résonne tel un coup de canon. Le trait de crayon ? Personnel, affirmé

et subtil. En un mot, sublime. La version Ultimate, qui marque la fin de la production de cette authentique sculpture (sniff), y ajoute une bonne louche de bestialité. A tel point qu'elle rappelle la non moins sublime Vantage V600 Le Mans de la fin des années 90, dont les fameuses narines de respiration du V8 à compresseur restent gravées dans la mémoire des amateurs de rareté. A ce propos, la 770 Ultimate ne sera produite qu'à 499 exemplaires, 300 en coupé et 199 en cabriolet Volante. Et pour répondre à Soraya, notre responsable photos, conquise à la seconde même où elle en découvre les premières images : trop tard,

tous les exemplaires sont déjà vendus. Désormais, ça se passera sur le marché de l'occasion où les enchères pourraient monter.

Affûtage

Sur le plan du style, l'Ultimate se distingue par sa nouvelle découpe inférieure avant, son capot dont le système de ventilation en fer à cheval est remanié et son diffuseur arrière plus profond. Les magnifiques jantes de 21 pouces sont également spécifiques. Elles s'inspirent de celles des Valkyrie et de la Victor, licorne unique et improbable construite sur la base de la One-77. La monte pneumatique, à l'inverse, demeure identique à la version de série. Les PZero arrière (305/30 R 21) ont le même pic de couple que la DBS d'origine à transmettre au sol, c'est-à-dire un tsunami de 91,7 mkg à 1 800 tr/mn. En revanche, la puissance maxi grimpe. En passant de 725 à 770 ch, toujours au même régime de 6 500 tr/mn, la DBS Ultimate s'intercale entre les 659 ch de la Bentley Continental

GT Speed et les 800 ch de la Ferrari 812 GTS. Pour y parvenir, les motoristes maison avouent avoir retravaillé l'admission d'air et l'allumage du V12 5,2 litres suralimenté pour les adapter à une pression optimisée des deux turbos. La boîte de vitesses automatique ZF à 8 rapports montée à l'arrière est reconduite, tout comme l'autobloquant mécanique. Le pilotage des changements de rapport est remanié, à la montée comme au rétrogradage, pour qu'ils soient plus rapides et pour contribuer à une expérience de conduite « réellement connectée ». Autant ce mot est obscur et soporifique lorsqu'on parle d'écrans tactiles, autant il devient intelligible et limpide quand il s'applique à une puissance de 770 ch. Pas besoin de dessin non plus en ce qui concerne les performances. Aston Martin annonce 3"4 pour passer de 0 à 100 km/h et 340 km/h en pointe. Le bémol, c'est qu'il n'y a aucune différence par rapport à la DBS classique en matière d'accélération ou de

Aston Martin présente une nouvelle découpe inférieure de la partie avant, un capot avant au refroidissement retravaillé et un diffuseur arrière plus profond. Les somptueuses jantes de 21 pouces s'inspirent de la Valkyrie et de la Victor, modèle unique sur la base de la One-77. Cette série Ultimate est limitée à 300 exemplaires en coupé et 199 en Volante.





Le V12 biturbo grimpe à 770 ch. Il s'intercale entre les 659 ch de la Bentley Continental GT Speed et les 800 ch de la Ferrari 812 GTS. La cavalerie est transmise aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte auto à 8 rapports et d'un autobloquant mécanique. Aston Martin annonce des réglages destinés à favoriser l'efficacité, et surtout à davantage connecter le conducteur à la route.



EN BREF

Moteur : **V12 biturbo** Cylindrée : **5 204 cm³**

Puissance maxi : **770 ch à 6 500 tr/mn**

Couple maxi : **91,7 mkg à 1 800 tr/mn**

Transmission : **aux roues AR, 8 rapports auto**

Contrôle de stabilité : **de série, déconnectable**

Autobloquant : **mécanique** Poids annoncé : **1 770 kg**

Rapport poids/puissance : **2,3 kg/ch**

Prix de base : **355 000 € en coupé, 380 000 € en Volante**

Production : **limitée à 499 exemplaires**

(livraisons fin 2023)

V. max. : **340 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4 en coupé, 3"6 en Volante**

0 à 160 km/h : **6"4 en coupé, 6"7 en Volante**



vitesse maxi, malgré les 45 ch supplémentaires. Il faut rappeler qu'Aston Martin n'a jamais été le champion du monde de la précision des valeurs revendiquées. Cela s'applique aussi et surtout au poids, annoncé à 1 845 kg à vide selon les normes européennes. C'est-à-dire 1 770 kg si on lui soustrait les 75 kg réglementaires du conducteur. On se gardera d'établir toute comparaison, en attendant de pouvoir poser les roues du carrosse sur notre balance de Mortefontaine. D'ici, on déplore simplement que Gaydon n'ait pas travaillé sur une baisse réelle du poids. Car hormis les somptueux baquets à coque carbone, on ne voit pas grand-chose qui dénote une éventuelle chasse aux kilos.

Prise directe

Sur le plan du comportement dynamique, en revanche, les metteurs au point semblent avoir mis les petits plats dans les grands. Cela s'organise autour d'une nouvelle direction, plus informative, « qui permet au conducteur de profiter d'une connexion plus précise avec la route et ainsi mieux ressentir ce qui

se passe sous les pneus avant ». On applaudit des deux mains. Aston Martin évoque également une meilleure rigidité torsionnelle, avant de s'avancer sur le terrain épineux du chapitre de l'amortissement. Pourquoi épineux ? Tout simplement parce que nos essais passés d'Aston Martin ont rarement révélé d'exploit en matière de tarage des ressorts ou de choix de raideur des ressorts. Je garde toujours en tête la fois où nous arrivions à peine à suivre une Ford Focus passablement rincée au volant d'une DBS flambant neuve, sur une route droite en mauvais état, au fin fond de l'Angleterre. Au point de vérifier si les cales de transport n'avaient pas été oubliées sur nos ressorts, ce qui n'était pas le cas.

L'autre interrogation concerne la motricité à l'accélération. Cette question, qui peut déjà se poser avec le V12 atmosphérique de la 812 GTS, est encore plus légitime lorsqu'il s'agit de faire cohabiter un V12 et une paire de turbos chauds comme la braise. Seul un essai complet pourra nous dire si ces points ont évolué par rapport aux précédents modèles

de la marque. Côté freinage, en revanche, tout porte à croire que les décélérations, et leur constance en cas d'utilisation intensive, seront à niveau. Il n'y a qu'à jeter un coup d'œil à la taille des disques en carbone-céramique (410 mm à l'avant) pour s'en convaincre. Rendez-vous à la fin de l'année pour juger au volant des premiers modèles livrés. Quoi qu'il en soit, ça fait rêver. ●



NOTRE AVIS

Toujours aussi somptueuse sur le plan du style, la DBS gagne en puissance et en bestialité pour son dernier tour de chant. Cette série limitée marque la fin d'une belle époque avec panache, raffinement, démesure et subtilité à la fois. Elle ne sera probablement pas une bête de chrono sur circuit, mais qu'importe, c'est une sculpture à la classe folle et au caractère de brute épaisse. Le mélange s'annonce irrésistible.

LA SPORTIVE DU MOIS
Aston Martin DBS 770 Ultimate



CETTE BESTIALITÉ RAPPELLE LA VANTAGE V600 LE MANS DE LA FIN
DES ANNÉES 90, DONT LES FAMEUSES NARINES DE RESPIRATION
DU V8 COMPRESSÉ RESTENT GRAVÉES
DANS LA MÉMOIRE DES AMATEURS DE RARETÉ.





NOUVEAUTÉ

Par Sylvain Vétaux



Donkervoort F22

Histoire de famille

Chez les Donkervoort, on aime la voiture de sport.
Alors que le père, Joop, vient de laisser les rênes de l'entreprise
à son fils Denis, ce dernier dévoile "sa" première auto, la F22.





La planche de bord se résume à une longue dalle de carbone sur laquelle trônent une instrumentation digitale et une tablette (optionnelle), face au passager. La F22 est une découvrable dont les deux demi-toits se logent dans le coffre.

A

Lelystad, fief de Donkervoort, on fabrique des autos de caractère depuis 1978. Joop, le fondateur, a toujours travaillé en famille et il vient de laisser les clés de l'entreprise (1 500 voitures produites depuis 1978, 50 employés

aujourd'hui) à son fils Denis (sa fille Amber est responsable communication). Partie intégrante de la mise au point depuis des années, celui-ci a annoncé récemment la naissance de son premier bolide, la F22. Tuons tout suspense : une Donk' est forcément un engin d'une légèreté indécente, très surmotorisé et dépourvu de toute hybridation. Et ça plaît : alors qu'initialement la production devait se limiter à 50 exemplaires, le constructeur a déjà dû revoir son quota à la hausse (75 unités). Pourquoi F22 ? En raison de l'année de naissance de Filippa, la fille de Denis. La découvrable (double toit amovible, logeable dans le coffre de 298 l) est toujours mue par le 5 cylindres Audi. Le turbo souffle plus fort et la cartographie a été révisée pour en tirer 500 ch. Nous vous disions que la F22 était légère : 750 kg, ce qui lui permet d'afficher un rapport poids/puissance de 666 ch/t. Le châssis repose encore sur la technologie Ex-Core. Ce procédé, élaboré par Donkervoort, consiste en un moule rempli de fibres de carbone et dans lequel est injectée une mousse à haute densité. Cette dernière vient plaquer le composite dans les moindres recoins tout en augmentant la rigidité de la structure et en améliorant l'absorption des vibrations. Des parois en acier enchâssent, aux endroits les plus critiques, cette baignoire Ex-Core.

DONKERVOORT ANNONCE UN 0 À 200 KM/H EN 7"5. C'EST LE CHRONO QUE NOUS AVIONS MESURÉ AVEC UNE McLAREN SENNA...

Alors que la D8 GTO qu'elle remplace avait déjà en partie tiré un trait sur les lignes originelles des premières productions de Joop, la F22 change radicalement.

Taillée à la serpe

Traits tendus, optiques agressives, calandre de squal, évents à foison : la batave ne fait pas dans la dentelle et se veut plus supercar que jamais. Pourtant, avec « seulement » 500 ch, nous sommes loin des sommets de puissance atteints par la concurrence, mais à 294 000 € le bout, le prix, lui, se rapproche sans scrupules des hautes sphères. Ce style est l'œuvre conjointe de Denis Donkervoort, Jordi Wiersma (directeur technique) et Amko Leenarts, ex-directeur du design de Ford Europe.

A ceux qui trouveraient, à raison, ce tarif excessif, Denis a des arguments tout prêts : « Il existe d'autres supercars avec cette capacité d'accélération, avec ce souci de finition, avec un design exubérant ou pesant moins de 1 000 kg. Sauf qu'aucune ne réunit ces quatre critères. Nos clients ne font pas des choix raisonnables. Ce sont des ambassadeurs qui veulent se démarquer et aucun autre constructeur ne propose un tel degré de personnalisation. » Il n'empêche que certaines options comme le lift (8 940 €),

l'ABS de course paramétrable (16 140 €), l'anneau et la sangle de remorquage (1 740 €), la climatisation (10 740 €), le contrôle de pression des pneus (4 380 €), la carrosserie en carbone apparent (50 400 €) ou bien encore l'intérieur sur mesure (9 900 €) ont de quoi faire tiquer. Extérieurement, la F22 donne un coup de balai sur les productions antérieures. Intérieurement, l'évolution est tout aussi sensible avec une planche de bord très épurée et un volant qui regroupe la majeure partie des commandes. Vous noterez la présence d'un iPad mini (optionnel) face au passager. Pas sûr que celui-ci ait le temps ou l'envie de jouer à Candy Crush ou de consulter ses e-mails car les capacités de relance de la F22 sont brutales.

Atteindre les 100 km/h se fait en 2"5. Franchir les 200 ne réclame que 7"5. C'est, pour ce dernier exercice, le chrono que nous avons mesuré avec une McLaren Senna... Précisons que la Donkervoort, pourvue d'une boîte manuelle à 5 rapports, est évidemment pénalisée dans ces runs par la lenteur de sa transmission d'origine Tremec, équipée d'une fonction talon-pointe automatique. Pourquoi ne pas avoir opté pour un carter avec un pignon



L'ouverture en élytre des portières et l'habitacle plus spacieux que la D8 devraient permettre d'envisager plus confortablement accès à bord et longs voyages. Mais avec son grip latéral dément (2,15 G), la nouvelle Donk' est surtout destinée aux circuits et aux routes tortueuses.

NOUVEAUTÉ Donkervoort F22



EN BREF

Moteur : 5 en ligne, turbo Cylindrée : 2 480 cm³
 Puissance maxi : 500 ch à 6 360 tr/mn
 Couple maxi : 65,2 mkg à 5 150 tr/mn
 Transmission : roues AR, 5 rapports manuels
 L - l - h : 4 039 - 1 912 - 1 105 mm
 Empattement : 2 420 mm
 Roues : 8 x 18 & 9 x 19 pouces
 Poids : 750 kg V. max. : 290 km/h
 0 à 100 km/h : 2"5 0 à 200 km/h : 7"5
 Prix : 294 000 € (mais seulement 3 784 € de malus)



supplémentaire ? « Le moteur a tellement de couple que nous n'avons pas besoin d'un 6^e rapport. De plus, une boîte 5 est plus compacte et nous a donc permis d'implanter le couple bloc/transmission plus au centre de la F22, favorisant ainsi la répartition des masses », explique Denis Donkervoort. Et puis accessoirement, comme l'auto est déjà censée filer à 290 km/h, un 6^e rapport était probablement superfétatoire.

Plus techno qu'il n'y paraît

Avec son poids plume et son faciès sauvage, on se dit que la F22 est une machine du siècle dernier. A tort. Non seulement sa baïgnoire centrale Ex-Core est deux fois plus raide que celle de la GTO (résistance de 4 100 mkg/deg en torsion), mais le météore est fourni d'office avec l'amortissement piloté, ajustable directement via une molette. Le bloc d'instrumentation prend la forme d'un écran numérique, la consommation est réduite malgré la hausse de puissance (nouveaux roulements, frottements diminués dans le différentiel, aéro plus fine, jantes plus grandes mais mêmes rapports de boîte),

et l'auto promet d'être 30 % plus puissante en décélération que sa devancière. Les plus écolos de ses propriétaires seront ravis d'apprendre que, en dépit d'une augmentation de poids de 55 kg par rapport à la D8, les émissions de CO₂ ont chuté de 191 à 163 g/km. La F22 ne partage aucune pièce (vis ou boulon compris) avec son aïeule. En revanche, elle perpétue une tradition maison qui consiste à décoller la pulpe des occupants. La GTO-JD70 se targuait d'être la première supercar à faire encaisser 2 G à ses passagers, la F22 pousse le curseur à 2,15 G. Les freins AP Racing (étriers 4 pistons aux 4 roues) sont 10 kg plus légers que par le passé. De nombreux clients reprochaient à la D8 son habitacle exigü. Grief entendu par la marque puisque la F22, qui est 26 cm plus longue que le modèle précédent, dispose d'une longueur aux jambes majorée de 10 cm. Privée d'airbags, elle a néanmoins répondu aux normes sécuritaires grâce à la rigidité extraordinaire de sa structure Ex-Core et aux harnais 6 points, de série. Les premières livraisons devraient avoir lieu dans les prochains jours. La F22 sera vendue en Europe, aux Etats-Unis et au Moyen-Orient.

Avec l'interdiction des autos thermiques à l'horizon 2035, faut-il s'attendre à une F22 hybride, voire électrique ? « Chez Donkervoort, les bénéfices environnementaux de ce type de motorisation ne sont pas évidents. Il y a une production importante de CO₂ en amont de l'assemblage, le poids est toujours excessif, le comportement et la précision de conduite ne correspondent pas à nos attentes. Nous ne fermons pas la porte à une offre 0 % thermique mais, pour l'instant, la technologie actuelle ne concorde pas avec notre cahier des charges », conclut le nouveau P.-D.G. ●



NOTRE AVIS

Hors de prix mais digne de l'esprit originel, la F22 est une Donkervoort 2.0, plus technologique et polyvalente mais aussi encore plus performante. Son volume de production, revu à la hausse avant même que la voiture soit dévoilée, est signe que les fidèles n'ont cure des considérations tarifaires mais attendent d'être brusqués. Ils devraient être servis.

B.R.M.

« Chronographes »



FULL FLOATING CONCEPT

La FF39-40 est la première montre automatique dont la protection aux chocs est régulée sur le plan vertical et horizontal.



brm-chronographes.com



Par Sylvain Vétaux


De Tomaso P900

Sans commune mesure

De Tomaso annonce l'arrivée de la P900, **uniquement destinée à la piste, au V12 atmosphérique de 900 ch !**

Elle aura ses détracteurs, mais pas chez nous. De Tomaso, qui s'est rappelé à nos bons souvenirs à Goodwood en 2019 avec la P72, se jette dans l'arène des bolides ultra-chers, ultra-rares, ultra-puissants et ultra-pas homologués pour la route. Voici la P900, un engin aux lignes sublimes, sans arêtes, tout en galbes et en excroissances démesurées. Il y a, chez le constructeur, la même approche organique, voire animale, qu'on peut trouver chez Pagani. Comment ne pas être interpellé notamment par cette poupe, avec cet aileron DRS retenu par trois mâts et qui épouse, avec ses flancs

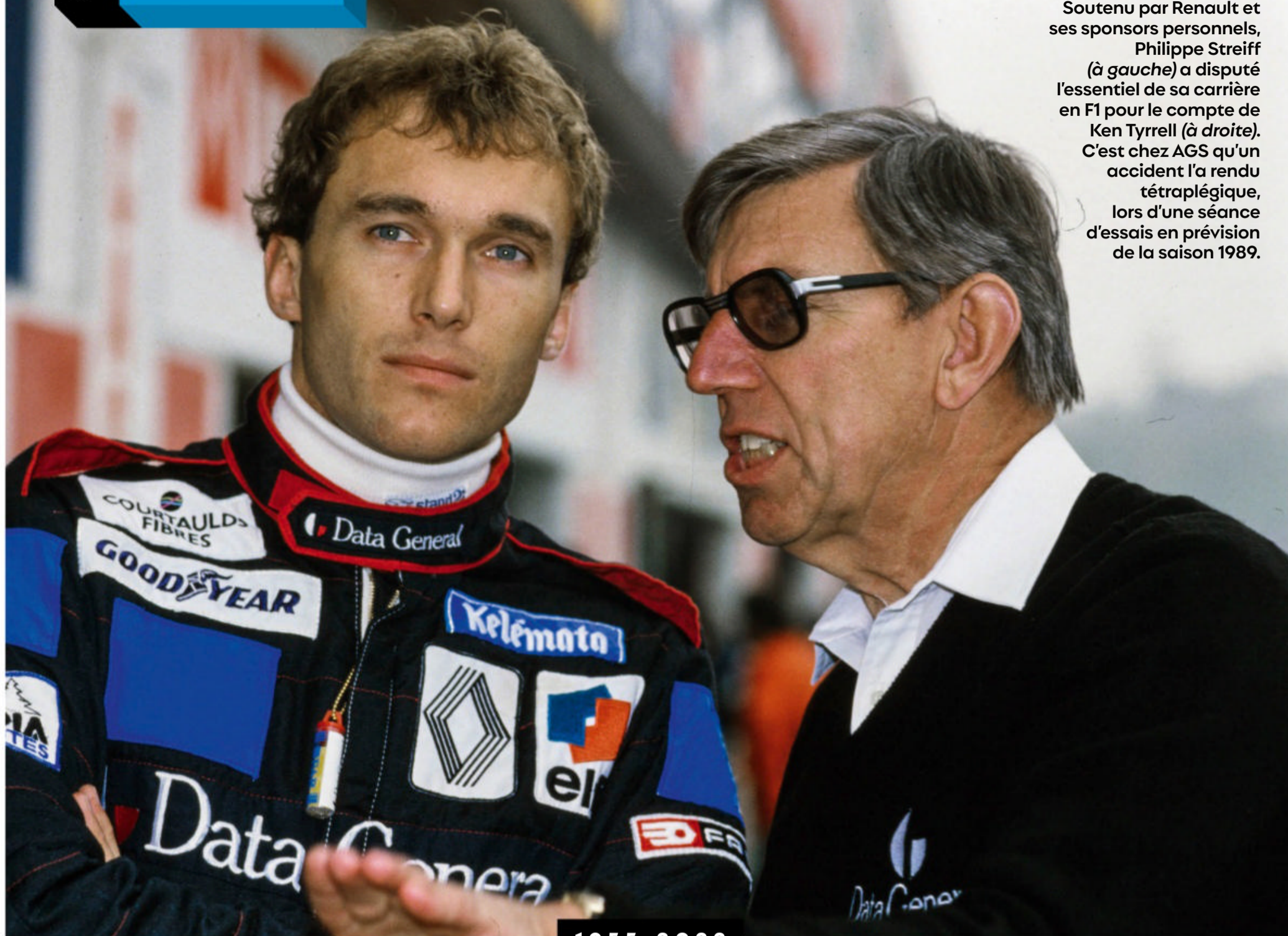
tombants, les hanches de cette hypercar ? Car oui, nous avons affaire à du hors norme. Châssis en carbone, carrosserie idoine et V12 6,2 litres atmosphérique capable de tourner jusqu'à... 12 300 tr/mn ! Son nom, la « P900 », elle le doit à deux caractéristiques techniques : sa puissance et son poids. 1 ch pour déplacer 1 kg : autant faire simple. C'est vers l'allemand de Capricorn que De Tomaso s'est retourné. Ce V12, avec 220 kg, serait le plus léger de la production. C'est oublier un peu vite que Cosworth a revendiqué un poids de 200 kg pour celui de l'Aston Martin Valkyrie. Comme la tendance actuelle est quand même au respect de l'environnement, le constructeur

annonce que son moteur carburera à l'essence de synthèse, neutre en carbone. Problème : la mise au point de ce bloc extraordinaire ne sera pas finalisée avant 2024. Mais De Tomaso a la solution : une version mue par un V10 Judd (autour de 750 ch) devrait être commercialisée quelques mois avant. Dans la P900, la cavalerie sera régulée par une boîte de vitesses séquentielle Xtrac. Le constructeur, qui devrait inaugurer une nouvelle antenne au Nürburgring, prévoit comme la concurrence (Ferrari, Lamborghini, Aston Martin) un programme de gardiennage pour les 18 heureux propriétaires de P900 ainsi qu'un calendrier de sorties sur circuit. ●

EN BREF

Moteur : V10 Judd 750 ch puis V12, 6,2 l, 900 ch Poids : 900 kg (à sec)
 Prix : 3 000 000 € (18 exemplaires)
 Commercialisation : 2023 (V10 Judd), 2024 (V12)





1955-2022

Motorsport-images/LAT/Panoramic

Soutenu par Renault et ses sponsors personnels, Philippe Streiff (à gauche) a disputé l'essentiel de sa carrière en F1 pour le compte de Ken Tyrrell (à droite). C'est chez AGS qu'un accident l'a rendu tétraplégique, lors d'une séance d'essais en prévision de la saison 1989.

Philippe Streiff

Une volonté de fer

Un accident lors d'essais sur le circuit de Rio Jacarepaguá, en préparation de la saison 1989 avait stoppé la carrière de pilote de Philippe Streiff. Il est mort le 23 décembre à l'âge de 67 ans.



Outre la violence du crash au volant de sa modeste AGS, l'incurie des secouristes avait aggravé ses blessures et laissé le Français tétraplégique. Pour parvenir

jusqu'au sommet du sport automobile, ce Grenoblois avait emprunté des chemins escarpés, après avoir connu une première impulsion décisive en 1977 en étant le lauréat du volant Motul. Sans avoir le talent flamboyant de certains de ses adversaires de l'époque, Streiff n'a jamais abandonné son rêve d'accéder à la Formule 1. Son entregent lui permettant de dénicher des soutiens financiers pour booster sa carrière. Très impliqué dans tout ce qu'il entreprend, il se voit remercié à la fin de la saison 1984 par Gérard Larrousse pour son rôle de pilote d'essai, lequel lui offre le volant d'une troisième Renault au Grand Prix

du Portugal. Mais c'est Guy Ligier qui lui ouvre en grand les portes du paddock, après avoir renvoyé Andrea De Cesaris. Streiff obtient ainsi le volant d'une Ligier à partir du Grand Prix d'Italie 1985. Lors de la dernière course de la saison, en Australie, malgré un accrochage en fin de parcours avec son coéquipier Jacques Laffite, il signe ce qui restera son meilleur résultat en F1 en montant sur la troisième marche du podium. Mais l'attaque suicidaire sur l'autre Ligier n'a pas plu au patron, qui ne renouvelle pas son contrat. Toujours soutenu par Renault, le débutant trouve refuge chez Tyrrell, écurie pour laquelle Streiff va courir deux saisons avant de rejoindre la petite équipe AGS en 1988. Au total, il aura donc disputé 53 grands prix.

Les conséquences dramatiques de son accident le 15 mars 1989 au Brésil firent du pilote français un militant très actif

pour l'amélioration des infrastructures médicales et des secours sur les circuits, mais aussi des conditions de vie des grands traumatisés à la suite d'accidents de la route. Ainsi, il occupera plusieurs postes de conseiller auprès de la sécurité routière et du ministère des Transports, et sera chargé de mission pour la sous-direction de l'éducation routière. Un travail auquel il accordait beaucoup d'importance afin de sensibiliser les jeunes à la conduite et à la prévention routière. Soucieux de promouvoir le talent des pilotes débutants, Philippe Streiff a été à l'origine de l'organisation du Masters Karting de Paris-Bercy à partir de 1993. Un coup d'essai et un coup de maître, la première édition ayant été le théâtre du dernier duel entre Alain Prost et Ayrton Senna. ●



Par Sylvain Vétoux



Bertone GB110

Le célèbre carrossier italien fête ses 110 ans. Dirigé récemment par un nouveau duo (Mauro et Jean-Franck Ricci), il présente la GB110. L'hypercar, très anguleuse, a une particularité : elle carbure à l'essence issue de déchets plastiques. Bertone s'est associé avec Select Fuel pour l'occasion, qui a développé une technique permettant de transformer le polycarbonate en carburant écoresponsable. « La GB110 est une voiture extrêmement puissante. Ce que nous recherchons est une forte

accélération combinée à un poids faible pour un maximum de plaisir de conduite. En même temps, l'auto est prévue pour une utilisation quotidienne et construite avec un souci d'ergonomie et de confort. »

Oh, la belle déclaration politiquement correcte ! Mais dans les faits, à quoi s'attendre ? A un engin qui devrait être produit à 33 exemplaires, développant 1 100 ch et plus de 112 mkg. « La GB110 est la quintessence de l'automobile italienne avec des traits sensuels rappelant les Alfa Romeo BAT, la Carabo ou la Stratos Zero. »

Techniquement, c'est le grand flou. Bertone nous apprend que le châssis serait d'origine allemande, que le moteur (on ne connaît pas son architecture) prend 8 400 tr/mn, que la transmission intégrale est évidemment de rigueur et que la boîte de vitesses compte 7 rapports. Les performances revendiquées (0 à 300 km/h en 14"0) laissent en effet supposer que le poids serait contenu, mais il faudra attendre (et croiser les doigts) pour s'assurer que la GB110 n'est pas une énième déclaration d'intention sans lendemain. ●



EN BREF

Puissance : 1 100 ch
Transmission : intégrale,
7 rapports
Jantes : 255/30 ZR 21
& 335/25 ZR 22
V. max : + de 380 km/h
0 à 100 km/h : 2"8
0 à 200 km/h : 6"8
Production : 33 ex.



EN BREF

Moteur : 4 en ligne, turbo, 2 l, 300 ch
Transmission : roues AV, 7 rapports,
double embrayage Roues : 19 pouces
0 à 100 km/h : 5"7 Prix : pas encore communiqué

Renault Mégane R.S. Ultime



est à l'occasion du Salon de Tokyo que Renault a présenté la dernière : la Mégane R.S. Ultime.

Disponible à partir du printemps, elle remplace à la fois la « normale » et la Trophy. Elle ne se veut néanmoins pas aussi radicale que l'impétueuse Trophy-R. L'Ultime sera produite à 1 976 exemplaires, hommage à l'année de création de Renault Sport. Passons rapidement sur les gimmicks extérieurs de la compacte, même si le communiqué de presse leur accorde moult lignes. Il y a bien le nouveau logo de la calandre, des autocollants çà et là, les poignées de

porte noires et une plaque commémorative à l'intérieur, signée par le metteur au point maison, Laurent Hurgon, mais pas de quoi fouetter un chat... Les jantes Fuji Light de 19 pouces se drapent de semi-slicks Bridgestone Potenza S007, développés initialement pour la Trophy-R. Ailes élargies de 60 mm (à l'avant) et 45 mm (à l'arrière), boîte EDC, différentiel Torsen, train avant à pivot découplé, roues arrière directrices, châssis Cup et butées hydrauliques de compression sont également de la partie, comme sur une Trophy. Bref : la Mégane R.S. méritait mieux, pour son ultime apparition, que cette version sans saveur. ●

1967-2023

Ken Block

Le culte de la glisse

Réputé pour ses spectaculaires gymkhanas qui cumulaient chaque fois des dizaines de millions de vues sur YouTube, **Ken Block nous a quittés à la suite d'un accident de motoneige.**

Il rêvait de devenir snowboarder professionnel, mais après un break de deux ans consacré à cette passion, il a estimé manquer de talent dans ce domaine. Il a toutefois toujours

gardé de cette parenthèse le goût de la glisse, de la créativité et du fun qu'il s'est efforcé de développer le restant de sa vie.

Pas vraiment touché par le sport automobile à l'américaine, ce natif de Long Beach s'est découvert une passion pour les sports mécaniques à travers le Rallye. Une discipline où les voitures sont constamment en dérive ne pouvant que fasciner cet amateur de glisse ! « J'ai été impressionné par des pilotes comme Ari Vatanen, Michèle Mouton ou Stig Blomqvist, ou encore, plus tard, Colin McRae, nous expliquait en 2016 celui qui a par ailleurs lancé avec succès la marque de chaussures DC Shoes. Je suis admiratif du contrôle qu'ont ces pilotes, particulièrement au volant de voitures qui ressemblent à celles que l'on voit dans les rues. J'aime la F1 mais je n'établis aucun lien avec les autos de M. Tout-le-Monde, et ça me gêne. C'est ce que j'apprécie en Rallye, en Rallycross ou dans les gymkhanas : ça se pratique avec des voitures proches de celles de tous les jours. »

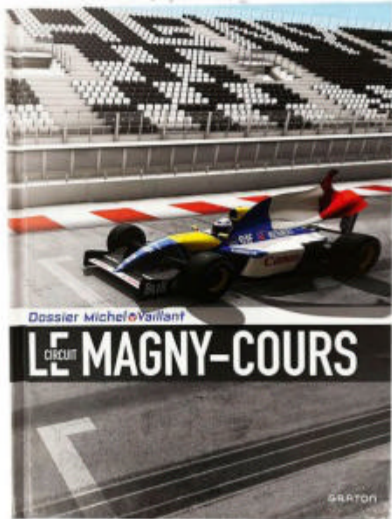
Fan de Colin McRae, Ken Block commence par se faire la main virtuellement à travers des jeux vidéo avant de se mettre au Rallye pour de vrai dans le modeste championnat américain de la spécialité puis en WRC. Plus pour se faire plaisir que pour faire trembler les cadors de la discipline. Néanmoins, il développe un « car control » qu'il va mettre en scène de manière spectaculaire dans des séquences filmées bientôt diffusées sur YouTube.

Un véritable carton ! « Je n'imaginais pas une seconde ce succès viral, nous confiera-t-il par la suite. Pour moi, c'est un vrai bonheur que de concevoir ces vidéos : établir leur concept et piloter la voiture ; mais je ne l'ai pas fait pour devenir populaire, créer un phénomène. C'était plutôt pour prendre du plaisir et être créatif. »

Ken Block avait depuis exploité ce filon dans des superproductions aux images léchées et hyper-impressionnantes donnant l'illusion d'être tournées en une seule prise (ce qui était loin d'être toujours le cas). L'une de ses préférées était le « Gymkhana 5 », filmée dans les rues de San Francisco ; la ville lui avait effectivement réservé des accès exceptionnels. Cette vidéo comptabilise 115 millions de vues sur YouTube ! Le 2 janvier, son goût de la glisse lui a été fatal. ●

Par **Alain Pernot**





Le mal-aimé

- *Le Circuit Magny-Cours*
- Par Jean-Louis Balleret ■ Graton
- 128 pages ■ 26 €

La piste nivernaise, sortie du calendrier de la F1 depuis des lustres, mérite qu'on parle davantage d'elle. A l'occasion des 60 ans de Magny-Cours, les Editions Graton commercialisent cet ouvrage mêlant courtes BD, reportages exclusifs, histoire, entreprises gravitant autour de Nevers, portraits de pilotes, photos d'époque inédites, etc. Le lecteur appréciera le papier glacé, le rythme dans le découpage et la qualité d'impression. Dommage que, pour le tarif, le livre ne soit pas plus épais.



Le boxon

- *Voitures rétro de légende*
- Larousse ■ 320 pages ■ 39,95 €

Ça partait pourtant pas mal avec cette couverture en relief au vernis sélectif et la pastille qui promet la découverte de plus de 250 modèles qui ont fait l'histoire automobile, de 1940 à 1980. Mais cette adaptation d'un bouquin anglais nous fait frôler l'indigestion. Entre le détournement des photos lamentable, le choix des autos grandement discutable vu le titre (Studebaker Champion, DKW Sonderklasse, Tatra 603, MG Magnette, GAZ Tchaïka, NSU Sport Prinz), le sommaire farfelu qui vise à évoquer toutes les marques mais sans les illustrer avec les modèles qui correspondent à la décennie en tête (ex : BMW abordé dans les années 80 avec une 507 et une Neue Klasse en photo), les légendes qui frisent le ridicule, le manque d'images d'action, il nous est difficile de trouver une cohérence. Même le tarif est élevé pour ce genre de gloubi-boulga sans angle précis.



Et de deux !

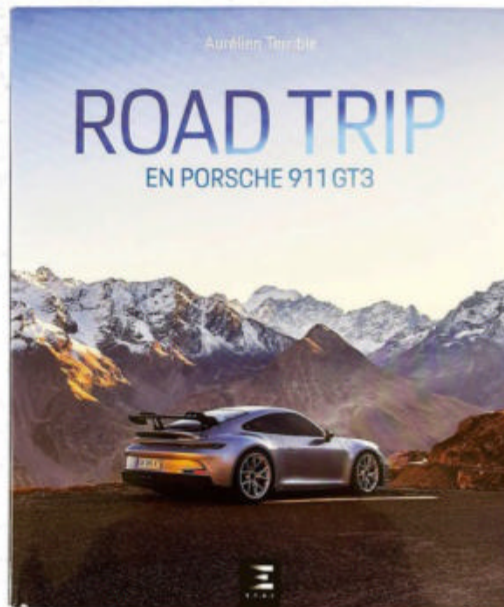
- *Livre d'or de la Formule 1 2022*
- Par Frédéric Ferret ■ Solar éditions
- 136 pages ■ 29,99 €

Max Verstappen a à peine eu le temps de fêter son deuxième titre de champion du monde de F1 que paraissait déjà l'ouvrage annuel de notre confrère de *L'Equipe*, relatant la saison 2022. Le découpage est chronologique, l'auteur revenant sur chacun des grands prix, entrecoupé de temps à autre par une interview ou un encadré plus anecdotique. On eût aimé davantage de sujets de fond ou de papiers « poil à gratter », mais en si peu de pages, c'eût été compliqué. En revanche, bonne note pour la qualité d'impression et le soin apporté à la reliure.

Dans quel état j'erre ?

Peut-être avez-vous encore envie de bouquins malgré ceux reçus à Noël ? **Voici de quoi remplir vos étagères.**

Par Sylvain Vétaux



Déclaration d'amour

- *Road trip en Porsche 911 GT3* ■ Par Aurélien Terrible
- E-T-A-I ■ 192 pages ■ 39 €

Aurélien a la trentaine et aime les belles autos. Il a, parmi ses nombreux talents, celui de bien écrire. Et celui de (très) bien photographier. Et celui de susciter l'envie de l'écouter. Fidèle lecteur de la revue que vous tenez entre les mains, le garçon vit, depuis quelques mois, une histoire d'amour avec Andrea, petit nom dont il a baptisé sa GT3. Au fil de ces pages, illustrées

avec variété, l'auteur nous retrace son parcours du combattant pour prendre possession de la belle. Et tout le bonheur qui en découle depuis : plus de 3 000 km de road trip, les rencontres entre passionnés, les routes fabuleuses et l'envie, irrésistible, de démarrer ce flat 6 d'anthologie à la moindre occasion. Pour un premier livre, c'est un coup de maître.



Marquer l'événement

- *Agenda-Calendrier 24 Heures du Mans : le centenaire 2023*
- Hugo Image ■ 15,99 €

En 2023, la plus célèbre des courses d'Endurance fête ses 100 ans. Les éditeurs vont probablement s'en donner à cœur joie pour l'occasion, mais pourquoi ne pas commencer par célébrer cet anniversaire avec ce joli calendrier ? Chaque mois est réparti sur deux feuilles au papier glacé. On retrouve bien sûr la Chenard & Walcker, victorieuse

de la première édition en 1923, mais aussi des clichés plus originaux comme celui de Steve McQueen et son équipe pendant le tournage du *Mans* (en 1970), le passage dans la ligne droite des stands de la 3.0 CSL d'Hervé Poulain, toute première art car, ou la WM P88, auto la plus vélocité dans les Hunaudières (405 km/h en 1988).



A Gargas, dans le Vaucluse, la lustrerie Mathieu a organisé une exposition magique en hommage aux 60 ans de la 911. Bel endroit pour déguster une galette entre membres du Club...

La saison des boulons

L'hiver au chaud sur le canapé à regarder des séries télé pendant que tombe la neige, ce n'est pas trop le genre du Club Sport Auto. **Le mois de janvier a déjà été particulièrement animé, avec notamment une belle brochette de "boulons dans la galette". Et ce n'est que le début.**

A l'heure de lire ces lignes, l'année aura déjà commencé à la limite du rupteur pour les membres du Club, par une série de « boulons dans la galette » ! De quoi ? Rien de plus simple : un peu partout en France, une galette des rois, dont la fève est remplacée par un écrou de 15, nous a servi de prétexte pour nous réunir, rouler un peu, nous montrer nos nouveaux jouets, nous souhaiter une bonne année et prendre de bonnes résolutions (automobiles). C'était le cas dans le Vaucluse, à la lustrerie Mathieu, pour admirer la merveilleuse exposition de 40 Porsche 911 exclusives, réunies sous les lustres d'art pour un son et lumière exclusif. Dans les Yvelines, il s'agissait d'aller découvrir l'antre d'Autology, après avoir suivi un petit roadbook d'une heure trente de balade dans la région. Dans le Haut-Rhin, si vous lisez cette page à temps, il sera peut-être encore possible de vous joindre au Legend Track, une course virtuelle organisée le 4 février. Ensuite, après l'indispensable détour par Rétromobile,

il sera temps de se mettre au diapason italien, thème majeur de cette saison 2023. Rappelons que la « Targa Lario » (du 20 au 23 avril) se déroulera autour du lac de Côme et nous emmènera à la découverte de la ville haute de Bergame, ou que le road trip «From Italy with Love (TM)» (du 15 au 22 octobre) nous mènera sur les traces de James Bond en Italie. En partant de Venise, ce rallye nous conduira (entre autres) à Riva di Garda, Florence, Sienne, Carrare, Amalfi, pour se terminer à Matera dans les Pouilles. Et comme il n'est pas uniquement question de voitures au Club Sport Auto, sont prévues des master class cuisine et des visites de fabrique de vinaigre balsamique ou de parmesan lors du « Braquage à l'italienne », organisé du 25 au 29 avril. Il est tout juste temps de vous préparer à tous ces événements...

Par Jean-Eric Raoul

Vous voulez participer ?
Rendez-vous sur : www.sportauto.club



DES VOITURES, MAIS PAS QUE...

L'ADN du Club Sport Auto a la particularité d'être constitué d'une bonne dose d'originalité, d'exclusivité et... de culture. L'un des tous premiers événements de l'année est un concert de musique classique, organisé spécialement pour les membres du Club au Mercedes Benz Center de Rueil-Malmaison. Au programme, Mozart, Saint-Saëns, Puccini, Fauré, le tout interprété par un quatuor de jeunes talents, avant de vous laisser découvrir la gamme EQS Mercedes.





ANGE BARDE
GENÈVE

www.angebarde.com



Par Sylvain Vétaux

Victorinox Journey 1884

Diamètre : 43 mm Mouvement : Ronda 715 (quartz)
ou Sellita SW200-1 (automatique)

Prix : de 590 à 990 € Site : www.victorinox.com

La célèbre firme suisse ne fait pas que des couteaux multifonctions.

Sa gamme de montres, très axée sur l'aventure, s'étoffe avec la Journey 1884, en référence à la date de création de la compagnie (voir ci-dessous). La nouvelle venue, disponible en quartz ou en automatique (reconnaisable à sa trotteuse jaune) est proposée avec des bracelets facilement interchangeables. La lunette unidirectionnelle (avec insert

en aluminium sur les quartz, céramique sur les mécaniques), accompagnée de son méplat à 6 heures, entoure un épais verre saphir, et les aiguilles, qui sortent de l'ordinaire, permettent une excellente lisibilité. Les mouvements sont certifiés résistants aux chocs (ISO 1413), et couronne et fond vissés garantissent une résistance de 20 bar. Merci à Victorinox d'avoir conservé un guichet de date sombre, afin de ne pas rompre l'harmonie du cadran, joliment texturé.

POUR ALLER PLUS LOIN... 

L'histoire de Victorinox

Fondée en 1884, par Karl Elsener, la célèbre enseigne helvète devient rapidement fournisseur officiel de l'armée, avec son fameux couteau suisse.

En 2005, elle rachète Wenger, principal rival et dont le fief historique, à Delémont, sert aujourd'hui de Centre horloger de compétences. Pour résumer, c'est là que sont conçues, développées, testées et assemblées les montres Victorinox. La société s'est aussi engagée dans la protection de l'environnement puisque

ses pièces, réalisées en acier 316L, utilisent de 50 à 90 % d'Inox recyclé. Un cinquième de l'électricité nécessaire à la fabrication provient de panneaux solaires et la chaleur générée par les nombreuses machines-outils est réinjectée dans des pompes à chaleur qui assurent eau chaude et chauffage au sein des bâtiments de Victorinox. Et pour ceux qui doutaient encore de son sérieux, sachez que ses montres sont garanties au minimum cinq ans...



SevenFriday

■ 45 x 45,6 mm ■ environ 1 000 €
■ www.sevenfriday.com

A en croire le communiqué de presse, la T1/05 White-T serait la montre idéale du Stormtrooper qui sommeille en vous. Donc si l'envie vous prend de jouer un méchant de Star Wars dans la vraie vie, vous pourrez compter sur un verre minéral durci K1, un mouvement Seiko NH70 squeletté, une lunette couverte de laque blanche et une puce NFC au dos de la montre.



Lip

■ 41 mm ■ 549 € (599 ex.) ■ www.lip.fr

La « Nautic-Ocean », pour sensibiliser aux déchets maritimes, se pare d'un bracelet en fibres recyclées, issues de plastiques récupérés dans la Méditerranée. Cette 3 aiguilles (avec guichet de date) est animée par un mouvement automatique et protégée par un magnifique saphir bombé. Le cadran soleillé bleu est un clin d'œil à l'association Expédition 7^e Continent.



Bell & Ross

■ 41 mm ■ 11 900 € ■ www.bellross.com

La BR-X5, motorisée par un calibre 323 (en partenariat avec le suisse Kenissi) battant à 28 800 alternances par heure, s'exhibe dans un boîtier multipartite en carbone forgé et titane. La réserve de marche du mouvement est visible à 9 heures et le rehaut biseauté offre une belle profondeur au cadran. La montre est étanche à 100 m.



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

Jean-Pierre Boudy
Ingénieur motoriste

Des arbres à cames en tête

Son nom ne vous est peut-être pas familier, pourtant Jean-Pierre Boudy a conçu – entre autres – les moteurs des premières Renault F1 turbo et des Peugeot 205 T16, 905 et même 908 ! Il est toujours à plein régime.

“Le développement du premier moteur turbo de F1 n'a pas été un long fleuve tranquille. Il faut dire que nous avons commencé par un turbo de camion !”



Quel est votre premier souvenir automobile ?

Mon premier souvenir automobile remonte à l'époque où mon père a fait l'acquisition de sa première automobile, qui était une Rosengart. Ce devait être au début des années 50. Mon père avait un atelier de mécanique générale. J'ai bien bricolé quelques mobylettes, mais j'ai surtout rencontré des copains branchés voiture. Ils m'en parlaient à longueur de journée !

Ça a fini par déteindre... Après une année de maths sup à Bordeaux, j'ai été accepté à l'École nationale supérieure d'arts et métiers.

Vous destiniez-vous alors à l'univers automobile ?

Oui ! Ça me titillait de faire des moteurs. Alors que j'étais en deuxième année aux Arts et Métiers, j'ai eu un grave accident de voiture. Colonne vertébrale fracturée, j'ai été paraplégique pendant un certain temps avant de récupérer 100 % à gauche et 80 % à droite. Du coup, j'ai perdu une année et n'ai eu mon diplôme d'ingénieur qu'en 1969. Mais je ne regrette pas : cette année-là, un de nos profs m'a mis en relation avec son ami Amédée Gordini, qui cherchait un jeune ingénieur. J'ai ainsi pu mettre un pied dans la porte. J'ai commencé à travailler chez SA Gordini Automobiles en octobre 1969 à Viry-Châtillon. C'est devenu Renault-Gordini un an après, puis Renault Sport en 1976.

Comment était Amédée Gordini ?

J'étais un peu impressionné les premières fois que je l'ai vu, mais à cette époque, c'était peu ou prou la fin de son règne. Ses moteurs étaient déjà loin de ce qui se faisait de mieux. J'ai travaillé un peu sur le V8, puis on m'a confié le développement de deux moteurs dérivés du V6 PRV de l'époque. J'ai aussi travaillé sur le V6 2 litres atmo à 90° qui sera monté sur les Alpine prototypes 2 litres de circuit. C'était le ZZ1, dont François Castaing avait la responsabilité.

Était-il déjà question d'un développement turbo sur ce V6 ?

Oui. Bernard Dudot y a ajouté un turbo. Nous avons alors gagné les 24 Heures du Mans en 1978 avec un tel moteur, mais je n'étais pas impliqué dans ce projet. En revanche, on m'a confié en 1975 la responsabilité de la conception et du développement du V6 turbo 1 500 cm³ de Formule 1. A l'époque, la règle d'équivalence était bien plus stricte qu'en Endurance, où il était possible d'avoir une cylindrée de 2,140 litres. En F1, nous ne pouvions dépasser 1,5 litre ! Nous n'étions pas sûrs d'en tirer 500 ch. Nous y sommes arrivés assez vite, non sans galères de fiabilité et de temps de réponse ! La première fois que ce moteur a roulé, c'était sur un proto A442 au Castellet. Jean-Pierre Jabouille a appuyé sur l'accélérateur au début de la ligne droite du Mistral, et le turbo a commencé à souffler... au moment où il parvenait à la courbe de Signes ! Il est rentré au stand et nous a dit : « On n'y arrivera jamais ! »

Renault s'est pourtant lancé en F1 en 1977. Comment êtes-vous parvenu à un moteur exploitable ?

Ça n'a pas été un long fleuve tranquille ! Il a fallu sérieusement se retrousser les manches. D'autant que nous avons commencé par un turbo Garrett dérivé d'un turbo de camion ! Il a été nécessaire de travailler dans un premier temps sur la définition de la turbine puis du compresseur. Il y a eu beaucoup d'évolutions dans ce domaine-là. Lorsque le pilote levait le pied, il y avait aussi parfois un phénomène de pompage du compresseur, et une fois, à Dijon, une des deux guillotines qui géraient la puissance s'est coincée en position ouverte en bout de ligne droite. Jean-Pierre n'a pas aimé du tout ! Nous les avons remplacées par un papillon en entrée de compresseur, ce qui a réduit également un peu le temps de réponse. Mais le moteur restait un brin brutal. Ensuite, en 1979, nous sommes passés à un V6 à double turbo KKK avec un papillon à l'entrée de chaque compresseur. Ça a

bien amélioré les choses. C'est d'ailleurs dans cette configuration-là que nous avons gagné le Grand Prix de France 1979 à Dijon.

Avant ça, pendant deux ans, les courses se sont souvent terminées avec un panache de fumée, d'où le surnom de « théière jaune ». Comment l'avez-vous vécu ?

On s'est fait quelques trous dans l'estomac ! Au début, la technologie des pistons et des segments était la même que celle du moteur 2 litres atmo. Pendant un an et demi, ça a suffi, et brusquement, on s'est mis à gripper les segments dans les chemises sans que l'on comprenne vraiment pourquoi. Parfois, ils grippaient dès le rodage ! Petit à petit, nous avons changé les matériaux et le revêtement des segments, des chemises et la conception des pistons pour mieux les refroidir. C'est alors que nous avons commencé à avoir un ensemble performant.

Quelle sensation avez-vous éprouvée lors de la victoire historique du turbo au Grand Prix de France 1979 ?

Une immense délivrance ! Ça a été l'angoisse jusqu'au dernier tour. Nous attendions ça depuis tellement longtemps ! C'est sûr que ça contrastait avec le grand prix précédent, à Monaco, où nos deux voitures étaient qualifiées en dernière ligne. Cela dit, nous étions assez confiants car nous avions mené avec succès deux simulations de course à Dijon.

Il y a eu ensuite l'un de vos bébés : le fameux DPV...

Oui : le distributeur à prérotation variable. C'est l'ultime développement ayant permis de réduire le temps de réponse. Nous avons travaillé dessus dès 1981, mais il n'est apparu qu'au Grand Prix de Monaco en 1982. Son principe est tout bête. Sur la plupart des turbos, le flux d'air est axial devant la roue du compresseur. Là, nous avons généré un vortex grâce à de petites ailettes synchronisées à l'entrée du compresseur sur des axes parallèles à celui du compresseur. Elles étaient commandées par l'accélérateur. Dans les faibles charges, les ailettes produisaient ce vortex qui permettait de maintenir un régime de turbo relativement constant sur une grande plage de puissance. Du coup, nous pouvions grandement réduire le temps de réponse. Dans les charges partielles, il n'y en avait même presque plus. Avec le DPV, nous remontions beaucoup plus vite au régime nominal du turbo après un long freinage. Lors de ce Grand Prix de Monaco 1982, nous avons aussi introduit une pompe à injection plus intelligente et des échappements très courts qui contribuaient à diminuer le temps de réponse. René Arnoux avait d'ailleurs signé la pole, et Alain Prost était en tête lorsqu'il est sorti à trois tours de la fin. Avec Renault, nous avons déposé un brevet pour le DPV, puis un autre pour des ressorts pneumatiques qui n'ont finalement été utilisés qu'après mon départ. C'est une technique encore employée aujourd'hui en F1.

A partir de quand avez-vous pensé au titre mondial ?

En 1982, nous aurions pu gagner le titre si nous avions été plus fiables. En 1983, nous aurions dû le remporter, mais sur la dernière course, nous avons cassé un turbo. Et puis, BMW utilisait une essence qui n'était pas tout à fait conforme. Nos patrons le savaient mais n'ont pas voulu gagner sur le tapis vert, ce que nous aurions dû faire car nous aurions été champions du monde ! Ce fut une grosse frustration à l'origine de mon départ, fin 1983.

Vous n'êtes pas resté longtemps inactif...

Je suis allé voir Jean Todt, qui était à la tête de Peugeot Talbot Sport, et j'ai commencé le 1^{er} janvier 1984 à travailler sur le moteur de la 205 Turbo 16 de Rallye. Il y avait quelques problèmes de fiabilité interne et de temps de réponse. J'ai appliqué des recettes connues, dont le DPV, que j'avais encore perfectionné : il prenait en compte le régime moteur, en plus de l'ouverture des gaz, et était commandé électriquement. La voiture a commencé au Tour de Corse 1984, début mai. En quatre mois, nous avons résolu à un niveau assez satisfaisant les problèmes de fiabilité et à un niveau très satisfaisant ceux d'utilisation moteur. Lors des premiers tests avec le DPV, les pilotes pensaient qu'il s'agissait d'un tout autre moteur ! Comme disait Jean-Pierre Jabouille, ●●●



Renault RS01 Turbo (F1, 1977)

Peugeot 205 T16 (WRC, 1984)

Peugeot 905 C (24 H du Mans, 1993)

Photos : DPPI

« en compétition, il faut avoir le moteur au bout du pied ». C'est encore plus vrai en Rallye : Ari Vatanen contrôlait largement la course mais est sorti de la route en fin de parcours.

Comment la puissance a-t-elle évolué sur la 205 T16 ?

A mon arrivée, le moteur développait, de mémoire, autour de 320 ch. Aux 1 000 Lacs, en août, nous avions autour de 350 ch. Nous avons réalisé une nouvelle version du moteur, prête en novembre, qui nous a permis de gagner plus de 100 ch. La version terre faisait 490 ch et la version asphalte 540 ch. Les pilotes ne se plaignaient pas !

Après l'accident mortel de Toivonen, la FIA stoppe le Groupe B fin 1986. Comment avez-vous réagi ?

Jean Todt a tout de suite trouvé la solution : le Rallye-Raid. Nous avons gagné tous les Dakar que nous avons disputés entre 1987 et 1990. Nous sommes arrivés avec une vraie voiture de course qui contrastait légèrement avec celles de nos concurrents. Dans le même temps, nous avons aussi développé un moteur pour Pikes Peak, où nous avons gagné en 1988 et 1989.

Retour au circuit en 1990 avec la 905 du Mans. Un joli défi !

C'est vrai. Cela faisait longtemps que je n'avais pas développé un moteur atmo, donc ça changeait singulièrement. Nous avons hésité entre un V12 et un V10, mais nous avons opté pour ce dernier, qui consommait moins. Nous avons gagné en 1992. Pour moi, c'était un rêve devenu réalité ! En 1993, nous avons signé le triplé mais avons eu quelques sueurs froides ! A 9 heures du matin, on s'est mis à casser les échappements. J'ai alors fait démarrer le mulot qui était derrière le box, et nous avons fait une simulation de changement du tube 3 fautif en moins de deux minutes. Les mécanos ont trouvé une combine pour le remplacer à chaud. Nous l'avons fait sur au moins deux voitures. Sans ça, je ne sais pas si nous aurions terminé la course.

En 1993, Peugeot rejette le projet de Formule 1 100 % Peugeot de Jean Todt, parti chez Ferrari, mais entre en F1 en tant que motoriste. Une déception ?

C'est clair que l'on aurait largement préféré réaliser une voiture complète. Jean-Pierre Jabouille a remplacé Jean Todt et a réussi à convaincre Peugeot de fournir des moteurs à McLaren. Nous avons fait une évolution très allégée du moteur du Mans. Nous avons démarré la saison à 730 ch pour finir à 760. Nous avons signé une première ligne à Monaco et 8 podiums, dont 2 deuxièmes places, mais en fait McLaren attendait une aide financière de Peugeot que Calvet a refusée. Ils se sont alors tournés vers Mercedes dès la saison suivante.

“Aux 24 Heures du Mans 1993, nous avons signé le triplé mais avons eu quelques sueurs froides ! A 9 heures du matin, on s'est mis à casser les échappements...”



Entre Renault Sport et Peugeot Talbot Sport, Jean-Pierre Boudy a œuvré avec succès tant en Formule 1 (15 victoires) qu'en Rallye (2 titres mondiaux) et en Endurance (2 victoires aux 24 Heures du Mans).

Et c'est à ce moment-là que Peugeot a équipé Jordan puis Prost...

Oui. Ces deux équipes ne boxaient pas vraiment dans la même catégorie que McLaren. Le règlement passant de 3,5 à 3 litres, il a fallu faire de nouveaux moteurs. En 1997, nous avons signé 3 podiums, dont une deuxième place. Je pense que cette année-là, notre moteur était très bon. Quand nous avons signé avec Prost, nous voyions ça un peu comme le Graal, mais les choses ne se sont pas déroulées comme nous l'avions imaginé. C'était une équipe qui démarrait. Elle a progressé. Notre moteur de 1998 était semblable à celui de 1997. Il ne faisait pas partie de la nouvelle génération de moteurs très petits et légers, et je pense qu'en 1999 et 2000, nous avons avancé moins vite que les autres. Nous avons fait des choix d'alésage-course qui nous limitaient le régime maxi qui était de 17 000 tr/mn alors que les plus affûtés approchaient les 20 000 tr/mn. Nous avons beaucoup travaillé sur les frottements. Il aurait probablement fallu se concentrer davantage sur la combustion et sur la capacité à tourner à plus haut régime. En 2000, nous avons sorti l'A20, plus petit, plus puissant et plus léger, mais qui manquait de fiabilité. Peugeot s'est retiré et a passé le relais à Asiatech. Nous avons négocié, et je suis parti. Après quelques mois, Christian Contzen m'a engagé comme consultant chez Renault F1 jusqu'en 2004.

Et vous voilà bientôt de retour chez Peugeot !

Indirectement, oui. En 2005, j'ai été engagé par Mecachrome, à qui Peugeot Sport a confié la sous-traitance d'une partie de la conception du moteur de la 908, la partie combustion diesel étant assurée par FEV. Nous avons fait le bas moteur, la distribution, les culasses, etc. Nous étions hébergés par Peugeot Sport à Vélizy, où nous travaillions en liaison avec Claude Guillois et en symbiose avec les gens du châssis. Les choix d'architecture ont été faits avec eux. C'est la raison pour laquelle nous avons réalisé un V12 à 100°, ce qui n'est pas courant. C'était stimulant de se retrouver sur un projet de diesel, une corde qui manquait à mon arc. Nous sommes arrivés à d'excellents résultats très rapidement. Nous avons terminé deuxièmes au Mans dès notre première participation face à Audi.

Comment expliquer le décalage entre l'excellent niveau de performance de la 908 et le fait qu'elle n'a qu'une victoire au Mans ?

C'est très difficile de juger : nous n'étions pas impliqués dans l'exploitation.

En tant que motoriste, éprouviez-vous le besoin de monter à bord de vos voitures ?

Je n'étais pas un grand fan, mais ça m'est arrivé. Je suis monté dans la T16 aux côtés de Bruno Saby, de Jean-Pierre Nicolas et aussi... d'Ari Vatanen. Depuis, je ne suis jamais remonté avec Ari ! Je suis monté une fois également dans la 905, avec Yannick Dalmas. J'ai été très impressionné à l'abord de la courbe de Signes. Je me demandais s'il allait freiner un peu... Eh bien non ! Ahurissant. Je n'ai fait que 2 tours, mais j'en aurais bien fait 10 ! ●

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...

Yann Lefbvre

DOSSIER

ACHETER UNE
**SPORTIVE
D'OCCASION**
POUR

35 000 €

60



Mercedes-AMG **SL 63 4Matic+** **vs** Porsche **911 Turbo Cabriolet**

50

Plus technologique et dynamique que jamais, le SL coche toutes les cases du cabriolet parfait. Mais est-ce suffisant pour défier la reine 911 ?

ET AUSSI...

Hyundai **i20 N**
Chevrolet
Corvette C4 (1987)

26 Lotus Emira **vs** Alpine A110
vs Jaguar F-Type **vs** Porsche
Boxster **vs** Toyota GR Supra



Yann Lefbvre

40 Rolls-Royce
Ghost



Laurent Villaron

70 Honda
Civic Type R



Denis Mezunier



COMPARATIF

Lotus Emira First Edition
vs **Alpine A110** vs **Jaguar F-Type** P450 AWD
vs **Porsche Boxster** Edition 25 ans
vs **Toyota GR Supra** 3.0

FOIRE D'EMPOIGNE



Par Sylvain Vétaux Photos Nicolas Soler & Yann Lefebvre

Pas d'hybridation, même légère. Des 6 cylindres, en V, en ligne et à plat, compressés, turbo ou atmo, du quatre pattes pétillant et même un gros V8 : à l'heure où le piston est devenu un gros mot, nous avons choisi de réunir, pour affronter la dernière "vraie" Lotus, pléthore de mécaniques. **Puissances et tarifs vont quasi du simple au double, mais F-Type, Boxster, A110, Supra et Emira ont un point commun : être les ultimes représentants d'une espèce en voie de disparition.**

COMPARATIF

Lotus Emira First Edition vs **Alpine A110**
vs **Jaguar F-Type** P450 AWD vs **Porsche Boxster**
Edition 25 ans vs **Toyota GR Supra** 3.0



TECHNIQUE

Les prix des modèles essayés sont indiqués avec le malus compris.

Lotus Emira

First Edition

Moteur :
V6, compresseur, 24 V
Cylindrée :
3 456 cm³
Puissance :
405 ch à 6 800 tr/mn
Couple :
42,8 mkg à 3 500 tr/mn
Transmission :
roues AR,
6 rapports manuels
Antipatinage :
de série déconnectable
Autobloquant :
de série mécanique
L-l-h :
4 413 - 1 896 - 1 235 mm
Empattement :
2 570 mm
Poids annoncé :
1 493 kg
Pneus AV & AR :
245/35 & 295/30 R 20

Prix de base :
97 370 €
Prix des options :
3 075 €
Malus :
48 685 €
Prix de la version essayée :
149 130 €

Alpine A110

Moteur :
4 en ligne, turbo, 16 V
Cylindrée :
1 798 cm³
Puissance :
252 ch à 6 000 tr/mn
Couple :
32,6 mkg à 2 000 tr/mn
Transmission :
roues AR, 7 rapports
double embrayage
Antipatinage :
de série déconnectable
Autobloquant :
non (brake vectoring)
L-l-h :
4 181 - 1 798 - 1 252 mm
Empattement :
2 420 mm
Poids annoncé :
1 102 kg
Pneus AV & AR :
205/40 & 235/35 R 18

Prix de base :
62 500 €
Prix des options :
9 870 €
Malus :
2 726 €
Prix de la version essayée :
75 096 €

Jaguar F-Type

P450 AWD

Moteur :
V8, compresseur, 32 V
Cylindrée :
5 000 cm³
Puissance :
450 ch à 6 000 tr/mn
Couple :
59,1 mkg à 2 500 tr/mn
Transmission :
intégrale,
8 rapports auto
Antipatinage :
de série déconnectable
Autobloquant :
de série
L-l-h :
4 470 - 1 923 - 1 311 mm
Empattement :
2 622 mm
Poids annoncé :
1 780 kg
Pneus AV & AR :
255/35 & 295/30 R 20

Prix de base :
112 600 €
Prix des options :
5 240 €
Malus :
50 000 €
Prix de la version essayée :
167 840 €

Porsche Boxster

Edition 25 ans

Moteur :
flat 6, 24 V
Cylindrée :
3 995 cm³
Puissance :
400 ch à 7 000 tr/mn
Couple :
43,8 mkg à 5 500 tr/mn
Transmission :
roues AR, 7 rapports
double embrayage
Antipatinage :
de série déconnectable
Autobloquant :
de série piloté
L-l-h :
4 391 - 1 801 - 1 273 mm
Empattement :
2 475 mm
Poids annoncé :
1 435 kg
Pneus AV & AR :
235/35 & 265/35 R 20

Prix de base :
96 918 €
Prix des options :
14 052 €
Malus :
48 459 €
Prix de la version essayée :
159 429 €

Toyota GR Supra

3.0

Moteur :
6 en ligne, turbo, 24 V
Cylindrée :
2 998 cm³
Puissance :
340 ch à 5 000 tr/mn
Couple :
51 mkg à 1 600 tr/mn
Transmission :
roues AR,
8 rapports auto
Antipatinage :
de série déconnectable
Autobloquant :
de série
L-l-h :
4 379 - 1 854 - 1 292 mm
Empattement :
2 470 mm
Poids annoncé :
1 495 kg
Pneus AV & AR :
255/40 R 18 & 275/35 R 19

Prix de base :
67 900 €
Prix des options :
0 €
Malus :
12 012 €
Prix de la version essayée :
79 912 €

CUIR ÉPAIS,
AJUSTEMENTS
D'ÉQUERRE,
AMBIANCE LUXUEUSE,
INSTRUMENTATION
NUMÉRIQUE :
**L'EMIRA FILE UN
SACRÉ COUP DE
VIEUX À SES AÎNÉES.**



ceux qui nous signaleraient que lorsqu'on a 62 500 € à dépenser dans une Alpine, on n'en a pas nécessairement 44 000 de plus pour acquérir une F-Type. A ceux qui nous feront remarquer qu'un flat 6 atmo Porsche ne peut être comparé à un straight 6 turbo. A ceux qui ne jurent que par la légèreté et ne comprennent pas qu'une Lotus accuse désormais plus de 1 600 kg avec deux passagers. A tous

ceux-là, nous répondons : d'accord. « Pourquoi réunir cet aréopage disparate, alors ? » Parce que l'Emira est – enfin – disponible pour affronter la concurrence et que, comme cela fait des mois que nous attendions ça, nous avons pris le parti de rassembler tout ce que la planète « petits coupés » comptait de représentants. O.K. : il y a un cabriolet, dont on se demande ce qu'il fait là, surtout compte tenu du temps glacial au moment des photos. Mais avouez que l'absence de Porsche lors d'une bataille face à une Lotus aurait été plus problématique encore... Après des mois d'attente, et même si ce comparatif intervient en plein hiver (sans mesures chiffrées donc), notre patience paie enfin : la Lotus Emira, dernière voiture 100 % thermique fabriquée à Hethel (avant qu'une partie de la production migre en Chine, pour l'Eletra, et que l'usine anglaise donne vie à des modèles hybrides), est prête à en découdre. Pour rappel, la britannique remplace à la fois l'Elise et l'Exige et se veut, en matière de positionnement, assez proche de feu l'Evora. Le 4 cylindres des A et CLA 45 AMG jappera bientôt dans le dos des deux occupants, histoire d'alléger la facture, mais les premiers modèles sortis des toutes nouvelles lignes de montage carburent au V6 Toyota avec le fidèle compresseur Edelbrock pour lui souffler dans les bronches. Ce bloc, nous l'aimons beaucoup, surtout ●●●



Il n'y a que le pommeau de vitesses qui rappelle qu'on est à bord d'une Lotus. Habitabilité, choix des matériaux, assemblages rigoureux, accès à bord simplifié, équipement technologique : l'Emira ne mérite presque que des louanges dans ce secteur.



COMPARATIF

**Lotus Emira First Edition vs Alpine A110
vs Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche Boxster
Edition 25 ans vs Toyota GR Supra 3.0**

lorsqu'il exulte à travers la ligne permissive d'une Exige Cup. Suffira-t-il pour s'adjuger la victoire aujourd'hui ? Pas sûr.

Vie à bord : égalité Porsche et Lotus

Geely et Etika Automotive, les deux actionnaires de Lotus, veulent écouler 100 000 voitures en 2028. Cela passe par l'arrivée (hélas) d'un énorme SUV électrique pour satisfaire les clients asiatiques et la bien-pensance politique, mais aussi par une montée en gamme. Bruit sourd à la fermeture de la portière, cuir épais, ajustements d'équerre, ambiance luxueuse, instrumentation numérique, habitabilité en hausse, rangements à foison : l'Emira file un sacré coup de vieux à ses aînées. L'alu apparent, les vis idoines, le bloc compteur à l'éclairage faiblard, c'est fini. S'asseoir derrière le joli volant à méplat ne réclame plus des talents de contorsionniste et, sans aucun doute, on s'imagine abattre des kilomètres d'autoroute à bord de l'Emira. Mais est-ce ça qu'on attend d'une Lotus ? Excellente question... Finalement, celle qui est la plus fidèle au « *light is right* », c'est sans surprise la dieppoise. Sièges fins, assise au ras des pâquerettes, plastiques moches, commodos qui datent du siècle dernier : on ne se sent pas aussi choyé à bord de l'A110 que dans l'Emira, cependant n'allez pas en déduire que l'Alpine est spartiate. Elle va juste à l'essentiel.

De l'autre côté du spectre, la Porsche, surtout dans cette version célébrant les 25 ans du Boxster. C'est tiré au cordeau, sportif et élégant, et l'ergonomie, malgré la ribambelle de boutons au milieu, est extra. Que ceux qui ne comprennent pas pourquoi nous encensons le constructeur du Bade-Wurtemberg aient l'obligeance de s'installer à bord d'une 911 ou d'une 718. D'accord, l'ambiance salle de cinéma (cockpit tout rouge) doit probablement lasser à l'usage. ●●●





LA PORSCHE EST LA SEULE
DÉCOUVRABLE DE LA RENCONTRE,
ET POURTANT, **SA RIGIDITÉ ET SON
DYNAMISME SONT AU-DESSUS DU LOT.**

Le 4 litres du Boxster n'est hélas pas celui équipant le duo GT3/GT3 RS. Ne boudons pas notre plaisir : sa sonorité métallique fait tourner les têtes et son association avec la boîte PDK fonctionne à merveille. Le V6 compressé de l'Emira est très plaisant mais souffre d'inertie.



COMPARATIF

Lotus Emira First Edition vs Alpine A110 vs Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche Boxster Edition 25 ans vs Toyota GR Supra 3.0

Il manque aussi cruellement d'un endroit où poser le téléphone, mais si votre physique ingrat ne vous permet pas de facilement trouver chaussure (ou vêtement) à votre goût, une Porsche, avec son amplitude de réglages de la position de conduite, est tout indiquée. Plus que la Jaguar en tout cas. Malgré une mise à jour il y a trois ans, peu d'évolution à bord du coupé anglais. L'A110 est un brin rustique, la F-Type est tout l'inverse. Console centrale proéminente, immense volant constellé de commandes, passepoils omniprésents, sièges moelleux, capitonnage sérieux, matériaux plus nobles : la Jaguar est une GT et cela se ressent. Reste la Supra, à la présentation plus soignée et aux matériaux à l'aspect plus flatteur que la petite sœur GR 86. Jumelle de la BMW Z4, elle en reprend les défauts (austérité, habitabilité et position de conduite), et tout comme la F-Type, son grand capot invite à quelques précautions en manœuvre. Puisque nous évoquons le grand tourisme, abordons, une fois n'est pas coutume, les soutes à bagages. Les deux coffres de l'Alpine sont trop exigus (arrière) et pas assez hauts (avant). Les malles des Supra, Emira et Jaguar sont plus vastes mais réclament de trop soulever les valises. Quant au Boxster, grâce à ses deux coffres, c'est mieux, à la fois pour charger et pour loger de plus gros volumes.

Moteur/boîte/performances : victoire Porsche

L'Emira est plus opulente dans sa présentation et elle succombe à quelques gimmicks tendance, comme ce démarreur dissimulé sous une trappe rouge, façon Lamborghini. Le moulin de la Toyota Camry se trémousse au travers de la vitre séparatrice. Le timbre est moins métallique que dans une Exige, pourvue du même moteur, mais c'est entièrement assumé par Lotus. L'Emira est à la fois la der des der et un modèle de transition. Il n'y a plus la tringlerie apparente (enfin si, mais en option), mais le verrouillage des vitesses le confirme : nous sommes bien à bord d'une Lotus. C'est dur surtout lorsque

l'huile de boîte est encore froide. A bas régime, le compresseur est à peine audible, mais au-delà de 4 500 tr/mn, son sifflement prend le dessus. Le V6, très linéaire et à l'inertie presque inquiétante, rupte un peu avant 7 000 tr/mn, mais c'est sur les intermédiaires qu'il est le plus délectable, à la fois mécaniquement, avec une belle capacité de reprise, et acoustiquement, avec une partition qui mélange cuivres et vocalises puissantes de 4 000 à 6 000 tr/mn. Faute de météo clémente (il fit - 3 °C lors de cet essai), nous n'avons hélas pu corroborer les chiffres Lotus. Honnêtement, les 4^e3 annoncées pour taper les 100 km/h nous semblent trop optimistes. Avec son poids majoritairement derrière, l'Emira s'arrache bien au démarrage, mais le conducteur perd un temps précieux au moment de changer de vitesse. Surtout, la Lotus est lourde (nous y reviendrons).

Le Boxster 25 ans n'est pas une ballerine mais il a en sa possession une arme qui a fait ses preuves : la PDK. Cette édition limitée à 1 250 exemplaires (plus commercialisée en raison de son succès), rendant hommage au concept éponyme dévoilé à Detroit en 1993, est disponible avec une boîte manuelle. Vous connaissez déjà notre position : un levier Porsche, c'est très bien, mais comme le double embrayage claqué comme un fouet et permet des chronos fulgurants, pas de raison de s'en priver. Launch control enclenché, la 718 s'arrache du sol. Objectivement, ça va plus vite que dans la Lotus, sans l'ombre d'un doute. Mais attention à ne pas crier victoire trop vite chez Porsche, car si, sur le papier, il a tout pour plaire (4 litres, pas de suralimentation, position centrale optimisant l'équilibre), le boxer allemand n'émeut pas autant que prévu. Il faut dire que nous avons été mal habitués ces derniers mois, avec la frénésie mécanique des GT3 et GT4 RS. Le 4 litres est en réalité le 3 litres biturbo privé de ses deux soufflantes et réalésé. Il sonne juste aux oreilles mais il ne nous transporte pas non plus, même si tutoyer les 8 000 tr/mn donne le sourire. Autre grief : la démultiplication de la boîte de vitesses, trop longue. Avec sa salle des machines rikiki, on se dit que l'A110 va se faire manger tout cru. Eh bien, non. Si la bande-son est moins sympa que celle de la Porsche ou de la Lotus, le grondement à l'accélération et les crépitements au lever de pied rendent la conduite ludique. La française est la plus légère de



Nous sommes d'accord : le traitement entièrement grenat de cette version célébrant les 25 ans du Boxster pique les yeux ! Mais si l'on se focalise sur la finition et l'ergonomie, la Porsche est celle qui accepte le plus de gabarits disparates derrière son volant.

LE 4 LITRES DU BOXSTER EST EN RÉALITÉ
LE 3 LITRES BITURBO PRIVÉ DE SES DEUX SOUFFLANTES
ET RÉALÉSÉ. **IL SONNE JUSTE AUX OREILLES
MAIS IL NE NOUS TRANSPORTE PAS NON PLUS.**



L'ALPINE EST UNE VRAIE VOITURE DE SPORT
À UTILISER SANS MODÉRATION. **ELLE AURAIT BEAUCOUP
PLUS À COLIN CHAPMAN. PLUS QUE L'EMIRA...**



COMPARATIF

Lotus Emira First Edition vs Alpine A110 vs Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche Boxster Edition 25 ans vs Toyota GR Supra 3.0

la rencontre mais c'est aussi, de loin, la moins puissante. Vous aimez les chiffres ? Avec ses 252 ch, l'Alpine propose un rapport poids/puissance de 4,4 kg/ch. Les autres ne sont guère loin : 3,7 pour l'Emira, 4,4 pour la Supra, 3,6 pour la Porsche et 4 pour la Jaguar. Retour dans la bulle sombre de l'A110. La transmission à double embrayage n'a pas la célérité de la PDK, notamment en mode auto, néanmoins les grandes palettes sont appréciables. Elles font passer celles de la Jaguar F-Type pour des interrupteurs inutiles. Ce qu'ils sont d'ailleurs. La boîte auto 8 de la Jag' n'a pas pour vocation de perturber l'essieu arrière à chaque passage ou de vous faire sentir l'âme d'un pilote. L'atout principal de l'anglaise, c'est son V8. On le connaît par cœur, ce 5 litres. Pas vraiment rageur mais réellement sauvage quand il inonde le berceau moteur de la version P575 (ex-SVR). Ici, il est plus docile mais tout aussi attachant. L'échappement est déjà moins caricatural et vous évitera les jets de pierres à votre passage. C'est un V8 plus typé américain qu'italien, plus à son aise à mi-régime que dans les hautes sphères, qui lui sont de toute façon refusées (rupteur vers 6 000 tr/mn). Souple, onctueux, ce moteur est sur le plan auditif celui qui donne le plus le sourire, surtout lorsque les clapets de l'échappement actifs sont ouverts. Comme le V6 de la Lotus, il est muni d'un compresseur volumétrique, toutefois ce dernier est plus

discret que chez sa compatriote, dont le sifflement au-delà de 6 000 tr/mn est envahissant. Les performances de la F-Type sont en théorie les moins véloces de cette foire d'empoigne. La faute à ce surpoids important autant qu'à une transmission qui peine à digérer le couple de remorqueur.

Le 6 en ligne turbo BMW de la Supra aurait-il été gardé pour la fin, comme tout meilleur qui se respecte ? Non, mais il ne démerite pas. Ce 3 litres monoturbo (mais twinscroll) est plus réjouissant à l'oreille que le 1.8 français, accélère aussi fort que le 3.5 de l'Emira mais manque d'allonge à haut régime. Il a en plus une faculté à fusiller les pneus arrière (très rodés sur cette version Jarama Racetrack) dès qu'on pose le gros orteil sur l'accélérateur. Comme la Jaguar, c'est une transmission à convertisseur de couple qui a été choisie. Pour un usage quotidien, rien à lui reprocher, mais elle est énergivore une fois que le rythme augmente, refuse souvent le rétrogradage et ses palettes sont elles aussi trop petites.

Comportement/plaisir de conduite : victoire Alpine

A ce niveau de la confrontation, la tant attendue Emira tient sa place. Son moteur est expressif mais pas radical et son look de baby Evija remporte les suffrages au pouce levé. Mais une Lotus, c'est avant tout un toucher de route reconnaissable entre tous. Pour résumer : le comportement doit être prévenant, mâtiné d'un confort de bon aloi (merci les routes défoncées autour de Norwich qui ont donné naissance à quelques-uns des meilleurs amortissements de la planète), le tout saupoudré d'une direction vive mais précise et d'une propension à sauter d'un virage à l'autre sans perturber ●●●



Opposition de style. A bord de l'Alpine, assis au ras du sol, il ne faut pas être trop exigeant quant à la présentation. Tout l'inverse de la Jaguar dont le cockpit est très opulent. Mais sur la route, l'A110 est bien plus à l'aise que sa rivale, avec un comportement virevoltant et addictif.

COMPARATIF

Lotus Emira First Edition vs Alpine A110 vs Jaguar F-Type P450 AWD vs Porsche Boxster Edition 25 ans vs Toyota GR Supra 3.0

l'assiette. Bref, une belle gageure à laquelle l'Emira répond avec brio. La Lotus est de plus en plus confortable à mesure que le rythme augmente (malgré la suspension sport optionnelle avec pneus Michelin Cup 2), équilibrée, neutre sur les transferts de charges, facile à cerner, rigoureuse sur les enchaînements. En somme, cette Lotus est une vraie Lotus à un détail près : elle est lourde et cela se ressent. Sur le tracé lisse et rapide de la piste d'essais d'Hethel, cela ne m'avait pas sauté aux yeux, mais clairement, inscription en virage et sortie de ce dernier n'ont rien à voir avec une Exige ou une Elise. Pourtant, l'assistance hydraulique de l'Emira mérite des louanges, filtrant moins que ses homologues électriques et permettant de mieux distinguer ce qui se passe sous l'essieu directionnel même si, revers de la médaille, elle est sujette au bombé de la chaussée. Pas de crans, de raideur inutile au point milieu : la mise en appui est progressive, limpide, avec un excellent retour d'informations qui impose de conserver les mains sur le cerceau. Oui, mais l'Emira est quand même trop lourde (comptez plus de 1 600 kg avec bibi à bord) et le conducteur ne retrouve pas ce comportement de cabri sauteur qui nous a tant ravis par le passé chez Lotus. Pour résumer : l'Emira est une GT. Rassurez-vous : elle toise, en matière de plaisir de conduite, quelques-unes de ses rivales du jour.

A commencer par la Supra. La germano-japonaise fait presque tout bien. Vraiment. Elle a même du tempérament, voire un peu trop au goût de son essieu propulseur avec une tendance récurrente à allumer les guirlandes de Noël au tableau de bord. Une fois les aides débranchées, avec un arrière privé de poids, les glisses sont légion et comme le 6 en ligne ne manque pas de couple, elles s'éternisent. Toutefois, si le volant de la Supra, contrairement à celui de la Lotus, a le mérite d'être rond, son assistance électrique, trop peu informative au point milieu, ne peut lutter face au ressenti de l'anglaise. Et lorsque le rythme augmente, les mouvements de caisse de la Toyota pénalisent l'inscription, et le roulis, malgré une compression assez

ferme, est trop sensible. On adresse les mêmes griefs à la F-Type mais c'est moins surprenant, la Jaguar étant, de très loin, la plus lourde et encombrante du lot. De tempérament, le sublime coupé n'en manque pas, cependant cette générosité mécanique s'accompagne hélas d'une rigueur toute relative. Les changements de cap n'ont pas la réactivité et la précision de ses adversaires. Pour vous emmener vite et loin, la Jag' est parfaite, mais si le parcours est semé d'embûches (épingles, routes mal surfacées ou bombées), le voyage n'est plus un long fleuve tranquille. Et la transmission intégrale de notre modèle d'essai apporte plus de lourdeur à l'inscription que de rigueur dans la motricité.

Pour l'instant, la Lotus surclasse la concurrence, mais voilà que déboulent ses rivales les plus dangereuses. Le Boxster est une arme diabolique. Direction électrique mais précise, roulis annihilé au prix d'une suspension très raide (le mode Sport Plus est à réserver à la piste) et motricité sans faille sont au programme. C'est la seule découvrable de la rencontre et pourtant sa rigidité et son dynamisme sont au-dessus du lot. A l'inverse de la Jaguar, parfaitement à son aise sur les grands axes, elle réclame des courbes, des virages, des gauches qui se ferment ou des droits en dévers. Sa maestria dans le sinueux impressionne mais, désolés, Porsche, notre française fait mieux. Ou plutôt différemment. Vous l'aurez remarqué : nous avons choisi une A110 normale, pas S et encore moins R. C'est selon nous la plus fidèle à la volonté originelle de Jean Rédélé et, même si sa tenue de cap à haute vitesse impose une certaine attention, l'Alpine est une pépite. Son roulis est plus sensible que dans la Porsche, mais c'est afin de mieux cerner les limites. Sa direction est moins informative que l'Emira mais plus mordante (train avant plus réactif) et puisque l'auto est, de très loin, la plus légère, cela n'empêche en rien des placements aux petits oignons. Comme c'est un poids plume, la suspension, si elle est trop souple pour un usage piste, se joue parfaitement des pièges du quotidien. Une vraie voiture de sport à utiliser sans modération. Mais surtout, l'A110 est fun. Marrant. Addictive. Son fessier ne demande qu'à enrouler, sans brutalité aucune. Le petit coupé n'est pas le plus performant et, mécaniquement, on préfère tous les autres bouilleurs de ce comparatif, à la fois plus musclés et sonores. Mais il est question de plaisir de conduite. Et de feeling. Dans ce secteur, l'A110 aurait probablement beaucoup plu à Colin Chapman. Plus que l'Emira... ●

La F-Type est la seule de cette rencontre à être équipée d'une transmission intégrale. Cela n'assagit pas son tempérament mécanique mais altère les inscriptions dans le serré. La Supra est quant à elle plus à l'aise sur petites routes, mais gare à son train arrière très baladeur !



PERFORMANCES ANNONCÉES

Compte tenu des frimas et du planning respectif des autos, nous n'avons hélas pas été en mesure de vérifier, radar en place, les performances de tous ces coupés. Mille excuses.

Lotus Emira

First Edition

V. max. : **290 km/h**
0 à 100 km/h : **4"3**

Alpine A110

V. max. : **250 km/h**
0 à 100 km/h : **4"5**

Jaguar F-Type

P450 AWD

V. max. : **285 km/h**
0 à 100 km/h : **4"6**

Porsche Boxster

Edition 25 ans

V. max. : **288 km/h**
0 à 100 km/h : **4"0**

Toyota GR Supra

3.0

V. max. : **250 km/h**
0 à 100 km/h : **4"3**

LA FRANÇAISE EST LA PLUS LÉGÈRE
DE LA RENCONTRE, **MAIS C'EST AUSSI,**
DE LOIN, LA MOINS PUISSANTE.



L'avis de Sylvain Vétaux

Dissipons un doute : l'Emira est une réussite et rate le coche d'un cheveu. Mais est-ce une vraie Lotus, avec cet embonpoint sensible et ce V6 victime d'inertie ? Probablement plus vraiment. La Supra manque d'un brin de charisme pour nous envoûter, à l'inverse de la F-Type qui, hélas, n'arrive pas à faire oublier ses quintaux en trop. Le Boxster est, objectivement, la plus aboutie du lot, que ce soit pour les liaisons au sol ou la transmission. Mais comme c'est l'A110, au rapport prix/prestations extra, dont on a le plus de mal, à lâcher le volant, comprenez qu'elle a notre préférence.

VICTOIRE : Alpine

Par Yves Maroselli

Les différents systèmes d'alimentation en air

Le comparatif qui met en scène la nouvelle Lotus Emira est l'occasion de passer en revue **les avantages des moteurs atmosphérique, compressé ou turbo.**



À QUOI ÇA SERT ?

Le principe de fonctionnement d'un moteur thermique consiste à convertir en mouvement mécanique l'énergie générée par la combustion d'un carburant. Mais pour que le combustible (ici, l'essence) brûle, on doit le mettre en présence d'une étincelle et d'un comburant, en l'occurrence de l'oxygène qui constitue environ 20 % de l'air ambiant. Dans les faits, c'est la quantité d'air transitant par les chambres de combustion qui détermine et limite la puissance développée. Pour l'augmenter, il faut soit faire tourner le moteur plus vite pour qu'il aspire plus d'air à la minute, soit accroître sa cylindrée afin qu'il aspire plus d'air au même régime ou, enfin, le suralimenter. Cette dernière méthode consiste à faire entrer plus d'air dans le moteur

qu'il ne pourrait en aspirer naturellement, au moyen d'un compresseur volumétrique ou d'un turbocompresseur.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Un **compresseur volumétrique** est une pompe à air le plus souvent constituée de deux rotors hélicoïdaux aspirant l'air ambiant pour le forcer vers le moteur. L'entraînement mécanique du dispositif par le vilebrequin avec une courroie permet une réponse immédiate à l'accélérateur, mais il prélève au passage une partie de la puissance développée par le moteur.

Le **turbocompresseur**, composé de deux roues à aubes reliées par un axe, met à profit l'énergie habituellement inutilisée des gaz d'échappement pour

faire tourner une turbine dont le mouvement de rotation est transmis à une roue de compresseur mettant sous pression l'air d'admission. Le moteur turbo bénéficie donc d'un meilleur rendement, mais il souffre d'un temps de réponse à l'accélérateur. Celui-ci est d'autant plus marqué que le turbocompresseur est gros. En effet, lorsque l'accélérateur est enfoncé, il est nécessaire d'attendre que l'air d'admission soit naturellement aspiré par le moteur puis transformé en gaz d'échappement, allant entraîner la turbine pour que le compresseur

produise une pression de suralimentation permettant un accroissement plus rapide du couple et de la puissance.

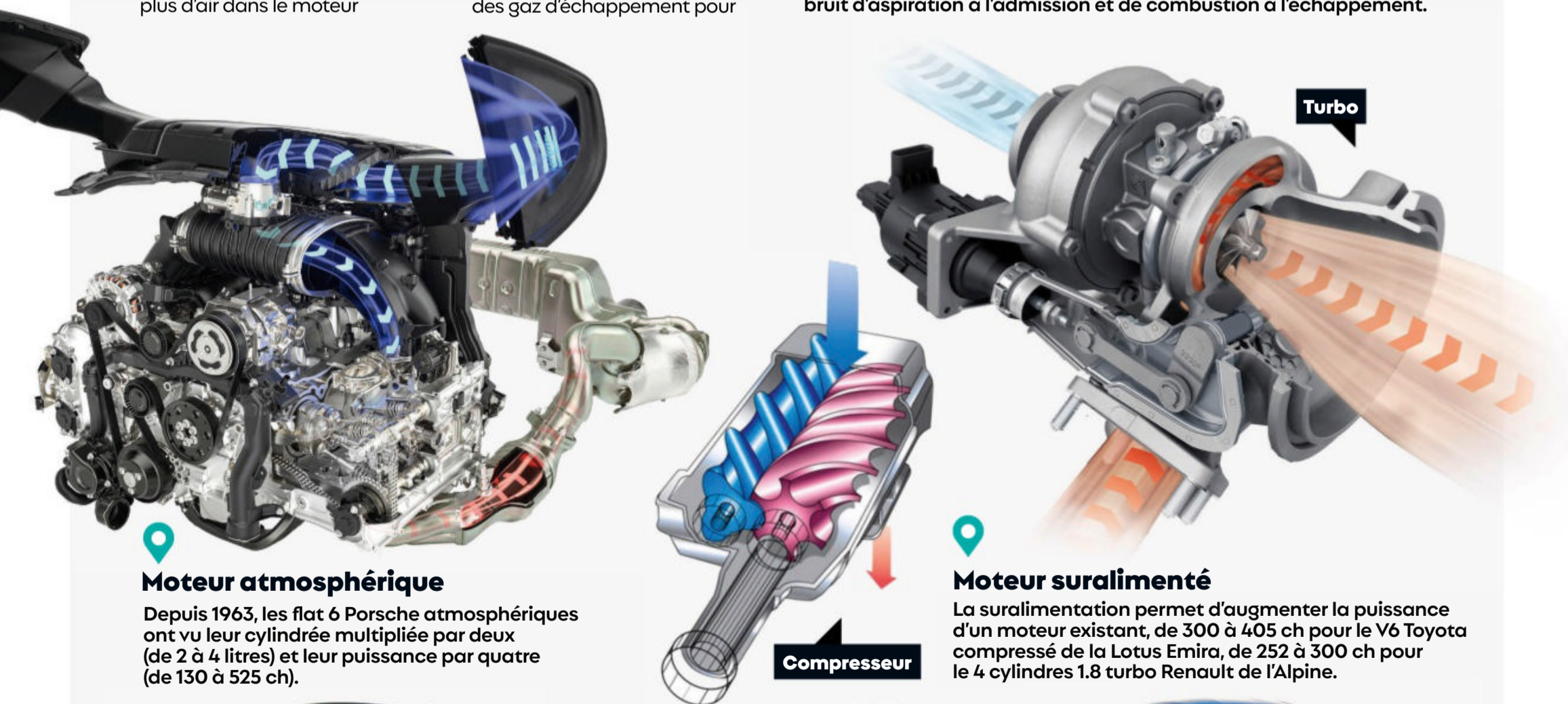


VONT-ILS TROP LOIN ?

Les motoristes débordent d'idées pour réduire le temps de réponse généré par un turbocompresseur, la solution la plus récente dans ce domaine a été développée par Mercedes-AMG, par exemple, et consiste à lui greffer une machine électrique pour vaincre son inertie. ●

NOTRE AVIS

Si l'on s'en tient à l'agrément, le moteur atmosphérique reste imbattable, car il présente non seulement la meilleure réponse à l'accélérateur mais aussi la sonorité la plus riche, combinant bruit d'aspiration à l'admission et de combustion à l'échappement.



Moteur atmosphérique

Depuis 1963, les flat 6 Porsche atmosphériques ont vu leur cylindrée multipliée par deux (de 2 à 4 litres) et leur puissance par quatre (de 130 à 525 ch).



Moteur suralimenté

La suralimentation permet d'augmenter la puissance d'un moteur existant, de 300 à 405 ch pour le V6 Toyota compressé de la Lotus Emira, de 252 à 300 ch pour le 4 cylindres 1.8 turbo Renault de l'Alpine.



Devenez membre pour vivre votre passion automobile

Propriétaires de GT et super GT, anciennes, modernes, multimarques, venez rejoindre le Club Sport Auto pour partager, avec nous, des moments uniques de découverte, d'échange et de convivialité autour de notre passion commune : l'automobile d'exception. Nous avons imaginé des événements hors du commun, réservés exclusivement aux adhérents : Rallye, Track-Day, Testdrive, Roadtrip, Gastronomie, Culture, Sport, Art de Vivre. Les places sont limitées, alors faites-vous plaisir !



Rallye « Champomy »

En partant de notre QG qui ne sera autre que l'incroyable Circuit de Gueux, nous proposons un rallye à la découverte de la région champenoise, des dégustations de produits et vins locaux (avec modération), et une soirée hors du commun dans ce cadre unique au monde. **17 juin 2023**



Braquage à l'italienne

Un road trip façon « braquage » au cœur de la passion automobile italienne. De Modena à Turin, l'objectif est de tout voir, tout visiter : usines, musées, collections privées. **Du 25 au 29 avril 2023**



Goodwood Track-Day

Un rallye outre-Manche durant lequel nous vous proposons le plus « fameux » des circuits automobiles. En y participant, vous comprendrez l'émotion de poser les roues sur ce tracé historique. Plus de 3,5 Km de courbes et de dénivelés propices à la glisse, un décorum mythique. **Du 9 au 11 août 2023**

Rendez-vous sur www.sportauto.club afin de connaître tous les détails et adhérer au Club Sport Auto.



GRAND FORMAT Rolls-Royce Ghost Black Badge



DIAMANT NOIR

Chez Rolls-Royce, l'appellation Black Badge met l'accent sur le dynamisme, pour mieux rejoindre les sommets de l'exception. **Direction le pays de l'or blanc, Val-d'Isère, avec un diamant noir.**

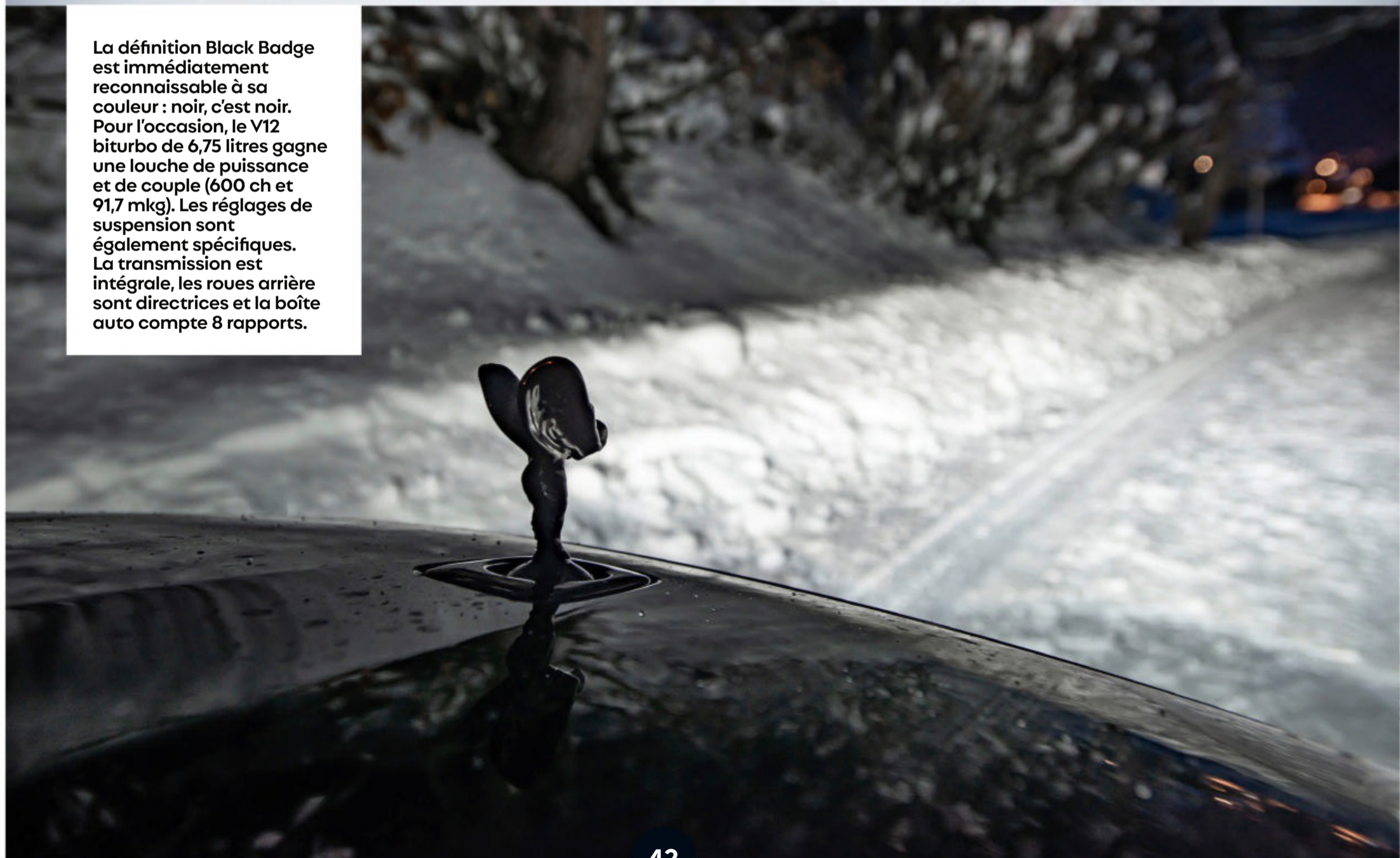
Par Laurent Chevalier Photos Laurent Villaron



GRAND FORMAT Rolls-Royce Ghost Black Badge



La définition Black Badge est immédiatement reconnaissable à sa couleur : noir, c'est noir. Pour l'occasion, le V12 biturbo de 6,75 litres gagne une louche de puissance et de couple (600 ch et 91,7 mkg). Les réglages de suspension sont également spécifiques. La transmission est intégrale, les roues arrière sont directrices et la boîte auto compte 8 rapports.





Face à une Maybach S 680 longue comme un jour sans pain ou une BMW i7 avec l'écran du Futuroscope et l'acoustique de l'Olympia... **que reste-t-il aux Rolls-Royce ?**
Essai marathon pour en juger !





L'une des premières choses qui saute aux yeux dans la Ghost... c'est le paysage ! Malgré le poids d'âne mort qu'il doit animer, le V12 biturbo a une santé de fer. En caractère, c'est étonnant, mais on dirait un 6 cylindres en ligne BMW, tant en allonge qu'en sonorité.



TECHNIQUE

Moteur : **V12, 48 S, biturbo**
 Cylindrée : **6 750 cm³**
 Puissance maxi : **600 ch à 5 250 tr/mn**
 Couple maxi : **91,7 mkg à 1 700 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 8 rapports auto**
 Antipatinage/autobloquant : **de série, déconnectable/ de série, électronique**
 Poids annoncé : **2 490 kg**
 Rapport poids/puissance : **4,15 kg/ch**
 L - l - h : **5 546 - 2 148 - 1 571 mm**
 Empattement : **3 295 mm** Réservoir : **83 l**
 Pneumatiques : **255/40 R 21 et 285/35 R 21**
 (véhicule équipé de pneus hiver)
 Prix de base : **426 924 €**
 Prix des options/malus : **48 510/50 000 €**
 Prix du modèle essayé : **525 434 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **4"7**



GRAND FORMAT Rolls-Royce Ghost Black Badge



ne Rolls-Royce dans *Sport Auto* ? Oui, et c'est loin d'être une première. José Rosinski ouvre le bal en 1969, au volant d'une Silver Shadow qui fait contrepoids avec les Alfasud et 2002 Ti gravées sur les ronds de serviettes de l'époque. Avant de remettre le couvert, des années plus tard, au volant d'une Silver Spirit pour confronter la réalité au

fantasme que cette marque représente dans l'imaginaire collectif. Démystifier tout d'abord, puis se demander ce qu'apporte le joyau anglais par rapport aux limousines dernier cri, moins rares mais souvent plus sophistiquées. La question est plus que jamais d'actualité, à l'heure de la surenchère technologique du très haut de gamme. Qu'il ne s'agisse pas des mêmes clientèles, soit. Mais leurs quêtes de confort absolu et de raffinement se rejoignent quelque part. L'interrogation demeure donc légitime : face à une Maybach S 680 longue comme un jour sans pain ou une BMW i7 M60 avec un écran du Futuroscope et l'acoustique de l'Olympia... que reste-t-il aux Rolls-Royce ? Pour apporter des éléments de réponse, vous vous doutez bien qu'on ne pouvait pas se contenter du tour de pâté de maisons en levant les pouces comme des influenceurs. Non, il fallait un véritable essai marathon. Depuis la godasse de plomb sur autoroute pour jauger la sécurité active, jusqu'au lever de pied dans les descentes de col pour tenter de repasser sous la barre des 20 l/100 km. Un parcours au dénivelé à la hauteur des capacités hors norme de la Ghost Black Badge :

Nice - Val-d'Isère, aller-retour, via San Remo, la vallée d'Aoste, Turin, le tunnel du Fréjus, etc. Une fondue savoyarde et demi-tour. Un bon millier de kilomètres au bas mot et au pas de course.

Grandiose

S'installer dans la Ghost relève d'un cérémonial. On y entre comme dans un manoir, impressionné par l'atmosphère et la sérénité qui vous happent quand vous tirez sur la poignée de porte. Cette dernière agit sur une assistance électrique qui semble déverrouiller le barillet d'un coffre-fort et donner l'accès à un monde interdit, qu'on a davantage l'habitude d'observer à travers une vitre épaisse. Le mobilier est sans faute de goût, ni éclairage disco à la Valérie Damidot comme les limousines actuelles. Encore que, concernant le ciel de toit constellé d'étoiles en option, il y a débat. Quoiqu'il en soit, on est loin des forêts d'écrans tactiles et des gadgets pour épater la galerie. Il se dégage une ambiance intemporelle qui cueille à froid et laisse sans voix. L'heure est à la contemplation, jusqu'à ce que le silence soit brisé par Laurent Villaron, l'un de nos photographes émérites : « *Les tapis sont tellement profonds que quand je marche dessus j'ai l'impression que ça me gratte sous les bras.* » L'ami artiste, davantage habitué à la promiscuité des McLaren, est en pleine forme : « *Waouh, pour une fois, c'est immense à l'intérieur ! Je vais aller visiter la boîte à gants, je reviens tout à l'heure.* » Il faut reconnaître que les volumes intérieurs de la Ghost sont spectaculaires. L'empattement long comme une péniche et la hauteur de cathédrale produisent des dimensions inhabituelles. Quant à la finition, il faut aussi l'avouer, c'est ●●●

Malgré la masse d'enclume, la Ghost Black Badge décolle comme une Alpine. **Sur la neige, elle amorce les dérives (presque...) comme une A110, jusqu'à ce que le couple soit transféré sur l'avant.**



GRAND FORMAT Rolls-Royce Ghost Black Badge

canon. Tout ce qu'on touche du doigt, des yeux, que l'on actionne ou que l'on commande frise la perfection. Comme le réglage de la température de climatisation. Ce sont des disques superposés qui rappellent les Rolls-Royce des années 80. Rien de plus simple : rouge pour réchauffer, bleu pour refroidir. En 2023, on n'a toujours pas trouvé mieux et ce ne sont certainement pas les commandes tactiles kafkaïennes de la climatisation multidirectionnelle d'une Porsche Taycan qui prouvent le contraire. Dans la Black Badge, on trouve ses marques et rien n'oblige à quitter la route des yeux. C'est d'autant plus flagrant aujourd'hui, quand les limousines dernier cri prennent un malin plaisir à vous noyer dans des sous-menus d'écrans tactiles. Pas de ça chez Rolls-Royce, où les réglages de première nécessité restent intuitifs, sauf lorsqu'il s'agit de déconnecter le contrôle de trajectoire, on y reviendra.

Cette relative simplicité n'empêche pas la Ghost d'offrir les derniers raffinements, comme le système de purification intérieure qui détecte et chasse les particules fines de l'habitacle illico presto. L'air pur des Alpes ne nous donnera pas l'occasion d'en prendre la mesure, mais le parcours, long, sinueux et partiellement enneigé, est un bon baptême du feu. A ce propos, j'allais oublier l'essentiel : la salle des machines renferme un 12 cylindres biturbo BMW réalisé à 6,75 litres pour les besoins du storytelling. La puissance culmine à 600 ch, soit 30 de plus que la Ghost classique. La masse totale ? 2 490 kg : un âne mort ! Mais c'est toujours moins caricatural que les 2 640 kg revendiqués par la nouvelle BMW i7 XDrive60 par exemple. Malgré cette masse d'enclume, la Ghost Black Badge décolle comme une Alpine. Depuis le parking de l'aéroport de Nice, où nous la récupérons, la limousine glisse en silence sur les échangeurs d'autoroute de Monaco. Direction San Remo, sous un

ciel menaçant. Les premiers kilomètres sont assez fascinants. Rien à voir avec les Classe S et Audi A8, limousines dans lesquelles votre curiosité vous pousse à presser frénétiquement tous les boutons en attendant de découvrir ce qu'ils actionnent ou ce qu'ils allument. Au contraire, la Ghost vous apaise, comme si elle appuyait sur la touche pause. Elle vous immerge dans une mer calme, qui vous fait réaliser que le vrai luxe consiste, justement, à ne plus être sur-sollicité. Comme une plongée en apnée, qui ralentit le temps et vous recentre sur l'essentiel : l'instant présent, d'autant plus savoureux lorsqu'il se vit dans un cocon ouaté, en retrait du monde.

Chaud devant

Au volant, c'est une parenthèse hors du temps, qui glisse nonchalamment dans le sillon de la statue noir ébène triomphant en vigie, loin devant. Vue de l'intérieur, la fameuse Spirit of Ecstasy a quelque chose d'enchanté. Est-ce que c'est le symbole qu'elle représente ou l'élégance de son flottement figé, toujours est-il qu'on ne se lasse pas de l'avoir comme viseur. Hypnotisant, peut-être, reposant, c'est certain. D'autant que la suspension veille au grain. Outre les coussins d'air et les bras de fixation supérieurs en forme de fers à cheval, la Ghost est équipée d'un système de caméras pour lire la route et coupler ces informations avec celles du GPS, qui présélectionne les rapports de la boîte auto à 8 vitesses. D'où la sensation d'évoluer sur un tapis volant. Reste à savoir si c'est vraiment mieux amorti et mieux filtré que la suspension pneumatique d'une BMW i7 par exemple ? La réponse est non. Mais le confort de roulage de la Ghost Black Badge est très probant, avec une assiette qui demeure parfaite, sans jamais donner l'impression de dribbler ni de pomper, quels que soient la route et le rythme adopté. D'ailleurs, les coussins d'air

On est tous d'accord, 2 490 kg, c'est beaucoup trop. Mais c'est toujours **moins caricatural que les 2 640 kg revendiqués par la BMW i7 xDrive60, par exemple.**



sont renforcés par rapport au modèle d'origine pour mieux résister au roulis. Néanmoins, à vitesse élevée sur l'autoroute (allemande et illimitée, si, si), la Ghost est trop sensible aux bourrasques de vent latéral. Au point de s'accorder des écarts d'un demi-mètre dans le sens du vent, qui ont de quoi décontenancer à bord d'une enclume de 2,5 tonnes dont la direction est sur-démultipliée. Il faut préciser que la monte pneumatique hiver n'a jamais aidé la tenue de cap à vitesse élevée (!), surtout ces Bridgestone Blizzak et Gripmax Pro Winter.

Côté motricité, en revanche, rien à déclarer. Les relances énergiques passent comme une lettre à la poste, malgré les 91,7 mkg dès 1 700 tr/mn. La transmission intégrale se charge de répartir le couple entre essieux. A ce sujet, en dépit des quatre roues motrices, le tempérament reste typé propulsion et c'est tant mieux. Sur la neige par exemple, une semelle épaisse de Timberland fait décrocher l'arrière sans difficulté, après avoir déconnecté le contrôle de trajectoire via l'écran central (menu, sous-menu... rendez-nous le bouton-poussoir !). La dérive est progressive et facile à maîtriser. En un mot, ça n'exclut pas le fun ponctuel, même si ce n'est pas la tasse de thé de la Ghost, on s'en serait douté. Le vrai bémol, c'est qu'on a connu plus rapide en matière de transfert de couple vers le train avant, en situation d'urgence. Mais là encore, l'idée d'une limousine de course façon Audi S8 ou Panamera Turbo S est à oublier. La preuve, les réglages de transmission de la Black Badge sont les mêmes que ceux de la Ghost classique. Toutefois, la direction, les suspensions et les freins sont légèrement optimisés. Je n'ai jamais conduit le modèle d'origine, donc je ne pourrai pas vous dire à quel point c'est subtil. Ce qui est certain, c'est que la Black Badge n'incite jamais naturellement à hausser



Les sièges arrière massants et le ciel de toit constellé d'étoiles sont en option (respectivement 30 000 et 15 600 €). Autre preuve que Rolls-Royce est un constructeur à part : cette couleur noire, présentée comme étant *"la plus sombre de toute l'histoire de l'automobile"*, nécessite 45 kg de peinture sur la Ghost. En sachant que, pour recouvrir une voiture normale, 5 kg suffisent généralement.

GRAND FORMAT Rolls-Royce Ghost Black Badge

le rythme, même si elle reste digne dans pas mal de circonstances. Ce qui pioche le plus, malgré la répartition avant/arrière supposée être à 50/50, c'est la masse du train avant et l'inertie qu'elle génère lors des placements. Une Bentley Flying Spur Speed, comparable sur le plan du gabarit et de l'embonpoint, est plus dynamique. Cependant, les quatre roues directrices apportent un coup de pouce en matière de maniabilité.

Mais ce genre de considération s'évapore à mesure qu'on goûte à ce niveau de confort. A travers le pare-brise, on observe les autres usagers s'agiter dans ce monde imparfait, comme dans un film muet, alors qu'à l'intérieur tout n'est qu'ordre et beauté.

Si le V12 a une belle sonorité ? Oui, mais pas celle d'une Aston Martin Rapide ni d'une Bentley Speed. On dirait vraiment un 6 cylindres en ligne BMW, aussi bien en musique qu'en caractère, avec cette faculté à repartir à bas régime et cette allonge interminable. Sans un mot plus haut que l'autre, la Ghost laisse les Akrapovic ou encore Range Rover Sport SVR bomber le torse et s'égosiller à la sortie du péage. Mais cela ne l'empêche pas de les rattraper, pour la forme, et peut-être aussi pour le plaisir de rabattre leur caquet. L'autoroute et les voies express touchent à leur fin et la Black Badge se jette dans la vallée de la Tarentaise, en mettant le cap vers Bourg-Saint-Maurice, puis Tignes et Val-d'Isère. Ça commence à grimper sérieusement mais le V12 donne l'impression que ça descend. La route se rétrécit, le paysage blanchit. La Ghost reste de marbre entre les épingles. La sono passe la « Ballade de Melody Nelson » en boucle. La voix désinvolte de Serge Gainsbourg résonne en écho dans les 16 haut-parleurs : « Là-bas, sur le capot [...] s'avance en éclaireur / la Vénus d'argent du radiateur / dont les voiles légers

volent aux avant-postes. / Hautaine, dédaigneuse, tandis que hurle le poste / de radio couvrant le silence du moteur [...] ». » La chanson date de 1971. Elle résume tout et prouve que rien n'a changé chez Rolls-Royce en un demi-siècle. C'est d'ailleurs ce qui fascine le plus au volant de la Black Badge. C'est cette faculté à surfer sur les modes, tout en restant hors du temps. Je ne dirais pas qu'elle a une âme, puisque dans le cas présent c'est assez évanescent. Mais elle a quelque chose de différent. D'envoûtant. Vous aurez beau concentrer toute la technologie du monde pour repousser les limites du confort, les Rolls-Royce seront toujours à part. ●



L'avis de Laurent Chevalier

La Ghost Black Badge n'est certainement pas le genre d'auto qui se jauge à la légère. Plus vous faites des kilomètres à son volant et plus vous l'appréciez à sa juste valeur, c'est dire. Au-delà du symbole qu'elle représente, elle offre de réelles qualités de voyageuse. A commencer par son V12 qui pousse fort, malgré son silence apparent. Sans parler du confort ni du raffinement. Mais c'est sa faculté à être différente, et surtout intemporelle, qui fascine vraiment.



A l'approche de Val-d'Isère,
ça grimpe sérieusement.
**Mais le V12 donne l'impression
que ça descend à pic !**



Sport **auto** EXPERIENCE

La saison **2023** est ouverte !
Venez rouler avec **SPORT AUTO**



LE MANS
28
AVRIL
Circuit Bugatti

**INSCRIPTIONS
OUVERTES**



Roulage
Libre
GT + 800 kg

LE MANS
28
AOUT
Circuit Bugatti

**INSCRIPTIONS
À VENIR**



Roulage
Libre
GT + 800 kg

➔ **Inscriptions Le Mans Avril**

<https://www.billetweb.fr/sport-auto-track-day-le-mans-avril-2023>



Pour être informé de nos prochains événements en avant-première : <https://bit.ly/SportAutoExperience>





Bis repetita ?

En avril 2021, nous avons organisé un duel entre la plus allemande des découvrables anglaises, l'Aston Martin Vantage Roadster, et la plus rigoureuse et expéditive des décapotables allemandes, la 911 Turbo Cabriolet. La Porsche avait gagné. **Mais il y a désormais un challenger encore plus téméraire et tout aussi teuton : la Mercedes-AMG SL 63 4Matic+.** Puissances identiques, tarifs similaires, transmissions analogues : **la 911 tient-elle enfin sa grande rivale ?**

Par Sylvain Vétaux Photos Yann Lefebvre



Cette séance photos a été réalisée il y a quelques mois, à une période où nous avons vraiment pu profiter des talents de grandes voyageuses de ces deux allemandes. L'intérieur de la Porsche est moins spectaculaire que celui du SL mais la position de conduite frise le sans-faute. Quant aux relances, mieux vaut ne pas suivre de trop près la voiture qui précède sous peine de lui emboutir l'arrière-train.



LE 3,7 L DE LA 911 EST, COMMENT DIRE, EXPLOSIF. VOIRE DYNAMITEUR. **JUSQU'À 130 KM/H, LA POUSSÉE EST RÉELLEMENT ÉPROUVANTE.**



MATCH Mercedes-AMG SL 63 4Matic+ vs Porsche 911 Turbo Cabriolet



S

ur le papier, l'issue de ce match est très incertaine. A ma gauche, forte de 580 ch facturés 215 118 €, la 911 Turbo, version cabriolet. A ma droite, expédié par 585 ch, le SL 63, qui compte le même nombre de roues motrices et directrices que la Porsche mais réclame un effort financier moindre (190 750 € quand même). Ceux qui ouvrent pour la première fois *Sport Auto* ne savent peut-être pas que la 911, grosso modo, c'est le mètre étalon que tout constructeur souhaite

avoir dans sa gamme. Manque de bol : seul Porsche la commercialise, et de référence, l'allemande devient l'ennemie à abattre. Ceux qui nous connaissent déjà savent que la 911, quelle que soit la carrosserie, a systématiquement tendance à gagner aux points (dans le meilleur des cas) ou par K.-O. (souvent). Alors, histoire de vous donner le courage d'aller au bout de ce match, abordons les choses de façon empirique.

L'une et l'autre sont des grand tourisme, pas des sportives pures et dures, même si votre entourage, surtout s'il est bercé quotidiennement par des SUV sans saveur (pléonasme), sera probablement surpris par les capacités de relance de ces deux engins. On dit que la première impression est souvent la bonne. A ce jeu-là, il n'y a même pas match et le SL remporte l'immense majorité des suffrages, y compris avec cette teinte mate Gris Monza Magno AMG, clairement plus marron que souris. Les goûts et les couleurs : nous sommes d'accord, mais la 911 paie ici son succès commercial. On en voit tout le temps, sous toutes les latitudes. Le SL, certes plus récent, interpelle davantage. Surtout lorsque le quidam se penche au-dessus de cette très haute ceinture de caisse et qu'il tombe sur cette disposition digne d'un programmeur informatique. L'instrumentation de la Porsche est elle aussi numérique, mais l'écran central est risible ●●●

TECHNIQUE & PERFORMANCES

En raison d'un planning trop chargé et de conditions défavorables, nous n'avons hélas pas été en capacité de chiffrer les deux autos sur notre base de mesures.



Mercedes-AMG SL 63 4Matic+

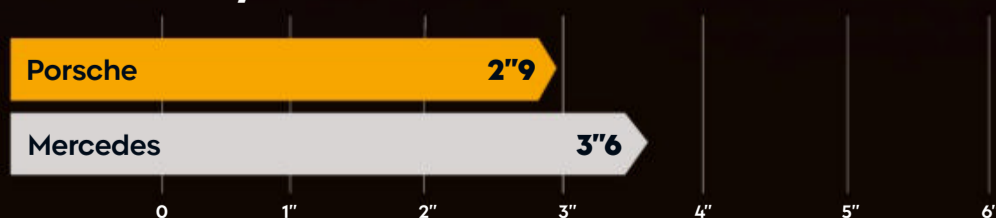
Moteur : **V8 biturbo, 32 V, injection directe**
Cylindrée : **3 982 cm³**
Puissance : **585 ch à 5 500 tr/mn**
Couple : **81,5 mkg à 2 500 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 9 rapports multi-embayages**
Antipatinage/Autobloquant : **de série déconnectable/électronique de série**
L - l - h : **4 705 - 1 915 - 1 353 mm**
Empattement : **2 700 mm**
Poids vérifié : **1 945 kg**
Pneus : **265/40 & 295/35 ZR 20**
(275/35 & 305/30 ZR 21 sur modèle d'essai)
Prix de base : **190 750 €**
Prix des options/Malus : **19 650/50 000 €**
Prix de la version essayée : **260 400 €** (malus compris)



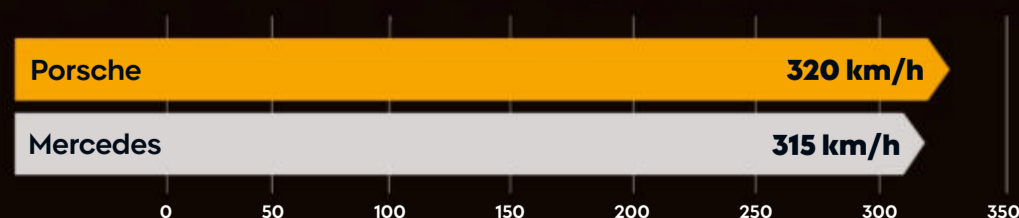
Porsche 911 Turbo Cabriolet

Moteur : **flat 6 biturbo, 24 V, injection directe**
Cylindrée : **3 745 cm³**
Puissance : **580 ch à 6 500 tr/mn**
Couple : **76,5 mkg à 2 250 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports double embrayage**
Antipatinage/Autobloquant : **de série déconnectable/électronique de série**
L - l - h : **4 535 - 1 900 - 1 302 mm**
Empattement : **2 450 mm**
Poids vérifié : **1 759 kg**
Pneus : **255/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21**
Prix de base : **215 118 €**
Prix des options/Malus : **41 364/50 000 €**
Prix de la version essayée : **306 482 €** (malus compris)

0 à 100 km/h *



Vitesse maxi *



à côté de la gigantesque tablette tactile (inclinable pour éviter les reflets du soleil) de l'AMG. La place y est également moins comptée dans cette dernière, même si les deux strapontins arrière doivent uniquement être considérés comme un espace de chargement supplémentaire. Ou comme des trônes pour suppliciés...

L'AMG en met plein les yeux, mais est-ce pour notre bien ? La prise en main de l'interface graphique réclame à la fois patience et attention, car il est hélas bien trop simple de se perdre dans tous les menus proposés. Entre le bloc d'instrumentation qui peut être sportif, hyper-sportif, épuré, classique, afficher la maintenance, le tracé d'un circuit, j'en passe et des meilleurs : on est vite largué. Et si jamais un doigt vient malencontreusement effleurer une commande et fait disparaître les informations si précieusement recherchées, l'énerverment guette. Il ne faut pas compter sur la dalle centrale pour davantage retrouver ses petits : ce SL sait à peu près tout faire et ce n'est pas loin d'être un reproche. Petite mesquinerie de sa part : alors que la 911 dispose d'un filet anti-remous électrique très efficace, l'AMG en fait l'impasse. A ce niveau de prix, ça flirte avec la faute. Pour résumer : si vous êtes à la recherche d'une auto aux petits soins pour vous, lançant un programme musical et visuel pour apaiser votre conduite et pourvue d'une technologie de pointe (navigation en réalité virtuelle), le SL est le bon cheval. Dans l'hypothèse où cette armada technique susciterait quelque crainte, passez votre chemin et rabattez-vous sur la Porsche. C'est plus austère, tout aussi bien fini et plus ergonomique.

Je ne conçois une AMG qu'avec un V8. Ça tombe bien. En mode Confort, son réveil est très civilisé, mais comme il est possible d'ouvrir les clapets d'échappement (via la tablette centrale, évidemment), on ne s'en prive pas. Paradoxalement, alors qu'elle compte deux pistons de moins, la 911 est plus volubile au démarrage. Et au lever de pied, c'est

carrément le bagad de Lann-Bihoué ! Ça tambourine et crépite pendant des secondes, au point qu'en ville il est impossible de ne pas essayer quelques regards réprobateurs.

Feux de joie

Est-ce parce qu'on la croise à tous les coins de rue que la 911 veut qu'on la remarque à ce point ? Une chose est sûre : sur l'anneau de vitesse de Mortefontaine, la Porsche a tôt fait de nous montrer pourquoi elle gagne quasi tous les affrontements. Son rapport poids/puissance est certes plus favorable que celui de l'AMG (3 kg/ch contre 3,3), mais cela n'explique pas tout. Le 3,7 litres (même si le cache-moteur indique 3,8 Turbo) est, comment dire, explosif. Voire dynamiteur. Les launch control à répétition n'effraient pas le cabriolet et c'est toujours la même scène qui est jouée : régime calé sur 5 000 tr/mn, pas une once de patinage, un avant qui cabre légèrement et un arrière qui lacère le bitume. Jusqu'à 130 km/h, la poussée est réellement éprouvante, surtout quand on se souvient qu'il ne s'agit « que » d'une Turbo Cabriolet. Les performances laissent peu de chances à la concurrence. En 44 m, soit l'équivalent de dix compactes, vous êtes à 100 km/h. Cela ne fait que 2"9 que la 911 a décollé. En 10"0 tout rond, ce sont les 200 km/h qui sont avalés. En 19"9, la borne kilométrique disparaît dans le rétroviseur droit. Vous voilà à 260 km/h et le tachymètre ne donne aucun signe d'essoufflement. Sur le plan auditif, le catapultage de la Porsche n'est pas spectaculaire et ce n'est pas une surprise. Le flat 6 a beau connaître quelques relents gastriques au lever de pied, il n'a hélas pas l'heur de flatter les esgourdes à l'accélération. Mais sa faculté à limer les tonsures nous laisse chaque fois pantois.

Le V8 4 litres, tout aussi biturbocompressé, joue une autre partition. C'est indéniablement plus mélodieux, mais aussi plus animal, plus



**LE V8 4 LITRES DU SL, TOUT AUSSI BITURBOCOMPRESSÉ,
JOUE UNE AUTRE PARTITION. C'EST INDÉNIABLEMENT PLUS MÉLODIEUX
MAIS AUSSI PLUS ANIMAL, PLUS SAUVAGE.**





Bien plus confortable que la 911, l'AMG permet d'avaler les kilomètres sans fatigue. Son V8 a presque toutes les qualités : sonore, expéditif, coupleux... il ne lui manque qu'un brin de tempérament supplémentaire à haut régime. Le SL, plus dynamique qu'avant, ne peut hélas suivre le rythme de la Porsche dès que les grandes courbes laissent place aux virages serrés.



LE SL EST SURTOUT TRÈS,
MAIS ALORS TRÈS LOIN
DEVANT LA 911 EN MATIÈRE
DE CONFORT.

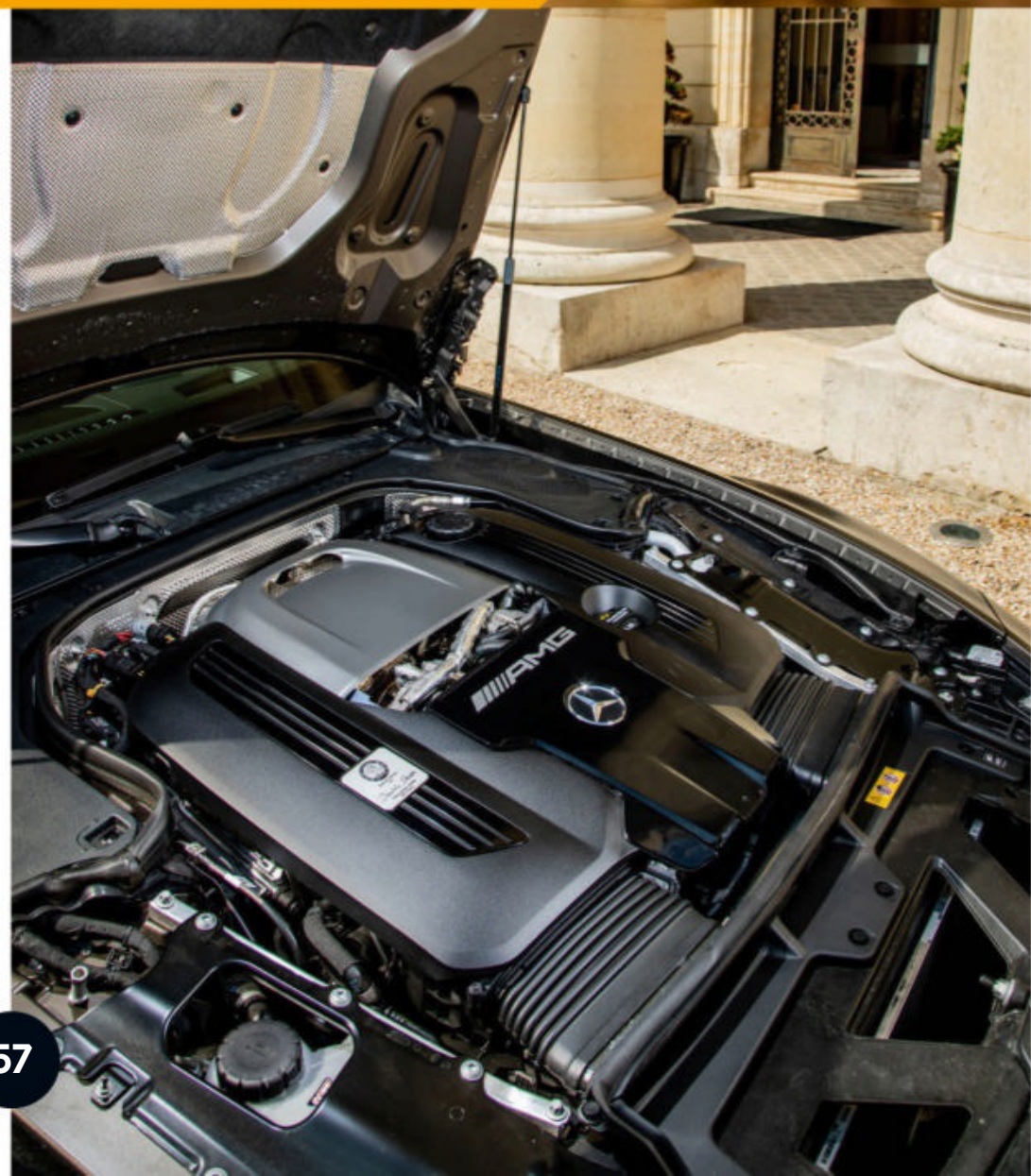


MATCH Mercedes-AMG SL 63 4Matic+ vs Porsche 911 Turbo Cabriolet

sauvage. Le launch control en mode Race vient bloquer l'aiguille numérique du compte-tours sur 3 700 tr/mn. Objectivement, les accélérations du SL impressionnent, car le moteur a quasi 2 100 kg à trimballer avec votre serviteur à bord (oui, le summer body est derrière moi). Mais face à la fulgurance et au punch outrageant du flat 6, il peine à soutenir la comparaison. Nous aurions déjà voulu qu'il grappille un peu plus que les 7 000 tr/mn de son limiteur, histoire de frissonner davantage. Hélas, des contretemps météo à répétition et une bonne dose de malchance ne nous ont pas permis de vérifier, radar en place, les performances de l'AMG. Au moment de refermer le chapitre performances, plaidons en faveur du 4 litres. Certes la véhémence mécanique du 3,7 litres Porsche fusille presque l'intégralité de la production automobile, mais les vocalises chaleureuses et le couple omniprésent du V8 d'Affalterbach méritent toute notre considération. Un partout, balle au centre.

Grand tourisme et super-tourisme

Une GT, c'est fait pour voyager et transformer chaque kilomètre parcouru en souvenir agréable. Mission remplie pour les deux protagonistes, chacune à leur manière. Sur les routes californiennes (SA n° 721), le SL 63 4Matic+ m'avait plus que séduit. Le bitume n'y était pas toujours parfaitement entretenu, mais la lourde découvrable se jouait des pièges avec talent. Pas de talonnement sur les nids-de-poule, pas de fessier décollé sur les bosses non indiquées. La suspension pilotée, associée à l'antiroulis qui l'est tout autant, faisait des miracles. Aïe : l'emploi de l'imparfait est-il là pour signaler un défaut rédhibitoire ? Pas vraiment, mais il faut reconnaître que le dynamisme de l'AMG est moins flagrant aujourd'hui. Attention : le gain en agilité et en précision est spectaculaire par rapport à avant. On est même proche du carton plein au regard de la masse en mouvement. En conduite vraiment folle, ●●●





La 911 est tout en hanches charnues et en jantes démesurées. Mais lors de ce match, c'est bien le SL qui a recueilli le maximum de suffrages. Il faut dire que son capot sans fin, sa calandre king size, ses optiques effilées, sa peinture mate et les borborygmes envahissant les quatre sorties d'échappement ne plaident pas pour la discrétion.



le conducteur décèle bien un embonpoint trop marqué à l'avant et une certaine frilosité à aborder les épingles, mais croyez-nous, pour suivre le rythme de cette lourde allemande, même en GTi légère et optimisée, il faudra s'accrocher.

Le SL est surtout très, mais alors très loin devant la 911 en matière de confort. C'est simple : le programme Sport+ de son amortissement est bien plus reposant que le mode Normal de sa rivale. Et lorsque cette dernière active son PDCC (contrôle actif du roulis), le moindre raccord ou la moindre plaque d'égout vous occasionnera une remontée d'organes. Il faut dire que notre modèle d'essai, en plus de cet équipement à l'utilité toute discutable, adjoint le PASM avec garde au sol abaissée de 10 mm (1 500 €). A notre avis, l'un des deux suffit amplement à tirer pleinement profit du potentiel routier de la Porsche. Car, vous l'aurez anticipé, des deux stuttgartaises, la Porsche est celle qui nous plaît le plus dès qu'il s'agit d'ouvrir la cage aux vils instincts. La direction de la Mercedes colle un peu au milieu, celle de la 911 est plus communicative, avec des informations moins filtrées. On apprécie aussi davantage la démultiplication de la Porsche, légèrement plus importante que celle du SL, dont la vivacité peut surprendre à l'inscription en virage. Chacune des autos reçoit les roues arrière directrices, mais le braquage opposé est

plus sensible dans l'AMG. Paradoxalement, c'est pourtant elle qui tourne le moins court en manœuvre.

Synthétisons : le SL peut désormais enchaîner les courbes, plus ou moins serrées, avec panache. C'est du grand tourisme. La 911 les avale avec addiction et les appelle de ses vœux : c'est du super-tourisme.

Il y aura toujours à redire sur la capacité de la 911 à plonger à la corde, en raison de ses quatre roues motrices. Mais soyons sérieux :

reprocher à la Turbo un éventuel manque de « scalpelitude » dans ce domaine serait faire preuve d'une mauvaise foi à laquelle moi-même

je rechignerais. En matière de boîte de vitesses aussi, le débat est vite clos. La Speedshift MCT 9 du SL est probante, la PDK de la 911

est excellente. Plus réactive, cette dernière donne davantage la sensation de faire corps avec la mécanique, même si on regrette toujours

la taille minuscule des palettes au volant. Quant aux freins, même privée des Frisbees en carbone-céramique, la Porsche est plus efficace, que

ce soit dans le dosage à la décélération, le mordant ou bien l'endurance. Pour résumer : l'AMG est une voyageuse plaisante, vociférante et

étonnamment alerte. La 911 est tout ça aussi, mais à la puissance 2.

Et si votre dos est suffisamment costaud pour encaisser son amortissement parfait, elle sera la découvrable parfaite au quotidien. ●

DES DEUX STUTTGARTOISES, LA PORSCHE EST CELLE QUI NOUS PLAÎT LE PLUS DÈS QU'IL S'AGIT D'OUVRIR LA CAGE AUX VILS INSTINCTS.



L'avis de Sylvain Vétaux

A bien des égards, le SL 63 est plus attrayant que la 911. Plus technologique, plus confortable, plus spacieux : l'AMG ajoute désormais le dynamisme aux cordes de son arc. Mais face à lui, à l'exception du filtrage des suspensions, la 911 Turbo Cab fait tout mieux. Et adjoint en prime des accélérations de supercar.

VICTOIRE : Porsche

ACHETER
UNE **SPORTIVE**
D'**OCCASION**
POUR

35 000 €

TVR Chimera



LE PLAISIR... SI JE VEUX!

Oui, partout, les prix explosent, et c'est valable évidemment pour les sportives que nous aimons. Le rêve est-il définitivement inaccessible ? Attendez un peu ! **Il existe sur le marché de l'occasion pléthore de modèles "passion" à portée de l'acheteur d'un Peugeot 2008 neuf. Voici donc huit voitures très différentes qui peuvent rejoindre votre garage pour moins de 35 000 €. Il suffit de le vouloir...**

Dossier réalisé par Thomas Riaud Photos Archives Sport Auto & DR

Mercedes C63 AMG



Chevrolet Corvette C6





Jaguar F-Type V6



BMW M235i



Bentley Arnage



Porsche Cayman



Maserati GranTurismo

D

Difficile aujourd'hui de trouver une banale auto compacte fréquentable à moins de 35 000 €.

Même si elle ne suffit pas à couvrir le malus d'une sportive neuve (ou sa facture d'options), c'est une somme déjà importante pour la plupart, que l'on peut légitimement

hésiter à investir dans un SUV sans charme qui va subir en peu de temps une grosse décote. C'est pourtant le ticket d'entrée pour un petit paradis automobile, peuplé de véritables opportunités de plaisirs variés.

Avec ce budget, vous voilà potentiellement en charge de très désirables Bentley, Porsche, Jaguar et autres Maserati. Des modèles séduisants, autrement plus agréables à conduire, qui ont par ailleurs le mérite de ne plus décotter. Bien sûr, l'usage ne sera pas le même. Evidemment, il faudra prendre le temps de se renseigner pour limiter les risques, chiffrer précisément les coûts d'entretien et faire le bon choix. Nous sommes là pour vous y aider, avec une sélection de modèles recommandables, dont nous soulignons les éventuelles limites. En route vers un achat passion réfléchi ? Soyez raisonnable : faites-vous plaisir !

ACHETER
UNE **SPORTIVE**
D'OCCASION
POUR

35 000 €



VUE EN
ANNONCE

Année :
2015
Kilométrage :
98 000 km

31 990 €



BMW M235i

Dates de production : **2015 - 2017**

Une Béhème comme on aime "M" !

Mettre un gros moteur dans une caisse compacte et légère est la recette miracle permettant généralement d'obtenir, à bon compte, une auto vraiment performante. Un cocktail pour le moins détonant dont BMW s'est souvent fait une spécialité, avec d'abord la volcanique 2002 Turbo, puis avec la saga des M3. Mais comme tout augmente – y compris le poids et le gabarit –, certains sauront voir en la Série 2 une digne héritière des premières Série 3, surtout lorsqu'elle hérite d'un bon moteur. Lancée en 2014, la Série 2 est d'abord une déclinaison de la compacte Série 1 (F20/F21), apparue un peu plus tôt. Elle s'adresse davantage aux esthètes en proposant ses services à travers une carrosserie plus avenante de coupé ou de cabriolet. Au-delà de versions « grand public », BMW a tout de même songé aux amateurs de belles mécaniques en introduisant la M235i, à ne pas confondre avec la plus

exclusive et sportive M2. Celle-ci respecte la tradition maison en disposant d'un noble 6 cylindres 3.0 en ligne, développant avec l'apport d'un turbo quelque 326 ch, soit un peu plus que la M3 de seconde génération ! De quoi expédier cette M235i en seulement 5 secondes sur l'exercice du 0 à 100 km/h. Si les puristes souhaiteront s'en tenir à la version propulsion, équipée d'une boîte manuelle à 6 rapports au guidage et au verrouillage parfaits, d'autres préféreront jouer la carte de la sécurité et du confort en optant pour les déclinaisons équipées de la transmission intégrale Xdrive, couplées à une boîte automatique aussi douce que réactive comportant 8 rapports (avec palettes au volant). En 2017, à l'occasion du restylage, l'éphémère M235i est remplacée par une M240i culminant cette fois à 340 ch. En 2021, une nouvelle Série 2 prend la relève. Un modèle encore récent, donc bien plus cher en occasion...

LES COÛTS D'ENTRETIEN

De la conduite adoptée dépend étroitement l'usure de certains organes naturellement sollicités, comme les pneus, les freins et l'embrayage. Il conviendra d'inspecter attentivement ces éléments avant d'acheter (pneus et disques), mais sachez qu'ils tiennent rarement plus de 55 000 km (estimation du remplacement à prévoir en fonction du kilométrage indiqué sur les dernières factures).

Quant à l'embrayage, il peut parcourir plus de 120 000 km, mais son changement reste cher, de l'ordre de 2 000 €. Remplacer la pompe à injection est également coûteux, puisqu'il y a 1 000 € de pièces auxquels il faut ajouter 5 heures de main-d'œuvre. Quant à la pose de nouveaux injecteurs, il y en a 6, chacun coûte 400 €, et il faut prévoir au moins 3 heures de main-d'œuvre.

BILAN FIABILITÉ

Sur cette version, les soucis sont rares. Les avaries récurrentes se limitent à la pompe à injection et aux injecteurs, le turbo étant réputé solide. Autre souci, mineur cette fois, la faiblesse des vérins de coffre, qui tiennent rarement plus d'une année. L'électronique embarquée peut être aussi à la source de dysfonctionnements, résolus généralement par de simples mises à jour dans le réseau.

EN BREF

Moteur : **6 cyl. en ligne, turbo**
Cylindrée : **2 979 cm³** Puissance : **326 ch**
Transmission : **roues AR ou intégrale (Xdrive),**
BVM 6 ou BVA 8
Poids : **1 435 kg** V. max. : **250 km/h**
0 à 100 km/h : **5"0**

Données constructeur

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Plutôt bien née, la M235i représente un excellent investissement prix-plaisir, et limite à la source les risques d'avaries. Si les soucis liés à l'injection demeurent imprévisibles (et aléatoires !), il est en revanche plus facile, si on prend le temps d'inspecter la voiture, d'évaluer son bon état, y compris celui de ses périssables. Idéalement, limitez-vous à un exemplaire doté d'un historique limpide (méfiez-vous des exemplaires importés d'Allemagne ou du Benelux), présenté avec toutes ses factures d'entretien.

Maserati GranTurismo

Dates de production : 2007 - 2019

VUE EN
ANNONCE

Année :
2008
Kilométrage :
122 500 km

32 000 €



The Voice !

Le rachat de Maserati par Ferrari a été une bénédiction pour la firme au trident. En plus de bénéficier d'une finition plus rigoureuse, les Maserati sont devenues encore plus communicatives, en héritant de blocs d'origine Ferrari. C'est notamment le cas de cette GranTurismo commercialisée à partir de 2007, un sublime coupé (décliné en cabriolet GranCabrio en 2009), doté d'un V8 4,2 litres. On pourrait pleinement se satisfaire de cette ligne à couper le souffle signée Pininfarina. Ou même de son habitacle 2 + 2 tendu de cuir, véritable cocon ouaté invitant au voyage. Pourtant, la pièce maîtresse de cette superbe GT est d'abord son moteur. Rapporté au gabarit et à la masse de l'auto, la puissance de 405 ch n'a rien de terrifiant. Mais il dispose d'un bel organe, en offrant à tous les régimes probablement la plus belle bande-son du monde automobile récent. La GranTurismo ayant connu une carrière exceptionnellement longue,

elle a bénéficié de multiples évolutions, lui permettant de se bonifier. A partir d'avril 2008, une version « S » réalisée à 4,7 litres voit sa puissance portée à 440 ch, une boîte robotisée à 6 rapports remplaçant la plus traditionnelle boîte automatique comportant autant de vitesses. Cette version reçoit par ailleurs une suspension adaptative Skyhook. Encore plus méchante se pose la MC Stradale « radicalisée » (limitée à 2 places), produite de 2009 à 2010, développant 450 ch. Outre un look plus agressif, cette version allégée à 1 690 kg reçoit par ailleurs des freins sérieusement optimisés. A partir de 2017, la GranTurismo est légèrement restylée, et adopte un écran tactile de 21 pouces. Evidemment, ces versions plus élitistes sont rares, plus recherchées, et sortent le plus souvent du plafond budgétaire de notre dossier. Mais rassurez-vous, de base, une GranTurismo demeure une formidable GT, à la ligne spectaculaire et au timbre de voix irrésistible.

LES COÛTS D'ENTRETIEN

Rouler en GranTurismo réclame d'y consacrer un budget qui n'a rien d'anodin, surtout pour les exemplaires approchant les 100 000 km, dont certains organes essentiels ont fait leur temps. C'est le cas de la boîte robotisée Cambiocorsa, plus sportive et agréable à utiliser que la boîte auto ZF, mais qui use prématurément l'embrayage. La pompe de boîte connaît elle aussi des soucis. Une « bricole » à 5 000 €. Quant au moteur, il faudra le réviser tous les

20 000 km chez un bon spécialiste, ce qui revient à 1 200 € environ. L'amortissement Skyhook est bien maîtrisé, mais remplacer les amortisseurs réclame un sacré budget : 3 000 € pour le train avant et 3 500 € pour l'arrière. Le budget freinage est aussi important, puisqu'un jeu de disques revient à 1 500 €. Idem pour les pneumatiques, un train valant dans les 900 € en 20 pouces. Enfin, retendre le ciel de toit coûte 1 000 € chez un sellier.

BILAN FIABILITÉ

Bonne nouvelle : la pièce maîtresse de cette voiture est son moteur, et celui-ci s'avère robuste avec sa distribution par chaîne. Le gros souci mécanique concerne la boîte robotisée Cambiocorsa, qui a d'ailleurs fait l'objet d'un rappel fin 2012. Les soucis électroniques ne sont pas rares, mais se règlent en général par une simple reprogrammation. Cette GT rapide et très lourde fatigue naturellement ses trains roulants, ce qui peut s'avérer coûteux à remettre en état. Enfin, si les selleries sont de qualité, les ciels de toit se détendent fréquemment, voire tombent.

EN BREF

Moteur : V8 Cylindrée : 4 244 cm³
Puissance : 405 ch
Transmission : roues AR, BVM 6
Poids : 1 780 kg V. max. : 285 km/h
0 à 100 km/h : 5"2

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

La GranTurismo reste relativement raisonnable à l'usage dans sa version de base, si on prend soin de la choisir avec la classique boîte automatique. Dans ce cas de figure – et seulement dans ce cas –, elle offre un excellent rapport prix-plaisir. Avec les autres versions, l'efficacité sportive y gagne, le plaisir est plus intense, mais les coûts d'entretien grimpent en conséquence. Ce ne sont pas de mauvais choix pour autant, mais à acheter en connaissance de cause.

ACHETER
UNE **SPORTIVE**
D'**OCCASION**
POUR

35 000 €

VUE EN
ANNONCE

Année :
2006
Kilométrage :
90 000 km

33 000 €



Chevrolet Corvette C6

Dates de production : **2005 - 2013**

Le goût sauvage de l'Amérique

Si l'Europe a pour référence la Porsche 911, l'Amérique tient aussi sa légende sportive avec la Corvette. Elle n'a pas toujours été recommandable pour les conducteurs européens amateurs d'enfilades de virages ou de pistes exigeantes. Mais au fil des années et des générations, performances et rigueur de comportement n'ont cessé de progresser, jusqu'à atteindre des niveaux qui donnent parfois des sueurs froides à quelques références du Vieux Continent... vendues deux à trois fois plus cher ! La 6^e génération qui nous intéresse – la C6 – se pose comme l'archétype de la Corvette comme on aime. Commercialisée à partir de 2005, elle gagne en modernité en troquant ses phares escamotables, un peu datés, contre des optiques apparentes, tandis que l'arrière reçoit quatre feux arrondis. Sous l'interminable capot prend place un nouveau V8, le LS2, small block 6.0 de 404 ch couplé à une boîte mécanique Tremec à 6 rapports – très bien guidée – ou à une plus classique boîte automatique à 4 vitesses,

pas fascinante en usage sportif. Cette première version est bien sûr la plus abordable. Elle reste diablement attachante, et même étonnamment efficace avec son amortissement piloté Magnetic Ride. A partir de 2008, la C6 reçoit encore un nouveau V8 baptisé LS3, qui gagne tant en cylindrée qu'en puissance, ce 6.2 développant désormais 430 ch. La boîte auto se fait plus rapide, tandis que la direction, recalibrée, est plus directe. Mais en recevant à partir de 2008 le gros V8 LS7 de 7 litres de cylindrée, la C6 mue en Z06 et devient plus bestiale en alignant 505 ch. Atmosphérique, ce V8 assemblé à la main a tout d'un bloc de course avec son carter sec et ses bielles en titane, tandis que le berceau en aluminium et les ailes avant en carbone permettent de gagner quelque 62 kg. Autant vous dire que cette variante explose le budget maximal de ce dossier. C'est encore davantage le cas avec la ZR1 commercialisée l'année suivante, son V8 6.2 suralimenté (LS9) revendiquant 647 ch, permettant à la Corvette de dépasser les 300 km/h.

LES COÛTS D'ENTRETIEN

La C6 n'a rien d'une Clio, ses pièces étant surdimensionnées pour rouler vite et encaisser le couple. Mais si on roule raisonnablement, les coûts d'entretien restent raisonnables. Ici, le plus gros poste de dépense concerne les pneus, un train avant coûtant 1 000 €, l'arrière 1 200 € en 18 pouces. Les amortisseurs ne sont pas donnés, mais peuvent assurer leur fonction plus de

150 000 km si on ne roule pas sur circuit en sautant sur les vibreurs ! Comptez 2 700 € pour remplacer les quatre. Quant aux disques, facturés 950 € par paire, ils sont résistants, et les plaquettes restent très abordables en n'excédant pas 350 € pour un jeu. Il faudra juste garder une petite enveloppe de disponible pour l'embrayage, facturé 1 700 € avec la main-d'œuvre chez un spécialiste indépendant.

BILAN FIABILITÉ

Certes, la finition n'est pas au niveau des standards européens. Mais si les matériaux utilisés manquent de prestige, les assemblages sont très corrects (pas de rossignols). En dehors de ce grief, force est de constater que l'excellente fiabilité de la Corvette n'est pas une légende ! Bien sûr, il faudra s'assurer d'acheter un exemplaire correctement suivi (une révision annuelle ou tous les 15 000 km). Ici, les seuls risques concernent le degré d'usure des périssables (pneus, freins et embrayage notamment). Bref, une C6, c'est l'achat sûr par excellence !

EN BREF

Moteur : **V8**
Cylindrée : **5 970 cm³**
Puissance : **404 ch**
Transmission : **roues AR, BYM 6 ou BYA 4**
Poids : **1 480 kg** V. max. : **295 km/h**
0 à 100 km/h : **5"7**

Données constructeur

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Ne l'ébruitez pas, mais la Corvette C6, dans ses versions dotées du V8 LS2 ou LS3, est véritablement une perle. Solide, excitante à conduire, n'imposant pas des coûts d'entretien extravagants, devenue abordable en occasion, elle est même envisageable au quotidien pour les petits rouleurs grâce à sa fiabilité supérieure à la moyenne... si l'on accepte d'y consacrer un budget carburant tout de même conséquent.

VUE EN
ANNONCE

Année :
1999
Kilométrage :
144 900 km
23 800 €



Bentley Arnage

Dates de production : 1998 - 2007

Armoire gourmande

La firme au « B » ailé change de main en 1998, rachetée par l'ogre Ferdinand Piëch (alors à la tête du groupe Volkswagen), une année qui coïncide avec la sortie de cette Arnage, sœur jumelle de la Rolls-Royce Silver Seraph. Des accords passés auparavant avec BMW (qui a racheté Rolls-Royce), la très classique Arnage hérite initialement d'un V8 bavarois de 4,4 litres et 354 ch, adapté par Cosworth. De quoi froisser quelques Bentley Boys pour le moins conservateurs. Ils se trouvent pleinement rassurés en septembre 1999, lorsque le vénérable V8 « 6,75 », couplé à une boîte GM à 4 rapports, reprend du service sous le capot, après une très profonde remise à jour par les ingénieurs de Volkswagen. Cela donne l'Arnage Red Label, moins roturière que la version motorisée par BMW (a posteriori surnommée Green Label), et forcément préférée des puristes malgré un surpoids de 300 kg. Outre un silence de fonctionnement remarquable, ce V8 porté à 400 ch subjugué par son couple de remorqueur de 84 mkg,

permettant à l'Arnage Red Label d'effacer le 0 à 100 km/h en 6"3. Le tout en offrant un confort incomparable, du cuir épais et de sublimes boiseries à tous les étages, une moderne suspension dotée d'un correcteur automatique avec compensation de charge venant à la rescousse. En 2002, à l'occasion d'un léger restylage, Bentley lance l'Arnage T, qui voit le V8 6.75 épaulé par deux turbocompresseurs Garrett T3, permettant des relances plus franches, et réduisant l'inertie. Avec 450 ch (et 89 mkg), ce vaisseau de plus de 2 300 kg devient la limousine la plus rapide au monde, en dépassant les 270 km/h. Aux côtés de cette version de pointe apparaît l'Arnage « R », remplaçante de la Red Label, dont le V8 6.75 se contente de 406 ch. Début 2007, elle voit la cylindrée du V8 légèrement augmenter (6 761 cm³) et sa puissance passer à 457 ch, tandis que la T culmine à 506 ch (avec de nouveaux turbos d'origine... Mitsubishi). Ces versions bénéficient d'une plus moderne boîte automatique ZF à 6 rapports.

LES COÛTS D'ENTRETIEN

Le budget d'utilisation d'une Arnage est à la hauteur de sa démesure. Le V8 des Red Label chauffe, ce qui entraîne des ruptures de joints de culasse. Une remise en état coûte plus de 10 000 € ! Les moteurs des lève-vitres, fragiles, coûtent 500 € pièce pour l'avant, et 800 € pour l'arrière, quand

on les trouve, ces pièces venant à manquer. Prévoyez également 1 500 € de budget par sonde. Enfin, le remplacement périodique des triangles de suspension, silentblocs et barres stabilisatrices vous coûtera respectivement 4 000 €, 1 500 € et 1 800 € !

BILAN FIABILITÉ

Sur une Arnage, à peu près tout est susceptible de tomber en panne, avec à la clé des coûts de remise en état prohibitifs ! Si le V8 4.4 BMW est fiable, ce n'est pas le cas du « 6.75 » qui a tendance à chauffer et à claquer ses joints de culasse. L'électronique embarquée aime par ailleurs bien jouer au sapin de Noël, à cause notamment des sondes de température et des sondes Lambda. Par ailleurs, les moteurs des lève-vitres sont réputés fragiles. Enfin, cette auto étant très lourde, elle fatigue naturellement ses trains roulants, ce qui implique de vérifier – et souvent de remplacer – les triangles, barres stabilisatrices et silentblocs...

EN BREF

Moteur : V8 Cylindrée : 4 398 cm³
Puissance : 354 ch
Transmission : roues AR, BYA 4
Poids : 2 330 kg
V. max. : 240 km/h
0 à 100 km/h : 7"3

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Si cette Bentley est fréquentable en Green Label avec le V8 BMW, elle demeure bien plus fragile – et ruineuse – avec le fameux « 6.75 » d'origine Rolls-Royce. Alors, certes, la Green Label est moins noble et performante, mais elle est également moins chère et plus fiable. Dans tous les cas, visez un exemplaire vraiment irréprochable, qui a été suivi constamment avec rigueur (exigez carnet d'entretien et factures de spécialistes reconnus), et qui n'a pas souffert d'une immobilisation prolongée. Dans le cas contraire, fuyez !

ACHETER
UNE **SPORTIVE**
D'OCCASION
POUR

35 000 €



TVR Chimaera

Dates de production : 1992 - 2003

VUE EN
ANNONCE

Année :
1995
Kilométrage :
52 000 km
32 800 €

Pour "épicurieux"

Vous recherchez de l'exclusivité, mais aussi du style, un gros moteur communicatif, des sensations fortes mais sans vous ruiner ? Cela existe chez TVR, qui est un peu l'Alpine anglais. Ce petit constructeur de voitures de sport a proposé des coupés et roadsters originaux, habillés d'une carrosserie en polyester, motorisés par des blocs éprouvés issus de la grande série. Ce cocktail savoureux a permis à la petite firme de Blackpool de sortir des créations pour le moins originales, à l'image de la Chimaera, commercialisée à partir de 1992. Ce roadster séduit par la ligne longue et épurée, qui parvient même à faire oublier les feux arrière issus de l'ancienne Ford Fiesta Mk3 tant ils sont bien intégrés. Elle intrigue à travers quelques détails qui font mouche, comme la jonction des portières partant se perdre dans les ouïes des ailes avant, ou l'absence de poignées de porte, l'ouverture se faisant au moyen d'un petit bouton dissimulé...

dans les rétroviseurs ! Conçue comme une voiture de course, malgré un positionnement de GT moins exigeante à conduire, la Chimaera repose sur l'excellent châssis tubulaire de la Griffith, aussi léger que rigide, et reçoit dans ses entrailles le fameux V8 Rover. La cylindrée initiale est de 4 litres, pour 243 ch, ce qui permet déjà de se faire plaisir tant le poids de cette pure propulsion est contenu en dépassant à peine la tonne (0 à 100 km/h en 5"4 et 245 km/h). Ce bloc va se bonifier au fil des années. Sa cylindrée augmente à 4.3 (284 ch) puis 4.5 (289 ch). Ces deux dernières versions, produites de 1993 à 1994, n'ont pas été homologuées en France. Ce qui fort heureusement n'est pas le cas de l'ultime déclinaison du 5 litres de 340 ch, apparue en 1996. Malgré la présence, en série, d'un différentiel à glissement limité, la conduite peut vite virer au rodéo, tant la Chimaera 500 se montre explosive. Vrai succès commercial, la Chimaera sera produite à plus de 6 000 unités jusqu'en 2003, ce qui en fait la TVR la plus vendue de l'histoire de la marque.

LES COÛTS D'ENTRETIEN

Ça peut varier de pas cher (si vous achetez un modèle en bon état qui a toujours été suivi) à prohibitif, si vous avez le malheur de tomber sur un exemplaire au châssis abîmé ou corrodé. C'est le point crucial à vérifier sur cette auto. Une remise en état réclame une dépose de la carrosserie, et un châssis neuf coûte 10 000 €. Heureusement, toutes les pièces se trouvent encore. Le souci sur ces autos est qu'elles ont souvent été

bidouillées par des bricoleurs du dimanche, ce qui engendre ensuite des réparations parfois importantes. A l'approche des 100 000 km, il est conseillé d'ouvrir le V8 pour le remettre en forme (coussinets, segmentation...). Attention : refaire un moteur complet coûte au minimum 10 000 €. Enfin, à ce kilométrage, il est conseillé de refaire les trains roulants (au moins changer les silentblocs), ce qui coûte 2 500 € environ.

BILAN FIABILITÉ

Qu'on se le dise : la Chimaera est fiable ! Y compris au niveau du V8 Rover, qu'il s'agisse du 4 ou du 5 litres. Ce dernier est plus exigeant en entretien que les autres, mais ne présente pas de faiblesse particulière s'il a été bien suivi : une révision au moins chaque année, retendre la chaîne tous les 70 000 km, vidanger le pont tous les 50 000 km. Attention à l'allumage, parfois capricieux (bougies proches de l'échappement) et à des soucis électriques (tester toutes les fonctions avant d'acheter). Enfin, la lunette en plastique souple de la capote est assez fragile.

EN BREF

Moteur : **V8**
Cylindrée : **4 986 cm³**
Puissance : **340 ch**
Transmission : **roues AR, BVM 5**
Poids : **1 060 kg** V. max. : **268 km/h**
0 à 100 km/h : **4"3**

Données constructeur

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Dire que l'on a une Chimaera ne signifie pas grand-chose, dans la mesure où il y a près de 100 ch d'écart entre une « petite » 4.0, déjà très valable, et une grosse 5.0, explosive ! Celle que l'on croise le plus en France est la 5.0, qui a été officiellement importée. L'élément déterminant reste l'état du châssis, sujet à la corrosion. Mais si tout est bien vérifié et que l'auto a été utilisée et entretenue régulièrement, vous pouvez vous offrir ce cocktail unique d'exotisme, d'exclusivité et sensations fortes.



Jaguar F-Type V6

Dates de production : 2013 - 2020

VUE EN ANNONCE

Année : 2014
Kilométrage : 121 000 km

35 271 €

Félin dompté

Difficile de rester insensible face à la beauté de la F-Type qui évoque, et c'est le plus beau compliment qu'on puisse lui faire, la féline et légendaire Type E. Commercialisée début 2013 en coupé et en cabriolet, cette stricte 2 places aimante les regards, et se montre bien plus exclusive qu'une Porsche 911. Sublime à sa naissance, elle le demeure tout autant à partir du gros restylage effectué début 2020, portant notamment sur le face avant. Résolument moderne avec sa structure et sa carrosserie en aluminium (gare aux coûts des réparations en cas de choc), la F-Type propose une vaste gamme de moteurs. Cela débute, depuis avril 2017, avec un 4 cylindres Ingenium de 300 ch (déjà fréquentable) pour culminer avec un gros V8 5.0 à compresseur développant de 550 ch, et même jusqu'à 575 ch sur la version de pointe SVR. Si vous êtes autant mélomane qu'amateur de sensations fortes, vous allez adorer ! Entre ces extrêmes, Jaguar propose un parfait compromis à travers la déclinaison V6, seule version à rentrer dans notre

enveloppe budgétaire. Mais ce n'est pas un modèle au rabais. Présent dès le lancement, le V6 3.0 développe 340 ch dans la version de base, déjà très recommandable. Rondeur à bas régime, punch dans les tours, belle musicalité et pétarades à l'échappement au lever de pied égaient chaque voyage. La variante « S », dotée d'un compresseur, monte le curseur à 380 ch, ce qui profite aux performances, mais pas nécessairement à l'agrément de conduite. La faute au bruit du compresseur, omniprésent, qui gâche un peu le plaisir auditif. Cerise sur le pudding, contrairement aux V8, les F-Type V6 disposent en série d'une excellente boîte manuelle à 6 rapports. Pour les inconditionnels de l'automatisme, il existe toutefois une boîte auto optionnelle signée ZF à 8 rapports, douce et réactive. Si la Jaguar F-Type poursuit sa carrière en toute discrétion, elle le fait désormais avec une gamme simplifiée, puisque les versions à moteur V6 ont été supprimées en 2020.

LES COÛTS D'ENTRETIEN

Pour que la F-Type conserve sa belle fiabilité, il est recommandé de procéder à une révision annuelle dans la limite de 26 000 km. Cela coûte, en alternance, de 600 à 1 000 € dans le réseau. Ici, les plus grosses dépenses concernent les pièces d'usure classique, dont la fréquence de remplacement dépend étroitement de

la conduite adoptée. Pour un train de pneus, prévoyez 700 €, et 600 € pour remplacer des disques avant (auxquels on peut ajouter 390 € de plaquettes). Le gros poste reste l'embrayage (sur les versions équipées d'une boîte manuelle), son remplacement approchant les 2000 €.

BILAN FIABILITÉ

Bien née, la F-Type ne pose aucun problème particulier, ses moteurs à distribution par chaîne affichant une belle fiabilité. Jaguar a néanmoins effectué quelques rappels en 2016. Il y en a eu un pour remettre à jour le logiciel gérant la direction assistée, et un autre pour contrôler la fixation de la barre stabilisatrice arrière des cabriolets V6. Enfin, un dernier un rappel a été diligenté en 2019 pour vérifier la fixation de la poulie du vilebrequin.

EN BREF

Moteur : V6 Cylindrée : 2 995 cm³
Puissance : 340 ch
Transmission : roues AR, BVM 6 ou BVA 8
Poids : 1 577 kg V. max. : 260 km/h
0 à 100 km/h : 5"3

Données constructeur

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Certes, la F-Type n'offre pas la rigueur ni la polyvalence d'une Porsche 911. Et le V6 ne dispense pas les excès généreux qui font le charme des versions V8. Mais elle compense par un agrément de conduite bien réel et son exclusivité. Le mieux est qu'elle a depuis bien décoté, et qu'elle affiche une réelle fiabilité au quotidien. Alors, pourquoi hésiter ?

ACHETER
UNE **SPORTIVE**
D'**OCCASION**
POUR

35 000 €



VUE EN
ANNONCE

Année :
2010
Kilométrage :
60 000 km

35 500 €



Mercedes-AMG C 63

Dates de production : **2007 - 2013**

Étoile montante

Après une C 36 AMG lancée en 1994, déjà convaincante avec son 6 cylindres de 280 ch, la berline C n'a eu de cesse de connaître des déclinaisons sportives. La génération « W 204 » apparue en juin 2007 représente une sorte d'aboutissement, puisqu'en se faisant AMG à partir de mai 2008, elle bouscule les codes de la catégorie en osant glisser au chausse-pied sous son capot un gros V8 6.2 atmosphérique. Un bloc fabuleux comme on n'en verra hélas plus, le downsizing, les turbos et l'électrification étant depuis passés par là. Baptisée C 63 AMG en référence à la pionnière des sixties, cette Mercedes déclinée tant en berline qu'en break, brille par un style autant sobre que musclé. Ailes subtilement élargies bien remplies par des roues de 18 pouces, boucliers plus agressifs et 4 sorties

d'échappement donnent le change. Et l'essayer, c'est l'adopter ! D'une puissance initiale déjà respectable de 457 ch, ce V8 à la sonorité gutturale en remet une couche à partir de 2010, un pack Performance montant le curseur à 487 ch. Cette puissance deviendra standard après le facelift de mars 2011, qui voit le remplacement de l'ancienne boîte automatique à convertisseur 7G-Tronic, par la fameuse boîte à bain d'huile MCT (Multi Clutch Technology). A la fin de l'année 2013, on a droit en guise de bouquet final à une série limitée Edition 507 poussée à 507 ch, et même une monstrueuse Black Series de 517 ch produite à 800 exemplaires. Si ces deux dernières versions, rares et recherchées, restent chères, ce n'est pas le cas des versions « normales ». Mais attention, la C 63 est une étoile montante.

LES COÛTS D'ENTRETIEN

Plus que les pneus, facturés 310 € pièce, ce sont les freins qui coûtent cher ici, une paire de disques s'affichant plus de 520 €. Attention aux versions équipées du pack Performance, car elles bénéficient de freins en composite renforcé. Le prix d'une paire de disques explose alors à 1800 € ! Il faudra vous assurer, dans le cas d'une Phase 1, que

l'exemplaire ne souffre pas du souci de vis corrodées au niveau de la culasse, ce qui abîme le joint de culasse. Le tarif est de 3 000 € de réparation chez un indépendant, et prévoyez autant pour résoudre les fuites du bas moteur. Enfin, chez un bon spécialiste indépendant, le coût d'une simple révision annuelle reste très raisonnable, de l'ordre de 300 € environ.

BILAN FIABILITÉ

Globalement, la C 63 AMG est digne de la réputation de Mercedes. Mais bien que montés à la main, les V8 assemblés avant l'été 2010 peuvent voir leurs vis de culasse se corroder et casser, pouvant endommager le joint de culasse. Toujours sur la phase 1, il peut aussi y avoir des fuites au niveau du bas moteur, ce qui implique de déposer le moteur. Excepté ces soucis, il n'y a pas de faiblesses autres, que ce soit sur la boîte, l'électronique embarquée ou les trains roulants. Assurez-vous juste que l'entretien courant comprenant une révision par an dans la limite de 15 000 km a été réalisé, et du bon état des « périssables ».

EN BREF

Moteur : **V8**
Cylindrée : **6 208 cm³**
Puissance : **457 ch**
Transmission : **roues AR, BYA 7**
Poids : **1 730 kg** V. max. : **250 km/h**
0 à 100 km/h : **4"5**

Données constructeur

BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Oui, mille fois oui, vous pouvez craquer ! La C 63 AMG est une berline compacte musclée et très musicale avec son V8 atmo, comme on n'en verra hélas plus. C'est clairement un futur collector, qui devrait prendre de la valeur dans les prochaines années. Pour éviter tout souci, l'idéal est de viser une « phase 2 » restylée.



→ Porsche Cayman "987"

Dates de production : 2006 - 2013

VUE EN ANNONCE

Année : 2007
Kilométrage : 117 000 km

27 990 €

Les dents de l'amour

La première génération de Boxster, lancée en 1996, avait connu un remarquable succès commercial et amplement contribué à sauver Porsche de la faillite. En 2005, une deuxième mouture encore plus aboutie, la type 987, est dévoilée. Et, surprise, celle-ci se doublera pour la première fois l'année suivante d'une déclinaison coupé, baptisée Cayman. Même si l'intérieur reste très proche, avec une excellente ergonomie et une finition de qualité, le Cayman est pourtant bien plus qu'un Boxster à toit en dur. Il cultive sa propre personnalité, grâce à des boucliers spécifiques et sa ligne est transfigurée par son arrière équipé d'un pratique hayon. Sous le capot, Porsche a fait en sorte d'harmoniser son offre avec celle du Boxster, en mutualisant les moteurs. On retrouve donc un flat 6 issu de la 911 – mais fortement modifié – doté tout de même du système VarioCam Plus de calage variable de l'admission et de la levée des soupapes. Disponible en 2,7 litres

en entrée de gamme, il se voit couplé à une excellente boîte mécanique à 6 rapports ou, en option, à la Tiptronic à 5 rapports au volant. En haut de gamme prend place le Cayman S, motorisé par un 3.4 de 295 ch qui sublime la conduite. C'est la version à privilégier, tant le châssis est efficace. En 2009, suite au léger restylage, le ticket d'entrée gagne en cylindrée et en puissance à travers un plus fréquentable 2.9 de 265 ch, la variante S se faisant plus méchante, en culminant à 320 ch. En 2011, le Cayman R, plus radical, vient coiffer la gamme, en gagnant 10 ch et un châssis sport abaissé de 20 mm, tandis que le poids est minoré de 55 kg. Si cette variante est surcotée, c'est moins le cas d'autres déclinaisons comme la S Sport Edition, produite à 700 exemplaires. Basée sur le Cayman S, elle aligne 303 ch et surtout bénéficie d'une dotation enrichie. En 2013, une seconde génération de Cayman prend la relève, avec des dents toujours aussi longues... mais des cours encore soutenus aujourd'hui en occasion.

→ LES COÛTS D'ENTRETIEN

Au-delà des inévitables consommables, dont le remplacement dépend étroitement de votre conduite, sachez qu'un souci de pompe à eau vous coûtera dans les 1 000 € dans le réseau. Il vous faudra consacrer un budget équivalent pour changer

une paire d'amortisseurs, chose à envisager pour les exemplaires approchant les 150 000 km. Autre gros budget à prévoir en arrivant à un tel kilométrage, un remplacement de l'embrayage pour les versions concernées, ce qui coûte environ 2 200 €.

→ BILAN FIABILITÉ

Si certaines 911 contemporaines présentent de graves dysfonctionnements mécaniques (le fameux soucis de roulement de l'IMS), ce n'est heureusement pas le cas des moteurs du Cayman, ni même des transmissions. Mais ce modèle, déjà âgé, doit parfois faire face à d'éventuels problèmes de pompe à eau, ce qui occasionne une surchauffe moteur. De même, des phénomènes de rayures des cylindres peuvent apparaître, engendrant une surconsommation d'huile, supérieure à 1 litre aux 1 000 km. La dotation d'origine étant assez pauvre, il n'y a guère de désordres électroniques. Méfiez-vous par ailleurs des modèles « optimisés » ou habitués aux sorties circuit. Enfin, pour les exemplaires provenant d'Allemagne, vérifiez s'il n'y a pas de trace de corrosion (salage intensif des routes en hiver).

→ EN BREF

Moteur : flat 6 Cylindrée : 3 387cm³
Puissance : 295 ch
Transmission : roues AR, BYM 6 ou Tiptronic 5
Poids : 1 340 kg V. max. : 275 km/h
0 à 100 km/h : 5"4

Données constructeur

→ BONNE AFFAIRE OU PAS ?

Le châssis est tellement rigide et les trains roulants sont si efficaces, que la version S s'impose sans hésiter... A déguster en boîte méca, évidemment ! Que ce soit en agrément ou sur le plan de la fiabilité, et elle n'a rien d'une sous-Porsche. A ce niveau de prix, il est bien difficile de trouver plus efficace et agile, avec en bande-son un flat 6 atmosphérique toujours aussi envoûtant.

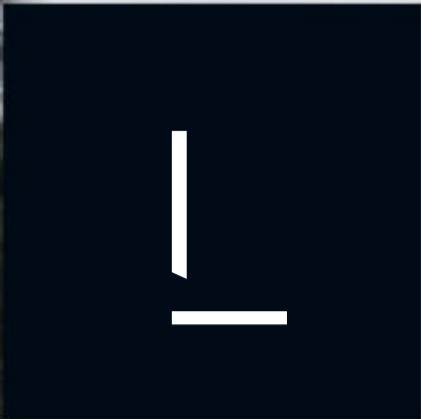
ESSAI Honda Civic Type R

Travaux manuels

La toute dernière Honda Civic Type R joue les valeurs refuges. D'abord parce que les nouvelles compactes sportives se font de plus en plus rares. Ensuite parce qu'elle fixe de nouvelles références chez les tractions. Enfin parce qu'elle est une des seules à rester fidèles à une commande de boîte manuelle.

Par Jacques Warnery Photos Denis Meunier





'objet du délit est en titane et adopte une forme de goutte d'eau. Sa préhension absolument parfaite se déguste autant que son maniement intuitif. Ceux qui ont déjà eu la chance de conduire une Honda Civic Type R connaissent le plaisir procuré par les incessantes actions de la main droite sur ce fameux pommeau de levier de vitesses. Celui offert par ce tout dernier opus est peut-être plus agréable encore. Plus agréable mais surtout presque unique aujourd'hui, puisqu'elle est la seule

avec la Ford Focus ST à proposer trois pédales parmi les compactes sportives. Ingénieur technique du projet Type R, Kotaro Yamamoto est parfaitement conscient de la satisfaction apportée par le geste évoqué dans l'interaction entre le conducteur et sa monture. Dans une conférence de presse technique aussi instructive qu'approfondie, il explique à travers des diagrammes en araignée les progrès de cette commande de boîte, avant d'embrayer sur les améliorations du système de relance moteur automatique. Saviez-vous par exemple que le nouveau volant moteur, allégé de 18 % et dont l'inertie est réduite de 25 % par rapport à celle de son prédécesseur, participe à la précision de ce fameux « petit coup de gaz qui va bien » lors d'un rétrogradage un tant soit peu viril ? Cette anecdote parmi tant d'autres rappelle que ce jusqu'au-boutisme des ingénieurs Honda et ce souci du détail quasi maladif répondent à deux buts précis : la volonté d'amélioration permanente de leur compacte sportive et le plaisir de conduite.

La tâche est d'autant plus ardue que ses concepteurs doivent partir d'une 11^e génération de Civic qui continue d'enfler : elle s'abaisse peut-être de 19 mm par rapport à sa devancière, mais s'élargit de 15 mm et s'étire désormais sur pratiquement 4,60 m, en s'allongeant de 37 mm. Pour un modèle prétendument compact, cela commence à faire beaucoup. D'autant qu'elle accuse, officiellement, 1 429 kg sur la balance, quand sa devancière s'en tenait à 1 380 kg à sa sortie en 2017. ●●●



ESSAI Honda Civic Type R

LE VOLANT ET CE FAMEUX POMMEAU DE LEVIER DE VITESSES TOMBENT AUSSI NATURELLEMENT DANS LA MAIN **QUE LES PIEDS SUR UN PÉDALIER ADMIRABLEMENT DESSINÉ !**



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne turbo, 16 V** Cylindrée : **1 996 cm³**
Puissance maxi : **329 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **42,8 mkg à 2 200 tr/mn**
Transmission : **roues AV, 6 rapports manuels**
Antipatinage/autobloquant : **de série (déconnectable + contrôle de trajectoire)/mécanique de série**
Poids annoncé : **1 429 kg** Rapport poids/puissance : **4,3 kg/ch**
L - l - h : **4 594 - 1 890 - 1 407 mm** Empattement : **2 735 mm**
Pneumatiques : **265/30 ZR 19** Réservoir : **47 l**
Prix de base : **55 000 €** Prix des options/malus : **0/12 552 €**
Prix du modèle essayé : **67 552 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **275 km/h** 0 à 100 km/h : **5"4**



Son style plus sage peut également laisser penser à un positionnement sportif moins radical. A tort, puisque son aileron arrière XXL, son capot flanqué d'une imposante prise d'air, son bouclier avant généreusement échancré, son diffuseur et ses jupes latérales spécifiques répondent à un besoin d'appui à haute vitesse. De combien ? Mystère, même si Honda promet des valeurs supérieures à celles de l'ancienne génération baptisée « FK8 »... En s'installant dans cet ultime opus FL5, l'assise abaissée de 8 mm ne change pas grand-chose. N'y voyez pas un quelconque reproche, bien au contraire, étant donné que chaque Civic Type R depuis 2015 donne cette rassurante impression de se sentir tout de suite chez soi. Comme toujours, les superbes baquets rouges offrent un maintien parfait sans verser dans une fatigante fermeté comme à bord de certaines rivales. Le volant et ce fameux pommeau de levier de vitesses tombent aussi naturellement dans la main que les pieds sur un pédalier admirablement dessiné ! Dans cet habitacle organisé autour de son conducteur, la moquette rouge, qui rappelle les Peugeot 205 GTi de la grande époque, apparaîtrait presque anecdotique. La discrète révolution numérique à travers un bloc d'instrumentation de 10,2 pouces, dont l'affichage change sur le programme R+, semble plus utile. D'autant qu'il intègre une application Honda LogR 2.0 pour débriefer ses sorties circuit : télémétrie complète, temps au tour, potentiel d'utilisation du pneu en temps réel et j'en passe feront le bonheur des geeks.

Pour quelques chevaux de plus...

C'est sur route que la nouvelle Type R nous dévoile ses premiers secrets. Toujours présents, ses trois modes de conduite (Confort, Sport et R+) influent sur la direction, la réponse moteur, le son (à travers les haut-parleurs), le système de relance moteur automatique ou bien l'amortissement piloté, revu pour l'occasion. Elle y ajoute désormais la possibilité de faire varier chaque paramètre indépendamment, par le biais d'un nouveau programme Individual. Les différences entre les divers menus proposés se perçoivent aisément, mais sa manière de communiquer impressionne bien davantage encore. Aux côtés de l'excellente commande de boîte, le ressenti et le dosage absolument impeccables de la pédale du milieu ou la limpidité des informations de la route retransmises à travers le volant garni d'Alcantara rappellent la finesse du travail de Kotaro Yamamoto et de ses troupes. Le freinage, qui profite d'un maître-cylindre tout neuf, la nouvelle colonne de direction plus rigide montée sur roulement et l'arrivée de pneumatiques Michelin Pilot Sport 4 S extra-larges (265/30 ZR 19) et spécialement conçus pour elle n'y sont pas étrangers. Ils participent à instaurer un dialogue direct qui ne verse jamais dans une éreintante radicalité. L'amortissement

La planche de bord apparaît peut-être plus classique que celle de certaines sportives concurrentes, mais l'instrumentation est parfaitement lisible. La position de conduite est absolument impeccable et participe à cette délicieuse impression de faire corps avec la voiture.





L'excellente ergonomie et le plaisir de manipuler ce pommeau de levier de vitesses incitent à rallonger les trajets ! Le châssis précis, le toucher de route particulièrement communicatif et le 2.0 turbo délicieusement explosif donnent des envies pressantes de négocier des virages !





DANS UN VIRAGE À 90°,
LA CIVIC SE RUE À
LA CORDE SANS AFFOLER
UNE POUPE AUSSI
STOÏQUE QU'UN GARDE
DE BUCKINGHAM.

piloté garde suffisamment de tenue en mode Confort, tout en filtrant pour préserver les vertèbres des occupants avec une incroyable tolérance. De son côté, le mode Sport offre un bon compromis dynamique à l'heure de hausser le ton et rend la Type R plus communicative encore, avec un ressenti plus ferme. Elle verrouille davantage ses mouvements de caisse et absorbe compressions et déformations du revêtement comme qui rigole. Le 2.0 turbo participe évidemment à la fête. Avouant 330 ch sur son marché intérieur, il perd un petit cheval chez nous à cause du filtre à particules. L'arrivée d'un refroidissement revu, d'un turbo modifié (pales et carter révisés), d'un nouvel échappement et d'une gestion améliorée permet de gagner 9 ch et 2 mkg, soit un total de 329 ch pour 42,8 mkg de couple. Le rapport de pont rallongé (3,842 contre 4,111) n'empêche pas le 4 cylindres de se montrer plus explosif encore. Le turbo se réveille peu avant 2 000 tr/mn et souffle la tempête de 2 500 à 7 000 tr/mn. Face à la déferlante, le train avant à pivot découplé garde le cap mais engendre quelques réactions de direction en sortie de virage serré quand le pied droit se fait insistant. Dans ces conditions, la Type R promet du vrai sport, avant de détalier. Le différentiel autobloquant favorise la motricité sans s'écarter de la trajectoire, pour peu que son pilote tienne bon la barre. Comme sa devancière, la Type R conserve un train arrière sage qui se contente d'accompagner le mouvement. Elle n'offre peut-être pas l'agilité d'une Mégane R.S. Trophy à l'entrée d'un virage serré, mais son train avant plus costaud dans les passages rapides la rend plus efficace encore.

Rapide et facile

Quelques boucles sur le circuit d'Estoril sont un excellent prétexte pour tester un mode R+ trop raide sur la route. Les accélérations impressionnent moins que sur une route étroite, et la sonorité un tantinet nasillarde qui s'échappe des haut-parleurs verse dans l'artificiel, mais les 225 km/h pris en bout de ligne droite, avec deux personnes à bord, rappellent que le 2.0 turbo nippon pousse davantage l'air qu'il ne le brasse. A cette vitesse, le droit à 90° qui se rapproche dangereusement impose de taper franchement dans la pédale du milieu. Dans ces conditions idéales pour déséquilibrer un châssis, la Civic, qui plonge à peine lors de ce freinage violent, profite de son empattement rallongé de 35 mm pour se montrer im-per-tur-bable. Elle se rue à la corde sans affoler une poupe aussi stoïque qu'un garde de Buckingham et continue de la mordre lorsque la sortie se profile. Le grip offert par la largeur record des pneumatiques chez une traction, la qualité des trains roulants et l'effet du différentiel autobloquant mécanique permettent d'écraser l'accélérateur sans la moindre arrière-pensée. A part peut-être dans les deux épingles très lentes en montée, et encore !

L'amortissement parfois sautillant sur les rares bosses efface le moindre mouvement de caisse et participe à la précision de conduite. La capacité de ce train avant à encaisser les pires appuis sans jamais élargir la trajectoire impressionne autant que son efficacité chirurgicale. Son sage train arrière n'est pas le plus ludique du lot, mais il rassure au moment de retarder ses freinages et permet d'adopter un gros rythme en toute tranquillité. Le ressenti plus feutré encore que sur route, l'insolente aisance à effacer les pièges de la piste d'Estoril, la facilité de conduite et l'ergonomie parfaite reposent un pilote, qui peut se concentrer sur la chasse au chrono. Grappiller les derniers dixièmes devient alors un jeu d'autant plus addictif que le refroidissement optimisé du freinage permet de faire durer le plaisir à bord de la traction la plus efficace du marché. En se montrant un peu plus rapide sur la piste d'Estoril que sa devancière, la Type R FL5 prouve l'étendue de ses ressources. Une fois chaussée de semi-slicks, elle dispose d'un potentiel technique suffisant pour détrôner la Mégane R.S. Trophy R sur le Nürburgring et récupérer le record des tractions. Pour la toute dernière fois sans doute en version 100 % thermique. ●



L'avis de Jacques Warnery



La toute dernière Civic Type R donne envie de profiter de ces tractions sportives dépourvues de la moindre hybridation. Elle n'est pas aussi ludique qu'une Mégane R.S. Trophy, mais son efficacité fixe de nouvelles références sur un segment de plus en plus déserté. Les 55 000 € demandés sont d'autant plus élevés qu'ils s'accompagnent d'un malus confiscatoire, mais c'est le prix à payer pour bénéficier d'un châssis, d'une mécanique et d'un toucher de route uniques dans la catégorie.





L'i20 N est une des rares à occuper le créneau des petites sportives avec la Polo GTI. Contrairement à la Volkswagen, la petite Hyundai assume sa sportivité jusqu'au bout de son kit carrosserie, et s'accroche au bitume comme une véritable teigne.





SUPERTEST Hyundai i20 N

La. surprise du chef

Une Hyundai sportive, c'est déjà rare en soi. Une Hyundai sportive qui donne le sourire l'est encore davantage. **Une Hyundai sportive qui donne le sourire et fixe de nouvelles références chez les petites GTi lors d'un Supertest, c'est aussi unique qu'inattendu et c'est signé i20 N. Pour une surprise...**

Par Jacques Warnery Photos Florian Grout & Laurent Villaron

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

“Le train avant est très bon, ce qui est rare sur un tel modèle.

Il permet de garder de la vitesse au milieu du virage aussi bien que dans les rapides.”

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 11 °C, piste sèche, 8 km/h de vent
- Pneus : Pirelli PZero en bon état

Christophe apprécie beaucoup cette petite GTI qu'il trouve rafraîchissante.

Cela commence

par l'extérieur : « Son style de petite voiture de Rallye permet de faire un parallèle entre elle et la version de course en championnat du monde. »

Il regrette le manque de maintien latéral des sièges avant de rentrer dans le vif du sujet : « Le train avant est très bon, ce qui est rare sur un tel modèle. Il autorise à garder de la vitesse au milieu du virage aussi bien que dans les rapides.

Le Trop vite se passe pratiquement à fond dans sa première partie.

La motricité suit, au point qu'il est même possible d'anticiper la réaccélération en commençant à reprendre progressivement les gaz juste avant le point de corde.

C'est particulièrement fun pour une auto de 200 ch. »

Christophe poursuit son analyse :

« L'amortissement est assez souple et dispose de beaucoup de débattement et de détente. C'est idéal pour couper les vibreurs. En

revanche, elle prend beaucoup de roulis, mais ne décroche pas de l'arrière. A condition de ne pas non plus rentrer trop tard sur les freins, sous peine d'engendrer un mouvement de plongée trop marqué qui entraîne de l'instabilité et un survirage non désiré. En soignant son dégressif, cela s'arrange. La voiture est également étonnamment endurante, puisque les freins et les pneus tiennent le coup. Seules les températures moteur augmentent légèrement, mais cela reste raisonnable. »

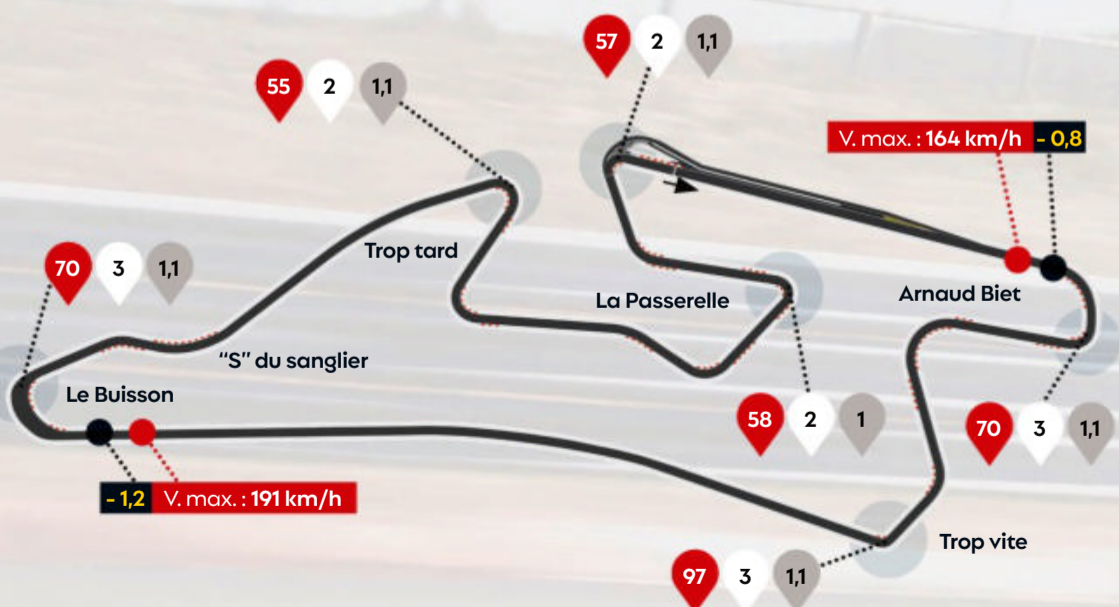
Le moteur justement fait aussi partie des points forts : « Il est plein et il aime les tours en prenant facilement 6 500 tr/mn. » Il s'accorde en outre avec une bonne boîte : « Elle est agréable et rapide dans le feu de l'action. La relance automatique est bien calibrée pour éviter de faire

le talon-pointe. Cela permet de mieux gérer sa décélération et la qualité de son dégressif. Dommage que l'aide au freinage d'urgence se montre trop envahissante et en rajoute un peu au moment de taper dans la pédale du milieu. »

Temps au tour

1'57"80

15^e



00 Vitesse (km/h)

5 Rapport enclenché

G Force latérale

G Force de freinage

SUPERTEST Hyundai i20 N



Le soleil brille sur le circuit du Val de Vienne et le moral des troupes est au zénith. Les chronos de nos trois candidates à cette session de Supertest sont dans la boîte et il ne reste plus que quelques photos d'action à prendre. Arrive alors le moment tant attendu par les membres du Club Sport Auto assistant à l'événement : celui des baptêmes avec l'ami Christophe Tinseau. Venue en guest star, la M4 CSL ne désemplit pas. Après avoir réalisé un coup de maître en talonnant la référence

Porsche GT3 sur un tour chrono (voir Sport Auto n° 730), elle justifie amplement cet engouement. Face à un tel panache, l'infiniment plus modeste Hyundai i20 N présente le même jour aurait pu demeurer clouée au stand. Sauf qu'elle attire pratiquement autant de volontaires dans son siège de droite. Les 204 ch de son 1.6 turbo qui font pâle figure sur le papier par rapport aux 550 pur-sang de la bavaroise n'en sont évidemment pas la raison. Son architecture traction, non plus. La cause de ce succès tient dans la mine réjouie de Christophe à chaque évocation de la petite coréenne et à l'enthousiasme contagieux de ceux qui ont goûté à ses charmes depuis la matinée.

Trois petits tours chrono juste après l'ouverture de la piste suffisent à mettre fin au suspense et à détendre les zygomatiques d'un pilote qui ne s'attendait pas à s'offrir une si bonne tranche de rigolade à son bord : « Juste après être sorti des stands, je me suis fait une jolie équerre dans le double droit Arnaud Biet. Elle me rappelle la Clio Williams ! » commence-t-il, hilare. Avant d'ajouter : « C'est la marque de fabrique des bonnes tractions quand les pneus arrière sont froids et cela démontre que les metteurs au point privilégient l'efficacité du train avant. Cette attitude reste la clé sur ce genre de voiture. Il faut donc bien faire chauffer les gomme postérieures avant d'aller chasser le chrono. Cette i20 N est une vraie GTi. On sent que ses concepteurs ont une réelle expérience de ce type de sportive. » A chaud, les impressions enthousiastes d'un pilote de ce calibre sont le plus beau compliment que l'on puisse faire à l'i20 N. Hyundai réussit son pari et réalise une excellente petite GTi aux vertus euphorisantes.

Jeunesse éternelle

La partie n'était pourtant pas gagnée d'avance pour un constructeur partant d'aussi loin. Impossible il y a seulement dix ans de trouver une Hyundai un tant soit peu dynamique au catalogue. L'arrivée de la griffe N étreinte sur la compacte i30 fin 2017 offre à la firme coréenne les moyens de ses ambitions sportives, mais de là à renverser la table, il y a un pas de géant dont l'i20 N s'acquiesce avec un incroyable talent. La Fiesta ST supertestée précédemment (voir SA n° 732) et dont le châssis s'est subtilement assagi depuis son restylage cède son trône. Son départ en juin prochain laisse un boulevard à cette inattendue coréenne, bientôt seule au monde aux côtés de la bourgeoise Volkswagen Polo GTI. Une allemande certes performante, mais infiniment moins sportive que la pile coréenne qui donne constamment envie d'enfiler gants et bottines pour faire les 400 coups. Son esprit GTi ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de Sport Auto

Ces temps seront complétés au fur et à mesure de nos nouveaux Supertests sur le circuit du Vigeant. Le temps de la Saleen GT1 est indiqué par le circuit.

	1'32"24	Saleen GT1 (Larbre Competition)
1 ^{re}	1'42"80	Porsche 911 GT3 * (Type 992)
2 ^e	1'43"28	BMW M4 CSL *
3 ^e	1'44"65	Porsche Cayman GT4 RS
4 ^e	1'46"70	Porsche 911 GTS (Type 992)
5 ^e	1'48"34	BMW M4 Competition
6 ^e	1'49"16	Alpine A110 S
7 ^e	1'49"54	Aston Martin Vantage F1 Edition
8 ^e	1'50"48	Audi R8 Performance RWD
9 ^e	1'51"55	Audi RS 3
10 ^e	1'53"53	Ford Mustang Mach 1
11 ^e	1'53"60	Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake
12 ^e	1'55"05	Volkswagen Golf GTI Clubsport
13 ^e	1'55"70	BMW M240i
14 ^e	1'55"81	Toyota GR Yaris
15 ^e	1'57"80	Hyundai i20 N
16 ^e	2'01"19	Ford Fiesta ST

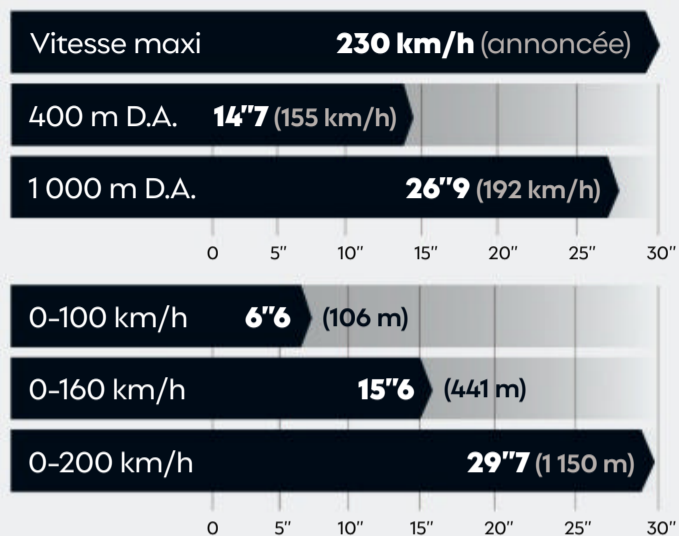
* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

100 à 140 km/h en 4 ^e	5"1 (171 m)
100 à 140 km/h en 5 ^e	6"1 (205 m)
100 à 140 km/h en 6 ^e	7"7 (257 m)

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h	143 m (5"5/1 G)
-----------------	------------------------

CONSUMMATION

Autonomie conduite extrême	160 km
Conduite extrême	env. 25 l/100 km
WLTP (mixte)	7 l/100 km

L'i20 N distille des sensations de conduite délicieusement naturelles. Ses commandes fermes et sa bonne vieille boîte manuelle en font une petite GTi particulièrement communicative et diablement alerte grâce à son châssis rigide et à ses pneus très efficaces.

VITESSE MAXI

1 Hyundai annonce une vitesse maxi de **230 km/h** sur le **6^e rapport**. Si la voiture commence à logiquement s'essouffler au-delà de 200 km/h, cette valeur semble tout à fait atteignable, une fois la voiture bien lancée (les portions droites de l'anneau sont hélas trop courtes pour le vérifier). A cette vitesse, le moteur tourne alors à 6 000 tr/mn, pour un régime maxi fixé à 6 500 tr/mn.

ACCÉLÉRATIONS

2 La petite coréenne passe de 0 à 100 km/h en **6"6**, juste après avoir enclenché le **3^e rapport**. Le 400 m départ arrêté est expédié en 14"7 et l'épreuve reine du 1 000 m en 26"9. Pour mémoire, la Ford Fiesta effectue ces deux précédentes mesures un petit dixième plus vite. L'i20 N remplit donc son contrat, avec des performances logiques par rapport à son niveau de puissance.

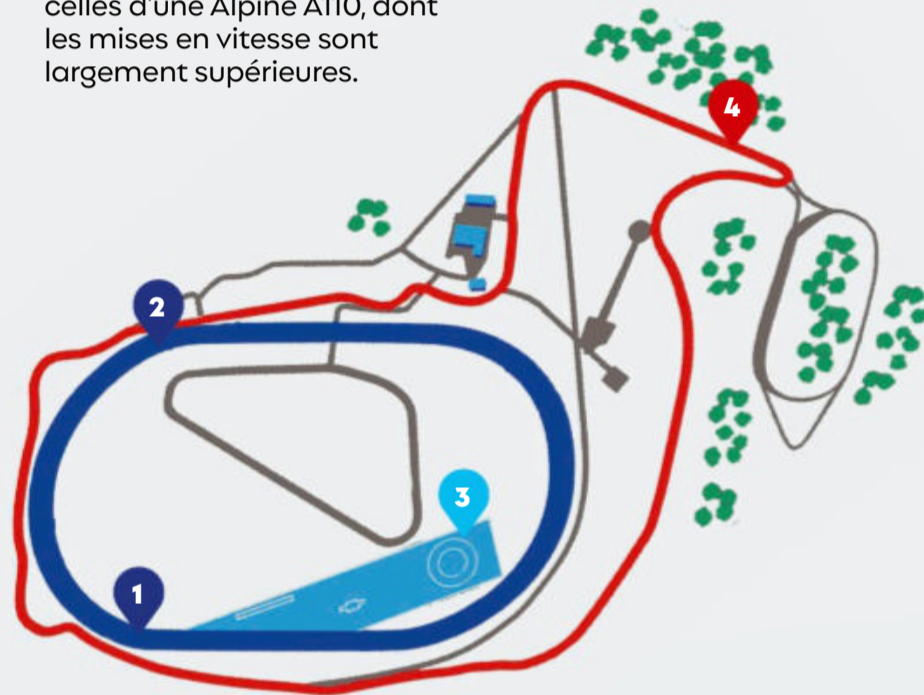
FREINAGES

3 La Hyundai i20 N passe de 200 km/h à l'arrêt en **143 m** seulement. Une jolie performance qu'elle est capable de renouveler plusieurs fois grâce à une belle endurance. Alors que la pédale du milieu d'une Ford Fiesta ST s'évanouit rapidement, celle de la coréenne conserve suffisamment de consistance pour enchaîner au moins trois tours chrono. Ses disques avant ventilés gardent des étriers flottants comme sur la Ford, mais ses dimensions (320 mm de diamètre) sont identiques à celles d'une Alpine A110, dont les mises en vitesse sont largement supérieures.

COMPORTEMENT

4 En bonne GTi qui se respecte, l'i20 N ne fait pas dans la dentelle. Son amortissement passif est du genre raide à basse vitesse, mais encaisse ensuite correctement le profil de la route, quitte à sautiller un peu. Son arrière stable et son train avant accrocheur permettent de rentrer fort dans les virages, de s'y agripper comme une sangsue et d'en sortir en mordant la corde grâce au différentiel autobloquant. De quoi transformer la moindre départementale en spéciale de Rallye !

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



LA HARGNEUSE
CORÉENNE RÉPOND TOUJOURS
PRÉSENTE, À UN RYTHME
INFINIMENT PLUS ÉLEVÉ QUE CELUI
DES GTI DE LA GRANDE ÉPOQUE.

SUPERTEST Hyundai i20 N

transpire jusqu'au bout de ses signes extérieurs de vitesse parfaitement assumés. Ses bas de caisse, son imposant diffuseur, ses jantes de 18 pouces et sa calandre grillagée aux ouvertures béantes semblent vouloir dévorer le bitume.

Ses lignes taillées à la serpe et son aileron divisent l'assemblée présente. Certains estiment qu'elle en fait des caisses quand d'autres, comme Christophe, s'amuse du clin d'œil envers la monture de Thierry Neuville qui sévit en championnat du monde des rallyes. Les baquets et l'habitacle entièrement vidé de la voiture de course laissent évidemment place à un intérieur autrement plus civilisé. Les sièges sport mettent tout de suite dans l'ambiance, même si la principale attraction se trouve au niveau de l'écran tactile de 10,25 pouces, permettant d'accéder à divers modes de conduite. Réponse moteur, assistance de direction, ESP, son de l'échappement et régime moteur du système de talon-pointe automatique sont personnalisables à souhait. Un tel apanage pourrait à première vue faire penser à une sportive « deux point zéro » dont la froideur technologique prend le pas sur l'émotion. Ce n'est pas le cas.

Un vrai esprit GTi

L'i20 N n'a pas son pareil pour communiquer avec le préposé au volant. La direction plutôt consistante offre suffisamment de ressenti pour découvrir le niveau d'adhérence disponible. L'amortissement brutal retransmet sans le moindre filtre l'état du revêtement dans le bassin. A l'instar de celui de la Fiesta ST, il rappelle qu'il n'est pas réglable, contrairement à de nombreux autres paramètres de conduite. Pour le confort aux allures usuelles, il faut repasser, mais ce n'est pas non plus la vertu première d'une GTi. La commande de boîte plutôt franche entretient un dialogue immédiat avec le 1.6 turbo à injection directe. Elle implique un minimum d'habitude pour éviter quelques à-coups à basse vitesse. A la manière d'un lion en cage désireux de s'échapper, la Hyundai glisse à l'oreille de son pilote qu'il est grand temps de hausser le rythme. Elle le prend alors par la main pour entamer un délicieux corps-à-corps sur un itinéraire de préférence bien sélectif.

Les sensations vivantes et communicatives rappellent celles de la Fiesta ST. Elle y ajoute un train avant un peu plus costaud à l'inscription. Comme sur sa future ex-rivale, sa poupe reste assez sage lorsque ses pneus sont à température. Elle n'enroule donc pas de manière marquée une fois placée sur les freins ou au lever de pied. La proue apparaît plus mordante en appui que celle de la Fiesta et s'accroche à la trajectoire telle une moule à son rocher. Le bon vieux différentiel autobloquant mécanique (comme sur la Ford) permet ensuite de reprendre les gaz sans arrière-pensées tout en conservant le nez à la corde. Le grip des pneus Pirelli PZero réalisés sur mesure (avec le marquage HN) et son avant plus solide autorisent à passer un poil plus fort encore que la petite Ford. En adoptant un gros rythme, l'i20 N implique son pilote, obligé de composer avec quelques réactions de direction lors des accélérations précoces sur revêtement bosselé. Cette constante propre aux tractions participe à son caractère bien trempé. L'amortissement parfois sautillant, aussi. Il peut manquer de subtilité mais ne se désunit pas en haussant le ton.

Au moment du quart d'heure colonial, la hargneuse coréenne répond toujours présente. Sauf que le rythme est infiniment plus élevé que celui des GTi de la grande époque. Avec une telle rage à se jeter sur les cordes, on en oublierait presque son pétillant 4 cylindres. Le traditionnel ●●●

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE
ANNONCÉE

204 ch

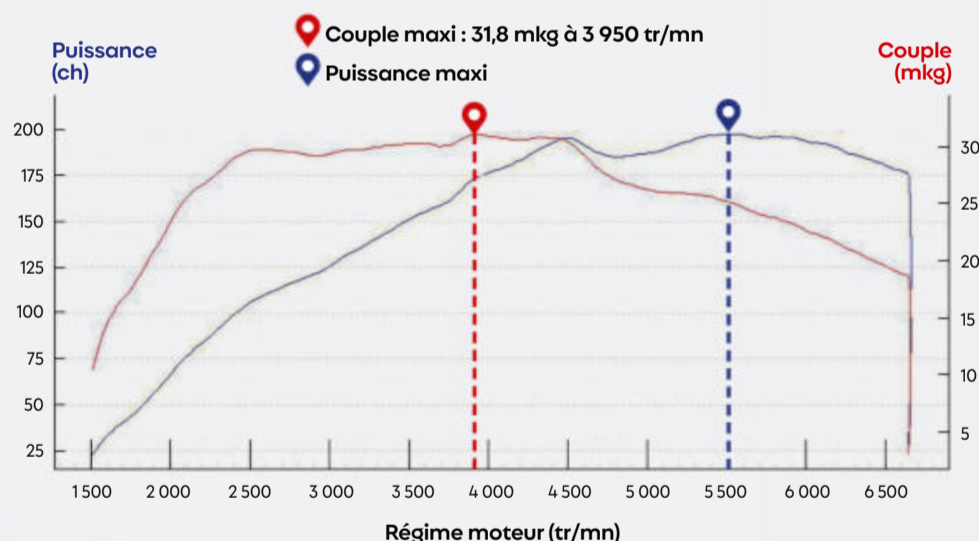
à 5 500 tr/mn

PUISSANCE
MESURÉE

197,6 ch

à 5 500 tr/mn

Avec une température de 22 °C, la météo est correcte dans l'absolu. Dans ces conditions, il manque 6,4 ch à la petite coréenne pour que le compte soit bon. Les 197,6 ch sont disponibles à 5 500 tr/mn, même s'il y en a déjà pratiquement autant (197 ch) 1 000 tr/mn plus tôt. La lecture de la courbe de puissance montre que le 4 cylindres donne le meilleur de lui-même de 4 500 à 5 500 tr/mn avant de s'asseoir progressivement. Le couple maximum est un peu plus élevé qu'annoncé avec un pic de 31,8 mkg disponible à 3 950 tr/mn, soit plus de deux fois le régime indiqué par Hyundai !



Mesures effectuées sur banc Superflow Windyn 2 ou 4 roues motrices, capable d'encaisser jusqu'à 1 200 ch par essieu. Après le calcul des pertes de transmission, les mesures sont réalisées 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.dperformance.fr ■ 01.34.84.64.77



L'i20 N se met à l'ère numérique avec son combiné d'instrumentation réglable et son écran multifonction. Elle dispose d'une jolie palette de réglages (réponse moteur, réactivité de la relance moteur automatique, échappement, direction et ESP), mais conserve un amortissement passif.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **avant, transversale**
Cylindrée : **1 598 cm³** Alimentation/allumage : **injection directe**
Alésage x course : **75,6 x 89 mm** Rapport volumétrique : **10** Régime maxi : **6 600 tr/mn**
Puissance maxi : **204 ch à 6 000 tr/mn** Puissance au litre : **128 ch/l**
Couple maxi : **28 mkg à 1 750 tr/mn** Couple au litre : **17,5 mkg/l**
Transmission : **roues AV, 6 rapports manuels** Autobloquant : **de série mécanique**
Antipatinage : **de série + correcteur de trajectoire déconnectable**
Suspensions AV/AR : **type McPherson, combinés amortisseurs et ressorts hélicoïdaux + barres anti-roulis/essieu semi-rigide, barres de torsion, combinés amortisseurs et ressorts hélicoïdaux**
Direction : **crémaillère, assistance électrique**
Tours de volant/diamètre de braquage : **2,0/10,8 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés avec étriers flottants (320 mm)/disques pleins avec étriers flottants (262 mm)** Antiblocage : **de série**
Poids constructeur/contrôlé : **1 265/1 237 kg** Répartition AV/AR : **64/36 %**
Rapport poids/puissance : **6,1 kg/ch** L - I - h : **4 075 - 1 775 - 1 440 mm**
Empattement : **2 580 mm** Voies AV/AR : **1 544/1 542 mm** Réservoir : **40 l**
Jantes AV & AR : **7,5J x 18** Pneumatiques AV & AR : **215/40 R 18**
Prix de base : **28 700 €** Prix des options/malus 2023 : **550/2 726 €**
Prix du modèle essayé : **31 976 €** (malus compris)

passage au banc chez DM Performance montre qu'il troque quelques chevaux contre une petite rasade de couple supplémentaire. Son tempérament décidé et son punch disponible dès 2 500 tr/mn rappellent sa bonne volonté. L'échappement se libère à partir du mode Sport. Le timbre évocateur et les borborygmes au lever de pied sont une incitation aux virées pétaradantes entre copains ou à l'improvisation d'une courte joute entre deux feux rouges. La piste de Mortefontaine apparaît autrement mieux adaptée à ce genre d'exercice. Les Pirelli PZero spécialement conçus pour elle ne lui permettent pas de griller la politesse à la Fiesta ST sur le 0 à 100 km/h, puisqu'elle lui rend deux petits dixièmes (6"6 contre 6"4). Toujours est-il que les deux puces sont au coude-à-coude jusqu'à 160 km/h (15"6), avant que la Hyundai ne finisse par lui rendre neuf dixièmes au moment d'atteindre 200 km/h. En franchissant les 400 m en 14"7 et la borne du kilomètre en 26"9, elle demande un petit dixième de plus sur les deux mesures que la Ford. Autrement dit, une broutille. Elle prend en revanche l'ascendant sur les relances en collant respectivement quatre, six et cinq dixièmes à la Fiesta au moment de passer de 100 à 140 km/h sur les quatrième, cinquième et sixième rapports. La coréenne fait donc pratiquement jeu égal côté performances.

Pistarde

Après s'être distinguée sur route, l'i20 N débarque sur le circuit avec un appétit de hussard. Elle compte sur son châssis rigide et sur la tendresse de ses gommes italiennes sur mesure pour effacer des tablettes les 2'01"19 réalisés par la Fiesta. Vous savez déjà que Christophe a pris du plaisir à son volant. Il s'est également efforcé de le faire durer : « *La voiture permet d'enchaîner trois tours rapides et j'ai pu constamment améliorer mes temps. Les pneus et les freins sont restés dans le même état de fraîcheur, lors de mes trois tentatives.* » Ceux qui ont lu le Supertest de la Fiesta ST (SA n° 732) connaissent le manque d'endurance de ses freins. Ce n'est pas le cas de la Hyundai qui est non seulement plus résistante sous la contrainte, mais aussi plus rapide. Infiniment plus rapide même, puisqu'elle boucle un tour du Val de Vienne en 1'57"80 et colle pratiquement 3"4 à sa copine de bal. Quand on sait qu'elles avalent les deux grandes lignes droites du circuit presque à la même vitesse, je vous laisse imaginer la différence que fait l'i20 N dans les virages et au freinage ! La Toyota Yaris GR, forte de 261 ch et d'une transmission intégrale, ne pointe que deux secondes devant, c'est dire !

La constance de cette coréenne permet en outre de profiter plus longtemps de son incroyable châssis. Un seul coup de volant suffit pour se rendre

compte de l'efficacité de son train avant. Il s'engage en entrée de virage sans le moindre temps mort et se révèle ensuite suffisamment costaud pour conserver de la vitesse jusqu'au point de corde sans jamais élargir. Il ne reste alors plus qu'à reprendre les gaz pour s'en extraire le plus vite possible. Le grip des pneumatiques et les effets du différentiel autobloquant mécanique offrent une excellente motricité sans jamais élargir la trajectoire. Comme sur la route, la poupe n'est pas du genre à danser la samba. Elle se contente d'accompagner le mouvement pour faciliter le travail des roues intérieures et ne se montre jamais figée. Ce train arrière sur lequel le pilote peut s'appuyer la rend particulièrement stable sur les grosses décélérations, permet de rentrer très fort dans les courbes et d'exploiter pleinement les gros disques avant au diamètre identique à ceux d'une Alpine. Seule l'aide au freinage d'urgence, un peu trop chatouilleuse, complique la réalisation d'un beau dégressif, mais un pied suffisamment éduqué s'en accommode vite. Passages rapides et gros appuis sont avalés à une allure inattendue pour une si petite GTi. Sa capacité à jouer les teignes et à s'accrocher au bitume en levant la patte participe à rendre son pilote euphorique. Etant donné que les consommables suivent le rythme, les tours de manège s'enchaînent pour le plus grand bonheur de tous. Pour une surprise, c'en fut une belle ! ●



L'avis de Jacques Warnery

L'i20 N n'a pas à attendre la retraite de la Ford Fiesta ST pour prendre le pouvoir chez les petites GTi. Ses manières communicatives, son châssis incroyable et son caractère de teigne donnent des envies de faire les 400 coups. Ses vertus rafraîchissantes font l'effet d'un véritable élixir de jeunesse. Elle y ajoute une endurance et une efficacité sur piste qui en font une excellente monture pour les amateurs de sorties circuit. La petite Hyundai incarne l'esprit GTi avec une sincérité dont il faut profiter au plus vite.



LE GRIP ET L'AUTOBLOQUANT MÉCANIQUE
OFFRENT UNE EXCELLENTE MOTRICITÉ **SANS JAMAIS**
ÉLARGIR LA TRAJECTOIRE.



RETOUR AUX SOURCES

Chaque mois, *Sport Auto* prend possession d'une voiture qui a marqué son histoire et celle de l'automobile. Au volant, un journaliste habitué aux sportives contemporaines.

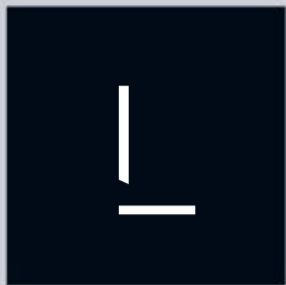




RETOUR AUX SOURCES
Chevrolet Corvette C4 (1987)

Born in the USA

Emblématique sportive américaine née en 1953, la Corvette perdure et fait partie des icônes planétaires de l'automobile. **Cette quatrième génération, typiquement ancrée dans les années 80, a marqué les esprits.**



es souvenirs d'enfance sont, paraît-il, gravés à jamais dans nos esprits. Petit, donc, lors de mes régulières vacances en Corrèze, à Saint-Bonnet-les-Tours-de-Merle très précisément, je me rappelle cet Américain curieux de connaître la France rurale qui avait acheté une maison de village en face de la grande ferme de Jean-Mi. Jusque-là, rien d'incroyable, me direz-vous,

sauf que notre homme avait emporté dans ses bagages sa voiture : une Chevrolet Corvette C3 blanche qui détonnait drôlement sur la place de l'église aux côtés des Renault 18 break, Citroën GSA, Opel Kadett et Alfasud familiales. Déjà fana d'automobile, j'apprenais à mes cousins, qui appelaient ça la « *Porsche américaine* », qu'il s'agissait d'une Corvette. Je me souviens de ces gros feux ronds et de ce ronron mécanique quand Bob sortait son auto. Plus tard, je lus que Chevrolet présentait une nouvelle Corvette (la quatrième génération) dont les lignes ne pouvaient laisser indifférent. A l'école, avec d'autres mordus comme moi, on se disait que c'était forcément une voiture de course. Nos maigres notions techniques d'élèves de sixième nous attiraient uniquement vers la vitesse de pointe qui, selon nous, était le mètre étalon d'une sportive : plus de 230 km/h ! Enorme à l'époque et due, en partie, au joli Cx de 0,34 qui dans les années 80 constituait une belle performance. Il apparaît donc normal que lorsque la mission d'aller essayer ce modèle en 2022 m'a été proposée, je n'aie pas hésité longtemps. Quarante ans après sa première présentation au public, la Corvette C4 surprend toujours autant par son style et ses proportions : 4,49 m de long pour 1,81 m de

large et seulement 1,19 m de haut. Dans cette ravissante livrée bordeaux, la GT de Bowling Green nous attend moteur tournant devant le showroom d'Autology, qui a mis à notre disposition cet exemplaire affichant 100 000 km au compteur. Le V8 grommelle et les échappements éructent une sonorité typique d'outre-Atlantique magnifiée par la ligne inox de cette version datant de 1987. Il faut quand même avouer que, presque quarante ans après que cette Corvette m'a fait fantasmer sur papier glacé, m'apercevoir qu'il s'agit d'une boîte automatique déclenche une arrière-pensée négative : comment peut-on la ranger dans la catégorie des sportives, affublée d'une telle boîte de vitesses ? Eh bien, cher lecteur, vous le lirez plus loin, je me suis trompé...

L'habit ne fait pas le moine

A la découverte de l'habitacle, ce n'est pas une douche froide, mais glaciale ! Probablement futuriste à sa sortie, la planche de bord 100 % ronce de plastique détonne totalement à l'intérieur d'une GT ou d'une sportive. La qualité de construction évoque celle d'une mauvaise production Renault des années 80, et encore, une banale R11 semble mieux finie. En revanche, il y règne une drôle d'ambiance avec cette instrumentation numérique dont on peut changer le système métrique (vitesse de kilomètres en miles, température de degrés Celsius en Fahrenheit et consommation de l/100 km en MPG, « *miles per gallon* »), le frein à main à gauche ou les réglages d'essuie-glaces situés sur la portière. Très bonne nouvelle côté position de conduite avec un siège enveloppant, relativement moelleux, et des commandes qui tombent idéalement sous la main. La Vette a aussi la riche idée de faire profiter du paysage ses occupants avec une excellente vision périphérique grâce à des montants fins, de ●●●



TECHNIQUE

Années de production : **1983-1996** Exemplaires produits : **358 180**
Moteur : **V8 atmo, 16 S** Cylindrée : **5 733 cm³** Puissance maxi : **248 ch** Transmission : **roues AR, 4 rapports auto**
Suspension AV : **roues indépendantes, double triangulation, ressort à lames transversal en fibre de verre, barre antiroulis** Suspension AR : **roues indépendantes, essieu multibras, ressort à lames transversal en fibre de verre**
Poids annoncé : **1 532 kg** L - l - h : **4 490 - 1 810 - 1 190 mm** Empattement : **2 450 mm** Roues : **205/50 R 16**
Réservoir : **76 l** Prix à l'époque : **environ 240 000 F** Cote actuelle : **environ 20 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **+ de 230 km/h** 0 à 100 km/h : **6"2**



Désinvolte, la qualité de finition est le gros défaut de cette quatrième génération de Corvette. Heureusement, l'équipement est complet, mais l'instrumentation numérique ne se montre pas toujours très lisible. Les phares escamotables rangent immédiatement cette auto dans la période des années 80.

Bonne nouvelle côté position de conduite avec un siège enveloppant et des commandes qui tombent idéalement sous la main.



Ce qu'en disait *Sport Auto*

Sport Auto n° 253

Février 1983 (version 205 ch)

Par Gilles Dupré

C' est sur le célèbre circuit de Riverside que nous avons pu essayer cette nouvelle Corvette.

Les impressions enregistrées, avant même de prendre la piste, sont favorables. D'abord, la position de conduite, réglable tous azimuts, est excellente et particulièrement adaptée à la conduite sportive. Ensuite, le moteur est agréable à plus d'un titre. Le bruit, sans avoir la noblesse des mécaniques élaborées avec des arbres à cames en tête partout, est très séduisant. La tonalité est grave. Les « gargouillis » dans l'échappement, en décélération, sont typiques. L'ensemble possède un côté comique mais attachant pour le fanatique. En outre, ce moteur « respire » bien, ce qui est loin d'être habituellement

le cas aux U.S.A., avec les très sévères normes antipollution en tout genre. Le grand motif de satisfaction et de surprise provient des qualités routières. Le comportement est réellement équilibré. Au départ, la tenue de route est tout à fait neutre. Le train avant est très directeur et la Corvette ne sous-vire que si vraiment il y a une vitesse d'entrée dans le virage très excessive. Au contraire, elle est progressivement survireuse avec l'utilisation de sa puissance. Ce survirage n'est ni brutal ni démesuré. Il permet de parfaitement contrôler la Corvette et d'accélérer tôt, sans lever ensuite le pied, en glissant proprement des quatre roues, volant légèrement contrebraqué, avec une motricité idéale. C'est sain, c'est précis, c'est facile à maîtriser et c'est efficace.



Bien assis aux commandes de cette emblématique production 100 % américaine, le conducteur prend un réel plaisir au volant. Grâce à ce fabuleux V8 disposé à l'avant, en dépit d'une puissance qui fait sourire de nos jours, les performances sont très honnêtes malgré une boîte automatique classique à 4 rapports seulement.



Ce qu'en dit *Sport Auto*

Février 2023

C' est très honnêtement une excellente surprise tant au niveau mécanique que du comportement routier. Quant à la sonorité du V8, elle est tout simplement extraordinaire. Si nous craignons une transmission automatique totalement inadaptée à une conduite enjouée, nous avons été agréablement étonnés par l'ensemble moteur-boîte assez convaincant sans toutefois rivaliser avec une bonne boîte manuelle. Et puis la cote n'a rien de délirant et la fiabilité est au rendez-vous.



RETOUR AUX SOURCES Chevrolet Corvette C4 (1987)

larges surfaces vitrées et, pour couronner le tout, un toit amovible transparent qui illumine et égaie un peu cet habitacle tristounet. Une véritable invitation au voyage qui commence en abaissant le gros levier de la boîte automatique sur D.

Le régime du V8 descend d'un cran et la C4 effectue ses premiers mètres, sans accélérer, à la vitesse d'un homme qui trotte. Une légère pression sur l'accélérateur et la bête se cabre gentiment. Immédiatement, je ressens qu'il y a du monde sous le capot, alors qu'à ma grande surprise il s'agit tout simplement de la version intermédiaire, apparue en 1987, du V8 5,7 l ne développant que 248 ch mais 46,3 mkg de couple. Tout ça ramené aux seulement 1 532 kg de l'engin doit nécessairement prodiguer des performances plus qu'intéressantes. Les a priori négatifs disparaissent au fur et à mesure que les kilomètres défilent. Le V8 chante et pousse réellement. Parfois, le plaisir de conduite tient à peu de chose.

Plaisirs simples

J'ai beau le répéter et passer pour un vieux schnock amoureux du pétrole et absolument insensible aux aléas dus au réchauffement climatique, rassurez-vous, je suis parfaitement conscient du monde dans lequel nous vivons. Reste que conduire un V8, qui plus est américain, a quelque chose de magique. Il y a tout d'abord ce sentiment de puissance et surtout cette sonorité. Je me souviens d'avoir été estomaqué lors d'un voyage aux Etats-Unis à l'adolescence par le son généré par une simple camionnette de livraison, une Ford Econoline, de mémoire, quand nous avions, en Europe, les Peugeot J5 et Mercedes MB100, abreuvées au gazole, aux désagréables claquements qui venaient polluer nos tympans et nos poumons. La Corvette, c'est l'Amérique sur quatre roues. Mais quatre roues qui tiennent par terre, contrairement à un grand nombre de ses

compatriotes dites « muscle cars », dont la spécialité était de rouler en ligne droite, et encore, il fallait que ce soit sec. Durant l'essai de cette C4 bien chaussée de Michelin Pilot Sport en excellent état, malgré des routes grasses et une température proche du 0 °C, c'est avec une certaine décontraction que nous filons à travers les forêts des Yvelines à bonne allure.

La direction assistée offre ce qu'il faut de précision sans être trop lourde ou trop légère, l'amortissement fait honnêtement son travail en digérant assez bien les irrégularités de la chaussée, la motricité ne montre pas de signes de faiblesse et le freinage assure de bons ralentissements, en conduite enlevée en tout cas. Il est probable que, le couteau entre les dents, dans la descente du Turini, en mode Rallye Monte-Carlo, la sportive de GM avouerait quelques lacunes. Et la boîte dans tout ça ? Eh bien, c'est plutôt l'agréable surprise. Attention, n'allez pas croire que vous avez affaire à une transmission à double embrayage rapide et intelligente, loin de là. Dépourvue de frein moteur, elle a tout de même la bonne idée d'égrener les quatre vitesses de manière assez prompte et répond bien au kick-down. De toute manière, couple et puissance étant présents de 1 000 à 6 000 tr/mn, elle a droit à l'erreur en n'étant pas forcément sur le rapport idoine. Et si vous avez besoin de watts, le duo V8-BVA envoie la sauce avec une certaine générosité. C'est ça, l'Amérique ! Bien sûr qu'elle a des défauts, cette Corvette, mais de nos jours, à 20 000 € environ, il est possible de s'offrir un vrai morceau des Etats-Unis qui, d'après nos renseignements, se montre très fiable. Je comprends encore plus pourquoi mon voisin Bob, de Corrèze, l'avait embarquée dans ses bagages... ●

Remerciements : ce sujet aurait été impossible sans l'aide précieuse d'Autology, ni la gentillesse et la disponibilité de Ludovic. Pour découvrir d'autres pépites, c'est sur www.autology.fr

Les a priori négatifs disparaissent au fur et à mesure que les kilomètres défilent. Le V8 chante et pousse réellement. Le plaisir de conduite est bien présent.





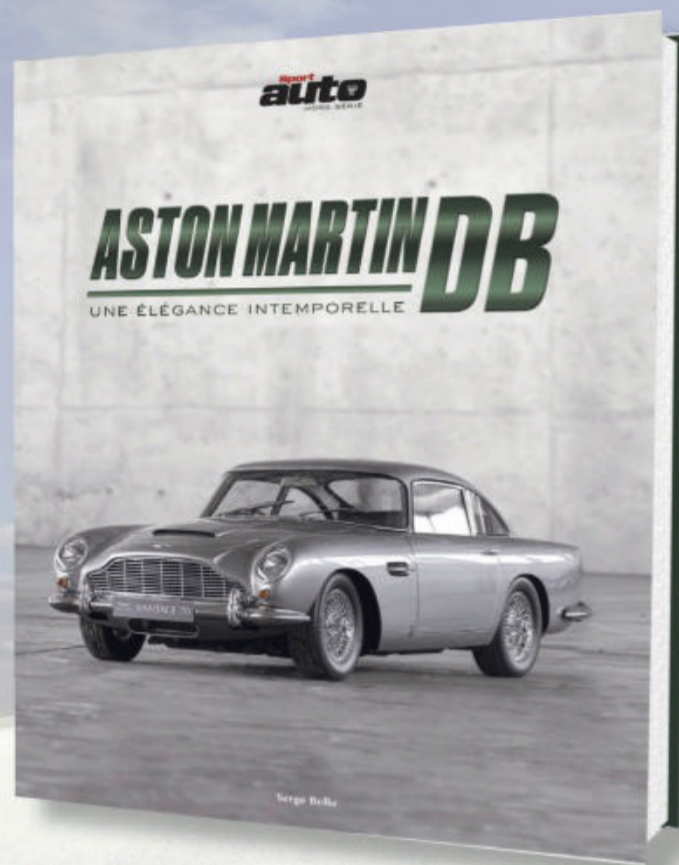
32%
de réduction

1 n° de Sport Auto/mois
+ 1 Guide F1/an
+ 1 hors-série/an
+ ASTON MARTIN DB,
une élégance intemporelle

=
5€99
seulement
par mois au lieu de 8,84€*

Abonnez-vous sans engagement

Et recevez ce bel ouvrage illustré de photos
d'archives et articles d'époque.



ASTON MARTIN DB, UNE ÉLÉGANCE INTEMPORELLE

Marque britannique par excellence, Aston Martin se différencie depuis toujours par la sobriété et la classe de ses automobiles ; un style épuré relativement rare dans un milieu qui choisit bien souvent l'exubérance.

Cet ouvrage est plus spécialement consacré aux modèles DB. David Brown a en effet su relancer la marque en produisant ces voitures emblématiques comme la légendaires DB 5 de James Bond. 70 ans d'histoire sont ici retracés, matérialisés par 8 grandes familles de DB, directement associées à leurs créateurs... et aux propriétaires successifs de l'entreprise.

Un ouvrage de 176 pages superbement illustré par des photos d'archives.

Serge Bellu. Hors-série Sport Auto.
176 pages. Dimensions : 24,5 x 28 cm

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

733

1 JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

-32%

#M041 #D1399112

LA MEILLEURE OFFRE

Sport Auto chaque mois + un Hors-Série par an pour 5,99€ par mois au lieu de 8,84€* puis la 2^{ème} année 6,50€/mois.

En cadeau, recevez l'ouvrage Aston Martin DB. (1)

Résiliable à tout moment sans frais.

Je complète l'IBAN ci-dessous à l'aide de mon **Relevé d'Identité Bancaire (R.I.B)** à joindre.

IBAN :

Vous autorisez ERAS, 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 ERAS. Créancier : ERAS - 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°). (2)

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 !



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 31/12/2023 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 : ERAS. 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 ERAS - DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com



2 J'INDIQUE LES COORDONNÉES DU BÉNÉFICIAIRE DE L'ABONNEMENT :

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

CP** : Ville** :

Date de naissance : (pour fêter son anniversaire) Tél. (portable de préférence) : (envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :

(Pour gérer l'abonnement, accéder aux services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. L'adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.)

EN VRAI

106.

PETITES ANNONCES

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

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

Laurent Villaron

92.

C'EST LA MIENNE...

Porsche 911 Turbo S

Cédric a attendu ses 52 ans pour s'offrir son rêve, dont il profite lors de ses passages en métropole. Sa passion pour les Porsche est palpable, mais il ne ferme pas la porte aux autres sportives.



94

À VOTRE AVIS...

Le courrier du mois, vos photos



Thomas Riaud

96

ACHETER UNE OCCASION

Opel Speedster



100

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Laurent Villaron



Cédric vit une belle idylle avec sa **Porsche 911 Turbo S**. Son confort, ses performances et sa facilité de conduite l'étonnent chaque fois qu'il s'installe à son volant.



P

Pourquoi j'ai craqué

J'ai démarré à 31 ans avec un Audi TT 1.8 T traction que je n'ai malheureusement pas pu garder, car je venais

de devenir papa. Ensuite, j'ai dû attendre vingt-deux ans pour me racheter une sportive. J'habite en Guadeloupe et reviens environ tous les deux mois en métropole. Je voulais une Porsche pour faire des balades avec ma femme. On m'a présenté un Boxster 981 265 ch en visioconférence et j'ai tout de suite craqué. Ma femme et moi, nous avons commencé par une promenade vers les châteaux de la Loire. J'ai été piqué par la passion et bluffé par cette petite auto, géniale à conduire.

Quelque temps plus tard, j'ai eu envie de passer à la 911. Je visais la génération 991, en 4S ou GTS. Je me suis retrouvé nez à nez avec cette magnifique 991.1 Turbo S Midnight Blue, particulièrement élégante. Le vendeur m'a convaincu de faire l'effort financier pour franchir le pas et entrer dans la galaxie Turbo. J'ai bien fait de l'écouter. Je voulais une GT capable de traverser l'Europe, quelles que soient les conditions... C'est l'outil idéal.

Le jour où je l'ai vue

Le jour où je l'ai récupérée, elle avait été magnifiquement préparée. Elle était comme neuve : un rêve se réalisait pour moi. Nous sommes tout de suite partis pour

un périple de 3 600 km vers la Suisse, les grands lacs du Nord de l'Italie, puis Maranello et Modène. Nous avons fait notre petit pèlerinage dans la région avec visite des musées et de ses deux restaurants mythiques : le Montana et le Cavallino. Ensuite, j'ai voulu rapporter ma Porsche jusqu'à Stuttgart et ainsi voir ce qu'elle avait dans le ventre sur l'autoroute allemande : c'est un avion ! Ces 3 600 km m'ont convaincu que la Turbo S représentait la quintessence d'une GT au long cours. Quand je souhaitais me reposer, ma femme prenait le volant et je pouvais incliner le siège pour un petit somme. Chose impossible parmi les GT concurrentes offrant seulement deux places. De plus, les strapontins, une fois rabattus, permettent de loger des sacs souples. Cette auto est très pratique, sûre et facile à mener bon train grâce à sa transmission intégrale et ses quatre roues directrices. En plus, elle est très bien équipée : sièges chauffants ventilés, hi-fi Burmester, freins céramique, toit ouvrant...

Si c'était à refaire

Je n'ai pas grand-chose à lui reprocher, c'est un couteau suisse, et je signerais de nouveau. Ma seule réserve concerne l'interface plus ancienne des 991.1 qui n'intègre pas l'Apple CarPlay. Pas trop gênant sur une pistarde, ce manque est plus marqué sur une auto à la vocation routière. Et une Turbo S phase 2 dispose aussi de 580 ch... Donc si j'avais eu un peu plus de moyens

à ce moment-là, j'aurais choisi le modèle restylé. Mais rassurez-vous, cela ne m'empêche pas de dormir ! (Rires.)

Et si je la remplaçais...

Je resterais chez Porsche et opterais pour une 911 Turbo S génération 992. Je suis curieux de voir ce que donneraient les 650 ch. Mais les prix en occasion sont encore trop élevés. Je n'achète jamais de voitures neuves car je veux profiter de la première décote. Les économies réalisées, je préfère les réinjecter dans d'autres autos afin de me faire plaisir quand je rentre en métropole pour mes road trips. J'ai récemment craqué pour une Corvette C7 Targa. Elle coûte moitié moins que ma Turbo S mais offre un agrément extraordinaire avec son gros 6.2. La Corvette attire les regards et la sympathie. En comparaison, la Porsche est presque trop discrète... J'ai également la chance d'avoir une Morgan, pour des sensations plus authentiques. J'aime varier les plaisirs. Mais ma Turbo S est bien la plus envoûtante. ●

Remerciements à The Motors Gallery (78) pour son accueil.

NOTRE AVIS

Cette génération de 911 Turbo reste un must have pour celle ou celui qui rêve de la GT idéale. Les concurrentes sont moins performantes, moins faciles à vivre, moins accessibles sur le plan de la conduite par tous les temps. Bref, la référence, c'est bien elle.

Porsche 911 Turbo S (991.1)

Année : 2014 Kilométrage : 26 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **flat 6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **3 800 cm³**
 Puissance maxi : **560 ch à 6 500 tr/mn**
 Couple maxi : **76,5 mkg à 2 200 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 7 rapports robotisés, double embrayage**
 Poids : **1 680 kg (avec les pleins)**
 V. max. : **318 km/h**
 0 à 100 km/h : **3"1**

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : **n'est plus produite**
 Prix du neuf à l'époque : **197 288 € (hors options & carte grise)**
 Prix de la voiture actuellement : **145 000 €**
 Prix le plus bas pour ce modèle : **125 000 €**
 Coût d'une révision annuelle : **1 100/1 700 € (révision petit/grand service)**
 Coût de 4 pneus : **1 450 € (Michelin Pilot Sport 4 S)**



"Dès que je l'ai récupérée, nous sommes partis pour un périple vers la Suisse, les grands lacs du Nord de l'Italie, puis Maranello et Modène, et retour par Stuttgart. Ces 3 600 km m'ont convaincu que la Turbo S représentait la quintessence d'une GT au long cours."

À VOTRE AVIS

Rubrique coordonnée par Jean-Eric Raoul



POUR NOUS CONTACTER...

E-mail sportauto@reworldmedia.com Web www.sportauto.fr
 Courrier **Sport Auto (rédaction), 40, avenue Aristide-Briand. CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex**
 Facebook www.facebook.com/sportautomag



30 ch. Légère perte, d'après vous... C'est de l'arnaque, mais bien sûr, on ne touche pas à la reine Alpine. Cerise sur le gâteau, l'avis de Jacques Warnery, qui écrit : « Les 8 ch supplémentaires de l'A110 S ne changent guère la donne. » Sans blague ?!
Renato Napoli

Voilà deux courriers qui nous rassurent sur l'utilité de nos tests sur bancs de puissance. Petite précision préliminaire : en dépit de la rigueur du travail de DM Performance et de la qualité du matériel utilisé, il reste toujours une marge d'erreur lorsque l'on réalise une mesure « à la roue » plutôt que sur banc moteur. Ceci posé, nous notons en effet régulièrement des écarts avec les chiffres annoncés par les constructeurs. Le plus souvent, il s'agit d'un déficit sur les moteurs atmosphériques, et cela peut être un surplus avec les moteurs suralimentés. La température joue effectivement beaucoup, mais vous vous en rendez certainement compte par vous-même : votre voiture ne roule jamais mieux que lors d'une belle journée d'hiver ensoleillée et fraîche, lorsque l'air admis est plus sec et plus dense. Quant à nos appréciations sur la perte de puissance jugée « légère » sur l'Alpine, il s'agissait de

comparer les 267 ch obtenus cette fois aux 273 ch mesurés lors d'un test précédent avec un modèle identique. Mais en effet, nous sommes bien loin des 300 ch annoncés, quelles que soient les conditions de température et de pression...

Coquilles d'huître

J'entame ma cinquante-troisième année de lecture de *Sport Auto*, dont les exemplaires sont soigneusement archivés. Je note que dans le numéro de janvier 2023, deux coquilles (d'huître ? c'est la saison...) se sont glissées : dans l'hommage à Patrick Tambay, sa date de naissance est 1949 et non 1940 ; dans l'édito, chez Ferrari, il n'y a jamais eu de modèle 512 T mais 312 T, en précisant que le V12 est à 180°.
Michel Guérin

Merci d'avoir relevé ces erreurs et toutes nos excuses aux autres lecteurs. Patrick Tambay est effectivement né le 25 juin 1949. Et c'est bien à la 312 T de Formule 1 que l'édito faisait allusion. Nous allons devoir surveiller le pavé numérique de nos ordinateurs, qui semble doué d'une certaine liberté créatrice !

Vive l'hiver !

Je lis vos articles depuis quelques années déjà pour leur sérieux (souvent), leur culture (parfois). Mais je suis plus que surpris quand je vois dans le n° 731 que la puissance au banc de l'Alpine A110 S est mesurée à 11 % de moins qu'annoncé, et que l'on met cette perte sur le compte d'une température élevée de 23 °C ! Mazette, ma Chiron en été, avec des températures avoisinant les 40 °C, n'aurait donc pas plus de puissance qu'une Clío R.S. à 15 °C ?

Plaisanterie mise à part, cela laisse-t-il penser que les puissances annoncées ne sont valables qu'en hiver ?
Laurent G.

Pas un cheval !

Je souhaite réagir après l'essai de Fiesta ST et son test de puissance : elle n'a même pas perdu un cheval, bravo à Ford. Et là, je reprends mon n° 731 avec l'essai de l'Alpine et je découvre qu'elle perd carrément plus de

sportauto@reworldmedia.com

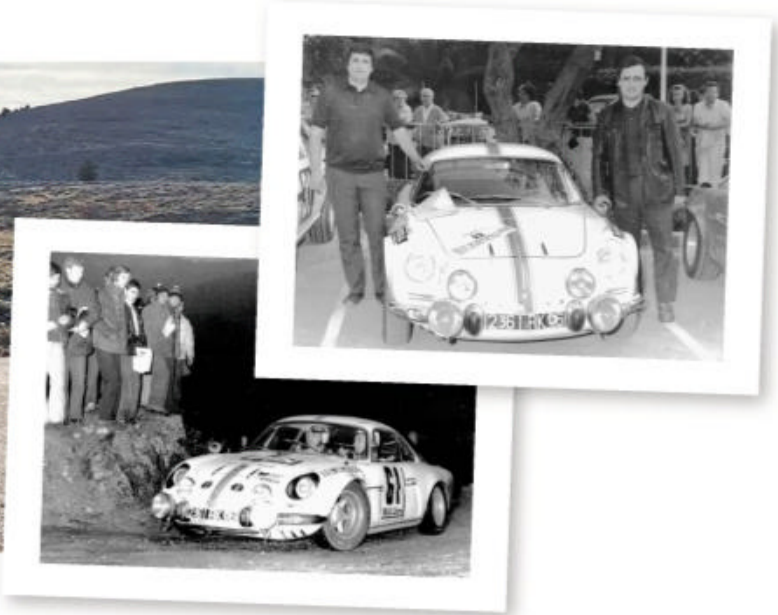
CAR SPOTTERS

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.



McLaren Speedtail, etc.

Petit passage par le Royal Monceau, à Paris, après les cours, et me voilà face à une McLaren Speedtail, une Bugatti Chiron Super Sport 300+ et une Lamborghini New Countach. Même moi qui ai l'habitude de ce genre de spots, j'en reste sans voix et les mains tremblotantes !
Hugo Amadiou



Retour à la maison

Nous sommes au printemps 2021. Je suis à mon bureau et l'on me transfère un appel : « Bonjour monsieur, je vous appelle un peu au hasard, je suis à la recherche d'un Monsieur X, dont le père a disputé des rallyes dans les années 70 en Berlinette Alpine. Il y a peut-être des chances que ce soit vous... ? » En quelques secondes, je fais un bond d'une cinquantaine d'années en arrière ; je me revois minot, assis dans le siège passager de l'Alpine de mon père. On quitte un parc fermé à Antibes, à Saint-Raphaël ou ailleurs. Il me prend avec lui dans la voiture pour rentrer à la maison. Le monsieur m'explique qu'il vient de racheter une Alpine 1300 G avec laquelle mon père a couru en 1970, une Groupe 4 avec caisse légère, réservoir central et boîte 5, qui avait la particularité d'être blanche avec une bande bleue. Le fichier Alpine est formel, cette voiture a appartenu et a été pilotée par mon père. Sur l'une des photos qu'il me transmet par e-mail, mon père et son copilote posent fièrement à côté de la voiture avant le départ d'une épreuve. Il n'y a plus de doute, tout correspond. Le soir même, je ressors de vieux films familiaux dans lesquels je retrouve le départ d'une course sur le circuit Paul Ricard. La qualité n'est pas très bonne, mais le caméraman amateur essaie de suivre

une Berlinette blanche à bande bleue... J'envoie la vidéo au propriétaire de la voiture, qui est aux anges. Nous restons en contact. Je retrouve d'autres photos, une ancienne plaque de rallye... En juin 2022, notre homme m'invite chez lui, dans l'Aveyron, pour voir la voiture. Il me dit qu'il n'a toujours pas l'intention de la vendre, mais que si un jour il devait s'en séparer, il préférerait que ce soit moi qui la récupère. Le 11 juillet, nous nous retrouvons avec mon fils devant cette voiture qui me semble toute petite alors qu'enfant, je la trouvais si grande. Je reste un long moment à la regarder, à m'imprégner de cette ligne si simple et de cette personnalité si forte. Puis nous partons l'essayer. Je retrouve le bruit, les odeurs qui me ramènent cinquante ans en arrière. Mon fils part l'essayer à son tour. Je suis très ému de le voir assis dans l'auto de son grand-père ; les deux ne se sont pas beaucoup connus. Cette voiture sera leur trait d'union. Le 6 août, nous bravons l'affluence estivale avec un camion de location. 500 km séparent Cannes de l'Aveyron. Nous partons chercher notre Alpine. Notre hôte nous accueille, lui aussi est très ému, mais pas pour les mêmes raisons... Quelques heures plus tard, je prends une belle photo par la vitre arrière du camion. La voiture traverse le département du Var cinquante-deux ans après avoir terminé à la deuxième place du rallye du même nom. Elle est de retour à la maison ! Le lendemain, impossible de résister.

L'arrière-pays cannois nous tend les bras ; direction le village de Gourdon, puis le plateau de Caussols, une spéciale du Rallye d'Antibes que la voiture a terminé à la 4^e position, toujours en 1970. La semaine prochaine, nous avons un rendez-vous important. Nous devons nous rendre avec la voiture chez le copilote de mon père. Le monsieur était carrossier à Cannes. Ensuite, la voiture partira en restauration. Elle a été repeinte en bleu en 1974 ; elle va retrouver sa configuration d'origine. Puis, cette auto n'étant pas destinée à devenir une pièce de musée, nous allons nous inscrire dans des courses historiques. Quelqu'un là-haut veillera sur nous...
P. G.

Bien belle histoire que celle de ces retrouvailles. Ces autos

sont bien plus que des morceaux de métal (et de résine, en l'occurrence !) sur roues.

On s'y croyait

Quel bonheur, dans votre numéro de décembre, que la lecture du compte rendu de l'essai en passager de l'Aston Martin par Laurent Chevalier. Je me croyais dans la voiture, partageant tous ses instants de crainte et de bonheur. Dommage que vous n'éditioniez plus vos DVD. J'ai peu de récits en mémoire de cette intensité. Il me faut remonter à une étape du Rallye Bandama dans les années 70, ou à des essais de José.
Charles Ballerini



Aston Martin DB11

Au retour de la plage de Seignosse, en vacances dans les Landes, je suis tombé nez à nez avec cette sublime Aston Martin DB11. Je n'ai pas l'habitude de voir ce genre de voiture dans mon petit village !
Robin Béchet (11 ans)



Porsche 911 GT3 RS

Après des vacances en camping à Maisod dans le Jura cet été, rencontre inattendue devant le lac de Vouglans avec une de mes voitures préférées, une GT3 RS, dotée de jantes à couper le souffle.
Nico D.

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

Opel Speedster

De 2000 à 2005 A partir de 21 000 €

Hormis les quelques versions OPC, Opel ne nous a pas habitués à produire des modèles sportifs. **Mais il y a eu des exceptions ! Parmi elles, on se souvient de l'alliance avec Lotus, pour proposer sa vision de l'Elise, à travers le Speedster...**

Opel s'est rapproché de Lotus pour en extrapoler une Elise revue et corrigée. Cela a donné le Speedster, avec sa carrosserie en matériaux composites très anguleuse et au style très personnel. A vrai dire, même s'il hérite bien du châssis en aluminium léger et rigide de l'Elise, le Speedster ne ressemble pas à la petite anglaise... et pas vraiment à une Opel, ce qui est heureux ! Lancé fin 2000, le Speedster commence sa carrière en recevant un 4 cylindres 2.2 atmosphérique de 147 ch placé, comme sur l'Elise, en position centrale arrière. Ce moteur à distribution par chaîne issu de la banque d'organes d'Opel est réputé très fiable. Il suffit à procurer de bonnes performances et un vrai plaisir de conduite, le Speedster étant un poids plume de moins de 900 kg et doté de trains roulants précis et incisifs. Cette version sera

bientôt rejointe par une « turbo », commercialisée dès 2003 et reconnaissable aux écopes latérales agrandies. Grâce à la suralimentation, la puissance fait un bond à 200 ch, ce qui transfigure la voiture. De petit roadster sympathique, on passe à un engin performant capable de tenir tête à des sportives prestigieuses. L'entretien, devient un peu plus onéreux, avec une courroie de distribution à remplacer tous les cinq ans. Cette version suralimentée, plus rare et plus recherchée, s'affiche à 35 000 €. Les Speedster 2.2, qui représentent les deux tiers de l'offre, s'échangent en fonction du kilométrage de 21 000 à 29 000 € environ. Une somme raisonnable pour s'accorder une auto de caractère – et produite à seulement 5 195 exemplaires toutes versions confondues.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Fabriqués à Hethel chez Lotus, ce roadster hérite de la structure en aluminium de l'Elise. C'est une pièce qui, en cas de choc, se répare difficilement et à grands frais chez un spécialiste. Regardez le châssis au niveau des fixations des triangles, car s'il y a eu un choc, c'est ici que l'on peut en voir les séquelles. De même, la carrosserie en composite doit paraître homogène, des écarts importants ou irréguliers entre les éléments témoignant d'un probable accident. Bien vérifier l'état des visseries, notamment leur éventuelle corrosion, qui en dit long sur le bon entretien. Cette carrosserie basse est naturellement très exposée et peut donc porter des stigmates (surtout sur la face avant). Sachez que certains éléments spécifiques au Speedster sont devenus introuvables, comme les optiques.

02. TRANSMISSION

Cette propulsion reçoit une boîte mécanique à 5 rapports, sur le 2.2 comme sur le turbo. Dans les deux cas, outre un guidage sans faille, la fiabilité est avérée. La seule faiblesse est l'embrayage, dont l'usure varie très fortement selon l'usage fait de la voiture. Pour la turbo, il faut compter 580 € de pièces, ce qui fait gonfler la facture à près de 1 000 € chez un indépendant avec la main-d'œuvre.

03. IDENTIFICATION

Les numéros d'identification (qui doivent figurer sur la carte grise) sont gravés sur un « autocollant constructeur », visible dans l'embrasure de la porte côté passager.

04. ENTRETIEN

Bien que rare et performante, cette authentique sportive n'en demeure pas moins très abordable à l'usage, y compris en version de pointe « turbo », prise ici comme référence. Ainsi, pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 700 € environ.

05. INTÉRIEUR

L'intérieur, minimaliste, est presque un copier-coller de celui de l'Elise, avec la structure apparente en aluminium. Excepté le cuir des sièges, de qualité, les divers revêtements ne vieillissent pas bien si l'on n'en prend pas soin, et les ajustages restent approximatifs. Vérifiez le bon état du toit amovible ainsi que ses fixations. Le peu d'électronique embarquée ne pose guère de souci, y compris au niveau de l'affichage digital. Enfin, contrairement aux versions anglaises ou allemandes, il n'y a pas eu de séries spéciales réservées à la France.

Les essais de Sport Auto

- N° 464 (09/00) **Essai Speedster 2.2**
- N° 472 (05/01) **Match Speedster vs Lotus Elise**
- N° 484 (05/02) **Dossier cabriolets (Speedster 2.2)**
- N° 495 (04/03) **Contact Speedster Turbo**



LA STRUCTURE EN ALUMINIUM EST APPARENTE.
LE CUIR DES SIÈGES EST DE QUALITÉ, MAIS LES AUTRES REVÊTEMENTS
NE VIEILLISSENT PAS BIEN SI L'ON N'EN PREND PAS SOIN.



LES ROULEMENTS AVANT SONT RÉPUTÉS FRAGILES, AU POINT DE POUVOIR PERDRE UNE ROUE. CE SOUCI CONCERNE AUSSI L'ARRIÈRE. **HEUREUSEMENT, IL EXISTE UN KIT À MONTER POUR ÉVITER CE... DÉSAGRÉMENT.**



06.

MOTEUR

Pour motoriser son Speedster, Opel est allé puiser dans sa vaste banque d'organes. Le 2.2 Ecotec atmosphérique, doté d'une solide distribution par chaîne, est fiable. Et malgré une puissance raisonnable de 147 ch, il n'est jamais trop sollicité pour déplacer les 876 kg de l'ensemble. Sa seule petite faiblesse concerne le joint du filtre à huile, qui peut fuir. Quant au 2.0 turbo de 200 ch, il a lui aussi été éprouvé sur d'autres Opel, notamment les versions sportives OPC. Bien qu'un peu plus lourd, avec une masse donnée à 930 kg, il n'est pas non plus surexploité, d'où une très belle fiabilité également. Il faudra en revanche songer à changer la courroie de distribution tous les cinq ans, dans la limite de 50 000 km, ce qui revient à 900 € environ chez un indépendant avec la pompe à eau. Dans tous les cas, pour une simple révision annuelle avec la vidange et le changement des filtres, comptez un peu moins de 300 €.

07.

TRAINS ROULANTS

La légèreté du Speedster a bien des vertus, à commencer par celle de préserver les trains roulants, même en usage sportif. Autre argument : les pièces ne sont pas chères. Ainsi, une simple paire de disques coûte à peine 190 € ! Mais le Speedster n'est pas au-dessus de tout reproche. Les roulements avant sont réputés fragiles, au point de pouvoir perdre une roue. Ce souci concerne aussi l'arrière, mais le cardan empêche la roue de sortir. Heureusement, il existe un kit à monter pour éviter ce... désagrément. Quant aux suspensions, signées Bilstein avec des ressorts Eibach, elles sont d'excellente qualité, si bien qu'il n'y a pas à changer les amortisseurs. Mais cela impose tout de même un retarage tous les 40 000 km, ce qui apporte un vrai plus côté comportement. Le souci majeur concerne les pneus d'origine en 175 (en 17 pouces), qui ne sont plus fabriqués. Il faut mettre du 185 pour préserver les jantes initiales (ce qui peut poser problème lors du contrôle technique) ou monter d'autres roues. Enfin, l'ABS est trop sensible et pénalise la conduite en usage rapide, mais il est déconnectable.

LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Le Speedster a permis à Opel de proposer, à bon compte, une auto fun et bien née, puisqu'elle utilise des éléments déjà éprouvés. C'est le cas du châssis et des trains roulants fournis par Lotus, Opel s'étant contenté d'implanter des blocs issus de la grande série. Ce Speedster affiche une excellente fiabilité, y compris les versions Turbo, qui ont été modifiées pour obtenir davantage de puissance. C'est objectivement une bonne petite sportive, sans histoire. »

Cédric Delage,
spécialiste de l'Opel Speedster
Tél. : 06.22.11.10.89
E-mail : contact@delage-speedster.com



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Oubliez cette piste, le Speedster est trop ancien pour y être vendu. En revanche, pour trouver des pièces mécaniques et faire le petit entretien, pourquoi pas.

Les spécialistes du haut de gamme

L'Opel Speedster est assez exclusif pour intéresser les professionnels, donc c'est plutôt une bonne filière. Quitte à devoir payer le prix fort, cependant, exigez un exemplaire irréprochable toujours bien suivi, à l'historique limpide, vendu avec une garantie totale.

Les particuliers

L'essentiel de l'offre se situe chez les particuliers, avec de beaux modèles... mais aussi de moins beaux. De nombreux Speedster proviennent de l'étranger – notamment d'Allemagne –, et certains ne sont pas d'origine : méfiance, d'autant que les kilométrages peuvent être modifiés. Visez un bel exemplaire, entretenu régulièrement et d'origine.

Le club

Le Speedster a ses adeptes, mais faute de club spécifique, on trouve un grand nombre de forums qui lui sont consacrés, en particulier en Suisse (www.myspeedster.ch). Le spécialiste français de ce modèle reste le site Internet delage-speedster.com, qui propose même des pièces neuves ou d'occasion.

Merci à **Cédric Delage**, spécialiste de l'Opel Speedster, pour les prix communiqués.
Tél. : 06.22.11.10.89. E-mail : contact@delage-speedster.com

Les prochains dossiers seront consacrés à la **BMW Série 8** puis à l'**Audi R8 (Mk 1)**.

Aidez-nous par votre témoignage à enrichir cette rubrique. Adressez votre contribution à thomasriaud72@gmail.com. Pour être pris en compte, vos envois doivent nous parvenir avant le 15 février pour la BMW et le 15 mars pour l'Audi.

Les versions

Opel Speedster 2.2 2000 à 2005

Moteur : 4 cyl. Ecotec, 16 S,
2 198 cm³, 147 ch à 5 800 tr/mn
Transmission :
5 rapports manuels
Poids : 876 kg
V. max. : 217 km/h

Opel Speedster 2.0 Turbo 2003 à 2005

Moteur : 4 cyl. turbo, 16 S,
1 998 cm³, 200 ch à 5 600 tr/mn
Transmission :
5 rapports manuels
Poids : 930 kg
V. max. : 243 km/h

BUDGET

Prix : environ 28 000 €

Les versions à moteur 2.2 atmosphérique, bien plus courantes et moins prestigieuses que la turbo, restent les plus abordables : elles s'affichent dès 21 000 €. L'offre principale tourne autour de 28 000 € pour les beaux exemplaires. Quant à la turbo, comptez plutôt 35 000 € avec peu de kilomètres.

Coût des pièces

Distribution :
900 € vers 50 000 km
ou tous les cinq ans.
Embrayage :
1 000 € vers 120 000 km.
Pneus : **500 € les 4**
vers **60 000 km.**
Amortisseurs :
700 € vers 200 000 km.
Disques :
300 € vers 90 000 km.
Echappement (silencieux) :
650 € vers 150 000 km.
Révision standard :
environ 300 € tous les 10 000 km
ou **1 fois par an.**

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

Coût de l'assurance

Cas d'une Opel Speedster Turbo de 32 200 km, année 2005, valeur 36 000 €

■ CONDUCTEUR A

Tous risques, 30 ans, 35 % de bonus, région Caen.

Cotisation annuelle : 567 € TTC (franchise de 580 €).

■ CONDUCTEUR B

Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Caen.

Cotisation annuelle : 344 € TTC (franchise de 580 €).

Tarifs : Jeanne d'Arc Assurances
Tél. : 02.38.53.05.36

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Une simple version atmo pourra déjà combler 90 % des conducteurs tant elle distille un plaisir de conduite intense et sans filtre. C'est un excellent choix ! Mais la Turbo vous fait entrer dans une autre dimension, et c'est cette dernière qui a notre préférence.

VERDICT



Resté dans l'ombre de la fameuse Lotus Elise, le Speedster se pose du coup comme un second choix, ce qui se ressent sur ses prix. Sachez en profiter, car rares sont les sportives à en offrir autant. En garantissant en plus une belle fiabilité et une réelle exclusivité !

LES ATOUTS

■ Style ■ Agrément de conduite ■ Performances
■ Prix et entretien ■ Exclusivité

LES FAIBLESSES

■ Image ■ Finition légère ■ Certaines pièces introuvables





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.

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR



LE COUP DE CŒUR DU MOIS

Caterham Seven 340 R

- 4 cyl. en ligne ■ 1999 cm³ ■ 170 ch
- Poids : 560 kg ■ 0 à 100 km/h : NC ■ CO₂ : 148 g/km
- Prix de base : 54 840 € ■ Malus : 1 276 €

Une résistante à l'air du temps qui n'a de l'électronique qu'une vague notion. Une sportive qui délivre son pesant de sensations fortes sans obliger son acquéreur à casser sa tirelire – malus inclus... Une Lotus Seven, une vraie, comme dans le temps. Enfin, une Caterham,

partie à la chasse aux kilos en supprimant tout ce qui peut être supprimé, y compris les portières. Le 4 cylindres 2.0 atmo de 170 ch emprunté à Ford a un peu plus de 600 kg à tracter en comptant le conducteur, et autant dire qu'il s'en donne à cœur joie. Ledit conducteur aussi.

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

CO₂ : Emissions de gaz carbonique en grammes par kilomètre (g/km). Malus : Majoration du prix du véhicule à l'achat en fonction du poids

et de la puissance. Prix : Tarif de base hors options et malus. NC : non communiqué. * Donnée constructeur. ** Véhicules uniquement disponibles sur stock.

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO	
Alfa Romeo www.alfaromeo.fr													
GIULIA 2.0T 280 Q4	280 ch	1 545 kg *	4 en ligne turbo	1 995 cm ³	240 km/h *	5"2	-	190	62 300 €	14 881 €	★★★★☆	N° 727	
Un châssis aux petits oignons mal mis en valeur par un 4 cylindres 2.0 sans âme. Facturée 69 900 €, la finition nommée Estrema donne accès à l'amortissement piloté. C'est de série.													
GIULIA QUADRIFOGLIO	510 ch	1 700 kg	V6 biturbo	2 891 cm ³	307 km/h *	4"1	21"9	233	95 450 €	47 725 €	★★★★☆	N° 653/662/669/714	
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 imposée.													
STELVIO QUADRIFOGLIO	510 ch	1 961 kg	V6 biturbo	2 891 cm ³	283 km/h *	3"9	22"3	267	103 750 €	50 000 €	★★★★☆	N° 673/698	
Depuis le retrait de la Giulia GTAm, ce SUV est l'Alfa la plus homogène du moment. Le plaisir de conduite prime sur la polyvalence, par la grâce d'un comportement plutôt alerte pour un mastodonte.													
Alpina www.alpina-automobiles.fr													
B4 GRAN COUPÉ	495 ch	1 890 kg *	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	301 km/h *	3"7 *	-	223	96 800 €	46 323 €	★★★★☆	N° 729	
121 ch en plus par rapport à la BMW M440i. Cela change beaucoup de choses, en ajoutant un châssis revu dans le sens du dynamisme. Atmosphère bourgeoise, quoi qu'il en soit.													
B8 GRAN COUPÉ	621 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	324 km/h *	3"4 *	-	254	169 500 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727	
DES WATTS DANS LA OUATE Cette Alpina est le dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Riche, également, de son traitement intérieur exclusif. Luxe et volupté, ce qui n'interdit pas un châssis étonnamment réactif au vu du poids du spécimen.													
										↑	Puissance du V8. Rigueur du châssis. Finition.	↓	Poids.
Alpine www.alpinecars.com													
A110	252 ch	1 102 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	250 km/h	4"5 *	-	152	62 500 €	1 761 €	★★★★★	N° 671/677/681/695	
L'A110 tout court ouvre la gamme renouvelée du bolide français. Elle garde ses 252 ch et son heureuse faculté à donner le sourire par son comportement joueur. Ratio puissance/malus avantageux.													
A110 S	300 ch	1 135 kg	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	275 km/h *	4"3	22"9	157	74 500 €	2 544 €	★★★★★	N° 722/731	
Point d'artifices pilotés pour l'A110 S... La suspension est calibrée dans les règles de l'art, et au résultat, le conducteur fait communion avec une voiture aussi à l'aise sur route que sur piste.													



Audi rent

Service de location

rent.bauerparis.fr

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

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

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
--	-----------	-------	--------	-----------	---------	------------	-------------	-----------------------------	------	------------	---------	-------------------

Aston Martin www.astonmartin.com

VANTAGE V8 510 ch 1 530 kg* V8 biturbo 3 982 cm³ 314 km/h * 4"0 - 264 148 840 € 50 000 € ★★★★★ N° 676

Châssis alu dérivé de celui de la DB11, différentiel vectoriel, moteur AMG, boîte automatique, style... Efficacité, performances et gros freinage au résultat.

VANTAGE ROADSTER 510 ch 1 831 kg V8 biturbo 3 982 cm³ 306 km/h * 3"8 * - 263 157 513 € 50 000 € ★★★★★ N° 711

De l'équilibre des masses communicatif au tempérament moteur, voici le summum du grand tourisme au plein air. Les 1 831 kg relevés par nos soins se font oublier, la position reculée du V8 aidant.

VANTAGE F1 EDITION 535 ch 1 727 kg V8 biturbo 3 982 cm³ 314 km/h * 4"1 21"6 264 172 840 € 50 000 € ★★★★★ N° 726

Avec la F1 Edition, Aston radicalise la Vantage sans trop en faire. Un zeste de confort ne se refuse pas... Une voiture à son affaire sur la piste, au résultat, la gestion fine de la boîte aidant.

VI2 VANTAGE 700 ch 1 795 kg * V12 biturbo 5 200 cm³ 322 km/h * 3"5 * - 315 302 017 € 50 000 € ★★★★★ N° 726



UN DERNIER VI2, POUR LA ROUTE

Un VI2 par les temps qui courent, c'est osé. Aston l'a fait, et le résultat donne des frissons.

La mécanique reste la pièce maîtresse de cette Vantage, sorte d'élastique géant avec lequel

il est jouissif de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent...



Poussées herculéennes. Freinage en rapport. Sièges baquets réussis.



Poids. Amortissement sur sol dégradé.

DB11 AMR 639 ch 1 870 kg * V12 biturbo 5 204 cm³ 334 km/h * 3"7 * - 303 216 000 € 50 000 € ★★★★★ N° 678

Voici une GT 2 + 2 très attachante. A cet égard, le V12 de 639 ch dit tout à lui tout seul. L'appellation Racing n'en demeure pas moins inappropriée. Une question de poids et de réglages de suspension...

DBS SUPERLEGGERA 725 ch 1 693 kg * V12 biturbo 5 204 cm³ 340 km/h * 3"4 * - 306 303 529 € 50 000 € ★★★★★ N° 680/691 (Volante)

En visant la Ferrari 812 Superfast, Aston succombe au dopage. La DBS soutient la comparaison, sa plastique de rêve et son V12 brut de décoffrage aidant. Une pointe d'agilité en plus ne serait pas de refus.

DBX 707 707 ch 2 245 kg * V8 biturbo 3 982 cm³ 330 km/h * 3"3 - 323 240 504 € 50 000 € ★★★★★ N° 727

Le plus puissant des SUV en circulation n'est pas une bête de foire. Le DBX sous matricule 707 discipline la harde avec maestria et fait preuve d'une précision qu'on ne lui soupçonne pas. Respect.

Audi www.audi.fr

RS E-TRON GT 598 ch 2 347 kg * 2 électromoteurs 93,4 kWh 250 km/h * 3"3 * - 0 145 800 € 0 € ★★★★★ N° 711

Une GT pur sucre, électrique qui plus est, mais suffisamment vive pour offrir son lot de sensations. Accélération dantesques, en prime. Tablez sur 465 km d'autonomie, à en croire le constructeur.

S3 SPORTBACK 310 ch 1 555 kg * 4 en ligne turbo 1 984 cm³ 250 km/h * 4"7 * 23"7 187 58 660 € 13 109 € ★★★★★ N° 708/714

La S3 fait partie des ces GTi aussi efficaces que peu démonstratives. En d'autres termes, elle a du coffre sans verser dans la radicalité. Facile à prendre en main et rassurante, avis aux intéressés.

RS 3 SPORTBACK ** 400 ch 1 625 kg 5 en ligne turbo 2 480 cm³ 290 km/h * 3"8 22"0 216 69 990 € 37 595 € ★★★★★ N° 722/725

400 ch et du couple à foison : disponible en permanence, le 5 cylindres 2.5 s'avère très agréable au quotidien. Motricité sans faille et arrière-train rigolo. Pistarde efficace avec les bons pneus.

RS 3 SPORTBACK PERFORMANCE ED. 407 ch 1 560 kg * 5 en ligne turbo 2 480 cm³ 300 km/h * 3"8 * - 216 92 000 € 37 595 € ★★★★★ N° 732

7 ch de plus par rapport à la RS 3 standard, pour quoi faire ? Cette édition limitée à 300 exemplaires capable de monter à 300 km/h fait tout très bien, sans faire mieux que sa matrice.

RS 4 AVANT ** 450 ch 1 824 kg * V6 biturbo 2 894 cm³ 250 km/h 4"1 * - 229 98 410 € 50 000 € ★★★★★ N° 673/680

Le V8 4.2 de 450 ch n'est plus. Place au V6 2.9 biturbo délivrant la même puissance, moins charismatique mais très efficace face au chrono. Avec le différentiel vectoriel, jamais ce break n'a été aussi dynamique.

RS 5 COUPÉ 450 ch 1 757 kg V6 biturbo 2 894 cm³ 250 km/h * 3"7 21"8 223 101 890 € 46 323 € ★★★★★ N° 667/671/713

Accueillante, pratique et facile à vivre, point trop gloutonne en essence, la RS 5 est, en contrepartie, avare de sensations. L'efficacité prime sur toute autre considération. Signé Audi, en quelque sorte.

RS 6 AVANT 600 ch 2 075 kg * V8 biturbo 3 996 cm³ 250 km/h * 3"6 * - 289 139 490 € 50 000 € ★★★★★ N° 696/715/728

20 ans d'existence pour ce break pas comme les autres, et une quatrième génération mature. Oubliées les errances d'antan, le freinage rassure et le dynamisme progresse.

TTS 310 ch 1 431 kg 4 en ligne turbo 1 984 cm³ 250 km/h 4"7 23"8 190 67 740 € 14 881 € ★★★★★ N° 633/644

Plutôt léger dans son genre et détendu des pattes arrière, le TTS est à la fois efficace et amusant. Ce serait encore mieux avec un un moteur plus hargneux. Le 2 l bi-injection reste très porté sur la muscu.

TT RS ** 400 ch 1 498 kg 5 en ligne turbo 2 480 cm³ 280 km/h 3"8 22" 204 81 780 € 25 349 € ★★★★★ N° 657/662/668

Riche de son 5 cylindres turbo libérant 400 ch, le petit coupé massacre le chrono, gronde méchamment en mode Dynamic et enrôle volontiers les courbes en repoussant les aides. Un joujou extra.

R8 PERFORMANCE RWD ** 570 ch 1 631 kg V10 5 204 cm³ 329 km/h * 3"6 20"6 293 160 250 € 50 000 € ★★★★★ N° 729

Quand l'électronique devient castratrice. Sur circuit, l'ESP déconnectable par intermittence empêche d'exploiter l'immense potentiel de cette propulsion, au demeurant impeccable sur sol sec.

R8 PERFORMANCE QUATTRO ** 620 ch 1 669 kg V10 5 204 cm³ 331 km/h * 3"1 19"7 297 226 130 € 50 000 € ★★★★★ N° 684/688/695

La R8 Quattro, c'est le haut du panier, riche des 620 ch que son V10 envoûtant libère. Las, la R8 est trop feutrée et peine à s'exprimer sur circuit quand elle fait sienne la transmission intégrale.

Bentley www.bentleymotors.com

CONTINENTAL GT V8 550 ch 2 165 kg * V8 biturbo 3 996 cm³ 318 km/h * 4"0 * - 275 220 320 € 50 000 € ★★★★★ N° 715

Pas aussi efficace, aussi performante ou aussi dynamique que ses concurrentes... On s'en moque. La Continental GT V8 vous fait profiter de la route sans que jamais vous ne vous en lassiez.

CONTINENTAL GT SPEED 659 ch 2 273 kg * W12 biturbo 5 950 cm³ 335 km/h * 3"6 * - 311 274 200 € 50 000 € ★★★★★ N° 717/726

La variante de 635 ch du W12 disparaît. Reste la Continental dite Speed, riche des 659 ch libérés par ce même bloc et de ses roues arrière directrices garantes d'une solide dose de sportivité.

FLYING SPUR V8 550 ch 2 330 kg * V8 biturbo 3 996 cm³ 318 km/h * 4"1 * - 288 206 520 € 50 000 € ★★★★★ N° 715

Double personnalité pour cette limousine, qui allie son sens du confort exceptionnel à des capacités routières aussi jouissives qu'inattendues. Il se passe quelque chose d'unique à son volant.

FLYING SPUR W12 635 ch 2 437 kg * W12 biturbo 5 950 cm³ 333 km/h * 3"8 * - 340 228 240 € 50 000 € ★★★★★ N° 697

La Flying Spur repose sur la base technique de la Panamera, le top en la matière s'agissant d'une berline. Relaxante ou vive si demandé, la version emmenée par le W12 offre un compromis unique.

FLYING SPUR HYBRID 544 ch 2 505 kg * V6 biturbo + 1 élec. 2 894 cm³ 285 km/h * 4"3 * - - 213 000 € NC ★★★★★ N° 723

La Flying Spur n'est pas une pure sportive, et partant de là, l'hybridation en mode rechargeable lui va bien au teint. L'inéluctable surcharge pondérale n'interdit pas un gros zeste de dynamisme.

BENTAYGA 550 ch 2 416 kg * V8 biturbo 3 996 cm³ 290 km/h * 4"5 * - 302 202 487 € 50 000 € ★★★★★ N° 709

Le SUV Bentayga a de l'esthétique une approche qui n'appartient qu'à lui... En action, le spécimen surprend par son efficacité au regard de son poids. Le V8 de 550 ch fait le job.

BMW www.bmw.fr

128Ti 265 ch 1 448 kg 4 en ligne turbo 1 998 cm³ 250 km/h 5"9 25"3 164 49 050 € 4 026 € ★★★★★ N° 711/726

Une traction, une vraie, et par là même, une "fausse" BMW... A prendre ou à laisser. Ceux qui prennent profiteront d'une GTi certes performante. Agilité et confort de roulage aux abonnés absents.

M135i xDRIVE 306 ch 1 525 kg * 4 en ligne turbo 1 998 cm³ 250 km/h * 4"8 * - 180 55 700 € 9 550 € ★★★★★ N° 727

Une série de retouches ici et là, et voilà la M135i plus sympa à conduire qu'au précédent épisode. La motricité impressionne, au reste, mais rien n'y fait : où est passé l'ADN maison ?

M240i xDRIVE 374 ch 1 727 kg 6 en ligne 2 998 cm³ 250 km/h * 4"0 22"5 200 63 460 € 21 966 € ★★★★★ N° 721/728

Sur la route, le « 6 en ligne » chargé de couple apporte sa large pierre à l'édifice. Las, la M240i marque ses limites sur la piste, la faute, en partie, à un amortissement trop souple.

M3 COMPETITION 510 ch 1 726 kg 6 en ligne biturbo 2 993 cm³ 250 km/h * 3"7 20"9 224 105 250 € 47 672 € ★★★★★ N° 714

Motricité insolente et performances d'un autre monde, autorité du train avant à l'inscription en virage : la plus lourde des M3 de l'histoire est aussi la plus efficace. La M3 intégrale réclame 109 750 €.


M440i xDRIVE 374 ch 1 830 kg 6 en ligne turbo 2 998 cm³ 250 km/h * 4"3 23"0 186 71 000 € 12 552 € ★★★★★ N° 708

Logeable, confortable, précise, rassurante : la M440i cumule les qualités. Celles d'une pure GT, parfaite pour se rendre d'un point A à un point B. Pour le lot de sensations fortes, voir l'item M4...

M4 COMPETITION 510 ch 1 713 kg 6 en ligne biturbo 2 993 cm³ 290 km/h * 3"7 21"1 224 107 650 € 47 672 € ★★★★★ N° 711/713/717/722

Forte de sa motricité sans faille, la M4 est une formidable machine à sensations sur la route une fois les aides débranchées. Bémol, elle montre ses limites sur circuit. En cause : son poids.

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
M4 CSL	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/732
	PISTARDE NÉE 40 ch en plus et une poignée de kilos en moins par rapport à la M4 : pour la piste, c'est elle. De son grip venu d'ailleurs à ses performances à faire trembler une authentique supersportive, la M4 CSL est faite pour ça. Trembler, seulement, face à la 911 GT3...										↑ Taillée pour le circuit. Motricité exceptionnelle. Moteur.	↓ Confort parfait.
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	74 900 €	0 €	★★★★☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
M5 COMPETITION	625 ch	1 941 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	305 km/h *	3"0	20"0	259	147 300 €	50 000 €	★★★★★	N° 672/683/685/702
La M5 recourt à la transmission intégrale. Faut faire avec. Elle parvient à en tirer parti en combinant efficacité et fun grâce à son équilibre et au mode de conduite « propulsion » fourni en paquet-cadeau.												
M8 COMPETITION	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"2 *	-	260	179 300 €	50 000 €	★★★★☆	N° 694/699
La M8 a quelque chose de la M5 sur le plan technique. Avec des réglages spécifiques et une poignée de kilos en plus... Elle n'en demeure pas moins un missile de haute technologie.												
M8 GRAN COUPÉ	625 ch	1 975 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"0	20"0	264	176 300 €	50 000 €	★★★★☆	N° 710
Rouler au pas dans les beaux quartiers, humilier les sportives pur sucre en accélération ou encore drifter à la demande : la M8 Gran Coupé sait tout faire. Dommage qu'elle soit aussi pachydermique.												
Z4 M40i	340 ch	1 588 kg	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	260 km/h	4"6	23"4	184	69 300 €	11 488 €	★★★★☆	N° 689/692
Récemment restylé, le Z4 garde la motorisation attribuée à la version M40i en l'état. Sur le fond, ce roadster, qui n'est pas taillé pour l'attaque, reste efficace en toutes circonstances.												
X6 M	625 ch	2 382 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h	3"8	-	306	150 700 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709
La polyvalence plutôt que la pratique sportive pour ce SUV, à la fois trop lourd et trop haut pour être rapide partout. Le contenu technologique et les performances impressionnent, quoi qu'on en dise.												

Bugatti www.bugatti.com/fr

CHIRON	1 500 ch	1 995 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	420 km/h *	2"5 *	-	505	2 650 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 664/680/713
Capitaine Flam est plus proche d'un Rafale au décollage que d'une GT. La poussée n'a pas d'équivalent sur quatre roues. Le phénomène réussit le tour de force d'être conduisible, communicatif et agile.												
CHIRON PUR SPORT	1 500 ch	1 945 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	350 km/h *	2"3 *	-	572	3 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 707
Bugatti revisite la Chiron en privilégiant les virages. D'où la vitesse maximale « bridée » à 350 km/h. La boîte est raccourcie de 15 % et la géométrie est revue, outre le spectaculaire aileron. Ça le fait.												
CHIRON SUPER SPORT	1 600 ch	1 972 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	440 km/h *	2"4 *	-	516	3 840 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 719
Sa poupe "longue queue" en témoigne, la Super Sport fait de l'aérodynamisme son atout majeur. Une conduite qui ne ressemble à rien de connu, mâtinée d'une polyvalence insoupçonnée.												
DIVO	1 500 ch	1 960 kg *	W16 4 turbos	7 993 cm ³	380 km/h *	2"4 *	-	505	5 000 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Bugatti puise dans son histoire pour cette version spéciale de la Chiron : une carrosserie inédite spectaculaire et une forte appétence pour les virages. 40 exemplaires à 5 millions d'euros l'unité.												

Caterham www.caterham.co.uk

SEVEN 170 R	85 ch	469 kg	3 en ligne turbo	660 cm ³	168 km/h *	6"9 *	-	109	40 914 €	0 €	★★★★★	N° 719
85 ch... Allons bon. Ça le fait, car elle ne pèse pas lourd, la Seven d'entrée de gamme. Son châssis brut de fonderie aidant, elle livre son pesant de sensations fortes sans passer par la case malus.												
SEVEN 485 R	237 ch	588 kg	4 en ligne	1 999 cm ³	238 km/h *	4"5	23"5	196	68 514 €	18 905 €	★★★★★	N° 619/630/641
Enfin une Seven surpuissante homologuée ! Caterham retravaille un 2 l Ford grimant à 8 500 tr/mn et l'associe à un échappement actif. Jouvive, caractéristique, la 485 est irrattrapable dans le sinueux.												
SEVEN 485 CSR	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	225 km/h *	3"9 *	-	196	71 634 €	18 905 €	★★★★★	N° 694
La CSR se veut la plus civilisée des Caterham. Du coup, elle perd en rigueur alors que le prix grimpe. Ces choses dites, la recette à nulle autre pareille des Seven survitaminées fait toujours mouche.												

Chevrolet www.chevrolet.fr

CORVETTE STINGRAY CABRIOLET	482 ch	1 717 kg	V8	6 162 cm ³	296 km/h *	3"8	21"9	277	106 200 €	50 000 €	★★★★★	N° 718/725
Le V8 6.2 atmo perd une poignée de chevaux en traversant l'Atlantique. On le sent un peu moins hargneux, mais il reste extraordinaire avec des saveurs sans artifices. Châssis pointu de série.												

Cupra www.cupraofficial.fr


LEON VZ 300	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"5	24"3	176	44 400 €	7 851 €	★★★★☆	N° 726
D'accord, c'est une traction. Et alors ? La Leon VZ 300 répartit dynamisme, performances et polyvalence à parts égales, et, de fait, nous prenons. Quelques contrariétés du côté de la boîte robotisée.												
FORMENTOR 2.0 TSI	310 ch	1 644 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	4"9 *	-	197	50 250 €	19 641 €	★★★★☆	N° 714
Les SUV aussi dynamiques que le Formentor sont rares. Reste qu'un SUV sera toujours moins sympa à conduire qu'une berline... Le 2.0 TSI de 310 ch fait le job. Transmission intégrale d'office.												

Dallara www.dallara.it

STRADALE	400 ch	855 kg *	4 en ligne turbo	2 261 cm ³	280 km/h *	3"2 *	-	216	195 000 €	37 595 €	★★★★★	N° 679
Quand Dallara, grand spécialiste des châssis de course, produit une voiture « de série », ça promet du sport. Et la Stradale ne déçoit pas : impossible de s'ennuyer au volant de cette redoutable barquette.												

Ferrari www.ferrari.com

ROMA	620 ch	1 662 kg	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	255	206 890 €	50 000 €	★★★★★	N° 704/712
Polyvalente, une ligne canon, un intérieur high-tech : une authentique sportive en tenue de bal. Le crime parfait ? Manque juste au V8 un soupçon de bestialité. L'agilité d'ordre céleste compense.												
PORTOFINO M	620 ch	1 664 kg *	V8 biturbo	3 855 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	256	212 227 €	50 000 €	★★★★★	N° 714
M pour Modificata. Le coupé-cabriolet Portofino M reprend à son compte le V8 3.8 de la Roma, sans rien changer. Résultat, une voiture plus exigeante que ladite Roma, riche d'un grip rassurant.												
812 GTS	800 ch	1 600 kg	V12	6 496 cm ³	340 km/h	2"9	-	366	336 269 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709
Si ce n'était le confort de roulage en veilleuse aux allures courantes... Pour le reste, du lourd. La ligne, les performances, la musique du V12 atmosphérique, le grand luxe : une certaine idée du nirvana.												
812 COMPETIZIONE	830 ch	1 487 kg *	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	385	491 443 €	50 000 €	★★★★★	N° 719
Au V12 6.5 qui part en flèche haut dans les tours, s'ajoutent la sidérante réactivité de la direction et les quatre roues directrices. Voici l'une des plus flamboyantes pompes à feu du moment...												
296 GTB	830 ch	1 470 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h *	2"9 *	-	149	271 115 €	1 386 €	★★★★★	N° 723
Deux cylindres en moins et un électromoteur dans le décor... Pas de panique. L'hybride 296 GTB est une Ferrari du meilleur cru, une pure propulsion bien servie par ses appuis taillés dans le béton.												
296 GTS	830 ch	1 540 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 992 cm ³	330 km/h *	2"9 *	-	153	315 377 €	1 901 €	★★★★★	N° 731

	CONNECTÉE À LA ROUTE Retour à l'essentiel avec la 296 GTS, en ces temps où il n'est question que d'écrans hyper-connectés. L'asphalte, que ce cabriolet sillonne sans marquer sa différence avec le coupé, malgré son surpoids de 70 kg. A ce degré d'excellence, c'en est sidérant.										↑ Rigidité sans faille. Absence d'inertie mécanique. Facilité d'utilisation.	↓ On ne voit pas...
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---------------------




SF90 STRADALE	1 000 ch	1 600 kg *	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	160	423 514 €	3 119 €	★★★★★	N° 702
La SF90 libère 1 000 ch, le lot comprenant les 220 ch tirés de trois électromoteurs. Cette hybride rechargeable est, ce faisant, l'une des productions les plus ahurissantes de Maranello. Facile à l'usage.												
SF90 SPIDER	1 000 ch	1 670 kg	V8 biturbo + 3 élec.	3 990 cm ³	340 km/h *	2"5 *	-	162	465 714 €	3 552 €	★★★★★	N° 725
Une Ferrari hybride reste une Ferrari, c'est-à-dire une voiture de sport marquée par son tempérament bestial. Celle-ci n'en demeure pas moins facile à conduire, l'une de ses qualités premières.												
SP3 DAYTONA	840 ch	1 485 kg	V12	6 496 cm ³	340 km/h *	2"8 *	-	368	1 968 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 728
Daytona en référence au mythique circuit américain et, de fait, il y a bien quelque chose d'une voiture de course dans cette SP3, à commencer par sa direction au scalpel. V12 au diapason.												

Ford www.ford.fr

FIESTA ST **	200 ch	1 203 kg	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	232 km/h *	6"4	26"8	146	28 890 €	1 074 €	★★★★☆	N° 732
C'était l'une des dernières petites GTI abordables. A l'imparfait, car la Fiesta ST est sur le départ. Mille regrets, au vu des bonnes vibrations qu'elle livre sans compter. Limitée sur circuit.												
PUMA ST	200 ch	1 358 kg *	3 en ligne turbo	1 497 cm ³	220 km/h *	6"7 *	-	149	35 950 €	1 386 €	★★★★☆	N° 727
Les 200 ch répondent présents, la boîte de vitesses est étagée selon de sains principes, la direction est centrée serrée, la réactivité du châssis surprend : tout bon pour le petit SUV siglé Ford.												


Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"



[platinwheelsfrance](https://www.instagram.com/platinwheelsfrance)

www.platin.fr






PLATIN
★★★ TYRES

 Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
MUSTANG GT	450 ch	1 743 kg *	V8	4 951 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	256	58 400 €	29 200 €	★★★★☆	N° 678
450 ch pour la Mustang « de base », aujourd'hui équipée de la BVA10 sans autre choix possible. Ce qu'il est permis de regretter... Entre autres atouts, l'échappement actif fait bien respirer le V8.												
MUSTANG MACH 1	460 ch	1 774 kg	V8	5 038 cm ³	260 km/h	5"7	24"0	284	68 400 €	34 200 €	★★★★☆	N° 717/720
Un V8 5.0 sans suralimentation, au garde-à-vous dès les plus bas régimes. On en redemande. Châssis en rapport, simple et équilibré. Insuffisant toutefois pour faire de cette Mustang une pistarde.												
Hyundai www.hyundai.com												
i20N	204 ch	1 237 kg	4 en ligne turbo	1 598 cm ³	228 km/h	6"6	26"9	158	28 700 €	2 726 €	★★★★☆	N° 715
Nous l'aurions préférée un peu plus dévergoncée. A cette réserve près, que du bon pour l'i20 N, à commencer par son ratio prix/performances. Autobloquant de série et mécanique tonique.												
Jaguar www.jaguar.com												
F-TYPE P450	450 ch	1 781 kg *	V8 à compresseur	5 000 cm ³	285 km/h *	4"6 *	-	237	106 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 720
Confortable, agréable à mener, généreusement motorisé, ce coupé invite à pratiquer le grand tourisme de manière intensive. Un must pour voyager, et, sans nul doute, la plus homogène des F-Type.												
F-TYPE R	575 ch	1 878 kg	V8 à compresseur	5 000 cm ³	300 km/h *	3"7	21"6	239	135 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 699/707/713
Les 575 ch sont en pleine forme et propulsent le coupé siglé Jaguar avec une rage émouvante. La F-Type R reste un parfait antidote pour les blasés de la 911. Le cabriolet est affiché à 142 900 €.												
F-PACE SVR	550 ch	2 070 kg *	V8 à compresseur	5 000 cm ³	283 km/h *	4"3 *	-	274	115 100 €	50 000 €	★★★★☆	N° 693
Le V8 compressé de Jaguar garde tout son caractère quand il prend place sous le capot du SUV F-Pace. Un régal ! Las, l'engin n'est pas joueur pour un sou : une grosse GT plutôt qu'un félin énervé...												
Jannarely www.jannarely.com												
DESIGN ONE	325 ch	810 kg *	V6	3 498 cm ³	250 km/h *	4"0*	-	NC	99 950 €	NC	★★★★☆	N° 691
La petite barquette néo-rétro distille des sensations rares et authentiques. Les bienfaits d'un poids contenu et d'un V6 Nissan en pleine forme. Finition discutable. La série se limite à 499 exemplaires.												
Kia www.kia.com/fr												
STINGER GT	366 ch	1 909 kg *	V6 biturbo	3 342 cm ³	270 km/h *	4"9 *	-	247	64 390 €	32 195 €	★★★★☆	N° 672
La coréenne apporte sa pierre à l'édifice en termes de style. Le qualificatif GT lui va bien : place au confort, au détriment du dynamisme... La France est privée de la version propulsion, plus équilibrée.												
Kimera www.kimera-automobili.com												
EVO37	505 ch	1 050 kg	4 cyl. comp + turbo	2 150 cm ³	NC	NC	-	NC	648 000 €	NC	★★★★☆	N° 725
Une star des années 80, la Lancia Beta Montecarlo pour la nommer, en restomod, cela donne quoi ? Réponse, des sensations produites par une voiture légère et épicée. Reste à avaler la pilule du prix.												
KTM www.ktm.fr												
X-BOW GT	300 ch	894 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	231 km/h	4"9	23"3	189	114 600 €	14 273 €	★★★★☆	N° 630/632/653/674
La coque en carbone abrite un 2 litres TFSI fourni par Audi, lequel ne fait pas semblant de pousser. Voilà qui fleure bon la monoplace. La GT, c'est à noter, s'offre le luxe d'un pare-brise. Fini le casque !												
Lamborghini www.lamborghini.com												
HURACÁN EVO RWD SPYDER	610 ch	1 724 kg	V10	5 204 cm ³	324 km/h *	3"5 *	-	335	211 006 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711
610 ch pour l'Huracán quand elle recourt à ses roues arrière. Lesquelles ne sont pas directrices, en la circonstance. Le V10 « atmo » est explosif.												
HURACÁN EVO	640 ch	1 647 kg	V10	5 204 cm ³	325 km/h *	2"9	19"5	332	221 382 €	50 000 €	★★★★☆	N° 686/694/697
L'Huracán Evo, ce sont 640 ch, quatre roues motrices et les roues arrière directrices. L'ensemble est redoutable, sans même parler du fabuleux V10 et de ses vocalises déchirantes.												
HURACÁN STO	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	3"0 *	-	331	299 295 €	50 000 €	★★★★☆	N° 722
Poids moindre et retour aux roues arrière motrices : la STO n'est pas une variante de l'EVO, dont elle garde les 640 ch. Elle a son propre caractère, marqué par un grip d'ordre extra-terrestre.												
AVENTADOR LP780-4 ROADSETR ULTIMAE	780 ch	1 550 kg	V12	6 498 cm ³	355 km/h *	2"8 *	-	442	369 869 €	50 000 €	★★★★☆	N° 728
Dernier tour de piste pour l'Aventador et le V12 atmosphérique qui va avec. Des adieux en forme d'apothéose, tant cette mécanique affole les sens. Grand frisson garanti.												
COUNTACH LPI800-4	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm ³	355 km/h *	2"8 *	-	440	2 400 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 728
La Sian en mode hybride (léger) déguisée en Countach... Cela donne quoi ? Une sportive à l'ancienne, intransigeante et trempée dans la lave en fusion. Vivante, en un mot. 112 exemplaires, pas plus.												
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"3 *	-	320	262 184 €	50 000 €	★★★★☆	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												
Land Rover www.landrover.fr												
DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	240 km/h *	5"2	-	330	136 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												
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	268	124 900 €	50 000 €	★★★★☆	N° 689/698/702
Atypique, le coupé nippon l'est par sa ligne et, plus encore par son V8 atmo, une rareté de nos jours. La version Track Edition ajoute des éléments carbone et des disques céramique, sans se montrer radicale.												
LC 500 CABRIOLET	464 ch	2 032 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h *	5"2	23"8	275	139 690 €	50 000 €	★★★★☆	N° 706/726
Riche de son musculeux V8 5.0 atmo, et bien que peu sportive, cette Lexus n'est pas un « cabriolet de plaisance ». C'est encore plus vrai avec la variante Hokkaido Edition facturée 142 690 €.												
Lotus www.lotuscars.com												
EMIRA	400 ch	1 405 kg *	V6 compresseur	3 456 cm ³	290 km/h *	4"3	-	245	98 990 €	50 000 €	★★★★☆	N° 724
C'est la dernière Lotus équipée d'une mécanique 100 % thermique, avant l'arrivée d'inédits modèles électrifiés. Autant en profiter. Avec ce V6 3.5 bon à tout faire, le gourmet est servi.												
Maserati www.maserati.fr												
GHIBLI TROFEO	580 ch	1 969 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	326 km/h *	4"3 *	-	285	153 700 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711/723
Un V8 qui opère en mode dragster, on prend. Au prix de menues défaillances au chapitre de la rigueur... Les saveurs atypiques qu'offre cette berline contrebalancent le manque de sportivité.												
LEVANTE TROFEO	580 ch	2 170 kg *	V8 biturbo	3 799 cm ³	300 km/h *	4"1 *	-	330	175 800 €	50 000 €	★★★★☆	N° 691
Le SUV siglé Maserati se donne les moyens de ses ambitions en faisant sien un V8 fourni par Ferrari. Un vrai régal. De quoi faire pardonner le manque de précision de l'engin et sa boîte auto trop lisse.												
MC20	630 ch	1 495 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	326 km/h *	2"9 *	-	261	235 200 €	50 000 €	★★★★☆	N° 713/723
La MC20 vaut pour sa légèreté, son homogénéité et sa précision jamais prise en défaut. Une sportive facile à prendre en main, au résultat, bien servie par son V6 3.0 aussi énergique que musical.												

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
MC20 CIELO	630 ch	1 540 kg *	V6 biturbo	3 000 cm ³	323 km/h *	2"9 *	-	265	265 450 €	50 000 €	★★★★☆	N° 731
	UNE DOSE D'ASSOUPLISSANT C'est ce qu'ont versé les ingénieurs sur la suspension du cabriolet MC20 Celio, même s'ils s'en défendent. Il fallait bien digérer le surpoids engendré... Inattendue prise de roulis au résultat. Le V6 3.0 pousse tout le temps, partout et très fort.								 Moteur explosif. Confort de roulage. Ensemble homogène.	 La concurrence fait mieux.		




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	142	30 850 €	740 €	★★★★☆	N° 703
La cinquantaine de chevaux rendus à la version 2.0 s'oublie vite. Les performances de ce cabriolet ne sont pas décoiffantes, mais là n'est pas la question. Un grand bol d'air frais pour les budgets serrés !												
MX-5 RF 2.0	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm ³	220 km/h *	6"8 *	-	155	39 950 €	2 205 €	★★★★★	N° 662/675/729
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose la version targa nommée RF. La prise de poids limitée ne se ressent guère. L'équilibre naturel de cette propulsion donne la banane, à dire vrai.												

McLaren cars.mclaren.com

ARTURA	680 ch	1 498 kg *	V6 biturbo + 1 élec.	2 993 cm ³	330 km/h *	3"0 *	-	104	235 548 €	0 €	★★★★★	N° 726
Bon point, le module hybride rechargeable de l'Artura n'entraîne pas une prise de poids excessive. Une McLaren, une vraie, forte de ses poussées phénoménales et de sa lecture fine de la route.												
GT	620 ch	1 546 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	326 km/h *	3"2 *	21"8	270	199 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 693/698
Cette McLaren porte bien son nom, avec son grand coffre et sa suspension prévenante, source d'un confort de roulage apprécié. Avec 620 ch fournis à bon prix (façon de parler).												
720S	720 ch	1 433 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	341 km/h *	2"8	-	276	266 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 665/672/675/690
La 720S prend son travail de filtrage au sérieux. Ce n'est pas un reproche, d'autant que le feeling n'en pâtit pas. Entre un V8 4.0 explosif et une direction tranchante, l'anglaise est une vraie sportive.												
720S SPIDER	720 ch	1 473 kg	V8 biturbo	3 994 cm ³	341 km/h *	2"9 *	-	276	292 400 €	50 000 €	★★★★★	N° 713
Une fois décapsulée, la 720S ne perd pas son étonnante faculté à préserver les vertèbres de ses passagers. Attention aux routes étroites, en revanche (2,16 m en largeur). Performances mirifiques.												
765LT SPIDER	765 ch	1 393 kg *	V8 biturbo	3 994 cm ³	330 km/h *	2"8	-	280	372 500 €	50 000 €	★★★★★	N° 720
Son poids contenu aidant, cette McLaren découvrable n'a pas son pareil en matière d'agilité. Caractère bestial et réactions animales sont fournis avec. Une auto comme il n'en existe plus vraiment...												

Mercedes www.mercedes-benz.fr

A 45 S AMG 4MATIC+	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	77 900 €	27 166 €	★★★★★	N° 701/722
Restylage pour la Classe A, dont la version la plus musclée conserve son bloc de 421 ch en l'état. Sur l'essentiel, cette GTi n'a de la polyvalence qu'une relative notion. Conduite instinctive.												
CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h	4"2	22"5	205	79 050 €	26 247 €	★★★★★	N° 715/723
Il en a sous le capot et il repose sur un châssis efficace : jolie carte de visite pour ce break sous label AMG. La vitalité de son moteur emporte l'adhésion. Conduite addictive.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h	3"4	-	-	env. 120 000 €	-	★★★★☆	N° 732
	HYBRIDE MAIS PAS BRIDÉE Un V8 remplacé par un ensemble hybride rechargeable basé sur un 4 cylindres, c'est sûr, cela interpelle. Et cela décoiffe, tant le quotient émotionnel reste plat. Cela décoiffe aussi. Il y a quelque chose d'une catapulte dans cette C 63 AMG.								 4 roues directrices. Poids gommé. Relances foudroyantes.	 Sensations trop feutrées.		
E 63 S AMG BREAK	612 ch	2 154 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	290 km/h	3"5	21"0	282	146 550 €	50 000 €	★★★★☆	N° 730
Une masse d'enclume et une taille de congélateur... Contre toute attente, cela le fait. Le V8 est goûteux et le châssis fait le boulot, comme quoi ce break imposant n'est pas avare de sensations.												
CLS 53 AMG 4MATIC+	457 ch	2 032 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"5	23"6	215	109 650 €	36 447 €	★★★★☆	N° 728
Un électromoteur de 22 ch en soutien du « 6 en ligne » de 435 ch avec, à la clé, un malus « anémié », on prend. Remarquable routière, sur le fond, qui privilégie l'agrément au détriment du fun.												
AMG GT 63 S E PERFORMANCE	843 ch	2 374 kg	V8 biturbo + 1 élec.	3 982 cm ³	316 km/h *	3"0	19"9	180	220 550 €	9 550 €	★★★★★	N° 724/730
L'art de gommer le poids d'une voiture hybridée, lourde par définition. Des roues arrière directrices et une transmission intégrale profilée propulsion, cela aide. Le V8 de 639 ch est dans le ton.												
SL 63 4MATIC +	585 ch	1 895 kg *	V8 biturbo	3 982 cm ³	315 km/h *	3"6 *	-	292	197 850 €	50 000 €	★★★★☆	N° 721/730
La nouvelle génération du cabriolet SL se range parmi les sportives bien nées, de celles pour qui l'efficacité prime sur toute autre considération. V8 4.0 chaud bouillant et ergonomie parfaite.												
G 63 AMG	585 ch	2 624 kg	V8 biturbo	3 982 cm ³	240 km/h	4"2	23"3	363	186 600 €	50 000 €	★★★★★	N° 685/700
C'est sûr, un Cayenne lui donnerait une leçon de comportement. Mais le Classe G reste un objet fascinant, à mi-chemin entre le buffet vendéen et le dragster. Unique en son genre.												

Mini www.mini.fr

HATCH JOHN COOPER WORKS	231 ch	1 311 kg	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	238 km/h	5"8	25"6	157	39 200 €	2 544 €	★★★★☆	N° 643/649
Attention, Mini délurée ! Ses performances sont épatantes. Comportement rigoureux mais il manque une touche de fun. Le cabriolet, le break Clubman et le SUV Countryman sont, eux aussi, servis en JCW.												
CABRIOLET JOHN COOPER WORKS	231 ch	1 340 kg *	4 en ligne turbo	1 998 cm ³	242 km/h *	6"6 *	-	162	43 900 €	3 552 €	★★★★☆	N° 729
L'actuelle Mini est plus sage que ses devancières. Moins agile et donc moins amusante, en d'autres termes, ce qui n'interdit pas une direction consistante et la suspension typée bout de bois.												

Morgan www.morgan-motor.co.uk

PLUS SIX	335 ch	1 075 kg *	6 en ligne biturbo	2 998 cm ³	267 km/h *	4"2 *	-	180	109 698 €	9 550 €	★★★★★	N° 693
Rouler en Morgan n'a rien de rationnel. Mais prévenante, confortable et performante grâce au bloc emprunté à la BMW Z4, la Plus Six conjugue le passé au présent. Comportement rigoureux.												

Pagani www.pagani.com

HUAYRA R	850 ch	1 050 kg *	V12	6 000 cm ³	320 km/h *	-	-	-	3 120 000 €	0 €	★★★★★	N° 726
Douze cylindres qui hurlent dans les oreilles, une capacité effrayante à se jeter à la corde, boîte à crabots quelque peu brutale : la conduite de la Huayra R rend humble. Réservée à la piste.												

Porsche www.porsche.com/france

718 CAYMAN S PDK	350 ch	1 443 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	279 km/h	4"0	22"2	235	76 966 €	38 483 €	★★★★☆	N° 656/660/705
4 cylindres là encore, mais plus fort en cylindrée. Cela change tout. Ce coupé se transforme en une arme redoutable, capable de rivaliser avec des GT en termes de dynamisme et de performances.												
718 CAYMAN GTS 4.0	400 ch	1 405 kg *	6 à plat	3 995 cm ³	293 km/h *	4"5 *	-	247	90 205 €	45 102 €	★★★★★	N° 698
Le Cayman GTS fait sien le « 6 à plat » du GT4 avec 20 ch en moins. Ce coupé frise le génie à la conduite, l'extrême efficacité du comportement apportant sa large contribution au phénomène.												
718 CAYMAN GT4	420 ch	1 460 kg	6 à plat	3 995 cm ³	304 km/h	4"6	22"3	251	105 332 €	50 000 €	★★★★★	N° 695/713
Le flat 6 atmo se marie à merveille avec le châssis du Cayman, ciselé pour l'occasion. Jouissif en toutes circonstances, et plus encore en piste, le GT4 s'affirme comme la référence des coupés sportifs.												
718 CAYMAN GT4 RS	500 ch	1 491 kg	6 à plat	3 996 cm ³	315 km/h	3"8	21"0	299	147 375 €	50 000 €	★★★★★	N° 723/727
Glisser le bloc de la 911 GT3 dans les entrailles du 718 Cayman, amputé de 10 ch certes ? Ça le fait, avec le zeste de sauvagerie que la GT3 n'est pas en mesure d'offrir. Le kif sur la piste.												
718 BOXSTER S PDK	350 ch	1 451 kg	4 à plat turbo	2 497 cm ³	285 km/h	4"1	22"3	235	79 006 €	39 503 €	★★★★☆	N° 652/656/661
Un 4 cylindres dans les entrailles d'une Porsche : un scandale ? S'il n'a pas le caractère d'un flat 6, ce bloc n'est pas déplaisant : 7 000 tr/mn, entre autres... Et quel dynamisme, sans dégrader le confort !												
718 SPYDER	420 ch	1 440 kg	6 à plat	3 995 cm ³	301 km/h	4"4	22"3	251	102 339 €	50 000 €	★★★★★	N° 691/707
Le Boxster devient Spyder quand il reçoit le flat 6 4.0 de 420 ch. Une mécanique à la hauteur du châssis, et ce serait encore mieux avec beaucoup de kilos en moins. Capote compliquée à manier.												
911 CARRERA	385 ch	1 505 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	293 km/h *	4"0 *	-	233	115 656 €	50 000 €	★★★★★	N° 708
La 911 Carrera « tout court » (de base) donne accès au mythe sans le dénaturer. On savoure, l'efficacité et les performances ne faisant jamais défaut. Pack Sport Chrono recommandé (2 400 €).												
911 CARRERA S	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	308 km/h *	3"4	21"1	238	131 256 €	50 000 €	★★★★★	N° 685/692/699
Née en 2019, la 911 numérotée 992 occupe plus de place au sol que sa devancière et a pris du poids. Rien n'y fait, c'est toujours de la balle. La 911 domine les débats, y compris avec ce bloc de 450 ch.												
911 CARRERA GTS	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	311 km/h *	3"4	20"9	244	149 486 €	50 000 €	★★★★★	N° 724
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3 ? Nous ne sommes pas loin de le penser. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV
du 14" au 21"



PLATIN

*** WHEELS

Facebook Instagram [platinwheelsfrance](https://www.platinwheelsfrance.com) www.platin.fr

Marque allemande

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
911 CARRERA 4 GTS	480 ch	1 595 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	309 km/h *	3"3 *	-	245	157 406 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Châssis très rigide, grip énorme, équilibre d'ordre surnaturel, moteur dans le ton : elle fait tout très bien, la Carrera 4 GTS. Mais pas mieux que la GTS propulsion. Pertinence discutable.												
911 TURBO S	650 ch	1 661 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	330 km/h *	2"6	19"1	271	234 312 €	50 000 €	★★★★★	N° 701/703
La 911 des temps modernes passe en mode Concorde : performances ahurissantes, homogénéité sans pareille, polyvalence à faire mourir de honte une Golf. Difficile de lui trouver une concurrente.												
911 CARRERA 4S CABRIOLET	450 ch	1 672 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h	3"4	21"3	242	153 576 €	50 000 €	★★★★★	N° 696
Faut-il se laisser tenter par un cabriolet ? Par celui-là, c'est certain. Nous aurions toutefois préféré une bande-son plus prenante. Cette 4S Cab' excelle dans tous les domaines, la polyvalence en prime.												
911 CARRERA GTS CABRIOLET	480 ch	1 615 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	309 km/h *	3"6 *	-	248	163 886 €	50 000 €	★★★★★	N° 721
Une louche de sportivité en plus, un zeste de polyvalence en moins : c'est la touche « GTS », en comparaison avec ce qu'offre une S standard. L'un des cabriolets sportifs les plus addictifs du moment.												
911 TURBO CABRIOLET	580 ch	1 763 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	320 km/h	2"9	-	275	215 118 €	50 000 €	★★★★★	N° 711
Même sans le S, la 911 Turbo Cab' frise la perfection avec un déferlement de puissance surnaturel, une stabilité hors des normes et un grip absolu. Une concurrente à la hauteur ? Nous ne voyons pas.												
911 TARGA 4S	450 ch	1 675 kg *	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	304 km/h *	3"6 *	-	243	153 576 €	50 000 €	★★★★★	N° 705
Avec sa verrière et son toit magique, la Targa occupe une place particulière dans la gamme 911. Une alternative séduisante au cabriolet, vendu au même prix. La Targa est moins radicale.												
911 TARGA 4 GTS	480 ch	1 731 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	307 km/h *	3"4	21"1	250	171 806 €	50 000 €	★★★★★	N° 725
La Targa est la moins sportive de la famille 911. C'est dit. Elle n'est cependant pas du genre à lambiner en cours de route, sauf si souhaité. La polyvalence de la variante 4 GTS séduit, de fait.												
911 GT3	510 ch	1 480 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	3"3	-	294	182 167 €	50 000 €	★★★★★	N° 714/716/718
Porsche met des doubles triangles à l'avant, avec à la clé une précision de conduite chirurgicale. Le 4 litres est une machine à sensations fortes et le tout donne la GT3. Seule sur sa planète.												
911 GT3 PACK TOURING	510 ch	1 439 kg	6 à plat	3 996 cm ³	318 km/h *	4"0	21"2	292	182 167 €	50 000 €	★★★★★	N° 731/732
Et c'est quoi le Pack Touring ? Réponse, un spoiler rétractable qui limoge l'aileon attribué à la GT3 standard. La robe est plus discrète mais le châssis n'en garde pas moins son côté pistard.												
911 GT3 RS	525 ch	1 450 kg	6 à plat	3 996 cm ³	296 km/h *	3"2	-	305	234 977 €	50 000 €	★★★★★	N° 730



DIRECTION LE CIRCUIT

La panoplie en mode Goldorak a sa fonction, à savoir assurer une aérodynamique en dehors des normes établies. En résulte une pistarde parmi les meilleures du moment. Plus puissante et moins lourde que sa matrice, la GT3 RS est à prendre comme telle.



Née pour la piste, mais indulgente envers l'apprenti pilote...



Rétrogradage de la boîte PDK en mode auto.

PANAMERA GTS	480 ch	2 020 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	300 km/h *	3"9 *	-	275	147 896 €	50 000 €	★★★★☆	N° 727
Peut-on qualifier la Panamera d'enclume ? Dans le cas de la GTS, l'épithète n'a aucun sens. Roulis tué dans l'œuf, direction directe et accélérations franches : difficile de faire la fine bouche.												
PANAMERA TURBO S	630 ch	2 080 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2	20"8	289	194 977 €	50 000 €	★★★★☆	N° 709/710
L'exploit n'est pas mince. Porsche parvient à infuser son ADN maison dans une familiale pachydermique. Vous savez, ce savant mélange entre précision, dynamisme et performances insolentes.												
PANAMERA TURBO S E-HYBRID	700 ch	2 350 kg *	V8 biturbo + 1 élec	3 996 cm ³	315 km/h *	3"2 *	-	61	200 977 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Le complexe hybride répond présent en permanence, du ralenti à la zone rouge. La Panamera ainsi motorisée dédale dès la moindre pression sur l'accélérateur. L'agilité est fournie en paquet cadeau.												
TAYCAN	408 ch	2 050 kg	1 moteur élec.	-	230 km/h *	5"4 *	-	0	91 055 €	0 €	★★★★☆	N° 712
La Taycan de base se range parmi les propulsions et ne reçoit, ce faisant, qu'un seul électromoteur. Lequel fait l'affaire dans l'absolu. Pour les accélérations à la mode Porsche, il faudra taper plus haut.												
TAYCAN TURBO S	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h *	2"8	20"1	0	193 061 €	0 €	★★★★☆	N° 695/702/710
Presque 2,3 tonnes sur la balance : il y aurait matière à se méfier. Erreur ! Le dynamisme bluffant et les freins endurants invitent à une conduite musclée sans arrière-pensées. 405 km d'autonomie, dit Porsche.												
TAYCAN SPORT TURISMO GTS	598 ch	2 310 kg *	2 moteurs élec.	-	250 km/h *	3"7 *	-	0	138 807 €	0 €	★★★★☆	N° 720
La Cross Turismo sans la garde au sol surélevée et les artifices typés SUV. Pur break, donc. Accélérations brutales et agilité comme Porsche en a le secret, mais c'est lourd. Et peu communicatif.												
TAYCAN SPORT TURISMO TURBO S	761 ch	2 295 kg	2 moteurs élec.	-	260 km/h	2"9	20"1	0	194 021 €	0 €	★★★★☆	N° 730
Ça pousse fort, c'est très efficace et il y a même quelque chose d'un kart dans cette enclume. De la belle ouvrage, mais c'est sans âme. C'est triste pour une Porsche sous cachet Turbo S.												
TAYCAN CROSS TURISMO TURBO S	761 ch	2 320 kg *	2 moteurs élec.	-	250 km/h *	2"9	-	0	194 501 €	0 €	★★★★☆	N° 716
La polyvalence d'un break avec des performances de feu et une efficacité bluffante. Une excellente Porsche mais une piètre voiture électrique. 419 km d'autonomie mixte officielle, pas plus.												
CAYENNE TURBO COUPÉ	550 ch	2 175 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	286 km/h *	3"9 *	-	305	159 790 €	50 000 €	★★★★☆	N° 695
Simple exercice de style, le Cayenne Coupé ? Pas seulement. Avec sa voie arrière plus large et son centre de gravité plus bas, il est plus précis et plus dynamique que sa matrice. Le V8 cogne fort.												

Rolls-Royce www.rollsroycemotorcars.com

WRAITH	632 ch	2 360 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	4"5 *	-	365	321 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 622
Extrapolé de la précédente génération de la Ghost, le coupé Wraith goûte peu le sport. Il n'empêche, il fascine par sa douceur de fonctionnement et sa suspension taillée dans un filtre triple épaisseur.												
DAWN	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 592 cm ³	250 km/h *	5"0 *	-	372	367 600 €	50 000 €	★★★★☆	N° 666
La Wraith sans le toit renvoie à une époque où seul comptait le déplacement dans le plus grand confort. Le moindre kilomètre est un voyage. Le moindre trajet est une croisière.												
PHANTOM	571 ch	2 560 kg *	V12 biturbo	6 749 cm ³	250 km/h *	5"3 *	-	329	463 200 €	50 000 €	★★★★★	N° 673
Nous en sommes à la huitième génération. Moulée dans une structure en aluminium, la Phantom, pour autant, s'en tient à ses fondamentaux. Luxe, calme et volupté, cela ne changera jamais...												

Tesla www.tesla.com

MODEL 3 PERFORMANCE	483 ch	1 849 kg	2 moteurs élec.	-	261 km/h *	3"3	21"8	0	66 490 €	0 €	★★★★☆	N° 716
Ce n'est pas une pure sportive. La Model 3 Performance n'en demeure pas moins très aboutie, à la fois précise, vive et musclée en reprises. Traction, propulsion ou intégrale, c'est selon l'humeur.												

Toyota www.toyota.fr

GR YARIS	261 ch	1 283 kg	3 en ligne turbo	1 618 cm ³	230 km/h	5"2	24"7	186	37 400 €	12 552 €	★★★★☆	N° 708/710/719
Tout est là, du 3 cylindres 1.6 qui monte dans les tours au son du clairon à la transmission intégrale réellement permanente. Cette bombinette sérieuse et joueuse sait tout faire et le fait bien.												
GR 86	234 ch	1 293 kg *	4 à plat	2 387 cm ³	226 km/h *	6"3	-	200	33 900 €	16 950 €	★★★★★	N° 724/727



LA MÉDAILLE DES MÉRITES

Il y a, bien sûr, le mérite d'exister pour ce coupé compact abordable, certes plombé par le super malus. Mais pas que. Des bonnes dispositions du « 4 à plat » de 234 ch à l'agilité de cabri résultant d'un châssis taillé au poinçon, on frise le nirvana.



Moteur dans les tours. Direction informative. Agilité.



Malus.

GR SUPRA 3.0 BVM	340 ch	1 577 kg *	6 en ligne turbo	2 998 cm ³	250 km/h *	4"6 *	-	199	68 100 €	21 171 €	★★★★☆	N° 727
Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragaillardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.												

Volkswagen www.volkswagen.fr

GOLF GTI	245 ch	1 460 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h *	6"3 *	-	190	46 415 €	14 881 €	★★★★☆	N° 705
Golf GTI : l'appellation désigne depuis toujours une voiture confortable au quotidien et efficace si souhaité. L'actuelle GTI ne déroge pas à la règle. La Golf R « 20 ans » de 333 ch réclame 62 700 €.												
GOLF GTI CLUBSPORT 45	300 ch	1 429 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	267 km/h *	5"5 *	24"3	186	51 150 €	12 552 €	★★★★☆	N° 721
Au-dessus de la Golf GTI trop timorée à notre goût, la raison sportive recommande la Golf GTI Clubsport, bourrée de caractère sans se montrer caractérielle. Une GTI traction recommandable.												

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

Directrice de publicité : Julie Martinot 01 41 33 57 73 | Directeur de publicité adjoint : Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46
| pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr |

SAISON 2023 SPORT AUTO EXPERIENCE : ALLUMEZ VOS MOTEURS !

■ Quelle meilleure façon de fêter le centenaire des 24H du Mans que de rouler sur le circuit avec votre GT ?

En 2023, Sport Auto Experience vous propose deux journées sur le Bugatti les vendredi 28 avril et lundi 28 août. De superbes partenaires seront à nouveau présents et tout sera fait pour que vous profitiez pleinement de ces deux journées de roulage en open pit lane.

Hôtel, dîner, déjeuner, tout est prêt pour vous faciliter la journée et les rencontres autour de notre fameux open-bar. Le plateau s'annonce encore incroyable mais les places sont limitées !

Track Day en format roulage libre, réservé aux GT de + de 800 kg.

Billetterie : www.billetweb.fr/sport-auto-track-day-le-mans-avril-2023



France Supercars, le nouveau venu du Grand Ouest !

■ Charles de Saint-Seine évolue depuis 2002 dans l'automobile d'exception pour laquelle il entretient une vraie passion depuis l'enfance. C'est pourquoi il a récemment ouvert France Supercars, née de la volonté de créer un service adapté aux plus exigeants avec une équipe de professionnels prêts à vous conseiller au mieux sur le choix d'un véhicule au suivi transparent. Spécialiste de l'achat / vente et de la recherche sur mesure de voitures de sport et de prestige, France Supercars propose également de nombreux services comme le financement, le gardiennage, le transport ou encore le detailing.

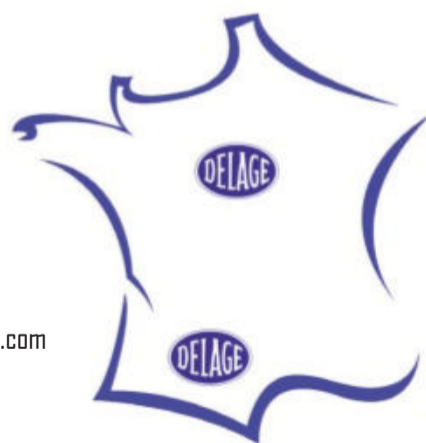
France Supercars | +33 (0)2 23 42 27 13 | www.francesupercars.com
ZAC Fontenelles 2, 7 rue Hedy Lamarr, 35310 Mordelles



D12 "LA F1 DE ROUTE"

*1100 cv - 1390kg - Vitesse max : 360km/h - 0-100km/h : 2.4s
Production limitée à 30 voitures.*

DELAGE SUD - Marcassus Sport
Colomiers
s.marcassus@delage-automobiles.com



DELAGE NORD - CPSA
Fontenay sur Eure
x.bertin@delage-automobiles.com

DÉCOUVREZ L'HYPERCAR DELAGE D12 : WWW.DELAGE-AUTOMOBILES.COM



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 Carrera 4S
03/19, 26 800 km, Craie, Tout Cuir Sport -
Tex Noir, 167 900 €



991 Targa 4 GTS Exclusive Manufaktur
02/19, 77 890 km, Gris Quartz, Tout Cuir
Naturel Espresso, 169 900 €



991 GT3 RS
04/18, 8 900 km, Blanc, Tout Cuir &
Alcantara Noir & Vert, 254 900 €



991 Turbo S
10/13, 90 300 km, Noir Basalte, Tout
Cuir Noir, 127 900 €



991 Carrera 4 GTS
07/17, 47 900 km, Gris Quartz, Cuir &
Alcantara Noir, 139 900 €



Macan GTS
07/18, 49 900 km, Blanc, intérieur GTS
Noir, 77 900 €



718 Boxster Edition 25 ans
11/21, 3 490 km, Blanc Carrara, Tout
Cuir Noir, 139 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid
10/19, 59 860 km, Gris Quartzite, Tout
Cuir Noir, 154 900 €

Taycan Sport Turismo
06/22, 9 900 km, Gris Volcano, Tout
Cuir Noir, 114 890 €

Macan GTS
10/16, 27 900 km, Bleu Saphir, Pack Cuir
Noir, 79 900 €

Panamera 4 Sport Turismo
12/17, 35 590 km, Noir, Cuir Noir,
85 900 €

Panamera 4S
06/14, 45 900 km, Noir Basalte, Tout
Cuir Noir, 64 900 €

Panamera GTS
07/19, 42 900 km, Noir, Tout Cuir Noir,
119 900 €

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



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 Fauceille
66000 Perpignan
Tel : 04 68 811 911



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 Piloti

01/20, 2.990 km,
Rosso Corsa
750.000 €

458 Italia

06/10, 25.921 km, jaune triple
couche, sièges racing, Int. full
carbone, 2^{ème} main, Gar. 24 mois
Ferrari. **219.900 €**

California T

09/15, 15.824 km, Rosso Corsa,
cuir noir Daytona, Int. full carbone,
Caméra Av/Arr, Gar. 24 mois
Ferrari. **169.900 €**

F430 Scuderia

03/08, 11.500 km, Rosso Corsa
274.900 €

GTC4 Lusso V12

2017, 363 km, 1^{ère} main, Rosso
Corsa, T.O, Lift, Display
320.000 €

F430

04/05, 33.400 km, noir, cuir noir,
céramiques, pack carbone
109.000 €

F355 Spider BVM

04/97, 27.555 km, Rosso Corsa,
cuir noir, 2^{ème} main
139.900 €

Testarossa Monodado Monospecchio

11/86, 100.000 km, Rosso Corsa,
cuir blanc
130.000 €

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



Monaco Motors (Groupe Cavallari)

6 - 11 rue Princesse Florestine
98000 Monaco
tél : + 377 97 97 88 00
www.ferrarimonaco.com
Romaric Meyer
r.meyer@ets-cavallari.mc



OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT



Ferrari Roma

Année : 2021
Km : 4 781
Couleur extérieure : Rosso Fiorano
289 900 €



Ferrari SF90 Stradale

Année : 2020
Km : 5 563
Couleur extérieure : Rosso Corsa
519 900 €



Ferrari Portofino

Année : 2019
Km : 43 262
Couleur extérieure : Argento Nurburgring
224 000 €



Ferrari Portofino

Année : 2019
Km : 10 653
Couleur extérieure : Blu Tour de France
239 900 €



Ferrari 488 GTB

Année : 2016
Km : 28 723
Couleur extérieure : Rosso Corsa
229 900 €



Ferrari F8 Spider

Année : 2021
Km : 24 989
Couleur extérieure : Giallo Modena
399 900 €



Ferrari 430 Scuderia 16M

Année : 2009
Km : 35 686
Couleur extérieure : Bianco Avus
399 900 €



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 32 920
Couleur extérieure : Nero Daytona
234 900 €



Ferrari SF90 Stradale

Année : 2022
Km : 100
Couleur extérieure : Rosso Scuderia
569 900 €



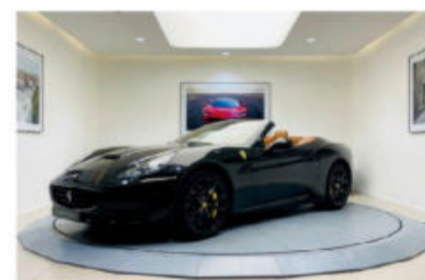
Ferrari California

Année : 2009
Km : 104 097
Couleur extérieure : Nero Daytona
93 900 €



Ferrari 458 Spider

Année : 2012
Km : 37 647
Couleur extérieure : Rosso Corsa
229 900 €



Ferrari California

Année : 2011
Km : 75 350
Couleur extérieure : Nero Daytona
107 900 €



Ferrari 812 Superfast

Année : 2018
Km : 9 934
Couleur extérieure : Grigio Titanio Metall
359 900 €



Ferrari California T

Année : 2014
Km : 36 087
Couleur extérieure : Rosso California
164 900 €



Ferrari 430 Scuderia

Année : 2008
Km : 29 832
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
224 900 €



Ferrari 488

Année : 2016
Km : 24 617
Couleur extérieure : Rosso Corsa
226 900 €

Anthony ROUZE
arouze@modena-sport.fr - Tel. 06 69 00 58 20

Arnaud PAPINI
apapini@modena-sport.fr - Tel. 06 98 44 84 85

92 Route de Castres
31130 Balma
Tél. 05 61 54 14 14
toulouse.ferradealers.com

ferrariapproved.com

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](https://www.maserati.com).



MASERATI APPROVED

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

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

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

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

68 - CAR Avenue Mulhouse
68110 - Illzach
03 89 31 33 95

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

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

45 - BPM Group
45000 - Orléans
02 38 65 31 31

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

83 - CLG Motors Riviera
83480 - Puget sur Argens
04 93 33 26 33

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

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

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

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

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

Modena Sport / 31 Haute-Garonne



GranTurismo 4.7 S BVA 01/12
79.850 km, nero, cuir nero, sièges chauffants, Skyhook, JA 20 Neptune **65.900 €**



GranTurismo 4.7 S BVR 01/09
65.202 km, nero carbonio, cuir nero, Bose, Skyhook, JA 20 Neptune **65.900 €**



GranTurismo 4.2 BVA 06/08
42.670 km, grigio Granito, cuir cuoio, Pack confort, Bose, Skyhook..... **59.900 €**



4200 GranSport 08/06
40.919 km, grigio Alfieri, cuir gris et tan, Skyhook, intérieur carbone, régulateur .. **54.900 €**

Diamant Automobiles / 34 Hérault



Grecale GT 300 cv 09/22
50 km, nero métal, cuir nero, options **115.866 €**



Levante GranSport 350 cv 12/20
16.668 km, Bianco Alpi, cuir Premium, Pack Nerissimo, High Gloss Carbon Fiber. **121.300 €**



Levante GranSport SQ4 430 cv 12/20
1.801 km, grigio, cuir Premium, Packs (Assist. Cond. + et Business), Harman Kardon, JA 21 Helios.. **111.000 €**



Levante GTS 530 cv 12/19
39.900 km, grigio, cuir Premium, Packs (Nerissimo, sièges Chauff. et Cond +), JA 22 Orione. **119.900 €**

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



Ghibli Modena 06/22
50 km, gris métal, cuir noir, Pack assistant conduct. +, sièges chauffants, TO... **129.900 €**



Ghibli 330 Hybrid GranSport 06/21
24.200 km, noir, cuir noir, Packs (Confort, Connectivity et Premium), carbone Int, JA 20 Teseo. **89.900 €**



Ghibli Trofeo 05/21
50 km, noir métal, cuir noir, Pack carbone, Harman Kardon, toit ouvrant..... **151.590 €**



Levante Trofeo 12/20
16.900 km, gris métal, cuir noir, finitions carbone, toit pano., caméra 360°... **144.900 €**

CLG Motors Riviera Fréjus / 83 Var



MC 20 01/23
150 km, noir, cuir noir, surpiques rouges, toit carbone, Lift, JA 20 Corsa..... **264.120 €**



Ghibli GranSport Hybride 10/21
15.900 km, noir, cuir noir pleine fleur, sièges chauffants, Pk Assit. Cond. +, T.O, caméra, JA 20 Urano. **89.900 €**



GranTurismo 4.7 BVA 06/17
15.000 km, blanc, cuir / alcantara noir, JA 21 Urano **99.900 €**



GranTurismo 4.2 BVA 11/09
84.900 km, noir, cuir Cartier, Pack Confort, 1^{ère} main, entretien complet Maserati **49.900 €**

Trident / 85 Vendée



Grecale Trofeo 530 ch 09/22
2.000 km Nero Ribelle, cuir noir, sièges Arr. Chauffants et Av. Ventilés, Sonus Faber, caméra 360° **165.000 €**



Levante GranSport SQ4 430 ch 07/18
53.500km nero ribelle, cuir noir, système d'entrée facile, Soft Close Door, cam 360°, toit Pano. **79.900 €**



Ghibli Hybrid 12/21
5.000 km, nero Ribelle, cuir noir, Packs (Assist. conducteur + et Premium), TO. **105.000 €**



Ghibli 3.0 V6 275 ch Diesel 09/19
25.000 km, Grigio Maratea, cuir marron étendu, Pk Premium (Diesel & 350 Standard), JA 19 Proteo. **59.900 €**



Ghibli 3.0 V6 350 ch 05/19
89.900 km, Nero, cuir noir, Pks (Assistant Cond +, Nerissimo et Premium GranSport), JA 20 Urano Glossy Black... **59.900 €**



Quattroporte 04/17
32.000 km, bleu Passione, cuir noir Poltrona, Packs (Confort et Int. Carbone), JA 21 Titanium. **79.900 €**



Quattroporte 3.0 V6 410 ch S Q4 02/15
97.000 km, Grigio Metallo, cuir beige, GPS, Rég./Lim. de vitesse, caméra, JA GTS **45.900 €**



Quattroporte 4.7 S 02/12
69.000 km, Nero Carbonio, cuir noir, sièges Av. Chauff., étriers rouges, TO, capteurs AV. **47.900 €**



Torre 1983



NOUVELLE LAMBORGHINI HURACÁN STERRATO

Huracán Sterrato : la première super voiture de sport conçue pour un plaisir de conduite maximal, même loin de l'asphalte, sur des surfaces meubles ou en terre, réinterprétant le concept même de sportivité et mettant en avant les principes de la marque : courageux, authentique et inattendu.



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

362 Avenue du Campon
06110 Le Cannet
Tel : +33 4 22 78 78 78
Mobile : +33 6 30 906 344
emeric.neve@passionautomobiles.fr
lamborghini-cannes.com

LYON

2 Chemin des Cuers
69570 Dardilly
Tel : +33 4 72 29 12 21
Mobile : +33 6 43 55 85 39
lionel.laffont@passionautomobiles.fr
lamborghini-lyon.com

MULHOUSE

Avenue P.Pflimlin
68390 Sausheim
Tel : +33 3 89 314 312
Mobile : +33 6 80 45 40 41
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
lamborghini-mulhouse.com

Le véhicule n'est pas encore proposé à la vente et n'est donc pas soumis à la directive 1999/94/CE. Les données relatives à la consommation de carburant et aux émissions sont au stade de réception.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



PRENDRE LA ROUTE
AVEC PASSION

PASSION
AUTOMOBILES
ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



www.passionautomobiles.fr

26 CONCESSIONS
11 MARQUES
8 VILLES

MAZDA EPINAL | DIJON | NANCY

KIA DIJON

HONDA COLMAR | DIJON

SKODA COLMAR | MULHOUSE | EPINAL

Pour en savoir plus sur les consommations de CO2, se référer au site des marques constructeurs.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



e-tron GT Extended quattro 350 kW
12/22, 5 000 km, cuir perforé noir, Pk Esthétique Noir, Pk Assist. Route/City, Pk Dynamique, gar. 24 m., **124 400 €**



Audi Q3 S line 35 TDI 150 ch S tronic
02/22, 20 150 km, cuir/tissu noir/gris, Pk Eclairage Ambiance, LED, caméra recul, MMI Navi +, gar. 24 mois, **44 990 €**



Q5 Sportback S line 35 TDI 163 ch S tronic
08/22, 5 000 km, cuir/tissu noir/gris, sgs AV chauff., caméra AR, Matrix LED, TO pano. verre, B&O, gar. 24 mois, **63 465 €**



A3 Sportback S line 40 TFSIe 204 ch S tronic 6
06/21, 18 590 km, int. noir, Pk S line int./ext., Pk alu. int., sgs AV Sport, LED, clim auto, régul., gar. 24 mois, **39 990 €**



A4 allroad Avus 40 TDI 190 ch quattro S tronic
11/19, 90 550 km, cuir/tissu noir, Pack Assist. City, Pack Brilliance, sgs AV chauff., MMI Navi +, gar. 12 mois, **38 990 €**



Q2 S line 30 TDI 116 ch S tronic
12/21, 32 350 km, cuir/tissu noir, Pk Brilliance, sgs AV Sport, Pk Connectivity, Matrix LED, TO coul., gar. 24 mois, **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



Saint Marcel SAS

ZAC du Champ Du Roy, Rue de Turgot - 02000 Laon - Tél. 03 23 27 99 97
Contact : Geoffroy Jallu - Mob. 06 68 17 82 08 - g.jallu@saintmarcel-laon.com

www.audi-laon.fr



RS4 Avant 450 ch quattro tiptronic 8 - 25^{ème} anniversaire
12/20, 49 490 km, cuir Nappa noir/gris, Pk Dynamique RS, Pk Assist. Route/City/Station., TO pano., B&O 3D, rare 30 ex. France, **104 900 €**



Q3 S line 45 TFSI 230 ch quattro S tronic 7
03/19, 71 700 km, cuir/Alcantara noir/gris, Pk Esthétique noir, Pk d'assistance, Pk Rangement, sgs AV chauff., volant cuir Sport multi. à méplat, Matrix LED, MMI Navi +, TO pano., SONOS, **45 900 €**



Q4 40 S line e-tron 204 ch
10/21, 12 800 km, cuir/simili noir/gris, Pk Assist. L, Pk fonction rangement, Pk Confort, Pk antivol, Pk Style Noir, Pk MMI Navi., sgs AV chauff., clé confort, susp. Sport, SONOS Premium, Matrix LED, TO pano., **68 900 €**



Audi R8 Coupé V10 Performance quattro 620 ch S tronic
09/19, 15 500 km, cuir Nappa fin noir/gris, Pk ext. Style en carbone brillant, Pk Eclairage, sièges chauffants, régulateur, MMI Navi +, virtual cockpit, clim confort, B&O, **176 900 €**



A6 Berline 50 TDI 286 ch quattro tiptronic
12/19, 93 300 km, cuir Valcona allroad noir/gris, Pk int. allroad, Pk Assist. Stationnement, Pk vide-poche, régulateur, dir. dynamique, HD Matrix LED, banquette Ar. rabattable, TO coul. pano., B&O, **64 900 €**



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



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com





CONTINENTAL GTC



BENTLEY MONACO

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



ARTURA



McLAREN MONACO

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



NOUVELLE GHOST



ROLLS-ROYCE MONACO

7 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
+377 97 97 97 30
info@rolls-royce.mc
www.rolls-roycemotorcars.com/monaco



ROMA



**SCUDERIA MONTE-CARLO
OFFICIAL FERRARI DEALER**

5, Av. Princesse Grace - 98000 Monaco
+377 97 97 38 38
monaco.ferrari dealers.com



NOUVEAU DBX707
707 ch.



ASTON MARTIN MONACO

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



AMG GT 63 SE PERFORMANCE



SAMGF MONACO

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

www.monacoluxury.com

www.bpmgroup.fr

RÉSEAUX

Pensez à covoiter #SeDéplacerMoinsPolluer



Aston Martin DBS Superleggera
11/18 – 13.900 km – 288.000 €



Bentley Continental GT V8
07/20 – 8.260 km – 231.000 €



Ferrari F8 Tributo
03/21 – 960 km – 349.000 €



McLaren 720S Performance
09/22 – 300 km – 298.000 €



Aston Martin V8 Vantage Roadster
11/21 – 4.500 km – 168.000 €



Bentley Continental GTC V8
01/22 – 14.900 km – 265.000 €



Ferrari SF 90 Stradale
12/20 – 11.360 km – 517.000 €



McLaren 675LT
01/16 – 17.500 km – 265.000 €



Aston Martin DB11 V8
07/18 – 9.900 km – 163.000 €



Bentley Continental GT Speed
10/21 – 2.000 km – 298.000 €



Ferrari Roma
09/20 – 16.180 km – 279.000 €



McLaren 720S Le Mans
05/21 – 160 km – 299.000 €



Aston Martin DBS Volante V12
09/09 – 29.700 km – 149.000 €



Bentley Flying Spur V8
01/21 – 7.800 km – 249.000 €



Ferrari Portofino M
05/21 – 9.640 km – 279.000 €



Range Rover Sport SVR S/C Carbon Edition
05/22 – 8.700 km – 151.500 €



Aston Martin DBX V8
09/21 – 15.600 km – 189.000 €



Bentley Bentayga V8
11/18 – 40.500 km – 156.000 €



Ferrari 812 GTS
10/20 – 7.910 km – 520.000 €



Lamborghini Urus
03/21 – 14.910 km – 335.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster
11/19 – 19.000 km – 173.000 €



Mercedes-Benz AMG GT Black Series
10/21 – 900 km – 530.000 €



Porsche 718 Cayman GT4
03/20 – 18.000 km – 119.000 €



Rolls-Royce Dawn
04/18 – 27.800 km – 375.000 €



Mercedes-Benz GT S
03/16 – 27.000 km – 105.000 €



Mercedes-Benz AMG GT 4 Portes 63 AMG S 4Matic+
03/19 – 22.600 km – 148.000 €



Porsche 718 Spyder
09/21 – 2.200 km – 138.000 €



Rolls-Royce Wraith
05/14 – 26.850 km – 249.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line
11/21 – 8.000 km – 139.800 €



Mercedes-Benz SL 63 AMG 4Matic+
05/22 – 2.500 km – 225.000 €



Porsche 992 Cabriolet 4S (MY20)
05/19 – 10.800 km – 178.000 €



Porsche 991 Cabriolet GTS 4
05/17 – 56.000 km – 139.800 €



Mercedes-Benz S63 AMG Coupé 4Matic+
03/18 – 38.000 km – 148.000 €



Mercedes-Benz GLC 63 AMG S
10/19 – 34.000 Km – Sur demande



Porsche 992 GT3 Touring
11/22 – 200 km – 258.000 €



Porsche Cayenne GT
04/22 – 6.050 km – 240.000 €



Mercedes-Benz GLS 63 AMG
08/21 – 13.150 km – 192.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
11/19 – 33.500 km – 202.000 €



Porsche 991 4S
11/16 – 24.500 km – 129.500 €



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid
02/20 – 34.000 km – 183.500 €

24, Avenue de Fontvieille - Monaco - Tél. +377 92 05 95 96 - Email : info@monaco-occasions.com



OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO



Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



04 77 53 70 61



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

47 Boulevard Jules Janin, 42000 Saint-Etienne



FOR THE DRIVERS



Venez essayer la nouvelle Emira chez votre concessionnaire Lotus Monaco



Lancia Delta integrale Evo 1
09/93, 49.000 km, noir, alcantara, révisée,
strictement d'origine. 82.000 €



Porsche Cayman 3.4 S 295 cv
05/07, 39.142 km, orange, pack Chrono,
aileron et becquet. 44.900 €



Porsche Cayenne S
07/18, 1^{ère} main, 83.832 km.
79.900 €



Range Rover Sport SVR Pack carbone
03/19, 63.000 km, gris, 1^{ère} main
129.900 €



6 - 11 rue Princesse Florestine 98000 Monaco | ☎ + 377 97 97 88 15 | r.meyer@ets-cavallari.mc | www.cavallari.fr

NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



A 0 gCO₂/km



INEOS GRENADIER

A commander dès aujourd'hui chez Ineos Lille
Distributeur Officiel pour le Nord de la France



G 276 gCO₂/km



CATERHAM 170 R

A commander dès aujourd'hui chez Caterhaml Lille
Distributeur Officiel pour le Nord de la France

CATERHAM



B 109 gCO₂/km



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com



Distributeur
officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

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



Distributeur
officiel à Paris



Morgan Plus Four boîte automatique - 09/21, 5 400 km, volant Moto Lita, garantie constructeur - 93 900 €

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



BMW Z8 - 224 900 €, 2001, 81 000 km, hard-top, chariot, dossier complet carnet/factures, superbe état, rév. OK



Porsche 911 2.7 RS Touring (1^{ère} série) - 580 000 €, 1973, dossier complet exceptionnel, origine Sonauto, matching



Porsche Carrera GT - 1 650 000 €, 11/04, 8 700 km, FR, 2^{ème} main, état concours, full PPF, carnet, factures



Aston Martin Vanquish Zagato - 559 000 €, 09/17, 3 990 km, FR, 1^{ère} main, peinture Q unique, 75/99 ex.



Porsche 964 RS - 230 000 €, 1992, 80 200 km, dossier complet except., origine Sonauto, matching, superbe état



Porsche Taycan Turbo S - 169 500 €, 12/21, 9 500 km, display, TO pano., Burmester, PDCC Sport, tête-haute



McLaren 650S Coupé - 169 900 €, 04/16, 13 500 km, Fr, int. carbone, pneus neufs, rév. 2022, superbe config.



Ferrari 812 GTS - 535 000 €, 12/20, 4 300 km, Pozzi 1^{ère} main, Xpel intégral, display, Lift, int. Carbone



Aston Martin DB11 Volante - 194 900 €, 06/18, 2 100 km, 1^{ère} main, Fr, caméra Av/Arr, sièges ventilés, B&O



Ferrari Testarossa Monodado (Classiche) - 170 000 €, 07/87, 28 900 km, état exceptionnel, expertisée, courroies OK



Mercedes SLS AMG Roadster - 209 900 €, 04/12, 9 900 km, 1^{ère} main, pneus neufs, rév. 10/22, int. carbone



AC Cobra 427 Continuation - PSD 01/65, 3 200 miles, CG Collection, état hors norme, expertisée, révisée, très rare

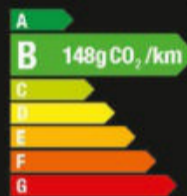
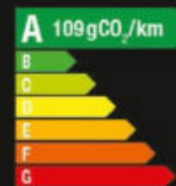
RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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

MARCASSUS *Sport*



New Super3 à l'essai



New Seven 340 2.0 172 HP



Stradale

Série limitée Stradale



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

www.marcassus-sport.com

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

121



SRO

MOTORSPORTS GROUP
RACE CENTRE BY MMC

VOTRE ÉCURIE PRIVÉE AU CIRCUIT PAUL RICARD

SRO Race Centre by MMC vous propose le gardiennage sécurisé et l'entretien de votre véhicule de compétition avec l'expertise d'une équipe technique de haut niveau et la possibilité de rouler sur le Circuit Paul Ricard du Castellet de manière quasi-quotidienne de 17h à 19h.

TARIFS DE LOCATION À PARTIR DE 400 EUROS PAR MOIS
BROCHURE DE PRÉSENTATION DISPONIBLE SUR SIMPLE DEMANDE

www.srorc.com

Mistral Hall, Circuit Paul Ricard,
2760 Route des Hauts du Camp, 83330 Le Castellet - France
Tel: +33 (0)4 94 98 35 80 / Email: olivier@sro.fr

© PHOTOGRAPHY : ALEXANDRE VAN BATTEL

LE
**GARAGE
MMC**
PREMIUM & CLASSIC CARS
Storage & Services

**Parking gardienné nuit & jour
avec assistance au coeur de Paris ouest**

☎ 01 53 92 54 54

info@legaragemmc.com | www.legaragemmc.com



Porsche 991 GT3 Touring
 04/18 - 7 080 km - 194 900 €
 PDLS+, Bose, Lift, caméra de recul



Maserati GranTurismo MC 4.7
 12/17 - 60 900 km - 119 900 €
 JA 20' MC, int. & ext. carbone



Lamborghini Urus
 07/18 - 81 990 km - 264 900 €
 TO pano, échap. acier brossé, B&O 3D



Ferrari Roma
 03/22 - 5 590 km - 269 900 €
 Echap. Sport, pk int. carbone, LED



Maserati GranCabrio MC 4.7
 01/18 - 36 900 km - 137 900 €
 JA 20' MC, ext. carbone, int. Alcantara



Mercedes C63 AMG
 11/16 - 63 900 km - 69 900 €
 JA AMG, échap. Sport, int. carbone



Aston Martin DB11 Volante
 01/19 - 24 900 km - 199 000 €
 Black bodypack, insert cuir, Bright Chrome



Bentley Continental GT V8
 07/12 - 52 900 km - 89 900 €
 Pack Mulliner, caméra de recul, Naim



Smart Brabus Exclusive Cabriolet
 09/12 - 5 700 km - 24 900 €
 Cuir complet CARIBEX, Radar AV/AR



Dodge RAM 1500 Limited Night Edition
 09/22 - 200 km - 115 900 €
 Susp. pneum., caméra 360°, JA 22", HUD



Maserati Levante GranSport SQ4 430
 11/20 - 26 900 km - 94 900 €
 Pack Nerissimo, jantes 21", TO, phares LED



Maserati GranTurismo 4.7 S 460 ch
 05/14 - 32 500 km - 79 900 €
 BOSE, jantes 20" Astro, radar de recul



Rolls-Royce Ghost V12
 03/10, 82 000 kms, 115 000 €
 Vitres surteintées, TO



Ferrari 328 GTB
 09/88, 84 419 kms, 84 900 €
 Origine Italienne, entretien Ferrari complet



Porsche 991.2 Carrera 4S
 03/16, 43 000 kms, 119 900 €
 Bose, Pk sport, Sgs sport, cuir noir, TO



Mercedes AMG GTS
 04/15, 11 179 kms, 113 900 €
 Sgs AMG Perf, toit Pano



Ferrari 812 Superfast
 09/18, 15 100 kms, 365 000 €
 Int. cuir cioccolato, Sgs Daytona, JBL



Porsche 991.2 Carrera 4S
 01/17, 23 892 kms, 127 900 €
 Echap. sport, Pk sport, Pk audio +



Porsche 718 Spyder
 03/20, 8 300 kms, 148 900 €
 Bose, Pk carbone int., échapp Sport



Porsche 991 Cab Turbo
 07/15, 34 800 kms, 147 900 €
 Bose, Pk Sport, int. cuir/sport

Notre offre " OFF MARKET " :

Une recherche sur mesure ? Demandez-nous, nous la trouverons pour vous

Porsche 992 C4 GTS - 04/22 - 400 kms
 TO, Pk Sport chrono, Echapp Sport - PSD

Porsche 992 GT3 Touring PDK - 10/22 - 100 kms
 Gris / Noir, Lift, Sport chrono - PSD

Porsche 992 Carrera GTS Cab - 04/22 - 9000 kms
 Noir / Noir, Matrix Led, Echapp sport, Sport chrono - PSD

Porsche 992 4S Coupé - 02/22 - 3000 kms
 Noir / Noir, TO, Lift, Sport chrono, Echapp sport - PSD

LR New Range (L460) D350 HSE - 12/22 - 1000 kms
 Gris / Noir, TO, JA 23, Attelage - PSD

LR Defender 110 V8 - 12/22 - 4000 kms
 Gris / Noir, Full options - PSD

Lamborghini Urus - 04/22 - 9000 kms
 Gris / Gris, UHD, B&O, TO, Attelage - PSD

Porsche 991 Tb S Cab 580 - 07/17 - 33 000 kms
 FR, gris quartz, Carbone, Régul adapt. - PSD

Ferrari 812 GTS - 11/21 - 514 kms
 1^{ère} main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

Ferrari F12 Berlinetta - 04/15 - 11 500 kms
 1^{ère} main, Daytona / Nero, JA 20 - PSD

Porsche 991 GT3 Touring BVM - 06/18 - 13500 kms
 Noir / Noir, Lift, carbon, PDLS+ - PSD

Ford GT - 06/18 - 7000 kms
 Exemple 085, Blue liquid / Frozen white - PSD

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



Porsche Carrera GT
10/04 - 26 400 km - 1 370 000 €
Cuir Ascot Brown, diffuseur AR carbone,
clim, Litronic, pédalier alu



Ferrari F40
11/89 - 7 800 km - 2 990 900 €
Première peinture, bagagerie, carnet
d'entretien, ex-pilote F1 Johnny Cecotto



Mercedes SLR McLaren 722 Edition
03/07 - 26 300 km - 585 000 €
Edition Spéciale 722, cuir/alcantara
noir, extincteur



Ferrari 488 Pista
06/20 - 9 900 km - 435 000 €
Alcantara noir, sièges Daytona, échap.
titane, caméra AV/AR



Aston Martin DBS Superleggera Volante
02/20 - 6 200 km - 329 900 €
Cuir/Alcant. noir, carbone ext., sgs
chauffants, volant Sport, caméra 360°



Mercedes AMG GT Black Series
12/21 - 7 800 km - 484 900 €
Cuir/Alcant. noir, pk carbone ext. AMG,
arceau, caméra AV, Burmester



Jaguar XE SV Project 8
08/18 - 6 900 km - 149 900 €
Cuir/Alcant. noir, arceau, harnais, régl.,
aileron carbone



Aston Martin Vantage GT12
08/19 - 500 km - 495 000 €
Alcant. noir, Pk carbone int./ext., sgs
baquets carbone, régl., caméra

AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE ET SERVICES SUR MESURE Tous droits réservés ©2022 Moteur & Sens®

MOTEUR & SENS®

10 Rue de l'Orme Saint-Germain 91160 CHAMPLAN, Fr
T. +33 (0) 1 69 30 98 40 M. contact@moteuretsens.com

NOS HORAIRES

du lundi au vendredi et le samedi
de 9h30 à 19h30 de 10h00 à 18h00

**UNIQUEMENT SUR
RENDEZ-VOUS**

Premium Classics
CT-CAR

Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

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

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Ferrari 250 GT Lusso Classic certification

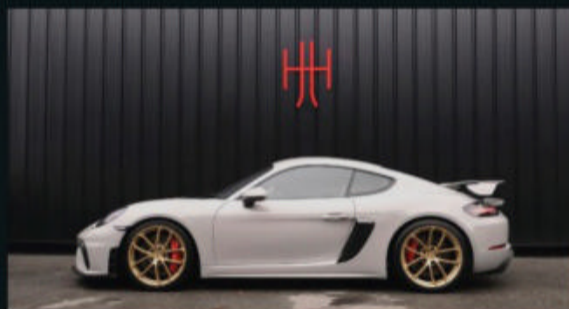
07/64, 250 ch, 60 030 km, cuir noir, Prix sur demande

SPÉCIALISTES

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



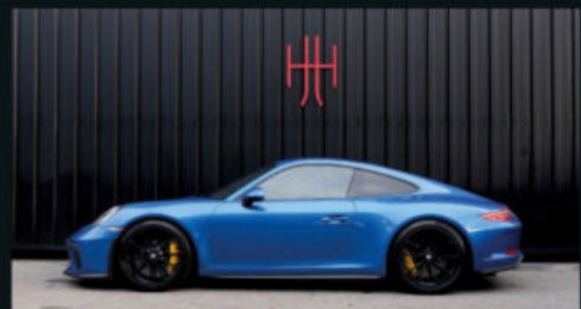
JEAN LAIN HERITAGE



PORSCHE 718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT PDK7
2021 - 6 900 Km
154 900 €



PORSCHE 911 TYPE 992 CARRERA S PDK8
2019 - 15 800 Km
152 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 GT3 TOURING
2018 - 16 900 Km
186 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 TARGA 4 GTS PDK7
2018 - 33 700 Km
162 900 €



ALFA ROMEO 4C COUPE
2017 - 21 900 Km
74 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 TARGA 4 GTS PDK7
2018 - 22 900 Km
161 900 €



ASTON MARTIN V12 VANTAGE S
2016 - 37 900 Km
154 900 €



FERRARI CALIFORNIA T
2016 - 22 900 Km
165 900 €



ASTON MARTIN V8 VANTAGE S 4.7
2012 - 32 500 Km
79 900 €

Un large choix de plus de 70 véhicules disponibles immédiatement !

LOUIS BOJARUNIEC
Directeur
lbojaruniec@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 828 828 03

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

CLÉMENT REINWALT
Conseiller commercial
creinwalt@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 24 28 29 65

ANTOINE BILLAULT
Conseiller commercial
abillaault@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 69 35 50 16



www.jeanlainheritage.com




SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

125

**Vendez
votre auto**
à partir de
29€*

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

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

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

*Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 9 Février**



Ferrari 488 GTB
10/17, 38.286 km, nero Daytona, cuir nero, surpiques
jaune, écussons, volant carbone / led • **219.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari F12
11/14, 19.500 km Rosso Corsa, cuir nero, écussons,
étriers jaunes • **239.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari Portofino
12/19, 16.976 km, grigio Silverstone, cuir nero, carbone
• **244.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari Portofino
11/18, 33.399 km, bleu Pozzi, cuir bleu Sterling, suspen-
sion magnetic, caméra Av et Arr, JA 20 forgées
• **219.500 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari Portofino
05/20, 3.012 km, grigio Silverstone, cuir Bordeaux,
carbone, caméras Av. et Arr. • **259.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 488 Spider
05/18, 14.864 km, grigio Silverstone, cuir nero, sur-
piques jaunes, écussons, volant carbone / led
• **259.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari Portofino
11/19, 18.214 km, Bianco Avus, cuir nero, volant
carbone, écussons, échappement sport, JA 20 forgées
• **239.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr



Ferrari 488 Spider
09/17, 59.000 km grigio Silverstone, cuir couio, écus-
sons, caméra • **214.900 €**

Ferrari Gauduel (69) - 04.78.35.14.00

Franck Soccol - 06 08 01 73 67 - f.soccol@gauduel.fr

ACCESSOIRES & SERVICES

DAMY
CARROSSERIE

Votre référence pour la restauration et la réparation de
véhicules toutes marques au Mans.



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

☎ 02 43 84 37 01
📷 #damycarrosserie
📌 @DamyCarrosserie
🌐 www.damycarrosserie.com

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 2023

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

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**

ALLIANZ CABINET PARISSAUX • 175, rue Nationale, 72000 Le Mans • Tél : 02.43.23.45.40 • h972081@agents.allianz.fr

* Les tarifs communiqués sont pour des clients multi détenteurs de contrats chez Allianz.

N° Orias : 14000184

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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



Porsche 991 Carrera 4S Ph 2 3.0 L PDK 420 CV
06/18, 8.700 km, gris GT, cuir complet noir, TOE vitré,
PSE, Chrono, Bose, caméra, Tempomat, PASM, 1^{ère} main
• **129.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 992 Carrera S 3.0 L PDK 450 CV
09/19, 35.000 km, bleu nuit, full cuir rouge / Bordeaux +
noir, TOE vitré, Pack Chrono Sport +, Bose, Tempomat,
PASM, PADM, 1^{ère} main • **129.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera Cab Ph 2 3.0 L PDK 370 CV
2017, 54.000 km, jaune racing, cuir noir, caméra, tem-
pomat, PASM, S.E.C.V Sports, PCM 4 tactile, options, JA
Carrera S IV 20, révisée, carnet • **99.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Cayman 718 2.0 L PDK 300 CV
2017, 41.000 km, bleu Miami, cuir complet + tissu bleu/
beige, PSE, chrono, Bose, caméra, Tempomat, GPS, PSE,
Nbres options • **61.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
nbreux mod sur www.first-automobile.com



Audi Q3 S line 40 TDI quattro 190 ch S tronic
06/19, 94 150 km, cuir/tissu noir/gris, Pk Eclairage Amb.,
volant cuir Sport multi. méplat, LED, sgs Av. chauff., TO
pano., MMI Navi +, gar. 12 m., • **37 990 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) - 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu - 06 68 17 82 08



Audi A5 Sportback Avus 40 TDI 190 ch S tronic
08/19, 100 960 km, cuir/Alcan. noir, Pk Assist. Route,
AdBlue 24L, vitres surteintées, phares + rétros LED, MMI
Navi +, gar. 12 m., • **33 990 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) - 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu - 06 68 17 82 08



Audi A6 Avant Avus Extended 40 TDI 204 ch S tronic
06/19, 12 990 km, cuir intégral Valcona beige/gris, Pk
Assist. Ville/Route/Stat., châssis amort. piloté, MMI Navi
+, gar. 12 m. • **41 990 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) - 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu - 06 68 17 82 08



Audi A6 A6 Avant S line 40 TDI quattro 204 ch S tronic
04/19, 139 050 km, cuir/Alcan. noir/gris, Pk ext. S line,
Pk Esthétique noir, crochet d'attelage, Matrix LED HD,
MMI Navi +, gar. 12 m. • **35 990 €**

Audi Saint-Marcel Laon (02) - 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu - 06 68 17 82 08



Porsche Taycan Turbo S
04/21, 3.808 km, noir, cuir noir, pack Sport Design car-
bone, sièges confort / massants, PDCC, PDLS, Innodrive,
caméra 360°, tête haute, vision noct. • **175.500 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Mercedes-Benz SL500
02/92, 133.500 km, Bomit, cuir beige, sièges à mémoire
/ chauffants, Clim auto, ASR, banquette Arr., JA 8 trous
• **27.900 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Mercedes-Benz S600 V12
08/96, 76.950 km, noir, cuir exclusif étendu noir, réfrigé-
rateur, Sound System, JA 18 AMG • **38.900 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Lotus Elise S S2 1.8 L 136 ch
09/07, 42.400 km, bleu, cuir noir, Pack Touring, climatisa-
tion, capote renforcée (phoniquement et thermiquement),
vitres électriques, Française, 2^{ème} main • **37.900 €**

Asphalte (37) - 0981276013
contact@asphalte-tours.fr



Porsche 991 2 S 3.8 L PDK 400 cv
01/12, 96.000 km, noir, cuir noir, palette au volant, Pack Chrono, JA 20, carnet complet Porsche • **84.900 €**

Maserati CLG Motors Riviera (83) - Emmanuel Vincent
04 93 33 26 33 - e.vincent@clgmotors.com



Mini Clubman John Cooper Works BVA
03/18, 47.000 km, blanc nacré, cuir Cross Punth Bordeaux, affichage tête haute, T.O Pano • **30.900 €**

Maserati CLG Motors Riviera (83) - Emmanuel Vincent
04 93 33 26 33 - e.vincent@clgmotors.com



Ferrari Testarossa
07/86, 54.459 km, Rosso Corsa, cuir nero, moyeux Rudge, grosse révision faite • **144.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari 365 GT 2+2
06/70, 54.110 km, gris clair, cuir fauve, Matching Numbers, état collection • **PSD**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari 575 Maranello
04/03, 66.604 km, grigio Titanio, cuir nero Daytona, Hi-Fi, carnet • **99.000 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari 612 Scaglietti
04/05, 58.695 km, nero Daytona, cuir Bordeaux, options, carnet • **89.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Ferrari 308 GTB Quattrovalvole
04/82, 65.496 km, Rosso Corsa, cuir noir, Ferrari Classiche, état exceptionnel • **124.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Fiat 500 Abarth 695 « Tributo Ferrari »
12/10, 67.210 km, Rosso Corsa, cuir / alcantara noir, pack carbone, Hifi, bandes racing • **32.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Porsche 911 (991) GT3 RS
11/15, 5.640 km, argent GT, cuir / alcantara noir, Lift, toutes options, TVA • **239.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Porsche 911 (992) Carrera 4 GTS Cabriolet
12/22, 100 km, gris Agata, cuir / alcantara noir, int. carbone, Bose, roues Arr. directrices, JA Turbo • **259.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Porsche 911 2.2 T Targa
01/71, blanc, simili noir, climatisation, JA Fuchs, état collection • **99.900 €**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Porsche 912 Targa « Châssis Court »
01/67, rouge, simili noir, JA Fuchs, Matching Numbers, état collection • **PSD**

Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr



Papa Maman Papi ...



MOI, JE RÉVOLUTIONNE

J'ai pas attendu
MAI 68...



VULCANET.SHOP

ACCESSOIRES & SERVICES



Achat Vente Voitures Sport & Prestige
SPÉCIALISTE DEPUIS 1969

☎ 06.61.38.81.31 ■ francismagana@orange.fr
31, avenue de Grande-Bretagne, 31300 Toulouse

Aston Martin DB9 Coupé 5.9 V12 477 ch Touchtronic, 65.000 km...12/08	Maserati GranTurismo S 4.7, grigio granito, pk carbone..... 2009
Lotus Esprit Turbo Essex N°2, bleu, cuir rouge..... 1982	Jaguar Portfolio XE, gris, cuir noir, TO, toutes options.....11/15
McLaren 720 S Luxury, échap. Sport, rouge métal Amarante... 08/18	Ferrari California, noire..... 2010
Porsche 992 cab. C4S 3.0 450 ch PDK, bleu, 11 000 km..... 2021	Ferrari 360 Modena Spider, grise, cuir noir 2001
Porsche 993 C4S, bleu océan, cuir noir, 1 ^{ère} main..... 1998	Ferrari 360 Modena F1, bleu gris, cuir, échap. inox, 30.500 km... 2001
Porsche 965 Turbo 3.6, grise, cuir noir..... 1996	Ferrari 308 GT4, rouge, cuir noir, 62.800 km 1979

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



Bentley Nouvelle Flying Spur Hybrid 544 ch BVA
06/2022, 3 160 km, Onyx, cuir Beluga, Garantie Certified by Bentley 33 mois • **289 800 € TTC**
Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



Bentley Bentayga Hybrid 449 ch BVA
12/2020, 26 393 km, Moonbeam, cuir Beluga, Garantie Certified by Bentley 12 mois • **177 900 € TTC**
Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



Bentley Continental GTC V8 507 ch BVA
05/2015, 27 044 km, Onyx, cuir Beluga, Garantie Certified by Bentley 12 mois • **134 900 € TTC**
Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



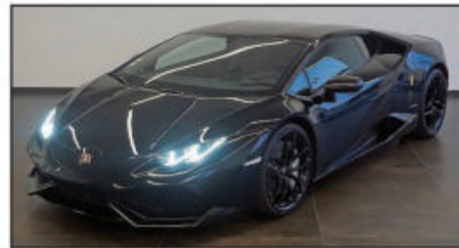
Bentley Continental GTC Speed W12 659 ch BVA
06/2022, 3 959 km, Midnight Emerald, Garantie Certified by Bentley 28 mois • **394 900 € TTC** (malus payé)
Bentley Lyon - Nicolas Tardy
nicolas.tardy@bentley-lyon.com
+33 6 43 57 51 03



Lamborghini Huracán Performante Coupé 640
03/2019, 21 500 km, Nero Helene, garantie constructeur, fortement équipé, Française • **295 000 € TTC**
Lamborghini Cannes – Emeric Nève
emeric.neve@passionautomobiles.fr
+33 6 30 90 63 44



Lamborghini Huracán Spyder LP 610-4
06/2016, 18 900 km, Grigio Estoque, garantie SELEZIONE, Fortement équipé, Française • **239 900 € TTC**
Lamborghini Cannes – Emeric Nève
emeric.neve@passionautomobiles.fr
+33 6 30 90 63 44



Lamborghini Huracán Coupé LP 610-4
03/2018, 16 900 km, Nero Helene, Gtie SELEZIONE Fortement équipé, Française • **219.900 € TTC**
Lamborghini Cannes – Emeric Nève
emeric.neve@passionautomobiles.fr
+33 6 30 90 63 44



Bentley Nouvelle Continental GT V8 Mulliner
12/2022, 3 200 km, Dark Sapphire, Pack BlackLine, TO, B&O, Garantie Certified by Bentley 34 mois • **PSD**
Bentley Service Mulhouse – Emmanuel Cuenot
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
+33 3 89 312 314



PRINCIPAT MOTORS AG

IMMATRICULEZ VOTRE FUTUR VÉHICULE EN ANDORRE

- Pas de malus
- Avantages fiscaux
- Revente facilitée



Sport Auto parle de nous !



www.principatmotors.com contact@principatmotors.com

PrincipatMotorsAG
principat_motors_ag





SWISSVAX™

PROVENCE

Protège | Répare | Rénove | Recolore



ACCESSOIRES & SERVICES



TRAITEMENTS CARROSSERIE & CUIRS SUR MESURE

Découpe numérique de film protecteur PPF (Mât/Brillant/Teinté)
Nettoyage cryogénique | Lustrage
Réparation de cuir (centre agréé Colourlock) | Rénovation | Recoloration

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com

CH
CARROSSERIE HERVE

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 360 Modena F1

2003, 63 000 km, échappement inox, grille Challenge, distribution et révision faites, pneus AV AR neufs, dpt 61 • 76 000 €

Tél : 06 80 44 21 21



4 Roues complètes d'origine de PORSCHE MACAN S

Ecusson Porsche, montées sur 4 pneus MICHELIN M+S Latitude TOUR HP roulé un hiver, AV 235X60 R18 103V M+S, ARR. 255X55 R18 105V M+S • 850 € TTC pour le tout monté

Tél : 06 80 21 16 45



Audi RS 6 Avant 4.0 TFSI 560 ch quattro tiptronic
05/15, 118 700 km, cuir Valcona noir/gris, Pk alu mat, Pk Dynamique +, Audi park assist, sgs AV/AR chauffants, vision nocturne, vision 360°, Audi pre sense +, B&O • 65 900 €
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Range Rover Sport Marx IX 3.0d i6 350 ch HSE Dynamic
11/21, 73 950 km, cuir noir, sièges AV chauffants ventilés, crochet d'attelage électrique, TO pano. • 85 900 €
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Audi S5 V6 3.0 TFSI 354 cv Tiptronic 8 quattro
05/18, 65.000 km, bleu, cuir, sièges sport, Bang & Olufsen 3D, phares Matrix Led, différentiel sport • 50.990 €
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Jaguar MK2 3.8 L BVA
1965, 80.000 km, vert, cuir vert • 29.000 €
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Lancia Delta 2.0 HF Turbo Intégrale 8 V 185 cv
04/88, 93.500 km, noir, boîte mécanique, restaurée • 27.900 €
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Porsche 911 (type 991) Carrera S 400 PDK
12/11, 95.000 km, toit ouvrant, pack chrono, sièges chauffants ventilés... • PSD
Verbaere Automobiles 03 20 90 52 52
www.vop-lille.fr



Ford Focus III (ph 2) SW EcoBoost S&S ST 250 ch
2015, 100 100 km, bleu impact, sièges Recaro bleu et gris, Audio Nav Sync II, key free, pack style 18", caméra recul, vitres AR surteintées, 1^{ère} main • 19 900 €
Tél : 06 85 73 47 52



Alpine A110 S
07/21, 11 200 km, bleu Alpine, très bon état, garantie constructeur, Française • 69 000€
Tél : 06 11 17 24 45



Patrim One

assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

Contactez Ladislav Palisson
Tél 01 42 99 60 20
Fax 01 42 99 60 26
lpalisson@patrimone.com



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion. *

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

ACCESSOIRES & SERVICES

133



Services de conciergerie, accompagnement à l'achat et à la vente d'automobiles d'exception

Carsup **accompagne** les propriétaires tout au long de leur **expérience automobile**.



Disponible sur **Paris, Orléans, Fontainebleau & Bruxelles**

www.carsup.io - contact@carsup.io - +33(0)1 89 47 00 43

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2023



12 DATES 6 CIRCUITS

- * LE MANS BUGATTI 11 MARS
- * DIJON 31 MARS
- * MAS DU CLOS 29 AVRIL
- * LE VIGEANT 14 MAI
- * LE MANS 24H 8 JUIN
- * SPA-FRANCORCHAMPS F1 19 JUIN
- * LE MANS BUGATTI 15 JUILLET
- * LE MANS BUGATTI 3 SEPTEMBRE
- * LE VIGEANT 18 SEPTEMBRE
- * SPA-FRANCORCHAMPS F1 2 OCTOBRE
- * MAGNY-COURS F1 16 OCTOBRE
- * LE MANS BUGATTI 5 NOVEMBRE

Inscriptions sur www.tinseau.com

Entretien et réparations (moteur + boîte) véhicules modernes, historiques et de compétition - assistance course - vente de voitures d'occasion - location voitures et stages de pilotage sur circuit. Tinseau Assistance - 264 rue Laennec 41350 Vineuil - tinseau@gmail.com



WATCH COVER

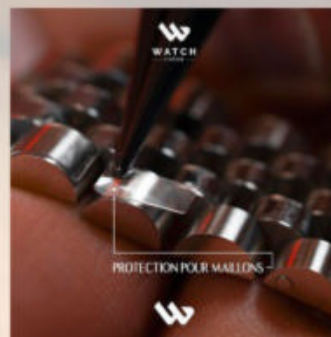


Dans sa boutique du 8^e arrondissement, **Watch Cover** se charge de concevoir et de poser une des protections les plus discrètes et efficaces du marché, qui saura préserver les qualités de votre montre sans compromettre son esthétique.

En effet, certaines montres sont de tels bijoux d'horlogerie que l'on peut se montrer hésitant à l'idée de les porter au quotidien. Chez **Watch Cover**, nous pensons qu'une belle montre est faite pour être admirée, et non gardée au fond d'une boîte.

Dans notre atelier, nos experts sont là pour étudier votre montre afin de vous proposer une protection discrète, adaptée à ses spécificités, et 100% transparente. Réalisé sur mesure, notre film transparent pourra épouser chaque contour de votre accessoire de la manière la plus discrète possible. Équipés des dernières technologies et d'un sens du détail inégalé, les dispositifs **Watch Cover** sauront assurer la longévité de vos équipements, sans que leur beauté en pâtisse.

Le plus ? Nos prestations sont réalisées en seulement quatre heures, et font l'objet d'une garantie d'un an. Avec **Watch Cover**, vous n'êtes qu'à quelques battements d'aiguille de protéger votre montre pour la vie.



www.watch-cover.com  info@watch-cover.com

14 Rue Marbeuf, 75008 Paris | Mardi - Samedi : 10h - 19h



le nouveau nom de



Nous assurons ce qui compte le + pour vous

ACCESSOIRES & SERVICES



Plus belle la vie !

Ma première moto !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Sans hésitation on y va !

Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

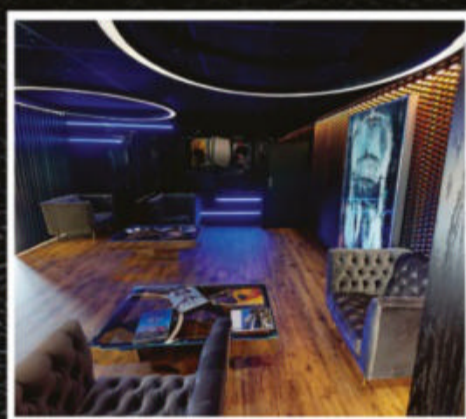
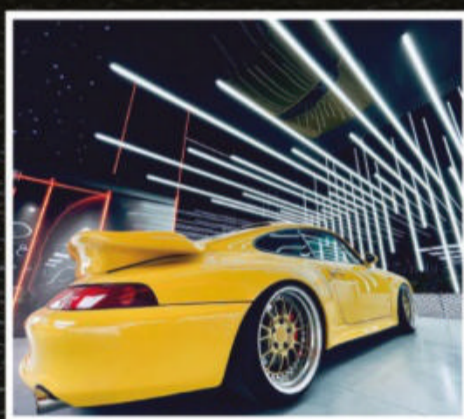
www.retro.fr

Rétro+ 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 35084846. N°ORIAS : n°0700782 (www.orias.fr) - Création : designa.fr.



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gmouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.



* Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr



▲ ADRESSE:

75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

info@paintshieldfrance.fr

SPORT

152.

ENQUÊTE F1

L'écurie américaine Andretti, sous la bannière Cadillac, toque de plus en plus fort à la porte de la Formule 1. Mais tout le monde ne voit pas d'un bon œil l'arrivée de ce potentiel aspirateur à sponsors.

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

Red Bull Media

156. Dakar 2023

Cinquième victoire pour Nasser al-Attiyah, auteur d'une course impeccable. Retour sur cette édition 2023 animée par Sébastien Loeb et marquée par la déroute des Audi électriques.



Laurent Villaron

140

STUDIO

Alpine A110 1800 Gr. 4 (1973)



Panoramio

146

Reportage F1

Frédéric Vasseur chez Ferrari



Red Bull Media

150

FORMULE 1

Les coulisses de l'intersaison



STUDIO Alpine A110 1800 Gr. 4 (1973)

La reine mère

La première édition du championnat du monde des rallyes, lancée il y a tout juste cinquante ans au Monte-Carlo, a couronné l'éblouissante Alpine A110.

Un sacre presque naturel pour une auto taillée sur mesure pour le Rallye et dont le nom même est inspiré par cette discipline.

Par Alain Pernot
Photos Laurent Villaron



L

'Alpine A110 est-elle vraiment une voiture ? A écouter ceux qui l'ont portée à la victoire, le doute est permis ! Quand ils se remémorent leur chère berlinette, ils en viennent toujours, à un moment donné, à parler d'un « jouet ». Jean-Claude Andruet, vainqueur de la première manche du championnat du monde des rallyes au Monte-Carlo 1973, retrouve même une âme d'enfant à son évocation : « C'était la voiture la plus joyeuse à piloter. En fait, cette auto tient

du génie : elle était fabriquée avec des éléments de grande série, et finalement, c'était un véritable jouet qui était d'une efficacité incroyable. Souvent, dans les très longs rallyes que nous disputons à l'époque, je remerciais Jean Rédélé dans ma tête d'avoir imaginé une telle auto. Je prenais tant de plaisir à son volant que, malgré la fatigue, je n'avais pas envie que la course s'arrête... » Le champion d'Europe 1970 poursuit : « Grâce à son moteur en porte-à-faux arrière, elle avait une motricité qu'aucune 2 roues motrices ne pouvait offrir. Sur la neige, c'était un vrai régal. Elle était juste fantastique ! » L'un des atouts de la berlinette repose effectivement sur son concept de « tout à l'arrière » (moteur et roues motrices) hérité de la Renault 4CV. C'est d'ailleurs au volant de sa 4CV de fonction que Jean Rédélé – alors plus jeune concessionnaire Renault de France – a exploré rapidement le potentiel du « tout à l'arrière » au début des années 50 : son excellente motricité, sa légèreté ou encore sa vivacité dans les changements de cap. Après avoir disputé le Monte-Carlo, la Coupe des Alpes et les Mille Miglia au volant de sa 4CV, il en extrapole bientôt une « Rédélé Spéciale » puis des voitures de sa conception qu'il baptisera « Alpine ». Un hommage direct à ces routes de rallye qu'il a sillonnées avec tant de plaisir. La marque est créée en 1955 et produit successivement

des A106, des A108 et des A110. Dès 1960, Alpine développe un autre de ses atouts majeurs, à savoir un mode de construction très particulier que nous décrit Jacques Cheinisse, emblématique directeur de l'équipe rallye entre 1968 et 1975 : « Un châssis-poutre servait de colonne vertébrale pour réunir le train avant et le train arrière propulseur. Un plancher en plastique venait alors s'adosser à cette colonne vertébrale, ces deux éléments se rigidifiant l'un l'autre. » Collez à ce plancher une carrosserie en résine et en fibres de verre et vous obtenez une légèreté hors norme permettant toutes les audaces.

A l'aise sur tous les terrains

Pas idéal en matière de rigidité torsionnelle, mais un régal en agilité ! « Selon moi, cette légèreté était vraiment l'avantage de la voiture, explique Jean-Pierre Nicolas. Dans sa version la plus extrême, elle ne pesait que 650 kg ! La concurrence en faisait au moins 300 de plus. Le rapport poids/puissance était extraordinaire. C'était magique, un vrai jouet ! Tu t'y retrouvais à tous les niveaux : en vivacité, en performances, en freinage... Du coup, elle était à l'aise sur tous les terrains, toujours grâce à ce rapport poids/puissance. » Elle nécessitait toutefois un maniement un peu spécial : « Elle se pilotait avec de la dérive, rappelle Jean-Claude Andruet. Quand j'attaquais très fort, pratiquement, je contrebraquais avant qu'elle ne parte en dérive parce que je savais qu'elle allait le faire. »

Présentée au Salon de Paris 1962, l'Alpine A110 a commencé à courir en 1963 aux mains d'un certain... Jacques Cheinisse, encore simple pilote privé à l'époque. Elle est propulsée par un moteur de Renault 8 Gordini délivrant 115 ch. Au fil des versions (1100, 1300, 1440), l'A110 se bonifie. Elle franchit une étape importante en 1967 lorsque la 1600 S adopte le moteur de la Renault 16 TS, plus moderne. Avec une puissance portée à 155 ch, l'Alpine s'affirme et remporte



"Souvent, en course, je remerciais Jean Rédélé dans ma tête d'avoir imaginé une telle auto. Je prenais tant de plaisir à son volant que je n'avais pas envie que le rallye s'arrête..."

Jean-Claude Andruet



STUDIO Alpine A110 1800 Gr. 4 (1973)

son premier succès international au San Remo 1968 avec à son volant Jean-Luc Thérier. Dès lors, les victoires s'enchaînent. L'expérience emmagasinée par l'équipe officielle porte bientôt ses fruits. En 1971, Alpine gagne le Monte-Carlo (avec Anderson au volant) et le championnat international des marques. Qui se souvient de ce titre ? Bon, il faut bien l'avouer : presque personne ! Jacques Cheinisse en est conscient : « Cela faisait plusieurs années qu'avec mon collègue Cesare Fiorio, de Lancia, nous tannions la Commission sportive internationale pour attribuer au rallye le statut de championnat du monde auquel il avait droit puisque nous courions déjà sur plusieurs continents. Médiatiquement, il nous fallait ce label. C'est juste une question de sémantique, mais ça changeait tout ! »

Contre toute attente, cette requête a été entendue par les autorités, qui ont lancé en 1973 le premier championnat du monde des rallyes. Alpine a toutefois failli ne pas y participer ! En effet, après une nouvelle loi à effet rétroactif, la petite entreprise dieppoise voit son ambitieux plan de développement remis en question. Elle se trouve même plutôt en mauvaise posture côté comptabilité, et Jean Rédélé n'a d'autre option que de céder des parts à Renault, son partenaire de toujours, perdant un peu de sa liberté. Fin 1972, Jean Terramorsi, responsable des activités sportives de la Régie, produit un rapport interne baptisé « Renault et la compétition ». Il y préconise de mettre l'Alpine A110 au rencard (« elle appartient au passé de Renault », écrit-il !) et de promouvoir en Rallye la Renault 12 Gordini, plus intéressante commercialement. Dieu merci, le bon sens l'emporte finalement, et Alpine obtient in extremis le budget pour disputer ce premier championnat du monde. Ouf !

Pour mener cette campagne, Alpine mise naturellement sur l'A110 « 1800 », homologuée en compétition depuis le 1^{er} juillet 1972. C'est une extrapolation de la 1600 S (elle en garde d'ailleurs la signalétique sur les ailes), dont la cylindrée est portée à 1 796 cm³ par l'excellent préparateur Marc Mignotet dans ses ateliers de Gennevilliers. « Sa puissance, toujours limitée, n'excédait pas 185 ch, mais surtout ce moteur avait beaucoup de couple, bien plus que le 1600, se souvient Jean-Pierre Nicolas. Il était parfaitement adapté au Rallye. »

A l'époque, il n'est pas encore obligatoire de disputer les 13 manches du calendrier, et seuls les 8 meilleurs résultats sont comptabilisés. Alpine prévoit donc un programme de 8 épreuves qui, on le verra, sera un peu étoffé. Son objectif est clair : remporter ce premier titre mondial, face à Ford, Lancia (champion « international » en titre), Fiat et BMW. Rodée et

bien structurée, l'équipe Alpine est confiante en son potentiel mais prudente. C'est que sa saison 1972 a tourné à la bérézina... « Nous étions presque toujours en tête, se souvient avec amertume Jacques Cheinisse, mais dans les dernières spéciales, nous cassions systématiquement les boîtes de vitesses ! Toutefois, nous étions sûrs d'avoir résolu ce problème pour 1973. Nous avons en effet pu homologuer la boîte de la Renault 12 Gordini avec des pignons plus résistants. Nous avons d'ailleurs pu la mettre à l'épreuve au Critérium des Cévennes 1972, que Thérier avait gagné au volant d'une A110 proto équipée d'un turbo. Il disposait alors d'un couple bien supérieur, et la boîte avait tenu. »

Epreuve inaugurale du championnat, le Monte-Carlo va bientôt justifier la relative confiance des Bleus. Malgré des conditions dantesques (140 des 220 concurrents resteront bloqués dans les congères dès la première étape !), les berlinettes réalisent un festival. Parmi les cinq équipages officiels engagés, deux pilotes se livrent un duel homérique : Ove Andersson et Jean-Claude Andruet. Ironie du sort : c'est pour tous les deux leur dernier rallye pour la marque ! Rigueur budgétaire oblige, en effet, seuls Thérier (alias « Le Fox »), Darniche (« La Luge ») et Nicolas (« Jumbo ») disputeront un programme étendu. Ces trois mousquetaires décideront d'ailleurs de partager leurs primes à chaque rallye : « Un pour tous, tous pour un ! »

Il y aurait de quoi écrire un livre entier sur le déroulement rocambolesque de ce Monte-Carlo. Pour faire court, par deux fois, Jean-Claude Andruet manque de tout perdre. Mal renseigné et pensant être en retard, il attaque comme un furieux dans la spéciale immaculée de neige de Saint-Bonnet : « J'étais déchaîné, et c'était vraiment splendide. S'il y avait eu une caméra à bord, ça aurait gagné le Festival de Cannes ! Je sentais que j'étais en train de faire un exploit, mais à 2 km de l'arrivée, j'ai freiné trop tard et me suis retrouvé les roues avant dans le fossé. Evidemment, j'ai pris une valise... »

Andruet et Biche regagneront bientôt la tête... pour mieux la reperdre ! « Lors de la dernière étape, dans La Bollène, je perds de nouveau plusieurs minutes sur une crevaison qui m'a été provoquée avant le départ. Je suis alors à 1'05" d'Anderson à trois spéciales de la fin. Normalement, c'était plié. Mais dans la Couillole, je lui colle 45". Puis, dans le Turini, je lui remets 34" et prends la tête avant le col de la Madone, dernière spéciale du rallye, que je n'aime pas du tout et qu'Anderson adore. Je pars à l'attaque. Les notes ne voulaient plus rien dire : je voyais à travers la montagne ! J'ai battu Anderson de 12" dans cette

La répartition des masses était de 60 % sur l'arrière, ce qui conférait à l'A110 une motricité exceptionnelle qui s'ajoutait à une légèreté défiant toute concurrence (moins de 700 kg !).





spéciale et de 26" au général ! » Alpine signe un impressionnant triplé et place même ses cinq autos parmi les six premières (Nicolas 3^e, Thérier 5^e et Piot 6^e). Un départ en fanfare !

Sur les routes enneigées de Suède, Renault insiste pour engager deux Renault 12, partant du principe que les Saab traction avant brillent sur ce terrain. Lorsque Marcel Callewaert, copilote et bras droit de Jacques Cheinisse, comprend que seule une Alpine peut marquer des points au championnat constructeurs, il est décidé à la dernière minute d'envoyer aussi une berlinette qui sera confiée à un jeune marié : Jean-Luc Thérier. « *Jean-Luc s'est marié le samedi. On lui a glissé dans la poche un billet d'avion, et le lendemain, il partait en lune de miel... avec moi, direction les neiges suédoises, qu'il a affrontées sans reconnaissance préalable !* » raconte, hilare, Marcel Callewaert. C'est que, sur une édition où les pneus à clous étaient interdits, il fallait bien les talents d'acrobate de Thérier pour s'en sortir ! Sur un terrain qu'il découvre, ce roi de l'impro décroche une incroyable troisième place qui gardera à ses yeux la saveur d'une victoire. « *Ce jour-là, il a forcé l'admiration de Blomqvist et Eklund, les vainqueurs sur Saab* », confirme son copilote. Dans la foulée, le Normand remporte une vraie victoire sur la terre du Portugal.

Frêle mais robuste

Ayant fait l'impasse sur le Safari (trop coûteux et aléatoire), Alpine poursuit son effort au Maroc, épreuve qu'elle n'a jusqu'alors jamais terminée. Pour élaborer au mieux son assaut, Alpine se rend en... Angleterre ! « *Le copilote David Stone, qui travaillait parfois pour nous, nous avait indiqué le terrain sur lequel Ford avait préparé sa victoire de 1972, explique Jacques Cheinisse (surnommé « Papa » par ses*

pilotes). La première fois, nous avons tout cassé. Nous avons renforcé ce qui était nécessaire et avons procédé à un nouveau test, couronné de succès. » Bernard Darniche signe sur les pistes cassantes marocaines une victoire impressionnante qui démontre la robustesse insoupçonnée de la frêle berlinette. Une vraie prouesse, comme le souligne Jean-Pierre Nicolas, classé 5^e : « *Sur la très mauvaise terre, nous n'étions généralement pas très à l'aise car l'Alpine n'avait presque pas de débattement de suspension. Les ingénieurs avaient donc renforcé au maximum le blindage avant, et en cas d'obstacle, on tapait avec le blindage, la voiture rebondissait et on passait !* »

Les A110 inaugurent à cette occasion une décoration tricolore qui a été imposée par Renault.

La solidité de la berlinette se confirme dès l'épreuve suivante, sur les pistes accidentées de l'Acropole. Jean-Luc Thérier remporte une nouvelle fois la victoire (il récidivera au San Remo en octobre). C'est simple : l'A110 marquera des points sur toutes les épreuves qu'elle dispute cette saison-là, à une exception près (le cauchemardesque Rallye de Pologne où Thérier est mis hors course par des organisateurs amateurs). Après un parcours impeccable, l'équipe Alpine-Renault peut fêter dignement ce premier titre de champion du monde à domicile. C'est en effet en Corse que se dispute la finale du championnat. Au volant d'une A110 ayant perdu son 2^e rapport à mi-parcours, Jean-Pierre Nicolas a le bon goût de signer la 6^e victoire de la saison pour Alpine. Malheureusement, les choix stratégiques de Renault et le choc pétrolier se chargeront de transformer ce triomphe en chant du cygne pour la berlinette. Elle ne fera dès lors que des apparitions ponctuelles sur la scène mondiale, négligée comme un jouet qui prend la poussière sur une étagère. ●

Le moteur de l'A110 1800 était un 4 cylindres de Renault 16 TS gonflé à 1796 cm³ par Marc Mignotet (d'où les initiales MM gravées sur la culasse).

L'A110 illustrant ces pages est une reconstruction à l'identique basée sur une 1600 S. C'est à son volant que Jean-Claude Andruet va fêter au Monte-Carlo historique les 50 ans de sa victoire grâce au soutien de Feralu, Elf, Coyotte, Europa et RM Immo.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne en alliage léger (type 844)**
Cylindrée : **1796 cm³, atmosphérique**
Position : **en porte-à-faux arrière, dans l'axe longitudinal**
Alésage x course : **82,5 x 84,0 mm** Puissance : **175 ch à 7 000 tr/mn**
Couple maximal : **19,50 mkg à 5 000 tr/mn**
Taux de compression : **10,20**
Alimentation : **carburateur double corps horizontaux Weber 45 DCOE**
Distribution : **2 soupapes par cylindre** Préparation : **Marc Mignotet**
Transmission : **aux roues arrière**
Boîte de vitesses : **type 364, à 5 rapports + marche arrière (placée devant le moteur)**
Différentiel : **autobloquant Hewland**
Châssis : **châssis-poutre en acier**
Carrosserie : **coque en résine et en fibres de verre collée au châssis-poutre**
Suspensions AV : **roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux avec 2 amortisseurs hydrauliques télescopiques, barres antiroulis**
Suspensions AR : **demi-axes oscillants, jambes de force obliques en V, barres antiroulis, 4 amortisseurs**
Freins : **disques Bendix, hydrauliques à double circuit**
Roues : **13 pouces (largeur AV/AR : 7/9 pouces)**
Pneus : **Michelin Racing ou Nora**
Empattement : **2 100 mm** Voies AV/ AR : **1 375/1 446 mm**
L - l - h : **3 850 - 1 520 - 1 120 mm**
Poids : **685 à 750 kg (selon équipement)**
Réservoir : **80 l**

“L'Alpine n'avait presque pas de débattement de suspension. En cas d'obstacle sur les rallyes terre, on tapait avec le blindage renforcé, la voiture rebondissait et on passait !”

Jean-Pierre Nicolas





REPORTAGE F1 Frédéric Vasseur chez Ferrari

VASSEUR EN SAUVEUR

Le Français Frédéric Vasseur atteint le climax de sa carrière au mitan de la cinquantaine. Après avoir réussi à peu près toutes ses missions dans le monde du sport automobile, **le voilà à la tête de Ferrari, la plus prestigieuse des équipes de F1. Il sait être au pied d'un Everest périlleux, mais cet homme de défi se dit prêt à le relever.**

Par Lionel Froissart

«



red » Vasseur est ce qu'il est convenu d'appeler un « bon client » pour les journalistes de la Formule 1. Un peu comme l'on consulte les oracles, il ne se passe pas un grand prix sans que les observateurs essayent de soutirer une information ou une bonne parole à celui qui est devenu une des figures du paddock au cours des sept dernières années. Mais attention, l'animal est malin. Il ne dit que ce qu'il veut bien et ne délivre jamais de message

à la légère. Il peut aussi vous révéler une info en béton, mais en vous demandant de la garder pour vous. C'est frustrant, mais ça donne toujours un éclairage intéressant sur un événement ou une actualité du moment. S'il n'est pas un adepte de la langue de bois sur les sujets importants de la F1, Frédéric Vasseur n'est pas du genre à parler pour ne rien dire. Ainsi, il s'est bien gardé de se trahir lorsque la rumeur de son arrivée chez Ferrari a pris de l'ampleur lors du dernier Grand Prix d'Abu Dhabi. Il s'agissait pourtant d'un secret de polichinelle et quelques jours plus tard, malgré les dénégations presque crédibles de la direction de Ferrari, c'est bien le Français Frédéric Vasseur, bientôt 55 ans, qui a été désigné pour succéder à Mattia Binotto à partir du 9 janvier. Avec pour mission de remettre de l'ordre – comme toujours – à Maranello et Fiorano, les bases techniques de l'unité sportive du célèbre constructeur italien.

Ce fut donc Noël avant l'heure pour Vasseur, car même s'il est question d'un poste ultra-exposé à haut risque, il est toujours considéré comme le Graal absolu pour un directeur sportif comme l'est pour presque tous les pilotes d'enfiler un jour la fameuse combinaison rouge frappée du cheval cabré. Pourtant, les responsables de l'équipe Ferrari ont valsé depuis 2014 avec le renvoi du méritant Stefano Domenicali (2008-début 2014), de l'éphémère Marco Mattiacci (une partie de la saison 2014), du controversé Maurizio Arrivabene (fin 2014-début janvier 2019), avant la nomination de Mattia Binotto depuis 2019 jusqu'à son remerciement fin 2022. Mais il faut se souvenir que le précédent Français (et premier non-Italien) à avoir tenu les rênes de la Scuderia, Jean Todt, est resté en selle pendant quinze ans avec une certaine réussite (1993-2007). Instruits de l'histoire chaotique de l'équipe Ferrari, nous pouvons tout aussi bien

voir cette « promotion » comme un cadeau empoisonné. Certains en Italie sont probablement déjà en train de faire le décompte des jours avant que Vasseur ne soit victime, comme la plupart de ses prédécesseurs, des intrigues politiques, des jalousies, des trahisons, de la pression qui accompagnent cette fonction périlleuse.

Faut-il déjà y voir une forme de mise sous pression pour le Français ? Au détail prêt que le nouveau patron de la Scuderia arrive dans un champ en partie déminé. Comme l'avait souligné Jean Todt à l'époque de sa prise de fonctions en juillet 1993, l'équipe Ferrari était alors un « monument en péril ». Ce n'est pas franchement la situation actuelle de la Scuderia, qui a surtout souffert en 2022 de quelques dysfonctionnements dans le domaine de la gestion sportive, d'approximations stratégiques, de problèmes de fiabilité et d'erreurs de ses pilotes. Ce qui explique pourquoi la précédente saison a été décevante, pour ne pas dire ratée. Vasseur hérite quand même d'une équipe sur une pente ascendante, avec une base saine ne nécessitant que de subtils ajustements. Le niveau de performance de la Scuderia Ferrari est satisfaisant mais a été mal exploité ces derniers mois. Ce qui peut justifier ce changement de direction sportive et l'électrochoc positif qu'espèrent les décideurs de la marque italienne.

Une moisson de succès

Benedetto Vigna, l'actuel P.-D.G. de Ferrari sous la présidence de John Elkann, a récemment repris à son compte l'idée d'Enzo Ferrari qui avait coutume de dire que « le deuxième est le premier des perdants ». La deuxième place d'un pilote Ferrari au classement des conducteurs comme à celui des constructeurs pour Ferrari n'a donc satisfait personne. Frédéric Vasseur a compris le message. L'objectif est de renouer avec le succès au championnat face à Red Bull et Mercedes. Et surtout, il ne sera plus toléré de laisser passer des victoires promises comme ce fut parfois le cas en 2022. Ainsi, dès sa prise de fonctions, Frédéric Vasseur a commencé à faire le ménage, à vider quelques placards et bureaux encombrés par des éléments qui occupaient l'espace sans réelle utilité. Par charité, nous en attendrons l'officialisation pour dévoiler la liste des « remerciés ». Le Français, entre deux cours d'italien, a prévu de restructurer certains départements. Les observateurs regardent évidemment du côté de la stratégie, qui a été très critiquée en 2022, à juste titre. Certains chez Ferrari seront sans doute surpris ●●●



Nico Rosberg (GP2, 2005)



Lewis Hamilton (GP2, 2006)



George Russell (F2, 2018)



Charles Leclerc (F1, 2018)



ILS SONT PASSÉS PAR ART GRAND PRIX

Frédéric Vasseur a travaillé avec la moitié du plateau de la F1 et, au passage, vu gagner dans ses voitures quelques-uns des meilleurs pilotes du moment. S'il se refuse à établir une hiérarchie, le team manager français reconnaît qu'il avait noué une relation particulière avec Lewis Hamilton lorsque celui-ci courait pour lui en GP2. Mais c'est de Charles Leclerc dont Vasseur se sent le plus proche, pour l'avoir vu grandir chez Art Grand Prix puis avoir été celui qui le fit débiter en F1 chez Sauber Alfa Romeo. A l'époque, il n'imaginait sans doute pas devenir un jour son patron... chez Ferrari.

de découvrir que sous son air jovial, Frédéric Vasseur peut se montrer intraitable et capable d'écarter des éléments qu'il ne juge pas à la hauteur de leur tâche. Malgré la nécessité de mettre de côté les états d'âme, Frédéric Vasseur a toujours su privilégier les rapports humains, ce qui n'est pas le plus simple dans le monde ultra-concurrentiel de la F1. Le manager français a mené sa carrière avec cet état d'esprit, faisant gagner son équipe ASM, devenue Art Grand Prix, dans toutes les catégories inférieures et dont la réussite perdure, jusqu'au redressement spectaculaire de l'équipe Sauber-Alfa Romeo ces dernières saisons.

Fred Vasseur s'est engagé sur la piste du sport automobile au début des années 1990 par passion de la technique. Fort de son diplôme d'ingénieur de l'Estaca et une fois entré dans la vie active, il a donc décidé de fonder sa propre équipe de course dès 1996, d'abord avec l'aide de Renault. Deux ans plus tard, en s'associant avec Mercedes pour aligner ses voitures dans le championnat européen de Formule 3, commence la moisson de succès. Au-delà des victoires et des titres, ce qui impressionne, c'est la liste des pilotes passés entre les mains de Fred Vasseur et de ses collaborateurs, dont le fidèle Sébastien Philippe (son premier pilote) aujourd'hui à la tête d'Art Grand Prix. Pour ne citer que les champions en F3 ou GP2 et F2, on relève les noms d'Esteban Gutiérrez, Valtteri Bottas, Esteban Ocon, Charles Leclerc, George Russell (titré en F3 et F2), Antoine Hubert, mais aussi les Nico Rosberg, Lewis Hamilton, Nico Hülkenberg ou Stoffel Vandoorne. Lesquels ont accédé à la F1 ⁽¹⁾.

Meneur d'hommes

Avec un tel palmarès pour ses pilotes, sans oublier les innombrables titres pour son équipe, beaucoup d'observateurs se sont demandé pourquoi Frédéric Vasseur n'a jamais été tenté de monter sa propre structure en F1. La réponse est simple, ce natif de la région parisienne a su garder la tête sur les épaules. Et si la Formule 1 a toujours été un objectif pour Vasseur, il n'a jamais considéré de prendre ce risque à titre individuel, susceptible de ruiner sa réputation et les finances de son entreprise. Il a donc patiemment attendu d'être sollicité, début 2016, par Renault d'abord, dont il a été l'un des artisans du retour en F1 aux côtés de Cyril Abiteboul. Mais les relations entre ces deux hommes au fort caractère ont débouché sur une rapide séparation après une seule saison, avant que Vasseur ne soit recruté l'été suivant par les propriétaires suédois de l'écurie Sauber. Il entame alors un important travail de reconstruction et de modernisation de l'équipe suisse, consolidant alors la relation technique avec Ferrari, rejetant une très risquée association avec Honda, mettant à la corbeille le contrat signé avec les Japonais par Monisha Kältenborn dont il prenait la place. Mieux, il parvenait à convaincre Alfa Romeo de devenir le sponsor titre de l'équipe, permettant à Sauber comme à la marque italienne, en perte de vitesse commerciale, de retrouver une meilleure visibilité et à l'équipe de moderniser ses installations et de se doter d'une soufflerie digne de la F1.

Voilà un parcours très honorable, mais il est évident que Ferrari est une autre histoire. Il s'agit même d'une affaire nationale et Frédéric Vasseur sait que chacun de ses actes sera désormais disséqué par la versatile presse locale et que chaque déclaration prendra des proportions qu'il ne soupçonne peut-être pas. Comme son prédécesseur Mattia Binotto, dont les qualités de technicien motoriste n'ont jamais été contestées, Vasseur est un ingénieur de formation. Même s'il n'a pas été recruté pour ces qualités-là, il est toujours préférable d'avoir à la tête d'une équipe comme Ferrari un homme qui connaît la façon dont fonctionne une monoplace.

CE QUE TOUS LES AMATEURS DE F1 VONT GUETTER DÈS LE DÉBUT DE LA SAISON, C'EST LA FAÇON DONT **VASSEUR VA COMPOSER AVEC LE DUO DES PILOTES FERRARI, CHARLES LECLERC ET CARLOS SAINZ.**

C'est ce que pense l'un des anciens pilotes, le Français Romain Grosjean, soulignant que Vasseur était un interlocuteur précieux dans une équipe de course car rares sont les patrons qui savent écouter leurs pilotes : *« Il comprend la course comme peu d'autres. Et surtout, je n'ai jamais rencontré un technicien qui soit plus à même de nous comprendre, nous les pilotes. C'est comme s'il était lui-même pilote. »*

Dans ce domaine, ce que tous les amateurs de Formule 1 vont guetter dès le début de la saison, c'est la manière dont Vasseur va composer avec le duo des pilotes Ferrari, Charles Leclerc et Carlos Sainz. Voilà deux pilotes que Vasseur connaît bien pour différentes raisons. Pour ce qui est de l'Espagnol, son nouveau patron chez Ferrari fut celui qui souffla son nom aux responsables de l'équipe Renault dès 2016, avant que Sainz soit effectivement engagé par la formation française à la fin de la saison 2017. Frédéric Vasseur sait qu'il devra composer avec les exigences du très influent clan madrilène et l'omniprésent paternel du jeune Espagnol. Sur ce point, Frédéric Vasseur s'est toujours montré très ferme pour garder à l'écart les parents de pilotes trop envahissants et le plus souvent nocifs. Avec Charles Leclerc, c'est une autre histoire. Plus affective. Leclerc a gagné son titre de Formule 3 avec Art Grand Prix avant d'être enrôlé par Frédéric Vasseur chez Sauber, qui l'a donc fait débiter en Formule 1. Il n'est pas exagéré de dire que Vasseur voit Leclerc comme l'un de ses fils, et à ce titre n'a jamais pris de gants pour le remettre dans le droit chemin ou le conseiller. Leclerc se souvient de quelques briefings houleux lors de ses premiers grands prix avec l'équipe suisse. Leclerc sait à quel point Vasseur peut se montrer dur mais juste lorsqu'il est question de compétition et de performance. Le Monégasque est animé par la même soif de vaincre et sait qu'il ne bénéficiera d'aucun passe-droit. A lui de mériter le rôle de pilote n° 1 que Frédéric Vasseur n'hésitera pas à désigner – contrairement à Mattia Binotto – dans les intérêts de l'équipe Ferrari.

Car s'il connaît et aime les pilotes, Frédéric Vasseur est réputé pour être un sacré meneur d'hommes. Chez Ferrari, il lui faudra faire preuve d'une poigne de fer dans un gant de velours. Car rien n'est jamais simple à Maranello. L'impétrant français le sait mieux que personne pour avoir longtemps travaillé avec Ferrari ces six dernières saisons, le constructeur italien assurant la motorisation des Sauber-Alfa Romeo. En dehors des déclarations d'usage le jour de sa nomination et jusqu'à la présentation de la Ferrari, programmée cette année le 14 février, le jour de la Saint-Valentin – est-ce pour mieux souligner le début d'une romance prometteuse ? –, Frédéric Vasseur est tenu au silence. Ne doutons pas que dès le 5 mars au soir, après l'arrivée du premier grand prix de la saison, le nouveau directeur de l'équipe italienne sera à nouveau très sollicité par les journalistes. En espérant qu'il reste un bon client. ●

(1) Antoine Hubert s'est tué à Spa en 2019 dans une course de F2 et faisait partie des pilotes de réserve de l'équipe Renault F1 en tant que membre de la Renault Sport Academy.





FORMULE 1

DANS LES COULISSES DE L'INTERSAISON



01

Red Bull Media

Après une année de misère, Daniel Ricciardo a retrouvé le sourire et la maison Red Bull de ses débuts. Il va y jouer sa carrière en F1 à quitte ou double. D'abord dans le rôle de réserviste, il espère bien sûr prendre la place de Sergio Pérez.



02

DPPI

Poliment mais fermement, le président de la FIA Mohammed Ben Sulayem a fait comprendre aux pilotes, et surtout à Lewis Hamilton, que l'on peut voir comme un meneur, qu'il faudrait désormais s'abstenir de prises de position politiques dans le cadre de la F1.

MARDI 20 DÉCEMBRE 2022

01 Ricciardoré sur tranche Payé pour sourire

L'Australien Daniel Ricciardo avait déjà fait une excellente opération financière en quittant Red Bull pour rejoindre l'équipe Renault en 2019, avant de faire à nouveau la culbute en 2021 en se laissant séduire par la perspective de courir pour McLaren. Grassement payé malgré des performances décevantes, Ricciardo a finalement été remercié avant le terme de son contrat. Aussi, McLaren a dû déboursier l'équivalent du salaire 2023 de Ricciardo, soit environ 15 millions de dollars, agrémenté de dommages et intérêts, soit un total de plus de 22 millions de dollars, auquel on peut ajouter le salaire de 2 millions versé par Red Bull. Reste à savoir si la plus belle opération de l'Australien ne serait pas de se retrouver dans la monoplace autrichienne à la place de Sergio Pérez, si les relations entre le Mexicain et la star Verstappen ne s'arrangent pas.

02 Les pilotes censurés Pas de propos politiques

Peu à peu, le nouveau président de la FIA Mohammed

Ben Sulayem marque son territoire. En marge de l'édition 2023 de la remise des prix, la FIA a fait connaître une modification de son code sportif International dans le but d'interdire aux pilotes de faire des déclarations politiques. On peut y voir une réponse aux prises de position de Sebastian Vettel et Lewis Hamilton, deux des rares pilotes à voir un peu plus loin que le bout de leur cockpit. Le nouveau code sportif précise : « La FIA interdit désormais la diffusion et l'affichage général de déclarations ou de commentaires politiques, religieux et personnels, notamment en violation du principe général de neutralité promu par la FIA en vertu de ses statuts, à moins qu'ils n'aient été approuvés par écrit par la FIA pour les compétitions internationales, ou par l'autorité sportive nationale concernée pour les compétitions nationales. » Tout cela va encourager la plupart des pilotes à ouvrir le robinet d'eau tiède lors des déjà soporifiques conférences de presse imposées.

03 Max et la menace Pérez Mésentente cordiale ?

Lors d'un long entretien accordé au New York Times, Max Verstappen a passé en revue les moments forts de sa saison 2022. Il s'est dit bien sûr « satisfait » de son

deuxième titre à l'issue d'une saison quasi parfaite, alors que celui de 2021, acquis dans les conditions que l'on sait, avait été plus « émotionnel ». Il a été également questionné sur sa relation avec son coéquipier Sergio Pérez, qui s'est dégradée en fin de saison. Le Hollandais affirme fermement : « Nous avons tout mis sur la table et tout a été réglé. Je n'ai jamais été un mauvais coéquipier pour personne, j'ai toujours été très utile, et l'équipe le sait. Je mets toujours l'équipe en avant et en premier parce qu'au bout du compte, c'est un travail d'équipe. » Tout est donc pour le mieux, dans le meilleur des mondes à entendre le Hollandais. Pourtant, des sources internes affirment que Verstappen n'a toujours pas digéré le couac de Monaco. Il reste persuadé que Pérez

l'a privé de la pole position (et donc d'une potentielle victoire) et il a encore récemment suscité un briefing pour décortiquer la stratégie qui fut appliquée en Principauté ce dimanche-là. Surtout, la famille Verstappen révèle que jusqu'à ce Grand Prix de Monaco, la voiture ne convenait pas au fiston. De gros efforts furent demandés pour régler ce problème. On connaît la suite.

MARDI 27 DÉCEMBRE

04 Haas préfère l'expérience La relève en souffrance

Günther Steiner ne fait plus confiance aux jeunes pilotes inexpérimentés. Selon lui, ce fut une erreur de titulariser

Le fameux "marsouinage" des Mercedes n'a pas juste brisé le dos d'Hamilton et Russell. Révélation de l'usine : **"Quand vous voyiez Lewis et George un peu mal à l'aise en sortant des voitures, les moteurs subissaient la même chose."**

Max Verstappen assure qu'avec Sergio Pérez, "nous avons tout mis sur la table et tout a été réglé". Un récent briefing tenu pour reparler de l'incident du Grand Prix de Monaco indique le contraire...

Par nos envoyés spéciaux **Lionel Froissart & Dieter Rencken**



03

Red Bull Media



04

DPPI



05

Bernard Asset

Il y a un petit problème chez Red Bull, d'ordre humain. La brouille entre Pérez et Verstappen dure depuis le dernier Grand Prix de Monaco. Va-t-elle se prolonger cette saison ?

Faute d'une relève digne de ce nom, Günther Steiner, à la tête de l'équipe Haas, préfère jouer la carte de l'expérience et de la maturité. Il a ainsi fait appel au vieillissant Hülkenberg pour épauler Magnussen.

Très convaincant en Formule 3 et Formule 2, Michel Ferté (au centre) avait failli courir en F1 pour l'écurie de Guy Ligier (à droite) en 1984. Le Normand a été emporté par le cancer à l'âge de 64 ans.

les Nikita Mazepin et autre Mick Schumacher. Le patron de l'équipe américaine dit vouloir privilégier désormais l'expérience plutôt que la fougue de la jeunesse. Ce qui va faire le bonheur du vétéran allemand Nico Hülkenberg – véritable mercenaire du paddock – qui va reprendre le cours de sa carrière pour essayer de décrocher enfin un podium après 181 départs infructueux dans ce domaine. Le retour de l'Allemand semble, en filigrane, marquer une tendance inquiétante sur le manque de relève crédible. Les jeunes pilotes talentueux se font rares et, surtout, la disparition totale des essais privés est un énorme handicap pour la formation des candidats à la Formule 1.

MERCREDI 28 DÉCEMBRE

Marsouinage Les moteurs souffraient aussi

Au cours de la saison 2022, les ingénieurs de l'équipe Mercedes ont souvent évoqué les problèmes de marsouinage que générait la rétive W13. Le responsable du département Moteurs à Brixworth a récemment révélé que, plus encore que les pilotes, c'est le moteur et

l'ensemble de l'unité de puissance qui ont encaissé les pires chocs, au point de frôler la rupture en plusieurs occasions : « Il devenait très clair que les bas moteurs prenaient de sacrés coups. Et quand vous voyiez Lewis et George un peu mal à l'aise en sortant des voitures, les moteurs subissaient à peu près la même chose. »

SAMEDI 31 DÉCEMBRE

Lewis Hamilton La motivation en question

De passage à New York, où il possède un appartement, Lewis Hamilton s'est laissé aller à quelques confidences. Alors qu'il a fêté ses 38 ans en début d'année, il évoque de plus en plus souvent sa prochaine retraite. Ce qui est assez paradoxal alors que l'Anglais souhaite poursuivre l'aventure avec Mercedes au-delà de son actuel contrat, qui s'achève à la fin de la saison 2023, sans pour l'instant se donner de limite d'âge. Hamilton a tendance à souffler le froid et le chaud pour ses supporters, comme lorsqu'il déclare : « Parfois, vous vous levez le matin en vous disant : "Je n'ai plus envie de faire ça." Et parfois : "Je peux encore faire d'autres choses durant le reste de ma vie,

il y a d'autres accomplissements que je veux réaliser." Pour moi, le sport automobile n'est pas non plus la chose la plus importante. Depuis que j'ai atteint la trentaine, je me suis rendu compte que le plus important était de se créer de bons souvenirs. »

LUNDI 2 JANVIER 2023

Vietnam, le retour Le circuit a été inauguré

Le projet de faire venir la Formule 1 au Vietnam n'est pas totalement enterré. La première édition d'un grand prix de F1 à Hanoï aurait dû se dérouler en 2020. Mais le Covid est passé par là, conduisant à l'annulation de l'événement. Ensuite, le promoteur a été accusé de corruption et les travaux prévus pour accueillir les F1 sur le circuit, stoppés. Mais la partie permanente du tracé, et ses tribunes, étaient achevées. C'est sur cette portion qu'ont été organisées des épreuves de voitures de série et de motos. Le gouvernement vietnamien, qui a toujours soutenu ce projet, semble vouloir reprendre les discussions avec la F1. L'obstacle majeur est que le calendrier, déjà très chargé, atteint ses limites alors que les candidats à l'organisation d'un grand prix se bousculent aux portes du paddock.

MERCREDI 4 JANVIER

05 Mort de Michel Ferté Il fut dans l'antichambre de la F1

Quelques semaines et jours après les disparitions de Patrick Tambay et Philippe Streiff, le sport automobile français est à nouveau en deuil, avec la mort de Michel Ferté à l'âge de 64 ans. Lauréat du Volant Marlboro en 1980, il s'illustre ensuite en monoplace, notamment en F3 en devenant vice-champion puis champion de la catégorie en 1982 et 1983. Il accède aussi à la Formule 2, antichambre de la F1 qu'il touche du doigt lorsqu'il est engagé comme pilote d'essai par l'écurie Ligier. Mais à la fin de la saison 1983, le patron de l'équipe française lui préfère un autre espoir français, François Hesnault, vice-champion de F3 derrière... Michel Ferté. Le Normand n'aura donc connu la F1 que dans le rôle d'essayeur avant de poursuivre sa carrière en monoplace, en Formule 3000. Il se consacra ensuite à l'Endurance. Il a ainsi participé treize fois aux 24 Heures du Mans avec pour meilleur résultat une deuxième place en 1990, en compagnie de Davy Jones et Raul Boesel. ●

LA F1 VICTIME DE SON SUCCÈS ?

Andretti, soutenu par Cadillac, frappe à nouveau à la porte de la F1. Excellente nouvelle pour la discipline ? **Tout le monde ne l'entend pas de cette oreille, ce qui cause des tensions entre les dirigeants de la F1 et le patron de la FIA.**



Des F1 aux couleurs de Cadillac ? C'est le rêve de Michael Andretti, soutenu par la maison mère General Motors pour mener le projet.



out a débuté le 2 janvier par un tweet apparemment anodin de Mohammed Ben Sulayem, le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) : « J'ai demandé à mon équipe d'examiner la possibilité de lancer une procédure d'expression d'intérêt pour accueillir de nouvelles écuries dans le championnat du monde de Formule 1. » Les réseaux sociaux ont immédiatement été, à bon droit, inondés du nom de Michael Andretti,

car ce dernier a dans la foulée indiqué qu'il manifesterait officiellement une « expression d'intérêt », an tant que patron de son entreprise, Andretti Global. Cette dernière est déjà un acteur majeur dans les disciplines suivantes : Formule E, Extreme E, IndyCar et en Supercars australienne. Lorsque l'annonce en a été officiellement publiée, juste trois jours plus tard, elle contenait des éléments nouveaux et surprenants : Andretti y annonçait en effet avoir signé un contrat de partenariat avec Cadillac, la marque premium de General Motors, ce qui accroissait nettement la crédibilité du projet. Mais pas seulement. Mark Reuss, le président de GM, a participé activement en personne à la conférence de presse d'annonce du projet, balayant ainsi tous les doutes possibles sur l'engagement réel du sixième constructeur mondial.

Un ticket à 200 millions de dollars

Considérant que la Formule 1 est déterminée à se développer de plus en plus aux Etats-Unis, on pouvait s'attendre à un accueil particulièrement chaleureux de cette nouvelle. Ce fut tout l'inverse. Pendant le déroulement de la conférence de presse qui annonçait cette candidature, Liberty Media, le détenteur des droits commerciaux de la F1, a conseillé aux médias de ne surtout pas s'enflammer, expliquant que d'autres projets, certes moins visibles, étaient plus avancés. « Il y a beaucoup d'intérêt pour la F1 en ce moment », déclara ainsi un porte-parole de Liberty Media, en ajoutant que

« nombre de discussions de long terme sont moins visibles que d'autres » avant de conclure par un petit tacle à la FIA : « Toute nouvelle candidature requiert l'approbation à la fois de la F1 et de la FIA. » Ce qui est factuellement incorrect. La procédure d'admission d'une nouvelle écurie est principalement une affaire sportive, qui relève de la seule autorité de l'organisme de gestion sportive, selon un décret de l'Union européenne. Ensuite, lorsque la FIA a accepté le candidat, l'écurie en question doit se rapprocher du détenteur des droits pour négocier sa participation à la répartition des revenus telle que précisée par les Accords Concorde. C'est à ce moment seulement que Liberty Media et les écuries existantes ont leur mot à dire... et qu'une cotisation « anti-dilution des revenus » de 200 millions de dollars, probablement illégale, est exigée du nouvel entrant.

C'est là que cela devient compliqué. Si le candidat refuse de payer le droit d'entrée, destiné à compenser pour les écuries existantes la baisse de revenus engendrée par une répartition sur un plus grand nombre de participants, Liberty Media ne peut théoriquement l'empêcher de courir mais peut le priver de l'argent distribué. Auquel cas, la nouvelle écurie peut se venger en bloquant la diffusion télé des images de ses voitures, la rémunération de son droit à l'image n'étant pas respectée. Imaginez le bazar, qui nous priverait d'images de la grille de départ ou de certains dépassements impliquant les monoplaces en question !

“NOUS SOMMES CONTRE (L'ARRIVÉE DE CADILLAC), CAR CELA VA DILUER LE MONTANT DES PRIMES DISTRIBUÉES AINSI QUE L'ARGENT LIÉ AUX SPONSORS. MAIS SI ON DIT ÇA PUBLIQUEMENT, LES FANS AMÉRICAINS VONT HURLER.”

Un patron d'écurie



Par Dieter Rencken



MaxPPP

AVEC LIBERTY MEDIA, "IL N'Y EN A QUE POUR L'ARGENT." LES ÉCURIES "NE S'INTÉRESSENT QU'À LEUR PROPRE CAS, SANS CONSIDÉRER CE QUI SERAIT LE MIEUX POUR LA CROISSANCE GLOBALE DE LA DISCIPLINE."

Michael Andretti

De son côté, Michael Andretti pense que les intérêts commerciaux de la F1 sont désormais supérieurs à ceux de la discipline. « Il n'y en a que pour l'argent », affirme l'ancien pilote de F1, également plusieurs fois champion dans les disciplines américaines. « Ils pensent que leurs primes vont être réduites d'un dixième, mais ils deviennent également très cupides en craignant que nous raflions tous les sponsors américains. Ils ne s'intéressent qu'à leur propre cas, sans considérer ce qui serait le mieux pour la croissance globale de la discipline. » Dans un tacle clairement destiné aux actuels gérants de la F1, Michael Andretti ajoute : « Mohammed (Ben Sulayem) le comprend. C'est un compétiteur et il voit que la discipline a besoin d'avoir une ou deux écuries supplémentaires. C'est un championnat de la FIA, et la Fédération détient la majorité des cartes en main pour laisser progresser l'expression d'intérêt. »

Voilà qui met sous les projecteurs les relations entre la FIA et la Formule 1 de Liberty Media, déjà tendues après que Ben Sulayem se soit embarqué dans la mission de ramener le pouvoir de contrôle de la discipline à la FIA. Il pense que cet encadrement s'était érodé auparavant, du fait que ses prédécesseurs considéraient les relations entre les deux entités comme un partenariat, plutôt que comme celle liant un locataire et son bailleur. Liberty Media n'est pas propriétaire de la F1, mais en exploite les droits jusqu'en 2110, soit pour les 87 années à venir.

L'actuel président de la FIA est ainsi absolument inflexible sur le fait que ce soit la Fédération qui détienne la clé d'entrée d'une nouvelle écurie. Il a pour cela (et d'autres sujets) consulté des spécialistes juridiques. Ainsi, la procédure d'admission d'une nouvelle écurie entre dans cette stratégie, qui s'était déjà exprimée par son refus de valider le doublement du nombre des épreuves Sprint avant d'en avoir étudié la totalité des conséquences. De même pour le report des annonces concernant la réglementation moteur de 2026.

Quoi qu'il en soit, il semble vital que la F1 soit capable d'attirer au moins une écurie supplémentaire pour sa santé à long terme. Lorsque Haas y a fait son entrée en 2016, les rumeurs expliquaient que la F1 n'avait pas besoin de 11 écuries, que 10 était le nombre idéal. Mais, quelques mois plus tard, Manor disparaissait des tablettes et Lotus déposait le bilan. Si Haas avait été bloqué dans son projet et que Renault n'était pas venu au secours de Lotus (c'était loin d'être acquis), nous n'aurions aujourd'hui que 16 monoplaces sur la grille de départ. ●

Depuis, Liberty Media est resté étrangement muet. Tandis que les autres écuries se muriaient dans un silence assourdissant. Quelques patrons d'écurie ont juste laissé entendre que le projet de Cadillac, qui s'en remettrait à un moteur « client », probablement Honda, ne marquait pas vraiment l'arrivée d'une écurie usine. Interrogé par *Sport Auto* pour savoir pourquoi il ne prenait pas position, un patron d'écurie, sous couvert d'anonymat, nous a déclaré : « Nous sommes contre, car cela va diluer le montant des primes distribuées ainsi que l'argent lié aux sponsors. Mais si on dit ça publiquement, les fans américains vont hurler. Cela pourrait être dommageable pour notre propre image et pour celle de nos sponsors sur le premier marché de la planète qui, en outre, est en pleine croissance d'intérêt pour la F1. C'est donc mieux de ne rien dire... »

Liberty Media contre Cadillac !

Le grand Mario Andretti, père de Michael s'est, lui, montré assez critique envers Liberty Media ainsi que face aux écuries existantes : « Nous avons essayé de cocher toutes les cases par rapport aux réserves qui nous étaient présentées », explique-t-il en faisant référence à la litanie des objections qui ont été opposées au projet. « Certaines personnes nous ont bien aidés. D'autre beaucoup moins... »

LA VALSE DES CONSTRUCTEURS

Dans leur engagement en F1, les constructeurs, qu'il s'agisse d'Alfa Romeo, d'Aston Martin, de BMW, de Ford (Jaguar) de Honda, Mercedes, Renault ou Toyota, n'ont cessé de faire des allers et venues dans la discipline. Le seul à s'être montré constant est Ferrari, en dépit des menaces régulières de s'en aller. En 2004, pas moins de sept constructeurs s'affrontaient sur la grille de départ. Six ans plus

tard, on n'en comptait plus que trois. Certes, Mercedes est arrivé à cette époque, mais seulement après avoir acquis l'écurie Brawn GP pour une somme symbolique. Détail amusant : le numéro d'enregistrement de l'entreprise, l'équivalent de notre SIRET français, est toujours celui de Tyrrell, écurie qui est ensuite devenue BAR, puis Honda, puis Brawn GP, avant de devenir Mercedes. De la même manière, Alpine (auparavant



Renault) descend de l'écurie Tolemann, devenue ensuite Benetton. Quant à Red Bull, elle descend de l'écurie Stewart GP, devenue Jaguar. En fait, le seul constructeur à avoir bâti une écurie de toutes pièces est Toyota, qui a dépensé des milliards dans ce projet avant de quitter la discipline au bout de neuf saisons, sans avoir pu décrocher une seule victoire. Peut-être que Toto Wolff et ses collègues préféreraient ce genre d'opposition...

Les critiques adressées à Cadillac se concentrent sur le possible souhait de la marque de rebadger un moteur client à son nom. Pourtant, Porsche envisageait de faire la même chose chez Red Bull, et cela ne froissait personne. On peut se rappeler que Mercedes a procédé exactement de la même manière lors de son arrivée, en reprenant Illmor. Dans ces conditions, quel est le problème avec Cadillac ?

40 MODÈLES DE **LÉGENDE**



*Une sélection de plus de quarante modèles d'hier à aujourd'hui se succèdent au fil
de ce hors-série exceptionnel qui retrace une épopée industrielle sans précédent.*

En vente actuellement

Fortunes diverses

Au départ de ce Dakar, tous les regards étaient tournés vers les redoutables Audi électriques, mais c'est finalement Sébastien Loeb qui a fait le show. **Si l'Alsacien a remporté la moitié des spéciales disputées, c'est l'incontournable Nasser al-Attiyah qui a raflé la mise en gagnant sa cinquième victoire !**

Par Alain Pernot





Sébastien Loeb : un record très frustrant

Il l'avait mauvaise, le champion alsacien, lors de la deuxième étape disputée entre Sea Camp et Alula. C'est que les pistes proposées par les organisateurs étaient particulièrement piégeuses et peu roulantes. L'étape du jour a un peu viré au concours de crevaisons dans un champ de cailloux. Pas idéal lorsque le règlement vous limite à deux roues de secours et que l'étape du jour compte 589 km. « Je ne comprends pas qu'on nous fasse rouler dans des trucs comme ça. C'est inintéressant au possible. Ça ne fait que crever. C'est inroulable ! Je ne pouvais pas rouler plus doucement que ce que j'ai fait. C'est nul. C'est le deuxième jour et c'est déjà mort ! » Après avoir utilisé ses deux premières roues de secours, le pilote BRX et son copilote Fabian Lurquin ont

dû réparer un pneu avec des mèches, mais leur outil était hors service. Bilan : l'équipage rejoignait le bivouac en pointant 28^e à 1 h 26 du leader. Autant dire qu'après une telle mésaventure, ses ambitions de victoire au classement général avaient volé en éclats. Pour autant, le pilote BRX n'a pas baissé les bras. Il a continué à attaquer en donnant son meilleur chaque jour. Vainqueur de l'étape 4, il a réalisé un véritable festival lors de la deuxième semaine en remportant pas moins de six étapes successives ! Il battait à l'occasion un record détenu jusque-là par Ari Vatanen. Ce sprint effréné lui a permis de remonter progressivement jusqu'à la 2^e place au classement général (sa troisième après 2017 et 2022). Une bien maigre consolation pour celui que seule la victoire finale intéresse.





Al-Attiyah : puissance 5

Tenant du titre, le pilote qatarien a réalisé une course impeccable en sachant éviter les écueils de cette édition rendue piègeuse par des conditions peu clémentes. Malgré la pluie, la neige et (parfois) la grêle, le pilote Toyota a parfaitement su gérer sans jamais perdre beaucoup de temps. Les mésaventures précoces de ses adversaires lui ont facilité la tâche, il faut bien l'avouer. Il n'a donc pas eu besoin de forcer son talent, se contentant d'éviter les faux pas à un rythme de sénateur. Enfin presque. Il a tout de même remporté trois étapes. A 52 ans, il signe donc son cinquième succès, le quatrième en compagnie de son équipier français Mathieu Baumel (à qui était consacrée notre rubrique Histoires d'autos le mois dernier).



Moraes, une révélation

Le moins que l'on puisse dire est que le Brésilien Lucas Moraes n'a pas manqué son entrée en matière sur le Dakar ! Quasi inconnu avant le départ, ce pilote brésilien de 32 ans a un moment pointé à la 2^e place avant de finalement céder aux assauts de Loeb et se contenter de la 3^e marche du podium ! Une magnifique performance pour ce pilote – très bien navigué par l'expérimenté Timo Gottschalk (vainqueur avec al-Attiyah en 2011) – qui n'avait jusqu'alors disputé qu'un unique rallye-raid dans le désert : la Dubai Baja. Pour trouver trace d'un meilleur rookie, il faut remonter à un certain Ari Vatanen. Jolie référence ! Red Bull n'a sûrement pas regretté de lui avoir fait signer un contrat en fin d'année dernière ! Bien vu...





La déroute d'Audi

Si elles faisaient figure d'épouvantails avant le départ, les Audi électriques ont déçu, réalisant une performance d'ensemble moins bonne que lors de leur première participation l'an dernier (une victoire d'étape contre trois l'an dernier). Vainqueur du prologue (avec une seconde d'avance sur Loeb !), le Suédois Mattias Ekström est le seul pilote à rallier l'arrivée, mais à une très lointaine 14^e place, à 6 h 50 du leader (l'an dernier, il s'était classé 9^e à 2 h 42). Fers de lance de la marque aux anneaux, Carlos Sainz et Stéphane Peterhansel ont perdu toute chance de victoire lors de la 6^e étape. En pleine attaque, le Français a abordé une dune trop vite et est parti en tonneau. Sous le choc, il a perdu connaissance quelques minutes alors que son coéquipier Edouard Boulanger était blessé à une vertèbre. Même si la voiture était peu endommagée, l'équipage n'avait d'autre choix que de se retirer. Quelques instants plus tard, au même endroit, Carlos Sainz (vainqueur de la première étape) partait lui aussi à la faute, avec comme résultat une suspension cassée et un plongeon à la 107^e place du classement général. Il reprendra le départ le lendemain pour que l'équipe emmagasine une précieuse expérience, mais devra lui aussi abandonner après un nouvel accident, survenu lors de la 9^e étape.



Tempête dans un verre d'eau

Avant le départ de ce Dakar, une grande inconnue planait sur l'épreuve : comment les Audi électriques allaient-elles se positionner face à leurs concurrentes thermiques ? Faute de repères, la nouvelle mouture de la RS Q e-tron alimentait bien des fantasmes, de même que l'Équivalence de Technologie (EoT) prévue par le règlement pour offrir des chances similaires à tous les concurrents. Après les trois premières étapes, ASO et la FIA prenaient la décision d'accorder

8 kW (soit 11 ch) supplémentaires aux Audi par rapport aux T1+ thermiques (BRX, Toyota). Cette décision, intervenue donc une fois que le départ avait été donné, a suscité une réaction très vive de la part de l'équipage al-Attiyah-Baumel, déjà en tête du classement général. Une réaction à chaud qui allait déclencher quelques échanges tendus, par réseaux sociaux interposés. Finalement, tout est rentré dans l'ordre, cette mesure (acceptée par les dirigeants de Toyota) s'avérant en définitive assez équilibrée.



L'école du Dakar

De loin, on dirait de gros insectes un peu difformes. C'est vrai, les SSV (véhicules tubulaires biplaces à quatre roues motrices) ne sont pas des prix de beauté. En revanche, ils constituent une excellente manière de débiter sur une épreuve aussi difficile que le Dakar. Après avoir remporté la catégorie T4 (SSV de série) l'an dernier, l'Américain Austin Jones (26 ans) a su profiter des déboires du Belge Guillaume de Mévius (tout de même classé 3^e) pour s'imposer dans la catégorie T3 (SSV protos). En T4, c'est le jeune Polonais de 18 ans Eryk Goczal qui gagne dès sa première tentative, tout heureux de devancer son père (3^e) et son oncle (7^e).

VIP

Le bivouac du Dakar a accueilli quelques personnalités cette année. Au premier rang d'entre elles, un certain Carlos Sainz Junior, venu pour la première fois encourager son père sur le terrain, en compagnie de sa mère. Ayant eu la bonne idée d'arriver au départ du rallye, le pilote Ferrari a pu assister à la seule victoire d'étape de son père cette année. Bon timing ! Entraîneur de l'équipe de foot saoudienne Al-Nassr (celle qui a recruté à prix d'or Ronaldo), Rudi Garcia était aussi de passage.

Le culte d'un succès

Parrainée par Jacky Ickx lui-même, la troisième édition du Dakar Classic a connu un nouveau succès. La victoire est revenue à l'équipage espagnol Juan Morera-Lidia Ruba engagé sur une très classique Toyota HDJ 80 du début des années 90. Mais ce sont surtout des autos plus insolites qui ont attiré l'attention des nostalgiques : la Porsche 911 de Philippe Jacquot, la Volkswagen Iltis de René Declercq, les Citroën Visa de François et Mathieu Abrial de 1984, la Citroën CX de Cornelis Lambert Kamp, la Peugeot 505 Coupé V6 de Christophe D'Indy, la Volkswagen Transporter T3 de Frédéric Verdaguer, le buggy Strakit de Frédéric Barlerin, la Fiat Panda 4 x 4 de Guasti Francesco, etc.



Comptes et légendes

Depuis l'an dernier, les rallye-raids bénéficient d'un statut de championnat du monde. Evidemment, le Dakar constitue la première manche de cette nouvelle compétition. Après la victoire du champion du monde en titre Nasser al-Attiyah en Arabie saoudite, on aurait pu s'attendre à ce que celui-ci mène le classement général du championnat du monde. Eh bien, non ! A l'issue de cette manche inaugurale de la saison, c'est Sébastien Loeb qui pointe en tête

avec... deux points d'avance ! La raison en est simple : l'attribution des points ne s'effectue pas qu'en fonction du classement final. Des points sont aussi accordés à chaque étape. L'impressionnante série de victoires d'étape de Loeb lui permet donc de voler la vedette au pilote qatarien. De même, l'équipe Bahrain Raid Xtreme (opérée sur le terrain par Prodrive) mène avec un point sur le Toyota Gazoo Racing, représenté par l'équipe belge Overdrive. Prochaine manche : Abu Dhabi Desert Challenge, du 26 février au 3 mars.

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail **sportauto@reworldmedia.com**

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédacteur photos **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)

DIRECTION ÉDITION
Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Éditeur **Tommaso Albinati**

PUBLICITÉ
Directrice exécutive régie **Elodie Bréaudeau Fontelles**
Directeur pôle automobile **Amaury d'Alès**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
(01.41.33.29.21)
Contact publicité **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
Directrice de publicité **Julie Martinot** (01.41.33.57.73)
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**
(01.41.33.29.46)
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**

SERVICE ABONNEMENTS
Tél. **01.46.48.47.61** du lundi au samedi, de 8 h à 20 h
Internet **Formulaire** sur **www.serviceabomag.fr**
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 n°) : **84,79 €**

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre**

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**

IMPRIMEUR
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9



Date du dépôt légal **Janvier 2023**
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **27 janvier 2023**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**



Air frais

Par **Laurent Chevalier**

Je vais vous avouer quelque chose, mais il ne faut pas le répéter, je vous fais confiance. D'autant que je suis censé être impartial vis-à-vis des marques qui nous passent entre les mains tous les mois. Voilà, j'ai un faible, de longue date, pour BMW. Je m'y suis toujours senti comme à la maison et j'en ai des souvenirs à foison : au siècle dernier, lorsque mon maître de stage au collège, à la concession BMW Guitteny d'Angers, m'a emmené à 250 km/h sur le siège passager d'une M5 E34 pour vérifier des vibrations dans la direction (et peut-être aussi parce que je lui ai demandé poliment) ; ou bien plus tard, quand je suis arrivé à *Sport Auto* et qu'on m'a tendu les clés d'un Z8 flamboyant neuf, en me proposant de le conduire illico presto depuis Paris jusqu'à Monaco, pour les besoins d'une séance photos. Sans compter le nombre incalculable de tours de ronds-points en trop, sous la pluie, en Z3 M avec l'antipatinage déconnecté. Des tête-à-queue ? Je ne les ai pas



It sucks...

Par **Sylvain Vétaux**

Ou « ça craint », pour les non-anglophones. Ça craint, ces ventes automobiles qui chutent sans que nos politiques y voient l'éventuelle conséquence de leur autophobie. Ça craint, la difficulté que nous avons à mettre la main sur des McLaren et autres sportives britanniques depuis que le Brexit est passé par là. Ça craint, la malchance dont nous jouons depuis plusieurs semaines et qui nous contraint (mille excuses pour ça) à faire l'impasse sur nos mesures mortefontaineuses habituelles pour des raisons météo ou mécaniques. Mais surtout, ça craint pour Ken Block, décédé le 2 janvier, à la suite d'un accident de motoneige dans l'Utah. Le spectaculaire Américain, venu sur le tard au Rallye, est un pur produit de l'Oncle Sam, alliant prestations sportives et shows de grande ampleur. Touche-à-tout, à la fois skateur et fondateur d'entreprises de renom (DC Shoes, Hoonigan), il était connu du grand public comme



LE DESSIN DE CE CONCEPT BMW RENOUVE AVEC LA FINESSE DES MODÈLES EMBLÉMATIQUES QUI ONT JALONNÉ LE SUCCÈS DE LA MARQUE.

comptés non plus. Bref, les béhèmes, c'est ma came. A l'inverse, je bois la tasse devant les récentes productions maison, qu'il s'agisse des nouvelles Série 7 pachydermo-cubiques ou du XM aux dimensions pantagruéliques pourtant censé être l'un des plus éminents ambassadeurs sportifs de Munich. Dans ce décor pesant, le coup de crayon du concept i Vision Dee présenté au dernier Salon CES de Las Vegas est une bouffée d'air frais. Enfin. Son style infiniment plus fluide, digeste, expressif et dynamique renoue avec les modèles emblématiques qui ont jalonné le succès de la marque. Quant à savoir si ses éventuels dérivés en série seront capables d'entretenir le fameux toucher de route de BMW, c'est une autre question. Mais sur le plan du design, c'est prometteur.



D'AUCUNS NE VOYAIENT EN LUI QU'UN CASCADEUR TÊTE BRÛLÉE EN QUÊTE DE VUES SUR YOUTUBE. ERREUR.

le pilote qui démocratisa le drift et qui, à travers ses vidéos de gymkhana, transformait la ville en terrain de jeu automobile. D'aucuns ne voyaient en lui qu'un cascadeur tête brûlée en quête de vues sur YouTube. Erreur : Ken Block avait été sacré aux X Games, élu « Rookie of the Year », fut le premier pilote américain inscrit en WRC et concourut dans de nombreuses épreuves de Rallycross. Il était aussi à l'initiative de voitures surréalistes telles qu'une Mustang Hoonicorn de 1400 ch ou une Fiesta de 650 ch dont les acrobaties dans les rues de San Francisco ont marqué les esprits. Merci de nous en avoir mis plein les yeux pendant toutes ces années, Mr Block...



PORSCHE 992 TURBO S, 11/22, 114 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



AUDI RS6 V8 TFSI 600
Année : 12/21
Kilométrage : 5.200 km
150.000 €



MCLAREN GT
Année : 12/22
Kilométrage : 89 km
205.000 €



FERRARI F8 TRIBUTO
Année : 03/21
Kilométrage : 18.900 km
310.000 €



LAMBORGHINI AVENTADOR
LP 700-4
Année : 07/21
Kilométrage : 36.200 km
285.000 €



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.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



ANGE BARDE
GENÈVE

www.angebarde.com