

SEP M
TOP
ventes

Sport

N° 734 Mars 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6

FORMULE 1

Tous les enjeux de la saison 2023



Bizzarrini Giotto



Lamborghini Invencible



Nissan GT-R



Corvette E-Ray



BMW M3 CS

DOSSIER

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Un printemps plein de surprises... **et de vrais moteurs!**

ESSAI

Maserati GranTurismo Trofeo

Pure GT, mais elle chante encore!



ESSAI

Alpine A110 R

R comme radicale...
mais jusqu'où?



L 15764 - 734 - 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: 950CFP - CH: 10FS - TUN: 18DTU



Consommation mixte combinée de la BMW M2 Coupé selon motorisations : 9,6 à 10,2 l/100 km. Émissions de CO₂ combinées : 218 à 230 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 mesurer

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

T H E N E W

M12



DÉCOUVRIR



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.



SOMMAIRE

N° 734 Mars 2023



66.



Max Edleston

Laurent Villaron

32.



72.



Greg

Laurent Villaron

Adrien Cortesi

42.



52.



Laurent Villaron

140.



Crédits photos couverture kiosques : **Laurent Villaron, Adrien Cortesi & DR** Abonnés : **Adrien Cortesi**

Guide Formule 1 Sport Auto 2023 jeté sur la couverture sur la diffusion abonnés.

Une partie de la diffusion VAN France est vendue en pack avec le Guide Formule 1 Sport Auto 2023.

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

ACTUS

- 6 ÉDITO
- 10 SPÉCIAL NOUVEAUTÉS 2023
Chevrolet Corvette E-Ray, Porsche Vision 357, BMW M3 CS, Nissan GT-R, Glickenhaus SCG 007S, Caterham Super Seven 600 & 2000, Bizzarrini Giotto, Radical SR10 XXR, Lamborghini Invencible & Auténtica
- 25 TOP CHRONOS
Zenith Chronomaster Sport
- 26 HOMMAGE
La disparition de Jean-Pierre Jabouille
- 27 CLUB SPORT AUTO
Les dates à retenir
- 28 HISTOIRES D'AUTOS
Ange Barde, pilote et horloger

GAZ

- 32 GRAND FORMAT
Porsche 911 Sport Classic
- 42 ESSAI
Maserati GranTurismo Trofeo
- 50 À LA LOUPE
La désactivation des cylindres de la Maserati GranTurismo
- 52 ESSAI
Alpine A110 R
- 60 REPORTAGE
Volkswagen Golf R 20 ans : escapade en Laponie
- 66 ESSAI
Praga Bohema
- 72 SUPERTEST
Toyota GR86
- 80 RETOUR AUX SOURCES
Bentley Continental T (1997)

EN VRAI

- 88 C'EST LA MIENNE !
Audi S3
- 90 À VOTRE AVIS
Le courrier du mois, vos photos
- 92 ACHETER UNE OCCASION
BMW Série 8
- 96 GUIDE D'ACHAT
Les sportives neuves
- 102 PETITES ANNONCES

SPORT

- 140 STUDIO
Tyrrell-Ford 006 (1973)
- 146 FORMULE 1
Que nous réserve la saison 2023 ?
- 150 COULISSES F1
Les dernières infos de l'intersaison
- 152 ENQUÊTE F1
Quels nouveaux motoristes pour 2026 ?
- 156 ENDURANCE
2023 : les forces en présence
- 162 BLOG
Le blog des essayeurs



ABONNEZ-VOUS Voir page 138



B.R.M.

« Chronographes »



FULL FLOATING CONCEPT

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



brm-chronographes.com





HORMIS QUELQUES CALIFORNIENS FORTUNÉS, OU D'ÉVENTUELS CLIENTS CHINOIS, VA-T-ON TROUVER AILLEURS DES AMATEURS SPONTANÉMENT ATTIRÉS PAR CETTE NOUVELLE OFFRE D'UNE GT ÉLECTRIQUE ?



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

Le bon choix

Ils sont vraiment sympas chez Maserati. Contrairement aux tendances que l'on nous annonce irréversibles, eux nous laissent encore le choix. Votre GranTurismo, vous la préférez thermique ou électrique ? Voilà une audace que l'on n'attendait pas nécessairement d'un petit constructeur, fût-il membre de la géante constellation Stellantis. Cette alternative laissée au bon vouloir du client était d'autant moins prévisible que, au sein du même groupe, par exemple, les futures nouvelles Alfa Romeo seront exclusivement électriques à partir de 2026. Pour revenir à la GranTurismo, ces deux possibilités pour un même modèle vont, au bout de quelques mois, nous permettre de faire les comptes. Ce sera instructif sur plusieurs plans. D'abord, cela pourra nous donner une idée de l'attractivité réelle d'une sportive électrique, avec une solide base de comparaison. On peut imaginer que quelques chefs d'entreprise feront passer en voiture de société un tel modèle « vertueux » mais tout de même excitant, et on ne pourra que les en féliciter. Pour le reste, nous partons dans l'inconnu sur la question de

savoir si, en tout électrique, il y aura bien des clients à l'avenir pour une voiture de sport, ou s'ils décideront de placer leur argent ailleurs. Ensuite, cette offre double nous aidera à dessiner une nouvelle carte du monde de l'automobile sportive. On sait que, jusqu'à preuve du contraire, les européens vont être obligés de passer au tout électrique en 2035. Mais qu'en est-il du reste du monde ? Hormis quelques Californiens fortunés, ou d'éventuels clients chinois, va-t-on trouver ailleurs des amateurs spontanément attirés par cette nouvelle offre d'une GT électrique ? A l'heure actuelle, la GranTurismo Folgore est en effet unique en son genre. Car la sportivité tout électrique ne se conjugue pour l'instant que dans sa déclinaison hypercar, avec un succès mitigé en dépit de performances stratosphériques. En attendant l'hypothétique Tesla Roadster nouvelle manière, annoncée depuis des mois mais jamais entrée dans le concret, Porsche sera certainement le deuxième constructeur à dégainer une sportive électrique, avec un modèle au format Boxster/Cayman. Là encore, observer son niveau de ventes sera particulièrement utile pour tenter d'imaginer l'avenir de la voiture de sport. ●

**LES PLUS BEAUX CIRCUITS
EN "PRÊT-À-PILOTER"**

Pilotez votre auto
sur les plus belles pistes d'Europe.
En roulage libre*, sans session, sans contrainte ni pression,
profitez d'une ambiance unique et décontractée.

CALENDRIER 2023

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
|  <p>08 Mars Portimao</p> |  <p>09 Mars Portimao</p> |  <p>05 Avril Magny-Cours</p> |  <p>06 Avril Magny-Cours</p> |  <p>24 Avril Monza</p> |
|  <p>07 Juin Magny-Cours</p> |  <p>08 Juin Magny-Cours</p> |  <p>27 Juin Dijon</p> |  <p>12 Juil. Spa Francorchamps</p> |  <p>30 Août Le Castellet</p> |
|  <p>10 Oct. Le Mans-Bugatti</p> |  <p>24 Oct. Magny-Cours</p> |  <p>23 Nov. Barcelone</p> |  <p>24 Nov. Barcelone</p> | |



Inscriptions réservées
à une **20aine**
de véhicules par sortie

*Roulage libre (Open Pitlane) sauf pour
Monza, Spa et Le Castellet

de **DÉTAILS**
SUR

www.prestige-racing.com

CLUB PRESTIGE RACING
Tél. +33 (0)6 80 34 21 26
info@prestige-racing.com

Prestige Racing est une SAS au capital de 5 569 060€
RCS Créteil B 504 763 319



PEUGEOT

NOUVELLE 408 HYBRIDE RECHARGEABLE



Design inattendu
PEUGEOT i-Cockpit® 3D**
Jusqu'à 70 km d'autonomie électrique*

A 26g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** Consommation mixte WLTP(1) (l/100km) : 1,1 à 1,2.

(1) Ces valeurs peuvent varier en fonction des conditions réelles d'utilisation et de différents facteurs. Plus d'informations auprès de votre point de vente ou sur <https://www.peugeot.fr/marque/politique-environnementale/wltp.html>. *L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. **De série ou indisponible selon les versions. OPEn – Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



NOUVELLE 408

[DOSSIER NOUVEAUTÉS]

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

MARS 2023



11

Chevrolet
Corvette
E-Ray

14

Porsche
Vision 357

16

BMW
M3 CS

18

Nissan
GT-R

19

Glickenhaus
SCG 007S

20

Caterham
Super Seven
600 & 2000

22

Radical
SR10 XXR
Bizzarrini
Giotto

23

Lamborghini
Invencible
& Auténtica

Le printemps, en avance...

Comme il fait toujours froid dehors, les constructeurs ont décidé de nous réchauffer avec une avalanche de nouveautés.

Entre la Corvette qui devient hybride et intégrale, Lamborghini qui dit adieu à son V12 atmo de la plus belle des manières, Nissan qui nous ressort une (ultime ?) GT-R, BMW qui muscle sa M3, sans oublier Porsche, Glickenhaus, Caterham, Bizzarrini et Radical, c'est une déferlante !

Dossier réalisé par **Sylvain Vétaux**





Chevrolet Corvette E-Ray

Flash McQueen

Ce qui devait arriver arriva. La Corvette, archétype de la sportive à l'ancienne, se décline désormais en E-Ray. Au programme : 4 roues motrices, un 0 à 100 km/h puni en 2"6, la capacité de rouler en tout-électrique jusqu'à 72 km/h, le tout au son d'un V8 atmo. **La recette idéale ? On aimerait y croire.**

La voilà, la première Corvette électrifiée de série de l'Histoire ! Hybride mais pas rechargeable, car, aussi bizarre que cela paraisse, Chevrolet fait l'impasse sur le « plug-in ». L'E-Ray est en fait le mélange d'une Stingray et d'une Z06. Elle reprend de la première l'incroyable et si attachant V8 6,2 l (qui se dit *small block* de l'autre côté de l'Atlantique) et le combine à la carrosserie élargie de la seconde. C'est a priori la seule voiture de sport à associer moteur électrique et mécanique atmosphérique. Dès son lancement (on ne sait pas encore si l'E-Ray sera commercialisée chez nous), la Vette

sera proposée en coupé ou en cabriolet. Le constructeur nous promet un système 4 roues motrices intelligent, baptisé eAW et privé d'arbre physique de transmission. « En 1953, la réaction enthousiaste du public au concept Corvette marqua le début de sept décennies de passion, de performance et d'ingéniosité américaines, pérorait Mark Reuss, le président de GM. L'arrivée d'une version électrifiée et 4 roues motrices ne fait que pousser d'un cran l'expérience que la Corvette promet. » Il ne manque plus qu'un « Votez pour moi » et tout y est, car hélas, le dossier de presse de l'E-Ray omet nombre de précisions techniques. On le sait, les constructeurs américains aiment communiquer sur les valeurs d'accélération. ●●●

EN BREF

Moteur : **V8, 16 S, atmosphérique** Cylindrée : **6 162 cm³** Puissance thermique : **502 ch à 6 450 tr/mn**
Couple thermique : **64,9 mkg à 5 150 tr/mn** Puissance électrique : **162 ch**
Couple électrique : **17,5 mkg** Puissance cumulée : **664 ch**
Transmission : **intégrale non permanente, boîte double embrayage à 8 rapports**
L - l - h : **4 699 - 2 025 - 1 235 mm** Empattement : **2 722 mm**
Poids à sec : **1 712 kg (coupé), 1 749 kg (cabriolet)** Pneus AV & AR : **275/30 ZR 20 & 345/25 ZR 21**
0 à 100 km/h : **environ 2"6** 400 m D.A. : **environ 10"5**
Prix : **104 295 \$ hors taxes (coupé), 111 295 \$ hors taxes (cabriolet)**



L'instrumentation de l'E-Ray est tournée vers le conducteur. Elle ne se distingue pas de la Stingray, à l'exception d'un mode électrique faisant son apparition et permettant, sans que l'on connaisse l'autonomie dans ce mode zéro émission, d'évoluer en silence. Un comble pour une Vette !



Et dans ce secteur, la nouvelle Chevrolet risque bien de donner quelques sueurs froides à la concurrence européenne. General Motors annonce en effet un 0 à 96 km/h en 2"5. Sur le Vieux Continent, cela ramène donc le 0 à 100 km/h à environ 2"6. C'est tout simplement la meilleure valeur que nous ayons jamais enregistrée, radar en place (Porsche 992 Turbo S). Pour l'exercice du quart de mile, qui équivaut peu ou prou à notre 400 m D.A., l'E-Ray franchirait la ligne en 10"5. C'est, toujours sur notre base d'essais, le chrono que nous avons relevé au volant d'une Ferrari F8 Tributo. La puissance cumulée de l'américaine s'établit à 664 ch, soit quelques unités de moins que la Z06, 100 % thermique (679 ch). La Chevy promet donc de pédaler fort, mais quid du comportement ?

Le seuil des 2 tonnes

La fiche technique annonce un poids de 1 712 kg pour le coupé, 1 749 pour le cabriolet. Hélas, il s'agit de valeurs à sec. Ajoutons donc l'huile, le liquide de refroidissement et les 70 l d'essence, et l'E-Ray, sans passagers, devrait flirter avec les 1 820 kg. O.K. : pour une hybride, rien d'incongru. Reste que le fait qu'une Corvette, dont nous avons sans cesse vanté l'agilité et la tenue de route virevoltante, soit désormais une machine qui, avec deux occupants et leurs bagages, tutoie les 2 tonnes, cela nous chagrine à *Sport Auto*. On pourra nous répondre, à raison, que la concurrence ne fait guère mieux, encore faut-il identifier cette dernière. La 911 n'est, pour l'instant, toujours pas hybride, ni la Vantage, la Camaro, la R8, la Roma, la F-Type ou le SL. Seule l'Artura (la 296 GTB ne joue pas dans la même cour) semble évoluer dans le même sac de billes. Et la fiche technique de l'anglaise laisse craindre le pire pour l'américaine : elle fait au bas mot 200 kg de moins ! Dans le dos des occupants de la Chevrolet, on retrouve donc le même duo V8 et boîte de vitesses à double embrayage. Entre

les deux roues avant, un moteur électrique à aimant permanent qui fonctionne à l'aide d'une batterie de 19 kWh, logée entre les sièges. Il développe à lui seul 162 ch et 17,5 mkg et permettrait d'évoluer, en traction, à faible allure en ville et sur une (très) courte distance. Combien de kilomètres ? Chevrolet reste muet. La batterie se recharge uniquement grâce à l'énergie cinétique générée lors des freinages (les disques carbone-céramique Brembo de 398 et 391 mm de diamètre sont de série) ou bien lorsque la voiture est en roue libre. Parmi les autres équipements de série, on trouve la suspension pilotée magnétique (avec 3 programmes d'amortissement), des jantes de 20 et 21 pouces au design inédit (bizarrement, les pneus Michelin Sport 4 S sont optionnels) et une nouvelle batterie 12 V lithium-ion facilitant le stop/start du V8 (dont la moitié des cylindres est toujours désactivable). Le dossier de presse précise que les 4 roues ne deviennent motrices que lorsqu'un défaut de grip est détecté (sauf en mode électrique). Aux programmes habituels de la Stingray, l'E-Ray ajoute le « Charge+ », qui maintient l'état de charge des petits accus. On peut regretter tout de même que l'E-Ray n'ait pas une personnalité plus marquée. Sa carrosserie reprend celle de la Z06 mais se prive au passage de la peinture biton et de quelques appendices aérodynamiques (moustaches du bouclier avant, aileron), et le modèle électrifié adopte non pas le quatuor de trompettes d'échappement mitoyennes mais le double duo de sorties excentrées, plus ou moins carrées. Au lancement, 14 teintes seront disponibles. Comment distinguer au premier coup d'œil cette Corvette plus vertueuse ? Grâce au double bandeau bleu électrique qui court de la tête aux pieds... à condition que le propriétaire ait coché l'option. Aux Etats-Unis, l'E-Ray débute à 104 295 \$ hors taxes en coupé (7 000 \$ de plus pour le cabriolet). ●



UNE CORVETTE, DONT NOUS AVONS SANS CESSE VANTÉ L'AGILITÉ ET LA TENUE DE ROUTE VIREVOLTANTE, **QUI TUTOIE LES 2 TONNES, CELA NOUS CHAGRINE À SPORT AUTO.**



Porsche Vision 357

Si seulement...

Porsche a 75 ans cette année et les festivités débutent avec ce concept, hommage à la première voiture de la marque, la 356. **Si seulement il pouvait donner vie à un modèle de série...**

Bizarre, il n'y a pas de phares. Ni de feux. Voilà les premières réflexions qu'on se fait devant les images de la Vision 357.

Mais à y regarder un peu mieux, tout est pourtant là. « A quoi ressemblerait la voiture de rêve de Ferry Porsche s'il la dessinait aujourd'hui ? » Voilà comment Michael Mauer, vice-président du style chez Porsche, explique ce coup de crayon voluptueux et monolithique. Les clin d'œil à la 356 sont partout, des surfaces vitrées qui englobent les deux occupants à la grille aménagée à l'arrière (et qui accueille le troisième feu stop) en passant par les porte-à-faux réduits, voire la teinte, tout en dégradé de gris (Ice Grey et Grivola Grey). Même les jantes, ici en 20 pouces et en magnésium, reprennent le design de celles de la 356. Les freins à tambour sont heureusement remisés. On regrette que Porsche n'ait pas fourni d'images, phares allumés, de la Vision 357, car l'intégration de sources lumineuses est particulièrement subtile et originale. Clin d'œil au passé,

l'étude de style dispose d'un capot avant à attaches rapides, rappelant l'implication en compétition automobile de la 356. Le diffuseur arrière est fait en titane, chauffé pour qu'il prenne cette teinte bleue, alors que les sorties d'échappement sont en céramique. Certes, la Vision 357 ne verra jamais le jour, du moins telle quelle, mais il ne s'agit pourtant pas d'un plâtre destiné à faire parler. Sous la jolie carrosserie globuleuse se niche un Cayman GT4 RS, avec le 4 litres atmosphérique de 500 ch. Le traitement « piano-black » des custodes arrière dissimule les entrées d'air pour venir nourrir ce flat 6 qui, comme sur la 718, est en position centrale. Les bas de caisse, ainsi que pour la Mission R de 2021, sont en NRFP (Natural Fibre Reinforced Plastic), signe que Porsche prend en compte le respect de l'environnement, comme en témoigne aussi le logo eFuel sur le bouchon de réservoir, preuve que le moteur peut carburer à l'essence de synthèse. En revanche, c'est le silence radio quant à la transmission choisie. PDK ou BVM : la seconde option nous semble évidemment celle qui colle le plus à l'esprit de ce concept... ●



Pour ses 75 ans, Porsche a le bon goût de célébrer sa riche histoire non pas avec une étude de style sans saveur 100 % électrique mais avec ce joli coupé, parfaite réinterprétation de la 356. Et 100 % thermique, s'il vous plaît !



Bob

Le Menuisier



Volet roulant



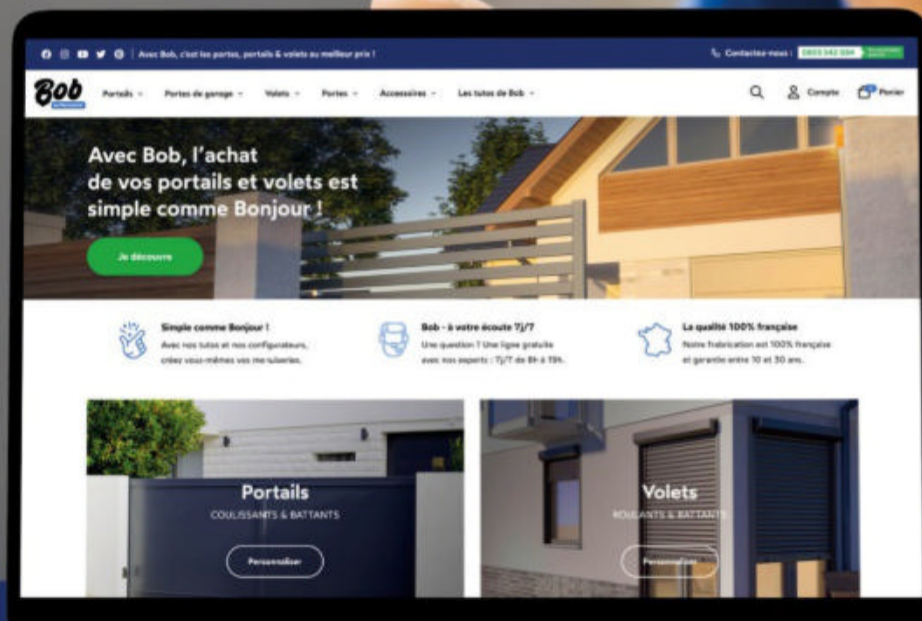
Porte de garage



Portail



Fenêtre



www.bob-lemenuisier.fr

0805 542 084

Service & Appel gratuits

Scannez



BMW M3 CS

Sans "L", est-ce mieux ?

Prenez la truculente M4 CSL, ajoutez-lui deux portes. En toute logique, cela devient la M3 CSL ? Pas tout à fait. **Voici la M3 CS, sans "L", mais avec quatre roues motrices.**

Simple, basique », dirait Orelsan. Quand on a des enfants, quatre portes, c'est mieux que deux : simple. Quand on veut doubler, 550 ch, ça peut servir : basique.

Partant de ces constats pleins de bon sens, voici la M3 CS, qui est une M4 CSL pour les familles. C'est simple, basique. Pourquoi se priver du « L », synonyme de « Leichtbau » (« conception légère ») ? Probablement parce que BMW a eu suffisamment de jugeote pour ne pas tenter de nous faire croire que sa berline de 1765 kg était une ballerine. Simple. C'est officiellement 140 de plus que la M4 CSL. Basique. L'ajout des deux ouvrants n'est pas le seul responsable de cette subite surcharge pondérale. C'est l'arrivée de la transmission xDrive, synonyme de puissance répartie aux quatre roues, qui fait grimper l'aiguille de la balance. La CS est-elle vraiment moins lourde qu'une M3 Competition xDrive ? Pas franchement : 15 kg. L'écart de prix impressionnant (presque 40 000 €) doit donc se justifier ailleurs. Basique. Il y a tout d'abord une carrosserie plus goldorakienne. La proue est calquée sur la M4 CSL. Pas de surprise. Simple.

La poupe, elle, est plus timorée, du moins comparée à la queue de canard dont est affublé le coupé. On retrouve par ailleurs les jantes de 19 et 20 pouces, tant agréables à admirer que fastidieuses à nettoyer. A bord, les majestueux baquets en carbone sont de la partie. Leur boursouffure sur l'assise aussi, hélas. La principale nouveauté réside dans l'adoption du combiné d'instruments de l'i4. Le tableau de bord est désormais coiffé par une dalle vitrée, incurvée vers le conducteur et constituée de deux écrans : 12,3 et 14,9 pouces. Il ne s'agit pas d'être réfractaire au progrès, mais nous préférons la précédente présentation. La M3 CS ne pousse en revanche pas le vice, comme l'avait fait sa grande sœur la M5 du même nom, à supprimer la banquette arrière au profit de deux baquets.

Un 6 en ligne vu en DTM

L'écart de prix presque indécent, BMW veut le justifier par les retouches sur la mécanique et les liaisons au sol. Commençons par le moteur. Bien sûr, un 6 en ligne biturbo. C'est simple, basique. Ce qui l'est moins, c'est la pression de suralimentation qui

grimpe de 1,7 bar à 2,1. Ce 3 l sert de base à la M4 s'alignant dans le championnat DTM. Carter « closed deck », culasse imprimée en 3D, vilebrequin forgé et allégé, lubrification peaufinée : les 40 ch supplémentaires ont réclamé un peu de boulot. Pas si simple ni basique pour le coup.

Le moteur est toujours associé à la boîte automatique à 8 vitesses, et les trois modes de transmission (4 roues, 4 roues sport, propulsion) sont encore d'actualité. On apprend aussi que les liaisons au sol et le calibrage des aides électroniques ont été revus à l'aune des capacités sportives de la bavaroise. Moins radicale que la M4 CSL, la M3 CS fait également appel à des matériaux légers pour justifier une partie de la facture. Toit, capot et lame avant sont ainsi en carbone alors que le silencieux est en titane. Les disques en carbone-céramique restent optionnels (8 850 €), contrairement à l'amortissement piloté SelectDrive M, à l'analyseur de drift, au différentiel actif ou aux projecteurs laser. A 157 000 €, rien de plus basique... ●





EN BREF

Moteur : **6 en ligne biturbo, 2 993 cm³**
Puissance : **550 ch à 6 250 tr/mn**
Couple : **66,3 mkg à 2 750 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
L - l - h : **4 795 - 1 918 - 1 438 mm**
Empattement : **2 857 mm**
Roues AV & AR : **275/35 ZR 19 & 285/30 ZR 20**
Poids : **1 765 kg V. max. : 302 km/h**
0 à 100 km/h : **3"4 0** à 200 km/h : **11"1**
Prix de base : **157 000 €**



Le trois quarts arrière est plus timoré sur la M3 CS que sur la M4 CSL, la berline faisant l'impasse sur la queue de canard intégrée à la malle. Le 6 en ligne développe toujours 550 ch, qui sont transmis aux quatre roues via une boîte auto.



[DOSSIER NOUVEAUTÉS]

Circulez, il n'y a rien à voir ! Les modifications esthétiques sont trop peu nombreuses et la mécanique n'évolue pas, hélas.



GT-R Nismo Special Edition

Nissan GT-R

Une histoire sans fin

On croyait la GT-R (R35) bonne pour la maison de retraite, mais non. **Nissan vient d'en dévoiler une énième et, a priori, ultime version.**

C'est lors du Salon de Tokyo que cette GT-R 2023 a été dévoilée. Réservée au marché japonais où elle y sera vendue dès le printemps, elle se décline dans un premier temps en deux itérations : Premium Edition T-spec et Nismo Special Edition. Le communiqué précise que la gamme sera complétée à compter de cet été par d'autres versions (il y en aura huit au total). D'aucuns pourraient s'offusquer que Nissan resserve la même recette, à peine remise au goût du jour, depuis tant d'années. Ne jouons pas les surpris, car dès le début du programme, il y a une quinzaine d'années, le constructeur nous l'avait signalé. « L'essence même de la GT-R est d'évoluer vers le plaisir ultime de conduire », indique le communiqué. Mais la marque se heurte à un écueil de taille : après avoir endossé le costume de tueuse de sportives, la GT-R n'effraie plus grand monde et l'auto aspire à une retraite bien méritée. En attendant qu'elle advienne, il faut se contenter d'un faciès trop peu retouché (nouveaux boucliers et calandre), d'un appui et d'un confort optimisés, de bruits d'air limités et de freins carbone-céramique de série. Super !

Qu'ont fait les ingénieurs japonais concrètement ? On n'en sait rien... Nissan se borne à nous dire que, concernant la Nismo, il s'agit de la GT-R la plus performante de tous les temps avec son nouvel autobloquant, son kit carrosserie plus efficace aérodynamiquement et sa suspension peaufinée. Les baquets Recaro en carbone qui trônent au milieu d'un habitacle qu'on connaît par cœur ont été redessinés et allégés. Il y a peut-être plus motif à réjouissance sous le capot ? Même pas. Le V6 3.8 biturbo (nom de code, VR38DETT) développe toujours 570 ch (GT-R) et 600 ch (Nismo). Rien de neuf donc sous le soleil et c'est dommage, car d'épouvantail idolâtré au début des années 2010, la R35 est en train de devenir cette vieille star qui n'arrive pas à quitter la scène alors que la relève la domine dans presque tous les domaines. ●

EN BREF

Moteur : **V6 biturbo, 3,8 l, 570 ou 600 ch**
Transmission : **intégrale,**
6 rapports à double embrayage
L - l - h : **4 700 - 1 895 - 1 370 mm**
Empattement : **2 780 mm**
Prix : **non commercialisée en France**



GT-R Premium Edition T-spec



Glickenhaus SCG 007S

Le Mans... première à droite

L'écurie américaine vient d'annoncer l'homologation de sa 007 pour la route.
C'est par où les 24 Heures du Mans ?

Il y en aura 24, pas une de plus, et les premiers exemplaires commenceront à être livrés deux ans après que le carnet de commandes soit bouclé. "Homologuer une GT40 était relativement simple : il suffisait d'ajouter des ceintures de sécurité et des pneus de route. Mais aujourd'hui, la tâche est beaucoup plus complexe avec les crash-tests, le respect des normes antipollution. Cela implique beaucoup d'ingénierie et d'argent", explique le très (très) mince communiqué de presse. On sait que la 007S dérive très étroitement de la 007C (LMH) et partagera nombre de

solutions aérodynamiques, étudiées avec Sauber. Le V8 biturbo de 3,5 litres est reconduit mais subit une grosse cure de vitamines puisque Glickenhaus annonce près de 1 420 ch ! Le moteur est en position centrale arrière et mis au point par Pipo Moteurs, spécialiste français œuvrant en WRC. La 007S reposera sur une baignoire en carbone, sur laquelle viendra se greffer une double triangulation aux quatre coins. Elle aura la particularité de pouvoir accueillir trois personnes, comme la McLaren F1, avec le conducteur en plein milieu d'un cockpit qu'on suppose dépouillé à l'extrême. Aucune info n'a pour l'instant fuité en ce qui concerne les

performances, forcément cataclysmiques, de l'américaine (annoncée pour 1 270 kg, tous pleins faits) ou la transmission utilisée. Glickenhaus consent à nous dire que cette auto, qui sera disponible moyennant 2,5 millions de dollars, pourra assurer confortablement la liaison route/circuit et, qu'une fois sur la piste, ses vérins pneumatiques permettront de changer rapidement les deux trains de pneus. De série, la 007S sera équipée de tous les garde-fous électroniques réglementaires (contrôle de trajectoire et de motricité, ABS), mais ceux-ci disposeront de programmes dédiés à une utilisation intensive. ●

Il est encore trop tôt pour tout savoir de la 007S, dont les livraisons ne débiteront pas avant 2025. Ce proto homologué annonce un rapport poids/puissance effrayant : 0,9 kg/ch !



[DOSSIER NOUVEAUTÉS]

Super Seven 2000

Super Seven 600



Caterham Super Seven 600 & 2000

Dupond et Dupont

A l'occasion de Rétromobile, le constructeur anglais Caterham a présenté sa "nouvelle" gamme Heritage pour l'Europe, constituée de deux versions : la Super Seven 600 et la Super Seven 2000.

Il faut commencer à être pointu en Caterham pour les distinguer au premier coup d'œil. La Super Seven 600 a des jantes Juno en 14 pouces, la Super Seven 2000 repose sur des roues Classic de... 14 pouces. Toutes deux exhibent les mêmes ailes en goutte d'eau, les touches de chrome ou le volant Moto-Lita (non extractible) en cuir noir. Toutes deux ont aussi des feux à LED et étrennent quatre nouveaux coloris : Bourbon, Ashdown Green, Windsor Blue et Fawn. Un œil expert s'apercevra que la 600 reçoit une calandre grillagée alors que la 2000 dispose d'une calandre grillagée... mais pas dans le même sens. La petite 600 a l'échappement latéral à gauche tandis que sa grande sœur l'expose à droite. La raison est simple : les moteurs sont très différents. L'entrée de gamme est animée par le 3 cylindres d'origine Suzuki et turbocompressé, présent dans la Seven 170. Ce bloc développe 85 ch et s'adresse, aux dires de Caterham, à ceux

« qui veulent profiter d'un dimanche à flâner, cheveux au vent, sans se focaliser sur le 0 à 100 km/h, mais veulent savourer une expérience de conduite pure et sans fioritures, à basse vitesse ». La Super Seven 2000, sans surprise, vise les conducteurs plus exigeants. Plus de 3 cylindres turbo mais un quatre pattes Duratec Ford qui cube 2 litres, sans aucune assistance respiratoire. La puissance fait plus que doubler (172 ch), et si la cavalerie est bien sûr renvoyée à l'arrière, c'est au travers d'un pont De Dion et non plus d'un essieu rigide comme pour la 600. La 2000 est aussi la seule de cette gamme Heritage à pouvoir bénéficier, en option, du châssis large et de la suspension sport (avec barre anti-roulis arrière). En revanche, les deux ont droit, moyennant finances, au différentiel autobloquant. L'habitacle est plus old school que les Seven normales avec une instrumentation Smiths vintage, des couleurs aguichantes (rouge, crème, bordeaux, bleu foncé...) et un tableau de bord optionnel en ronce de quelque chose d'accointance arboricole. ●

EN BREF

Super Seven 600

Moteur : **3 cyl. turbo, 85 ch**
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
L - l - h : **3 100 - 1 575 - 1 090 mm**
Roues : **14 pouces**
V. max. : **168 km/h**
Prix : **44 274 €**

Super Seven 2000

Moteur : **4 cyl. atmo, 172 ch**
Transmission : **roues AR, 5 rapports manuels**
L - l - h : **3 350 - 1 685 - 1 115 mm (avec option châssis large)**
Roues : **14 pouces**
V. max. : **209 km/h**
Prix : **61 434 €**



CHAQUE JOUR, NOUS INSPIRONS **7 FRANÇAIS SUR 10.** À CHACUN DE LEURS MOMENTS DE VIE*

 marmiton

Cette tarte tatin était
excellente, où est-ce que
je peux trouver la recette ?

GRAZIA

J'adore ma nouvelle jupe,
je me demande avec quoi
je pourrais la porter ?

meltY.

Demain c'est samedi,
et si j'emmenais les enfants
faire une sortie culturelle ?

Maison&Travaux

J'ai bien envie de refaire la
déco de mon salon, quelles sont
les tendances du moment ?

Doctissimo

Je suis inscrite au marathon
mais j'ai une douleur au genou,
est-ce une bonne idée ?

aufeminin

J'ai besoin de chance
aujourd'hui, qu'est-ce que
dit mon horoscope ?

Auto
Plus

Je dois acheter une voiture,
mais ai-je raison de vouloir
la prendre électrique ?

 REWORLD
MEDIA connect

1^{ÈRE} PLATEFORME MEDIA EN FRANCE
80 MARQUES MEDIA
100 % PARCOURS CLIENTS

Cultiver la diversité de vies

connect@reworldmedia.com



Radical SR10 XXR

Réservée à la piste, la barquette anglaise ressemble comme deux gouttes d'eau à sa petite sœur, la SR3. A y regarder de plus près, la carrosserie est plus ouverte, favorisant à la fois la stabilité à haute vitesse et le refroidissement. Et d'air, la SR10 XXR en a rudement besoin, que ce soit pour rafraîchir son 2,3 litres turbo, développé en interne (mais d'origine Ford), et fournissant 431 ch, ou pour ne pas s'envoler à chaque accélération. Pour obtenir une telle cavalerie, Radical équipe le 4 cylindres d'un turbo Garrett G-Series, de pistons et de bielles forgés, et d'une lubrification à carter sec. La boîte Hewland séquentielle (à 6 rapports) intègre un autobloquant Wavetrac ATB. La prise d'air centrale arrière, également vue sur la SR3, a vocation à générer de la déportance sur les longs appuis, en plus de gaver le moteur en oxygène. Si la carrosserie de proto du Mans est de série, Radical propose en option, pour les plus exigeants, une lame et un diffuseur arrière en carbone, histoire de grappiller encore quelques grammes. Quid du poids ? 725 kg pour cet engin idéal pour s'immiscer dans la combinaison d'un pilote puisque quasi tout est ajustable sur l'auto, de la suspension

Intrax aux barres anti-roulis en passant par la chasse, le carrossage ou bien les données qui apparaissent sur l'écran du volant. Le tarif n'est pas révélé mais la production débutera au printemps. Il est probable que les Etats-Unis, qui représentent 70 % des ventes de SR10, soient le principal marché pour cette XXR destinée aux trackdays. ●

EN BREF

Moteur : **4 cyl. turbo, 2,3 l, 431 ch, 52,5 mkg**
 Transmission : **roues AR, 6 rapports séquentiels**
 Roues AV & AR : **15 & 16 pouces**
 L - l - h : **4 077 - 1799 - 1 093 mm**
 Poids annoncé : **725 kg à sec**
 0 à 100 km/h : **environ 2"5**



Bizzarrini Giotto

L'année dernière, la firme italienne s'était rappelée à nos bons souvenirs avec la 5300 GT Corsa Revival. Pour 2023, place à une nouvelle auto, la Giotto, prénom du sieur Bizzarrini. Au crayon, Fabrizio Giugiaro, fils de Giorgetto auquel on doit le dessin originel de la 5300 GT. Les infos techniques sont pour l'instant livrées au compte-gouttes. On sait que la carrosserie de la Giotto, pas néo-rétro pour un sou, sera en fibres de carbone et motorisée par un V12 atmosphérique. Lamborghini n'est pas

citée dans le communiqué de presse mais c'est pourtant de Sant'Agata que devrait venir le salut. La boîte de vitesses sera à double embrayage et à 8 rapports alors que Chris Porritt, ex-responsable technique chez Aston Martin, Rimac et Tesla, et nouveau patron de Bizzarrini, promet un bolide plus axé sur les sensations de conduite, les performances et le respect des normes antipollution plutôt que sur l'escalade à la puissance ou la vitesse maxi. Le début de la mise

au point est prévu pour l'année prochaine, mais l'italien devrait nous en dire davantage dans les mois qui viennent. Rappelons qu'on doit à Giotto Bizzarrini l'ébauche de la Ferrari 250 GTO et le premier V12 Lamborghini... avant les voitures commercialisées sous son nom. ●





Lamborghini Auténtica

Lamborghini Invencible & Auténtica

Quand il n'y en a plus...

... il y en a encore. Alors qu'on pensait que l'Ultimae était la dernière déclinaison de l'Aventador, Lamborghini nous prouve que non. Voici les Invencible et Auténtica.

Ce sont deux pièces uniques que vient de dévoiler Lamborghini. Deux sculptures très « sant'agatiennes », tout en traits acérés et en galbes futuristes. « Voici notre façon, au moment d'entrer dans l'ère de l'hybridation, de célébrer le V12 atmosphérique avec deux commandes qui représentent l'excellence de la personnalisation. » Stephan Winkelmann peut être fier, car l'Invencible (le coupé) et l'Auténtica (le roadster) sont de belles bêtes. Techniquement, ce sont des Aventador avec leur coque carbone et leur moteur 6,5 litres, ici en configuration 780 ch. La transmission intégrale est de mise, tout comme la boîte ISR à 7 vitesses et les quatre roues directrices. Le gros du travail a porté sur la carrosserie « inspirée

des track days » (dixit Mitja Borkert, responsable du design), Auténtica exhibant une étonnante poupe privée d'aileron mais pourvue de deux nageoires caudales. La partie avant prend fortement modèle sur l'Essenza SCV12, météore maison uniquement réservée à la piste. Figure chère à Lamborghini, l'hexagone pullule sur ces deux réalisations. On le retrouve au niveau de l'échappement, avec cette plantureuse triple sortie, sur les feux arrière, les aérateurs imprimés en 3D ou bien encore les découpes dans le capot moteur, rappelant ainsi la Sesto Elemento, déjà âgée de 13 ans. L'habitacle est dépouillé à l'extrême et reçoit deux nouveaux baquets en carbone. Aucun tarif n'a évidemment été communiqué pour ce double chant du cygne. ●

Lamborghini Invencible



Voici les dernières Lamborghini à V12 atmosphérique et elles ne sont même pas commercialisées. Invencible et Auténtica sont deux commandes spéciales.

ANGE BARDE
GENÈVE





Par Sylvain Vétaux

Zenith Chronomaster Sport

Diamètre : 41 mm Mouvement : El Primero automatique

Boîtier : en acier Prix : 11 700 €

Site : www.zenith-watches.com

A nimée par le mythique El Primero (voir ci-dessous), ce chronographe, ici présenté en édition boutique reconnaissable à son pourtour en céramique tricolore, est à la fois sportif et habillé. Son bracelet en acier (comme le boîtier) alterne finition polie avec finition brossée. Le cadran soleillé reprend les trois compteurs habituels à 3, 6 et 9 heures et leurs couleurs respectives rappellent celles de la lunette. Cette dernière est gravée par 10 chiffres, signifiant que le calibre qui anime cette montre est l'un des rares à proposer le décompte des temps courts au 1/10^e de seconde. L'aiguille centrale, dont le contrepoids étoilé évoque le logo de la manufacture, fait une révolution complète en 10" alors que la trotteuse principale se situe à 9 heures. Étanche à 100 m, la Chronomaster Sport a le bon goût de ne pas être démesurée, avec un diamètre de 41 mm qui la rend polyvalente.

POUR ALLER PLUS LOIN... 

Le mouvement El Primero

Le 10 janvier 1969, sous l'appellation « 3019 PHC », Zenith présente le premier mouvement chronographe automatique à haute fréquence. L'El Primero (« le premier », en espéranto) est né et, aujourd'hui encore, fait office de calibre de référence. Battant à 36 000 alternances/heure, il bénéficie d'une roue à colonnes, gage de fiabilité mécanique. L'histoire raconte que lors d'un vol transatlantique en 1970, une Zenith équipée de l'El Primero fut fixée au train d'atterrissage. Malgré les différences impressionnantes de température, de pression atmosphérique et les secousses durant le trajet,

le mouvement demeura précis et fonctionnel après l'atterrissage. La preuve était faite qu'il pouvait tout encaisser. Et Rolex ne s'y trompa pas puisque l'El Primero anima pendant des années son chronographe Daytona. Mais ce calibre faillit disparaître en 1976, à la suite du rachat de la manufacture par une société américaine se focalisant sur le quartz et décidant de se débarrasser de tout l'outillage. C'est Charles Vermot, horloger chez Zenith, qui, contre l'avis de la nouvelle direction, prit le parti de dissimuler les pièces et plans de l'El Primero. Sans lui, l'un des meilleurs mouvements au monde se serait éteint...



Ulysse Nardin

■ 40 mm ■ environ 41 000 €
■ www.ulysses-nardin.com

C'est l'année du Lapin dans l'horoscope chinois, aussi la manufacture du Locle lance-t-elle la **Classico Rabbit**, très originale, avec cadran en émail, impliquant de maîtriser les techniques de « champlévé » et de « cloisonné ». Le résultat est une montre colorée en or rose, limitée à 88 exemplaires et animée par un mouvement automatique UN-815.



Carl F. Bucherer

■ 42,5 mm ■ Prix sur demande
■ www.carl-f-bucherer.com

La **Manero Central Counter** est un chronographe très technique. Son compteur à 9 heures court sur vingt-quatre heures (utile pour les grands voyageurs) et son aiguille centrale fléchée décompte les minutes (la grande blanche, celle des secondes). Il en résulte un cadran au camaïeu de vert plutôt lisible et épuré, en dépit de ses nombreuses fonctions. L'étanchéité est limitée à 30 m.



Tag Heuer

■ 42 mm ■ 20 750 € ■ www.tagheuer.com

L'histoire raconte qu'il s'agit du modèle préféré de Jack Heuer, le fondateur, friand de montres dorées. Ce **chrono Carrera** remet au goût du jour cette configuration très seventies (boîtier or massif, cadran noir) qui rappelle la livrée des F1 John Player Special. Des verres saphir coiffent le recto et le verso de la montre, permettant d'admirer le calibre 02 et sa roue à colonnes.

1942 - 2023

Jean-Pierre Jabouille

Pionnier du turbo

L'hiver aura été cruel pour les anciens pilotes de F1 français. **Après Patrick Tambay, Philippe Streiff et Michel Ferté, c'est Jean-Pierre Jabouille qui s'est éteint, à l'âge de 80 ans.**

Vaincu par la maladie, le grand blond avec une voiture jaune n'est plus. Car il est impossible de dissocier Jean-Pierre Jabouille de son aventure avec Renault. Il aura été un pionnier dans l'histoire du sport automobile en général et français en particulier, en étant un maillon essentiel dans le développement de la motorisation suralimentée, remise au goût du jour en F1 par Renault. Avant cela, ce fils de bonne famille aura suivi un cursus des plus classiques, en participant à la très populaire coupe Gordini, avant de passer avec succès à la monoplace. S'il rate le titre national en F3 en 1968, il faut souligner qu'il avait demandé que le départ de la dernière course décisive soit retardé, François Cevert, son principal opposant, ne parvenant pas à démarrer sa voiture, mais finalement vainqueur. Pilote éclectique, comme souvent à l'orée des années 1970, Jabouille aide Alpine à développer ses monoplaces comme des prototypes pour l'Endurance, ce qui lui permet de concourir aux 24 Heures du Mans qu'il disputera à treize reprises (quatre podiums). Mais c'est au volant de monoplaces, dans lesquelles il a beaucoup de mal à glisser sa grande carcasse, que Jabouille a connu ses plus belles joies de pilote et de metteur au point. A sa huitième participation au championnat d'Europe de F2, il remporte le titre avec une Elf 2 propulsée par un moteur Renault. A partir de 1974, ses trois tentatives de qualification en F1, avec une Williams, une Surtees et une March, se soldent par des échecs et il se classe à une lointaine 12^e place lors du Grand Prix de France 1975 avec une Tyrrell. Cette même année, Renault, sous l'impulsion de son P.-D.G. Bernard Hanon et de François Guiter d'Elf, lance le projet d'une équipe de F1 dont le moteur serait suralimenté par un turbo (de camion au début). Jean-Pierre Jabouille, réputé bon metteur au point, amoureux pointilleux de technique, est sollicité par Renault. Il connaît la plupart des acteurs qui tentent ce pari un peu fou. Rendre fiable et surtout utilisable un petit moteur V6 de 1 500 cm³ en F1 est une véritable gageure. Malgré des essais peu encourageants, une Renault F1 Turbo est engagée pour la première fois en grand prix au mois de juillet 1977. C'est à 35 ans, un âge auquel les pilotes d'aujourd'hui songent à la retraite, que Jean-Pierre Jabouille voit enfin son rêve de F1 se concrétiser durablement. Il lui faudra pourtant attendre deux ans pour faire triompher, en France, sa Renault F1 Turbo à Dijon. Un an plus tard, il est victime d'un accident au Canada. Après un retour avorté chez Ligier, sa carrière de pilote de F1 en restera là, mais on le reverra en course au volant d'une Peugeot 905 au Mans. Avant de se voir confier la direction de Peugeot Sport. C'est à ce poste qu'il s'activera pour engager la marque de Sochaux en F1 en tant que motoriste à partir de 1994, sans le succès espéré. ●





C'est reparti !

On se rencontre, on roule, on mange (parfois), on roule encore, on parle voitures, montres, entretien... **Le Club Sport Auto aborde le printemps sur un rythme de croisière plutôt relevé.**

Les rencontres plus ou moins formelles du début d'année ont été l'occasion d'apprécier la grande diversité des voitures de nos membres. De la Peugeot 205 GTi état concours de la balade parisienne à la Maserati MC20 en Aquitaine, de la flopée de Lamborghini (Aventador S, SVJ, Huracán) aux BMW 325 ou M4 en passant par quelques anglaises (Lotus Elise, Exige, Evora, Jaguar Type E ou F-Type), ou italiennes à cheval cabré, il y en avait vraiment pour tous les goûts dans toutes les régions. Le signe clair que l'amour des sportives ne se conjugue pas sur un seul mode. Pendant que les membres du Doubs s'arsouillaient grave sur simulateurs chez Legend Track à Colmar, la section Ile-de-France se baladait dans les Yvelines pour rejoindre l'ancre d'Autology à Montfort-l'Amaury, et la section Aquitaine se retrouvait en son QG bordelais, le Comptoir automobile du Reflet. La suite ? Huit chanceux (eh oui, c'est vite complet) viendront rejoindre la rédaction lors d'une session Supertest au Vigeant le 15 mars.

Le 25 mars, à Trappes, vous pourrez vous perfectionner dans le **detailing de vos autos** et dans les soins à apporter aux cuirs. Le 4 mai... nous ne pouvons rien vous révéler, puisqu'il s'agit d'un **événement mystérieux**. Mais bon, l'idée, c'est un dîner préparé par un chef étoilé dans un lieu parisien tenu secret, entouré de voitures sublimes avec, durant la soirée, la révélation d'une supercar exclusive. Enfin, le 7 mai, nous inaugurons une série de **road trips sur le thème de l'horlogerie**. Le premier opus nous est proposé par Bernard Richard, illustre fondateur de la marque BRM. Au programme, les petites routes du Vexin pour la visite de la manufacture BRM puis celles de l'Oise pour aller visiter l'horloge astronomique de Beauvais dans laquelle nous aurons le privilège d'entrer. Amateurs et amatrices de « complications »... **start your engines !**

Par **Jean-Eric Raoul**

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



TOUS EN PISTE !

En cette année du centenaire des 24 Heures du Mans, **Sport Auto Experience** vous propose de célébrer l'événement avec non pas un, mais deux track days sur le circuit manceau ! Les 28 avril et 28 août, vous profiterez du circuit Bugatti en open pitlane, avec à disposition de tous les participants des moniteurs brevetés pour vous guider en toute sécurité sur la piste. Et pour vous restaurer, direction le Porsche Experience Center.



Propos recueillis par Jean-Eric Raoul
Portrait Laurent Villaron

Ange Barde

Pilote et horloger

Contre la montre

Pilote ou horloger ? Difficile de faire entrer Ange Barde dans une seule case. Sa carrière aurait pu se briser sur les conséquences d'un terrible accident. Mais il a ensuite engrangé cinq titres en Ferrari, couru au Mans ou à Sebring, tout en lançant une marque horlogère gorgée de course automobile.

“Rien ne prouve que je serais allé en F1. Rien ne prouve non plus que je n’y serais pas allé. Mais je sais d’où je viens : barman à Sanary. Des fils d’ouvrier en F1, je n’en connais pas.”



otre premier souvenir automobile ?

Cela devait être une voiture à pédales. Rouge sans doute... Mais ce qui m’a vraiment marqué, c’est la première fois que j’ai vu une Testarossa noire, garée sur le port de Sanary. Quand je l’ai entendue arriver, quand elle s’est garée... C’était un ovni à l’époque.

Et ensuite, comment l’automobile est-elle devenue un élément essentiel de votre vie ?

J’ai fait des études pour être pilote d’avion de chasse. Mais on a décelé chez moi une petite faiblesse sur la reconnaissance des couleurs.

On m’a donc expliqué que je ne pourrais pas être pilote d’avion.

Du coup j’ai dit : ce n’est pas grave, je serai pilote de voitures !

C’est le genre de bêtise que l’on dit quand on est jeune. Mais il se trouve que les bêtises se sont réalisées.

J’ai connu un monsieur qui s’appelait Marc Ranucci, qui avait gagné la Coupe Renault 5 GT Turbo, en 1985 je crois. En 1991, je faisais l’imbécile sur la route entre Sanary et Bandol. Il m’a dit : plutôt que de faire n’importe quoi, on va te mettre sur un circuit. De là, j’ai mis de l’argent de côté, j’ai acheté une Clio Cup, et j’ai participé au Volant Michelin junior, que j’ai eu la chance de gagner. Dans ce Volant, il y avait Xavier Pompidou et l’année suivante Nicolas Minassian. En gagnant en 1991, j’ai eu accès à un contrat Renault-Elf pour faire de la monoplace, la formule Renault était offerte, la participation au Volant Elf aussi.

C’était très bien. Sauf qu’en 1992, j’ai eu un accident de la route, avec la jambe arrachée. Du coup, mon contrat est allé à la poubelle.

Pour me refaire une santé physique puis financière, cela a été compliqué.

Quand on se déplace en fauteuil roulant, qu’il faut réapprendre à marcher et à conduire, ce n’est pas simple. J’ai un peu brûlé les étapes.

J’ai réappris à conduire avant de marcher. Mais les médecins m’ont conseillé de trouver une activité qui me motive. Alors, en 1993-1994,

je fais quelques courses. Ensuite, retour à la Formule Renault, mais je me fais balader par un team qui m’explique que je dois donner la voiture pour pouvoir courir. Je donne la voiture, mais au bout de

trois ou quatre courses, on m’explique qu’il n’y a plus de budget... et j’avais perdu la voiture. Je venais de découvrir la réalité du milieu

de la compétition automobile ! J’ai dû faire une ou deux courses en Coupe Alfa, mais c’était compliqué, car il fallait trouver de l’argent.

Et quand je courrais, je n’avais pas les moyens de le faire dans de bonnes conditions, donc je ne faisais rien.

Fin de la carrière de pilote, déjà ?

J’ai fini par être moniteur dans une école de kart au Rosey, en Suisse.

Cet endroit concentre sans doute les 300 plus grandes fortunes du monde. J’ai donné des cours à de nombreux élèves, jusqu’à ce que je croise quelqu’un qui me propose de ne m’occuper que de lui.

Je lui ai répondu que j’étais d’accord, mais que cela allait coûter un peu

d’argent. Je lui ai demandé une Ferrari et un camion pour l’emmener

sur les courses ! Eh bien, il est revenu quinze jours plus tard, en me

disant qu’il avait commandé la voiture et que, désormais, je pouvais m’occuper de lui.

Le début de l’aventure en course avec Ferrari ?

Oui, j’ai couru avec la Ferrari. Mais quand j’ai senti que cela n’allait pas durer avec mon partenaire financier, j’ai signé avec le concessionnaire Ferrari de Cannes. J’ai commencé à vendre des Ferrari et j’ai monté un team de course. En 2000, je fais ma première saison complète.

On finit vice-champions d’Europe. L’année suivante, on est sacrés champions. La troisième année, je ne me suis pas entendu avec le concessionnaire de Cannes et j’ai signé avec le concessionnaire de Monaco, avec qui j’ai créé le team Monaco Motors, et on est vice-champions d’Europe, en 2002. En 2003, je passe à Marseille, et je cours avec les couleurs de l’Olympique de Marseille. C’était incroyable : rouler à l’effigie de l’OM, c’est vraiment un truc de fou. J’avais l’impression d’être le roi du monde ! C’est la seule fois de ma vie où les gens m’appelaient spontanément pour me demander d’être sponsors de ma voiture. En 2004, je suis reparti à Monaco, on gagne à nouveau le championnat et en 2006, je m’installe en Suisse pour monter Modena Car Racing et remporte un quatrième titre.

Quand l’horlogerie débarque-t-elle dans votre parcours ?

Dans cette période, de 2001 à 2006, j’ai eu des manufactures horlogères comme partenaires. La marque Corum, puis BRM, puis Cvstos. Le patron de Corum m’avait demandé comment il pouvait m’aider, et je lui avais proposé de réaliser une vingtaine de montres pour les offrir à mes sponsors. C’est parti comme ça. Je leur offre donc la montre et, trois mois après, je vais les voir pour leur présenter le programme de la saison suivante. Alors ils m’ont répondu : « *Les budgets, ce n’est pas grave, mais ce sera quoi la montre ?* » Je ne savais pas trop quoi leur répondre... « *Ton budget tu l’as, tu vas faire tes courses. Mais nous, on veut savoir ce que tu vas nous offrir à la fin de l’année.* » A ce moment-là, je me suis rendu compte que ceux qui ont des moyens importants achètent ce qu’ils veulent. Mais ce qui leur manque, c’est ce qu’ils ne peuvent pas acheter. Je suis donc rentré dans le processus d’avoir toujours un partenaire horloger pour que mes sponsors puissent avoir la série Ange Barde. Au début, j’avais juste mis ma signature sur la montre. Ensuite, je me suis plus impliqué. J’ai participé à la BRM V8 Campione. Chez Cvstos, on a fait la Challenge, quand j’étais champion d’Europe de Ferrari Challenge. Est-ce que c’est grâce à moi qu’ils l’ont nommée comme ça ? Je ne peux pas répondre pour eux. En tout cas, au bout d’un moment, j’ai considéré que rajouter du rouge sur une montre et la baptiser « Racing », cela ne me correspondait pas. Je voulais une montre qui porte l’ADN de la voiture. En 2008, je cours toute l’année avec une marque qui s’appelle IMT. A la fin de l’année, on devait sortir une montre. Mais la société a fait faillite dans l’intervalle. Mes sponsors me demandaient quelle était la montre, et il n’y en avait pas. Alors, je leur ai proposé de monter une manufacture horlogère, d’y investir car je n’avais pas de fonds et de produire une montre chaque année. J’ai lié le tout.

C’est donc à ce moment que l’aventure Ange Barde démarre vraiment ?

J’avais trouvé cinquante partenaires qui mettaient chacun 50 000 €... mais je me suis fait planter par un horloger. Du coup, j’ai été obligé d’arrêter de courir, car certains racontaient que j’avais pris les fonds pour financer mes courses. J’ai donc coupé court aux rumeurs en arrêtant la course pour me lancer dans la manufacture horlogère. Cela reste une expérience traumatisante, quand on perd de l’argent, que ce n’est pas le sien, et qu’il faut rembourser. Mais la manufacture Ange Barde a commencé comme ça. J’ai juste fait quelques courses ponctuelles en Ferrari 550 Maranello, avec Sébastien Loeb ou Olivier Panis, pour inviter mes clients. De 2008 à 2009, certains ont remis de l’argent et en 2010, j’ai recréé une société, j’ai vendu un immeuble que j’avais à Sanary et j’ai tout investi dans la manufacture. De fil en aiguille, ou plutôt d’aiguille en trotteuse, on a fait la fameuse Evo 1, puis les autres montres ont suivi.

Ferrari Maranello 575 GTC. 24 H du Mans 2004



Ferrari Challenge F488 Evo. Mugello 2022



C'en est donc fini du pilotage ?

En fait, en 2020, j'ai rencontré un de mes clients qui m'a proposé de m'aider à reprendre la compétition. 12 ans s'étaient écoulés depuis mes dernières courses. J'avais pris 15 kilos, ma vue n'était plus aussi bonne, mathématiquement, c'est sûr que je n'allais pas rouler aussi vite ! Mais il a réussi à me persuader. Théoriquement dans les règlements, en Ferrari Challenge, je devais rouler avec les plus de 50 ans, ce qui correspondait à mon âge. Je me disais que j'allais arriver à m'en sortir... sauf que quand les organisateurs m'ont vu arriver, ils m'ont mis d'office avec les moins de 50. Je ne me voyais pas rouler avec les jeunes de 20-25 ans, j'allais me faire tordre ! Ils ont accepté que je roule en Pirelli AM, en me disant que si ça n'allait pas, ils pourraient me faire redescendre d'une catégorie. Mon ego en aurait pris un coup... mais j'ai gagné la première course, ce qui réglait le problème. Et le lendemain, j'ai pris un mur de pneus à 272 km/h en sortie de la Parabolique à Monza. Cela m'a coûté quatre vertèbres et une côte. Mais j'ai fini la saison avec AF Corse et on termine troisièmes du championnat d'Europe et troisièmes de la Coupe du monde. Du coup, fin 2021, j'ai dit à mon sponsor que j'aimerais bien arrêter. Mais lui m'a convaincu de continuer pour aller chercher le titre. Il a eu raison d'insister. On a décroché le titre, le cinquième. Même si ce n'était pas dans la même catégorie que les précédents, cela fait quand même plaisir à 54 ans. Pendant la saison, on a eu des propositions pour faire les 24 Heures du Mans. C'est compliqué, car il y a de gros enjeux avec l'édition du centenaire. On en est là pour l'instant. Mais physiquement, cela demande de gros sacrifices et moi aujourd'hui, j'ai plus envie de pousser sur la manufacture. J'ai la montre qui va sortir, la Centenario, qui est faite pour les 24 Heures du Mans, même si je ne sais pas encore si j'y serai. Je souhaite mettre mon énergie là-dessus. Avec un ami, on va faire les 2 Tours d'Horloge, on va préparer une 348 pour ça, et j'aimerais sans doute faire un peu d'histoire.

Que vous soyez engagé ou pas en 2023, l'expérience du Mans, vous l'avez déjà vécue. C'est vraiment quelque chose de spécial ?

Trois choses ont marqué ma carrière. La première, c'était le contrat signé avec Renault et Elf après le Volant Michelin, à une époque où il y avait pas mal de pilotes de la filière Elf en F1. L'autre expérience folle, c'était les 24 Heures de Chamonix sur la glace. Mais le moment qui m'a le plus impressionné, c'est le premier tour aux 24 Heures du Mans. Tu te demandes ce que tu fais là. Il y a des protos qui passent à côté de toi. Tu es à 300 sur la ligne droite, tu freines à 200 m. Eux ils passent à fond à côté. Tu penses que tu as peut-être freiné un peu tôt, tu soulages

“Ce qui m'a le plus impressionné, c'est mon premier tour aux 24 Heures du Mans. Tu es à 300 sur la ligne droite, tu freines à 200 m. Et les protos passent à fond à côté.”

Après quatre titres de champion d'Europe en Ferrari Challenge, puis une longue interruption pour se consacrer à l'horlogerie, Ange Barde a décroché un cinquième titre en 2022.

légèrement le frein, et le bac à sable te tend les bras ! C'est une expérience qui m'a vraiment saisi. J'ai fait le Mans la première fois en 2003 avec mon ami Michel Ferté, malheureusement disparu il y a quelques semaines. Nous roulions avec une Ferrari 550 Maranello GT2. En 2004, j'étais sur une 575 GTC, soutenu par Ferrari Corse Clienti. C'était mieux, on se faisait moins doubler !

Vous êtes toujours resté fidèle à Ferrari ?

J'ai couru sur toutes les marques ! J'ai fait la Coupe Porsche, Maserati, Lamborghini... Mais si toutes ces marques sont des légendes, Ferrari est mythique.

Au moment de se retourner sur cette carrière, il n'y a pas la frustration d'avoir raté quelque chose, à cause de l'accident de 1992 ?

Je suis très content de la vie que j'ai. Cet accident m'a rendu service. Rien ne prouve que je serais allé en F1. Rien ne prouve non plus que je n'y serais pas allé. Mais on ne va pas se mentir. Je ne suis pas fils de milliardaire. Je sais d'où je viens : barman à Sanary. Des fils d'ouvrier en F1, je n'en connais pas. Il y en a qui ont moins d'argent, ce n'est pas la même chose. C'est comme la première fois que je suis venu à Monaco. Je me suis extasié devant une Ferrari 355... et on m'a dit que c'était la voiture du pauvre. J'ai répondu que, dans ces conditions, je voulais bien être pauvre. Tout est une question de référence.

Quel lien entre votre carrière de pilote et vos montres ?

Certaines légendes du monde de l'horlogerie évoquent une course ou un circuit, mais les montres elles-mêmes n'ont pas forcément l'ADN de la voiture. J'ai fait la route inverse. Je n'ai pas fait de l'horlogerie avant de m'adosser à une marque automobile pour faire du commerce. J'ai pris des pièces automobiles pour en faire une montre.

Quelles sont les perspectives pour la manufacture Ange Barde ?

A partir de 2024, nous allons avoir nos propres mouvements manufacturés. C'est une très belle avancée pour une petite entreprise comme la nôtre. Quand j'ai commencé les montres, les gens ont pensé que c'était le caprice d'un pilote Ferrari. Aujourd'hui, ils s'aperçoivent que les montres sont là, que les gens les portent, les demandent, que cela pourrait marcher cette histoire (rires). Du coup, le regard change. Mais je fais des petites séries, je ne gêne personne. Il faut avancer prudemment. Il est urgent de prendre son temps. C'est une belle formule pour un horloger. C'est moins bien pour un pilote. C'est la dualité que je dois affronter tous les jours. Je voudrais aller très vite. Mais, comme au Mans, il faut surtout arriver. ●

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...

Max Edleston

ET AUSSI...

Volkswagen Golf R 20 ans :
escapade en Laponie

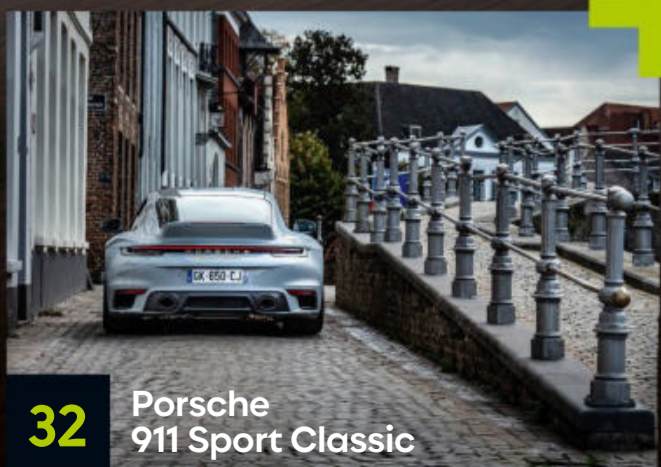
Toyota GR86

Bentley Continental T (1997)

66

Praga Bohema

La très exclusive supercar tchèque (89 exemplaires)
mise sur son rapport poids/puissance pour nous
séduire. Première prise en main !



32 Porsche
911 Sport Classic

Laurent Villaron



42 Maserati
GranTurismo Trofeo

Laurent Villaron



52 Alpine
A110 R

Adrien Cortesi



Pitch parfait

Le pitch, comme disent nos amis anglo-saxons, c'est le résumé d'un film, d'un livre ou d'un concept. En l'occurrence, celui de la Porsche 911 Sport Classic est parfait : **c'est l'histoire d'une 911 Turbo avec 2 roues motrices, un autobloquant mécanique, une boîte manuelle et un aileron queue de canard. Sur le papier, c'est irrésistible.**

Par Laurent Chevalier Photos Laurent Villaron



GRAND FORMAT Porsche 911 Sport Classic

VOITURE DE COLLECTION OU PAS,
LA SPORT CLASSIC RESTE UNE VOITURE
DE COURSE... DE FOND. **ELLE EST
CONÇUE ET PENSÉE POUR DÉVORER
LE BITUME. MESSAGE REÇU.**





Au départ de Paris, la Sport Classic hisse les voiles vers Bruxelles puis Anvers avant de faire un détour par Bruges. Malgré ses 2 roues motrices et sa définition plus sportive, cette 911 Turbo très spéciale reste une formidable voyageuse.





**LA SPORT CLASSIC
VOUS FAIT RELEVER LA NUIT,
MAIS ELLE N'EST PAS
POUSSE-AU-CRIME. NUANCE.**

Au volant, on pouvait s'attendre à une avalanche constante de puissance et à un débordement du train arrière. Ce n'est pas le cas. La Sport Classic reste dans la maîtrise absolue, quelles que soient les conditions de roulage. A moins de la provoquer volontairement.



ne voiture, même en série limitée, c'est fait pour rouler. Et surtout pas pour rester sous une cloche derrière un portail fermé à double tour en vérifiant sa cote comme les cours de la Bourse. Toute Sport Classic qu'elle est, la 992 demeure une 911, c'est-à-dire une voiture de course... de fond. A laquelle nous n'allions évidemment pas réserver le tour du périphérique. Restait à lui trouver une destination. La Normandie ? Trop facile.

Paris-Nice ? Trop de radars. Tiens, pourquoi pas la Belgique ? Vendu ! Cap sur Bruxelles puis Bruges avec un grand détour par Anvers, pour Laurent Villaron, notre photographe, qui a un gros faible pour les ambiances portuaires. Bref, assez de kilomètres pour pouvoir apprécier les talents de la Sport Classic, dont la base, faut-il le rappeler, est l'une des plus grandes voyageuses que la planète automobile ait connues : Son Altesse Sérénissime 911 Turbo. Boris Apenbrink, le directeur de la fabrication de Weissach, l'évoque volontiers : « *L'origine de la Sport Classic, c'est la 992 Turbo. Nous avons retiré la transmission avant et la boîte à double embrayage que nous avons remplacée par la boîte manuelle à 7 rapports. Je pense que cela donne du caractère à la voiture. Nous avons aussi enlevé l'aile arrière de la Turbo pour obtenir une voiture qui se rapproche le plus possible des années 60, une époque à laquelle les conducteurs devaient se concentrer sur leur conduite. C'est ce genre de sensations que nous voulions recréer.* » Si vous nous prenez par les sentiments, forcément...

Dire que notre modèle d'essai en met plein la vue est un euphémisme. Je ne parle pas des bandeaux et des numéros sur les portières, que je laisse à chacun le soin d'apprécier ou pas, en rappelant qu'ils ne sont pas imposés à la commande. En clair, si la Sport Classic impressionne, c'est surtout une question de proportions et de détails de finition. Les ailes ultra-larges de la Turbo et leurs prises d'air latérales rebouchées procurent la sensation de riveter la voiture au sol, et la suspension sport rabaissée de 1 cm finit le travail. Porsche enfonce le clou avec des aménagements inhabituels sur une 911, comme le placage de bois ou le tissu Pepita. Sans parler de l'option des lamelles de grilles d'aération recouvertes de cuir sur ce modèle qui donnent l'impression d'une finition sur mesure et projettent l'habitacle dans une autre dimension. C'est moderne et classique, rigoureux et raffiné.

Grande époque

Le coup de démarreur, après avoir écrasé l'embrayage et empoigné le levier de vitesses, nous replonge dans les 911 de la grande époque. C'est beaucoup plus engageant que de donner une pichenette sur un mini-joystick. Quant à ceux qui craignent le manque de progressivité de l'embrayage, en se remémorant les frictions on/off d'une certaine Porsche Carrera GT par exemple, rassurez-vous : c'est un jeu d'enfant. A l'image de sa conduite, très accessible, en dépit de son look de dragster. Aux allures habituelles, la Sport Classic se fond littéralement dans la circulation. Sa maniabilité est évidemment meilleure que celle d'une Bentley Continental GT et le lift-system de série est assez réactif pour ne pas vous faire grincer des dents au moindre dos-d'âne, ●●●



Les numéros sur les portières ne sont pas imposés. En revanche, la boîte mécanique à 7 rapports et la transmission aux roues arrière le sont, et c'est tant mieux. Les jantes de 20 et 21 pouces à écrou central et les freins en carbone-céramique sont également livrés de série.





LA SPORT CLASSIC EST À L'OPPOSÉ DE LA 991 GT2 RS DONT LA BESTIALITÉ VOUS FAIT DISJONCTER EN MOINS DE TEMPS QU'IL N'EN FAUT POUR L'ÉCRIRE.

comme dans une McLaren GT. A bord de la Sport Classic, tout est limpide, depuis la position de conduite parfaite jusqu'à l'ergonomie irréprochable. Ce ne sont pas les utilisateurs de l'actuelle Aston Martin Vantage qui diront le contraire. Même chose en ce qui concerne le grip au démarrage, malgré le couple, les deux seules roues motrices et les averses ponctuelles de pluie qui jalonnent notre parcours. Là encore, si l'on prolonge la comparaison avec McLaren et Aston Martin, l'adhérence à l'accélération est supérieure sur la Porsche. Alors... aseptisée ? Nous y reviendrons plus tard. Pour le moment, on remarque que la 911 Sport Classic n'est pas le genre d'auto pousse-au-crime. Elle se conduit au doigt et à l'œil en se calant volontiers sur des vitesses habituelles. A l'opposé, par exemple, d'une 991 GT2 RS, dont la bestialité vous envoûte et vous fait disjoncter en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire.

Envol

En laissant l'agglomération parisienne s'éloigner dans les rétros, le flat 6 commence à lâcher la bride. La première accélération franche colle au siège, on s'en serait douté. Mais je ne retrouve pas la poussée démesurée d'une 992 Turbo. Peut-être une question de rodage de notre version d'essai flambant neuve, ou de dépollution, ça reste une question. Nous revérifierons plus tard, puisque le Coyote bipe à tue-tête. La 911 se cale sagement sur les vitesses autorisées et reporte son examen de santé. Il est temps de quitter l'autoroute pour des départementales moins rectilignes. La Sport Classic se jette dans la bretelle avec

une décontraction déroutante. Une sangsue. Dans les courbes rapides et jusqu'aux virages serrés, quelle que soit la vitesse d'entrée, sa stabilité est impériale. Il faut rappeler que la panoplie complète du verrouillage de châssis est livrée de série. Depuis le contrôle dynamique du châssis PDCC jusqu'à l'amortissement piloté PASM avec la suspension sport. Rien de nouveau, mais il faut se rendre à l'évidence : l'efficacité globale et les réglages sans cesse peaufinés donnent l'impression de repousser les limites de l'adhérence en permanence. Sur les départementales qui relient Bruxelles à Anvers, l'auto garde une assiette constante, qu'importe l'angle du virage ou l'état du bitume. Le mélange est détonant, avec un pouvoir directionnel sans faille et une motricité absolue. Même avec deux roues motrices et un autobloquant mécanique, la Sport Classic fait des miracles. Le train avant, quant à lui, élimine les kilos de la transmission et gagne en réactivité par rapport à celui de la 911 Turbo. Pour continuer le parallèle avec cette dernière, en revanche, l'adhérence latérale est en retrait et il faut réfléchir à deux fois avant d'ouvrir les vannes à la sortie des virages. Logique. Rassurez-vous, la Sport Classic n'a rien d'un monstre indomptable et son adhérence reste largement supérieure à la grande majorité des GT.

En quittant la zone portuaire d'Anvers avec un photographe rassasié, le 3.7 biturbo met le cap vers Bruges en traversant d'immenses étendues désertes. Difficile de résister. Avec l'accélérateur au plancher, la 911 se projette en avant sans se cabrer. La pression des turbos se fait immédiatement sentir avec un effet décollage, puis

GRAND FORMAT Porsche 911 Sport Classic



TECHNIQUE

Moteur : **flat 6, 24 S, biturbo** Cylindrée : **3 745 cm³** Puissance maxi : **550 ch à 6 750 tr/mn**
Couple maxi : **61,2 mkg à 2 000 tr/mn** Transmission : **roues AR, 7 rapports mécaniques**
Antipatinage/autobloquant : **de série, déconnectable/de série, mécanique**
Poids annoncé/contrôlé : **1 570/1 554 kg** Rapport poids/puissance : **2,9 kg/ch**
L - l - h : **4 535 - 1 900 - 1 299 mm** Empattement : **2 450 mm**
Pneus AV & AR : **255/35 ZR 20 & 315/30 ZR 21** Réservoir : **67 l**
Prix de base : **280 603 €** Prix des options/malus : **4 266/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **334 869 €** (malus compris)
Limitée à 1 250 exemplaires

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **315 km/h** 0 à 100 km/h : **4"1** 0 à 160 km/h : **7"9** 0 à 200 km/h : **12"0**

une accélération oppressante et constante. Le flat 6 donne l'impression d'avoir plus d'allonge, d'onctuosité et de rondeur qu'un V8 AMG. Puissant, rond, débordant, aucun doute. De là à dire qu'il est bestial, non. Pour être honnête, je ne retrouve pas le tsunami de couple ni l'avalanche de puissance qui vous terrasse et vous fait écarquiller les yeux au volant d'une 992 Turbo classique. Je ne pourrais pas dire exactement si cela provient des filtres à particules toujours plus présents, de l'admission retravaillée ou de la reprogrammation à 550 ch, mais le flat 6 semble (un peu) plus étouffé qu'auparavant. A moins que cela ne soit la boîte mécanique, aux rapports plus longs et qui tire moins parti du 3,7 litres comparé à la PDK d'origine. Toujours est-il que je ne ressens pas l'impression de puissance illimitée de la 992 Turbo Cabriolet essayée dans notre numéro 711, par exemple. Il faut préciser que les performances annoncées sont en retrait en comparaison avec la version d'origine. La Sport Classic revendique 4"1 pour passer de 0 à 100 km/h et 12"0 tout rond pour atteindre les 200 km/h, contre 2"8 et 9"7 seulement avec la Turbo. Sans parler des 2"7 et 8"9 pour exécuter les mêmes exercices au volant de la Turbo S. Ce n'est plus un fossé, c'est une crevasse.

Après avoir élimé les ruelles de Bruges à la recherche de la lumière idéale, la Sport Classic rebrousse chemin en direction de Paris. Sur la route du retour, le verdict est implacable : la Sport Classic parvient à faire le grand écart entre des caractéristiques édifiantes et une facilité d'usage insoupçonnée. Comme le veut la tradition, la démonstration est imparable. Aussi bien au quotidien, pour arpenter une agglomération surchargée à un train de sénateur, que les grands jours, pour lâcher les chevaux lorsque l'occasion le permet. Alors... oui, la Sport Classic vous fait relever la nuit. Mais il y a quand même un petit bémol. Cela concerne la santé du flat 6 avec la boîte manuelle, qui n'est pas aussi

explosive qu'à bord d'une 911 Turbo PDK. Imaginons qu'on puisse parler, comme pour les températures, de puissances « ressenties ». Dans ce cas, on pourrait dire que la puissance ressentie d'une 911 Turbo S de 650 ch tourne aux alentours de 750 ch. Idem pour celle d'une 911 Turbo de 580 ch, dont la force des accélérations est tellement impressionnante qu'elle est comparable à un monstre d'au moins 650 ch. Or, dans le cas de notre 911 Sport Classic d'essai, je n'ai pas retrouvé d'écart entre les 550 ch annoncés et la puissance ressentie. Certes, j'y ai trouvé d'autres qualités, tout aussi rares et irréfutables. Mais pas le côté bestial que l'on était en droit d'attendre en lisant ses caractéristiques de pur concentré de 911 Turbo. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Elle a beau être limitée à 1 250 exemplaires, cela reste une 911 Turbo. Donc l'engin absolu pour avaler les kilomètres. Ce qu'elle fait haut la main, avec une efficacité et une facilité déroutantes. Le seul bémol, c'est que je m'attendais à quelque chose de plus extrême ou débridé, étant donné le pitch de départ. Finalement, cette 911 est impressionnante, performante et exceptionnellement bien finie. En un mot parfaite, peut-être trop.



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**



The Italian Job

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 février 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.





Le même, en différent

Le célèbre coupé de Maserati revient avec une toute nouvelle plateforme et deux possibilités : 100 % thermique, en V6 biturbo de 490 ch pour la version Modena et 550 ch pour la **Trofeo**, ou 100 % électrique, avec le modèle **Folgore**.

Par Laurent Chevalier
Photos Laurent Villaron

Quel que soit le niveau de puissance ou le type de motorisation, la qualité des matériaux et leur assemblage progressent nettement par rapport à l'ancien modèle. En termes de transmission, l'intégrale est imposée sur tous les modèles.

LA FINITION FAIT UN VRAI BOND EN AVANT. AUSSI BIEN POUR LA QUALITÉ DES MATÉRIAUX QUE POUR CELLE DE L'ASSEMBLAGE. **C'EST PLUS ERGONOMIQUE, MAIS ÇA RESTE COSY.**



Malgré les 1790 kg avoués, la GranTurismo conserve un excellent équilibre et une agilité remarquable. Sans recourir aux roues arrière directrices comme chez la concurrence.



P

asser de l'un des V8 atmosphériques les plus musicaux de l'histoire de l'automobile à un V6 biturbo avec désactivation de cylindres qui résonne parfois comme une Clio 1 litre... disons que ce n'est pas anodin. Mais ne soyons pas plus royalistes que le roi et commençons par apprécier l'arrivée du nouveau coupé GranTurismo comme il se doit. S'agissant du style, dans la vraie vie, c'est très réussi. Certains estimeront qu'il ne tranche pas assez avec l'ancien modèle, ce qui n'est pas

totalement faux, mais les proportions sont parfaites et la partie avant moins ostentatoire est tout aussi affirmée. En clair, il est plus subtil et toujours identifiable. Posée dans la rue, la GranTurismo fait mouche. Son élégance la met à l'abri de la faute de goût et sa présence s'impose, sans en faire des tonnes. A ce propos... le poids ? Nous y reviendrons. Il faut d'abord répondre à la question de la finition, un chapitre longtemps reconnu comme étant « une piste d'amélioration » chez Maserati par les observateurs pointilleux. Sur ce plan, la GranTurismo fait un bond en avant. Aussi bien en matière de position de conduite, de qualité des matériaux que d'ajustage, tout en conservant une ambiance cosy caractéristique. Avec un bémol pour l'écran tactile qui oblige à passer par des sous-menus pour des fonctions basiques comme la climatisation. Alors qu'un bouton ou une molette, c'est plus intuitif et cela évite accessoirement de devoir quitter la route des yeux. Les places arrière, quant à elles, ont le mérite de pouvoir accueillir des enfants en bas âge ou un adulte pas trop grand, de façon temporaire, à condition d'avancer le siège passager. Disons qu'elles peuvent dépanner. C'est toujours mieux qu'une stricte 2 places, ne serait-ce que pour garder des sacs de voyage à portée de main.

Trois pattes

Le démarrage du V6 Nettuno n'a plus grand-chose à voir avec l'ancien V8 atmo, même s'il se réveille dans un sursaut d'échappement. Pour mémoire, il s'agit du 3 litres utilisé sur la MC20, à quelques différences près. Davide Danesin, ingénieur en chef de la GranTurismo, nous explique : « Le V6 n'est pas tout à fait le même que celui de la MC20. Il n'a pas ●●●



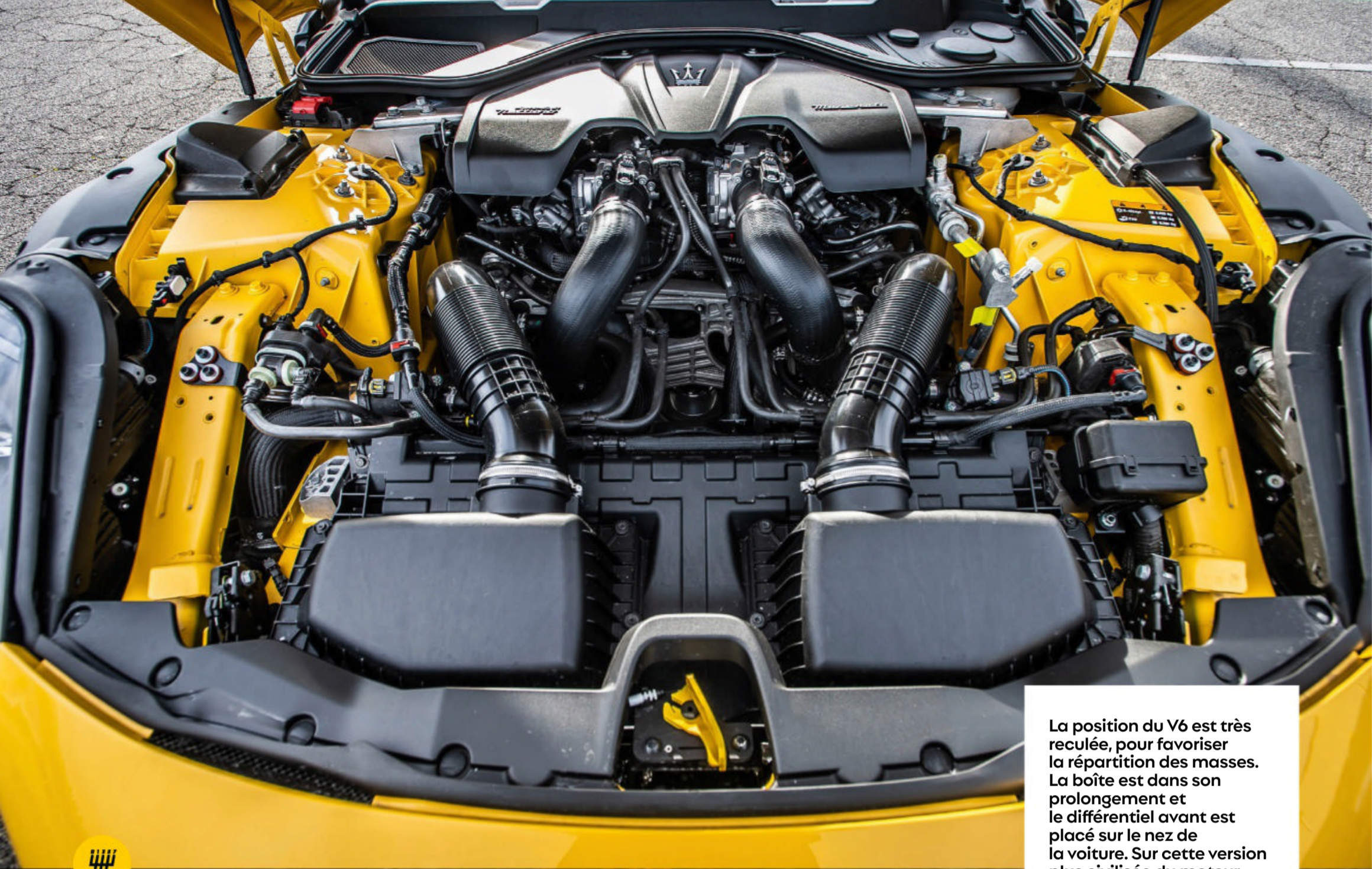
**LE TRAIN AVANT NE DONNE
JAMAIS LE SENTIMENT DE
PARESSE NI D'ÊTRE CHARGÉ,
CONTRAIREMENT A CELUI D'UNE
BENTLEY CONTINENTAL GT.**



de carter sec et il dispose du système de désactivation d'un banc de cylindres lorsque les conditions de conduite le permettent. La GranTurismo est donc capable de rouler sur 3 cylindres. Pour le reste, le 3 litres est identique à celui de la MC20, avec le même système d'injection dans des préchambres. La puissance varie de 490 ch sur la GranTurismo Modena à 550 ch pour la GranTurismo Trofeo. Au lieu de 630 ch sous le capot de la MC20. Cela signifie que nous pourrions faire des versions plus puissantes, dans le futur. » Il poursuit en détaillant les particularités de ce V6 : « Ce moteur est particulièrement compact et cela autorise des avancées majeures par rapport au V8. Comme l'architecture "moteur central avant" qui apporte beaucoup d'avantages sur le plan du comportement. » A ce moment précis, je dois avouer que je me suis demandé si notre ingénieur ne nous prenait pas pour des buses, étant donné que ce type d'architecture existait déjà sur la GranTurismo V8 en 2007. Et puisqu'on est dans le chapitre de la répartition du poids entre essieux, il faut noter que la transmission n'est plus rejetée sur l'essieu arrière comme c'était longtemps le cas sur les Maserati à boîtes robotisées, mais est dorénavant accolée au moteur. Mais que vois-je à l'avant ? Ne me dites pas que... si, un différentiel ! Maserati impose désormais la transmission intégrale sur ses coupés. Davide embraye à ce propos : « Le tempérament reste typé propulsion. En fait, le niveau de couple transféré sur chaque essieu varie constamment en fonction des conditions de roulage. Dans la plupart des cas, il est de 30 % à l'avant et 70 % à l'arrière au début des phases d'accélération, puis diminue sur l'avant à mesure que la vitesse augmente. C'est-à-dire : 90 % à l'arrière et 10 % à l'avant le plus souvent. Le maximum que vous puissiez atteindre, en contexte extrême, c'est 50/50. » En revanche, le système des roues arrière directrices est aux abonnés absents, comme l'explique l'ingénieur en précisant : « Nous n'en avons pas besoin parce que notre répartition du couple électronique suffit à garantir l'agilité. » Soit. Qu'en dit la balance ? 1 790 kg annoncés tous pleins faits, c'est 10 kg de plus qu'une GranTurismo Sport à boîte robotisée, il y a une dizaine d'années. Rien d'ultraléger donc, rapporté aux 1 640 kg revendiqués par une 911 Turbo comparable (4 roues motrices et 580 ch). Cela n'a rien de catastrophique non plus, si l'on fait référence aux 2 tonnes d'une BMW M8 Competition à 4 roues motrices et 625 ch. Mais assez de théorie, passons à la pratique.

Equilibre

Volant en mains, l'équilibre reste un argument fort, parlant et probant. Quel que soit le profil de la route, le train avant de la Trofeo ne donne aucune impression de paresse et s'accommode d'un rythme soutenu sans sourciller. Tout l'inverse d'une Bentley Continental GT qui oblige à composer avec un nez chargé. De là à dire que la Maserati est aussi dynamique qu'une Ferrari Roma, c'est une autre paire de manches. Primo, parce que les remontées dans la direction ne sont pas aussi



La position du V6 est très reculée, pour favoriser la répartition des masses. La boîte est dans son prolongement et le différentiel avant est placé sur le nez de la voiture. Sur cette version plus civilisée du moteur Nettuno, Maserati abandonne le carter sec et adopte la désactivation d'un banc de cylindres.



TECHNIQUE

Moteur : **V6, 24 S, biturbo** Cylindrée : **2 992 cm³**
Puissance maxi : **550 ch à 6 500 tr/mn**
Couple maxi : **66,3 mkg à 3 000 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports automatiques**
Antipatinage/autobloquant : **de série/de série piloté**
Poids annoncé : **1 795 kg**
Rapport poids/puissance : **3,2 kg/ch**
L - l - h : **4 966 - 1 957 - 1 353 mm**
Empattement : **2 929 mm**
Pneus AV & AR : **265/30 ZR 20 & 295/30 ZR 21**
Réservoir : **70 l**
Prix de base : **225 000 €**
Prix des options/malus : **NC/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **275 000 €**
(sans options, malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **320 km/h** 0 à 100 km/h : **3"5**
0 à 200 km/h : **11"4**





Maserati **GranTurismo Folgore** 100 % électrique

Micro-ondes **ou** barbecue ?

Notre prise en main de la version électrique baptisée Folgore n'a pu s'effectuer que sur trois tours du circuit de Vallelunga, en Italie.

Enfin plutôt deux, puisque le troisième était consacré au refroidissement. De ce galop d'essai, dans des conditions loin d'être idéales pour une voiture électrique, ressortent néanmoins des observations tranchées. La première d'entre elles, on s'en serait douté, concerne le poids et l'inertie qu'il génère. Rappelons que la Folgore accuse 450 kg de plus que la Trofeo, soit 2 260 kg avoués, à cause de ses batteries. Malgré tous les efforts du pilote maison qui a bien appris sa leçon et qui essaie de me faire dire le contraire depuis le siège passager, désolé, mais cela se sent. Si, si, la Folgore est paresseuse à l'inscription, pire, elle sous-vire. Ce qui ne l'empêche pas d'être étonnamment efficace pour une voiture électrique. Que les performances de la Folgore soient supérieures à celles de la Trofeo, je ne dis pas le contraire. Qu'elle aille plus vite que la version thermique sur un tour de circuit, c'est même probable. Mais ce que je constate, c'est qu'après un tour lancé, un gros freinage en bout de ligne

droite suffit à déclencher le mode Secours et oblige à s'arrêter puis redémarrer pour faire un reset et retrouver la pleine puissance. Précisons que notre voiture d'essai, qui fait partie des préséries, n'est terminée qu'à 90 % par rapport à la version définitive. Mais là n'est pas le débat. La question concerne non pas les performances mais le plaisir de conduire et les sensations au volant. Les trois moteurs électriques sont certes efficaces, mais ils ne se substitueront jamais à un vrai moteur thermique. Une personne dont le nom m'échappe disait l'autre jour, sur Twitter, quelque chose de très sensé : « *Peu importe que les voitures électriques accélèrent plus fort ou soient plus efficaces que les voitures*

thermiques. Ça ne change rien. C'est comme la cuisson au four à micro-ondes, c'est plus rapide mais ça ne remplacera jamais le goût fumé d'un barbecue ou le caramélisé dans un four traditionnel. » C'est exactement ce qu'il se passe au volant de la Folgore. Aussi bien en matière de comportement que de sensations mécaniques. Les ingénieurs de Maserati se sont escrimés à recomposer une musique ressemblant au célèbre V8 maison pour la rejouer à travers les 17 haut-parleurs du système hi-fi. Et même 3 haut-parleurs extérieurs pour en faire profiter les passants (si !). Résultat : c'est comme au micro-ondes, c'est chaud, mais ça manque de goût.

EN BREF

Moteur : **3 moteurs électriques**
Puissance maxi : **760 ch**
Couple maxi : **137,6 mkg**
Transmission : **intégrale**
Poids annoncé : **2 260 kg**
Rapport poids/puissance : **3 kg/ch**
L - l - h : **4 959 - 1 957 - 1 353 mm**
Empattement : **2 929 mm**
Pneus AV & AR : **265/35 ZR 20 & 295/30 ZR 21**
V. max. : **325 km/h** 0 à 100 km/h : **2"7**
0 à 200 km/h : **8"8**
Autonomie annoncée : **450 km**
Prix de base : **non communiqué**



LA GRANTURISMO N'A PAS LE DYNAMISME
D'UNE FERRARI ROMA NI LE JEU DE
JAMBES D'UNE McLAREN GT, **MAIS ELLE EST
PARFAITEMENT ÉQUILIBRÉE, ET BIEN NÉE.**



lisibles qu'à Maranello, et deuzio, parce que la Trofeo est moins précise à l'inscription. En revanche, elle n'a rien à envier à la BMW M8 Competition en matière de comportement. La GranTurismo présente des réactions très différentes d'une berline, au contraire de son homologue allemande, avec un parti pris limpide sur le dynamisme et l'efficacité. La suspension à ressorts pneumatiques de série et amortissement à réglage électronique offre un compromis probant, sans toutefois atteindre le niveau de confort d'une 911 sans l'option sport. Ni le jeu de jambes inégalable d'une McLaren GT par exemple. Mais la GranTurismo ne démérite pas sur notre parcours d'essai. Même si celui-ci demeure trop succinct pour en tirer des conclusions définitives. Aussi attendrons-nous de pouvoir rouler plus longuement pour entériner le jugement.

Pour ce qui est du moteur, cependant, les traits de caractère apparaissent clairement. Avec du bon et du moins bon. Les points positifs concernent son caractère volontaire et son allonge dans les tours, malgré les turbos. Le bémol porte sur son bruit de 3 cylindres lors de la désactivation d'un banc à faible charge. Cela n'a rien de désagréable en soi, mais si je ferme les yeux, j'ai presque l'impression de conduire la Clio TCe que mes amis d'Auto Plus m'ont gentiment prêtée l'autre jour, pour retomber sur terre. Et forcément, le ronron du 3 cylindres surprend dans une Maserati. D'autant qu'à pleine charge, la musique du V6 n'a plus rien à voir non plus avec celle du précédent V8. Si ça pousse ? Disons que c'est très énergique mais pas enthousiasmant. Rien de comparable avec la fulgurance du V8 de la Ferrari Roma ou les relances étourdissantes du flat 6 d'une 911 Turbo, même pas S. C'est un moteur très efficace à défaut d'être véritablement envoûtant.

En résumé, la Trofeo passe l'examen de l'efficacité mécanique haut la main, sans décrocher les félicitations du jury quant à son caractère, malgré ce que laissent présager les performances revendiquées. Pour mieux situer les débats, le 0 à 100 km/h annoncé en 3"5 et le 0 à 200 km/h en 11"4 s'intercalent entre une Jaguar F-Type R et une BMW M8 Competition. En clair, quand elle tourne sur ses deux bancs de cylindres, la Trofeo n'est pas là pour enfile des perles. Reste la question du freinage et de son endurance en cas de fortes sollicitations répétées. Il faut rappeler que c'était un point faible sur certaines versions du précédent modèle. Dans le cas présent, pas de jaloux, puisque

la Modena, la Trofeo et la Folgore héritent des mêmes disques en acier. A l'usage, la force des décélérations est cohérente, mais l'antiblocage se déclenche trop tôt et le dosage est moins évident que sur la Ferrari Roma, par exemple. C'est tout pour l'instant, puisque notre bref parcours d'essai sur route ouverte ne nous a malheureusement pas donné l'occasion de pousser le freinage dans ses retranchements, pour en jauger la constance. Quoiqu'il en soit, ce premier contact permet de constater que la GranTurismo Trofeo coche toutes les cases des grandes GT. Elle est bien née et les indicateurs sont au vert. Le seul bémol provient des parallèles inévitables avec la concurrence à ce niveau, qui n'est pas réputée pour faire des cadeaux. En résumé, dans ce panier de crabes aux pinces d'or, la Trofeo manque d'un argument massue pour s'imposer. Ce premier bilan est très bon, mais il ne révèle rien d'unique ni de particulièrement addictif. On peut nuancer en précisant que c'est souvent le cas sur les GT, qui dévoilent leurs charmes au fil des kilomètres et qui réclament de longues virées pour être appréciées à leur juste valeur. Vivement un prochain essai, plus détaillé. ●



L'avis de Laurent Chevalier



Les arguments de la nouvelle Maserati GranTurismo semblent imparables. A commencer par sa plastique inimitable ou ses performances de haute volée. Au volant, il y a du très bon, comme son équilibre préservé ou le niveau de sécurité active en nette hausse grâce à une transmission intégrale qui conserve des réactions de propulsion. Ou encore la qualité de finition et l'ambiance toujours typique. Il y a aussi un bémol avec ce V6 qui, même s'il est efficace, ne remplace ni la musique ni le caractère du V8.





Maserati GranTurismo

La désactivation des cylindres

Dérivé de celui de la MC20, le **V6 biturbo de la GranTurismo intègre un système permettant de complètement désactiver l'un de ses bancs de cylindres.** Explications.



À QUOI ÇA SERT ?

Pour réduire ses émissions de CO₂, les motoristes de Maserati ont profité du développement d'une nouvelle version de leur V6 biturbo Nettuno – étreigné par la MC20 en 2020 et adopté aujourd'hui par la GranTurismo – pour le doter d'un système permettant de désactiver trois de ses six cylindres lorsque la demande de couple est faible. Résultat : c'est comme si la cylindrée pouvait automatiquement être divisée par deux quand le conducteur n'enfonçe que très légèrement la pédale d'accélérateur. La quantité d'air aspirée par le moteur (et donc la puissance) peut ainsi être limitée

sans qu'il soit nécessaire de trop fortement fermer le papillon d'admission, ce qui permet de réduire les pertes par pompage qui sont la principale raison de la baisse du rendement d'un moteur à essence à faible charge.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Techniquement, c'est un peu comme si Maserati avait récupéré le système de désactivation de cylindres initialement développé par Alfa Romeo pour le V6 de la Giulia Quadrifoglio, car le principe est le même : outre l'allumage et l'injection, la distribution du banc de

cylindres du côté droit peut être désactivée grâce à des poussoirs pouvant s'effondrer sur eux-mêmes à l'aide des déplacements de goupilles commandées de façon hydraulique. Le fait que les soupapes restent fermées permet aussi d'éviter la surconsommation qui aurait sinon été provoquée par le laminage de l'air au passage du papillon, des soupapes d'admission et d'échappement.



VONT-ILS TROP LOIN ?

Le V6 Nettuno est aussi le premier moteur de série à disposer d'un système à préchambre issu de la Formule 1, autorisant un allumage plus puissant et plus rapide que celui proposé par une bougie traditionnelle. Or s'il est utilisé uniquement à forte charge par Maserati pour limiter le phénomène de cliquetis, ce qui permet notamment d'augmenter le couple et la puissance maximale développée du V6 Nettuno, ce dispositif pourrait également, en théorie,

être employé à faible charge et mis à profit pour allumer un mélange ultra-pauvre. Le moteur pourrait alors fonctionner en excès d'air, c'est-à-dire en gardant la plupart du temps son papillon d'admission ouvert en grand, ce qui aurait rendu le système de désactivation de cylindres décrit plus haut superflu. Seul problème, il faudrait pour y parvenir se servir d'une préchambre dite « active », soit dotée non seulement d'une bougie comme sur le V6 Nettuno, mais aussi d'un injecteur spécial, ce qui n'a encore jamais été réalisé en série... ●



NOTRE AVIS

Certes, la GranTurismo réussit à combiner puissance élevée et abaissement de sa consommation, mais son V6 Nettuno sonne comme un 3 cylindres à faible charge pour y parvenir. Ce qui surprend sous le capot d'une Maserati.

Par Yves Maroselli



Le Mans Circuit Bugatti
28 avril + 28 août
Roulage libre GT + 800 kg

Inscriptions avril
<https://bit.ly/SATDavril2023>



Inscriptions août
<https://bit.ly/SATDaout2023>



Pour être informé de nos prochains événements Sport Auto Experience :

<https://bit.ly/SportAutoExperience>



Sport
auto
EXPERIENCE

SAISON
2023 !



Inscriptions

<https://bit.ly/SAEdinerMai23>

Dîner Parisien
+
Reveal modèle
ultra exclusif
4 mai

Dîner Étoilé
dans un lieu secret

Magny-Cours Circuit F1
15 mars

Roulage libre GT + 800 kg

Inscriptions

<https://bit.ly/XP-SAE>



Avec **XP DEVELOPPEMENT**

Comme j'aime...

Après elle, point de salut ! Sa remplaçante sera électrique. Alors, elle en profite : l'A110 a suivi un régime carbone pour dire adieu aux kilos superflus. **Mais comme avec le programme vanté par la pub, le compte en banque aussi s'allège. Il n'en reste pas moins que cette A110 R, nous, on l'aime !**

Par Mélina Priam Photos Adrien Cortesi



E

n sport automobile ou plus largement en automobile, il existe différentes manières de gagner en performances. La première, simple et rapide, souvent peu coûteuse, consiste à changer la pièce située entre le volant et le baquet ! Mais cela n'est valable qu'en compétition. C'est plus délicat concernant les voitures de série commercialisées, puisque ladite pièce signe aussi le chèque. De 105 000 € en l'occurrence, avant passage par la case

options. Difficile, donc, pour Alpine de jouer sur cet élément majeur. Autre solution courante : augmenter la puissance. Devant la prise d'embonpoint dont souffrent nombre de sportives actuellement, c'est la voie toute tracée, choisie par beaucoup de constructeurs. En outre, c'est la plus flatteuse. Peu importe si les chevaux gagnés s'époumonent à tirer des kilos en trop, une aérodynamique dispendieuse, ou s'ils doivent affronter une boîte de vitesses qui les bride ou encore un châssis qui ne permet pas de les exploiter. Ce qui compte, c'est le chiffre sur la fiche technique : ça impressionne toujours sur Instagram !

Pas chez Alpine. 300 ch, pas un de plus que la dernière mouture de l'A110 S : la nouvelle A110 R n'aura pas droit à un canasson de rab ! J'en connais qui râlent déjà. Ils n'ont pas forcément tort, surtout si l'on considère le pourboire de 30 500 € qu'il faut laisser pour rouler en R. Nous aurions bien repris un peu de dessert, nous, avant que l'A110 ne passe à l'électrique. R, c'est pour Radicale... Les ingénieurs ont donc ●●●



ESSAI Alpine A110 R

eu pour mission de maintenir le cap imprimé dès le début par le constructeur dieppois, à savoir la maîtrise des masses et la mise au point d'un châssis ultra-affûté. A l'heure où même Lotus galvaude le mantra de son fondateur « *Light is right* », Alpine tient le flambeau ! Merci. Mais les A110 et A110 S n'ayant déjà pas beaucoup de gras – respectivement 1 110 et 1 120 kg vérifiés –, il a fallu pousser drôlement loin le régime. En posant les pieds sur le circuit du Jarama, j'ai honte d'avoir fait sa fête au panettone de Noël et gardé les 2 kg laissés en souvenir sur les hanches quand je vois les efforts consentis par celle qui me tend son sculptural baquet carbone et son volant pour en perdre 34 ! Franchement, c'est péché ! Je vais essayer de vous éviter l'inventaire à la Prévert du dossier de presse ; il suffit de regarder les photos pour comprendre où les kilos ont été perdus et pourquoi cela coûte si cher. Lame avant, capot, toit, aileron arrière avec ses grosses fixations en col de cygne, diffuseur arrière... tout y passe, y compris la lunette en verre qui, de fait, devient

**LAME AVANT, CAPOT, TOIT, AILERON
ARRIÈRE, DIFFUSEUR ARRIÈRE...
TOUT Y PASSE, Y COMPRIS
LA LUNETTE ARRIÈRE OPAQUE ET
LES JANTES QUI REPRÉSENTENT
À ELLES SEULES UN GAIN DE 12,5 KG.**

opaque et les jantes qui représentent à elles seules un gain de 12,5 kg. Notez au passage qu'outre le fait d'être joliment « habillées » par des Michelin Pilot Sport Cup 2 semi-slicks, elles arborent un dessin spécifique à l'avant et à l'arrière, pour améliorer l'aéro et le refroidissement du système de freinage. L'aérodynamique, justement, a elle aussi été peaufinée dans les moindres détails. L'aileron arrière, par exemple, bien que repris de l'A110 S, est reculé de 18 mm et rehaussé de 46 mm, et le diffuseur arrière exclusif à la R génère un flux plus rapide. Finalement, cela se traduit par plus d'appui et moins de traînée, histoire de gagner 10 km/h en vitesse de pointe (285 au lieu de 275 km/h) avec une meilleure stabilité ! Ajoutez à cela des réglages châssis optimisés pour la piste mais sans dégrader le confort de roulage sur route, vous voilà au volant d'une vraie machine de guerre comme il n'en existe plus beaucoup.

Un petit truc en plus

Mais franchement, il serait bien présomptueux de ma part de prétendre que tout cela transfigure l'A110 S. Du moins sur route. En usage courant sur une petite route de campagne, bien malin qui pourra vous certifier que 34 kg de moins permettent d'entrer dans la quatrième dimension. Tout juste avons-nous perçu le fait que le châssis, doté d'amortisseurs plus fermes (*lire encadré*), apparaît plus verrouillé, se cale encore plus en ●●●





Le capot en fibres de carbone ne pèse que 3,9 kg, soit 2,9 kg de moins que celui de l'A110 S. En outre, il est percé de deux ouïes qui optimisent l'aéro en améliorant le phénomène d'essuyage sur le pare-brise et la traînée. Les jantes, également en carbone, sont constituées de 2 parties : la jante elle-même et une flasque d'habillage dont le dessin joue aussi sur l'aéro.

Clic droit... clic gauche

Rien à voir avec la souris de l'ordinateur ni avec un quelconque logiciel de l'écran tactile du système multimédia. Ce dernier est soit dit en passant complètement obsolète, même s'il intègre une application de télémétrie embarquée qui relève plus du gadget pour enfants que des usines informatiques bordant la pit lane de F1. Non ! Les clics dont je vous parle sont plus pragmatiques et au nombre de 20 ; ils correspondent aux réglages de dureté compression/détente possibles des amortisseurs hydrauliques. En effet, en plus de ses réglages de châssis plus fermes par rapport à ceux de l'Alpine A110 S – ressorts plus raides de 10 % et barres anti-roulis plus dures de 10 % à l'avant, 25 % à l'arrière –, la R se distingue par ce dispositif propre aux voitures de compétition. Et avec l'A110 R, point de réglage d'une suspension pilotée

sélectionnable via l'écran tactile comme sur certaines allemandes bien plus onéreuses. Ici, c'est à l'ancienne et à l'huile de coude, ou presque. C'est au pilote de se rouler sous la caisse et de prendre sa petite clé pour faire tourner la molette « magique ». Avouez que c'est plus drôle ! Par ailleurs, si la position d'homologation sur route est déjà 10 mm plus basse que celle de sa jumelle S, en arrivant sur circuit il est encore possible de l'abaisser de 10 mm supplémentaires. Mais attention : ce réglage n'est pas homologué pour la route. Avec tout cela, le taux de roulis descend à 2,3°/G ; il est à mettre en rapport du 2,7°/G de la S et au 3,3°/G de l'A110 standard. Ne reste plus qu'à trouver le bon réglage en fonction du circuit et à faire chauffer les Pilot Sport Cup 2 (pas facile en hiver, surtout à l'avant !) pour faire « péter » un temps !



ESSAI Alpine A110 R

**LORSQU'ILS SONT À TEMPÉRATURE, LES PILOT
SPORT CUP 2 SPÉCIFIQUES CONTRIBUENT
GRANDEMENT À L'EFFICACITÉ DE L'A110 R.**



appui, le tout au détriment d'un confort sensiblement plus cassant. Encore que ! Nous nous attendions à un bout de bois et, ô surprise, l'A110 R reste étonnamment civilisée, prévenante et confortable pour la balade du week-end. Il faut dire que, pour les fesses des négociants en virages et des pistards du dimanche, les sièges baquets en carbone (et hop, 5 kg de moins sur la balance !) sont aussi douillets qu'une poussette McLaren pour un nouveau-né ! En revanche, au quotidien, les harnais ne sont pas ce qui se fait de mieux. Mais eux aussi ont l'argument de la légèreté : ils pèsent 1,5 kg de moins que des ceintures classiques pourvues d'enrouleur et de prétensionneur. Il n'y a pas de petites économies ! De plus, inutile de se mentir, ils ajoutent la touche sportive indispensable à l'engin, au même titre que les sangles rouges pour claquer la porte.

Pour en revenir à nos moutons, difficile de vous garantir sur facture que la R transcende la S, tant cette dernière fait déjà très bien le job. Il aurait au moins fallu essayer les deux dans les mêmes conditions. Assurément, la R a l'agilité et la précision collées au châssis. Elle saute d'un virage à l'autre avec la gourmandise d'un Sylvain Vétoux devant une assiette de cookies au chocolat. Le tout avec une facilité déconcertante. Comme Vétoux ! Bien sûr, c'est un point commun à bien des sportives modernes, mais l'Alpine a un toucher de route vraiment accessible à monsieur Tout-le-Monde : elle est joueuse mais progressive dans ses réactions et laisse son conducteur décider du rythme qu'il veut imprimer. Elle a surtout ce petit truc en plus qui la rend ultra-attachante. Le seul léger bémol que nous formulerons – et qui impose un peu de prudence et ●●●



L'idée de l'aile est reprise de l'A110 S. Mais il est reculé de 18 mm, rehaussé de 46 mm et les attaches col de cygne par le haut contribuent à l'aéro de telle manière que l'appui est augmenté de 29 kg par rapport à l'A110 S Aero.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, 16 S, turbo, position centrale AR, transversal** Cylindrée : **1 798 cm³**

Puissance maxi : **300 ch à 6 300 tr/mn** Couple maxi : **34,6 mkg à 2 400 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 7 rapports à double embrayage robotisés** Antipatinage/autobloquant : **de série/non**

Poids annoncé : **1 082 kg à sec** Rapport poids/puissance : **3,6 kg/ch**

L - l - h : **4 181 - 1 798 - 1 252 mm** Empattement : **2 420 mm** Voies AV/AR : **1 556/1 553 mm** Réservoir : **45 l**

Prix de base : **105 000 €** Prix des options/malus : **6 820/1 901 €**

Prix du modèle essayé : **113 721 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **285 km/h** 0 à 100 km/h : **3"9**



Les compteurs numériques ne jouent pas dans la surenchère d'effets en tout genre mais ils affichent les infos qu'il faut. L'habitacle de la S se veut à la fois plus sportif et luxueux que ceux des autres versions, à grands coups de baquet carbone, de harnais et de revêtement microfibre tout doux au toucher. Celui du passager est fixe pour "économiser" le poids d'une glissière ! S'il râle, qu'il descende ; ça fait aussi gagner des kilos !



ESSAI Alpine A110 R

d'expérience – concerne la monte pneumatique spécifique à cette version. Certes, les Pilot Sport Cup 2 contribuent grandement à l'efficacité de l'A110 R tant ils s'agrippent à la route comme une sangsue à sa proie, mais pour cela ils requièrent d'être à bonne température, ce qui ne s'obtient pas forcément instantanément à la sortie du garage et encore moins aisément en hiver sur les petites routes de la campagne madrilène.

Née pour taquiner le chrono

Finalement, c'est peut-être plus la sonorité retravaillée de l'échappement qui distingue le mieux la R de la S. Le timbre du 4 cylindres n'est toujours pas renversant ; il est même très commun et quelque peu roturier comparé à celui de certaines rivales à la musique plus mélodieuse. Mais personnellement, les crépitements à l'échappement et le petit coup de gaz qui accompagne chaque rétrogradage me collent toujours autant la banane : à chacun ses perversions ! Dès lors, me direz-vous, pourquoi diable sortir 30 500 € de plus pour une R si une A110 S fait déjà de l'excellent boulot ? C'est évidemment en usage intensif sur circuit que la R est censée donner tout son potentiel. C'est pour cela qu'elle est née : pour aller taquiner le chrono. Sur le papier, tout est là pour gagner, comme annoncé par Alpine, jusqu'à cinq dixièmes au kilomètre.

Mais là encore, sans jouer les fausses modestes, difficile d'établir une comparaison valable sans avoir roulé sur le même circuit et dans les mêmes conditions avec les deux autos. Christophe Tinseau se chargera de l'affaire avec beaucoup plus d'assurance et de talent lors d'un prochain Supertest sur la piste du Val de Vienne. Ce qui ne m'a pas empêchée de savourer intensément les cinq tours de piste sur le tracé

sinueux et vallonné à souhait du Jarama, un terrain de jeu idéal pour l'A110 R qui s'est révélée une vraie machine à sensations. Une fois de plus, après avoir pris soin d'attendre que les pneus chauffent un peu, surtout les avant, inévitablement plus récalcitrants à prendre quelques degrés, c'est la claque ! Mais la claque façon coup de foudre qui vous laisse des papillons dans le ventre. Agile, saine, équilibrée, jamais piègeuse à moins de vraiment mal se comporter avec le volant, la direction répondant quant à elle toujours poliment et précisément, étonnamment stable à haute vitesse, se plaçant gentiment au freinage sans trop délester et reprenant le grip qu'il faut à l'accélération : l'A110 R rend accro avec un grand R ! ●



L'avis de Mélina Priam

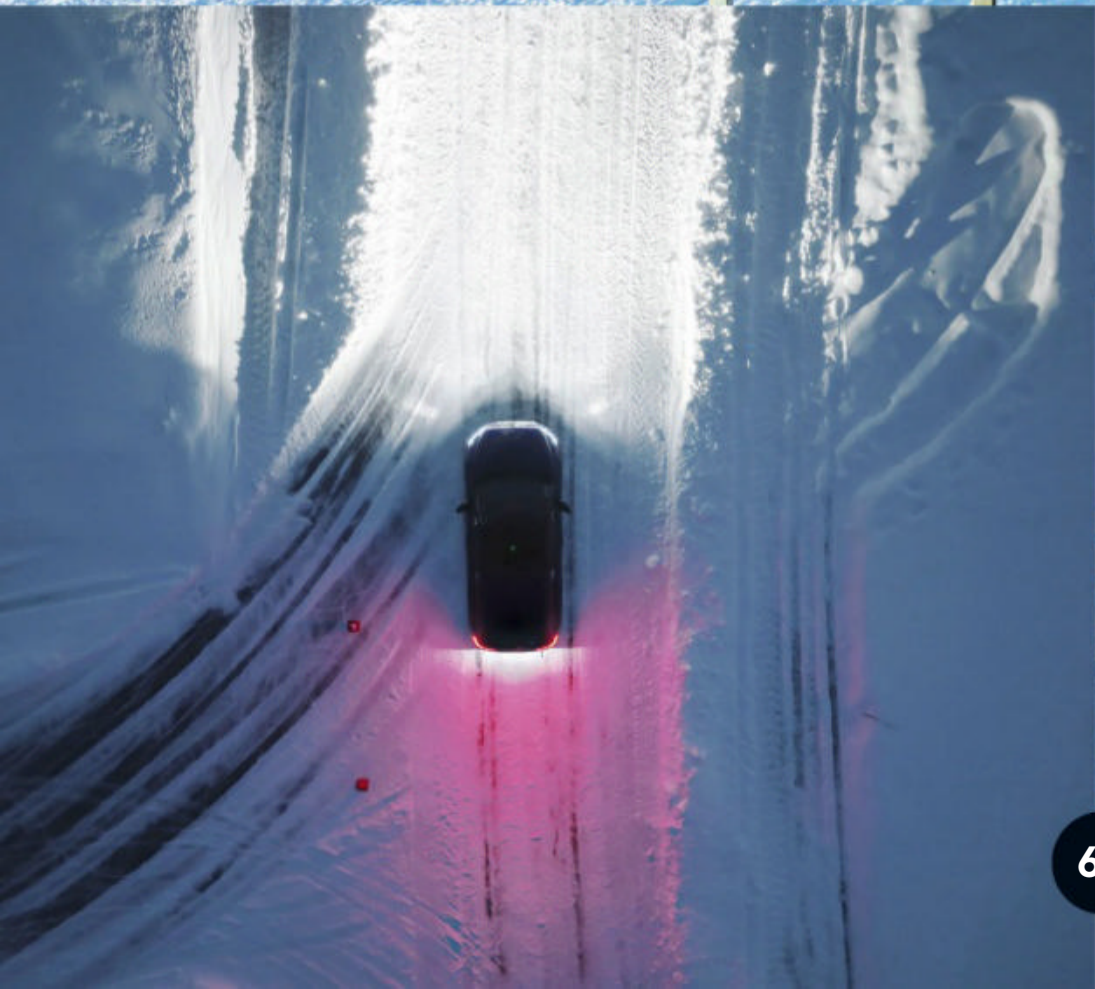
L'A110 a ce je-ne-sais-quoi – enfin si, ça s'appelle l'efficacité, la légèreté, la précision d'un formidable châssis – qui vous colle la banane dès les premiers mètres. Sans parler de son ambiance intimiste à souhait. Et cette R transcende tout cela, principalement pour les fans qui entendent l'emmener sur circuit le week-end.



**SUR CIRCUIT, C'EST LE COUP DE FOUORE.
LE VRAI, CELUI QUI VOUS LAISSE DES
PAPILLONS DANS LE VENTRE.**



Les craquelures dans la glace pourraient effrayer mais il ne faut pas : sous les pneus cloutés de notre Golf R 20 ans, il y a près de 40 cm de verglas. Largement de quoi supporter le poids de cette intégrale. L'entretien d'un lac gelé est plus complexe qu'il n'y paraît. La neige, notamment, doit être évacuée régulièrement.



Centre de formation

Pour certains, la glisse est naturelle. Sur des skis, en skate ou en voiture. C'est inné. Mais pour ceux qui, comme moi, ne sont pas nés avec le bon gène, il faut passer par la case apprentissage. **Direction la Laponie, en Golf R 20 ans, pour en tirer moult conclusions. Primo : tout conducteur devrait connaître les bons réflexes. Deuzio : que c'est addictif ! Tertio : j'y retourne quand ?**

Par Sylvain Vétaux Photos Ingo Bareschee



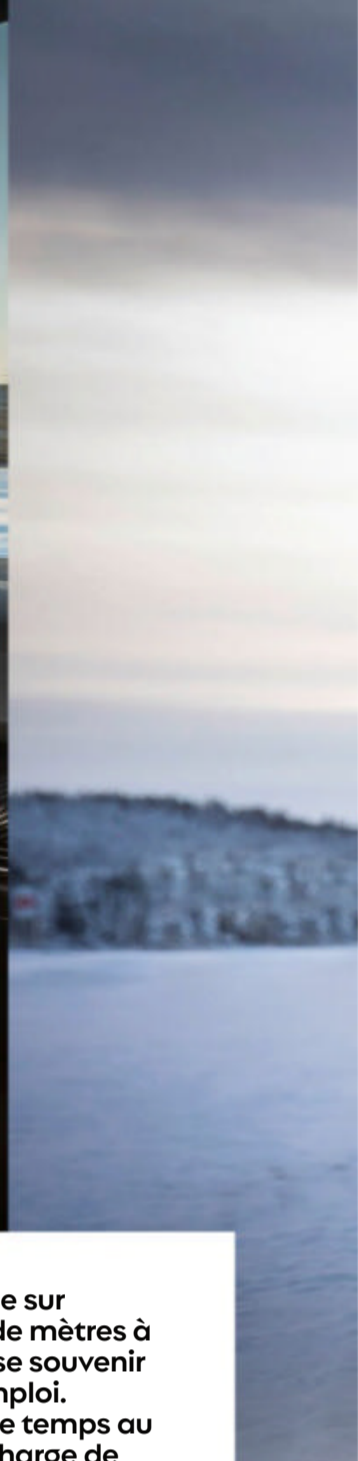
Chaque année on vous fait le coup, d'accord. C'est un peu comme la série des *Martine Sport Auto* sur la glace en Aston, *Sport Auto* en Laponie en AMG, *Sport Auto* en Italie en Lamborghini, *Sport Auto* en drift au Canada avec Audi. Pour 2023, ce sera en Golf. Avant de refermer ces pages sous prétexte que la compacte de Volkswagen fait moins rêver (333 ch quand même), accordez-nous de développer quelques arguments. Pour les plus

chanceux d'entre vous, glisser est une seconde nature. Au sein même de cette vénérable rédaction, j'ai les noms. Mais si, comme moi, entretenir le survirage réclame, dans le meilleur des cas, un temps d'adaptation, une remise à niveau régulière est nécessaire. Et pour ce faire, sauf à louer l'aire plane de Mortefontaine préalablement verglacée, on n'a pas fait mieux que la Laponie. Atterrissage à Arvidsjaur, en Suède. Cette commune de 6 200 habitants s'étend sur une superficie équivalente à soixante fois celle de Paris. L'aéroport est un aérodrome, les préposés aux bagages se baladent en bermuda sous prétexte qu'il fait chaud pour la saison (-2 °C), et la petite ville, située à 860 km au nord de la capitale Stockholm, est

le fief de quasi tous les constructeurs et manufacturiers de pneumatiques pour la saison hivernale. La raison : comme dans toute la Laponie, les lacs y foisonnent et, de facto, offrent entre novembre et avril un terrain de jeu idéal pour cerner les limites et réactions des autos, de leurs systèmes d'aides à la conduite et l'endurance et la fiabilité des batteries dans ces conditions difficiles.

Volkswagen, comme tant d'autres, propose via son programme Ice Experience de passer quelques jours au pays du père Noël. Le tarif de la prestation (environ 4 000 €) peut freiner les envies, surtout que le parc à disposition (Golf R et ID.5 GTX) n'a pas le panache de la concurrence. Honnêtement, se retrouver en glisse à plus de 100 km/h, même si c'est au volant d'un petit 4 cylindres turbo, n'a rien d'une punition. D'autant que la Golf R, ici en version anniversaire « 20 ans », a de nombreux atouts dans sa manche. Passons vite sur le fait qu'il s'agisse de la première Golf avec des inserts en véritable carbone à l'intérieur, sur les touches de bleu et de noir au niveau des jantes de 19 pouces ou sur le becquet plus proéminent. Intéressons-nous plutôt à la mécanique. Le 2 litres remplace depuis belle lurette le sympathique

6 cylindres à angle très fermé qui œuvrait dans la première R32, lancée en 2002 (241 ch). Il développe dans la « 20 ans » 13 ch de plus que dans la R normale. Avec 333 ch et un 0 à 100 km/h promis en 4"6, ●●●



La Golf R glisse sur des dizaines de mètres à condition de se souvenir du mode d'emploi. Il faut laisser le temps au transfert de charge de faire son effet. L'arrière embarque alors gentiment. Il faut ensuite contrebraquer délicatement et moduler l'accélérateur pour entretenir le drift.

LA MOITIÉ DES 42,8 MKG PEUT ÊTRE
ENTIÈREMENT **BALANCÉE À DROITE OU À
GAUCHE POUR DÉSTABILISER L'ARRIÈRE ET
ENGENDRER CETTE DÉRIVE TANT ESPÉRÉE.**





REPORTAGE Volkswagen Golf R 20 ans : escapade en Laponie

il s'agit de la Golf la plus performante de l'Histoire. Les modifications sur l'EA888 de quatrième génération sont modestes : une cartographie revue, c'est tout, assurant le maintien en charge du turbo pour qu'il dégaine plus vite. Vous pourrez toujours, moyennant 4 025 €, faire hennir la cavalerie à travers un échappement Akrapovic crépitant, mais ne vous attendez pas à ce que le quatre pattes sonne comme une mécanique plus noble.

En rajouter...

La Golf est née traction. Affublée du R, elle se mue en intégrale, mais une intégrale ludique. Ce n'est pas le discours officiel mais nous qui vous le disons. A l'arrière de la R, un pont avec deux embrayages, se fermant ou s'ouvrant en fonction de la pression à l'accélérateur. Leur but : générer un effet de lacet (pivot autour d'un axe) plus ou moins marqué en fonction de la conduite envisagée. Il faut bien sûr au préalable dégager tous les garde-fous électroniques. Vous aurez aussi pris soin de prendre les commandes de la DSG7 via les palettes au volant (hélas trop petites), histoire d'éviter qu'un éventuel changement inopiné de rapport perturbe votre longue glissade. Attention, même en mode Drift, la Golf R n'est pas une machine à donuts. La moitié de ses 42,8 mkg au moins est transférée sur l'avant. En revanche, concernant le couple restant, l'intégralité peut être balancée à droite ou à gauche pour déstabiliser l'arrière et engendrer cette dérive tant espérée. Voilà pour la théorie, car malgré ces dégagements sans fin et une voiture à la puissance facilement gérable, les premières glisses imposent de respecter un cahier des charges précis. Première consigne : à l'inverse d'une propulsion avec laquelle le contrebraquage peut être véhément et caricatural, il faut dans la Volkswagen garder à l'esprit que les roues avant sont toujours motrices. Dès lors, donner

trop d'angle opposé à la dérive se soldera par un élargissement de la trajectoire. Pas de tête-à-queue à craindre mais un risque de laisser filer la corde et de se retrouver accueilli par l'épaisse couche de neige qui borde la piste. Si tel est le cas, il n'y a pas trente-six solutions : se saisir de la pelle dans le coffre et attendre que le Touareg de secours vous tire de ce mauvais pas, après bien évidemment que tous les autres participants vous ont généreusement chambré.

Reprenons : le survirage s'amorce par une déstabilisation franche de l'arrière. Le transfert de charge est bien plus efficace que le coup de gaz intempestif. Laissez le popotin se positionner quasi à la perpendiculaire du virage, en contrebraquant à peine, plutôt sur la fin de cette première phase. Ensuite, roues droites, l'accélérateur le plus stable possible (mais avec suffisamment de pression pour que la glisse perdure), vous dosez la figure. C'est l'étape la plus délicate. Pas assez réactif avec les mains : ce sera la pirouette assurée. Trop de gaz en sortie : la transmission intégrale vous tirera irrémédiablement vers l'extérieur et vous raterez la corde et terminerez, une fois encore, dans le matelas neigeux. Pas assez et vous risquez à l'inverse de revenir à l'intérieur de la courbe, l'essieu directionnel venant lamentablement se poser sur un traversin albâtre. Bref, plus qu'au volant, tout est question de dosage à l'accélérateur. Plus il est écrasé, plus l'auto s'éloigne de la corde. Ce qui nous amène à la deuxième consigne : être à l'aise dans son siège, attentif mais pas crispé. Le bloc d'instrumentation numérique indique certes une température extérieure qu'on pensait réservée à Uranus, mais il faut impérativement être le plus libre possible de ses mouvements. La parka doublée de polaire qui se branche sur l'allume-cigare, c'est dans le coffre qu'elle prend place. Un autre conseil consiste à se rapprocher un peu plus du volant ●●●

qu'à l'habitude. La raison est simple : être agile des bras. Coudes fléchis, le conducteur a bien plus d'amplitude et de force pour attraper le volant. La glisse se ressent aussi, voire surtout, dans les reins. Prenez le temps de régler l'assise comme il faut. Des baquets, plus rigides, sont un plus dans ce genre d'exercice. Non pas qu'une Rolls-Royce ne puisse s'adonner à ce plaisir (voir l'arabesque de Laurent Chevalier dans notre numéro précédent), mais plus vos lombaires et flancs sont en prise directe avec les vibrations et changements d'adhérence, mieux c'est. Ce qui amène à la dernière et principale consigne : le regard.

... avec parcimonie

Sur un lac gelé, les repères varient souvent. Entre les traces sur la glace qui évoluent au fil des minutes, les points de corde plus ou moins bouffés par les apprentis Ken Block du jour et le contraste, parfois violent, entre l'habitacle très austère de la Golf R et ce paysage immaculé, aucun tour ne ressemble au précédent. Je ne vous apprendrai rien, mais dans cet environnement, le regard est essentiel. Fixez le bout du capot et vous êtes sûr de terminer tout droit. C'est à la fois alarmant et magique. Vos yeux sont en grande partie responsables de la suite des événements. Virage à droite qui s'amorce : le regard est déjà pointé vers la sortie, voire analyse le rayon du gauche qui suit. Une longue ligne droite : prenez le temps de déceler la moindre boursoufflure de la glace qui pourrait, à vive allure, déséquilibrer la voiture et imposer une manœuvre de sauvetage. Plus vous fixerez le bas-côté,

plus vous vous y dirigerez. Comme avec les bras, il faut être aux aguets mais pas focalisé uniquement sur les réactions, a priori contre nature, de la voiture. En un mot : vigilant.

Mais cette Golf R 20 ans, elle donne quoi sur la glace ? C'est peut-être l'endroit où on en savoure le plus les qualités et où ses défauts s'évanouissent. Parmi ces derniers, citons une commande de DSG qui rechigne parfois à faire ce qu'on lui demande, une direction trop dense dans le programme le plus sportif et une nature moins survireuse, en raison du couple moins important, que la Mercedes A 45 AMG ou que sa cousine, l'Audi RS 3. On retient davantage la rigueur et l'efficacité de l'auto qui, dans ces conditions piégeuses, arrive à se tirer des pires traquenards à condition d'avoir respecté le cahier des charges. Les pneus Nokian Hakkapeliitta 10 taillent plus petit que la monte de série et sont percés de clous qui débordent de 1,5 mm de la bande de roulement. Le 2 litres est crépitant à défaut d'être enivrant et son couple omniprésent incite à engrener tôt le rapport supérieur et à se concentrer sur la trajectoire. Si l'assistance électrique du volant est perfectible, on apprécie la faible démultiplication. Les mains n'ont presque jamais à changer de prise une fois le drift amorcé et comme les 4 roues motrices invitent à peu jouer du volant, c'est parfait. Quid des freins, de la qualité de l'amortissement piloté sur quinze niveaux, des capacités de relance sur les intermédiaires, du mordant directionnel, du dynamisme en épingle ? Je n'en sais rien, mais un prochain Supertest nous révélera tout le potentiel de l'allemande. ●

LA GLACE EST PEUT-ÊTRE L'ENDROIT OÙ L'ON SAVOURE LE PLUS **LES QUALITÉS DE LA GOLF R** ET OÙ SES DÉFAUTS S'ÉVANOUISSENT.





TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 V**

Cylindrée : **1 984 cm³**

Puissance : **333 ch à 5 600 tr/mn**

Couple : **42,8 mkg à 2 100 tr/mn**

Transmission : **intégrale,**

7 rapports double embrayage

Antipatinage/autobloquant :

de série déconnectable/de série

+ multi-embayage piloté AR

L - l - h : **4 290 - 1 789 - 1 439 mm**

Empattement : **2 628 mm**

Poids : **1 555 kg**

Roues : **235/35 R 19 (pneus à clous Nokian**

en 225/40 R 18 sur modèle essayé)

Prix de base : **62 700 €**

Prix des options/malus : **6 120/7 462 €**

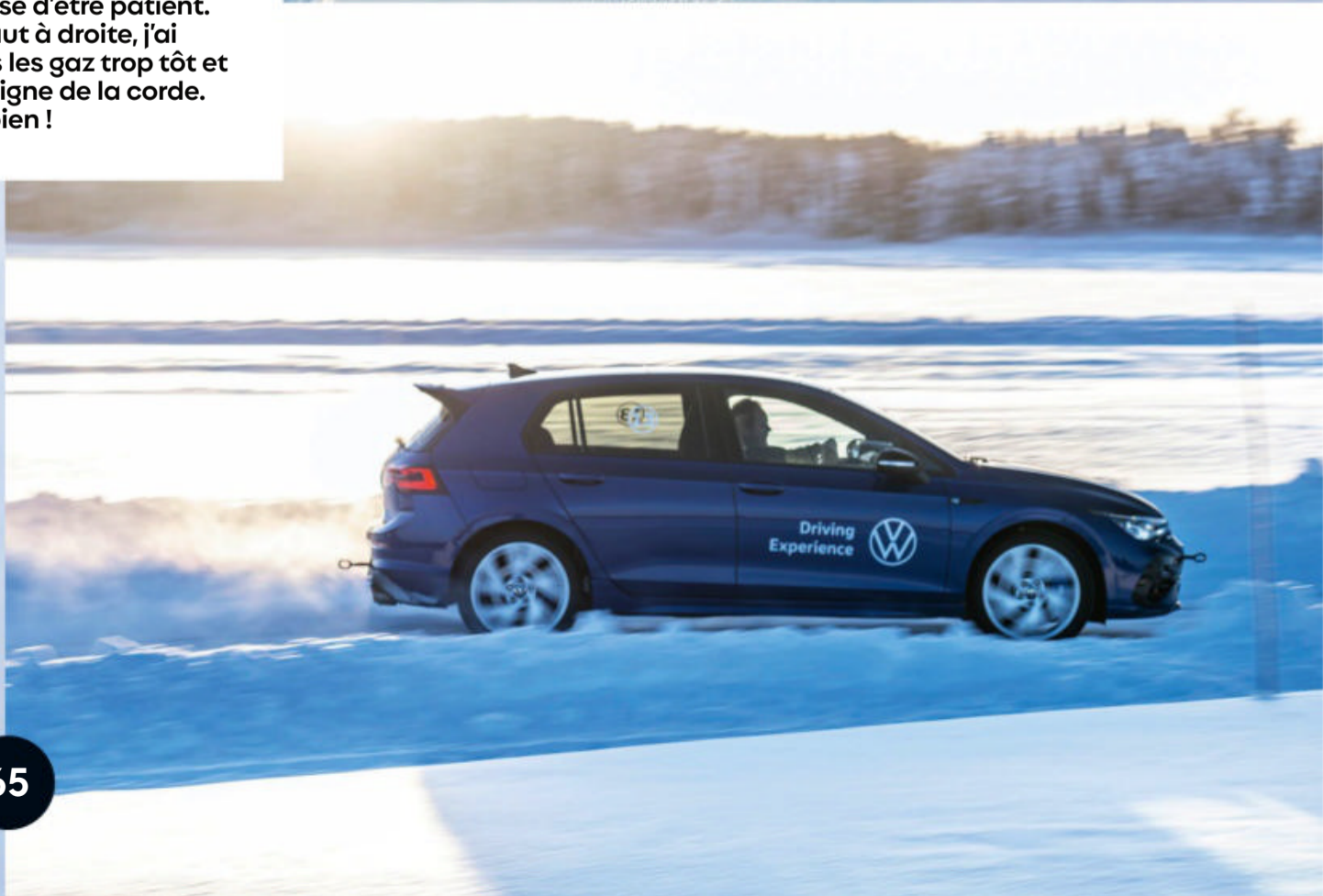
Prix du modèle essayé : **76 282 € (malus compris)**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **270 km/h** 0 à 100 km/h : **4"6**



La glisse avec une transmission intégrale est peut-être la plus gratifiante, car elle impose d'être patient. En haut à droite, j'ai remis les gaz trop tôt et m'éloigne de la corde. Pas bien !



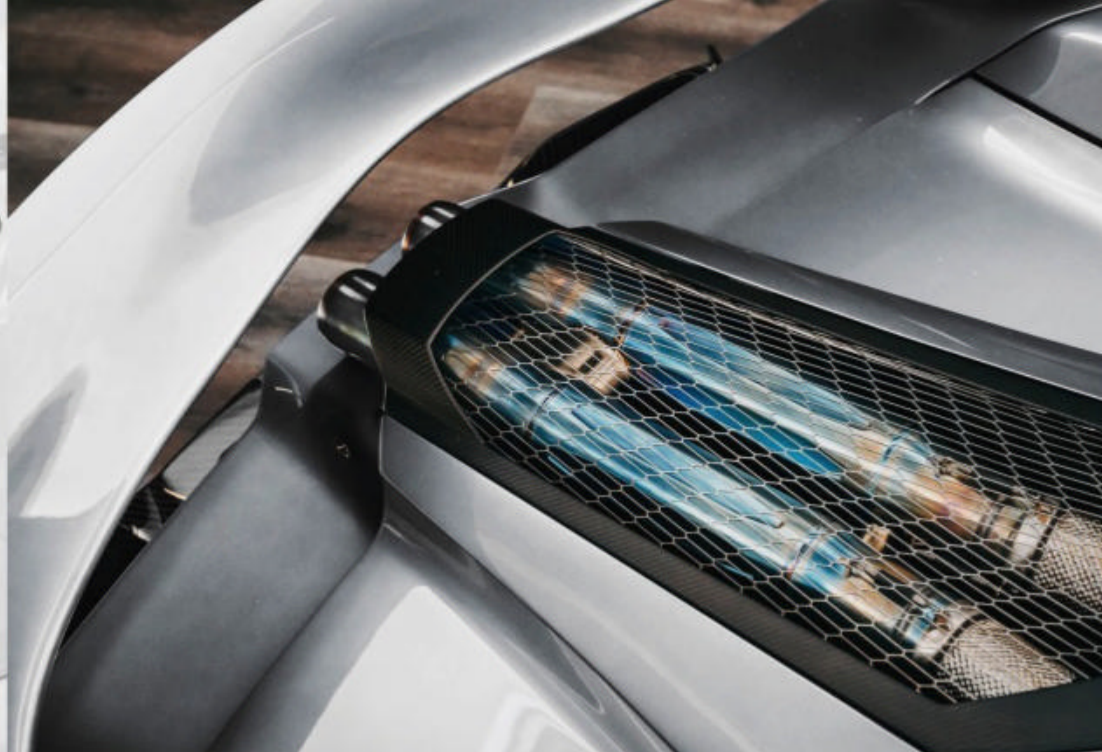


À L'EST, DU NOUVEAU...



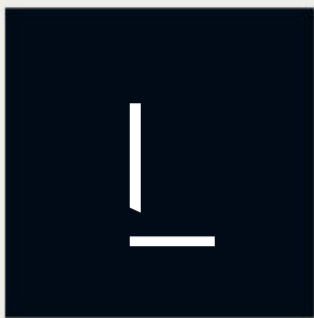
Côté puissance, parmi les engins inaccessibles, il y a plus spectaculaire. Esthétiquement, le débat reste ouvert. **Mais pour les sensations procurées par cette machine de moins d'une tonne, théoriquement homologuée pour la route, il ne va pas être simple de trouver des rivales.**





L'accès à bord, par cette ouverture étroite, s'apparente presque à l'installation dans un module lunaire. Mais une fois que l'on est posé au fond du baquet, l'habitacle est confortable et bien fini. En revanche, pour attraper les tickets de péage...





La question est simple : si vous en aviez les moyens, accepteriez-vous de payer 1,2 million d'euros pour une nouvelle hypercar non pas équipée d'un moteur électrique de 2 000 ch ni d'un V12 atmo tournant à 12 000 tr/mn, mais par le vieux V6 biturbo de la Nissan GT-R ? Facteur aggravant : le tout est construit par une entreprise dont vous n'avez jamais entendu parler, installée dans

un pays qui n'est pas spécialement réputé pour son savoir-faire dans les voitures à hautes performances.

Praga, en République tchèque, pense que vous devriez. Normal, après tout, puisque c'est de leur voiture qu'il s'agit. Mais ils ont des arguments pour vous convaincre. Selon eux, leur Bohema représente l'une de vos toutes dernières opportunités de commander une hypercar dotée d'un pur moteur thermique, sans hybridation. De fait, ces voitures ont la cote. Il reste encore des exemplaires de Rimac Nevera et de Pininfarina Battista électriques à vendre, en dépit de leur exclusivité et de leur ultra-puissance. Mais les Gordon Murray T50 et T33, et leur merveilleux V12, ont toutes été écoulées en l'espace de quarante-huit heures. Et Gordon Murray, malgré son scepticisme initial, indique que ces deux modèles seront ses derniers purement thermiques. D'où le retour à notre Praga.

La marque, qui vous est probablement inconnue, fabriquait dans les années 30 des avions, mais également plus de voitures que Skoda et Tatra réunies. L'arrivée du régime communiste au pouvoir, après la guerre, n'a pas été tendre avec Praga, qui a dû se reconvertir dans la production de camions et de transmissions,

avant de pouvoir se diversifier récemment, sous le contrôle d'investisseurs privés, dans le karting et les voitures de course. La feuille de route, au moment de se lancer dans le développement de leur première hypercar, était assez simple : se montrer utilisable sur route, mais aussi s'imposer comme la plus rapide des voitures homologuées route sur piste, en mettant la priorité sur la légèreté et l'aéro, plutôt que sur des puissances extravagantes. L'objectif était d'atteindre les temps au tour d'une GT3 de course avec une Bohema chaussée en semi-slicks.

Sculpture futuriste

Dans ces conditions, la carrosserie n'est pas là que pour faire joli ou impressionner le badaud. Elle est susceptible de générer à 250 km/h un appui considérable, équivalent au poids (certes très contenu) de la Bohema. Mais Praga s'est aussi préoccupé de la rendre attractive, en combinant des éléments inspirés de la compétition en une sorte de sculpture futuriste. Les incroyables supports des rétroviseurs extérieurs épatent, tout comme la posture ramassée et extrêmement basse du cockpit, qui indique à lui seul combien les masses sont centrées et posées au ras du sol. Voilà qui balaie également l'idée que les contraintes aéro de ces voitures les font toutes se ressembler.

L'intérieur aussi recèle son lot de singularités. Evidemment, vous descendez à bord plus que vous n'y montez, à travers ce qui évoque davantage la découpe d'un hayon qu'une portière. Il faut d'abord s'asseoir sur les flancs, glisser les deux jambes dans l'étroit tunnel, avant de se laisser tomber sur le siège. Le cockpit est si étriqué que les deux baquets ovoïdes s'installent à des niveaux différents, celui du passager étant un peu plus bas et plus en retrait que celui du conducteur, pour éviter que leurs ●●●

PRAGA, AU MOMENT DE SE LANCER DANS LE DÉVELOPPEMENT DE SA PREMIÈRE HYPERCAR, SOUHAITAIT QU'ELLE SOIT UTILISABLE SUR ROUTE, **MAIS AUSSI LA PLUS RAPIDE DES VOITURES HOMOLOGUÉES ROUTE SUR PISTE.**





L'étrémité extrême du cockpit sert les ambitions aérodynamiques de l'engin : l'air y circule partout, permettant un appui de 900 kg à 250 km/h. En bas, l'un des deux compartiments à bagages. Quand on vous dit que l'on peut voyager avec !



TECHNIQUE

Moteur : **V6, biturbo, 24 S** Cylindrée : **3 799 cm³**
Puissance maxi : **700 ch à 6 800 tr/mn (env. 500 ch sur prototype de développement)**
Couple maxi : **73,8 mkg à 3 000 tr/mn** Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels séquentiels**
Poids annoncé : **982 kg** Prix : **environ 1 200 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **300 km/h** 0 à 100 km/h : **2"3**



épaules ne s'entrechoquent. Et pourtant, c'est étonnamment confortable à bord, avec une esthétique qui mêle l'univers de la course et celui du luxe comme aucune autre voiture de notre connaissance. La finition, à base de carbone, d'Alcantara et d'aluminium usiné, est magnifique. Mais pour les trajets quotidiens domicile-travail, on sent bien que ça ne va pas le faire...

Week-end en (très) amoureux

Retour à la salle des machines. Le V6 biturbo d'origine Nissan, construit et préparé par Litchfield en Angleterre, déploie ici un peu plus de 500 ch dans ce prototype de développement. Sur les modèles de production, il est prévu d'en extraire 700 ch, et sans doute pas loin de 1 000 ch lorsque les clients retourneront voir Litchfield pour leur propre compte. Côté sonorité, c'est plutôt bourru mais pas excessivement intrusif. La transmission fait appel à une boîte Hewland séquentielle de course, brutale dans ses changements de rapport mais raisonnablement gérable. Pas sûr cependant qu'elle apprécie les embouteillages répétés. La surprise vient de la visibilité et de la facilité à manœuvrer cet engin tout de même plus proche d'une barquette de compétition que d'une Clio. Et avec ses deux mallettes de 50 l, à installer dans les pontons latéraux de la voiture, on peut presque imaginer une escapade le week-end en (très) amoureux.

Mais ce n'est pas tout à fait son objectif prioritaire. Même avec ce niveau de préparation quasi anémique, et sans l'effet de couple immédiat et la traction intégrale d'une hypercar électrique comme la Rimac Nevera, la Bohema reste absolument terrifiante.

Ses accélérations se situent à la frontière de ce que votre cerveau et votre corps peuvent gérer. Les sifflements et bruits de suction des soupapes de décharge des turbos ajoutent aux sensations, dans notre époque de plus en plus électriée. Le bruit, la férocité, la nature essentiellement mécanique de la performance convaincraient les plus fervents avocats de la mobilité électrique de la nécessité d'un retour au pétrole.

Côté comportement, « notre » Romain Grosjean s'est impliqué dans le développement, et soyons clairs, le résultat est sublime. Vous ressentez immédiatement la légèreté de la Praga, par son absence totale d'inertie et la rapidité de ses réponses à la moindre des injonctions sur le volant. Elle freine par ailleurs aussi fort qu'elle accélère, ce qui n'est pas un mince exploit, considérant l'ardeur redoutable de ses mises en vitesse. Sur les freinages, on se retrouve assez vite comme en apesanteur, suspendu par le harnais 6 points.

Il n'y en aura que 89 de construites, en hommage à la victoire de Praga aux 1 000 Miles de Tchécoslovaquie, il y a quatre-vingt-neuf ans. Oui, c'est un peu alambiqué comme référence.

A la différence d'autres engins de ce calibre, elles ne sont pas encore toutes vendues à l'heure où nous écrivons ces lignes. Mais franchement, si l'étendue de votre compte en banque l'y autorise, ne réfléchissez pas trop longtemps. Avec dans le garage une Porsche Taycan comme voiture du quotidien, cet engin démoniaque constitue un rééquilibrage nécessaire au politiquement correct, pour aller brûler le week-end quelques litres d'essence... tant qu'il s'en vendra encore. ●

LA SURPRISE VIENT DE LA VISIBILITÉ ET DE LA FACILITÉ
À MANŒUVRER **CET ENGIN, TOUT DE MÊME PLUS PROCHE
D'UNE BARQUETTE DE COMPÉTITION QUE D'UNE CLIO.**





La recette du bonheur :
un poids contenu en
propulsion avec un centre
de gravité bas, rien de plus
simple ! Les amateurs de
glisse regretteront
probablement le couple
insuffisant pour entretenir
les dérives, mais peu
importe. L'ensemble
des réactions,
les sensations au volant,
l'équilibre et l'agilité
atteignent un niveau élevé.



SUPERTEST Toyota GR86



Pépîte

La Toyota GR86 est un cas à part dans toute la production automobile. Ce Supertest en apporte la preuve définitive. Validée !

Par Laurent Chevalier Photos Adrien Cortesi & Greg

L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 17 °C, piste sèche, 5 km/h de vent
- Pneus : Michelin Pilot Sport 4 en bon état

Dès son retour au stand, Christophe pointe les étriers avant du doigt : « J'ai senti l'odeur dès le premier tour.

Je me suis dit que ça allait être compliqué. Au deuxième tour chrono, la pédale a commencé à s'enfoncer et je me suis rendu compte que je ne pourrais pas faire de troisième tour. C'est le seul truc gênant sur cette voiture. » Notre pilote poursuit sa description en désignant le capot avant : « Le couple est trop faible mais ce n'est pas une surprise. L'important, c'est que le moteur est attachant. Il fait un beau bruit, il chante et donne même l'impression d'avoir beaucoup de puissance. Toutefois, ça manque de capacité de relance. Il n'y a vraiment rien à bas régime. C'est censé avoir progressé par rapport à la GT86 et son 2 litres, mais le couple lui fait toujours défaut. Très souvent, je devais remettre la deuxième pour relancer, parce qu'en troisième le régime retombait trop bas. » Ce trait de caractère mécanique n'empêche pas Christophe d'apprécier l'auto. « C'est une voiture très sympa dans sa façon de se positionner. Tu arrives, tu freines, tu tournes, l'arrière vient et tu la places gentiment, et t'es bien positionné pour réaccélérer. Il y a un bon train avant, très

directionnel, t'es pas en train de tirer sur le volant pour la guider vers sa trajectoire. » Notre expert poursuit : « Tu peux jouer avec l'équilibre, elle réagit bien, c'est bien mis au point. Elle est efficace. Et en compromis agrément-sensations de conduite, c'est également très bon. »

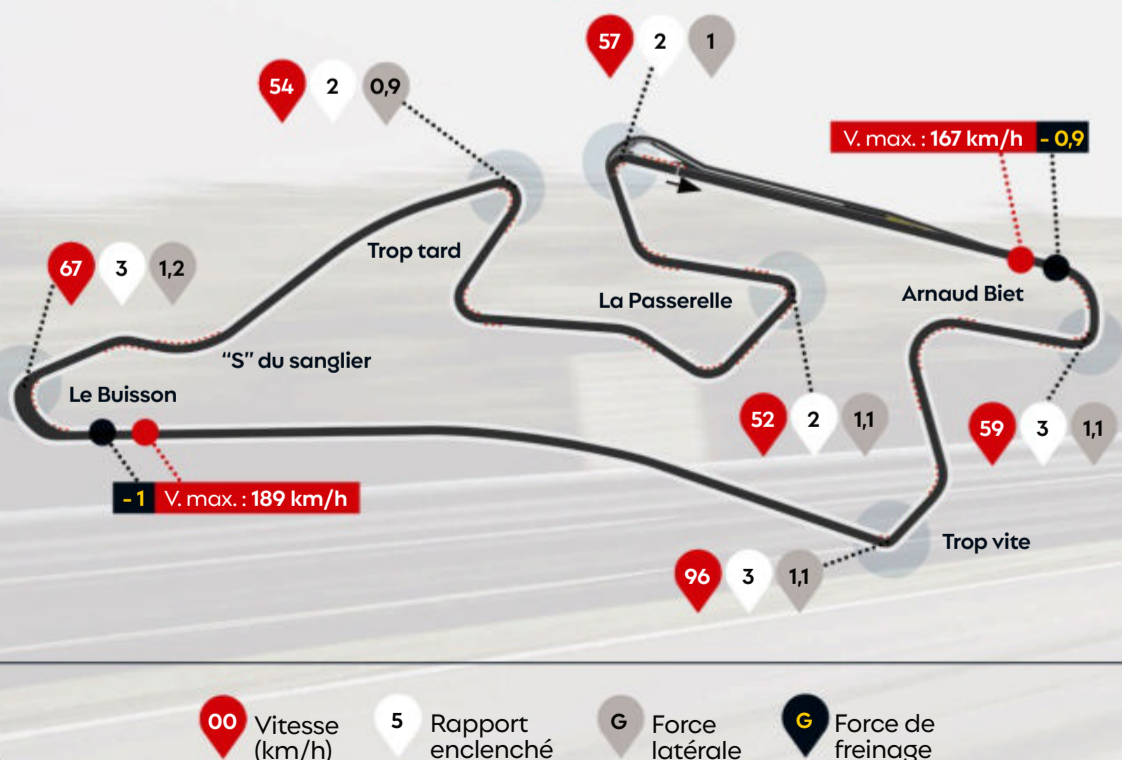
Le pilote blésois reste néanmoins perfectionniste : « En châssis, c'est un peu souple, même si ça garde pas mal de grip. L'étagement pourrait aussi progresser, disons qu'il est un brin long. On se retrouve souvent entre la deux et la trois. » En revanche, Christophe ne cache pas sa joie de renouer avec la simplicité d'une boîte mécanique devenue rare aujourd'hui : « La boîte passe bien, les rapports n'accrochent pas. Ça faisait longtemps que je n'avais pas eu de boîte manuelle. Ça fait revenir à quelque chose de basique, de ne pas avoir de relances automatiques de régime, de décortiquer toi-même le talon-pointe, ça fait du bien. »

L'autre chapitre sur lequel la GR86 prend le contre-pied du marché, c'est le tarif de base. Christophe le relève au moment de conclure : « En budget, pour 33 900 €, c'est très bien placé. Dommage que le malus déséquilibre la balance. »



"C'est une auto très sympa avec un mode d'emploi simple : tu arrives, tu freines, tu tournes, l'arrière vient, tu la places gentiment et t'es bien positionné pour réaccélérer."

Christophe Tinseau



SUPERTEST Toyota GR86



aire corps avec la voiture, c'est le Graal, mais c'est souvent coûteux. D'autant que cela implique parfois de cocher les cases d'une liste d'options longue comme le bras. De la suspension sport pilotée en veux-tu en voilà, des antirollis actifs pour mieux virer à plat, etc. Sans oublier le différentiel vectoriel ou les roues arrière directrices parce que, bon, ça serait dommage de s'en priver. Tout cela pour gommer les effets pervers induits

par un seul et même facteur : le poids. Il n'y a qu'à jeter un coup d'œil sur les fiches techniques des constructeurs (en ajoutant quelquefois un quintal pour avoir une idée de la vraie valeur avec les pleins) pour s'en convaincre. Plus de 1,7 tonne pour une BMW M4 Competition, et plus de 1,5 tonne pour la toute dernière Lotus Emira First Edition ! En clair, depuis l'arrêt de l'Elise, il n'y a guère que l'Alpine A110 pour proposer une masse qui soit en rapport avec l'authenticité des sensations qu'elle promet. Seule au monde, la dieppoise ? Presque. Avec 1 286 kg vérifiés sur notre balance tous pleins faits, la Toyota GR86 fait renaître une lueur d'espoir dans un parterre de fusées hybrides ou électriques qui s'uniformisent en pulvérisant la barre des 2 tonnes. La nouvelle Maserati GranTurismo Folgore avoue 2 260 kg, au bas mot. Tout cela pour dire que cette vieille publicité est toujours d'actualité : ma Toyota est fantastique.

Coup de foudre

Les premiers tours de roues en direction du Vigeant confirment deux choses. La première, qu'on avait oubliée, concerne donc le poids. On y reviendra. Le deuxième éclair de génie se rapporte au centre de gravité extrêmement bas. Ça change tout. Rien à voir avec une Ford Puma ST qui ressemble à une estafette. Je ne parle pas uniquement de position de conduite, mais plutôt de la sensation de virer à plat, sans artifices, avec un naturel rare. En clair, le moindre virage, le moindre rond-point, la moindre bretelle d'autoroute vous rappellent que la GR86 n'est pas une auto comme les autres. Il y a un peu de la Subaru Impreza dans ses gènes et cela se ressent au volant (pour mémoire, elle reprend ●●●

**LE TOUCHER DE ROUTE DONNE
À LA CONDUITE DES SAVEURS
DISPARUES. C'EST RELEVÉ,
LÉGER ET TRÈS AUTHENTIQUE.**

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 ^e | 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 | 2'00"40 | Toyota GR86 |
| 17 ^e | 2'01"19 | Ford Fiesta ST |

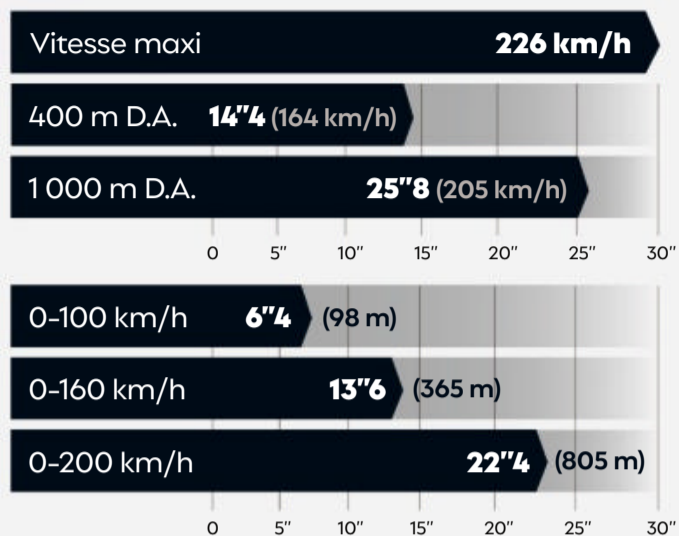
* Mesures réalisées avec des Michelin Sport Cup 2 R



NOS CHIFFRES...

Nos performances mesurées sur les pistes de Mortefontaine (Ceram)

EN PISTE



REPRISES

| | |
|----------------------------------|--------------------|
| 100 à 140 km/h en 4 ^e | 4"6 (156 m) |
| 100 à 140 km/h en 5 ^e | 6"6 (220 m) |

FREINAGE (AVEC ABS)

| | |
|-----------------|------------------------|
| Depuis 200 km/h | 146 m (5"5/1 G) |
|-----------------|------------------------|

CONSOMMATION

| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Autonomie conduite sportive | 225 km |
| Conduite sportive | env. 20 l/100 km |
| ECE (mixte) | 8,8 l/100 km |

En passant de 2 litres sur la précédente GT86 à 2,4 l sur la GR86, le flat 4 offre plus de coffre à bas régime. Rien à voir avec les moteurs suralimentés de dernière génération, certes, mais le poids plume atténue les effets du relatif manque de couple. Et si vous cherchez de la puissance, il ne faut pas hésiter à prendre des tours. D'autant que la sonorité est addictive à haut régime.

VITESSE MAXI

1 Malgré sa puissance relative, la vitesse maxi est atteinte facilement sur l'anneau de Mortefontaine et la stabilité à ce rythme ne pose aucun souci particulier. La tenue de cap est remarquable, quelle que soit la cadence.

ACCÉLÉRATIONS

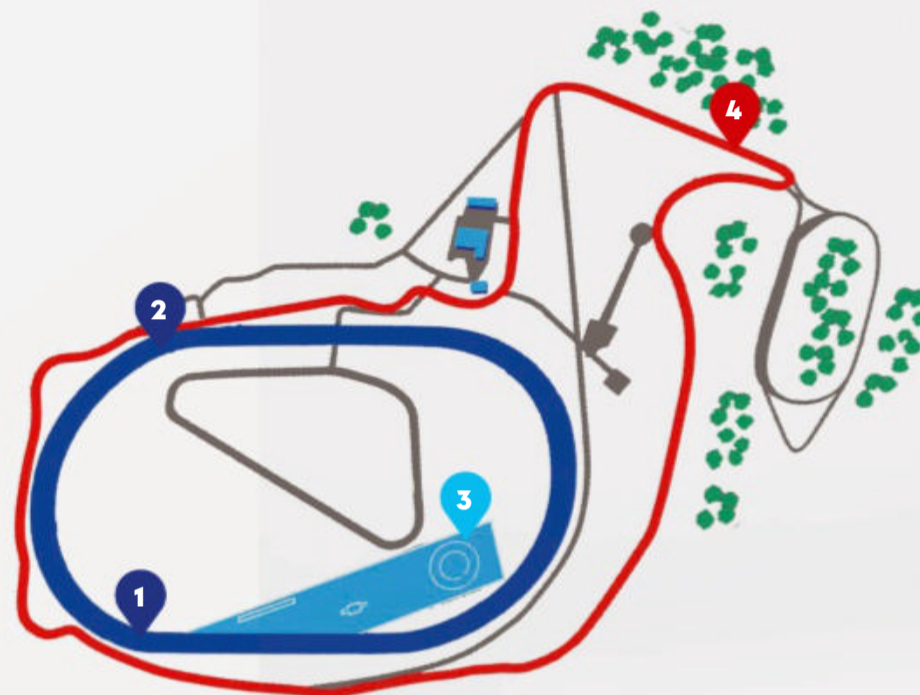
2 Ce modèle d'essai remplit parfaitement le contrat, avec des accélérations équivalentes aux valeurs revendiquées. Avec la boîte manuelle et les deux roues motrices seulement, la GR86 parvient à franchir le 0 à 100 km/h en 6"4 et à clôturer le 1 000 m D.A. en 25"8. N'hésitez pas à garder le 2.4 dans sa plage d'utilisation, c'est-à-dire au dernier étage du compte-tours.

FREINAGES

3 Les distances d'arrêt n'ont rien d'alarmant, mais la résistance à l'échauffement en cas de fortes sollicitations répétées pose des problèmes sur un exercice bien précis comme le Supertest. Les disques mériteraient d'être mieux dimensionnés et percés.

COMPORTEMENT

4 Avec 1 286 kg seulement tous pleins faits, une bonne répartition des masses entre essieux et un centre de gravité situé très bas, la GR86 fait des miracles en matière d'agilité et de sensations. Les remontées d'informations ne gâchent rien. Le sans-faute sur le plan du dynamisme.



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



SUPERTEST Toyota GR86

la base de la BRZ). C'est une question de tempérament moteur, mais pas seulement. Le toucher de route, via les remontées d'informations au volant et les faibles masses non suspendues, donne à la conduite des saveurs disparues. C'est certes plus rugueux qu'une Elise et peut-être moins fluide qu'une Alpine, mais c'est relevé, léger et authentique. Quant au flat 4, il lui va comme un gant. Le 2,4 litres est toujours à l'ancienne, dans le bon sens du terme, avec un caractère que vous ne retrouverez nulle part ailleurs. Bien entendu, il vous oblige à jouer de la boîte pour relancer et recoller aux pare-chocs d'une Audi TT. Mais primo, le maniement du levier n'a rien d'une punition, et deuzio, il suffit de grimper dans les tours pour décoller. D'ailleurs, le sursaut d'énergie dans la dernière partie du compte-tours vaut le détour. Cela se déroule comme suit : depuis le ralenti jusqu'à 5 000 tr/mn, c'est une bonne pâte, un peu molle mais suffisante sur route ouverte étant donné le poids relatif à propulser. De 4 000 à 5 000, ça se précise et ça devient intéressant. De 5 000 à 6 000, ça se réveille vraiment. De 6 000 à 7 000, c'est entêtant. Et de 7 000 à 7 500, c'est enthousiasmant ! Sans silencieux qui pétaradent artificiellement ni admission qui entre en résonance pour épater la galerie. Que. Du. Bio. Alors oui, c'est vrai, une Audi TT S donne l'impression de dégainer comme une GT, en comparaison. Tout comme une GTi suralimentée à boîte robotisée vous procurera le sentiment de rester sur place en reprises. Idem avec la moindre voiture électrique de 100 à 140 km/h. Peu importe. Le flat 4 a l'avantage d'être à contre-pied du marché. Tant mieux, car à force de faire comme tout le monde, on finit par gommer les qualités.

Al dente

Notre GR86 d'essai se révèle conforme aux accélérations revendiquées. Nos mesures font état d'un 0 à 100 km/h avalé en 6"4 et d'un 0 à 160 km/h expédié en 13"6. Le 400 m D.A. est franchi en 14"4 et le 1 000 m D.A. clôturé en 25"8 à la vitesse terminale de 205 km/h. A titre de comparaison, la Hyundai i20 N (204 ch) réclame trois dixièmes de plus au 0 à 100 km/h, et une seconde pleine au 1 000 m D.A. Et même sans la suralimentation de la compacte, les 100 à 140 km/h du coupé Toyota demeurent corrects sur les rapports intermédiaires, avec 4"6 en quatrième et 6"6 en cinquième (contre 5"5 et 6"1 au volant ●●●

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... DM Performance



PUISSANCE
ANNONCÉE

234 ch

à 7 000 tr/mn

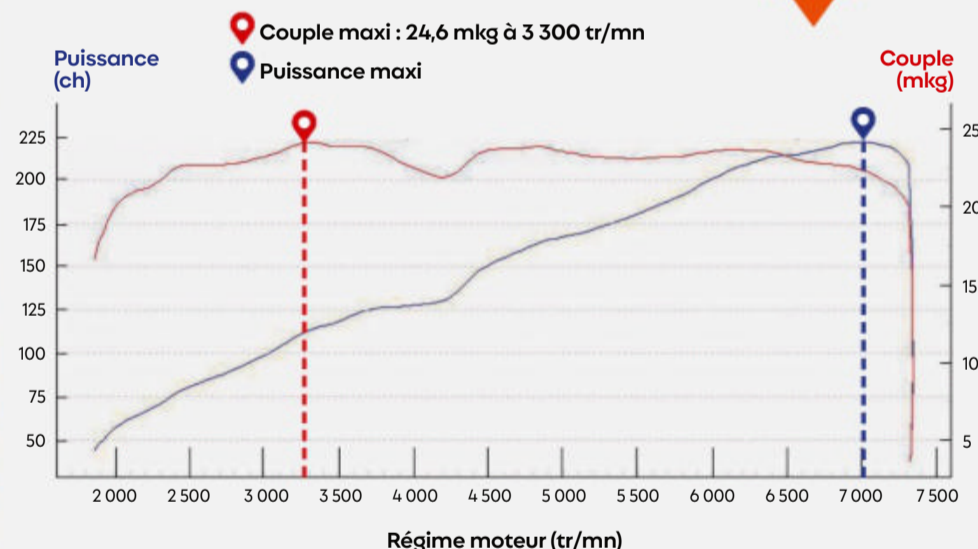
PUISSANCE
MESURÉE

222 ch

à 7 000 tr/mn

Malgré des conditions météorologiques correctes le jour de nos mesures et un rodage en bonne et due forme, notre modèle

d'essai ne parvient pas à atteindre les 234 ch annoncés par Toyota. Avec 222 ch vérifiés sur le banc de puissance à 7 000 tr/mn, l'écart est de l'ordre de 5 %, ce qui reste dans des proportions encore acceptables. La valeur de couple maxi relevée se stabilise à 24,6 mkg à 3 300 tr/mn au lieu de 25,4 mkg à 3 700 tr/mn. La différence est de l'ordre de 3 %. Dans l'absolu, le couple est faible par rapport à la concurrence, mais la masse totale réduite s'en accommode.



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.dmpower.fr ■ 01.34.84.64.77

**AVEC 1 286 KG, LA GR86 FAIT
RENAÎTRE UNE LUEUR D'ESPOIR DANS
UN PARTERRE DE FUSÉES HYBRIDES
OU ÉLECTRIQUES QUI PULVÉRISENT
LA BARRE DES 2 TONNES.**



La position de conduite est correcte et l'ergonomie ne pose aucun souci. Reste à avaler la pilule du malus à 16 950 € ! La bonne nouvelle, c'est que la liste des options n'est pas une rallonge sans fin, comme chez ses concurrentes allemandes notamment. Ce modèle d'essai n'en a qu'une seule : sa couleur Bleu Cyan, facturée 700 €.



TECHNIQUE

Moteur : **flat 4, 16 S** Cylindrée : **2 387 cm³**
Alésage x course : **94 x 86 mm** Rapport volumétrique : **12,5**
Puissance maxi : **234 ch à 7 000 tr/mn**
Puissance au litre : **98 ch/l** Couple maxi : **25,4 mkg à 3 700 tr/mn**
Régime maxi : **7 500 tr/mn** Couple au litre : **10,6 mkg/l**
Transmission : **roues AR, 6 rapports mécaniques**
Autobloquant : **de série** Antipatinage : **de série déconnectable**
Suspensions AV/AR : **essieu avant McPherson, barre antiroulis/essieu arrière multibras, barre antiroulis**
Tours de volant/diamètre de braquage : **2,5/11,6 m**
Freins AV/AR : **disques ventilés (294/290 mm)**
Poids constructeur/contrôlé : **1 275/1 286 kg**
Répartition AV/AR : **55/45 %**
Rapport poids/puissance : **5,5 kg/ch**
L - l - h : **4 265 - 1 775 - 1 310 mm** Empattement : **2 575 mm**
Voies AV/AR : **1 520/1 550 mm** Réservoir : **50 l**
Jantes AV & AR : **7 x 18** Pneumatiques AV & AR : **215/40 R 18**
Prix de base : **33 900 €** Prix des options/malus : **700/16 950 €**
Prix du modèle essayé : **51 550 €** (malus compris)



**LE MOINDRE VIRAGE, LA MOINDRE
BRETTELLE D'AUTOROUTE VOUS
RAPPELLENT QUE LA GR86 N'EST PAS
UNE AUTO COMME LES AUTRES.**

de la Hyundai). Les mesures de freinage, quant à elles, n'ont rien d'extraordinaire, ni de catastrophique dans l'absolu (146 m de 200 km/h à l'arrêt complet).

En revanche, la résistance à l'échauffement en cas de fortes sollicitations répétées est insuffisante. Dommage, car la GR86 est l'auto idéale pour monter des cols de montagne et les redescendre. Pour le faire sans arrière-pensées, des disques renforcés percés et des plaquettes de meilleure qualité pourraient s'avérer utiles. Cela doit bien pouvoir être envisageable chez des spécialistes. Quoi qu'il en soit, la Toyota GR86 mérite sa place dans la catégorie des autos d'exception. Elle est agile, équilibrée, efficace, communicative et accessible sur le plan de la conduite. Son niveau d'agrément est d'autant plus remarquable qu'il est devenu rarissime aujourd'hui. Quant au malus (16 950 €), il est certes disproportionné au regard de son prix de vente, mais le coût total de 51 800 € reste inférieur de près de 15 000 € au tarif de base d'une Alpine A110 (64 261 €, avec malus). Enfin, la liste réduite des options vous permettra de faire l'impasse sur une étape souvent coûteuse chez la concurrence. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Ce Supertest démontre, une nouvelle fois, les qualités de la Toyota GR86 et valide définitivement sa place à part entière chez les sportives. Malgré sa puissance relative, il s'agit bel et bien d'une voiture d'exception. Certes, il lui manque un freinage endurant et un sursaut de puissance pour booster le chrono sur piste. Mais à son volant, l'équilibre est probant et les sensations affluent dans le bon sens. Bref, on s'amuse et c'est bien là l'essentiel.



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.



Malgré 5,22 m entre les pare-chocs, cette Continental T affiche un dessin à la fois chic et sportif sublimé dans cette magnifique livrée Deep Red qui lui va comme un gant. Une classe inimitable qui passe les années sans aucune difficulté.



RETOUR AUX SOURCES Bentley Continental T (1997)

Chausson sportif

Voitures à part dans le vaste monde de l'automobile, les Bentley conjuguent à merveille le luxe saupoudré d'une touche de sportivité. **Une recette délicieuse parfaitement bien illustrée par cette rare Continental T de la fin des années 1990.**

Par Stanislas Larroumet Photos Thomas Antoine

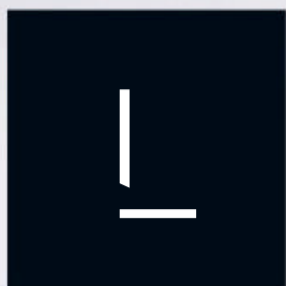


Malgré la masse éléphanterque, la Continental T dévoile un freinage assez mordant **doublé d'un excellent sentiment de ralentissement.**



Rares sont les constructeurs à proposer des habitacles où le luxe est aussi omniprésent. C'est tout simplement magnifique, mais l'ergonomie est farfelue, avec des commandes disposées un peu partout et une position de conduite franchement désagréable. En revanche, on peut rester des heures à admirer cette planche de bord à l'ambiance inimitable.

RETOUR AUX SOURCES Bentley Continental T (1997)



Le matin, chaque individu a ses propres rituels. Certains filent directement sous la douche, d'autres déambulent pieds nus vers la machine à café et ceux pour qui le confort et le réconfort prennent une place importante dans les démarches matinales enfilent une robe de chambre ou un gros pull et glissent leurs pieds dans de douillettes chaussons ou dans des pantoufles garnies

de laine véritable. Difficile, cher lecteur, à ce niveau du texte, de faire le parallèle avec la Bentley Continental T dont nous écrivons l'essai Retour aux sources. Pourtant, il suffit de pénétrer dans cet habitacle typiquement anglais pour ressentir le même incroyable sentiment de confort qu'un pied qui se glisse dans une charentaise. D'ailleurs, l'épaisse moquette en laine véritable invite presque à se déchausser en grimant à bord. Ce que j'aurais pu faire afin de gagner quelques précieux centimètres pour tenter de loger plus agréablement mes jambes totalement recroquevillées derrière le large volant. Ça fait partie du charme des voitures anglaises. Le lot d'imperfections est colossal, mais c'est très attachant. En effet, malgré son gabarit gigantesque (5,22 m de long pour 1,87 m de large), ce coupé n'est pas un modèle d'habitabilité, bien au contraire. Mon mètre quatre-vingt-cinq a bien du mal à trouver une position de conduite correcte pour la simple et bonne raison que, même en reculant à fond le siège conducteur, les personnes mesurant plus de 1,75 m se sentent franchement mal assises avec les genoux haut perchés et

les bras pliés. Dommage, car l'ambiance, je le redis, invite réellement au voyage. En mettant de côté cet inconfortable poste de pilotage, impossible de rester insensible au cuir épais, au bois précieux de la console centrale et au splendide placage en aluminium de la planche de bord insufflant une touche sportive à cette Continental.

Un V8 à sa mesure

Car la T n'est pas la R. Si d'aspect les deux coupés affichent une évidente ressemblance, la version essayée aujourd'hui repose sur un empattement raccourci (2,96 m contre 3,06 m) tronquant la longueur totale de 12 cm. Comme le dit Ludovic, qui a très gentiment mis à disposition cette magnifique auto, avec une certaine moquerie : « Pour faire du coupé R une voiture plus sportive, Bentley a joué sur l'empattement et gonflé le moteur en pensant y arriver. Mais non, ça ne marche pas ! » nous sort le patron d'Autology, véritable fan de la firme au B ailé. Il n'empêche que ce gros bébé frôlant les 2,5 tonnes étonne davantage qu'il ne déçoit. Dès les premiers hectomètres, le conducteur sent immédiatement que le V8 6 750 cm³, gavé par un turbo, n'aura aucun mal à faire évoluer à bon rythme ce poids lourd.

A l'instar de la moquette dans laquelle on a envie de plonger ses pieds, la mécanique dévoile une onctuosité rare dans le monde de l'automobile. Une sorte de force tranquille qui impose le respect. D'ailleurs, la zone rouge fixée à 4 500 tr/mn (comme celle d'un gros diesel contemporain) donne le ton. Ceux qui apprécient avant tout les folles envolées d'un V8 italien passeront leur chemin. Et puis, ●●●



Ce qu'en disait **Sport Auto**

Sport Auto n° 432 (Continental R)
Janvier 1998. Par Denis Riflade

De part et d'autre de la large colonne de transmission, les deux passagers avant sont installés à bonne distance, comme dans un salon de la bonne société. Pourtant, relativement, la place réservée à chaque occupant est assez mesurée. Le dessin des sièges est nouveau. Leur assise est plus sportive et, désormais, les ceintures de sécurité sont intégrées au dossier, et non pas fixées sur les montants arrière. Cela évite de tendre le bras pour attraper sa ceinture : quand on vous dit qu'on vous soigne... La Bentley Continental R est mue par un V8 tout alliage à la cylindrée impressionnante de 6,7 litres, coiffé d'un gros turbocompresseur refroidi par air. Il ne tourne pas vite : la zone rouge est située à 4 500 tr/mn. Mais la poussée est saisissante. L'effet turbo se manifeste autour de

2 000 tr/mn, quoique sans véritable brutalité. Un tel moteur procure réellement beaucoup de plaisir de conduite, même à bord de cette Bentley où beaucoup de sensations sont filtrées et qui accuse un poids de presque 2,5 tonnes – record absolu de notre base de données informatiques. La Mercedes CL 600, qui ne donne pas dans le genre fluet, est plus légère de 200 kg... Par ses performances, la Bentley est très proche du coupé allemand, bien que leurs définitions mécaniques soient éloignées : V8 turbo pour la Bentley, V12 pour la Mercedes. La Continental abat un 1 000 m départ arrêté en 26"0 (25"9 pour la Mercedes) et ne se montre un peu plus lente qu'en reprise depuis 50 km/h en partie en raison de la lenteur de sa boîte automatique à 4 rapports. Mais globalement, quel souffle ! »

Ce qu'en dit **Sport Auto**

Mars 2023

Entre le dessin absolument splendide et l'ambiance à bord inimitable, la Bentley Continental T, hélas peu habitable, a de quoi séduire même les plus insensibles aux charmes de l'automobile. Si nous savions où nous mettions les pieds de ce côté-là, nous avons été en revanche très agréablement surpris par les qualités dynamiques de cette très lourde auto, qui dévoile, de surcroît, des performances de tout premier ordre.



Malgré des dimensions gigantesques, l'habitabilité n'est pas le point fort de la Continental. Les places arrière sont à réserver à de petits gabarits et le coffre suffit pour un gros week-end à deux. Il faut dire que sous l'immense capot trône un énorme V8 6,7 litres gavé par un turbo. Le tout prend évidemment beaucoup d'espace.



RETOUR AUX SOURCES Bentley Continental T (1997)

il est clair que cette belle anglaise n'a pas pour vocation de participer au Tour de Corse historique, mais plutôt de vous faire traverser l'Europe à vive allure avec une classe indéfinissable. Avec 408 ch et 81,6 mkg, inutile de dire, comme l'annonçait le rival Rolls-Royce, que la puissance est suffisante. Sans aucune violence, avec une incroyable douceur, les occupants sont enfoncés dans les épais sièges et l'aiguille du compteur grimpe à une vitesse ahurissante. La transmission assurée par une classique boîte automatique à 4 vitesses lisse tellement les rapports qu'on a le réel sentiment qu'il n'y en a qu'un. Aucune rupture de charge ne se fait sentir et le mot « à-coup » est absolument à proscrire au volant de cette Bentley.

Anticiper

Alors, il peut paraître normal que le chauffeur appréhende le premier freinage suivi d'un virage qui, vous l'aurez compris, arrive assez vite au bout de cet immense capot. Comme aux commandes de certaines muscle cars débarquées d'outre-Atlantique, le Bentley Boy peut se poser la question : vais-je freiner puis tourner ? Des interrogations qui pourraient être tout à fait légitimes s'il l'on effaçait de sa mémoire que la célèbre entreprise britannique a un lourd passé sportif avec cinq victoires sur le circuit du Mans dans les années 1920-1930. Malgré la masse éléphantesque, la T dévoile un freinage assez mordant doublé d'un excellent sentiment de ralentissement. Rassuré, le conducteur peut alors faire vrombir un peu plus le V8 qui, si l'on tend l'oreille, chante une petite mélodie au feulement très agréable, audible, noble mais toujours discret. N'oublions pas que nous sommes à bord d'une majestueuse anglaise pour qui la bonne éducation est le mot d'ordre. Gagnant en confiance, le rythme augmentant, je commence à cerner ce paquebot plutôt plaisant à barrer. Très douce, la direction délivre peu d'informations, et le train

avant doit composer avec la masse d'enclume du V8. Mais nous sommes loin du guidage de chaloupe auquel on aurait pu s'attendre. Malgré une météo qui n'invite pas à l'arsouille et un sol gras mouillé qui impose un rythme pépère, je hausse le ton avec tout de même une très forte arrière-pensée à propos du train arrière qui pourrait se dérober à tout instant.

Mais c'est mal connaître les Bentley et en particulier cette T dont le comportement routier très sain se voit bien épaulé par une motricité sans faille. Malgré le couple et la puissance, les roues arrière motrices digèrent sans broncher la santé du V8 en la retransmettant au sol sans faire cirer les 285/45 R 18. Au pire, un antipatinage, dont nous avons noté la bonne efficacité, veille au grain. Certes, il ne faut pas s'imaginer disposer de l'arsenal électronique d'une Ferrari SF90, mais en cas d'excès d'optimisme, il rassure. Stable, peu sujette au roulis, à la plongée au freinage ou au cabrage à l'accélération, cette Continental T nous a en revanche un peu déçus par son confort que nous avons jugé trop ferme. Un élément qui peut éventuellement provenir de la suspension pilotée, peut-être défectueuse. Ce que nous avons du mal à croire étant donné la perfection de la présentation de cet exemplaire vendu neuf au Japon en juin 1997 et n'affichant que 43 000 km au compteur. Une pièce rarissime car seuls 322 exemplaires ont été construits. Chère à sa sortie avec un tarif situé aux alentours des deux millions de francs, il faut compter aujourd'hui environ 140 000 € pour s'offrir ce monument automobile. C'est un peu plus onéreux qu'une vraie paire de charentaises, même en fil d'or, mais avouez que c'est aussi beaucoup plus chic... ●

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



TECHNIQUE

Années de production : **1996-1997** Exemplaires produits : **322**
Moteur : **V8 turbo** Cylindrée : **6 750 cm³** Puissance maxi : **408 ch** Couple : **81,6 mkg** Transmission : **propulsion, 4 rapports auto**
Suspension AV/AR : **triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortissement piloté/bras obliques, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortissement piloté**
Poids annoncé : **2 450 kg** L - l - h : **5 220 - 1 870 - 1 447 mm** Empattement : **2 960 mm** Roues : **285/45 R 18**
Réservoir : **108 l** Prix à l'époque : **environ 2 000 000 F** Cote actuelle : **environ 140 000 €**

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h** 0 à 100 km/h : **6"0**

SUR LA ROUTE DES VOITURES DE COLLECTION

DOSSIER SPÉCIAL

Une légende pour
moins de 40 000€

Sport auto Classiques
Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Elle et moi...
Stéphane Pavot
et son Austin-Healey 3000

911 **Mondial** **DB7**

**UNE LÉGENDE
POUR MOINS DE 40 000 €**

Et aussi... Alpine A500 Turbo | Citroën SM | Lancia Appia Zagato | Subaru Impreza 2.0 GT Turbo

ESSAI COURSE R5 Alpine Gr 2
La petite bombe de Renault

ESSAI Jaguar Type E 2+2
Élégante et accueillante

SPORT La carrière de pilote de Gérard Larrousse racontée par Jean-Louis Moncet

RENCONTRE AVEC UN PASSIONNÉ

Stéphane Pavot
nous fait découvrir
son Austin-Healey 3000

UN ESSAI

Un mythe à
découvrir ou
(re)découvrir

COURSE

Suivez l'essai de la R5 Alpine Gr 2

EN VENTE ACTUELLEMENT

EN VRAI

102.

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 !

Greg



C'EST LA MIENNE...

Audi S3

Eric en a essayé des autos, depuis le début des années 60. **Cette S3 berline lui apporte totale satisfaction : performances et discrétion.**



90 **À VOTRE AVIS...**
Le courrier du mois, vos photos



92 **ACHETER UNE OCCASION**
BMW 850i



96 **GUIDE D'ACHAT**
Notre sélection de sportives

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Même s'il regrette les "belles années" en propulsion, Eric n'est pas du tout déçu par le comportement de son **Audi S3**. Et avec plus de 4 millions de kilomètres à son actif, notre octogénaire continue à se faire plaisir.



P

Pourquoi j'ai craqué

Mon histoire avec l'automobile est assez ancienne, un peu comme moi... Un jour,

dans les années 50, mon père m'a emmené à Montlhéry. J'y ai vu Ascari courir, et j'ai attrapé le virus. Gamin, j'étais très copain avec Bernard Darniche (avant qu'il devienne lui-même pilote), qui habitait lui aussi à Corbeil-Essonnes, et déjà on commençait à faire les fous sur la route. On voulait devenir pilote tous les deux. Je m'étais acheté une Gordini, et je voyais bien qu'il bavait en la voyant, mais j'avais également remarqué qu'il avait un sacré « coup de patte ». Il a commencé à courir et est rapidement entré chez Alpine. On s'est un peu perdu de vue... et je ne suis finalement pas devenu pilote. En revanche, par passion, j'ai dévoré les autos : Triumph, Alfa 1750 puis 2000, Mini Cooper, BMW 3.0 Si (une berline fabuleuse à l'époque qui tenait des moyennes de fou)... Ensuite, par l'intermédiaire de Pierre Landreau, qui détenait le célèbre garage Stand 14 sur la N20, j'ai pu accéder à des autos extraordinaires, dont une avec laquelle je garde des souvenirs particuliers. Une 2.7 RS que j'ai fait modifier chez le sorcier Meznarie de Corbeil : boîte courte avec un refroidisseur, carrosserie remaniée pour mettre des roues arrière élargies, etc. J'ai fait 116 000 km en deux ans sans rien faire d'autre que des vidanges. Après, les affaires étant un peu

moins florissantes, j'ai été obligé de calmer le jeu. J'ai repris avec une Golf VR6 dans les années 2000, et je me suis fait plaisir il y a quelques années avec cette S3 Berline qui correspond à mon cahier des charges actuel : performance et discrétion.

Le jour où je l'ai vue

Je l'ai achetée d'occasion car ces voitures sont tout de même victimes d'une grosse première décote. Quand je l'ai vue arriver, je me suis dit « Elle est pour moi ». Elle est très discrète, débadgée, et pourtant on se doute bien que ce n'est pas une A3 normale. J'ai eu un peu de mal au début avec l'électronique embarquée, mais après 60 000 km à son volant, j'ai pris mes marques. La boîte double embrayage est d'une rapidité rare, et la voiture est très facile à mener bon train. Quand je suis seul et que les conditions sont réunies, j'aime bien « chatouiller un peu », comme disent les vieux. Même si je n'ai plus la vision de mes 20 ans (ce qui me pénalise aujourd'hui), une fois dans le véhicule, je retrouve mes automatismes, et aux dires de certains, je me débrouille encore pas trop mal avec un cerceau entre les mains...

Si c'était à refaire

Je le referais sans hésiter. La tenue de route, pour moi qui ai connu une autre époque, est impressionnante – même si je reste nostalgique des propulsions qui sont passées entre mes mains. Cette Audi n'est pas joueuse mais demeure très sûre. Et puis

sa ligne passe-partout est un avantage certain. J'aime par ailleurs son confort et ses performances. Alors évidemment, elle ne dispose que d'un 4 cylindres, mais il a réellement la santé !

Et si je la remplaçais...

Après plus de 4 millions de kilomètres depuis novembre 1960, je dois avouer que je ne suis plus vraiment attiré par les sportives d'aujourd'hui, qui perdent leur charme selon moi. Leur poids et les tarifs hors norme sont sûrement justifiés par les performances et leur technologie, mais je n'adhère pas vraiment au concept. Donc s'il fallait en choisir une, ce serait une ancienne, une Alfa Romeo TZ, que l'on appelait « Tubolare » à l'époque. Un ami proche en avait une, et j'ai eu la chance de bien en profiter. C'était une voiture de course pour la route ! Elle n'était pas très puissante mais ne pesait que 660 kg. Je ne pense pas pouvoir y entrer facilement aujourd'hui, mais pour le plaisir de la voir et de faire quelques sorties... Elle représente toute une époque pour moi. ●

NOTRE AVIS

L'Audi S3 est loin d'être une sportive pure et dure. En revanche, elle est une routière accomplie, avec des performances de haut niveau et du confort. Mention spéciale pour son 4 cylindres turbocompressé, qui offre un agrément idéal avec la boîte double embrayage S-Tronic.

Audi S3 (Berline)

Année : 2016
Kilométrage : 116 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : 4 cyl. turbo, 16 S
Cylindrée : 1984 cm³
Puissance maxi : 300 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi : 38,7 mkg à 1 800 tr/mn
Transmission : intégrale, 6 rapports, boîte double embrayage
Poids : 1 525 kg V. max. : 250 km/h
0 à 100 km/h : 4"9

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : n'est plus produite
Prix du neuf à l'époque : 49 760 €
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : 29 000 €
Prix le plus bas pour ce modèle : 27 000 €
Coût d'une révision annuelle : 500 €
(30 000 km ou 2 ans)
Coût de 4 pneus : 1 000 € (Michelin Pilot Sport 4 S)



"Cette Audi n'est pas joueuse mais très sûre. Et puis sa ligne passe-partout est un avantage certain. J'aime par ailleurs son confort et ses performances."

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



Merci pour la madeleine

C'était un week-end d'été du côté de Dieppe, en 1988. J'avais 7 ans, nous étions reçus chez des amis de mes parents. Un convive est arrivé en Ferrari Testarossa, rouge bien sûr. Le passionné d'automobile qui s'éveillait déjà en moi avait le cœur qui battait au rythme des râles du flat 12 italien. Son propriétaire, très peu porté sur le partage et assez imbu

de sa personne, m'a empêché de m'approcher de « son » très cher jouet... Un couple bien plus partageur est ensuite arrivé à bord d'une soucoupe roulante dénommée Corvette C4, noire. Quinze minutes plus tard, j'étais allongé en travers derrière les appuie-tête (autre époque...), en route pour une virée inoubliable dans l'arrière-pays dieppois, au rythme des vibrations du V8, au son des borborygmes de l'échappement, ébahi par les compteurs « comme dans

K 2000 » et par l'immensité du capot plongeant ! Ma passion s'est instantanément affirmée. Un énorme merci à Stanislas Larroumet de m'avoir fait revivre cette madeleine de Proust dans votre dernier numéro de Sport Auto. Je profite de ce courrier pour poser une question qui n'a rien à voir. Avant la crise sanitaire, le « rédac chef » nous proposait une entrée savoureuse, la bien nommée M3, *Mon mois à moi !* Pouvoir découvrir le monde de l'automobile d'exception et de la course automobile par le prisme de brèves informelles, glanées au cours de rencontres et conversations souvent « off », avait un côté transgressif assez croustillant à mon goût. Et cette rubrique avait le mérite de rapprocher encore le lecteur de l'équipe de Sport Auto, comme si Jean-Eric nous glissait à l'oreille des infos et confidences à ne pas (trop) faire circuler... Pourquoi n'avoir pas ressuscité la M3 ? Est-ce envisageable prochainement ?
Jérémie Dorin

Vous nous voyez très heureux que cette Corvette ait réveillé ce joli souvenir. Cela nous encourage, quand nous avons l'occasion de rouler avec des machines spectaculaires, à en faire

partager les saveurs. Quant à M3, la pandémie et la multiplication des conférences par écrans interposés ont tari les sources de ces petites confidences. Les affaires semblent, depuis quelques mois, reprendre une tournure plus normale, même s'il n'est pas encore garanti de pouvoir l'alimenter tous les mois... Mais vous êtes le premier à vous inquiéter de cette disparition. Alors, est-il vraiment nécessaire de la ressusciter ?

Vraiment verte, l'essence de synthèse ?

Vos différentes rubriques m'intéressent beaucoup, notamment la page technique consacrée à la boîte de la Koenigsegg CC850, ou bien celle sur le moteur à flux axial de la Ferrari 296 GTB. Une question m'est aussi venue à l'esprit, à la suite de votre rubrique *A la loupe* sur le carburant de synthèse. Je me demande si le CO₂ gagné avec l'usage de ce carburant n'est pas perdu par celui nécessaire à son transport. Par ailleurs, j'ai entendu dire que ce même carburant

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.



Lamborghini Aventador SVJ

Belle surprise en sortant de la salle de sport : je suis tombé sur cette magnifique SVJ de couleur Blu Nethuns.
Basile Charlet



thermiques, c'est l'inverse. Leur production engendre beaucoup moins d'émissions de CO₂, mais plus elles roulent, plus elles en émettent. L'idée de les alimenter avec un carburant de synthèse neutre en CO₂ leur donne donc un bilan carbone global (l'analyse du cycle de vie, ou ACV, la mesure la plus pertinente) probablement aussi favorable que celui d'une voiture électrique, même en comptant le transport du carburant. N'oubliez pas que les carburants pétroliers actuels voyagent, eux aussi, sur de longues distances. L'Union européenne n'interdit pas ce carburant de synthèse. En revanche, pour l'instant, elle ne l'envisage pas comme alternative aux voitures électriques à l'horizon 2035. Cela devrait être l'enjeu de négociations à venir. Enfin, au sujet du moteur Wankel, dont l'atout principal réside dans la compacité, le peu de vibrations et le faible nombre de pièces en mouvement, Mazda vient de le réintroduire comme prolongateur d'autonomie à bord de son SUV MX-30, ce qui ne manque pas d'intérêt.

aurait été banni par Bruxelles. Est-ce vrai ? Enfin, je voudrais vous interroger sur le moteur rotatif Wankel. Ses défauts principaux sont la consommation et la fiabilité. Aujourd'hui, sa fiabilité peut être améliorée sans problème, et pour ce qui est de la consommation, il peut être assisté par un moteur électrique. Pourquoi ne pas utiliser ce genre de solution sur des sportives, puisque son coût est moindre ?
Ishaq Kenzari

Commençons par le carburant synthétique. En matière d'émissions de CO₂, le monde n'est pas noir ou blanc. Il n'y a pas d'un côté zéro émission et de l'autre des rejets massifs. Par exemple, les voitures électriques à batterie ont nécessité l'émission, pour leur production et celle de leurs batteries, d'importantes quantités de CO₂ avant même d'avoir fait leur premier tour de roues. Ces émissions originelles, bien supérieures à celles requises pour la fabrication de voitures thermiques, seront ensuite plus ou moins compensées lors de la vie active de la voiture. Encore faut-il que l'électricité qu'elles consomment soit fortement décarbonée et qu'elles roulent suffisamment longtemps pour pondérer ce surcroît de CO₂ initial. Du côté des voitures

📍 Sport Auto à l'index !

Lecteur assidu de *Sport Auto*, je voudrais savoir quand vous publierez dans le magazine la liste complète mise à jour de tous les essais de *Sport Auto*. Je pense que, la dernière fois que vous l'avez fait, cela devait être dans le numéro 500. Cela date, et cette liste est très pratique pour les collectionneurs de la revue (à défaut de pouvoir collectionner les bolides eux-mêmes).
Christophe Raynaud

Cette question revient régulièrement et nous sommes désolés de ne pouvoir y apporter de solution pour l'instant. Nous disposons en



interne d'un index remis à jour sous forme de fichier Excel qui comporte la bagatelle de... 10 050 lignes ! Cela représenterait une cinquantaine de pages dans le magazine, ce qui est évidemment inenvisageable. Nous réfléchissons depuis longtemps à la possibilité de mettre en ligne notre index sur le site de *Sport Auto*, mais les contraintes techniques et de mise à jour nous en ont dissuadés jusqu'à présent.

📍 Manque de concurrentes

Il était un peu foutraque, votre comparatif autour de la Lotus Emira. Mais très savoureux à déguster également, notamment parce que les voitures qui s'y affrontaient relèvent d'un monde moins irréel que la plupart des autres rubriques de notre magazine favori. J'ai commencé par m'étonner que vous compariez des voitures de gammes et de prix à ce point dissemblables, avant d'admettre que vous ne faites finalement pas un métier si facile : des concurrentes frontales

de la Lotus, hormis peut-être les Porsche Boxster et Cayman 6 cylindres, il n'y en a pas. Et même si avec le malus et les options elle coûte près de deux fois moins cher, j'aurais beaucoup regretté de ne pas voir l'Alpine affronter la Lotus. Question d'histoire et de philosophie. En refermant cet article, je me suis dit que les constructeurs, tout compte fait, ne s'intéressent plus tellement à ces modèles sportifs encore « achetables ».
Jérôme Ledoux

Sans vouloir nous défausser, ces cinq modèles avaient au moins en commun des chiffres d'accélération comparables, entre 4"0 et 4"6 de 0 à 100 km/h. Mais en effet, leurs prix tout compris, par le jeu des options et du malus, variaient du simple au double, voire un peu plus. Quant à la difficulté de trouver des concurrentes directes à la Lotus, elle nous a également interrogés.



McLaren 720S

Comme d'habitude, je faisais mon petit tour dans les rues de La Baule à la recherche de quelques pépites, et j'ai vu cette sublime McLaren 720S devant l'hôtel L'Hermitage.
Zaylow



Lamborghini Urus

De retour de vacances d'hiver, nous avons croisé la route de ce joli coffre de toit, heureusement bien fixé sur son sauvage taureau nommé Urus.
Benjamin Gosselin

ACHETER UNE OCCASION

Texte & Photos
Thomas Riaud

BMW Série 8

De 1989 à 1999 (MkI) A partir de 20 000 €

Vitrine technologique de BMW dans les années 90, la Série 8 n'a pas été un grand succès commercial. **Longtemps boudée en occasion, elle connaît un regain d'intérêt auprès des amateurs de youngtimers. Il est vrai que ses prix sont attractifs, mais encore faut-il bien l'acheter...**

Après les 3.0 CSL et M1, BMW surprend son monde en lançant, en 1989, une somptueuse GT : la Série 8 (type E31). Proposée exclusivement en coupé, cette rivale des Jaguar XJ-S, Porsche 928 et Mercedes 560 SEC séduit d'abord par sa ligne de squal, avec un avant tout en finesse. Rostre aplati, calandre à double haricot extra-fine, phares escamotables et ailes bombées donnent une incontestable prestance à ce beau coupé de 4,78 m de long. Malgré son encombrement, les places arrière ne peuvent convenir qu'à des enfants, et encore. BMW a préféré favoriser le contenu technologique, à la pointe à l'époque : ABS, ordinateur de bord, clim auto, sièges électriques et autres raffinements sont ici livrés de série. La salle des machines, de taille, abrite au lancement un V12 5.0 de 300 ch, issu de la berline 750i. Plus que les performances, assez modestes avec 7"2 pour passer de 0 à 100 km/h et 250 km/h en pointe, cette

850i met l'accent sur le confort. A partir de septembre 1992, la Série 8 se fait bien plus désirable en troquant son V12 de 300 ch contre deux nouvelles moutures, avec tout d'abord un V12 porté à 5,4 l et 326 ch, donnant naissance à la 850 Ci, la seconde, baptisée 850 CSi, recevant un 5,6 l de 380 ch. Si la 850 Ci n'est livrée qu'avec une boîte automatique à 5 rapports, la CSi dispose d'une boîte manuelle à 6 vitesses. A noter que ces dernières versions bénéficient en outre d'une dotation enrichie (systèmes DSC et EDC, hi-fi à 10 HP avec chargeur 6 CD, colonne de direction électrique, différentiel autobloquant avec train arrière à braquage programmé, sièges avant chauffants...). Mais le meilleur arrive ensuite, avec l'introduction en mai 1993 d'une 840i, plus légère et abordable grâce à son V8 4.0 de 286 ch couplé à une boîte mécanique. En juillet 1996, elle se trouve bonifiée sous le nom de « 840 Ci » grâce à une augmentation de la cylindrée à 4,4 l, ce qui profite au couple.

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

Très classique de conception, la Série 8 adopte une coque autoporteuse en acier, permettant en cas de léger accrochage une remise en état à moindre coût hors réseau. L'auto étant basse, vérifiez bien les soubassements et traquez les traces de corrosion, surtout pour les exemplaires provenant d'Allemagne (salage intensif des routes en hiver). A ce sujet, sachez que les silencieux des échappements sont sensibles à la rouille et s'avèrent chers à remplacer : comptez au moins 1700 € rien qu'en pièces ! Avec le temps, les boucliers en composite peints couleur carrosserie, très exposés, peuvent présenter des impacts, et les phares escamotables connaissent parfois un mauvais alignement.

02. TRANSMISSION

Pas sportive lorsqu'elle est dotée d'une boîte automatique, offrant 4 ou 5 rapports selon le modèle, la Série 8 devient plus véloce avec la boîte mécanique. Toutes les transmissions sont réputées fiables, excepté les automatiques présentes sur quelques modèles V8. Il s'agit de la boîte 5HP30, et son remplacement coûte plus de 6 000 €... sans compter la main-d'œuvre. Chose rare, il n'est pas conseillé de vidanger les boîtes automatiques ni de changer les crépines, même à l'approche des 100 000 km, car la crasse présente dedans assure une bonne étanchéité qui disparaît lorsque c'est propre. Enfin, pour les versions équipées d'une boîte manuelle, il faut de temps à autre remplacer l'embrayage, pièce qui coûte 790 €... sans la main-d'œuvre.

03. IDENTIFICATION

La plaque constructeur, située dans le compartiment moteur, sur le passage de roue avant droit, est peu visible car celui-ci se trouve derrière des flexibles. Assurez-vous que le numéro indiqué sur cette plaque soit bien identique à celui présent sur la carte grise.

04. ENTRETIEN

Seuls les exemplaires qui ont toujours été bien suivis doivent retenir votre attention, car ceux qui ont été négligés vont vous revenir très cher, tant l'entretien est onéreux. En effet, pour parcourir 10 000 km par an en 850i, il vous faudra prévoir 3 000 € environ.

05. INTÉRIEUR

L'intérieur a pris un petit coup de vieux avec ses nombreux boutons et son instrumentation orangée. Certains plastiques, de qualité médiocre, peuvent décevoir, mais cet ensemble vieillit bien malgré tout, les rossignols se faisant rares. L'électronique embarquée est importante mais réputée fiable. Cela ne vous dispense pas de tester chaque fonction. Les éventuelles faiblesses concernent les sièges avant électriques : les tirettes permettant de faire basculer les dossiers sont connues pour être fragiles. Il est conseillé d'y aller doucement et de ne pas forcer, les deux moteurs électriques présents dans chaque siège étant devenus introuvables ! Enfin, si le cuir a été bien nourri, il ne doit pas présenter de signe d'usure particulière.

Les essais de Sport Auto

- N° 341 (06/90) **Comparatif : 850i vs Mercedes SL 500 vs Ferrari 348 TB vs Porsche 928 GT**
- N° 347 (12/90) **Match : 850 iA vs Jaguar XJR-S vs Mercedes 560 SEC**
- N° 351 (04/91) **Match : 850i vs Porsche 928 GT**
- N° 371 (12/92) **Essai : 850 CSi**
- N° 377 (06/93) **Contact : 840 Ci**
- N° 388 (04/94) **Match : 840 Ci vs 540i**
- N° 396 (01/95) **Comparatif : 850 CSi vs Aston Martin DB7 vs Jaguar XJ-S V12 vs Mercedes 500 SL vs Porsche 928 GTS**



ATTENTION À NE RETENIR QUE LES EXEMPLAIRES BIEN SUIVIS,
CAR L'ENTRETIEN EST ONÉREUX : **LE REMPLACEMENT DE LA BOÎTE
AUTOMATIQUE COÛTE 6 000 € ET, AVEC LA SUSPENSION PILOTÉE,
CHAQUE AMORTISSEUR COÛTE 1 700 €.**



À L'APPROCHE DES 100 000 KM, IL FAUDRA REMPLACER **LES BARRES STABILISATRICES, LES TIRANTS DE CHASSE ET LES SILENTBLOCS.**

06.

MOTEUR

Pour un achat sans souci, visez le V8, bien moins onéreux en entretien que le V12 et plus communicatif. Dans tous les cas, la distribution est assurée par une chaîne. Le V12 est fiable mais ne supporte pas l'inaction trop longtemps ni un entretien approximatif. Il faut le vidanger tous les 7 000 ou 8 000 km avec de la 10W40 et effectuer une révision dans la limite de 20 000 km, ce qui revient à 1 000 € chez un indépendant et à 1 600 € dans le réseau. En cas d'immobilisation prolongée, les pipes d'admission sèchent, ainsi que la tuyauterie hydraulique et les deux pompes à essence. La Série 8 n'étant plus jeune, le boîtier électronique de l'injection pilotée par un débitmètre (l'unité DME) peut montrer des défaillances. Il y en a deux, et chaque remplacement coûte 1 500 € chez un bon spécialiste indépendant. La pompe à eau, elle, est réputée fragile, tout comme le clapet de reniflard situé à l'arrière du moteur. Enfin, pour vous assurer que le V12 tourne sur tous ses cylindres, regardez les fumées à l'échappement. S'il n'y en a que d'un côté, cela signifie qu'un banc de cylindres est à l'arrêt. De même, la synchronisation des papillons électroniques peut être impossible si un papillon n'est pas d'origine ou grippé.

07.

TRAINS ROULANTS

Sans surprise, cette propulsion (de 1780 à 1900 kg selon version) sollicite beaucoup ses trains roulants, sans compter les années qui passent. A l'approche des 100 000 km, il vous faudra prévoir un remplacement des barres stabilisatrices, des tirants de chasse et des silentblocs, ce qui revient à près de 1 800 € chez un spécialiste avec la main-d'œuvre. Si les amortisseurs classiques – facturés 2 250 € pour le train avant – ne posent aucun souci, l'amortissement piloté peut toutefois faire des siennes. Côté tarif, ce n'est pas la même chose, chaque amortisseur valant 1 700 € pièce, sans compter la main-d'œuvre. Sachez que l'on peut néanmoins les reconditionner pour moins cher. Les capteurs présents dans les roues peuvent se montrer défaillants, rendant l'ABS inopérant. Quant à la direction, elle peut s'avérer imprécise, signe que le boîtier est fatigué. Cette pièce reste coûteuse à remplacer, mais une réfection moins onéreuse demeure possible. Il en va de même du train arrière directionnel, un élément complexe et cher à remettre en état.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« La BMW Série 8 est une superbe voiture, de haute technologie pour l'époque, mais elle n'a rien d'une sportive. Plus que pour ses performances, aujourd'hui assez quelconques, elle s'apprécie d'abord pour son confort exceptionnel et son silence à bord. Mais pour en jouir pleinement, encore faut-il lui prodiguer un entretien suivi, qui peut s'avérer onéreux. C'est le cas des exemplaires ayant été durablement immobilisés ou qui ont été négligés par le passé. C'est une chose hélas fréquente puisque cette auto de rêve s'est retrouvée longtemps affichée à petits prix, si bien que des personnes désargentées se sont laissé convaincre. Il vous faudra acheter un modèle qui a toujours été suivi avec rigueur, même avec de gros kilométrages. L'idéal reste une 850 CSi ou une 840 Ci. »

Jean-Claude Basso,
gérant de BM92, spécialiste BMW indépendant
Tél. : 01.47.90.29.60



OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Cette youngtimer est désormais trop âgée pour figurer dans le réseau. Oubliez cette piste...

Les spécialistes du haut de gamme

La Série 8 étant un modèle rare et prestigieux, elle a toute sa place chez ces pros du haut de gamme. Quitte à payer le prix fort, exigez un modèle soigné au suivi impeccable et à l'historique limpide, avec une garantie totale à la clé.

Les particuliers

Bien sûr, c'est auprès des particuliers que vous aurez la chance de dénicher un bel exemplaire au meilleur prix, mais attention, c'est également ici que se trouve le pire ! Maximisez vos chances en visant un modèle à l'historique clair et doté de toutes ses factures d'entretien afin d'estimer son état réel.

Le club

Naturellement, le très actif **BMW Club de France** paraît incontournable. Mais certains passionnés de la Série 8 ont créé un club réservé à ce modèle, joignable à contact@clubE31.com. Une démarche utile pour glaner de précieuses informations sur cette BMW.

Merci à l'expert **Philippe Sana** (01.48.52.10.58) pour ses conseils, à **Jean-Claude Basso**, gérant de **BM92** (01.47.90.29.60), pour les prix communiqués et à **L'Essence de l'Automobile** (06.75.00.27.38) pour le prêt du modèle photographié, qui est à vendre. Les prochains dossiers seront consacrés à l'**Audi R8 (Mk1)** puis à la **Porsche 911 Carrera (type 991)**.

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 mars pour l'Audi et le 15 avril pour la Porsche.

Les versions

850i

1989 à 1992

Moteur : V12, 4 988 cm³,
300 ch à 5 200 tr/mn
Transmission : BVA 4 ou BVM 5
Poids : 1 790 kg
V. max. : 250 km/h

850 CSI

1992 à 1996

Moteur : V12, 5 576 cm³,
380 ch à 5 300 tr/mn
Transmission : BVM 6
Poids : 1 900 kg
V. max. : 250 km/h

840i

1993 à 1996

Moteur : V8, 3 982 cm³,
286 ch à 5 800 tr/mn
Transmission : BVA 5 ou BVM 6
Poids : 1 780 kg
V. max. : 250 km/h

840 Ci

1996 à 1999

Moteur : V8, 4 398 cm³,
286 ch à 5 700 tr/mn
Transmission : BVA 5 ou BVM 6
Poids : 1 780 kg
V. max. : 250 km/h

BUDGET

Prix : environ 35 000 €

Attention, ça monte doucement mais sûrement ! Révolu le temps pas si lointain où l'on trouvait de beaux exemplaires à moins de 15 000 €. Désormais, il n'y a rien qui vaille le coup à moins de 20 000 €, et les vendeurs les plus gourmands n'hésitent pas à réclamer près de 50 000 €.

Coût des pièces

Embrayage :
2 300 € vers 120 000 km
Pneus AV/AR : 700/850 € par train
(17 pouces) vers 30 000 km
Amortisseurs AV/AR :
2 250/1 420 € par train ou
3 400/3 400 € (suspension
pilotee) vers 100 000 km
Disques/plaquettes AV :
400/220 € vers 50 000 km
Echappement (silencieux) :
2 000 € vers 150 000 km
Révision petit service :
environ 600 € tous les 8 000 km
Révision grand service :
env. 1 200 € tous les 20 000 km

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

Coût de l'assurance

Cas d'une BMW 850i de
145 000 km, année 1992,
valeur 30 000 €

■ CONDUCTEUR A

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

Cotisation annuelle : 732 € T.T.C.
(franchise de 610 €)

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 522 € T.T.C.
(franchise de 610 €)

Tarifs : Jeanne d'Arc Assurances
Tél. : 02.38.53.05.36

LE CHOIX DE SPORT AUTO

Votre priorité sera de dénicher un bel exemplaire à l'historique limpide, avec la possibilité de vérifier la fréquence de l'entretien au moyen des factures. Pour gagner en agrément, l'idéal est d'ordinaire de choisir une boîte mécanique. Mais dans ce cas présent, une 840i ou Ci, plus communicative et légère qu'une V12 – et un peu moins chère à entretenir –, fera votre bonheur.

VERDICT



La Série 8 fait aujourd'hui sourire sur le plan de la sportivité, une modeste M235i faisant bien mieux à tous les niveaux. Mais question design, prestance et confort, elle reste un must. Des qualités qui n'ont pas échappé à de nombreux amateurs avisés, ce qui explique une nette remontée des prix. La Série 8, c'est maintenant... ou jamais !

LES ATOUTS

■ Ligne ■ Exclusivité ■ Encore abordable

LES FAIBLESSES

■ Entretien onéreux (surtout V12) ■ V12 peu communicatif
■ Entretien parfois négligé





GUIDE D'ACHAT

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

Par Jean Bourquin Photos Archives Sport Auto & DR



LE COUP DE CŒUR DU MOIS

Audi R8 V10 GT RWD

- V10 ■ 5 204 cm³ ■ 620 ch
- Poids : 1 570 kg ■ 0 à 100 km/h : 3"4 ■ CO₂ : 344 g/km
- Prix de base : 245 000 € ■ Malus : 50 000 €

Les 620 ch de la R8 Quattro expédiés sur les seules roues arrière, c'est ça, la R8 V10 GT RWD. La juste mesure pour faire de cette sportive en fin de carrière une pistarde de la meilleure espèce, sous réserve de l'équiper des pneumatiques ad-hoc. Train avant franc et glissades de l'arrière

progressives, la R8 GT sort le grand jeu sans transformer l'exercice en épreuve. Et puis il y a le V10 « atmo ». Nos lecteurs savent tout le bien que nous pensons de lui, et c'est vrai que nous ne nous lassons ni de son animalité ni de son punch à haut régime. Il nous manquera.

★★★★☆ 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

| 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 | - | 182 | 54 100 € | 10 448 € | ★★★★☆ | N° 727 |
| Restylage et refonte de la gamme pour la Giulia, qui garde son bloc 2.0 de 280 ch et la transmission intégrale qui va avec. Ledit moteur met mal en valeur un châssis aux petits oignons. | | | | | | | | | | | | |
| GIULIA QUADRIFOGLIO | 510 ch | 1 700 kg | V6 biturbo | 2 891 cm ³ | 307 km/h * | 4"1 | 21"9 | 227 | 95 450 € | 50 000 € | ★★★★☆ | 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 |
| Luxe, voluté et traité intérieur exclusif pour ce dérivé de la BMW M850i Gran Coupé, riche de 91 ch supplémentaires. Le châssis se révèle étonnamment réactif au vu du poids du spécimen. | | | | | | | | | | | | |
| 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° 671/677/681/695/733 |
| Puissance limitée, certes, mais poids contenu et comportement joueur pour l'A110 d'entrée de gamme. Une voiture dont on a du mal à lâcher le volant, malussée dans des proportions supportables. | | | | | | | | | | | | |
| A110 S | 300 ch | 1 135 kg | 4 en ligne turbo | 1 798 cm ³ | 275 km/h * | 4"3 | 22"9 | 160 | 74 500 € | 3 119 € | ★★★★★ | 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. | | | | | | | | | | | | |
| Aston Martin www.astonmartin.com | | | | | | | | | | | | |
| VANTAGE V8 | 510 ch | 1 530 kg * | V8 biturbo | 3 982 cm ³ | 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. | | | | | | | | | | | | |



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 |
|---|-----------|------------|-------------|-----------------------|------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|------------|---------|----------------------|
| VANTAGE ROADSTER | 510 ch | 1 831 kg | V8 biturbo | 3 982 cm ³ | 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 cm ³ | 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. | | | | | | | | | | | | |
| V12 VANTAGE | 700 ch | 1 795 kg * | V12 biturbo | 5 200 cm ³ | 322 km/h * | 3"5 * | - | 315 | 302 017 € | 50 000 € | ★★★★☆ | N° 726 |
| La Vantage s'offre un V12 pour la dernière fois. Un mécanisme qui, à l'usage, s'apparente à un élastique géant avec lequel il est jouissif de jouer. Bémol, les 1 795 kg à vide interpellent... | | | | | | | | | | | | |
| DBII AMR | 639 ch | 1 870 kg * | V12 biturbo | 5 204 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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'inéluçable surcharge pondérale n'interdit pas un gros zeste de dynamisme. | | | | | | | | | | | | |
| BENTAYGA | 550 ch | 2 416 kg * | V8 biturbo | 3 996 cm ³ | 290 km/h * | 4"5 * | - | 302 | 202 487 € | 50 000 € | ★★★★☆ | N° 709 |
| Le SUV Bentley 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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 cm ³ | 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. | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|----------|--------------------|-----------------------|------------|-----|------|-----|-----------|----------|-------|------------|
| 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 |
|  <p>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...</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  Taillée pour le circuit. Motricité exceptionnelle. Moteur. </div> <div style="text-align: center;">  Confort perfectible. </div> </div> | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|----------|-----------------|---|----------|-----|------|---|----------|-----|-------|--------|
| 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. | | | | | | | | | | | | |

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 |
|--|-----------|------------|------------------|-----------------------|------------|------------|--------------|-----------------------------|-----------|------------|---------|--------------------|
| 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. | | | | | | | | | | | | |
| 340 R | 170 ch | 560 kg * | 4 en ligne | 1 999 cm ³ | 209 km/h * | - | - | 148 | 54 840 € | 1 276 € | ★★★★★ | N° 732 |



RÉSISTANTE À L'AIR DU TEMPS

Peu d'électronique, pas de soutien électrique et pas de turbo dans le 4 cylindres 2.0 fourni par Ford. Cette sportive hors du temps part à la chasse aux kilos en supprimant tout ce qui peut être supprimé, avec à la clé une conduite sans filtre. Enivrante.



Poids plume. Moteur Malus supportable.



Polyvalence

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|----------|------------|-----------------------|------------|-------|------|-----|----------|----------|-------|----------------|
| 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. Jouvissive, 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. | | | | | | | | | | | | |
| 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. | | | | | | | | | | | | |


Performance et Endurance

200 dimensions du 13" au 19"




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

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 |
|--|---|------------|------------------|-----------------------|------------|------------|--------------|-----------------------------|----------|------------|--|-------------------|
| Honda www.honda.fr | | | | | | | | | | | | |
| Civic Type R | 329 ch | 1 429 kg * | 4 en ligne turbo | 1 996 cm ³ | 275 km/h * | 5"4 | - | 186 | 55 000 € | 12 552 € | ★★★★★ | N° 733 |
|  | NOUVELLE RÉFÉRENCE Les sportives en mode traction se font rares, et parmi celles qui restent encore en activité, la nouvelle Civic Type R fait aujourd'hui référence. Châssis efficace, toucher de route communicatif et mécanique explosive : on prend, malgré le malus. | | | | | | | | | | ↑ Précision de conduite. Moteur tempétueux. Ergonomie. | ↓ Trop sérieuse. |

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° 715/733 |
| Une petite teigne comme on n'en fait plus, qui, contre toute attente, tient son rang sur la piste. L'i20 N incarne l'esprit GTI de manière sincère, son châssis rigide et tout ce qui va avec aidant. | | | | | | | | | | | | |

Jaguar www.jaguar.com

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|------------|----------------|-----------------------|------------|-------|------|-----|-----------|----------|-------|----------------|
| F-TYPE P450 | 450 ch | 1 781 kg * | V8 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 P450 AWD | 450 ch | 1 780 kg * | V8 compresseur | 5 000 cm ³ | 285 km/h * | 4"6 * | - | 242 | 112 600 € | 50 000 € | ★★★★☆ | N° 733 |
| Son atout principal, c'est son V8 à l'américaine, onctueux, plutôt docile est pas moins attachant. Reste à composer avec la transmission intégrale, source de lourdeur. | | | | | | | | | | | | |
| F-TYPE R | 575 ch | 1 878 kg | V8 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 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. | | | | | | | | | | | | |

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 fleurit 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 | 1 493 kg * | V6 compresseur | 3 456 cm ³ | 290 km/h * | 4"3 | - | 258 | 97 370 € | 48 685 € | ★★★★★ | N° 724 /733 |
| Il y a le V6 expressif mais pas radical. Il y a le mélange subtil entre dynamisme et confort. Il y a la direction sans filtre. Mais il y a des kilos en trop considérant le badge apposé sur le capot... | | | | | | | | | | | | |

Maserati www.maserati.fr

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|------------|------------|-----------------------|------------|-------|---|-----|-----------|----------|-------|------------|
| GHIBLI TROFEO | 580 ch | 1 969 kg * | V8 biturbo | 3 799 cm ³ | 326 km/h * | 4"3 * | - | 283 | 156 300 € | 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 * | - | 318 | 178 750 € | 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'ASSOULPISANT 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 AMG 4MATIC + | 585 ch | 1 945 kg | V8 biturbo | 3 982 cm ³ | 315 km/h * | 3"6 * | - | 292 | 197 850 € | 50 000 € | ★★★★☆ | N° 721/730/733 |
| Le cabriolet SL fait primer l'efficacité sur toute autre considération. C'est réussi, sans le côté scalpel qui élève du grand tourisme au « super-tourisme ». V8 4.0 chaud bouillant. | | | | | | | | | | | | |
| 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. | | | | | | | | | | | | |

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 | 88 169 € | 44 085 € | ★★★★★ | 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 BOXSTER ÉDITION 25 ANS | 400 ch | 1 435 kg * | 6 à plat | 3 995 cm ³ | 288 km/h * | 4"0 * | - | 247 | 96 918 € | 48 459 € | ★★★★★ | N° 733 |
| Il s'agit, dans les faits, du Boxster GTS 4.0 nanti d'une mécanique pleine de vertus mais sans générer l'euphorie. Restent la précision diabolique et la motricité sans faille... | | | | | | | | | | | | |
| 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 s'avoure, 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. | | | | | | | | | | | | |

Style et Qualité

Jantes homologuées TÜV
du 14" au 21"




PLATIN
★★★ WHEELS

f i platinwheelsfrance 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 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. | | | | | | | | | | | | |
| 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 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 | 1 759 kg | 6 à plat biturbo | 3 745 cm ³ | 320 km/h | 2"9 | - | 275 | 215 118 € | 50 000 € | ★★★★★ | N° 711/733 |
| 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 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 détale 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... | | | | | | | | | | | | |
| GHOST BLACK BADGE | 600 ch | 2 490 kg * | V12 biturbo | 6 750 cm ³ | 250 km/h * | 4"7 * | - | - | 426 924 € | 50 000 € | ★★★★☆ | N° 733 |



PARENTHÈSE HORS DU TEMPS
La Ghost Black Badge, ce sont 30 ch supplémentaires par rapport à la Ghost tout court. Autant dire que l'haltérophile V12 n'a aucun mal à déplacer cette enclume, sereine dans le sinueux. Fascinante. Traitée intérieur sobre, en prime.

↑ Ergonomie simple. Poussée du V12. Sérénité permanente.
↓ Stabilité à haute vitesse.

Tesla www.tesla.com

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|----------|-----------------|---|------------|-----|------|---|----------|-----|-------|--------|
| MODEL 3 PERFORMANCE | 483 ch | 1 849 kg | 2 moteurs élec. | - | 261 km/h * | 3"3 | 21"8 | 0 | 59 990 € | 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 |
| Des bonnes dispositions du « 4 à plat » de 234 ch à l'agilité de cabri résultant d'un châssis taillé au poinçon, on se régale au volant de ce coupé compact abordable. L'espèce se fait rare... | | | | | | | | | | | | |
| GR SUPRA 3.0 BVM | 340 ch | 1 577 kg * | 6 en ligne turbo | 2 998 cm ³ | 250 km/h * | 4"6 * | - | 198 | 68 100 € | 20 396 € | ★★★★☆ | N° 727 |
| Son premier mérite ? Exister. La greffe d'une boîte mécanique, dont la commande est guidée dans les règles, ragailardit la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti. | | | | | | | | | | | | |

Volkswagen www.volkswagen.fr

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|----------|------------------|-----------------------|------------|-------|------|-----|----------|----------|-------|--------|
| GOLF GTI CLUBSPORT 4S | 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 : QUE DE NOUVEAUTES !



■ Nous vous avons déjà annoncé deux magnifiques journées sur le circuit Bugatti les 28 avril et 28 août afin de fêter le centenaire des 24H du Mans dignement. N'attendez pas pour vous inscrire car les places sont prisées et de nombreuses GT sont déjà engagées.

Alors en 2023, Sport Auto Experience se diversifie et vous a préparé deux nouveautés ! La première sera une journée sur le circuit de Magny-Cours le 15 mars pour un Track Day en Open Pit-Lane (GT + de 800 kg et voitures

de course admises) avec XP Développement en s'appuyant sur l'expérience de Xavier Pompidou (7 participations aux 24H du Mans). La seconde nouveauté se tiendra le 4 mai dans un lieu secret de Paris dédié à la passion automobile où vous partagerez un dîner étoilé autour d'autos incroyables. Un modèle ultra exclusif d'une marque automobile mythique vous sera révélé à cette occasion. L'équipe Sport Auto Experience est impatiente de vous retrouver sur ses événements !



Billetterie Track Day Magny-Cours 15 mars :
<https://bit.ly/XP-SAE>



Billetterie Track Day le Mans 28 avril :
<https://bit.ly/SATDavril2023>



Billetterie Dîner Parisien 4 mai :
<https://bit.ly/SAEdinerMai23>



Billetterie Track Day le Mans 28 août :
<https://bit.ly/SATDaout2023>



Inscription à la Newsletter :
<https://bit.ly/SportAutoExperience>



LAMBORGHINI BORDEAUX



Consommations (l/100 km) 14,5l. Emissions de CO₂ : 328 g/km.



LAMBORGHINI BORDEAUX

Concessionnaire Officiel

Lamborghini Bordeaux a le plaisir de vous présenter la nouvelle Huracán Tecnica : Le dernier modèle présenté de la gamme Huracán qui offre l'expérience de conduite la plus pure qui soit, associée à la liberté d'une utilisation quotidienne. La Tecnica est équipée d'un V10 atmosphérique de 5,2 litres et 640 chevaux, elle arbore un nouveau look accentuant son aérodynamisme amélioré, une stabilité et une facilité d'utilisation accrues.

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



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 Spider

10/18, 1.885 km, Rosso Corsa, cuir noir, full carbone int., 1^{ère} main.
295.000 €

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 €**

GTC4 Lusso V12

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

F599 GTB

08/06, 9.920 km, Rosso Corsa, cuir cuoio Daytona
169.900 €

F430

04/05, 33.400 km, noir, cuir noir, céramiques, pack carbone
105.000 €

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



DISTRIBUTEUR OFFICIEL







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



DEALER OF THE YEAR
Depuis 2016

www.caterham-sv.com

02 37 47 83 33

svautomobile@wanadoo.fr

© droits réservés www.ferrari.com 03-21



ASTON MARTIN Paris

6 - 10 Rue de la Cavalerie – 75015 Paris
23-25 Avenue F. Roosevelt – 75008 Paris

+33 1 53 86 72 72
+33 1 40 75 20 85

contact@astonmartinparis.com
contact@astonmartinparis.com



Aston Martin Vantage GT8
08/2019 - 50 km - 259 900€



Aston Martin Vantage AMR
12/2020 - 6 000 km - 179 900€



Aston Martin DBX
09/2022 - 3 700 km - 269 900€

ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy – 33700 Mérignac

+33 5 56 16 21 00

contact@astonmartinbordeaux.com



Aston Martin DBS Superleggera
11/2019 - 28 300 km - 295 725€



Aston Martin Vanquish Zagato
05/2017 - 3.800 km - 505 500€



Aston Martin DBX
04/2021 - 12 000 km - 205 600€

ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace – 98000 Monaco

+377 97 97 86 50

contact@astonmartin-monaco.com



Aston Martin DBS Superleggera
11/2018 - 13.900 km - 288 000 €



Aston Martin Vanquish
01/2014 - 7.500 km - 160 000 €



Aston Martin DBX
10/2021 - 1.500 km - 192 000 €

RÉSEAUX



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





OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT



Ferrari Roma

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



Ferrari F8 Tributo

Année : 2020
Km : 10 954
Couleur extérieure : Rosso Corsa
349 900 €



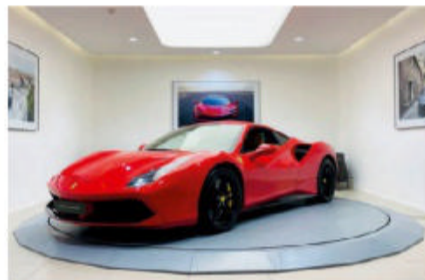
Ferrari Portofino

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 €



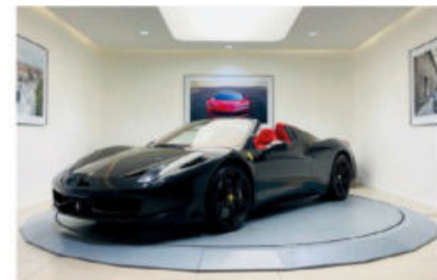
Ferrari F8 Spider

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 488 Spider

Année : 2016
Km : 18 875
Couleur extérieure : Rosso Corsa Met.
264 900 €



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 458 Speciale

Année : 2014
Km : 41 238
Couleur extérieure : Nero Daytona
349 900 €



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.



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
6.000 km, bleu Intenso, cuir nero, options **115.866 €**



Levante GranSport 350 cv 12/20
22.000 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, T.O... **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 €**



MASERATI APPROVED



LAMBORGHINI URUS S

Lamborghini Urus S : les performances, le design et l'exclusivité évoluent, révélant une force encore plus grande et une perception accrue du luxe. Le Urus S est le super SUV le plus accompli, celui qui allie capacité maximale et confort sur n'importe quel terrain et état de la route. Préparez-vous à vivre un style de vie de luxe élevé dans le tout nouveau Super SUV de Lamborghini. Ce dernier passe le 0 à 100 km/h en 3,5 secondes



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

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

PASSION
AUTOMOBILES



ACCES • PREMIUM • SPORT • PRESTIGE



AUDI SPORT MULHOUSE



LAMBORGHINI
CANNES | LYON | MULHOUSE



BENTLEY LYON



SEAT COLMAR | MULHOUSE | EPINAL



AUDI MULHOUSE | EPINAL



PORSCHE MULHOUSE | DIJON



MAZDA EPINAL | DIJON | NANCY



CUPRA
COLMAR | EPINAL | MULHOUSE



ŠKODA COLMAR | MULHOUSE | EPINAL



PASSION OCCASIONS MULHOUSE | VIENNE



KIA DIJON



HONDA COLMAR | DIJON

26 CONCESSIONS, 11 MARQUES, 8 VILLES
www.passionautomobiles.fr

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

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

RÉSEAUX



RS 7 Sportback 600 ch tiptronic
11/19, 35 000 km, cuir Valcona noir/rouge, Pk style carbone, Pk Assist. Ville, sgs & châssis Sport RS, TO couli. pano., B&O 3D, **164 900 €**



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 €**



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 €**



E-tron advanced 55 quattro 408 ch Edition One
03/19, 30 500 km, cuir Valcona noir/gris, Pk Assist. Route / Station., Pk Rangement & coffre, sgs AV. chauff. à mémo., Matrix LED, clé confort, TO pano. verre, B&O 3D, **65 900 €**



A6 Berline 50 TDI 286 ch quattro tiptronic
12/19, 93 300 km, cuir Valcona allroad noir/gris, Pk int. allroad, Pk Assit. 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



Q5 Avus 40 TDI quattro 204 ch S tronic
10/20, 83 500 km, cuir Milano noir, volant Sport S line multi., Matrix LED, TO couli. pano., gar. 24 mois, **42 990 €**



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 mois, **124 400 €**



Q5 Sportback S line 35 TDI 163 ch S tronic
08/22, 11 500 km, cuir/tissu noir/gris, sgs AV chauff., caméra AR, Matrix LED, TO pano. verre, B&O, gar. 24 mois, **63 465 €**



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, **42 990 €**



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, **33 900 €**



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 €**



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



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 DBX707 707 ch
01/23 - 310 km - 268.000 €



Bentley Continental GTC W12
03/19 - 37.350 km - 228.000 €



Bentley Bentayga V8 First Edition
06/21 - 14.000 km - 255.000 €



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



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



Bentley Continental GTC V8
01/22 - 10.000 km - 265.000 €



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



Ferrari 812 Superfast
11/20 - 13.950 km - 352.000 €



Aston Martin DB11 V8
07/18 - 9.810 km - 163.000 €



Bentley Continental GT W12 First Edition
06/18 - 7.800 km - 219.000 €



Bentley Flying Spur W12 First Edition
09/20 - 27.500 km - 235.000 €



Ferrari SF90 Stradale
02/21 - 5.110 km - 530.000 €



Audi R8 V10 Plus quattro S
01/16 - 43.000 km - 136.000 €



Bentley Continental GT V8
01/21 - 21.300 km - 235.000 €



Bentley Flying Spur V8 S
02/17 - 53.500 km - 119.000 €



Ferrari Roma
08/21 - 400 km - 288.000 €



Lamborghini Urus
03/21 - 14.910 km - 335.000 €



Bentley Continental GT Speed
10/21 - 2.000 km - 289.000 €



Bentley Continental GT W12 Speed
10/13 - 53.500 km - 104.000 €



Ferrari Portofino M
07/21 - 5.240 km - 299.000 €



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



McLaren 600LT
03/19 - 7.100 km - 248.000 €



Mercedes-Benz C63 Cabriolet AMG
02/20 - 28.500 km - 99.000 €



Mercedes-Benz SL 63 AMG
05/22 - 2.500 km - 225.000 €



Rolls-Royce Dawn Black Badge
10/19 - 17.530 km - 495.000 €



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



Mercedes-Benz AMG GT C
12/19 - 2.100 km - 155.000 €



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



Rolls-Royce Cullinan
07/19 - 16.560 km - 445.000 €



Porsche 911 GT3 Touring
11/22 - 200 km - 258.000 €



**Mercedes-Benz AMG GT 63 AMG
4Portes**
03/19 - 22.600 km - 148.000 €



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



Ford Mustang Fastback Bullit
07/20 - 11.000 km - 69.000 €



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



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



Mercedes-Benz E63 AMG SW S 4Matic+
09/21 - 31.000 km - 119.000 €



BMW M2 CS
09/21 - 20.000 km - 93.000 €



Porsche Cayenne Turbo GT
04/22 - 6.050 km - 235.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
05/18 - 59.000 km - 115.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG Edition 1
06/19 - 26.000 km - 219.000 €



Range Rover V8 S/C 525 ch LWB
08/20 - 18.600 km - 147.000 €

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

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



992 Carrera S Cabriolet
05/21, 9 880 km, Argent GT, Tout Cuir Sport - Tex Noir surpiqûres Craie, 179 900 €



992 Carrera 4S
08/19, 28 900 km, Blanc Carrara, Tout Cuir Gris Ardoise surpiqûres Craie, 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 Carrera 4 GTS
07/17, 47 900 km, Gris Quartz, Cuir & Alcantara Noir, 139 900 €



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



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



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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

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

Taycan Sport Turismo
06/22, 12 900 km, Gris Volcano, Tout Cuir Noir, 114 890 €

Cayenne Turbo S
03/17, 44 900 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir & Crème, 89 900 €

Macan GTS
10/16, 28 090 km, Bleu Saphir, Pack Cuir Noir, 76 900 €

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



FOR THE DRIVERS



F 245 gCO₂/km

Venez essayer la nouvelle Emira chez votre concessionnaire Lotus Monaco



Range Rover Sport SVR Pack carbone
03/19, 63.000 km, gris, 1^{ère} main
119.900 €



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



Fiat 500 Elect Cab La Prima
2021, 31.155 km, 1^{ère} main
31.900 €



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



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



INEOS GRENADIER

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



CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue Lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com



COLOMBO CHALLENGE



Consommations (l/100 km) : mixte (en cours) – Emission CO₂ (g/km) : à partir de 195



LOTUS EMIRA



FOR THE DRIVERS

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

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



Lotus 3-11 Road Version
2018, 9 950 km,
Noir/Or
PSD



Maserati GranTurismo S 4.7
09/2008, 70 831 km,
Griso Alfieri, cuir noir.
PSD



Porsche 991 Turbo S PDK 580 ch
01/2016, 24 200 km,
Blanc, cuir noir
PSD



Seat Ateca Cupra 2.0 TFSI 300 ch
10/2019, 55 600 km, 1^{ère} main
Gris Rhodium métal, cuir noir
PSD



Maserati GranSport
07/2006, 53 155 km,
Gris Métal, cuir/tissus
PSD



Lotus Elise 220 Sport
12/2019, 7 000 km,
Blanc métallisé, Alcantara
PSD



Maserati Gran Sport
09/2005, 89 500 km,
Noir métallisé, cuir/tissu noir
PSD



Ferrari 458 Italia Coupé
07/2011, 23 500 km,
Rosso Corsa, cuir noir
PSD

Spécialiste Ferrari et Maserati depuis plus de 15 ans • Officiel Lotus et KTM X-BOW région Sud-Est depuis 2015
Transport de véhicules - Gardiennage accès sécurisé 7/7 - Restauration & entretien - Carrosserie & personnalisation

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



THE FUTURE BEGAN IN 1963

LAMBORGHINI MONACO

Concessionnaire officiel

24 Avenue de Fontvieille
98000 MONACO
Tél : +377 97 98 70 45
Arnaud NICOT : 06 43 80 17 20
anicot@segondauto.com



SELEZIONE
CERTIFIED PRE-OWNED



Lamborghini Huracán V10
425 000€ - 2021 - 6 500 km



Lamborghini Aventador V12
295 000€ - 2012 - 20 600 km



Lamborghini Huracán V10
215 000€ - 2015 - 17 710 km



Lamborghini Huracán EVO V10
285 000€ - 2021 - 19 500 km



Lamborghini Urus V8
319 000€ - 2022 - 8 415 km

www.dealermonaco.lamborghini.fr

RÉSEAUX

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



TROUVEZ VOTRE BMW D'OCCASION.



BMW M3 Coupé
29/01/2001
126 846km
43 900€



BMW M5 Berline
16/02/2016
81 097km
64 988€



BMW Z3M Coupé
26/07/1999
127 821km
49 900€



BMW M440i Cabriolet
24/02/2022
2 782km
87 485€



BMW 330e Touring
11/12/2019
62 875km
47 480€



BMW 745e
28/10/2019
45 522km
74 488€

BMW CHARRIER

53 rue de la Jominière - 49300 Cholet
02 41 71 05 84 - contact@charrier.net.bmw.fr



Distributeur officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

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



Distributeur officiel à Paris



Rare Porsche Boxer (981) GTS boîte mécanique - 02/16, 32 500 km, rouge, cuir noir, très belles options, Française - 89 500 €

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

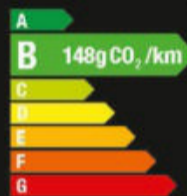
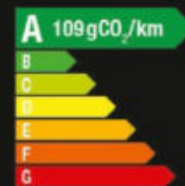
Atelier & Showroom - 45 rue Cambronne - 75015 Paris - contact@beaumontautomobile.com
Tél : 01 45 51 38 60 - Steven : 06 12 69 25 61 - Aurélien : 06 72 14 84 92



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

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



WWW.MOTEURETSENS.COM



Mercedes AMG GT Black Series
12/21 - 7 800 km - 474 900 €
Cuir/Alcant. noir, pk carbone ext. AMG, arceau, caméra AV, Burmester



Ferrari 488 Pista Spider
12/20 - 9 400 km - 629 900 €
Alcantara noir, Lift, sgs baquets carbone, diffuseur + options carbone



McLaren 765LT Spider
12/21 - 8 780 km - 550 000 €
Alcantara noir, Lift, B&W, clim, options int. & ext. Carbone



Ferrari 488 Spider
05/17 - 34 900 km - 239 900 €
Cuir bleu Sterling, susp. Lifter, sgs Daytona, échap. Sport, kit carbone



Porsche 991 Speedster
10/19 - 1 660 km - 374 900 €
Full cuir noir, Lift, Bose, Pack Sport Chrono, Pack Luminosité, caméra Arr.



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



Porsche Carrera GT
10/04 - 26 400 km - 1 370 000 €
Cuir Ascot Brown, diffuseur AR carbone, clim, Litronic, pédalier alu

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**



PINSON®
AUTOMOBILES

UN UNIVERS AUTOMOBILE MULTIMARQUE

1 rue des Pinsons, 45520 Cercottes



Tél: 02 38 86 17 69 • ventes@pinsonautomobiles.fr • www.pinsonautomobiles.fr



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



De Vinci DB 721 Adele
09/22, 300 km, 90.000 €
Freins Perf, Garde-Boue, Bois Type Yacht



Jaguar F-type R 550 AWD
09/16, 41.300 km, 82.900 €
Sièges Perf, Toit Pano, 4x4



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 911.2 4S Cab
07/17, 25.500 km, 139.900 €
Tout cuir, Echapp Sport, Pack 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^{er} main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

Ferrari F12 Berlinetta - 04/15 - 11 500 kms
1^{er} 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
Exemplaire 085, Blue liquid / Frozen white - PSD

SPÉCIALISTES



Porsche 911 T 2.4

05/73, 250 ch, 95 800 km, cuir noir, BVM, véhicule en parfait état, nouvelle couleur Bahia Rot mais pas de restauration, 95 000 € (TVA 17 % non-déductible)

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Porsche 997 GT2 RS Clubsport 246/500 - 299 900 €, 12/10, 18 100 km, or. Fr., film bloc avant, 90 L, rév. OK



Ferrari Testarossa Monodado (Classiche) - 170 000 €, 07/87, 28 900 km, état exceptionnel, expertisée, courroies OK



Porsche 992 Targa 4 GTS PDK - 269 000 €, 12/21, 7 600 km, 36 k€ d'options, 1^{ère} main Arpajon, TVA récup



Aston Martin DB11 Volante - 194 900 €, 06/18, 2 100 km, 1^{ère} main, Fr, caméra Av/Arr, sièges ventilés, B&O



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



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



Porsche 964 RS - 230 000 €, 1992, 80 200 km, dossier complet except., origine Sonauto, matching, superbe état



Porsche 991 GT3 PDK Clubsport - 159 900 €, 10/14, 6 600 km, Chrono, Lift, baquets, Porsche Approved



Porsche Taycan Turbo S - 169 500 €, 12/21, 9 500 km, display, TO pano., Burmester, PDCC Sport, tête-haute



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



Ferrari 812 GTS - 535 000 €, 12/20, 4 300 km, Pozzi 1^{ère} main, Xpel intégral, display, Lift, int. Carbone



Aston Martin Vanquish Zagato - 559 000 €, 09/17, 3 990 km, FR, 1^{ère} main, peinture Q unique, 75/99 ex.

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM: @lartdelautomobile

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



Aston Martin DB11 Volante
01/19 - 24 900 km - 199 000 €
Black bodypack, insert cuir, Bright Chrome



Porsche 991 GT3 Touring
04/18 - 7 080 km - 189 900 €
PDLS+, Bose, Lift, caméra de recul



Maserati GranTurismo MC 4.7
12/17 - 60 900 km - 119 900 €
JA 20" MC, int. & ext. carbone



BMW i8
12/14 - 21 900 km - 79 900 €
JA 20" Turbine, Harman Kardon



Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo
12/20 - 30 900 km - 134 900 €
JA 22" Orione, Pack Nerissimo, TO pano.



Lamborghini Urus
07/18 - 81 990 km - 258 900 €
TO pano, échap. acier brossé, B&O 3D



Maserati Levante GranSport SQ4 430
11/20 - 28 900 km - 92 900 €
Pack Nerissimo, jantes 21", TO, phares LED



Audi Q5 S line 55 TFSI e quattro S tronic
05/20 - 36 900 km - 55 900 €
JA LM 21", cuir Nappa noir, SportPaket +



Mercedes C63 AMG
11/16 - 63 900 km - 69 900 €
JA AMG, échap. Sport, int. carbone



Mercedes GLC 63 AMG S 4Matic V8
10/18 - 59 900 km - 79 900 €
JA AMG 20", Pack Chrome ext., Pack Confort



Porsche 997 S Cabriolet
07/05 - 125 500 km - 54 900 €
JA 19", Pack Chrono, régul., OdB, clim. auto.



Smart Brabus Exclusive Cabriolet
09/12 - 7 200 km - 20 900 €
Cuir complet CARIBEX, Radar AV/AR

CALENDRIER TINSEAU TEST DAYS 2023



Inscriptions sur www.tinseau.com

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

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

Vos annonces

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

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

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

* Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 16 mars**



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 488 Pista Spider
11/20, 1.863 km, Giallo Triplo Strato, bandes bleues, alcantara bleu, full Carbone • **Prix sur demande**

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, suspension 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 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
05/18, 14.864 km, grigio Silverstone, cuir nero, surpiques 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 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 488 Spider
09/17, 59.000 km grigio Silverstone, cuir couio, écussons, caméra • 214.900 €

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

PAGID

PAGID RSL



RSL pour utilisation sportive et circuit

PAGID RSC



RSC pour disques en carbone céramique



Les plaquettes Brembo Sport HP 2000 sont destinées à une utilisation routière sportive. Elles sont silencieuses, homologuées et procurent de très bonnes performances.

www.atomix-r.fr - Freinage Hautes Performances
01.43.80.16.03 - Distribution en France - info@atomix-r.fr

brembo
Racing



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins

brembo

Disques, kits et plaquettes disponibles pour la plupart des sportives et supercars : Audi RS et R8, Ferrari, BMW M, Lamborghini, Maserati, AMG, Porsche, Renault RS, Subaru...

ATOMIX-R

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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

**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 456 GT BVM6**08/97, 91.297 km, gris Titanio, cuir Charcoal, historique complet, gros entretien récent • **79.900 €**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 • **30.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Porsche 356 BT5**01/61, 64.669 km, bleu, intérieur noir • **99.900 €**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**Jaguar XK 140 OTS**05/56, 3.695 km, gris clair, cuir Bordeaux, restauration complète • **134.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**MG TD MK 2 Compresseur**01/52, 20.608 km, noir, cuir noir, restauration complète • **49.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr*Papa Maman Papi...***MOI****MOI, JE RÉVOLUTIONNE****J'ai pas attendu
MAI 68...****VULCANET.SHOP****ACCESSOIRES & SERVICES**

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Achat Vente Voitures Sport & Prestige

SPÉCIALISTE DEPUIS 1969

☎ 06.61.38.81.31 ■ francismagana@orange.fr

31, avenue de Grande-Bretagne, 31300 Toulouse

| | |
|--|---|
| 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 | McLaren 720 S Luxury, échap. Sport, rouge métal Amarante... 08/18 |
| Maserati GranTurismo S 4.7, grigio granito, pk carbone..... 2009 | Aston Martin DB9 Coupé 5.9 V12 477 ch Touchtronic, 65.000 km...12/08 |
| Jaguar Portfolio XE, gris, cuir noir, TO, toutes options..... 11/15 | Lotus Esprit Turbo Essex N°2, bleu, cuir rouge..... 1982 |



Porsche Taycan Turbo S
04/21, 3.808 km, noir, cuir noir, pack Sport Design carbone, 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, Bornit, 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



Porsche 997 Carrera S Cabrio Tiptronic 3.8 L 355 CV
2007, 92.000 km, noir Basalt, cuir noir, S. Chauffants, Bose, Parktronic, xénon, PASM, JA 19 Turbo, options, carnet à jour • **57.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera GTS PDK 3.8 L 430 CV
2015, 39.000 km, rouge carmin, cuir / alcantara noir, Bose, TOE, Tempomat, Pack GTS + Carbone + Chrono, PSE, options • **124.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Mercedes-Benz S600 V12
08/96, 76.950 km, noir, cuir exclusif étendu noir, réfrigérateur, Sound System, JA 18 AMG • **38.900 €**
AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Mercedes-Benz SLS AMG V8 571 cv
2010, 31.000 km, gris mat, cuir noir, sièges chauffants, carnet complet, Française • **250.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Porsche Boxster 718 BVM 6 2.0 L 300 CV
2018 (AM), 39.000 km, gris argent GT, cuir noir, S.C Sport, Apple Car Play, Tempomat, Bose, Clim auto, PCM 4, PSE, options • **59.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 991 Carrera Cabrio PH 2 PDK 3.0 L 370 CV
2017 (AM), 54.000 km, jaune racing, cuir noir, SECV 4 P Sport, caméra, Tempomat, PASM • **99.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Lamborghini Urus
2022, 6.500 Km, noir, cuir, vision nocturne, 6 modes de conduites, toit pano., Hi-Fi B&O 3 D, JA 22' • **350.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Aventador S LP740-4
2017, 18.000 km, Verde Mantis, alcantara, full carbone et baie moteur, protection complète XPEL. • **375.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Porsche Boxster S 981 PDK 3.4 L 315 CV
2013, 90.000 km, bleu aqua, cuir noir, SEC Sport, volant SD 3 branches, Aide parking, xénons, options • **55.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 997 Targa 4 PDK PH 2 3.6 L 345 CV
2009, 89.000 km, blanc Carrara, cuir bleu nuit, SECM Sport, Pack chrono, PCCB, PASM, Tempomat, options • **75.900 €**
First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Lamborghini Huracan EVO RWD
2021, 7.500 Km, Grigio Nimbus, cuir noir, surpiques rouges, lift, caméra de recul, Apple Car Play • **275.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



Lamborghini Huracan EVO Coupé
2020, 16.744 Km, Bleu Nethuns, alcantara, surpiques rouges, Apple Car Play, lift, XPEL, Akrapovic • **330.000 €**
Lamborghini Bordeaux (33) - 05.56.99.03.74
Bruno Dubois - b.dubois@lamborghini-bordeaux.fr
www.bordeaux.lamborghini.fr



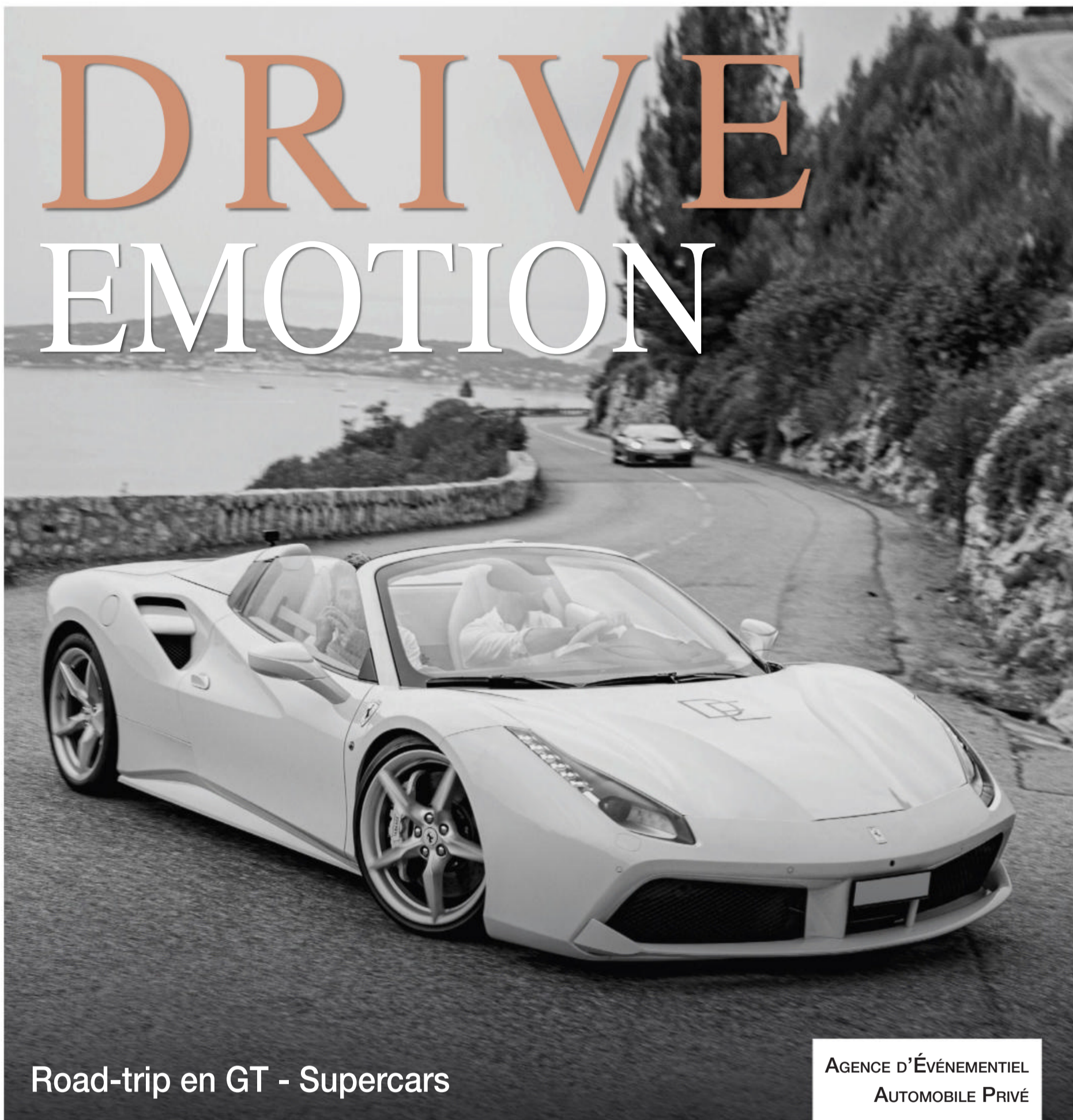
Patrim One
assurances

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

DRIVE EMOTION



Road-trip en GT - Supercars

AGENCE D'ÉVÉNEMENTIEL
AUTOMOBILE PRIVÉ

Rejoignez-nous sur l'un des 9 road-trips proposés cette année avec votre GT / Supercar ou l'une de nos voitures pour vivre des expériences uniques, émotions, sensations, fun garantis !

Dernières places disponibles :
Retrouvez le calendrier sur le site drive-emotion.com

L'ADN:
Convivialité,
Partage,
Passion,
Gastronomie,
Prestige,
Détente
& Relaxation



Drive Emotion | Agence d'événementiel automobile privé
drivemotionclub@gmail.com | www.drive-emotion.com

© Sébastien 07 72 33 62 36 & Pierric 06 50 20 58 78



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



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 €**



Mini Clubman John Cooper Works BVA
03/18, 47.000 km, blanc nacré, cuir Cross Puntth 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

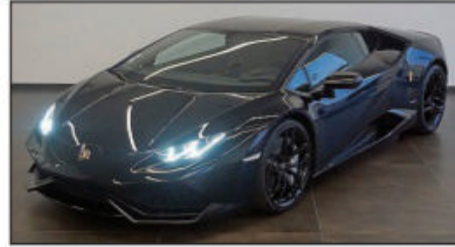
Maserati CLG Motors Riviera (83) - Emmanuel Vincent
04 93 33 26 33 - e.vincent@clgmotors.com



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



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 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 • **PSD**
Bentley Service Mulhouse - Emmanuel Cuenot
emmanuel.cuenot@passionautomobiles.fr
+33 3 89 312 314



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

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.

DEPUIS 2005

* Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

CONTACT
01 69 41 88 92
www.paintshield-france.fr

ADRESSE: info@paintshieldfrance.fr
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE



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.



Audi RS 6 Avant 4.0 TFSI 560 ch quattro tiptronic
05/15, 118 700 km, cuir Valcona Audi Exclusive noir/gris, Pk alu mat, Pk Dynamique +, Audi park assist, sgs AV/AR chauffants, vision nocturne, vision 360°, B&O • **65 900 €**
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



Porsche Panamera 4 V6 3.0 Hybrid 462 ch PDK
05/18, 62 650 km, ITC noir, échap. Sport, clim 4 zones, JA 21, caméra, PDLS+, roues AR directrices, Servotronic+, TO pano, Bose • **89 900 €**
Centre Audi Lemauviel Exclusive (14)
David Schwartz - 06 78 74 33 95



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., • **36 990 €**
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., • **32 990 €**
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. • **39 900 €**
Audi Saint-Marcel Laon (02) - 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu - 06 68 17 82 08



Audi 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. • **34 990 €**
Audi Saint-Marcel Laon (02) - 03 23 27 99 97
Geoffroy Jallu - 06 68 17 82 08

POUR UNE PARUTION DANS LE PROCHAIN NUMÉRO, VOS ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR **AU PLUS TARD LE JEUDI 16 MARS.**

VOTRE ANNONCE DANS **Sport auto**

PROFESSIONNELS

Pour vos annonces, consultez notre service publicité :
01 41 33 57 73 / pub.sportauto@reworldmedia.com

OFFRE SPECIALE

1 MOIS

29€

2 MOIS

+ 3° MOIS OFFERT

49€



Mc Laren P1
04/15, 6.300 km, jaune, intérieur tout carbone, GPS, Traking System, état neuf • **Prix sur demande**

VOTRE ANNONCE PAR EMAIL

pub.sportauto@reworldmedia.com

Envoyez votre photo en haute définition avec le texte. Mentionnez vos noms et téléphone, nous vous rappelons pour le paiement par CB.

VOTRE ANNONCE PAR COURRIER

Sport Auto "Petites Annonces"

TSA 70002, 8 rue Barthélémy Danjou - 92100 Boulogne Billancourt.

Marque : _____ Modèle : _____

Année : _____ km : _____ Descriptif : _____

Prix : _____

Nom / Prénom* : _____ Téléphone : _____

Adresse* : _____ Mail : _____

* Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

RÈGLEMENT

CB n° _____ Validité _____/_____/_____

Chèque à l'ordre de REWORLD MEDIA CONNECT

Signature obligatoire : _____

Pour tout renseignement concernant le passage de vos annonces : 01 41 33 57 73 de 9h à 17 h (du lundi au vendredi).



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



le nouveau nom de

Rétra
ASSURANCES

Qualtra
ASSURANCES

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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 **Rétra+**, 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

Rétra+ 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 330894846. N°ORIAS : n°0700752 (www.orias.fr) - Création : designa.fr.



UN PARKING **INTÉGRALEMENT*** PRIVATISÉ
ACCESSIBLE 24/7
QUARTIER BEAUGRENELLE
5500M2
190 LARGES PLACES
SÉCURITÉ MAXIMALE



ENTRÉE/SORTIE EN MOINS DE 3MIN 


SPA AUTOMOBILE 

CENTRE UPGRADE 

ACHAT/VENTE/RECHERCHE DE VÉHICULE 

FINANCEMENT OPTIMISÉ 

UNE PRISE ÉLECTRIQUE SUR CHAQUE PLACE 

SUMERDAYS : JOURNÉES CIRCUIT & EVENTS 

2 CENTRES EN FRANCE 

**UN LIEU DÉDIÉ AU MONDE DE L'AUTOMOBILE DE PRESTIGE
ENCADRÉ PAR DES PROFESSIONNELS**

*PAS DE NIVEAU PRIVATISÉ DANS UN PARKING PUBLIC, PAS DE CLIENT TAUX HORAIRE, PAS DE CLIENT EXTÉRIEUR :
L'ENSEMBLE DE NOTRE STRUCTURE EST LIÉE À VOTRE UNIVERS



RETROUVEZ-NOUS SUR
www.SUMERVAULT.FR

ET SUR
CONTACT@SUMERVAULT.FR
TEL : 06 81 02 96 91

ACCESSOIRES & SERVICES

20 KID 23 CUP



Racing Kart Organisation

DIMANCHE 29 JANVIER

DIMANCHE 19 MARS

SAMEDI 15 AVRIL

DIMANCHE 21 MAI

DIMANCHE 2 JUILLET

SAMEDI 2 SEPTEMBRE

DIMANCHE 22 OCTOBRE

SAMEDI 25 NOVEMBRE

69€ TTC
PAR COURSE
PAR PILOTE

DE
7 À 13
ANS

SMS
JUNIOR CUP

www.rko.fr

01 69 95 00 00

ACCESSOIRES & SERVICES

29^e SPORT & COLLECTION

500 FERRARI CONTRE LE CANCER

2 > 4 Juin 2023



CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

Renseignements : www.sportetcollection.info

06 83 78 82 39

ACCESSOIRES & SERVICES



32%
de réduction

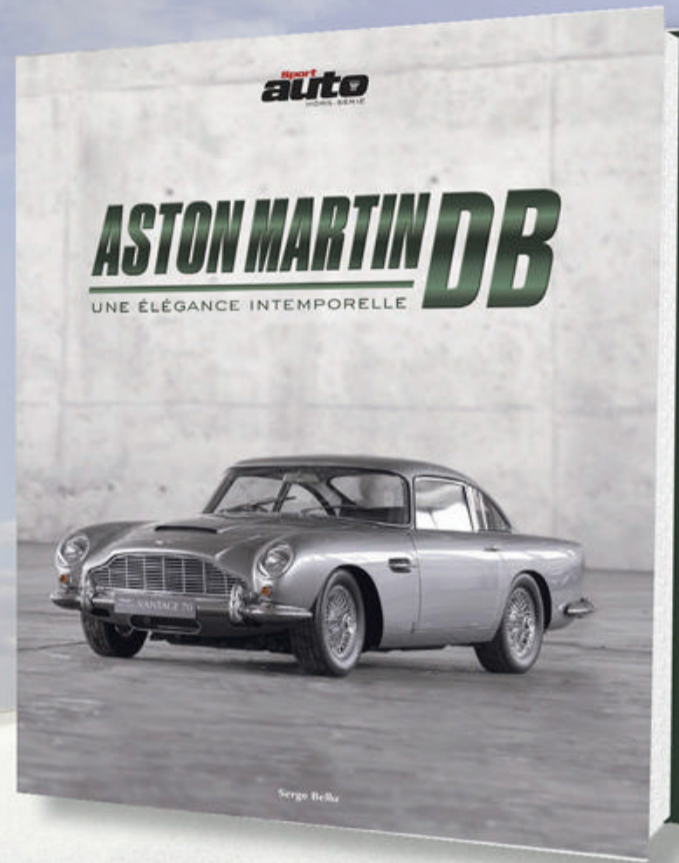
1 n° de Sport Auto/mois
+ 1 Guide F1/an
+ 1 hors-série/an
+ ASTON MARTIN DB,
une élégance intemporelle

=
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

1 JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

-32%

#M041 #D1399120

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 editrice 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.)

SPORT

152.

ENQUÊTE F1

En 2026, la part d'hybridation sera accrue dans la puissance des Formule 1, et le V6 thermique sera dégonflé en parallèle. Ce défi d'ingénierie semble stimuler les motoristes. Ford revient même dans la course.

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

Porsche Media

ENDURANCE

Les protos hybrides en piste

La nouvelle catégorie LMDh, avant d'affronter les Hypercars en Europe, a fait ses débuts aux Etats-Unis aux 24 Heures de Daytona. Mauvaise pioche pour les Porsche, qui ont raté leur entrée, mais très bonne surprise de la part d'Acura. Tout semble possible en Endurance en 2023 !

156



Laurent Villaron

140

STUDIO

Tyrrell-Ford 006 (1973)



Red Bull Media

146

FORMULE 1

Que nous réserve la saison 2023 ?



Scuderia Ferrari Media

150

FORMULE 1

Les coulisses de l'intersaison



STUDIO Tyrrell-Ford 006 (1973)

LE SUCCÈS EN TOUTE SIMPLICITÉ

Si les Lotus de Colin Chapman ont souvent pris le risque d'innover, l'équipe Tyrrell a longtemps préféré jouer la carte du classicisme. **Une approche payante : cette Tyrrell 006 à la facture très conventionnelle a permis à Jackie Stewart de remporter son dernier titre mondial, il y a cinquante ans.**

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron



A

vec ses grandes dents, son nez proéminent et sa petite mèche, Ken Tyrrell était un vrai bonheur pour les caricaturistes. Le moins que l'on puisse dire est que le manager anglais a su faire très bon usage de son appendice nasal. Chargé à partir de 1960 de représenter Cooper en Formule Junior (la Formule 3 de l'époque), Tyrrell avait un flair incroyable pour dénicher de nouveaux talents. Dès la fin de l'année 1960, il

attirait l'attention de Gérard Crombac (futur créateur de *Sport Auto*) sur les compétences d'un jeune pilote moto récemment converti aux quatre roues. A peine John Surtees avait-il pris le volant d'une voiture de course que Tyrrell avait senti le potentiel qui n'a pas manqué de se confirmer.

En 1964, Surtees devient au volant d'une Ferrari le seul champion du monde moto de l'Histoire à être sacré aussi en Formule 1. Cette année-là, Ken Tyrrell repère une autre pépite : un certain Jackie Stewart. L'Écossais n'a encore jamais piloté la moindre monoplace ! En faisant signer un contrat à cet ancien champion de tir, Tyrrell ne se doute pas qu'il vient de mettre dans sa manche un atout qui le portera au firmament. Au volant de sa Formule 3, Stewart remporte 14 courses sur 16 ! Cette performance lui ouvre les portes de l'équipe BRM en Formule 1 dès la saison suivante, mais comme cela se pratique couramment à l'époque, Stewart court en parallèle aussi en F2 et en F3, toujours pour le compte de Ken Tyrrell.

Son talent ne peut pas grand-chose face au manque de compétitivité des désuètes Cooper. Pour 1966, Tyrrell cherche une autre solution. Gérard Crombac le met en relation avec Jean-Luc Lagardère, qui vient de lancer de manière tonitruante Matra en compétition. Après un court galop d'essai, un accord est passé : Tyrrell engage dès 1966 des châssis Matra en Formule 2 pour Stewart et un jeune talent belge,

dénoté Jacky Ickx (toujours ce sacré flair !). On connaît la suite de l'histoire : Tyrrell et Stewart seront choisis pour représenter Matra en Formule 1 en 1968. Et si l'Écossais manque de peu le titre mondial cette année-là, il se rattrape la saison d'après en devenant champion du monde au volant de la Matra couleur bleu de France propulsée par le fameux V8 Ford Cosworth. Le début d'une longue et belle aventure entre la marque française et l'équipe anglaise ? Malheureusement, non !

En cette fin d'année 1969, Matra signe un partenariat avec Simca, qui appartient au groupe Chrysler. Il n'est dès lors plus question qu'une Matra soit équipée d'un moteur Ford Cosworth. Or Jackie Stewart ne croit pas en un V12 développé par la marque française et il tient à continuer de courir avec ce qu'il considère comme le meilleur moteur du plateau. Ken Tyrrell a beau avoir dans sa besace un pilote champion du monde et un V8 Cosworth, il a toutes les peines à trouver un châssis. Les constructeurs engagés en F1 ne sont pas vraiment d'accord pour aider un concurrent potentiel aussi redoutable. Une association avec un Jack Brabham désireux de bientôt tirer sa révérence est un moment envisagée, mais l'affaire ne se conclut pas.

Un coup de maître

Pour la saison 1970, Ken Tyrrell n'a d'autre choix que de se tourner vers un nouveau constructeur de châssis : March. Seulement, dès la première journée d'essais de Jackie Stewart au volant de cette monoplace, Ken Tyrrell comprend que cette solution ne lui permettra pas de défendre le titre mondial de son pilote fétiche. C'est ce jour-là, alors que la March 701 n'a même pas été présentée au public, qu'il décide de devenir constructeur.

Dans le plus grand secret, l'ancien négociant en bois (d'où son surnom de « bûcheron ») approche un ingénieur : le très posé Derek Gardner, avec lequel il partage la frustration de ne pas être devenu pilote de la RAF. Gardner n'a encore jamais dessiné de Formule 1. En tant ●●●



L'un des objectifs de l'ingénieur Derek Gardner a été de bien alimenter en air cet imposant aileron arrière.



TECHNIQUE

Moteur : **V8 atmosphérique à 90°**, Ford Cosworth DFV Cylindrée : **2 993 cm³**

Alésage x course : **85,7 x 64,8 mm**

Distribution : **2 arbres à cames en tête**

Alimentation : **injection Lucas**

Puissance : **470 ch à 10 800 tr/mn** Couple : **37 mkg à 7 000 tr/mn**

Transmission : **propulsion, Hewland FG 400 à 5 rapports** Embayage : **Borg & Beck bidisque**

Châssis : **monocoque en aluminium, carrosserie en fibres de verre**

Suspension AV : **triangles superposés, combiné ressort-amortisseur inboard, barres antiroulis**

Suspension AR : **bras supérieur, deux bras inférieurs parallèles, deux jambes de poussée, combiné ressort-amortisseur inboard**

Freins : **disques ventilés inboard à l'arrière**

Roues : **alliage léger 13 pouces (AV & AR : 9,0/20,0 puis 9,2/20,0 & 13,1/24,0 puis 14,1/24,0)**

Pneus : **Goodyear Empattement : 2 390 mm**

Voies : **1 600 mm Poids : 560 kg**

"Je ne pense pas que beaucoup de pilotes auraient pu exploiter la 006 à son maximum. **C'est pourquoi je tiens François Cevert en si haute estime.**"

Jackie Stewart



Pour rester fidèle au moteur V8 Ford Cosworth, Ken Tyrrell et Jackie Stewart n'ont pas hésité à rompre avec Matra, avec qui ils ont été champions du monde en 1969. Et ils n'ont pas eu à le regretter !



Comme en témoignent ses formes plus anguleuses et l'apparition de pontons latéraux, la Tyrrell 006 a tenu compte de quelques innovations introduites par la révolutionnaire Lotus 72.

qu'ingénieur chez Ferguson, sa contribution se limitait alors à l'adaptation d'une traction intégrale sur certaines voitures de course. Parmi elles : la Matra MS84 qui ne fit que quelques courses.

L'ingénieur anglais accepte la proposition de Tyrrell, sans se douter de ce qui l'attend. *« Je ne savais pas si j'étais capable de dessiner une Formule 1. Si j'en avais su autant à l'époque que maintenant, ma réponse aurait certainement été négative, confiait-il en 1973 à Gérard Crombac. Mais dans mon enthousiasme, j'ai pensé que, si je gardais la tête froide, je pourrais peut-être m'en tirer. J'ai donc accepté et j'ai quitté Ferguson. Lorsque j'ai vu à la télévision la présentation officielle de la March, je me suis rendu compte de l'ampleur de la tâche que j'avais acceptée. J'étais paralysé de trac à l'énoncé de toute l'expertise qui semblait avoir présidé à sa conception. Ken avait posé comme condition que la voiture devait être compétitive dès sa première sortie. Cela signifiait qu'elle devait être simple. »*

Pari tenu ! La Tyrrell 001 fait ses débuts en grands prix au Canada, lors de l'une des dernières courses de la saison 1970. A son volant, Jackie Stewart y signe la pole position ! La première création de Derek Gardner montre d'entrée de jeu sa performance. De quoi renforcer la confiance de l'ingénieur novice...

De la 001 à la 006/2

Pour la saison 1971, il fait évoluer ce premier modèle avec les châssis 002 et 003, tous deux dotés d'un large bouclier avant. Au volant de ces monoplaces simples et efficaces, Jackie Stewart et son équipier François Cevert réalisent un festival. Après avoir décroché cinq victoires, le pilote écossais gagne son deuxième titre mondial alors que son élève français remporte le dernier grand prix de la saison, aux Etats-Unis. Pour Ken Tyrrell, c'est la gloire dès la première saison complète en tant que constructeur ! La réussite de la simplicité face à l'audace de la Lotus 72 qui innove avec sa forme en coin.

La saison 1972 sera toutefois plus difficile. Déjà, Jackie Stewart est souffrant. Il ne peut donner son plein potentiel et doit même manquer une course. L'organisation de l'équipe est par ailleurs un peu déstabilisée par quelques sorties de route de ses pilotes. Les débuts de la nouvelle voiture, prévus à Monaco, sont repoussés.

Cette 005 (qui sera déclinée en 006 en fin de saison) est en rupture sur plusieurs points avec ses devancières. Gardner a clairement pris en compte les bienfaits des innovations introduites par la Lotus 72. Il ajuste sa création inédite en conséquence avec l'objectif de fabriquer une voiture plus légère, plus petite et plus agile. Son châssis se montre plus anguleux et plus ramassé. Dans le but de centrer les masses, un thème très à la mode à l'époque, l'empattement est réduit de plus de 4 cm.

A des fins aérodynamiques, de volumineux pontons latéraux apparaissent dans le but de canaliser le flux d'air vers l'aileron arrière. Ils accueillent les réservoirs d'huile. A l'inverse de Lotus, Gardner recourt toujours à un bouclier avant dans lequel il loge les radiateurs

d'eau. A l'instar de son adversaire numéro 1, la nouvelle Tyrrell adopte des freins inboard, même si Stewart n'est pas fan de cette option pour des raisons de sécurité. Le V8 Cosworth est désormais alimenté en air par une imposante cheminée profilée, placée au-dessus du casque du pilote.

Cette auto inédite était censée démarrer au Grand Prix de France aux mains de François Cevert, mais le pilote français sort et endommage l'auto dès ses premiers tours aux essais. Ses débuts sont repoussés au Grand Prix de Grande-Bretagne, disputé à Brands Hatch, avec Stewart, cette fois. Une fois encore, le plan est contrarié : l'Ecossais sort de la route dans le virage de Druids. Après analyse, il apparaît que cette sortie trouve sa cause dans des vibrations provoquées par les freins inboard avant. Décision est prise d'installer les freins avant dans les roues. C'est dans cette configuration que démarre enfin la 005 au Grand Prix d'Autriche, deux courses plus tard. A son volant, Stewart mène la première partie de l'épreuve avant de baisser au classement, en raison de problèmes de pneus.

Le concept de la nouvelle venue est toutefois jugé suffisamment prometteur pour qu'un châssis 006 – identique – soit confié à François Cevert lors des deux dernières courses de la saison 1972. Cette tournée nord-américaine révèle d'ailleurs le plein potentiel de la nouvelle arme de Tyrrell : Jackie Stewart s'impose au Canada et les deux équipiers signent même le doublé au Grand Prix des Etats-Unis ! Pas de doute, la dernière création de Derek Gardner est bien née.

Les deux premiers grands prix de la saison 1973 ne confirment pas cet élan mais Stewart retrouve la première marche du podium en Afrique du Sud. Un nouveau châssis est bientôt construit : le 006/2 (l'appellation « 006 » devient alors un nom modèle et non plus un simple numéro de châssis). A son bord, le pilote écossais s'impose sous la neige de Silverstone à l'International Trophy (hors championnat), puis en Belgique, à Monaco (entérinant l'agilité recherchée), aux Pays-Bas (où Stewart cueille une vingt-sixième victoire qui lui vaut de dépasser Jim Clark dans le livre d'or de la F1), et enfin en Allemagne où il triomphe de manière magistrale.

Une campagne efficace mais pas pour autant d'une facilité déconcertante, comme l'explique Jackie Stewart : *« Cette auto se comportait bien, mais elle avait parfois des réactions un peu brutales. Il était quelquefois nécessaire de contrebraquer et ainsi elle pouvait dans certains cas suivre cette direction. L'équipe Tyrrell manquait alors un peu d'expertise concernant la suspension. La 006 était délicate à conduire sur les pistes bosselées car nous n'avions pas trouvé le bon équilibre en matière d'amortissement. Je ne pense pas que beaucoup de pilotes auraient pu l'exploiter à son maximum. C'est pourquoi je tiens François Cevert en si haute estime. »*

Si Stewart parvient à remporter son troisième titre mondial à l'occasion du Grand Prix d'Italie, François Cevert perdra malheureusement la vie au volant de la 006 lors des essais du Grand Prix des Etats-Unis. ●

FORMULE 1 Les enjeux de la saison 2023

FORMULE 1 QUI VA PERCER ?

Red Bull devrait maintenir son niveau de performance en début de saison, mais l'écurie championne pourrait ensuite souffrir des restrictions de développement que lui impose la FIA pour dépassement de budget. Au contraire de Mercedes et Ferrari, qui auront plus de latitude dans l'optimisation de leur F1.

Par Lionel Froissart



Lorsque paraîtra ce magazine, les nouvelles monoplaces seront en train de tourner sur le circuit de Sakhir à Bahreïn. Là même où sera donné le coup d'envoi de la saison 2023 une semaine plus tard ⁽¹⁾. Alors que ce championnat est prévu pour être le plus long de l'Histoire avec 23 courses au calendrier (l'an dernier, l'annulation du Grand Prix de Russie avait ramené la saison à 22 courses), les équipes n'auront que ces trois jours de tests

pour découvrir le potentiel réel de leur voiture. Pour les pilotes, le temps d'adaptation sera drastiquement plus court avec une journée et demie au volant, sauf panne pénalisante durant le roulage. Jamais les équipes n'auront disposé d'aussi peu de temps pour préparer une saison. Alors, au soir de ces trois journées, de nombreuses questions resteront sans réponse.

(1) Grand Prix de Bahreïn, le 5 mars à 16 h (heure française).

La stabilité technique va-t-elle favoriser le spectacle ?

Après la révolution technique de la saison précédente, une période de calme s'imposait pour permettre aux ingénieurs d'exploiter le potentiel des machines qu'ils ont conçues pour plusieurs saisons. Le département technique de la FIA a toutefois apporté des aménagements pour colmater les quelques failles entrevues en 2022. La priorité a été d'éradiquer le phénomène de rebonds de retour avec celui de l'effet de sol. L'une des solutions retenues a été de relever la hauteur de caisse des monoplaces de 15 mm supplémentaires après les ajustements décrétés en septembre dernier. Pour 2023, la FIA voulait 10 mm de plus, mais des écuries s'y sont opposées, dont Red Bull, qui considère avoir été pénalisée par cette décision. La partie arrière centrale du plancher a également été rognée, toujours pour « calmer » le comportement des voitures à haute vitesse. Ces mesures pourraient resserrer la hiérarchie. Le développement des ailerons avant sera lui aussi limité, toutes les nouveautés devant

recevoir l'aval des services techniques de la FIA. Mercedes et Aston Martin l'ont appris à leurs dépens l'année dernière. La mauvaise nouvelle concerne le poids des monoplaces qui ne baisse pas et reste à 798 kg. En partie à cause de l'arceau de sécurité qui est renforcé (à la suite de l'accident de Zhou à Silverstone). Selon la plupart des pilotes, ce poids élevé rend leurs F1 parfois désagréables à piloter et même dangereuses en cas d'accident, leur inertie augmentant la force des impacts. Frisant la tonne au départ d'une course, les F1 ont doublé de poids en l'espace de cinquante ans et sans doute atteint la limite acceptable. A force de renforcer les structures de sécurité, les monoplaces risquent de devenir des missiles difficiles à ralentir lors d'un accident. Du côté des unités de puissance, aucun changement : le développement des moteurs est gelé depuis le début de la saison dernière (même chose concernant les carburants). Les seules modifications doivent bénéficier à la fiabilité.

Quelle marge de progression pour Red Bull ?

L'équipe championne du monde et Max Verstappen ont terminé l'exercice précédent en trombe. Toutefois, Red Bull a vu ses adversaires se rapprocher en fin de saison. Aussi, la prudence a été privilégiée à Milton Keynes à l'heure d'élaborer la RB19 qui sera la sœur jumelle de la monoplace de 2022, comme l'a confirmé Christian Horner : « La RB18 était une si bonne voiture, c'est logique de rester dans la continuité. Le règlement est encore immature (sic), donc il y aura des évolutions. » Reste à savoir à quel point Red Bull sera freinée dans son développement à cause des limitations qu'elle doit respecter suite à son dépassement de budget. Elle disposera d'environ 10 % de temps en moins en soufflerie et simulation. Bien sûr, Horner,

qui n'est jamais dans la demi-mesure, joue le catastrophisme et anticipe. « C'est certainement un handicap important que nous porterons la majeure partie de l'année », prédit le patron de Red Bull, qui insiste toutefois sur sa confiance en son équipe et ses techniciens : « Ils ont fait un travail phénoménal en essayant de maximiser les passages auxquels nous avons droit dans la soufflerie, mais seul le temps nous dira quel effet cela aura sur la piste. » Une chose est sûre, Christian Horner ne voit pas son équipe dans le rôle de favorite, même si tout l'y incite : « On a eu une saison incroyable en 2022. Vu ce que l'on a fait l'an dernier, on aura évidemment ce statut. Mais ça ne signifie rien. Les favoris seront ceux qui auront la meilleure voiture à Bahreïn. »

“NOTRE STATUT NE SIGNIFIE RIEN. LES FAVORIS SERONT CEUX QUI AURONT LA MEILLEURE VOITURE À BAHREÏN.”

Christian Horner (Team Principal de Red Bull)



Max Verstappen (Red Bull)



Red Bull RB19

FORMULE 1

Les enjeux de la saison 2023



Quel sera l'effet Vasseur à la Scuderia Ferrari ?

Le moteur ou Vasseur ? Lequel des deux sera le principal atout de Ferrari cette saison ?

Frédéric Vasseur n'est pas arrivé à Maranello avec une baguette magique mais avec son expérience du management. Il possède les qualités pour remettre dans la bonne direction une équipe déboussolée. Le Français s'est donné quelques semaines pour comprendre le fonctionnement de la Scuderia et pour aller à la rencontre de ses hommes. Viendra ensuite le temps des ajustements. Outre l'arrivée de Vasseur, Ferrari peut s'appuyer sur quelques points de force. La SF-23 est une évolution de la voiture de 2022 qui ne présentait pas de défauts majeurs. C'est surtout du côté du moteur qu'il fallait trouver de la fiabilité. Le V6 Ferrari hybride est peut-être le plus puissant du plateau, mais les motoristes de Maranello avaient le plus grand mal à dompter cette cavalerie. Depuis le mois d'octobre, Ferrari a donc travaillé à rendre fiable son moteur. Si l'unité de puissance se met au diapason du châssis de la nouvelle monoplace, les tifosi peuvent espérer de grandes choses et Frédéric Vasseur établir un plan de bataille conforme aux ambitions de ses patrons. Car Benedetto Vigna, le directeur général, l'a répété cet hiver : Ferrari doit retrouver les sommets, Benedetto rappelant que « le deuxième est le premier des perdants ». Vasseur, désormais chef de la Scuderia, est prévenu. Il lui faudra aussi maintenir la paix des braves entre ses deux jockeys Charles Leclerc et Carlos Sainz. Ce qui sera peut-être sa principale source de maux de tête.

Frédéric Vasseur (Ferrari)



L'équipe Mercedes aura-t-elle comblé son handicap ?

L'année dernière, Mercedes a souffert une partie de la saison à cause du marsouinage, ce phénomène de rebonds

ressuscité par le retour en force de l'effet de sol, conséquence d'un nouveau règlement technique faisant la part belle à l'aérodynamique. C'est ce champ d'exploration inédit qui a égaré l'équipe Mercedes. Celle-ci avait présenté la monoplace la plus originale avec un arrière quasi dépourvu de pontons. Mike Elliott, à la tête du département

“LA SOUFFLERIE NOUS A DONNÉ LES BONNES RÉPONSES SUR LA QUESTION DE SAVOIR OÙ TROUVER LES TEMPS AU TOUR.”

Mike Elliott (directeur technique de Mercedes)

technique, juge que c'est aller un peu vite en besogne que d'accuser cette philosophie aérodynamique singulière mais qu'il reconnaît très complexe à exploiter. « Une fois que vous avez emprunté cette voie, il est très difficile de copier quoi que ce soit d'autre. » Selon Elliott, c'est l'important marsouinage qui a masqué les vraies lacunes de la W13, mais pas le concept même de la voiture. Depuis, « la soufflerie nous a donné les bonnes réponses sur la question de savoir où trouver les temps au tour », expliquait le directeur technique en tirant le bilan de la saison 2022, tout en rassurant sur les perspectives pour 2023 : « Nous avons une bonne idée de ce que nous devons faire pour que cela ne nous arrive plus. Mais en F1, on ne sait jamais. » Chez Red Bull, on se méfie quand même de l'équipe allemande. « Il y a eu beaucoup de développement l'an dernier, et l'on voit qu'ils étaient bien plus compétitifs à la fin de la saison. »



Aston Martin AMR 23



Aston Martin, la surprise de la saison ?

Attention, danger. L'équipe Aston Martin est menée d'une main de fer par le très exigeant (et impatient) Lawrence Stroll. Le recrutement

d'Alonso concrétise les ambitions de l'homme d'affaires canadien. Stroll n'a pas racheté une écurie de F1 et la marque Aston Martin juste pour faire plaisir à son fils Lance et lui offrir un volant. Le business dicte chacune de ses décisions. Et contrairement à la plupart des milliardaires séduits par la F1, il a également investi dans le développement de l'équipe anglaise. Il a réuni les budgets pour la doter d'une usine ultramoderne avec les outils de simulation et de soufflerie indispensables. Ce dont Fernando Alonso a pris conscience avant de signer pour son ami Stroll : « Aston Martin F1 prend les mesures nécessaires pour gagner dans un avenir proche. L'équipe est déterminée à devenir une prétendante au championnat et fera tout ce qu'il faut pour y arriver. » Toujours sympa avec ses anciens employeurs, l'Espagnol juge même qu'Aston Martin se donne plus de moyens qu'Alpine et affiche de plus grandes ambitions. Reste la réalité de la piste. La fin de saison 2022 des monoplaces vertes a été prometteuse. Une place au pied du podium des constructeurs est concevable. Mais si Fernando Alonso affirme qu'il saura se montrer patient, il ne faudrait pas que l'attente des progrès se prolonge, au risque de voir l'ambiance se dégrader. Pour l'instant, Mike Krack, le directeur de l'équipe, se sent capable de maîtriser la fougue du bouillant pilote espagnol, comme il l'a expliqué à la presse anglaise cet hiver. « Je suis un chef d'équipe qui agit différemment des autres. Je ne cherche qu'à faire progresser l'équipe. C'est important pour moi d'y intégrer Fernando. » D'après lui, la mauvaise réputation d'Alonso, souvent accusé d'être « un tueur d'équipe », n'est pas un sujet. Nous nous permettons quand même de souhaiter bonne chance à Krack si les choses ne tournent pas rond dans les stands et sur la piste pour Aston Martin.



Mercedes F1 W14



Le duo Ocon/Gasly peut-il faire gagner Alpine ?

L'été dernier, en l'espace d'une semaine, l'équipe Alpine a perdu Fernando Alonso et son remplaçant désigné, le prometteur Oscar Piastri, ce dernier préférant accepter l'offre ferme de McLaren. Pour combler ce vide, l'équipe française a bataillé dans les coulisses pendant des semaines pour arracher Pierre Gasly aux griffes de Franz Tost, le patron d'AlphaTauri, qui tenait à garder le Français pour son expérience et ses qualités techniques. Gasly étant encore sous contrat avec la marque Red Bull jusqu'à la fin de la saison 2023, c'est Helmut Marko qui a posé ses conditions. Il ne voulait pas lâcher Gasly pour rien. Red Bull ayant financé sa carrière, il était question d'un retour sur investissement. Alpine a sorti le carnet de chèques et voilà donc Gasly associé à Ocon, un ami d'enfance que leur parcours en parallèle a éloigné un temps. Les deux jeunes hommes disent être rabibochés et affirment qu'ils seront capables de collaborer dans l'intérêt du team. Beaucoup d'observateurs qui connaissent le caractère des deux Normands et tout ce qui les sépare en doutent. Ce qui serait une mauvaise nouvelle pour l'équipe française et contre-productif pour la carrière des deux protagonistes.



Des trois débutants, c'est l'Australien Oscar Piastri (à gauche) qui est le plus attendu au premier virage. Il est précédé d'une réputation de petit génie. A lui de le prouver sur la piste, mais il lui faudra pour ça battre son coéquipier, l'excellent Lando Norris. De Vries (au centre) semble le mieux armé en matière d'expérience. Tout le contraire de Logan Sargeant (à droite).



Oscar Piastri (McLaren)

Nyck de Vries (AlphaTauri)

Logan Sargeant (Williams)



Que peuvent espérer les trois débutants du peloton ?

Des trois rookies que le public va découvrir cette saison, le nouveau pilote Williams

Logan Sargeant est celui qui présente le C.V. le moins convaincant. Jusque-là, l'Américain n'a pas beaucoup gagné dans les catégories inférieures. Vice-champion de F3 en 2020, battu par un certain Oscar Piastri, il doit beaucoup à sa nationalité américaine, la même que celle du fonds d'investissement qui a racheté Williams, d'être en F1. D'autant que cette dernière se développe aux Etats-Unis et souhaitait un pilote U.S. sur la grille.

Logan Sargeant dit vouloir apprendre et s'inspirer de l'expérience du très rapide Alex Albon. Il affirme toutefois : « Je pense que les qualifications sont mon point fort. » Voilà le genre de déclaration qu'il faudra ressortir après quelques grands prix.

Oscar Piastri est, lui, présenté comme une pépite. Associé au redoutable Lando Norris,

l'Australien se montre prudent sur ce qu'il peut réaliser lors de sa première saison : « Mon objectif pour 2023 est d'apprendre autant que je peux. Les résultats viendront naturellement. »

Enfin, de gros espoirs reposent sur le Néerlandais Nyck de Vries qui est le plus expérimenté des trois. C'est devenu une rareté de voir un pilote de 28 ans arriver en F1, malgré sa déjà longue carrière (titré en EuroCup, Formule Renault, F2, champion du monde de Formule E, réserviste Mercedes). « Je suis l'un des gars les plus âgés, le voyage a été long jusqu'ici », s'amuse le Néerlandais, soulagé d'avoir été recruté par AlphaTauri. Jusqu'à Monza en septembre dernier, où il a remplacé Albon, de Vries n'avait jamais eu l'occasion de courir en F1. Il va débarquer dans son écurie, à côté d'un Yuki Tsunoda qui n'a pas encore ébloui ses employeurs par son apport technique et sa clairvoyance en course. Voilà une chance de plus pour le sympathique Néerlandais de briller à peu de frais.



FORMULE 1

DANS LES COULISSES DE L'INTERSAISON



01

DPPI

Ils ne sont pas les meilleurs amis du monde. Mais Max Verstappen et Lewis Hamilton ne sont pas idiots, et insistent sur le respect qu'ils éprouvent l'un pour l'autre. Après tout, ils sont les mieux placés pour savoir que ce qu'ils font au volant d'une F1 s'approche du sublime.



02

Mercedes F1 Media

Mick Schumacher a perdu sa place de titulaire, mais il ne fait pas une mauvaise affaire en devenant le réserviste de Mercedes (et McLaren). En signant pour l'équipe managée par Toto Wolff, le jeune Allemand a de bonnes chances de voir sa carrière rebondir.

SAMEDI 21 JANVIER

Wolff dans la tête d'Horner L'Autrichien lassé

La saison n'est pas encore commencée que déjà Toto Wolff (Mercedes) et Christian Horner (Red Bull) se cherchent des poux. L'inimitié entre les deux hommes ne date pas d'hier. Horner n'est jamais avare d'un tacle à l'adresse de sa tête de turc préférée. Toto se dit fatigué d'y répondre. Ce qui lui a fait dire, à l'occasion d'une interview pour le *Times*, alors que le patron autrichien passe le cap de ses dix ans à la tête de l'équipe Mercedes : « Je vis dans sa tête sans payer de loyer. Ce gars est obsédé. »

DIMANCHE 22 JANVIER

Mick Schumacher courtoisé Tost le voulait

Franz Tost, qui dirige l'équipe AlphaTauri, semble un peu déçu du processus de recrutement du nouveau pilote de son écurie, en remplacement de Pierre Gasly : « Si cela n'avait tenu qu'à moi, j'aurais aimé avoir Mick (Schumacher) dans la voiture », a-t-il avoué. Oui, mais voilà, ce n'est pas lui qui décide, mais plutôt Helmut Marko, le puissant consultant de Red Bull chargé de la filière jeunes. Il a préféré Nyck de Vries, qui est à la fois prometteur,

expérimenté et plus facile à libérer de ses différents contrats avec Mercedes.

LUNDI 23 JANVIER

01 Hamilton et Verstappen Début de bromance

A plusieurs reprises cet hiver, Lewis Hamilton et Max Verstappen ont répété qu'ils n'avaient aucune animosité particulière l'un envers l'autre. « Les gens (NDLR : il ne dit pas "les journalistes", mais ça revient au même !) aiment raconter qu'il y a un problème entre Max et moi. Mais je le respecte. » Et le Britannique de souligner qu'il ne reproche rien au Néerlandais concernant la fin chaotique du championnat 2021. « Il a fait tout ce qu'il avait à faire en 2021, alors pourquoi aurais-je un problème avec lui ? Il a été performant durant chaque week-end, personne ne pourra lui enlever cela. » Le pilote Mercedes doute toutefois que Verstappen, d'une autre génération, ait autant de considération à son endroit. Ce qu'a réfuté Verstappen : « Je n'ai aucun problème avec Lewis. C'est l'un des plus grands pilotes, donc bien sûr que s'il a la voiture pour, il pourra se battre à nouveau pour un titre. » Toujours au sujet d'Hamilton, le pilote Red Bull

reconnaît qu'il a simplement plus d'affinités avec les pilotes de sa génération que sont les Leclerc, Russell ou encore Albon...

MARDI 24 JANVIER

Massa parle d'Alonso Un coéquipier difficile

Des trois champions du monde qu'il a côtoyés chez Ferrari, Felipe Massa reconnaît que le plus redoutable fut Fernando Alonso. Et pas seulement à cause de l'efficacité de l'Espagnol en piste. « C'est certain, il a été le plus dur de mes équipiers. Tout d'abord, c'était un pilote incroyable. Mais c'était difficile de travailler ensemble au sein de l'équipe. En fait, elle était coupée en deux. Et en fin de compte, ce n'était pas une bonne chose. Pour ma part, je ne me sentais pas assez fort pour travailler, pour que l'équipe m'écoute. C'était assez difficile. Mais cela m'a aussi permis d'apprendre des choses. »

Miami s'adapte au succès Des tribunes agrandies

Le premier Grand Prix de Miami organisé en 2022, malgré quelques défauts de jeunesse, avait fait le plein de spectateurs, laissant aux portes du circuit des dizaines de fans déçus de ne pas avoir de place. L'organisateur, propriétaire du Hard Rock Stadium, sur la pelouse duquel sera aménagé le paddock cette année, a prévu de doter les tribunes de 3 000 places supplémentaires. Les très rémunératrices places donnant accès au paddock club seront également plus nombreuses, business oblige.

VENDREDI 27 JANVIER

Ben Sulayem Dans le collimateur de Londres

Il ne se passe pas une semaine sans qu'un dossier embarrassant ne vienne encombrer le bureau du président de la Fédération

Ces deux-là ne s'arrêtent jamais.
Dernière punchline en date, signée
Toto Wolff sur Christian Horner :
**"Je vis dans sa tête sans payer de loyer.
Ce gars est obsédé."**

Un parlementaire britannique accuse Mohammed Ben Sulayem de discriminer **“Sir Lewis Hamilton, votre pilote le plus franc”, pour le priver de “commentaires sur les pays aux bilans abyssaux en matière de droits, notamment Bahreïn et l’Arabie saoudite”.**

Par notre envoyé spécial **Lionel Froissart**



03

DPPI



04

Scuderia Ferrari Media

Nikolas Tombazis a été désigné par le président de la FIA pour être en prise directe dans le paddock avec les principaux acteurs de la F1. Attaqué de toutes parts, Mohammed Ben Sulayem a en effet décidé de prendre du recul par rapport à la F1. A vérifier sur la durée...

Ferrari mérite le titre du meilleur lancement de la saison. Sobre et sans paillettes mais efficace. Après une présentation statique, la nouvelle SF-23 a pris la piste de Fiorano, pour le plus grand plaisir des tifosi qui se prennent à rêver d'un retour au sommet de leur Scuderia.

internationale de l'Automobile (FIA). Affaire des bijoux (d'Hamilton), censure des propos « politiques », valeur de la F1, etc. A chacune de ses prises de parole ou presque, Mohammed Ben Sulayem s'attire des critiques. Cette fois, c'est un membre de la Chambre des lords du Royaume-Uni, Lord Scriven, qui, via un courrier très argumenté, dénonce le comportement du patron de la FIA qui n'aurait pas eu la délicatesse de répondre à la demande de précisions de la Chambre des lords au sujet de la multiplication des grands prix de Formule 1 dans les pays du Moyen-Orient. « Près d'un an s'est écoulé depuis que vous avez reçu cette lettre, et pourtant, nous n'avons pas eu l'honneur de recevoir votre réponse. Pourquoi pensez-vous que vous pouvez ignorer les parlementaires ? Pensez-vous que les préoccupations soulevées au sujet des droits de l'homme et des politiques de la FIA devraient être au-dessus de tout examen ? » Au passage, Lord Scriven, au nom de ses collègues, en remet une couche sur la discrimination dont serait victime Lewis Hamilton, via l'aménagement du code sportif. « Il est très clair pour moi que cette politique vise Sir Lewis Hamilton, votre pilote le plus franc, dont les commentaires sur les pays aux bilans abyssaux en matière de

droits, notamment Bahreïn et l'Arabie saoudite, n'auraient sans doute pas été bien accueillis par ces régimes corrompus et abusifs. »

MERCREDI 1^{er} FÉVRIER

02 Mick Schumacher réserviste Chez Mercedes et McLaren

Après avoir été désigné pilote de réserve de l'écurie Mercedes, Mick Schumacher s'en va chez McLaren mouler son baquet comme il l'a déjà fait à Brackley. C'est une sacrée promotion pour le jeune Allemand, remercié sans ménagement par l'écurie Haas après deux saisons peu convaincantes. Certes, mais le nom de Schumacher reste terriblement attractif. Ainsi, Mick pourra remplacer, en cas de besoin, un des pilotes Mercedes ou McLaren.

VENDREDI 3 FÉVRIER

Grand Prix de France Gros déficit

Le quotidien *Var Matin* publie des documents, dont une lettre de Jean-Louis Masson, président du Conseil départemental du Var, dénonçant la gabegie du groupe d'intérêt public (GIP), organisateur des derniers grands

prix de France au Paul Ricard. A la lecture de ces différents documents, il ressort qu'une dette de 27 millions d'euros plombe les comptes du GIP. Pour Christian Estrosi, le promoteur du Grand Prix de France au Paul Ricard, ces révélations signent l'arrêt de mort de son rêve de voir les F1 courir dans les rues de Nice. En marge de cette affaire et sans aucun lien avec l'organisation du Grand Prix de France, Jean Alesi est nommé président du circuit Paul Ricard. Un circuit où l'Avignonnais a commencé sa carrière en monoplace, à l'école de pilotage Elf, puis en F1 en y disputant le premier de ses 201 grands prix. C'était au volant d'une Tyrrell en 1989.

SAMEDI 4 FÉVRIER

De Vries gagne déjà... Au tribunal

Un ancien mecène/manager du Néerlandais Nyck de Vries lui réclamait 250 000 €, considérant qu'il devait récupérer 50 % de la rémunération du jeune pilote une fois arrivé en F1. A un détail près. Cette accord était valable jusqu'à la fin de l'année 2022. Pas de chance, le contrat F1 avec AlphaTauri commence en 2023. Le jugement d'un tribunal d'Amsterdam a donné gain de cause à Nyck de Vries.

03 Ben Sulayem se gare Le Président en retrait de la F1

Le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem, prend conscience que le paddock de la F1 est un marécage de piranhas dans lequel il ne fait pas bon laisser trainer ses orteils. Bousculé par les innombrables polémiques de l'intersaison, Ben Sulayem annonce, à la surprise générale, qu'il va prendre du recul sur les dossiers de la F1. C'est Nikolas Tombazis, devenu responsable Monoplace de la FIA lors de la restructuration de la Fédération, qui hérite de la patate chaude. Avec un Mohammed Ben Sulayem fragilisé, certains se prennent à rêver d'élections anticipées pour désigner un nouveau président.

04 La nouvelle Ferrari Un amour de monoplace

Par tradition, la Scuderia Ferrari présente sa F1 de la saison au mois de février, en général sur sa piste privée de Fiorano. Cette année, l'équipe italienne a organisé ce baptême le jour de la Saint-Valentin. Les tifosi, qui guettaient, l'événement, espèrent que la nouvelle SF-23 sera celle qui retrouvera la piste du succès et des titres mondiaux. ●



MOINS DE CHEVAUX, PLUS DE CONSTRUCTEURS

Comme cela a été le cas avec le nouveau règlement aéro et budgétaire de 2022, **l'évolution majeure prévue en 2026 côté motorisations va rebattre les cartes des participants en F1. Avec Ford et Audi déjà annoncés, les grandes manœuvres ont commencé.**

Par Dieter Rencken

S

urprise lors de la cérémonie de présentation de la Red Bull RB 19 : Ford y a annoncé devenir le partenaire de l'écurie championne du monde à partir de 2026. Dans le même temps, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) confirmait qu'au moment de la nouvelle réglementation des motorisations, baptisée PU2026,

la Formule 1 compterait six fournisseurs d'unités de puissance : Red Bull Powertrains (avec Ford, donc), Ferrari, Mercedes AMG HPP, Renault (Alpine), Honda et Audi. Il est intéressant de noter que Porsche, dont les discussions avec Red Bull sont tombées à l'eau en septembre dernier, ne figure pas dans la liste.

Pendant ce temps, comme nous l'évoquions le mois dernier, Cadillac est en voie de rejoindre la discipline via l'écurie Andretti Autosport, si la candidature de cette dernière est acceptée par les instances dirigeantes. Il semblerait par ailleurs que pas moins de cinq écuries aient manifesté leur intérêt à entrer en F1, selon une nouvelle procédure. La décision les concernant devrait être annoncée après le 30 juin de cette année.

Certaines écuries ont commencé par reprocher à Cadillac de vouloir entrer en F1 à moindre coût, en s'assurant l'usage d'un moteur Renault ou Honda qu'ils rebaptiseraient Cadillac. C'est pourtant exactement ce que Ford a l'intention de faire en lançant ce partenariat avec Red Bull. Et c'était également à peu près la direction qu'envisageait Porsche, avant la rupture des relations avec Red Bull.

« Nous voulons quelque chose de plus stratégique (qu'un simple partenariat) », a pourtant déclaré Jim Farley, le grand patron de Ford, lui-même pilote amateur passionné aux Etats-Unis. « C'est une approche très pragmatique de notre entrée en

Formule 1, ajoute-t-il. Je peux regarder mes actionnaires et la famille Ford droit dans les yeux en leur disant que nous sommes très judicieux et réfléchis. »

Hybride et thermique à 50/50

En ce qui concerne ce changement réglementaire du PU2026, qui intègre une répartition à 50/50 % de la puissance entre le moteur thermique et l'hybridation, les accusations de « badge engineering » semblent cependant particulièrement de mauvaise foi. Bien que basés sur l'architecture des V6 actuels, qui produisent environ 840 ch, avec une contribution supplémentaire de 160 ch provenant de l'hybridation, les nouvelles unités de puissance devront délivrer au total 940 ch, partagés à part égale entre le thermique et l'électrique. Cela signifie donc que le V6 lui-même sera nettement dégonflé, pour ne plus sortir que 470 ch. Il aura de ce fait moins d'importance dans la performance globale de la monoplace. Dans ces conditions, cela compte-t-il vraiment que les futurs V6 soient construits en Angleterre, en France, en Allemagne, en Italie ou au Japon et qu'ils soient badgés d'une marque américaine ?

Parallèlement, la batterie et le système de récupération d'énergie seront strictement réglementés, ne laissant qu'un seul niveau de vraie liberté aux ingénieurs motoristes : le logiciel de déploiement de l'énergie. C'est précisément dans ce domaine que des armées de spécialistes des logiciels, employés par divers grands constructeurs, pourront faire la différence en termes de performances, tout en appliquant aux voitures de route les leçons apprises en compétition, qu'il s'agisse de voitures électriques ou d'hybrides, de Ferrari ou de Ford.

Lorsque nous l'avons interrogé sur la future implication technique de Ford en F1, Mark Rushbrook, directeur de la performance ●●●



Un ovale bleu sur les Red Bull conçues avec Ford, une Cadillac à moteur d'origine Renault ou Honda : le règlement technique de 2026 devra accompagner l'intégration des nouveaux acteurs, qu'ils soient constructeurs ou motoristes, qui frappent à la porte de la Formule 1!





Red Bull Media

Jim Farley, le patron de Ford, s'est empressé de poser au centre de la famille Red Bull : les trois pilotes actuels, Verstappen, Pérez et Ricciardo, et le directeur d'écurie Christian Horner. Le partenariat sera effectif en 2026.

et de la compétition de la firme à l'ovale bleu, nous a répondu : « A Milton Keynes, au siège de Red Bull, d'importantes fondations ont déjà été posées et la construction d'un nouveau bâtiment est déjà en cours. C'est là que les unités de puissance seront assemblées, là où seront installés les bancs d'essai et de puissance. Les ressources de Ford Motor Company peuvent être totalement impliquées dans ce process, et ce sera un bénéfice supplémentaire. Nous avons immédiatement décidé dans quels domaines nous allons travailler : la technologie pour la production de batteries, de moteurs électriques et le développement des logiciels de contrôle. En particulier, nous discutons des possibilités d'optimisation de l'unité de puissance dans son ensemble. » Et cette expertise redescendra ensuite dans la conception de voitures grand public.

7 motoristes, 12 équipes... ou moins ?

Il y a plus intéressant comme question que de s'interroger sur qui va venir soutenir qui en termes d'unités de puissance. Si la FIA autorise la création de deux écuries supplémentaires, on se retrouverait donc à 12 équipes et 6 (ou 7) marques d'unités de puissance. Cela implique que, en moyenne, chaque motoriste devra équiper deux écuries. Que Ferrari, Mercedes, Renault, Audi et Red Bull (Ford) équipent leur propre écurie, rien de plus normal. Mais au-delà ? La Scuderia étendra sans doute son partenariat avec Haas, qui pourrait également profiter du soutien d'Alfa Romeo, lorsque Sauber sera entièrement passé sous le contrôle d'Audi. Mercedes, actionnaire important d'Aston Martin, devrait poursuivre son partenariat avec les « Verts ». Red Bull devrait à l'évidence favoriser ses propres affaires, soit l'écurie éponyme

Audi est en train de racheter l'écurie Sauber et a déjà présenté une maquette de Formule 1 à ses couleurs !



et AlphaTauri. Cela laisse donc Honda en recherche de nouveaux partenariats, potentiellement Williams et McLaren, à moins que le premier ne reste fidèle à Mercedes, du fait des liens noués via Toto Wolff. Dans ce cas, Cadillac rebadgerait le moteur Honda pour Andretti. Cela laisse les potentiels nouveaux entrants face à la nécessité de conclure un accord avec un motoriste partenaire. S'ils n'y parviennent pas, la FIA est censée participer à la recherche. Actuellement, la F1 et la FIA font en sorte de garantir la présence de 8 constructeurs lors du changement réglementaire de 2026. Ce sera, par ordre alphabétique, Alfa Romeo, Alpine, Audi, Cadillac, Ferrari, Ford Honda et Mercedes. Tout cela est bel et bon, notamment pour le cours en bourse de la F1, mais pose l'éternelle question : est-ce qu'ils tiendront la distance, notamment Ford et Cadillac ?

Indépendamment du modèle économique sur lequel les constructeurs se seront investis en F1, l'audience globale de la discipline signifie que chacun aura des milliards de paires d'yeux braqués sur les capots moteur ornés de ses logos. C'est, bien sûr, l'une des raisons majeures pour lesquelles ils souhaitent faire de la Formule 1. Evidemment, le revers de la médaille, c'est que l'un de ces constructeurs va nécessairement être associé à l'écurie classée dernière au championnat. D'autres n'auront quasiment aucune chance de monter sur un podium en six ans, et moins nombreux seront ceux qui pourront espérer remporter des grands prix. Devenir champion du monde ? Encore bien moins... C'est à ce stade que les contrôleurs de gestion tatillons et les responsables marketing commenceront à se demander si un engagement en F1 apporte finalement des retours sur investissement si positifs que cela, étant donné la gêne que peut causer à la marque de mauvais résultats sportifs. L'étape suivante consistera alors à réduire les dommages : les constructeurs rencontrant le moins de réussite sortiront progressivement de la discipline, en commençant par ceux dont l'investissement initial était faible, typiquement ceux qui se contentent de *badge engineering*.

La Formule 1 est déjà passée par là, comme cela a été le cas plus récemment pour la Formule E. Après un afflux initial enthousiaste au début des années 2000, Jaguar (Ford), BMW, Honda et Toyota ont quitté la F1, avec seulement deux victoires à eux tous en huit ans. Cela a eu pour effet de réduire le nombre de motoristes à seulement trois à partir de 2010. Côté Formule E, quand on comptait 12 écuries et 10 fournisseurs d'unités de puissance en 2018, le chiffre est aujourd'hui retombé respectivement à 11 et 7, et la réduction va probablement se poursuivre en dépit d'un coût d'entrée très bas.

La question brûlante reste la suivante : que se passe-t-il si une marque motoriste quitte la discipline de manière imprévue ? Qui s'engouffre dans la brèche et sur quelle base ? Avec le plafonnement des dépenses qui affecte également les motoristes, ces derniers vont normalement réduire leur taille pour être juste capables de répondre à leurs engagements contractuels. A priori, il serait donc difficile de leur faire équiper en urgence une ou des écuries supplémentaires. C'est à ce moment-là que la lune de miel prendra fin et que les premières scènes de ménage se déclencheront. ●

OFFREZ-VOUS CETTE SUPERBE OEUVRE D'ART!

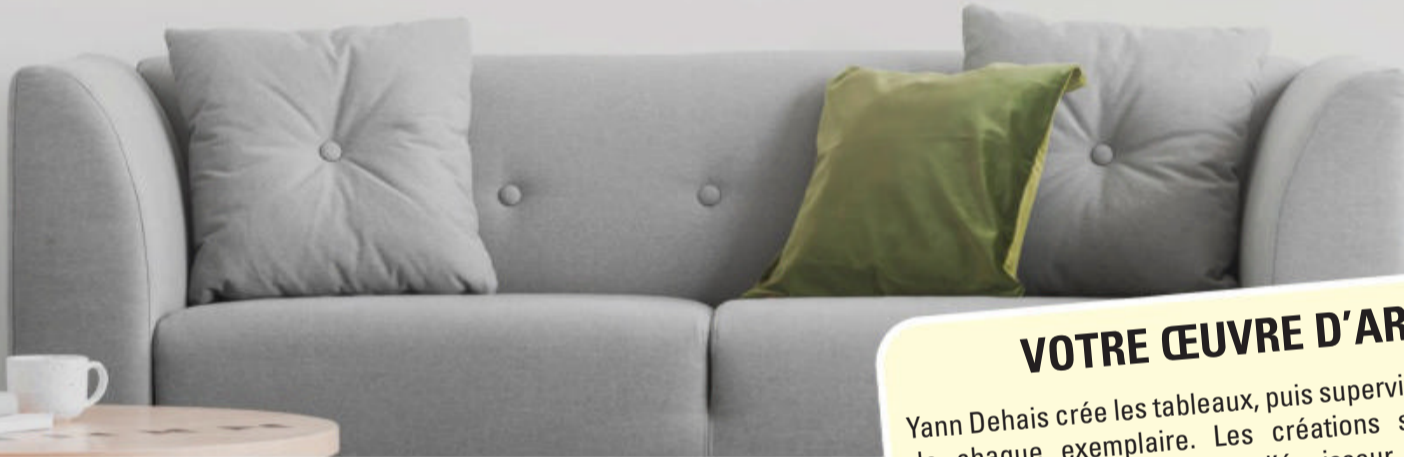
SIGNÉE YANN DEHAIS



Modèle en présentation : 120 x 80 cm

À PARTIR DE
99€

Photo non contractuelle. © Shutterstock.com



L'artiste Yann Dehais propose des œuvres originales très recherchées, riches en détails et bien ancrées dans son univers mêlant le street art, la pop culture et le monde de la course automobile.

Le modèle inspiré par l'Alpine A110 a été créé spécialement pour les lecteurs d'Auto Plus et Sport Auto ! L'artiste propose un magnifique patchwork de ce bolide de légende, mêlant photographie, croquis techniques... on adore ! Avis aux fans, Yann Dehais a également créé deux autres œuvres exclusives (la Mercedes de Lewis Hamilton et la Porsche GT3 RS) visibles sur www.kiosquemag.com/boutique, dans la rubrique Photos et oeuvres d'art !

VOTRE ŒUVRE D'ART EN DÉTAIL :

Yann Dehais crée les tableaux, puis supervise personnellement la fabrication de chaque exemplaire. Les créations sont imprimées sur un support d'aluminium dibond de 3 mm d'épaisseur, permettant des effets de relief et de brillance saisissants sur certaines parties de l'œuvre !

Votre tableau sera envoyé avec le plus grand niveau de sécurisation, protégé par une caisse en sapin et hêtre. Toutes les expéditions sont faites par colissimo.

CE MODÈLE EST DISPONIBLE EN 3 FORMATS :

- Ⓞ 45 x 30 cm
- Ⓞ 60 x 40 cm : série limitée à 100 ex. numérotés avec certificat d'authenticité
- Ⓞ 120 x 80 cm : série limitée à 50 ex. numérotés avec certificat d'authenticité + œuvre signée manuellement par l'artiste



Pour commander, **renvoyez le coupon** à l'adresse indiquée ci-dessous.



Egalement en vente sur notre site internet **www.kiosquemag.com/boutique**



ou par téléphone au **01 46 48 48 03** du lundi au samedi de 8h à 20h. (paiement par CB uniquement)

BON DE COMMANDE à retourner à : LA BOUTIQUE SPORT AUTO - 59898 LILLE CEDEX 9

| OUI JE COMMANDE | Réf. | Prix |
|--|---------|---------------|
| <input type="checkbox"/> TABLEAU ALPINE – Format : 45 x 30 cm | 427 567 | 99 € |
| <input type="checkbox"/> TABLEAU ALPINE – Format : 60 x 40 cm | 427 575 | 139 € |
| <input type="checkbox"/> TABLEAU ALPINE – Format : 120 x 80 cm | 427 583 | 329 € |
| ENVOI COLISIMO Livraison : 8 jours après enregistrement de ma commande. | | + 15 € |
| MONTANT TOTAL DE MA COMMANDE | | |

Je règle par chèque joint à l'ordre de La boutique SPORT AUTO



Vous souhaitez régler par carte bancaire ?
Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com**
c'est rapide, simple et 100% sécurisé !

Mes coordonnées (*à remplir obligatoirement)

M090 - #V1523414

Nom* :

Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* :

Email :

Grâce à votre email et votre n° de téléphone nous pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre commande et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse email ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs à des fins commerciales.

Tél. (mobile de préf.) : **Obligatoire pour la livraison**

Date de naissance :



Offre valable en France Métropolitaine jusqu'au 30/06/2023. Conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre commande et vous pouvez nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Les frais d'envoi et de retour restent à votre charge. Responsable de traitement des données personnelles: Reworld Media Magazines SAS. 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 exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement, portabilité, limitation à l'utilisation de vos données ou donner vos directives sur le sort de vos données après décès en écrivant à Reworld Media-DPD, c/o service juridique, 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux ou par mail à dpd@rewordmedia.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.



Cet emblème garantit notre adhésion à la fédération du e-commerce et de la vente à distance et à ses codes de déontologie fondés sur le respect du client.



QUAND LES LMDh DÉBARQUENT!

Par Alain Pernet

Petit à petit, la nouvelle ère de l'Endurance prend forme. Après les premières Hypercars, voilà que les protos Le Mans Daytona hybrid (LMDh) ont, à leur tour, fait leur entrée en scène à l'occasion des 24 Heures de Daytona.

Petit tour d'horizon des acteurs majeurs de l'Endurance, à l'orée d'une saison qui s'annonce grandiose.

**ENDURANCE
LES FORCES
EN PRÉSENCE**

**MALGRÉ UN TRAVAIL COLOSSAL,
LES PORSCHE ONT ÉTÉ
PRISES EN DÉFAUT SUR
LE TERRAIN DE LA FIABILITÉ.**



Motorsport-images/LAT/Panoramic

M

ême si les 24 Heures de Daytona ne font pas partie du championnat du monde d'Endurance, elles ont néanmoins constitué cette année un rendez-vous à ne pas manquer.

Cette première manche du championnat américain IMSA était en effet la première compétition de type LMDh, ces protos « low cost » appelés à croiser le fer avec les Hypercars en

Europe. Bon, pour faire simple, ces nouvelles autos ont couru dans la catégorie GTP, recréée pour l'occasion.

Le public américain a bien saisi le caractère événementiel de cette édition. Les 24 Heures de Daytona ont battu leur record de fréquentation. Une indication de plus du regain d'intérêt pour l'Endurance en cette année 2023 (pour rappel, les 24 Heures du Mans affichent complet depuis mi-décembre).

Quatre marques ont ainsi fait débiter leurs nouvelles armes : Porsche, Cadillac, BMW et Acura. Les trois premières citées étaient particulièrement attendues au tournant, car elles ont déjà annoncé leur intention de courir en championnat du monde et au Mans (dès 2023 pour Porsche et Cadillac, à partir de 2024 pour BMW). Les Hypercars n'étant pas (encore ?) tolérées de l'autre côté de l'Atlantique, les neuf LMDh engagées ont bataillé entre elles sur ce circuit assez atypique, qui reprend une grande partie du Superspeedway si cher au championnat NASCAR ainsi qu'une boucle plus serrée dans l'Infield. Ce circuit fait toutefois la part belle à la vitesse de pointe, un peu comme le circuit du Mans.

Si l'on pouvait craindre de nombreux problèmes liés aux systèmes hybrides des LMDh, le niveau global de fiabilité s'est finalement avéré plutôt bon, permettant une course intéressante où tout s'est joué dans la dernière heure. Histoire de rendre la vie plus facile aux nouvelles venues, la puissance du système hybride avait été réduite à 30 kW, au lieu des 50 qui seront autorisés sur les futures manches du championnat IMSA. Quant à la première confrontation entre les LMDh et les Hypercars, il faudra attendre la première manche du championnat du monde d'Endurance (les 1 000 Miles de Sebring), le 17 mars prochain, pour y assister.





Porsche Media

PORSCHE

Faux départ !

A Daytona, tous les yeux étaient tournés vers les nouvelles 963. Il faut dire que la firme allemande aborde son retour en Endurance avec beaucoup de sérieux. Basée sur un châssis Multimatic et mue par un V8 turbo associé à un système hybride standard, la 963 a en effet effectué ses premiers tours de roues dès le mois de juin 2021 ! Depuis cette date, ce proto a accumulé pas moins de 33 000 km d'essai sur de nombreuses pistes et apparaissait à Daytona comme un favori face à des concurrents a priori moins bien préparés. Eh bien, malgré ce travail colossal, les Porsche ont été prises en défaut sur le terrain de la fiabilité, au grand dam de la puissante équipe Penske qui en assure le développement ainsi que l'engagement en course des voitures officielles. Après un début prometteur, les nouvelles venues ont connu des premiers problèmes techniques dès la cinquième heure avec le remplacement de la batterie haute capacité, un élément pourtant standard sur la n° 7. Ensuite, un problème de refroidissement a nécessité une autre réparation, dans le garage. La n° 6 de Tandy-Jaminet-Cameron, quant à elle, s'est plusieurs fois portée en tête du classement général avant de perdre trois tours à la suite d'un tête-à-queue de Tandy. Elle a dû abandonner, le dimanche matin, à cause d'un problème de boîte de vitesses. La voiture sœur a bien rallié l'arrivée, elle, mais à une anonyme septième place. Clairement pas le résultat escompté : « Nous sommes déçus, il n'y a aucun doute là-dessus, analysait

après coup Thomas Laudenbach, le vice-président de Porsche Motorsport. *Nous avons rencontré plusieurs problèmes mais, en même temps, nous avons beaucoup appris. Nous savons où nous nous situons et dans quelle direction il nous faut travailler. Nous allons préparer de manière très rigoureuse la prochaine course qui aura lieu à Sebring.* » L'équipe Porsche-Penske sera pour le moins sur des charbons ardents en Floride, car elle sera engagée aux 12 Heures de Sebring, deuxième manche du championnat IMSA, et aux 1 000 Miles de Sebring, la première manche du championnat du monde d'Endurance, où les 963 affronteront pour la première fois les Hypercars. Parallèlement aux équipes officielles œuvrant en IMSA et en WEC, deux équipes privées devraient aligner une 963 : Proton Racing et Jota Sport.

Programme 2023

IMSA + WEC/24 Heures du Mans

Porsche 963

Type : LMDh Châssis : Multimatic
Moteur : V8, biturbo, 4,6 l,
système hybride standard

Pilotes WEC

N° 5 : Frédéric Makowiecki,
Dane Cameron, Michael Christensen

N° 6 : Kévin Estre, André Lotterer,
Laurens Vanthoor

CADILLAC

Gros potentiel

Tout comme Porsche, Cadillac ambitionne de jouer sur deux fronts dès cette saison : l'IMSA et le WEC.

La marque américaine, qui a basé sa jolie V-LMDh sur un châssis Dallara propulsé par un V8 atmo, a impressionné à Daytona. A travers les équipes Chip Ganassi et Action Express Racing, les Cadillac se sont montrées à la fois fiables et performantes, même si elles n'ont pas pu donner la réplique aux Acura, faute de vitesse de pointe. Les trois voitures engagées ont rallié l'arrivée aux troisième, quatrième et cinquième places. Un tir groupé assez spectaculaire. Auteur d'une superbe course, Sébastien Bourdais a terminé sur le podium en compagnie de ses équipiers Renger van der Zande et Scott Dixon. Malheureusement, le pilote manceau n'a pas été retenu sur l'équipage de la V-LMDh qui sera engagée en WEC, mais il devrait logiquement être au départ si l'ACO invite une deuxième Cadillac au départ.

Programme 2023

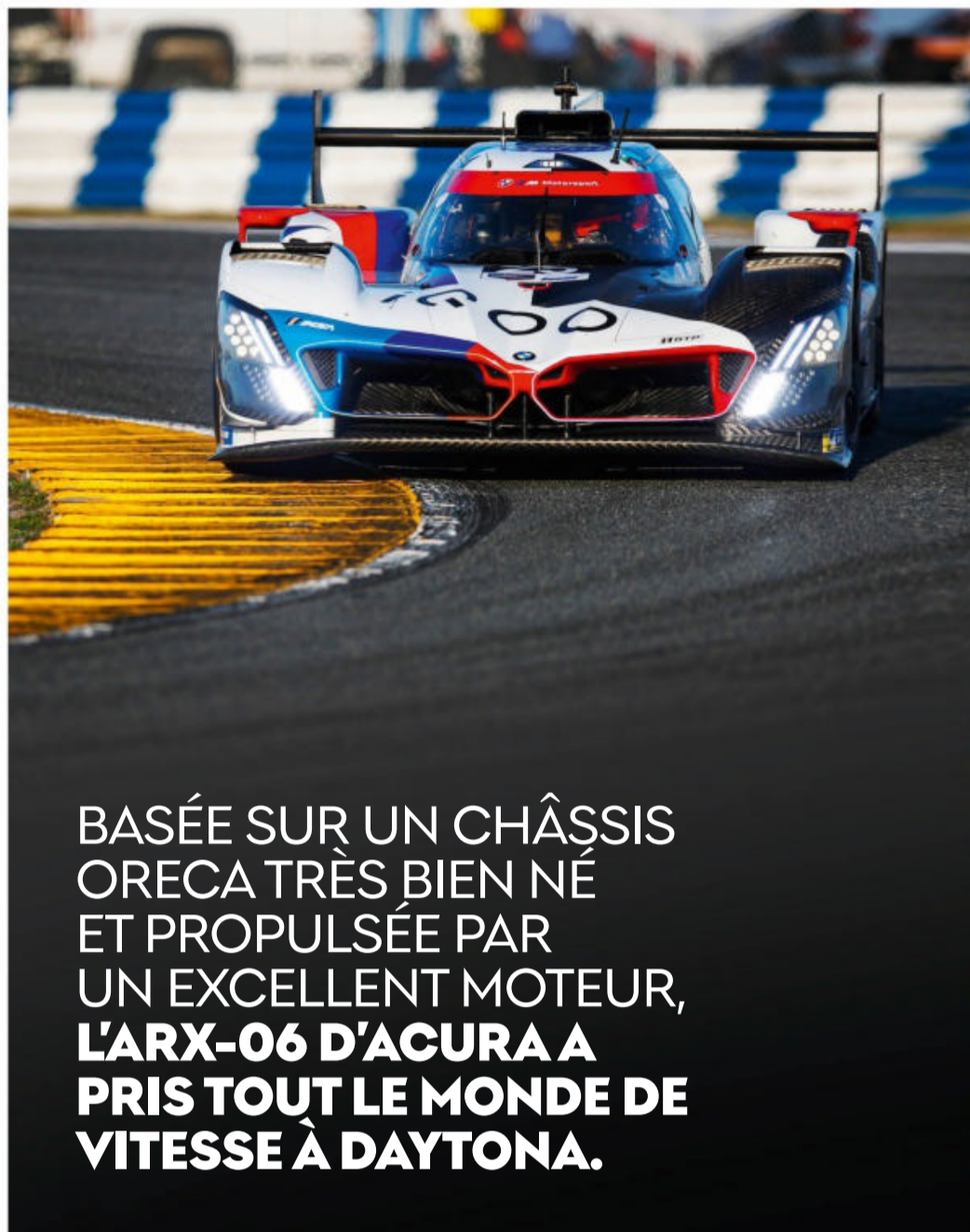
IMSA + WEC/24 Heures du Mans

Cadillac V-LMDh

Type : LMDh Châssis : Dallara
Moteur : V8 atmo, 5,5 l,
système hybride standard

Pilotes WEC

N° 2 : Earl Bamber, Alex Lynn, Richard Westbrook



BASÉE SUR UN CHÂSSIS ORECA TRÈS BIEN NÉ ET PROPULSÉE PAR UN EXCELLENT MOTEUR, L'ARX-06 D'ACURA A PRIS TOUT LE MONDE DE VITESSE À DAYTONA.



Motorsport-images/LAT/Panoramic

Motorsport-images/LAT/Panoramic



GLICKENHAUS

Le challenger

L'écurie de l'ancien producteur américain sera à nouveau de la partie avec sa 007 LMH au style résolument rétro. Elle pourra compter sur sa fiabilité à défaut de grosses évolutions.

Programme 2023

WEC/24 Heures du Mans
Glickenhaus 007 LMH

Type : Hypercar
Moteur : V8, 3,5 l atmo non hybride

Pilotes WEC

N° non communiqué : Romain Dumas, non communiqué

ALPINE

Rétrogradage ponctuel

En attendant un programme LMDh officiel en 2024, l'équipe Alpine redescend en catégorie LMP2 où elle alignera deux voitures afin de préparer au mieux son assaut de l'an prochain. Celui-ci s'opérera sur la base de châssis Oreca, semblables à ceux de l'Acura victorieuse à Daytona.

Programme 2023

WEC LMP2

Alpine Oreca LMP2

Type : LMP2
Moteur : V8, 4,2 l atmo non hybride

Pilotes WEC

N° 35 : André Negrão, Olli Caldwell, Memo Rojas

N° 36 : Matthieu Vaxivière, Julien Canal, Charles Milesi

PEUGEOT

Doit mieux faire

Les trois courses disputées l'an dernier, entachées par des problèmes de fiabilité, ont été décevantes. Après de tels débuts et face à une concurrence considérablement renforcée, l'équipe Peugeot se doit de redresser la barre !

Programme 2023

WEC/24 Heures du Mans

Peugeot 9X8

Type : Hypercar
Moteur : V6, biturbo, 2,6 l, hybride

Pilotes WEC

N° 93 : Paul di Resta, Mikkel Jensen, Jean-Eric Vergne

N° 94 : Loïc Duval, Gustavo Menezes, Nico Müller

FERRARI

La menace

Quinquante ans après sa dernière apparition officielle dans la catégorie Proto, Ferrari réalise un retour très attendu en Endurance et au Mans. Depuis le mois de juillet dernier, les 499P ont enchaîné les kilomètres sans problèmes apparents et constitueront une menace redoutable pour Toyota.

Programme 2023

WEC/24 Heures du Mans

Ferrari 499P

Type : Hypercar
Moteur : V6, biturbo, 3 l, hybride

Pilotes WEC

N° 50 : Antonio Fuoco, Miguel Molina, Nicklas Nielsen

N° 51 : Antonio Giovinazzi, Alessandro Pier Guidi, James Calado

**ENDURANCE
LES FORCES
EN PRÉSENCE**

CALENDRIER WEC 2023

11-12 mars : Sebring, prologue (essais)
17 mars : Sebring, 1 000 Miles (Etats-Unis)
16 avril : Portimão, 6 Heures (Portugal)
29 avril : Spa-Francorchamps, 6 Heures (Belgique)
10-11 juin : Le Mans, 24 Heures (France)
9 juillet : Monza, 6 Heures (Italie)
10 septembre : Fuji, 6 Heures (Japon)
4 novembre : Bahreïn, 8 Heures



Motorsport-images/LAT/Panoramic

TOYOTA

La référence

Champion du monde en titre et titulaire des cinq dernières victoires aux **24 Heures du Mans**, Toyota fera figure d'équipe à battre en 2023. Avec une certaine pression : confirmer sa domination face à des adversaires de taille. Pour relever ce défi, Toyota jouera la carte de la stabilité, avec des GR010 éprouvées mais évoluées et des équipages inchangés.

Programme 2023

WEC/24 Heures du Mans

Toyota GR010 Hybrid

Type : **Hypercar**

Moteur : **V6, biturbo, 3,5 l, hybride**

Pilotes WEC

N° 7 : Kamui Kobayashi, Mike Conway, José María López

N° 8 : Sébastien Buemi, Brendon Hartley, Ryo Hirakawa

BMW

Du pain sur la planche

Après un bref et décevant passage en GT entre **2018 et 2019**, la marque bavaroise est de retour en **Proto**. Son engagement est pour l'instant limité au continent américain et au championnat IMSA. Développée sur la base d'un châssis Dallara, la BMW remporte la palme de l'auto la plus jolie. En revanche, en ce qui concerne le chrono, il y a encore du travail. Lors de sa première sortie en compétition, la M Hybrid V8 ne s'est montrée ni fiable ni performante. Les 24 Heures de Daytona ont servi de séance d'essai grandeur nature. La n° 24 a été ralentie par des problèmes de système hybride qui ont entraîné des soucis de frein, faisant perdre beaucoup de temps à la voiture, tout de même classée sixième. Des problèmes de transmission et de système hybride ont fortement pénalisé le résultat de la n° 25. Engagé en IMSA à travers l'équipe RLL, BMW ne viendra en championnat du monde qu'en 2024. Ce programme mondial sera pris en charge par la redoutable équipe belge WRT. L'équipe de Vincent Vosse devrait apporter un coup d'accélérateur au développement de la BMW.

Programme 2023

IMSA

BMW M Hybrid V8 (team RLL)

Type : **LMDh** Châssis : **Dallara** Moteur : **V8, turbo, 4 l, hybride**

Pilotes IMSA

N° 24 : Connor De Phillippi-Nick Yelloly

N° 25 : Gustavo Farfus-Philipp Eng

ACURA

Divine surprise !

En arrivant à Daytona, Acura n'avait guère d'espoirs de passer la ligne d'arrivée. « Cette course était un véritable saut dans l'inconnu car nous n'avions pas fait la moindre simulation d'Endurance, confirme Simon Pagenaud, appelé en renfort sur l'Acura de l'équipe Meyer Shank Racing. C'est d'ailleurs pour ça que nous avons visé la pole position, car nous ne pensions pas pouvoir faire la course sans problème. » Finalement, non seulement les deux Acura engagées par les équipes Meyer Shank et Wayne Taylor Racing ont tenu vingt-quatre heures, mais elles se sont même montrées les plus performantes du lot ! « Nous nous sommes régalés, raconte Simon Pagenaud, vainqueur pour la deuxième année consécutive, en compagnie de ses équipiers Castroneves, Blomqvist et le nouveau venu Colin Braun. La voiture est vraiment bien conçue. Les ingénieurs ont bossé dur pour offrir aux pilotes une grande possibilité d'ajuster l'équilibre de la voiture au fur et à mesure de la course et un rendu "standard" malgré le système hybride. Elle me semble bien adaptée pour Le Mans. » Basée sur un châssis Oreca très bien né et propulsée par un excellent moteur, l'ARX-06 a pris tout le monde de vitesse à Daytona.

Programme 2023

IMSA

Acura ARX-06 (teams Meyer Shank Racing et Wayne Taylor Racing)

Type : **LMDh** Châssis : **Oreca**

Moteur : **V6, biturbo, 2,4 l, hybride**

Pilotes IMSA

N° 10 : Ricky Taylor, Filipe Albuquerque

N° 60 : Hélio Castroneves, Tom Blomqvist



Rétro vers le futur

Par **Laurent Chevalier**

Et si l'avenir des Salons automobiles, c'était le rétro ? C'est la réflexion qu'on peut se faire au moment de dresser le bilan de Rétromobile, qui avait lieu fin janvier dernier à la porte de Versailles à Paris. Le verdict est sans appel. Autant le Mondial 2022 n'était que l'ombre de lui-même, avec des allées vides et un parcours sans vie ni relief, autant cette grand-messe des voitures anciennes était enthousiasmante, avec des stands chaleureux et une passion débordante. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'y aller mais, personnellement, je l'ai dévoré de bout en bout, avec des yeux écarquillés et un sourire béat. Comme une madeleine de Proust, qui m'a fait revivre cette excitation effrénée d'adolescent, lorsque je « montais à la capitale » pour écumer les allées du parc des expositions, dans l'espoir fou de pouvoir entrer sur le stand Ferrari voire, carrément, de monter dans une Lamborghini. Ah, le bonheur d'être immergé dans un torrent d'autos toutes plus belles les unes que les autres,



La lueur

Par **Sylvain Vétaux**

Rétromobile s'est tenu au début du mois et, une fois encore, l'événement mérite les louanges. Cette édition fut tout ce que devrait être un véritable Salon de l'auto. Il y eut de la Porsche 956 à foison, des Aston V8 Vantage V550, de la XJ220, une 250 GTO bleu pastel à se damner et tellement d'autres pépites qu'un numéro entier ne suffirait pas pour les énumérer. Il y eut aussi d'agréables rencontres avec vous, chers lecteurs, qui ne manquez jamais de nous faire part de vos envies et exigences, autant que de votre satisfaction. Et puis il y eut les retrouvailles avec Jean-Michel, fidèle parmi les fidèles. Nous avons entretenu, avec le souriant garçon, une relation des plus sympathiques il y a quelque temps, où il était autant question de Porsche, de M2 que de belles montres. Et puis Jean-Michel a connu, comme tant d'autres, ces insupportables pépins de l'existence. Je ne les aborderai pas ici mais il en a bavé. Beaucoup. Plus que j'aurai probablement pu supporter. Et dans ce marasme, une lueur. « Je me



LE MONDIAL N'ÉTAIT QUE L'OMBRE DE LUI-MÊME, MAIS RÉTROMOBILE ÉTAIT ÉCLATANT. D'AILLEURS, JE M'Y SUIS ÉCLATÉ !

à ne plus savoir où donner de la tête pour ne pas en perdre une miette. Rétromobile 2023 m'a donné ce sentiment très palpable. Je ne vous ferai pas la liste des mes coups de cœur car ils sont trop nombreux, et je ne compte pas le nombre de fois où j'ai eu envie de décrocher mon téléphone pour casser mon PEL. Toutes catégories confondues. Pas seulement pour des sportives mais aussi des autos plus ordinaires, et pas moins désirables. Une couleur, une odeur, un détail intérieur ou un état de conservation suffisant à lancer l'imaginaire et remettre une pièce dans la machine à rêve. Une expérience sensorielle qu'aucun site internet ni compte Instagram ne pourra jamais supplanter.



RÉTROMOBILE A DÉCIDÉMENT LE CHIC POUR ME METTRE DU BAUME AU CŒUR...

suis promis d'être plus rapide qu'avant, malgré mon handicap. » Pour ce faire, c'est Christophe Tinseau qui est appelé à la rescousse et notre pilote, avec la pédagogie et la patience qu'on lui connaît, concrétise les rêves de Jean-Michel. « *Rouler en moins de 3 minutes à Spa, c'est une fierté, me confie-t-il. Et je ne te l'avais pas encore dit mais lorsque je suis sorti du coma et que j'ai réappris à lire, c'est en parcourant tes essais.* » Rétromobile a décidément le chic pour me remettre du baume au cœur...



FERRARI 296 GTB HYBRID 830, 09/22, 85 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



AUDI RS4 AVANT V6 2.9 L
450 CV
Année : 04/21
Kilométrage : 20.300 km
93.000 €



PORSCHE 991 GT2 RS
WEISSACH
Année : 05/18
Kilométrage : 20.700 km
420.000 €



ASTON MARTIN DBS
TOUCHTRONIC 2+0
Année : 01/10
Kilométrage : 23.400 km
150.000 €



MERCEDES AMG SL 63
4MATIC 585 CV
Année : 01/23
Kilométrage : 602 km
215.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



application iPhone & iPad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'App Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

⊖
RALF TECH



T H E B E A S T

Mouvement Automatique Manufacture
Réserve de marche 77 heures
Édition limitée à 77 pièces
Certifié - 3 000m

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France