

SEP
TOP
ventes

Sport

N° 735 Avril 2023

auto

R 1 3 5 7
4 4 4
2 4 6



FORMULE 1

Lance Stroll
Comment
survivre face
à Alonso ?



NOUVEAUTÉ

Lamborghini Revuelto

V12, hybride, 1 015 ch...

Tous les détails sur **la remplaçante de l'Aventador**



NOUVEAUTÉ

Ferrari Roma Spider

Élégante... même décoiffée



ESSAI

Aston Martin Valkyrie

Au volant de l'engin le plus
dément de la planète



ESSAI

Ferrari Purosangue

Vraiment digne de son nom ?

BEL : 7,50€ - ESP : 7,50€
GR : 7,50€ - DOM S : 7,50€
ITA : 7,50€ - LUX : 7,50€
PORT CONT : 7,50€
CAN : 10,50\$ CAN
MAR : 80DH - TOM S : 9,50€ CFP
CH : 10FS - TUN : 18DTU

L 15764 - 735 - F : 6,90 € - RD



Le futur ne se prédit pas. Il se crée.

Alliant performance, capacité et élégance
pour des expériences de plein air haut de gamme :
l'Audi activesphere concept 100 % électrique

Le futur nous anime.



Le véhicule présenté est un concept car non disponible à la commercialisation ou comme modèle de série.

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO. #SeDéplacerMoinsPolluer



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

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer



48.



40.



30.



68.

Denis Meunier



134.

Laurent Villaron

Laurent Villaron



Crédits photos couverture kiosques : **D.R.** Abonnés : **D.R.**

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

ACTUS

- 5 ÉDITO
- 6 LA SPORTIVE DU MOIS **Lamborghini Revuelto**
- 16 ACTUS **Ferrari Roma Spider, AC Cobra, 1 000 miles de Sebring**
- 21 CLUB SPORT AUTO **Les dates à retenir**
- 23 TOP CHRONOS **Vulcain Skindiver Nautique**
- 24 À VOIR, À LIRE **Belles histoires**
- 26 HISTOIRES D'AUTOS **Mattias Hekström, pilote Audi**

GAZ

- 30 GRAND FORMAT **Lotus Emira First Edition**
- 40 ESSAI **Ferrari Purosangue**
- 48 ESSAI **Aston Martin Valkyrie**
- 57 À LA LOUPE **La suspension active de l'Aston Martin Valkyrie**
- 58 ESSAI **BMW M4 GT4**
- 64 ESSAI **Audi TT RS Iconic Edition**
- 68 SUPERTEST **Cupra Leon VZ 300**
- 76 RETOUR AUX SOURCES **Porsche 911 Carrera 4 (1988)**

EN VRAI

- 84 C'EST LA MIENNE ! **Dallara Stradale**
- 86 À VOTRE AVIS **Le courrier du mois, vos photos**
- 88 ACHETER UNE OCCASION **Audi R8 (Mk1)**
- 92 GUIDE D'ACHAT **Les sportives neuves**
- 98 PETITES ANNONCES

SPORT

- 134 STUDIO **Lorraine-Dietrich B3-6 "Sport" (1926)**
- 140 REPORTAGE F1 **Lance Stroll : satanées fractures !**
- 146 COULISSES F1 **Grands prix de Bahreïn & d'Arabie Saoudite**
- 154 ENQUÊTE F1 **Mercedes : pas facile de remonter la pente !**
- 158 REPORTAGE WRC **Ott Tänak : retour compliqué chez M Sport**
- 162 BLOG **Le blog des essayeurs**

6.



ABONNEZ-VOUS Voir page 132





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

Un seul vainqueur..

Nous étions un certain nombre à attendre les Mille Miles de Sebring avec impatience. Enfin, cette miraculeuse saison d'Endurance allait commencer. Le nombre et le nom des participants nous faisaient saliver depuis des mois. Pensez, revoir Ferrari et Porsche enfin à la lutte pour une victoire au général, à la régulière ! Et puis Peugeot, Toyota, Glickenhaus, Cadillac, Vanwall... Nous n'allions plus savoir où donner de la tête ni pour qui nous enflammer. La qualification donnait, cependant, un petit avant-goût bizarre. Certes, Ferrari décrochait la pole, une première en Endurance depuis... 50 ans ! Derrière, on retrouvait de solides Toyota. Mais ensuite, c'était un festival de déceptions. La première Porsche pointait en 6^e position, à plus de 2 secondes de la pole quand la première Peugeot atteignait péniblement la 8^e place. Le verdict de la course confirmait cette sensation de malaise : doublé Toyota... comme dans le monde « d'avant », donc, devant une Ferrari et une Cadillac. Les Porsche sont loin. Les Peugeot ont souffert tant en performances qu'en fiabilité. Un instant, j'avoue avoir douté. Je me suis dit que cette saison tant attendue était déjà pliée à peine entamée. Nous aurions, au mieux, un duel Toyota/Ferrari, ce qui reste après tout une belle affiche pour le centenaire du Mans. Puis, j'ai tenté d'analyser les raisons de ma frustration. Depuis des années, en Endurance, nous nous sommes

habitués à voir concourir une ou deux écuries phares, réellement en capacité de l'emporter, et quelques outsiders. Il suffisait qu'un constructeur de premier plan annonce sa participation pour qu'il soit, d'office, en situation de se battre pour la victoire. Même si l'Endurance réserve son lot de surprises et de rebondissements sur la distance, ce qui en fait tout le charme. Or, pour 2023, nous avons au moins cinq écuries qui, sur le papier et dans le cœur des fans, peuvent y prétendre. A la fin pourtant, une voiture et une seule franchit la ligne d'arrivée en tête, créant dans son sillage une ribambelle de perdants et autant de déçus. Pour dissiper ce léger malaise, ces derniers vont devoir se retrousser les manches pour combler les écarts et revenir dans le match. Et nous garderons dans un coin de la tête l'espoir que la terrible piste de Sebring, particulièrement atypique, aura masqué le potentiel réel des uns et des autres. ●

**AU MOINS CINQ ÉCURIES,
SUR LE PAPIER ET DANS
LE CŒUR DES FANS,
PEUVENT PRÉTENDRE
À LA VICTOIRE. ÇA FAIT
BEAUCOUP DE DÉÇUS
POTENTIELS.**





Par Laurent Chevalier



Lamborghini Revuelto

Renaissance

Un torrent de fibre de carbone, des cylindres à profusion et une hybridation... pour la forme. La grande forme, d'ailleurs, puisque Lamborghini insiste évidemment sur le caractère "hautes performances" de cette électrification. **La preuve : la remplaçante de l'Aventador annonce une puissance cumulée de 1 015 ch !**



LA SPORTIVE DU MOIS
Lamborghini Revuelto



"LE V12 DE LA REVUELTO PREND PLUS DE RÉGIME ET GÉNÈRE ENCORE PLUS D'ÉMOTIONS. SA SONORITÉ A ÉTÉ AMÉLIORÉE. VOUS POUVEZ VOUS ATTENDRE AU MEILLEUR DE LA CATÉGORIE!"

Rouven Mohr, directeur technique de Lamborghini



Les pièces de carrosserie sont majoritairement faites en fibres de carbone. La masse totale n'est pas encore annoncée, mais Lamborghini revendique une répartition de 44 % sur l'essieu avant et 56 % sur le train arrière. Les freins en céramique affichent 410 mm à l'avant !



A gauche : l'intérieur évolue aussi bien en matière de facilité d'accès à bord que d'habitabilité. Sur ce modèle, la qualité des matériaux et la finition sont excellentes. A droite : selon l'angle de vue, le coup de crayon semble inspiré de l'aviation.



S

tephan Winkelmann, le patron de Lamborghini, est un homme serein. « Nous avons une feuille de route claire. Les deux prochaines années seront celles de la transition vers l'hybride. D'abord,

la remplaçante de l'Aventador, puis l'Urus et, à la fin de l'année 2024, la toute nouvelle Huracán. Ensuite, nous aurons notre quatrième modèle qui entrera dans le paysage en 2028, puis le successeur de l'Urus, qui arrivera au terme de la décennie. Nous aurons donc deux voitures supersportives hybrides, et deux autres électriques. »

Le grand patron de Sant'Agata répond à la question qui brûle toutes les lèvres, à propos de l'avenir incertain du V12 : « Aujourd'hui, presque personne ne poursuit ce type de développement et c'est bien dommage. Lamborghini est née avec le V12, la réponse était claire concernant la remplaçante de l'Aventador. Mais le continuer

de façon entièrement thermique aurait été très difficile, voire presque impossible, car le monde évolue. Il y a la question de la durabilité et, de plus en plus, le paysage géopolitique qui se modifie. Nous devons en tenir compte et rester flexibles (...). La guerre en Ukraine, par exemple, change les choses en matière de chaîne d'approvisionnement. L'enseignement que nous en tirons, c'est qu'il faut garder certains fournisseurs plus proches de nous, pour diminuer les risques. Il y a ensuite tout ce qui se passe avec les semi-conducteurs. C'est quelque chose qui nous affecte, tout est lié. Nous devons nous adapter. » Puis M. Winkelmann revient sur l'aspect purement commercial de choses : « Nous réalisons un tiers de nos ventes aux Etats-Unis, un tiers en Europe et un tiers en Asie-Pacifique. Grosso modo. Si nous perdons l'un de ces tiers, nous ne pourrions pas survivre. C'est la raison pour laquelle nous devons rester flexibles pour mieux nous accommoder aux changements. Dans les très grosses villes, l'interdiction des

véhicules thermiques pourrait avoir lieu avant 2035. Il y aura un niveau élevé d'imposition et cela fait courir le risque de s'exclure du marché. Le futur semble aller vers le tout-électrique. Nous sommes prêts à nous y adapter. Ce serait l'occasion de mettre en valeur notre propre vision de l'électrique, avec des modèles qui pourraient être encore plus performants et plus amusants que les moteurs à combustion interne. Ça reste quelque chose que nous devons prouver et sur quoi nous devons travailler. »

Première !

Rouven Mohr, le directeur technique de Lamborghini, est formel : « La Revuelto est une toute nouvelle voiture. Nous n'utilisons rien de ce qui constituait l'Aventador. Chacune de ses pièces est inédite. Concernant la suspension par exemple, nous avons abandonné le système à poussoirs pour gagner de la place. » Il embraye en coupant l'herbe sous le pied des détracteurs de l'électrique : « Pour ceux qui s'inquiètent de l'hybride, rassurez-vous : c'est notre

LA SPORTIVE DU MOIS Lamborghini Revuelto

Lamborghini reste fidèle à la tradition sur de nombreux points. En particulier concernant le nom d'un taureau de combat (Revuelto) ou l'ouverture des portes en élytre. L'hybridation, en revanche, est une première. Mais elle semble se faire en accord avec la ligne du parti, soit focalisée sur les très hautes performances !



propre interprétation du sujet. Il s'agit vraiment d'une voiture à très hautes performances. Nous y tenons : HPEV pour "High Performance Electrified Vehicle". Ça reste la base de tout. Grâce à cela, vous pouvez vous attendre à un très large éventail d'expériences de conduite. La Revuelto s'adapte aux très longues distances, comme à la conduite ultra-sportive. » Pour schématiser, il ne s'agit pas de miser sur l'autonomie en tout électrique. Les batteries sont relativement petites et fonctionnent comme un boost de puissance qui se recharge très vite. Le Dr. Mohr poursuit à propos du V12 : « C'est le groupe motopropulseur le plus réactif que vous puissiez acheter. Ici, on combine les très hauts régimes d'un moteur atmosphérique et le couple de l'électrique. C'est le meilleur des deux

mondes. » Le nouveau V12 atmosphérique, qui grimpe à 9 500 tr/mn, est épaulé par trois moteurs électriques (deux à l'avant et un à l'arrière). Comptez 825 ch pour le 6,5 litres et l'équivalent de 1 015 ch au total, grâce au coup de pouce électrique. Rouven Mohr poursuit : « Il s'agit du V12 le plus puissant jamais produit chez nous. Par rapport à son prédécesseur, il prend plus de régime et produit davantage d'émotion. Depuis le ralenti jusqu'au limiteur, notre intention est de le connecter avec le conducteur. Nous avons beaucoup travaillé sur la facilité de changer de régime. C'est quelque chose que nous avons amélioré de manière très significative. Tout comme le son, c'est le plus beau que nous ayons jamais produit. Je vous promets que nous l'avons encore perfectionné

par rapport à celui de son prédécesseur. Vous pouvez vous attendre au meilleur de la catégorie ! » Comptez sur nous pour vérifier.

Ainsi font

Le V12 fait un demi-tour sur lui-même. Pour la première fois à Sant'Agata, la sortie de vilebrequin ne se fera pas vers l'avant. « Nous avons fait pivoter le bloc moteur à 180° et accolé la boîte à double embrayage derrière, pour deux raisons. Tout d'abord, pour la répartition du poids, et ensuite, pour gagner de la place à l'intérieur. Le tunnel central, qui n'a plus à accueillir la transmission, peut ainsi être plus fin. Il reçoit désormais les batteries. » La toute nouvelle boîte à double embrayage et à 8 rapports de chez Graziano intègre ●●●

"LAMBORGHINI EST NÉE AVEC LE V12, DONC LA RÉPONSE ÉTAIT CLAIRE CONCERNANT LA REVUELTO. AUJOURD'HUI, PRESQUE PERSONNE NE POURSUIT CE TYPE DE DÉVELOPPEMENT ET C'EST BIEN DOMMAGE."

Stephan Winkelmann,
président de Lamborghini



⊖
RALF TECH



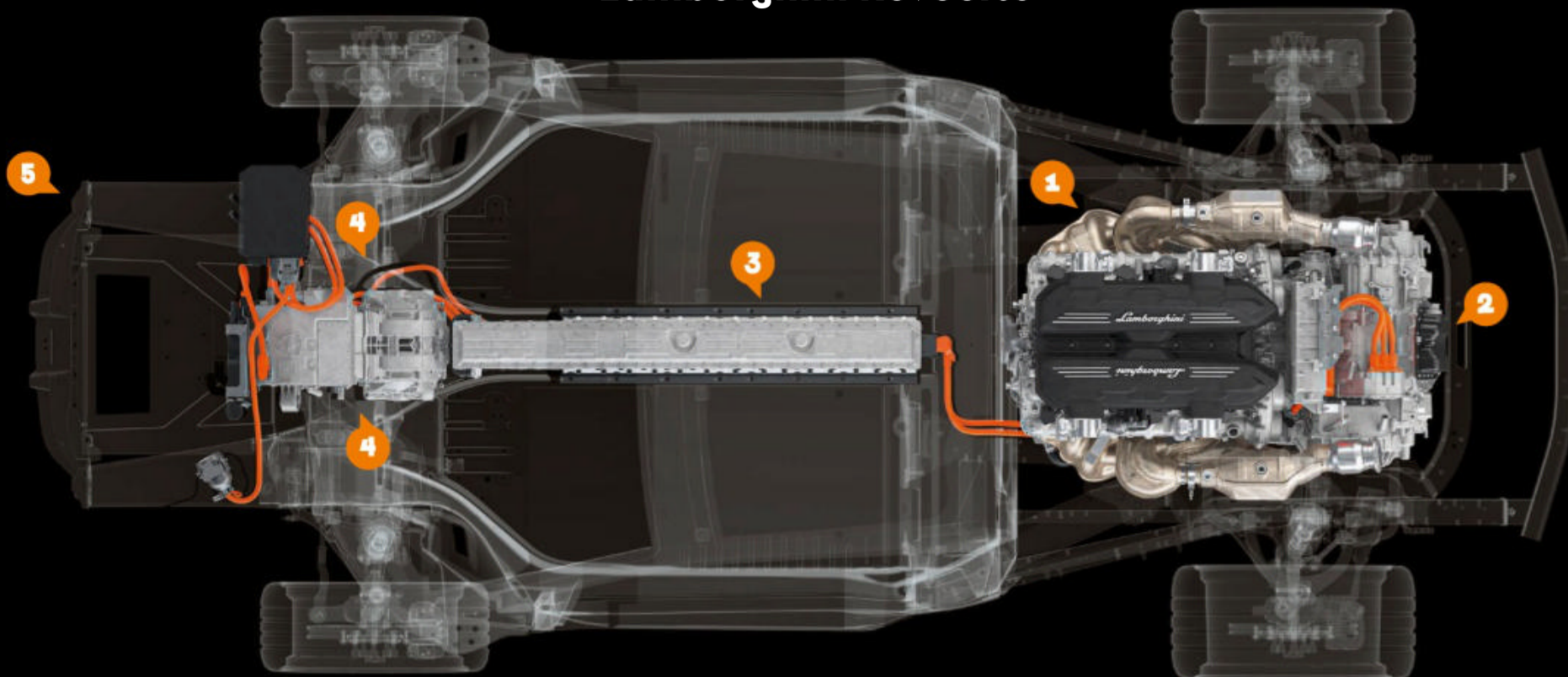
T H E B E A S T

Mouvement Automatique Manufacture
Réserve de marche 77 heures
Édition limitée à 77 pièces
Certifié - 3 000m

WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France

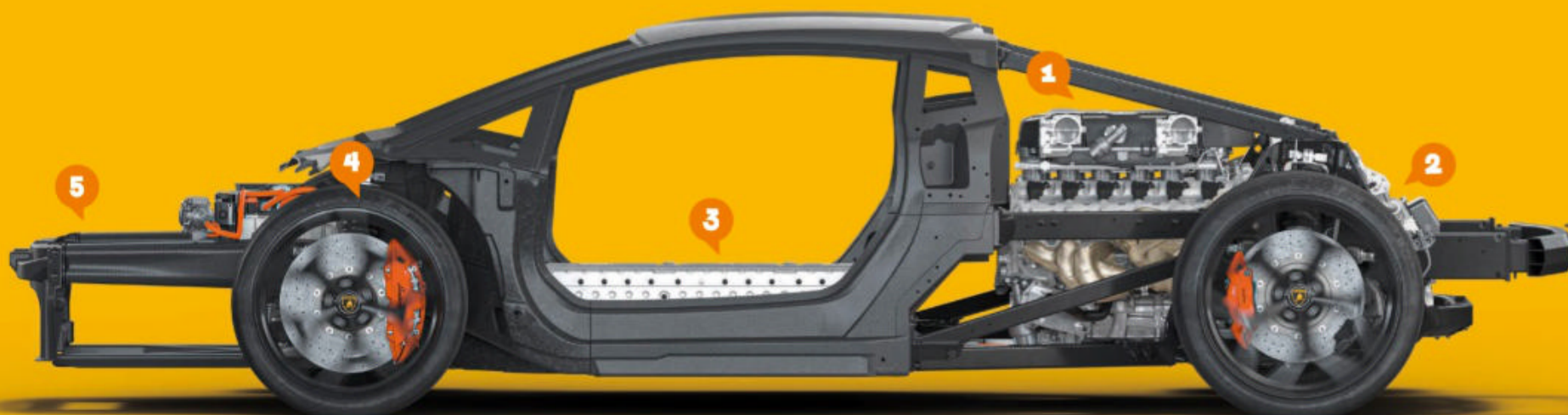
LA SPORTIVE DU MOIS Lamborghini Revuelto



TECHNIQUE

Virage à 180°

Les motoristes de Lamborghini font pivoter le V12 à 180° (1) et c'est une première à Sant'Agata. La sortie du vilebrequin s'effectue donc vers l'arrière, ce qui a pour effet d'économiser de l'espace dans l'habitacle. La boîte double embrayage à 8 rapports (2), particulièrement compacte, ingère le troisième moteur électrique. Le tunnel central, beaucoup plus fin qu'auparavant, reçoit désormais les batteries (3). L'essieu avant dispose d'un moteur électrique pour chacune des roues (4), entraînée en permanence, même à la vitesse maxi. La monocoque, entièrement réalisée en carbone, mixe trois types de fabrication différents selon les emplacements et des charges à supporter : carbone forgé, pré-imprégné en autoclave ou RTM (moulage par transfert de résine). Pour la première fois sur une auto de série, le cadre avant qui joue la crash-box est en fibres de carbone (5). Il économise 20 % de poids par rapport au cadre en aluminium de l'Aventador.





EN BREF

Moteur : **V12 atmo**
+ 3 moteurs électriques
Cylindrée : **6 500 cm³**
Puissance maxi :
1 015 ch à 9 250 tr/mn
Régime maxi : **9 500 tr/mn**
Couple maxi : **NC**
(en cours d'homologation)
Transmission : **intégrale,**
8 rapports à double embrayage
Freins AV/AR : **disques**
carbone-céramique de série
(410/390 mm)
Poids annoncé : **NC**
(en cours d'homologation)
V. max. : **+ de 350 km/h**
0 à 100 km/h : **2"5**
Prix de base : **+ de 500 000 €**
(estimation)

un moteur électrique. Ce dernier agit en prime comme un contrôle de traction. Il est ainsi capable de récupérer de l'énergie s'il y a trop de puissance en provenance du V12. « Nous voulons utiliser le potentiel de récupération maximal de façon que le conducteur n'ait jamais de batteries vides. Nous tenons absolument à ce que les performances soient constantes. C'est aussi une situation assez unique par rapport aux concurrents. » L'autre bonne nouvelle, c'est que Lamborghini abandonne l'antédiluvienne boîte robotisée à simple embrayage de l'Aventador. La double embrayage à 8 rapports devrait évidemment gagner en progressivité et en rapidité. Sans rien perdre en sensations lors des passages de vitesses, à encore croire Lamborghini « Nous n'avons pas étouffé

les changements de rapport, au contraire. Ils peuvent rester spectaculaires en fonction du mode de conduite que vous choisissez. »

Fibre affective

L'utilisation de la fibre de carbone, pour la monocoque ou la carrosserie, n'a jamais été aussi massive. Elena Del Monte, ingénieure et responsable du département carbone à Sant'Agata, explique : « Nous combinons toutes les dernières technologies en matière de fibre. Nous utilisons trois types de carbone, en fonction des endroits où ils apportent le plus d'avantages : du carbone forgé, pré-imprégné en autoclave ou en RTM, c'est-à-dire en moulage par transfert de résine. Et pour la toute première fois sur une voiture de série, nous

avons une crash-box avant en fibres de carbone. Cela n'a jamais été fait sur une auto de production et nous permet d'économiser du poids supplémentaire. C'est 20 % par rapport à la structure avant en aluminium de l'Aventador. La monocoque, quant à elle, est très complexe. L'une de ses pièces majeures est le rocker ring, qui constitue le squelette de la voiture. C'est là où toutes les charges principales vont s'appliquer. La baignoire, le pilier A et le mur coupe-feu avant sont en carbone forgé, comme la structure avant. Nous avons découvert que ce procédé a une grande capacité d'absorption. En ce qui concerne la carrosserie, les seules parties qui ne sont pas en fibres de carbone sont les portes et les ailes arrière. »



"AVEC LES PNEUS STANDARDS, LA REVUELTO EST DÉJÀ PLUS PERFORMANTE QUE L'AVENTADOR SVJ."

Rouven Mohr, directeur technique de Lamborghini

LA SPORTIVE DU MOIS Lamborghini Revuelto



**"L'ÉLECTRONIQUE VOUS AIDE
À FAIRE DU DRIFT, AVEC
UNE FACILITÉ DÉCONCERTANTE.
VOUS POUVEZ VRAIMENT
JOUER AVEC L'AUTO."**

Rouven Mohr, directeur technique de Lamborghini

Pour ce qui est de la partie électrique, les deux moteurs avant sont indépendants. Ils sont compacts, offrent un couple élevé et leur potentiel de récupération est important. Ils autorisent également la vectorisation de couple, qui peut ainsi être distribué à l'une ou l'autre des roues avant pour avoir un comportement très agile. Par ailleurs, 13 combinaisons de modes de conduite sont disponibles. Depuis le 100 % électrique jusqu'au plus sportif. Comme un curseur à déplacer en fonction des conditions d'utilisation. Jusqu'à 180 ch en

tout électrique, 886 en mode Strada, 907 en mode Sport et 1 015 en mode Corsa. Dans tous les cas de figure, la transmission s'effectue aux quatre roues étant donné que le train avant électrique est toujours entraîné, y compris à la vitesse maxi. « Vous pouvez même glisser, puisque l'électronique vous aide à faire du drift, en vous aidant à approcher les limites. Avec une facilité déconcertante pour une voiture de cette catégorie. Vous pouvez vraiment jouer avec l'auto. Et il y a aussi le mode Corsa, pour l'attaque maximale. Avec les pneus standards, la Revuelto

est déjà plus performante que l'Aventador SVJ. » Avec une telle puissance, cela semble crédible. Mais nous serions quand même curieux de connaître le poids total de l'auto, que Lamborghini ne communique pas officiellement à l'heure où sont écrites ces lignes. ●



★ NOTRE AVIS

Certains puristes regrettent une rupture de style plus importante, comme c'était le cas de chaque nouvelle génération de 12 cylindres Lamborghini, mais la relève de l'Aventador demeure très spectaculaire. Le 6,5 litres inédit semble plus affûté que jamais, et promet une sonorité encore plus envoûtante. Reste à savoir si le poids de l'ensemble, avec les moteurs électriques et les batteries, ne perturbe pas le dynamisme. On nous certifie que non, mais on attendra d'en prendre le volant pour être fixé.



B.R.M.

.. Chronographes ..

20 YEARS



20 ANS DE CRÉATIONS ET
D'INNOVATIONS POUR DES
MONTRES UNIQUES



brm-chronographes.com



Ferrari Roma Spider

Ferrari file sa toile

Maranello décapsule la Roma, et retire la Portofino M du catalogue. **Contrairement à cette dernière, le Spider opte pour une capote en toile.**

M

ême si les mauvaises langues se répandent, en commentaires des réseaux sociaux, pour prétendre que la Roma est la plus belle des Aston Martin,

il faut avouer que le dessin du coupé est très inspiré. Au point que le décapsuler faisait prendre le risque de le déséquilibrer. Surtout en position ouverte, où l'effet sac à dos de la capote et des bourrelets qu'elle génère n'est pas toujours évident à dissimuler. Nous attendrons de voir le modèle évoluer dans la vraie vie pour en juger. Pour le moment, il faudrait vraiment faire la fine bouche pour ne pas être appâté.

Le toit souple a plusieurs avantages comparé au toit en dur. Il est moins lourd et prend moins de place, ce qui en libère d'autant plus dans le coffre. Quant à l'isolation thermique et phonique, elle se rapprocherait de celle des toits escamotables, nous assure-t-on.

Avant de pouvoir en juger au volant, on plonge dans la fiche technique pour vérifier le poids total revendiqué. Verdict : 1 556 kg à sec, soit 84 kg de plus que le coupé Roma. En sachant que ce dernier, qui revendique 1 472 kg à sec, a été dûment pesé sur notre balance de Mortefontaine à... 1 662 kg. Si l'on applique le même delta, la Roma Spider devrait avoisiner les 1 750 kg dans la vraie vie. A titre de comparaison, la Porsche 911 Turbo cabriolet accuse 1 759 kg avec les pleins (et ses quatre roues motrices) tandis que la Mercedes SL 63 fait dans la dentelle avec 1 960 kg vérifiés.

Quoi qu'il en soit, le V8 biturbo 3,9 litres ne devrait pas se faire prier pour les décollages. Avec 620 ch, il demeure strictement identique à celui du coupé. La boîte à double embrayage et 8 rapports est également reconduite, tout comme l'ensemble des aides électroniques à la conduite.

Les performances revendiquées évoluent dans le détail, puisque le 0 à 100 km/h est

identique et le 0 à 200 km/h perd 4 dixièmes en restant sous la barre des 10 secondes.

Peu importe, puisque Ferrari n'a pas conçu le Spider pour les sprints. Maranello affirme que l'accent est mis sur le confort de roulage et la capacité à envisager des longues distances. Avec style. ●

Par Laurent Chevalier

EN BREF

Moteur : **V8, biturbo, 3 855 cm³, 620 ch à 5 750 tr/mn, 77,4 mkg à 3 000 tr/mn**

Transmission : **roues AR, 8 rapports à double embrayage**

Antipatinage/autobloquant : **de série/E-diff 3**

Poids : **1 556 kg à sec**

Rapport poids/puissance : **2,5 kg/ch**

L - l - h : **4 656 - 1 974 - 1 306 mm**

Empattement : **2 670 mm**

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

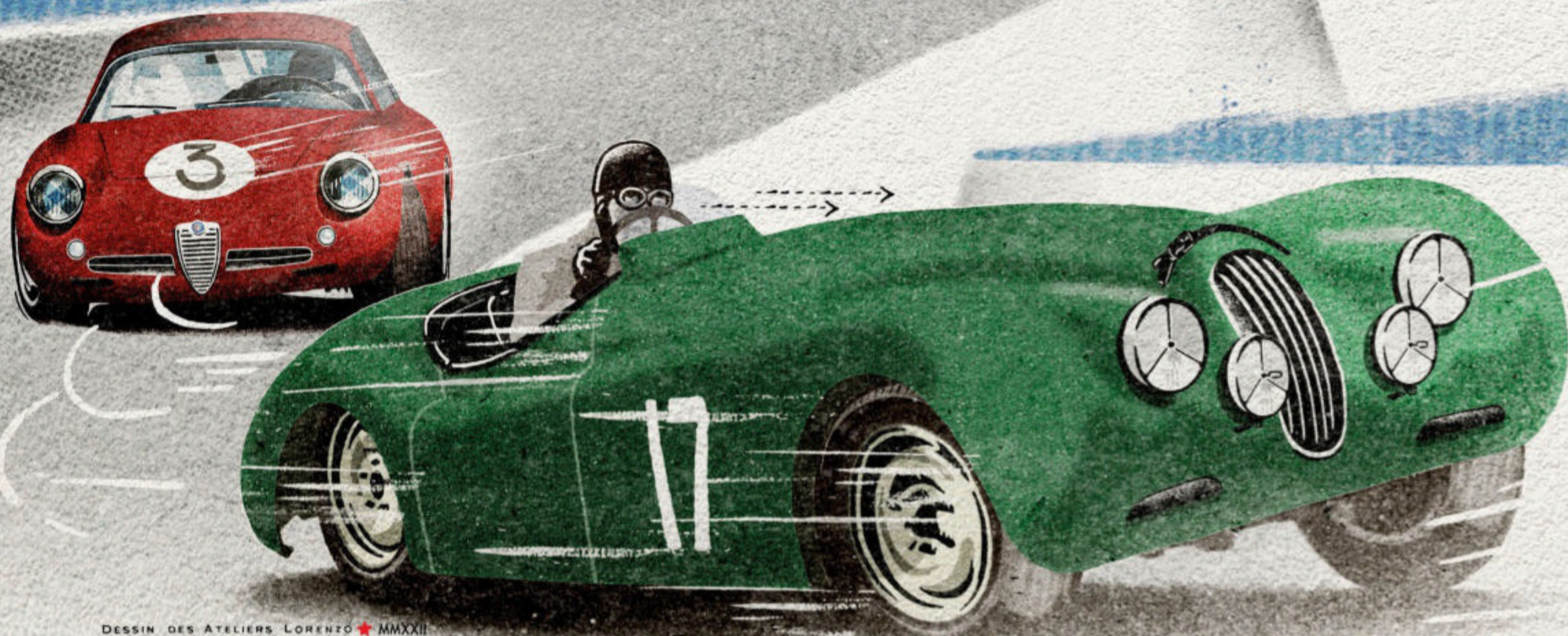
0 à 200 km/h : **9"7** Prix de base : **NC**



La Roma Spider annonce pratiquement les mêmes performances que le coupé. Les Porsche 911 Turbo S cabriolet et Aston Martin DB11 Volante V8 n'ont qu'à bien se tenir.

TOUR 2023 AUTO

17 / 22 AVRIL 2023



DESSIN DES ATELIERS LORENZO ★ MMXXII

PARIS - GRAND PALAIS ÉPHÉMÈRE
BEAUNE
CLERMONT-FERRAND
VALENCE
CIRCUIT PAUL RICARD
CANNES

WWW.TOURAUTO.COM

MOTUL



AGUTTES
MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

AMV
Légende
ASSURANCE

VICOMTE A.
PARIS

**EDMOND
DE ROTHSCHILD**

Le Point



BOSCH

BEAUNE

VILLE DE
**CLERMONT
FERRAND**

VILLE DE
VALENCE

CANNES
CÔTE D'AZUR
FRANCE

RMC
DÉCOUVERTE

RMC
INFO TALK SPORT



Par Sylvain Vétaux



AC Cobra

Le retour du come-back

L'icône Cobra renaît de ses cendres, **avec un vrai V8 qui fait du bruit et maltraite les pneus.**

Les bonnes nouvelles sont rares alors réjouissons-nous ! AC Cars vient de confirmer la présentation, en avril, de la Cobra GT Roadster (en série limitée), pour des livraisons fin d'année prochaine. Tout y est : les hanches king size, les petits yeux ronds, le capot avec la prise d'air béante, la calandre souriante et surtout le V8, développant jusqu'à 663 ch et 79,5 mkg. Heeyaa ! Mais attendez... En 2020, le constructeur, désormais installé à Donington Park, publiait un communiqué annonçant l'impensable : la Cobra devait se convertir à l'électrique avec la commercialisation d'un cabriolet gracieux expédiant le 0 à 100 km/h en... 6"7. La honte ! Il s'est visiblement ravisé et on lui

en sait gré puisqu'on ne trouve même plus trace de cette annonce hérétique sur le site officiel de l'anglais. Le millésime 2023 de la Cobra a tout pour (nous) plaire. Le châssis, en aluminium extrudé, a été commandé aux spécialistes italiens de Cecom alors que la carrosserie, en fibres de carbone, provient de chez Icona. AC Cars nous promet un accès à bord facilité (l'empattement grimpe de 284 mm par rapport à la Mk VI), tous les éléments de sécurité et de confort, et le summum de ce qui se fait de mieux en matière de toucher de route avec une suspension développée en partenariat avec une équipe de course. Laquelle ? Silence radio. On sait que l'assistance de la direction sera électrique et que la transmission sera confiée à

une boîte manuelle à 6 vitesses ou une auto à 10 rapports, des organes provenant de chez Ford. En toute logique, le V8 est le 5 litres Coyote, à compresseur. Paradoxalement, alors que la Cobra électrique revendiquait 1 250 kg, la GT Roadster est annoncée à 1 400 kg, en dépit de l'absence de batteries. La longueur augmente à 4,33 m et les freins sont majorés avec des disques de 394 et 378 mm (étriers à 6 et 4 pistons). Le ticket d'entrée de cette muscle car européenne (production anglaise) devrait se situer aux alentours des 320 000 €. ●

EN BREF

Moteur : **V8, 5 litres, jusqu'à 663 ch, 79,5 mkg**
Transmission : **roues AR, 6 rapports manuels ou 10 automatiques**
Pneus AV & AR : **275/35 & 325/30 ZR 21**
V. max. : **278 km/h** 0 à 100 km/h : **3"4**
Prix : **environ 320 000 € (livraison 2024)**





LE MANS CLASSIC



29 JUIN - 2 JUILLET 2023

CÉLÉBRATION DES 100 ANS DES 24 HEURES DU MANS



Design by Peter & Associés

RICHARD MILLE



PAUL MARIUS





En Proto, Ferrari s'est offert le luxe de célébrer son retour avec une belle pole position.



DPPI

DPPI

WEC 1 000 Miles de Sebring

Toyota mate les rookies !

Comme prévu, Ferrari, Porsche, Cadillac et Vanwall ont effectué une entrée en scène historique dans la catégorie Hypercar du championnat du monde d'Endurance lors des 1 000 Miles de Sebring.

Ces nouveaux venus ont toutefois dû s'incliner en course face à Toyota.

R

arement l'excitation aura été aussi élevée avant une course d'Endurance autre que les 24 Heures du Mans !

Disputés sur un circuit exigeant en lever de rideau des traditionnelles 12 Heures, les 1 000 Miles de Sebring ont enfin vraiment donné le coup d'envoi d'une nouvelle ère – tant attendue – de la discipline. Pas moins de douze autos étaient en effet inscrites dans la catégorie Hypercar pour cette manche inaugurale du championnat du monde d'Endurance 2023. Aux équipes Toyota, Glickenhaus et Peugeot, déjà vues en action ces derniers mois, s'ajoutaient Ferrari, Porsche, Cadillac et Vanwall.

Le plus impressionnant de ces « débutants » est assurément Ferrari. Officiellement absent de la catégorie Proto depuis cinquante ans, le constructeur italien s'est offert le luxe de signer la pole position. En course, les belles italiennes se sont en revanche montrées incapables de vraiment menacer Toyota. Au-delà d'une stratégie étrange en début de course (avec deux ravitaillements très anticipés), trop d'erreurs d'exécution ont vite limité

les ambitions du Cheval cabré. Néanmoins, le potentiel des 499 P est bien là et leurs pilotes – des promus du GT pour la plupart d'entre eux – ont rassuré les sceptiques. Si la n° 51 a été très retardée suite à un accrochage avec une GT, la n° 50 a, quant à elle, terminé sur la 3^e marche du podium.

L'unique Cadillac engagée sur l'ensemble de la saison termine, elle, au pied du podium, après une belle bataille contre les Porsche. Même si elle manque un peu de vitesse de pointe (pas vraiment idéal en vue du Mans), la LMDh américaine a effectué une course très convaincante, un peu à l'image de sa prestation aux 24 Heures de Daytona (la première manche du championnat américain IMSA).

En revanche, la performance des deux Porsche LMDh engagées par le Team Penske a un peu déçu (5^e et 6^e). Elles semblent souffrir d'une dégradation excessive de leurs pneus, un défaut étrange pour une équipe qui a déjà accumulé plus de 30 000 km d'essais.

Un autre constructeur débutait à Sebring : Vanwall. Cette marque championne du monde de Formule 1 en 1958 est

l'identité artificiellement choisie par le fantasque Colin Kolles (ex-Midland F1) pour son dernier projet. Accueillie par un scepticisme quasi-général, cette Hypercar non-hybride (pilotée entre autres par Jacques Villeneuve) a été loin d'être ridicule. Après un passage à son garage, elle termine trentième, juste devant... les deux Peugeot.

Malgré les trois épreuves de rodage de l'an dernier et le travail effectué cet hiver, on ne peut que constater que l'équipe française n'affiche pas encore le degré de fiabilité indispensable à ce niveau. Avant même que le départ ne soit donné, la n° 94 rentrait au stand... où elle a passé une grande partie de la course. Elle n'aura finalement bouclé que 141 tours et sa voiture sœur 213, contre 239 pour les vainqueurs. Les inquiétudes les plus vives entourent la suite de ce programme manifestement sous-financé.

Quant aux Toyota, elles se sont livrées un duel acharné qui s'est soldé à la faveur de la n° 7 de Conway-Kobayashi-Lopez. ●

Par Alain Pernot



Devancées en qualifications, les Toyota se sont livrées à un beau duel en course, remporté par l'équipage n° 7 Conway-Kobayashi-Lopez.



Photos : DPPI



UN CLUB HYPERACTIF

Avec 84 événements lors de sa première année d'activité et sans doute le double en 2023, nous vous proposons différents canaux pour vous permettre de rester informés et surtout de ne rien louper : la page calendrier du site du club vous présente une grande partie des événements à venir (ainsi que ceux passés) : www.sportauto.club/calendar

Si vous êtes plutôt réseaux sociaux, vous pouvez vous abonner à [sportauto.club](https://www.sportauto.club) pour recevoir notre actu Instagram ou Facebook en temps réel. Des événements originaux et exclusifs y sont ajoutés chaque semaine.



Le Mans... en double !

Il ne vous a pas échappé que les 24 Heures du Mans célèbrent leur centenaire cette année. **Le Club Sport Auto vous invite à assister à cette édition exceptionnelle dans des conditions privilégiées... et remet le couvert quelques semaines plus tard pour Le Mans Classic.**

L'édition du centenaire des 24 Heures du Mans, ainsi que l'édition 2023 du Mans Classic, marqueront des temps forts pour le club. Plusieurs événements vous y sont d'ores et déjà proposés.

Le 8 juin au matin, vous pourrez participer à un mini **track day** sur le grand (très grand) circuit des 24 Heures, encadré par notre pilote essayeur maison, Christophe Tinseau. Trois tours « à fond » (pace car à 250 km/h pour des questions de sécurité) en ouverture de cette édition mythique, cela vous tente forcément !
Ce même 8 juin au soir, notre

partenaire B.R.M. nous convie à **vivre les essais qualificatifs en bord de piste**. Installés sur une terrasse privative, vous pourrez dîner et fêter les 20 ans de la marque horlogère, avec vue imprenable sur le virage de Mulsanne. Des navettes nous emmèneront ensuite pour visiter les virages les plus mythiques du circuit.

Ensuite, **du 29 juin au 2 juillet**, vous retrouverez le chemin de la piste mancelle pour l'incontournable **Le Mans Classic**, où notre club sera présent avec un espace dédié qui accueillera près de 130 adhérents et leurs 90 sportives d'exception.

Pour sublimer cette grande fête, plusieurs animations seront proposées à nos membres, à la fois sur notre parking club et en divers endroits du circuit. Le tout pour profiter un maximum des 6 plateaux historiques qui se succéderont sur la piste. Attention, fermeture des inscriptions le 8 mai !

Et comme votre passion pour le Mans ne saurait se contenter de ces deux événements majeurs, n'oubliez pas les deux **Track Days Sport Auto Experience**, sur le Bugatti, les 28 avril et 28 août !

Par Jean-Eric Raoul & Jérôme Kuehn

DUNLOP

#PassionDunlop

ANGE BARDE

genève





Par Sylvain Vétaux

Vulcain Skindiver Nautique

Diamètre : 38 mm Mouvement : automatique ETA 2824
Prix : 1490 € Site : www.vulcain.ch

Attention, coup de cœur ! Vulcain, vénérable maison (voir encadré ci-dessous) hélas trop peu médiatisée, se rappelle à notre bon souvenir avec une montre terriblement réussie. La Skindiver Nautique, descendante quasi identique d'une plongeuse produite par la maison suisse entre 1960 et 1969, a tout pour elle : son diamètre, son look délicieusement rétro mais pas vieillot, son étanchéité généreuse (200 m), sa lisibilité extra, sa robustesse (lunette céramique, verre saphir bombé). N'en jetez plus ! Cette élégante plongeuse est proposée en deux versions : cadran noir mat ou cadran bleu (50 pièces), avec une finition brossée verticale superbe. Le mouvement automatique (un ETA 2824) est éprouvé mais pêche par une réserve de marche un peu juste (trente-huit heures). Le bracelet en cuir noir, avec une texture rappelant la fibre de carbone, semble en revanche légèrement contre nature vis-à-vis de la vocation initiale de la montre. Les aiguilles bâtons et les index se drapent de peinture Luminova à l'aspect vieilli et aucun vilain guichet de date ne vient perturber l'harmonie de l'ensemble.

POUR ALLER PLUS LOIN... 

Vulcain

Chez les Romains, Vulcain (Héphaïstos dans la mythologie grecque) est le dieu des forgerons et du feu. L'histoire de cette enseigne suisse débute en 1858. Les frères Ditisheim, dans la banlieue de Neuchâtel, se font connaître grâce à leurs réalisations compliquées (répétition des minutes, sonneries, calendrier perpétuel), mais il faut attendre presque quatre-vingt-dix ans pour que la renommée advienne. En 1947, la manufacture lance

la Cricket, première montre-bracelet à alarme et qui devait son appellation au bruit de grillon qu'émettait sa sonnerie. Prouesse technique, la montre est adoptée par les présidents américains (Truman, Eisenhower, Nixon, Obama). La Nautique, dont le modèle présenté ici est le digne héritier, fut produite dans les années 60 et exhibait ces mêmes carrure fine et lunette cannelée. Le diamètre de l'époque, 37 mm, était légèrement moindre.



Tissot

■ 34, 39 ou 42 mm ■ à partir de 775 €
■ www.tissotwatches.com

Revoici la Chemin des Tourelles, montre emblématique dans le catalogue Tissot, qui doit son appellation à l'adresse de la manufacture, au Locle. Disponible en trois diamètres, six cadrans et trois bracelets différents, cette élégante montre est animée par le calibre Powermatic 80 Nivachron maison.



Grand Seiko

■ 38 mm ■ 14 700 € ■ www.grand-seiko.com

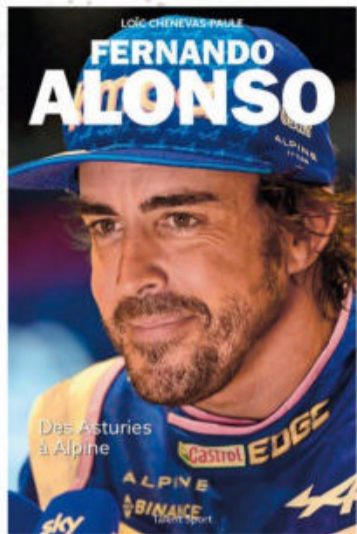
La SBGW295 est une réédition de la première montre de la marque, lancée en 1960. Le cadran, d'un noir profond, est en laque urushi et les index sont en or 24 carats. Le mouvement manuel 9S64, d'une tolérance de - 3 à + 5"/jour, est magnifiquement décoré et enchâssé dans un boîtier en titane durci. Cette montre habillée est fournie avec deux bracelets en cuir noir.



Richard Mille

■ 49,9 x 42,7 mm ■ environ 1180 000 €
■ www.richardmille.com

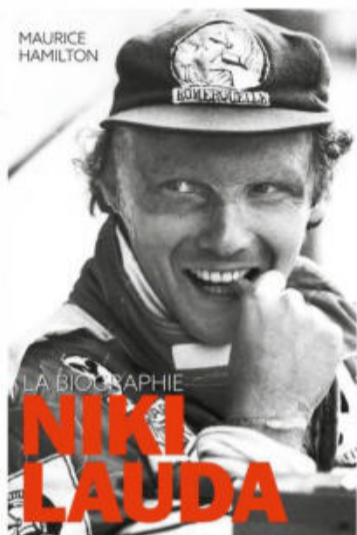
O.K. ! la RM 66 aura ses détracteurs, mais techniquement, la dernière prouesse de la manufacture mérite des éloges. Carrure en titane avec inserts en or rouge, fond de boîte en carbone TPT, couronne dynamométrique (qui évite de trop tendre le ressort de barillet), calibre manuel à tourbillon volant, cette édition limitée à 50 unités est un ovni horloger.



Le stratège

- *Fernando Alonso, des Asturies à Alpine*
- Par Loïc Chevennas-Paule
- 264 pages ■ 19,90 € ■ Talent Sport

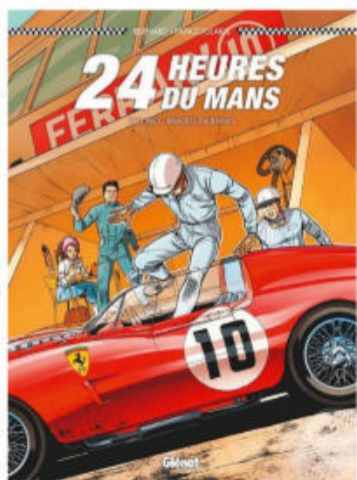
C'est le doyen du paddock. Fernando Alonso le sait : sa carrière est derrière lui, mais comme il continue de prendre du plaisir au volant d'une Formule 1, il a rempli pour une saison supplémentaire, chez Aston Martin. L'auteur retrace le parcours du génial et impétueux Espagnol, de sa passion qui naît en Karting en passant par ses nombreuses victoires en F1, les 24 Heures du Mans, le Dakar, sans oublier ses coups de gueule et autres faits d'armes au sein des écuries qui lui ont fait confiance. Le livre se lit comme une nouvelle : les paragraphes sont courts, truffés de tranches de vie, et les citations de ceux qui l'ont côtoyé foisonnent. Un portrait accessible et captivant d'un stratège du sport automobile.



Résilience

- *Niki Lauda : la biographie*
- Par Maurice Hamilton ■ 446 pages
- 21,90 € ■ Talent Sport

S'il y a une qualité qu'il fallait reconnaître au pilote autrichien, décédé en 2019, c'est bien sa capacité à surmonter les traumatismes. Journaliste depuis 40 ans, l'auteur a rencontré Niki Lauda à ses débuts, en 1971. Il a le bon goût de le laisser beaucoup parler dans cet ouvrage très documenté et dont les pages centrales sont allouées à des clichés marquants, dont l'effroyable accident de 1976. Toute la carrière du pilote est compilée, de son implication dans les sacres de Lewis Hamilton à sa complicité rivale avec James Hunt, en passant par son histoire d'amour avec Ferrari ou encore le lancement de sa compagnie aérienne. Andreas Nickolaus Lauda s'est battu jusqu'à la fin, passant ses dernières semaines dans un hôpital. Un récit poignant.



Pilotes, à la vie, à la mort

- *24 heures du Mans, 1961-1963 : rivalités italiennes*
- Par C. Papazoglakis & D. Bernard
- 48 pages ■ 14,95 € ■ Glénat

Dans cette collection qui compte déjà huit volumes, c'est désormais le duel Maserati/Ferrari, entre 1961 et 1963, qui est mis à l'honneur. Nous sommes avec Paul Frère et Masten Gregory, tous deux pilotes, dans le salon de ce dernier pour revivre ces trois éditions, fortes en émotions et en coups du sort. Si le coup de crayon dans les cases dédiées à l'épreuve mancelle ne mérite que peu de critiques, celui réservé aux gros plans des protagonistes est hélas assez inégal, avec des visages parfois mal reproduits et trop grossiers. En revanche, le soin apporté aux Tipo 63, 250 GT Breadvan, 718 RS, 330 LM et autres merveilles à quatre roues frise le sans-faute. Récit d'une époque où les pilotes côtoyaient la mort à chaque virage, cet ouvrage témoigne de temps où la sécurité était la dernière des priorités. Avec parfois des drames à la clé...

Belles histoires

Impatient de regarder les premiers grands prix de la saison de Formule 1 ? **Voici de belles histoires à lire pour patienter.**

Par Sylvain Vétoux



La référence

- *Porsche 911 GT3*
- Par Arthur Matal ■ 162 pages ■ 34,95 € ■ Casa Editions

La GT3, c'est notre chouchoute. Caractérialle mais vivable au quotidien, redoutable sur piste, succulente sur route, équipée d'un flat-6 atmo euphorisant : tout en elle incite à l'acquérir. Cet ouvrage, à l'impression très soignée, revient sur toutes les générations de la référence absolue des trackdays. On redécouvre avec plaisir, depuis la 996, tout ce qui fait de la GT3 ce mythe. Les fiches techniques sont détaillées, les textes, écrits par Arthur Matal dont vous retrouvez la plume tous les mois dans la rubrique *C'est la mienne*, sont richement documentés et seule la maquette, trop consensuelle, pourrait faire hésiter. Un livre indispensable pour qui voue un culte à la GT3.



Il n'y a pas d'âge...

- *Antoine au Grand Prix de Nice*
- Par Yvon Amiel & Grégory Ronot ■ 48 pages ■ 15 €
- Editions Gilletta

Les plus jeunes autophiles le connaissent déjà. Antoine, le pilote fictif inventé par Yvon Amiel, revient dans un 17^e opus, qui fait renaître par la même occasion le Grand Prix de Nice, qui se courait dans les années 30 et 40. Comme à l'accoutumée, de véritables pilotes, toutes générations et formules confondus, prennent part à la course, au volant de monoplaces ayant réellement existé (Hesketh, March, Toleman, Williams, Ferrari, Alpine, etc.). Le réalisme n'est évidemment pas de mise dans cet ouvrage, qui dresse une vision très idéalisée de la course, mais le coup de crayon rondouillard et les couleurs flashy font de ce petit bouquin l'outil idéal pour raconter des histoires.

LE GUIDE LE PLUS COMPLET

SUR LA SAISON F1 2023

TOUTES
LES ANALYSES
ET STATISTIQUES

20
RAISONS DE SUIVRE
LA SAISON 2023



ALPINE

L'ÉCURIE FRANÇAISE
SORT LE GRAND JEU

FRÉDÉRIC
VASSEUR

REMETTRE FERRARI
AU SOMMET



23 CIRCUITS - 10 ÉCURIES - 20 PILOTES - 3 CHAMPIONS

EN VENTE ACTUELLEMENT



Propos recueillis par Alain Pernot
Portrait Laurent Villaron

**Mattias
Ekström**

Pilote Audi

Self made man

Elevé à la dure, le Suédois Mattias Ekström s'est fait une place un peu à part dans le paysage du sport automobile. Double champion de DTM, champion du monde de Rallycross au sein de sa propre équipe et désormais pilote Audi sur le Dakar, **il vient de remporter pour la quatrième fois la Course des champions face à l'élite du sport automobile international !**

“La Course des champions est une compétition très amusante, mais quand on se retrouve tous à voiture égale, une fois la visière baissée, ça devient sérieux !”



remier souvenir automobile ?

Mon père était un fan de la marque BMW. Et mon premier souvenir automobile a été d'être cerné par les voitures de cette marque. Il y en avait partout ! Il tenait un garage et il était véritablement passionné. Il courait en Rallycross les week-ends. Je devais avoir 11 ou 12 ans, la première fois que j'ai conduit. C'était avec mon cousin. Nous avons essayé l'auto de sa mère qu'il avait empruntée

sans vraiment le lui demander. C'était une vieille Volvo à variateur que nous nous sommes amusés à mettre en glisse sans l'accidenter. Une fois à court de carburant, nous avons siphonné le réservoir de l'une des voitures de mon père !

Accompagniez-vous souvent votre père sur les courses de Rallycross ?

Oui, mais moins que ma sœur, de deux ans plus âgée, qui participait à la vie de l'équipe. Moi, je passais plutôt mon temps à m'amuser. Mais deux ou trois fois par an, je le suivais sur quelques courses à l'étranger, en France, en Belgique ou aux Pays-Bas. Pour moi, c'étaient des vacances. A l'époque, je n'étais pas trop fan de sport automobile. J'étais plus intéressé par le football et un peu par le tennis, les amis, la pêche avec mon grand-père...

Comment le déclic est-il venu ?

Un jour, je participais à un tournoi de tennis en extérieur. La compétition a été annulée le matin même pour cause de pluie et l'un de mes copains m'a alors proposé d'aller faire du Karting avec lui. Je m'en souviens comme si c'était hier. J'ai été submergé par les émotions que procure la discipline : les vibrations, le bruit, la sensation de vitesse à ras du sol. J'ai fait 5 ou 10 tours. Quand je suis descendu, le père de mon copain était très impressionné. Il m'a dit : « Si j'étais toi, j'arrêteraient le tennis pour me mettre au Karting ! » J'avais 14 ans. C'était déjà tard pour commencer. A Noël, mon père a acheté un kart. Il ne me l'a pas offert car il ne voulait pas d'injustice à l'égard de ma sœur, mais il m'a donné la possibilité de l'emprunter et de m'en occuper. J'ai fait quelques compétitions, mais j'étais toujours dernier. Tous mes adversaires avaient déjà plusieurs saisons de pratique. Je faisais la mécanique avec ma mère, pendant que mon père courait en Rallycross. J'avais transformé mon lit en atelier consacré au kart et je dormais sur le canapé. Lors de ma deuxième saison, ça marchait mieux. J'ai signé mes premiers podiums mais j'ai eu un gros accident. Et là, ma mère m'a encouragé à courir avec des autos dotées d'un toit. C'est alors que je me suis intéressé à la coupe Renault 5 et que j'ai débuté dans les courses de voitures de tourisme.

N'avez-vous jamais été tenté par la monoplace ?

Si. A 17 ans, je me suis inscrit à une école de pilotage en Suède. J'ai adoré et j'ai été sélectionné pour intégrer l'école Jim Russell à Donington. Là, le vainqueur du Volant gagnait une saison complète en Formule Vauxhall Junior. J'ai terminé... deuxième ! Sur le chemin du retour, mon père m'a dit : « Arrête de rêver. La monoplace coûte très cher et je n'ai pas cet argent. C'est irréaliste. » Avant même que je me projette, il a tué mon rêve, mais il a ajouté : « Si tu veux faire du sport automobile, je t'aiderai, mais tu vas devoir trouver de l'argent par toi-même. Si tu ne travailles pas, tu ne courras pas. » Difficile d'être

plus clair... A cette époque, il a repris la piste de Karting locale et m'en a confié la responsabilité, en parallèle de l'école. Je m'occupais des clients, réparais les karts, gérais les employés, les commandes, la comptabilité, nettoyait les installations, organisais des compétitions, etc. A ce moment-là, je trouvais que la vie était vraiment injuste, car autour de moi, mes copains avaient des pères riches qui leur achetaient le meilleur matériel... Moi, je me réveillais à 6 heures du matin, je faisais mes devoirs dans le bus et, après l'école, je m'occupais de la piste de Karting. Pas de sorties, pas de vacances... J'étais alors plutôt aigri par cette situation, mais aujourd'hui, je prends conscience que c'était la meilleure des écoles. Ça me sert au quotidien.

Comment êtes-vous arrivé en DTM ?

En 1999, j'ai commencé à vivre de mon pilotage. J'ai gagné le championnat suédois des voitures de Tourisme avec Volvo. L'un des représentants d'Audi Sport s'est intéressé à moi. En 1999, j'ai ainsi eu l'occasion de faire quelques courses pour l'équipe ABT en STW. Un an et demi après, ils m'ont appelé pour me proposer un volant en DTM. Je m'en souviendrai toute ma vie. C'était le 31 décembre 2000. J'ai tout de suite compris que ce coup de téléphone allait changer ma carrière. J'étais alors à un carrefour. J'avais décidé d'arrêter le championnat de Suède. Ce qui est amusant, c'est que, à l'époque, je courais aussi un peu en Rallye. Marcus Grönholm m'avait repéré et m'avait mis en contact avec Jean-Pierre Nicolas, de Peugeot Sport. Et j'étais en négociation avec Peugeot pour courir en WRC juniors, le championnat qu'allait remporter Sébastien Loeb quelques mois plus tard. J'ai finalement décliné pour courir en DTM, qui était un rêve pour moi. Je voulais être un pilote de niveau international. Par la suite, j'ai fait quelques rallyes en parallèle, y compris quelques manches de WRC entre 2004 et 2006.

Comment avez-vous réussi à vous faire une place dans un championnat aussi compétitif que le DTM ?

J'ai eu beaucoup de chance que les boss de l'équipe ABT croient en moi. Les deux premières années en 2001 et 2002, j'étais un pilote ABT mais pas encore pilote officiel Audi. En 2002, Norbert Haug, le patron de la compétition de Mercedes, m'a offert pour mon anniversaire un gros gâteau avec au milieu une étoile, en me disant : « La première pièce de ta future voiture... » Hans-Jürgen Abt n'a pas du tout aimé la plaisanterie et il a appelé le Dr. Ullrich, le patron d'Audi Sport, en lui signalant : « Si vous ne l'engagez pas comme pilote officiel, il va rejoindre Mercedes. » J'ai été promu pilote officiel Audi fin 2002. Vingt ans plus tard, je le suis toujours mais, désormais, je cours en Rallye-Raid.

Vous avez gagné le championnat DTM en 2004 et 2007. Quel titre a le plus de saveur à vos yeux ?

Déjà, dès la première saison, en 2003, j'ai été le meilleur pilote Audi. La saison suivante, j'ai remporté le titre. Bien sûr, ça a été un moment très spécial. Je l'ai regagné en 2007 mais, ce dont je suis le plus fier, au-delà de mes 24 victoires et de mes deux titres, c'est l'ensemble de mon parcours dans ce championnat. Quasi chaque année de 2002 à 2017, j'ai été capable de me battre en tête. J'ai beaucoup apprécié les voitures utilisées jusqu'en 2011, légères avec peu d'aéro et des pneus étroits. J'ai particulièrement développé mon style de pilotage à cette période. J'ai pris beaucoup moins de plaisir avec la génération suivante, équipée de pneus plus larges et de plus d'aéro. Je trouvais ça moins stimulant. En plus, j'ai la sensation que le spectacle offert était moins bon. Ensuite, il y a eu le DRS. A mes yeux, une horreur. Avant, il n'y en avait pas besoin : les voitures étaient tellement délicates ●●●



DTM 2007

Audi Motorsport



Rallycross 2016

Audi Motorsport



Dakar 2023

Red Bull Media



Mattias Ekström est un touche-à-tout ! Spécialiste du DTM (deux fois titré), il vient de se convertir au Rallye-Raid. Pas étonnant qu'il ait été sacré champion du monde en Rallycross, une discipline mélangeant asphalte et terre !

à piloter que les dépassements étaient possibles sans DRS. Après, elles étaient trop faciles à conduire. Plus personne ne faisait d'erreurs. Selon moi, c'était un sport différent.

Vous êtes l'un des rares Européens à avoir couru en NASCAR. Comment est-ce venu ?

Je suis entré dans la famille Red Bull en 2003, ce qui m'a permis de mener plusieurs expériences fantastiques en parallèle du DTM. Red Bull avait sa propre équipe de NASCAR. L'un de leurs pilotes était indisponible et j'ai été sollicité sur une séance d'essais pour aider l'équipe sur la mise au point de la voiture en vue d'une épreuve sur circuit routier. J'ai ensuite été retenu pour disputer la course. Je l'ai même menée ! Il faut dire que Jimmie Johnson et Juan Pablo Montoya m'avaient donné beaucoup de conseils de réglages. Il faisait tellement chaud que j'étais épuisé au bout de trente minutes alors que la course durait trois heures ! J'ai finalement tenu sans problème. Et j'ai ensuite été appelé pour disputer la course sur l'anneau de Richmond. J'aurais aimé en faire davantage mais ce n'était pas compatible avec le DTM. Je suis déjà heureux d'avoir pu vivre ça. J'ai souvent eu des projets sympas qui m'ont permis d'apprendre de nouvelles choses...

Vous avez aussi couru en V8 Supercars en Australie...

Oui, j'ai disputé les 1 000 km de Bathurst. Ce fut une autre aventure formidable. Bathurst est un circuit incroyable, une sorte de mini-Nürburgring avec beaucoup de relief. Si vous faites une erreur, vous touchez le mur instantanément. C'est un peu du Rallye. Je pense que c'est la course où mon corps s'est le plus déshydraté. J'ai eu des crampes horribles.

Ensuite, vous vous êtes lancé en 2014 en Rallycross, la discipline dans laquelle votre père courait. Comment en êtes-vous arrivé là ?

L'un de mes amis m'a appelé un jour pour me proposer de courir dans ce championnat. Il savait que j'avais grandi dans un paddock de Rallycross, même si ça n'avait pas vraiment été un choix de ma part. Je lui ai d'abord dit que je n'avais pas le temps, mais il a insisté. J'ai disputé ma première course à Buxtehude, en Allemagne, puis j'ai récidivé à Höljes, en Suède. Je suis tout de suite devenu accro car la voiture était super-fun à conduire sur ces circuits moitié terre, moitié asphalte. Le format, avec toutes ces manches très courtes qui se succèdent, nécessite d'être en permanence

sur le qui-vive. C'est très intense tout au long du week-end. Il y a des montées d'adrénaline constantes. C'était une période où j'avais envie de me lancer un nouveau challenge. J'ai alors créé ma propre équipe, avec le soutien d'Audi, en parallèle de mon engagement en DTM. Les années 2016 et 2018 sont probablement l'époque la plus fun de ma carrière en cumulant World RX et DTM.

Cela a-t-il été difficile de décider d'arrêter le DTM ?

J'éprouvais clairement moins de plaisir. J'avais beau être encore en lice pour le titre lors de la dernière course de la saison 2017, j'ai pris conscience que ça ne signifiait plus grand-chose pour moi. J'ai connu l'un de mes pires week-ends sur le plan sportif et, quand je suis rentré, je me suis rendu compte que je n'étais même pas déçu. C'était le signe que j'étais arrivé au bout d'un cycle après dix-sept années consécutives.

Vous êtes désormais impliqué dans un challenge inédit, toujours avec Audi : le Dakar avec un véhicule électrique. Comment cela est-il advenu ?

Ils sont venus me trouver et m'ont proposé d'explorer un nouveau monde. C'était parfait pour moi. Je me suis retrouvé dans la peau d'un junior qui doit tout apprendre. Et j'adore, alors qu'a priori je n'étais pas absolument sûr que ce serait le cas. Les journées sont très longues, la navigation est vraiment un exercice difficile... Il faut lire la nature d'un terrain que vous découvrez. La gestion du risque est permanente. Je ne suis pas encore aussi bon que je le souhaiterais, mais j'ai des adversaires très expérimentés ! En tout cas, je suis très stimulé par ce défi. Compte tenu du challenge technique d'Audi, c'est une aventure extraordinaire. Les résultats ne sont pas encore là mais nous avons espoir d'y arriver.

Que ce soit sur le Dakar ou en ETCR, championnat que vous avez remporté en 2021, vous êtes devenu un fer de lance en matière de voitures électriques. Appéciez-vous cette évolution ?

C'est très excitant d'être impliqué dans le développement de cette nouvelle génération de voitures. De loin, le concept Audi est le plus exaltant. L'auto est vraiment très fun à conduire. C'est une voiture de rêve. Je me délecte de chaque kilomètre parcouru à son volant. Carlos Sainz, Stéphane Peterhansel et leurs copilotes m'ont réservé un accueil fantastique. C'est un scénario idéal pour moi qui ai tant à apprendre dans cette nouvelle discipline.

Vous avez remporté cette année la Course des champions pour la quatrième fois. Qu'est-ce que ça représente à vos yeux ?

Déjà, c'est une compétition très amusante, mais quand on se retrouve tous à voiture égale, une fois la visière baissée, ça devient sérieux : tout le monde veut gagner ! Le fait de l'avoir remportée quatre fois a de la valeur pour moi, même si je ne suis pas le seul à compter quatre succès. Je suis en bonne compagnie avec deux pilotes français : Sébastien (Loeb) et Didier (Auriol) ! Chaque année, Sébastien est un adversaire absolument redoutable. ●

“Avec le programme Dakar, Audi m'a proposé d'explorer un nouveau monde. Je me suis retrouvé dans la peau d'un junior qui doit tout apprendre !”

GAZ!

182.

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 Earey



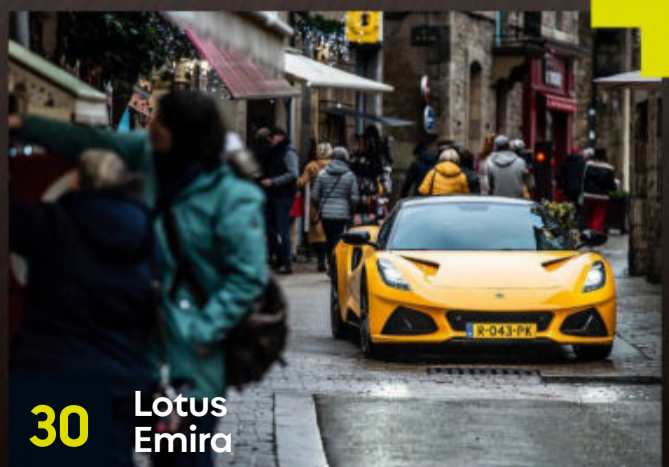
48

Aston Martin Valkyrie

Contrairement à la version AMR Pro, cette Valkyrie est homologuée pour la route. On pourrait presque dire civilisée... si son V12 Cosworth n'était pas aussi bestial ! Avec le boost électrique, en effet, la puissance totale atteint 1155 chevaux. Nous en avons pris le volant : attachez vos ceintures !

ET AUSSI...

BMW M4 GT4
Audi TT RS Iconic Edition
Porsche 911 Carrera 4
(1988)



30 Lotus
Emira

Laurent Villaron



40 Ferrari
Purosangue

Lorenzo Marcino



68 Cupra
Leon VZ 300

Denis Meunier



GRAND FORMAT
Lotus Emira First Edition



A LA CROISÉE DES CHEMINS

L'Emira marque un pont entre deux époques. D'abord parce qu'elle signe la fin de la famille Elise. Ensuite parce qu'elle restera dans l'Histoire comme la dernière Lotus thermique avant la déferlante électrique. **En route vers Saint-Nazaire pour profiter plus intensément de l'instant présent !**

Par Jacques Warnery Photos Laurent Villaron

GRAND FORMAT Lotus Emira First Edition



La commande de boîte manuelle et la direction à assistance hydraulique incroyablement informative rendent la Lotus Emira infiniment plus bavarde que ses rivales à basse vitesse. Un bon point pour les sensations à allure raisonnable !



EN SE POSITIONNANT SUR LE CRÉNEAU DES GT,
EN ACCUSANT PLUS DE 1 400 KG SUR LA BALANCE
ET EN RÉPONDANT AUX BESOINS DE SON ÉPOQUE, **L'EMIRA TOURNE
LE DOS À L'AUTHENTICITÉ D'ANTAN ET MARQUE UNE RUPTURE.**





e temps est pluvieux sur l'ensemble de la France durant le début de cette semaine. » Les infos météo déversées par la radio de l'Emira donnent le ton. C'est bien ma veine : j'ai deux jours pour profiter d'une longue escapade dans la région de Saint-Nazaire à bord d'une des Lotus les plus attendues depuis bien longtemps. Deux jours pour découvrir les secrets d'un châssis que l'on nous promet raffiné. Deux jours pour vérifier ce fameux toucher de route maison qui rend


les modèles de Hethel uniques... Et voilà qu'il pleut sans discontinuer ! Comble du comble, le Lotus Drivers Pack de notre monture comprend une suspension sport et des semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 aussi adaptés à ces conditions froides et humides qu'une paire d'escarpins pour courir un 100 m. Au moins, ils ne risquent pas de s'user ! Et puis l'adhérence précaire n'empêche pas de confirmer ses vellétés de grand tourisme. Un esprit disparu chez Lotus depuis belle lurette, même si l'Evora mise au rancart fin 2021 s'y est quelque peu aventurée. Le grand tourisme, justement, commence par une capacité d'emport convenable. En l'absence du moindre logement disponible pour y glisser une brosse à dents à l'avant, la tâche s'annonce d'autant plus compliquée que l'unique coffre niché derrière le V6 transversal est du genre rikiki. Laurent, qui a pourtant besoin d'un minimum de place pour caser son matériel photo, prend la chose avec philosophie : « *T'inquiète, je suis champion de Tetris !* » Mission réussie, même si le salut vient de l'important espace dégagé derrière les sièges. L'installation à bord demande toujours d'enjamber cette fameuse poutre générée par le châssis en aluminium. Selon Lotus, ce squelette est entièrement nouveau, mais il conserve l'esprit de celui de la famille Elise

et le même procédé de colletage-rivetage. Sauf que la poutre en question semble un peu moins haute et plus basse qu'à l'accoutumée. Se glisser dans les sièges sport de l'Emira n'exige donc plus des talents de contorsionniste. Au moment de viser l'univers des GT, c'est un point essentiel. L'ambiance à bord n'a plus rien à voir non plus. Le dépouillement monacal d'autrefois laisse place à la révolution numérique. L'atmosphère n'est peut-être pas encore aussi feutrée que dans la reine 911, mais elle s'en rapproche ! Le bouton de mise à feu rappelle celui d'une Lamborghini, même si le réveil de la mécanique n'a rien à voir avec celui des V10 ou V12 italiens.

Musique

Le V6 compressé d'origine Toyota n'a peut-être pas la même noblesse, mais il donne de la voix. Quitte même à en faire un peu trop sur l'autoroute A11, où ses résonances ne le rendent pas plus reposant que le 4 cylindres d'une Alpine A110. Les poutres du châssis alu, qui se resserrent vers l'avant, continuent de donner l'impression de décaler les jambes du pilote vers la droite, mais les ergonomes de chez Lotus ont trouvé assez de place pour y installer un repose-pieds à peine plus grand que le minuscule modèle disponible sur les Elise. C'est toujours cela de gagné, même si ce n'est pas encore parfait. Les sièges sport sont enfin plus épais qu'un mauvais sandwich SNCF, mais l'assise ferme et le dossier un peu trop bombé n'en font pas une routière aussi apaisante que ce que son positionnement GT laisse penser. Sa capacité à lire la route impose de garder les deux mains sur le volant et à être suffisamment réveillé, bien que la monotonie du parcours incite à se plonger dans l'histoire parfois rocambolesque de Lotus. L'Emira constitue la principale nouveauté de la marque après une famille Elise obligée de faire du neuf avec du vieux pendant ses vingt-cinq ans ●●●





La Lotus Emira fait sa révolution numérique mais ne dégoûline pas de technologies comme certaines sportives qui disposent d'une multitude de réglages. Seuls trois programmes influant essentiellement sur la réponse moteur et l'ESP sont ici disponibles.

LE BOUTON DE MISE
À FEU RAPPELLE **CELUI**
D'UNE LAMBORGHINI.

production



TECHNIQUE

Moteur : **V6 à compresseur** Cylindrée : **3 456 cm³**
Puissance maxi : **400 ch à 6 800 tr/mn**
Couple maxi : **42,8 mkg à 3 500 tr/mn**
Transmission : **roues AR, 6 rapports mécaniques**
Antipatinage/autobloquant : **de série, déconnectable**
+ contrôle de trajectoire/de série
Poids annoncé : **1 493 kg** Rapport poids/puissance : **3,5 kg/ch**
L - l - h : **4 412 - 1 895 - 1 225 mm** Empattement : **2 575 mm**
Pneus AV & AR : **245/35 & 295/30 ZR 20** Réservoir : **60 l**
Prix de base : **97 370 €** Prix des options/malus : **3 075/48 685 €**
Prix du modèle essayé : **149 130 €** (malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **290 km/h** 0 à 100 km/h : **moins de 4"5** (sur 45 m)

En attendant l'arrivée du 4 cylindres 2.0 Turbo AMG de 360 ch, le V6 3.5 compressé d'origine Toyota, couplé à une boîte manuelle, est agréable mais bien moins expressif qu'à bord de l'ancienne Exige, autrement légère. Il souffre par ailleurs d'une certaine inertie.



L'ULTIME LOTUS
100 % THERMIQUE
JOUË LE RÔLE D'UN
MODÈLE CHARNIÈRE
**ENTRE UN PASSÉ
DE "LIGHT" SANS
CONCESSION ET
UN FUTUR ENTIÈREMENT
ÉLECTRIQUE.**



de carrière. En se positionnant sur le créneau des GT, plus porteur, en accusant quasiment 1 500 kg sur la balance et en répondant aux besoins de son époque, elle tourne le dos à la radicalité d'antan et marque une rupture. Une multitude de facteurs démontre pourtant que l'ultime Lotus 100 % thermique reste très attachée à ses racines : même architecture générale que précédemment, même V6 sur cette First Edition et même bonne vieille commande manuelle dans une catégorie où l'automatisme est roi. Elle joue donc le rôle d'un modèle charnière entre un passé de « light » sans concession et un futur entièrement électrique qui verra l'offre de Lotus s'élargir. L'hypercar Evija et le gros SUV Eletre, pratiquement trois fois plus lourd qu'une Elise, ouvriront un nouveau chapitre. Colin Chapman s'en retourne déjà dans sa tombe !

A l'huile de coude

Après quatre heures de route, les environs de Saint-Nazaire dévoilent un décor qui stimule notre photographe. Les énormes bâtiments des anciennes forges de Trignac font partie de ces incroyables sites industriels en friche qui incitent à la pratique de l'urbex. Dans cet endroit où la nature reprend progressivement ses droits, l'Emira met

en valeur ses formes. Ses lignes modernes dessinées par Daniel Durrant et supervisées par Russell Carr se tournent résolument vers l'avenir et donnent un petit coup de vieux à la Porsche 718 Cayman. L'Emira monte en gamme et valorise son propriétaire. Cap sur la côte en direction de La Baule. Pas âme qui vive dans le port de plaisance de Pornichet, ni sur la plus grande plage d'Europe, ni dans le décor plus typique du Pouliguen. Une ambiance surréaliste dans ces lieux bondés l'été. Dans le grand boulevard qui longe un front de mer souvent bétonné ou dans les méandres des ruelles, l'Emira s'affranchit des codes sportifs actuels. Alors que bon nombre de ses concurrentes se mettent en quatre pour se faire oublier, l'Emira communique déjà à un rythme de sénateur. Primo, la bonne vieille commande de boîte manuelle un tantinet dure demande une pointe de poigne. Secundo, l'embrayage ferme exige un soupçon de coordination des pieds pour éviter les à-coups à basse vitesse et au démarrage. Tertio, la pédale de frein consistante implique une pincée de dosage pour rendre la conduite assez fluide. Même à basse vitesse, l'Emira se conduit quand une Alpine vous conduit. La région fourmille de marais salants. Dans ces décors uniques, notre Emira pourtant fort bruyante ne perturbe guère la quiétude d'un héron ●●●



en pleine digestion. La route des marais la plus à l'ouest, qui mène de Batz-sur-Mer vers la D92 en passant par le lieu-dit de Pradel, inspire autant notre photographe que le scribouillard avide de découvrir le châssis de cette tant attendue Lotus. Les virages sinueux et le revêtement asséché par une courte éclaircie sont un pousse-au-crime. L'étroitesse de la route en question et l'eau salée en guise de bas-côtés ramènent vite à la raison. D'autant plus que Laurent m'exhorte à baisser le rythme pour la beauté des clichés. Impossible donc de vous parler d'un quelconque sous-virage ou survirage à l'approche des limites. En revanche, son incroyable talent à dialoguer avec son pilote se retrouve encore davantage à un rythme plus soutenu. L'Emira donne cette impression de faire corps avec elle. Un de ses principaux secrets tient sûrement dans sa bonne vieille assistance de direction hydraulique. Sa faculté à lire les moindres détails du revêtement comme dans un livre ouvert fait aujourd'hui regretter la prépondérance actuelle de ses homologues électriques, infiniment plus muettes en comparaison. Les Michelin Pilot Sport Cup 2 y participent également. Peut-être un peu ferme à basse vitesse pour certains, l'amortissement passif ne verse pourtant jamais dans l'inconfort et s'améliore en haussant le ton. A la manière d'une Alpine A110, il survole alors la chaussée quand certaines rivales l'agressent. La finesse de mise au point du châssis, qui conserve une double triangulation à l'avant comme à l'arrière, rend sa précision chirurgicale et donne cette délicieuse impression de placer le train avant au millimètre près. L'Emira garde bel et bien le légendaire toucher de route Lotus. Ouf ! Les trois modes de conduite (Tour, Sport et Track), qui influent sur la réponse moteur, l'échappement et l'ESP, ne changent pas grand-chose à ce ressenti naturel.

Pierre et béton

Indissociable des marais salants, la ville de Guérande vaut à elle seule le voyage. Loin des fastes de La Baule, son centre fortifié médiéval en fait une des plus belles attractions de la région et ravit les amateurs d'authenticité. Le petit 1,90 m de large de notre Emira se sent forcément à l'étroit dans ses ruelles pavées où les piétons sont à juste titre privilégiés. A l'heure des manœuvres, la rétrovision arrière symbolique permet davantage d'admirer l'élégant V6 que le reste. Merci à la caméra de recul ! Sa silhouette sportive et sa sonorité marquée qui tranchent avec l'ambiance des lieux suscitent curiosité et sympathie : « *Tiens, voilà mon chauffeur !* » s'amuse une passante qui vient tout juste de sortir d'un magasin. Les quelques kilomètres qui nous séparent de Saint-Nazaire s'effectuent sur une voie rapide où la pluie redouble. Le conducteur d'une Audi RS 6 tente d'improviser un petit run avec notre poussin anglais. Pas pour cette fois, merci ! Face à mon refus, le break allemand détale sans demander son reste. La confrontation lui aurait été largement favorable, même si je demeure persuadé que la sylphide anglaise aurait tout de même pu lui donner un minimum de fil à retordre. Le V6 n'est pas du genre timide, malgré une inertie plutôt marquée. Le compresseur lui

permet de se montrer suffisamment plein dès les plus bas régimes pour offrir des relances vigoureuses, et le regain d'énergie à partir de 4 500 tr/mn contribue à cette envie de le cravacher. En revanche, son limiteur particulièrement violent à 6 800 tr/mn implique de constamment guetter le shifter du tableau de bord, sous peine de se voir couper son élan d'une manière singulièrement brutale.

La lumière déclinante et la grisaille qui plombent le port de Saint-Nazaire incitent à un petit repérage pour le lendemain. Les Chantiers de l'Atlantique qui bordent l'estuaire de la Loire en font le principal constructeur naval de France. Visible de très loin, le *MSC Euribia* sera très bientôt livré à son armateur, après avoir entamé son long processus de fabrication le 28 juin 2021. Notre Emira qui prend la pose devant son quai taille forcément petit par rapport à cet immense paquebot de plus de 331 m de long, 43 m de large et 65 m de haut. Même motif, même punition et même chape de plomb après une nuit réparatrice, avec un ciel encore plus chargé que la veille. Pas de quoi décourager Laurent, qui profite à 100 m seulement de l'hôtel de l'ancienne base sous-marine de la cité portuaire.

Mais la fin de la récré sonne déjà. Sur la route du retour, le revêtement détrempé, le ballet des essuie-glaces et le concert du passager arrière sont les meilleurs ennemis de l'endormissement sur l'A11, même si les sorties de péage font toujours partie des temps forts du trajet. Le maniement de la petite boule en alu qui dirige cette bonne vieille boîte manuelle devient tant inhabituel que gratifiant, malgré une commande perfectible. Son guidage imparfait peut alors engendrer des hésitations entre les 3^e et 5^e rapports. De petits défauts typiquement Lotus qui participent à rendre cette Emira attachante. ●



L'avis de Jacques Warnery

Plus équipée et frôlant désormais la tonne et demie, l'Emira s'embourgeoise par rapport à la précédente famille Elise et s'affranchit du passé. Son habitacle plus accueillant pourrait lui ouvrir les portes du grand tourisme, mais sa manière d'impliquer son pilote et sa boîte manuelle la rendent unique en son genre. L'Emira dévoile sa vraie personnalité sur une route sinueuse où son châssis communicatif distille un toucher de route sportif et raffiné. Avant d'être une GT, l'Emira est d'abord une Lotus. Peut-être pour la dernière fois, alors carpe diem.



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 !

En collaboration
avec

XP DEVELOPPEMENT



Inscriptions

<https://bit.ly/SAEdinerMai23>

Dîner Parisien
+
Reveal modèle
ultra exclusif
4 mai

Dîner Étoilé
dans un lieu secret

22 Juin Mas Du Clos
12 Juillet Dijon-Prenois
3 Octobre Magny-Cours
17 Novembre Le Mans

Inscriptions
à venir...

CABRÉ PLUS HAUT

Nous en étions menacés depuis longtemps, Ferrari l'a fait : un grand break 5 portes à son nom, pour ne pas dire un SUV. **Le puriste s'en effraie, le sceptique s'en amuse, le curieux s'en réjouit. Mais le ferrariste, lui, y trouve-t-il son compte ?**





R

arement une prise en main aura débuté aussi mal. Je suis ici pour informer le lecteur de *Sport Auto*, en mon âme et conscience, sans amour et sans haine, levez la main droite et dites « *Je le jure* ». Au lieu de quoi, je ressasse des préjugés. Les SUV, voraces et arrogants, jettent sur l'ensemble de la voiture de plaisir une nouvelle couche d'opprobre. Un SUV Ferrari, que faut-il en penser ? C'est un peu comme si un grand luthier se mettait à fabriquer une commode. En plus, provocation ultime, cet objet par essence bâtard ose se prénommer « Pur-sang » ! Heureusement, mon sens critique natif et professionnel a de quoi se raccrocher aux branches. Il existe maintenant toute une série de SUV puissants et aux beaux badges flambants, il suffit donc de comparer celui-ci à ses congénères, sur le seul plan des qualités dynamiques.

Plaisir de l'œil ?

Nous l'avons sous les yeux, le fameux Purosangue. A ses pieds, à l'œil nu et les clés à la main, c'est comment ? Forcément impressionnant. Et d'emblée, il faut bien admettre que la prétention de Ferrari à ne pas avoir fait un SUV mais une « berlinette 4 places » se traduit concrètement par une silhouette inédite. Le moteur est toujours très reculé vers l'habitacle (central avant), et celui-ci s'effile à la rencontre de proportions nouvelles, celles d'une grand tourisme surélevée, pas d'une camionnette de luxe comme ces clones de Range Rover qui encombrant désormais les catalogues de Porsche, de Bentley ou de Rolls-Royce. L'impression globale est étrange : la machine est musclée, sculptée, le trois-quarts arrière particulièrement évoque un break de chasse sur des échasses. Evidemment reste cette taille XXL qui jure dans l'univers Ferrari. ●●●



**LE BRUIT DU V12 AGIT
COMME UN APPEAU,
L'APPARENCE DE LA BÊTE
COMME UN APPÂT.**

Les 4 portes antagonistes, façon Rolls-Royce, suffisent à dépayser le badaud puéril qui habite toujours au fond de moi, avec son inépuisable et candide curiosité. Heureusement que le volant est là pour signaler à quelle place le conducteur doit s'asseoir ! Je plaisante, mais en effet, chacun des quatre sièges pourrait être le sien. Les formes sont faites pour maintenir le corps, ce qui est un meilleur gage de confort, dans une voiture performante, que le moelleux d'un fauteuil club. Ah : on nous l'a promis, il n'y aura jamais de version cinq places. Ah : on a vérifié, être assis à l'arrière n'est vraiment pas une punition ; même derrière un conducteur de grande taille, chacun trouvera ses aises, et la visibilité n'est pas du tout ridicule. Ni l'habitabilité, pourtant déjà bonne dans une Ferrari FF : le Purosangue fait encore mieux, sans parler de l'accès par la portière individuelle.

Noblesse de cœur

Un atout maître : le V12 atmosphérique. D'abord, il a toujours été l'un des meilleurs du genre. Ensuite, on voit un peu partout ses congénères disparaître, donc on est bien content de le retrouver. Très directement dérivé de celui des autres Ferrari à moteur avant, il a été retravaillé pour donner davantage de couple à bas régime mais n'a pas perdu pour autant ses capacités de contralto, nous allons l'entendre tout de suite. S'agissant d'un engin si haut perché, quelle transmission trouvons-nous ? Elle est reprise en droite ligne des coupés breaks déjà connus : une boîte principale sur l'essieu arrière – merci pour l'équilibre (51 % du poids sur l'arrière) – et, de l'autre côté du moteur, une très légère et compacte boîte à 2 rapports seulement, dont le premier s'enclenche lorsque l'on est en première ou en deuxième sur la boîte principale, le second quand on est en troisième ou en quatrième. Pour les quatre vitesses supérieures de la boîte principale, la voiture devient simple propulsion. Voilà les gages de sportivité que la belle nous donne dès l'examen de sa fiche technique. *Gentlemen, start your engine.*

Pas de doute, on grimpe pour s'installer à bord, mais ensuite la position est plutôt allongée et globalement parfaite : petit volant, vastes palettes, ample visibilité. Le bruit du V12 agit comme un appeau, ●●●



Dix centimètres plus bas qu'un Cayenne, nettement plus léger (sous réserve de pesage), forcément vigoureux, franchement agile, le Purosangue surclasse d'emblée tous les SUV. Et si ce n'en était pas un ? Trêve de philosophie, appuyons une nouvelle fois sur la remise à zéro du partiel et en route.



ESSAI Ferrari Purosangue



l'apparence de la bête comme un appât : si l'on entre en ville en rétrogradant un peu haut dans les tours, le public est scotché et d'emblée favorable à l'apparition. La moyenne d'âge des plus fans, très inférieure à celle des acheteurs, va garantir à ceux-ci une belle popularité. Soi-même, quand le tissu urbain s'éclaircit et que la route s'enjolive de beaux virages dans le Trentin italien, autour du lac de Garde, on se laisse aller à monter en régime, côté moteur autant que côté conduite. Les performances sont évidemment là, assorties cette fois d'un point de vue dominant sur la route naturellement inédit chez Ferrari. Le sage se gardera de jubiler au moment où il surplombe, surpasse et surclasse la piétaille des voitures normales, mais enfin, il y a un peu de ça. Un peu plus loin, un terrain de jeu plus surprenant a été ménagé. Dans un fond de vallée bien ombragé et enneigé où nous conduit un téléphérique privatisé, deux Purosangue nous attendent. Sur ces voitures qui ne serviront pas aux photos principales, nous sommes encouragés à tester les limites de l'adhérence et éventuellement celles d'un étroit chemin, matérialisé par deux petits murs de neige. Bien qu'assez enthousiaste, je n'irai pas les tutoyer : le Purosangue réagit à chaque geste, même sur le mode le plus permissif, qui ouvre les antipatinages. Direction vive, réactions de même, la voiture ne concède aucun roulis et se place vivement et précisément sur la neige tassée. Ce n'est pas avec cet engin que l'on aura des problèmes pour sortir d'un parking de station de ski ! Amélioration de la race...

Nous reprenons notre machine d'essai, chaussée des mêmes pneus Michelin Pilot Alpin, et nous retrouvons le goudron sur une route de plus en plus sinueuse. Alors ?... Eh bien, ici aussi, malgré l'adhérence forte d'un bon macadam tout à fait sec, pratiquement aucun roulis, c'en est bluffant. Nous revient à l'esprit le speech, hier soir, de cette jeune ingénieure qui présentait un système de suspension inédit de plus. Plus de barre antiroulis active mais un moteur électrique sur chaque



**CHACUN DES QUATRE
SIÈGES POURRAIT ÊTRE
CELUI DU CONDUCTEUR.
HEUREUSEMENT QUE
LE VOLANT EST LÀ POUR
SIGNALER LE BON !**





Jusqu'ici, lorsque l'on parlait de Ferrari chasse-neige, il s'agissait d'une Formule 1 (312 B3) à l'aile avant très spécial. Mais voici le Purosangue, qui pourrait ouvrir la route des cols à beaucoup d'automobiles moins bien loties. D'accord, l'électronique fait des miracles, mais côté hardware, transmission et suspension aussi sont remarquables.



ESSAI Ferrari Purosangue



TECHNIQUE

Moteur : **V12 atmosphérique, 48 S, position centrale avant** Cylindrée : **6 496 cm³**
Puissance maxi : **725 ch à 7 750 tr/mn** Couple maxi : **73 mkg à 6 250 tr/mn** Régime maxi : **8 250 tr/mn**
Transmission : **intégrale, 8 rapports à double embrayage** Antipatinage/autobloquant : **oui/e-Diff**
Poids annoncé : **2 033 kg à sec** L - l - h : **4 973 - 2 028 - 1 589 mm** Empattement : **3 018 mm**
Pneus AV & AR : **255/35 R 22 & 315/30 R 23**
Prix de base : **384 229 €** Prix des options/malus : **non défini/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **434 229 €** (hors options, malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **310 km/h** 0 à 100 km/h : **3"3 0** à 200 km/h : **10"6**

amortisseur. 6 kg concédés par roue, mais l'avantage est de pouvoir agir en détente comme en compression et de plaquer plus vite la roue au sol. L'intérêt du système apparaît maintenant : l'assiette de la lourde machine est maintenue de façon exceptionnelle, et même les sempiternels gendarmes couchés voient leur capacité de nuisance notablement réduite. Ferrari signe là une avancée majeure. Autre point fort revendiqué, un ABS Evo qui, par basse adhérence à 120 km/h et par rapport à un coupé break GTC4Lusso, freinerait sur 93 m au lieu de 112 ! Le respect s'accroît devant tant de prouesses, mais qu'en est-il de l'aspect vraiment sérieux des choses, à savoir le plaisir de conduire ? Tout dépend du bois dont on est fait. La voiture n'est certainement pas allergique aux virevoltes, l'équilibre est bien là, le V12 s'envole, les disques carbone géants assurent la maîtrise : que demander de plus ? Les 4 roues directrices (à l'arrière, chacune peut braquer indépendamment) permettent de serrer les épingles et d'en sortir en esquissant de photogéniques glissades. Oui, il y a une certaine forme de plaisir. Mais si demain on m'invite à traverser l'Europe en Ferrari, je ferai quand même des vœux pour que ce soit à bord d'une Ferrari basse, berlinette ou GT, tellement plus aiguë. Sauf si les cols sont enneigés. ●



L'avis de Robert Puyal

Ferrari, malgré le contexte un peu fou qui fait de son seul blason un sésame vers le succès, ne se contente pas de l'apposer sur un Alfa Romeo Stelvio simplement plus puissant et luxueux. Au contraire, les ingénieurs ont conçu une machine nouvelle et donné la solution Ferrari à cette équation bizarre, à savoir de très hautes performances alliées à un grand habitacle. Le Purosangue réussit à être ailleurs, à part, et c'est bien là qu'on l'espérait. Je ne tombe pas en idolâtrie pour autant mais rends les clés avec un respect reconstruit : le cheval est toujours cabré.





Flavio Manzoni

Chef Designer Ferrari depuis treize ans

“Une feuille blanche”

Nous travaillons sur cette voiture depuis 2018. C'était un concept très désiré par Piero Ferrari et aussi Sergio Marchionne.

Certains membres de mon équipe n'y croyaient pas, mais moi, l'architecture à partir d'une feuille blanche, les proportions nouvelles, tout me fascinait. D'emblée, nous avons voulu que les quatre portes s'ouvrent de façon non conventionnelle, panoramique, qu'elles montrent tout l'habitacle comme un seul objet. Car avant d'ouvrir, tu ne comprends pas qu'elle est si spacieuse. Nous avons travaillé deux ans sur la seule mise au point des proportions, y compris la garde au sol et même l'assiette. L'intuition fondamentale, c'est de séparer nettement la partie basse et la silhouette. Après tout, si vous regardez la Daytona SP3 et même nos dernières one-off, la SP38 ou la P80/C, il y a ce rapport entre le corps monochrome et les soubassements, couleur carbone apparent, n'est-ce pas ? Body et underbody. Pour le Purosangue, la sculpture athlétique, très légère, est comme suspendue sur des soubassements robustes. Ce n'était pas facile à réaliser, mais toutes

les versions que nous avons dessinées comportaient déjà ce point de départ. Et nous avons voulu que les roues paraissent les plus grandes possible, qu'elles constituent avec leur cadre la partie la plus large, le corps proprement dit étant comme retiré vers l'intérieur. D'ailleurs, ceci a fait l'objet d'un brevet. L'étude intérieure a commencé quelques mois plus tard. Avec tout de suite cette planche de bord très architecturée, en double cockpit, et ces quatre sièges identiques – pas cinq, car ça voulait dire faire un divan. Nous souhaitons cette expérience de voyage, individuelle et collective en même temps. Nous sommes 120 au bureau de style, au cœur du campus de Maranello, à deux pas de tout, des gens de l'aérodynamique, de ceux qui font les prototypes, de Mirko Statini, le coordinateur. La culture du projet est très profonde chez Ferrari : nous faisons en effet tout ensemble, et c'est cette proximité de toutes les expertises qui crée la culture de l'entreprise. La mentalité de l'usine est véritablement basée sur la synergie. Parce que le Purosangue est un objet holistique, il fallait cette symbiose pour le concevoir. »

“La sculpture, très légère, est comme suspendue sur des soubassements robustes. **Toutes les versions que nous avons dessinées comportaient ce point de départ.**”







ESSAI Aston Martin Valkyrie

UPPERCUT

Un avant-goût brûlant en passager de Nico Hülkenberg dans la Valkyrie Pro, et maintenant **Aston Martin nous propose de remettre le couvert au volant de la version homologuée pour la route. Après la claque, l'uppercut !**

Par Laurent Chevalier **Photos** Max Earey

ESSAI Aston Martin Valkyrie

B

ahreïn, circuit de Sakhir, mercredi, 9 heures. Kevin Watters, le responsable de la communication d'Aston Martin, rehausse le thermostat sans le vouloir. Devant le petit groupe de journalistes triés sur le volet pour conduire la Valkyrie, il précise : « *La seule chose que je vous demanderai aujourd'hui, c'est de ne pas chronométrer vos temps au tour, parce que notre assurance ne couvre pas ce genre de chose. Et croyez-moi, ce n'était pas*

simple d'avoir leur accord pour cette journée d'essais. Pour le reste, vous aurez tout le temps de conduire la voiture, alors profitez-en ! » C'est là que j'ai compris que chaque membre de la petite bande de veinards dont je faisais partie allait se retrouver seul aux manettes d'un V12 qui coupe à 11 000 tours, en toute liberté, sans chaperon sur le siège passager.

A enchaîner des tours sur un circuit de F1 grande nature, sous un ciel bleu dur. Alors j'ai respiré un grand coup pour ne pas exploser de joie et les faire regretter de m'avoir sélectionné. Ensuite, je me suis mordu la lèvre pour me faire passer l'envie de rire frénétiquement comme un gamin qui ne tient pas en place. Mais au fond de moi, j'ai rarement été aussi surexcité et impatient. Je crois que ça s'est vu, parce que deux secondes après que le même Kevin m'a annoncé que j'étais le premier sur la liste, j'étais déjà prêt, harnaché, sanglé, casqué et ficelé de tous les côtés dans l'habitacle rikiki de la Valkyrie. Pincez-moi, je rêve.

Buzz l'Éclair

Contrairement à la version Pro, la Valkyrie homologuée pour la route ne démarre pas en tout électrique. Sa boîte 8 à crabots, en revanche, est pilotée par l'électricité. L'ingénieur en chef du projet précise : « *Nous avons supprimé tous les synchros pour gagner de la place. C'est le moteur électrique qui se charge de tous les changements de rapport. Chaque fois que vous tirez sur l'une des palettes au volant, il synchronise les pignons et actionne la bonne fourchette de sélection. Ça va tellement vite que c'est invisible à l'œil nu.* » L'autre caractéristique frappante, c'est que ●●●

Cette Valkyrie homologuée pour la route est très différente de la version Pro, uniquement destinée au circuit. Contrairement à cette dernière, elle dispose d'une suspension et d'une aérodynamique actives. Aston Martin annonce 1 270 kg sur la balance pour une puissance cumulée de 1 155 ch.





VOUS VOYEZ MARTY MCFLY QUI POUSSE LE VOLUME DES ENCEINTES DE SA GUITARE ELECTRIQUE, AU DEBUT DE *RETOUR VERS LE FUTUR*? **C'EST CE QU'IL S'EST PASSE QUAND J'AI ECRASE L'ACCÉLÉRATEUR EN PREMIERE : LE V12 A EXPLOSE ET JE ME SUIS RETROUVE SOUFFLE! SONNE! K.-O.!**



Dernières explications de l'ingénieur en chef de la Valkyrie avant le décollage : *"Sur le volant, le bouton ERS déclenche un boost supplémentaire en ligne droite. Si vous l'utilisez, faites attention au repère de freinage du virage suivant!"*





L'AMBIANCE À BORD ? OUBLIEZ LES PAGANI
OU LES KOENIGSEGG, LA VALKYRIE RAPPELLE PLUTÔT
LES PORSCHE 911 GT1 ET MERCEDES CLK GTR.
**OU CARRÉMENT LA BENTLEY SPEED 8 DES
24 HEURES DU MANS. IDEM POUR LA BANDE-SON !**

ESSAI Aston Martin Valkyrie

la Valkyrie est progressive au démarrage. Surtout comparée à la réputation caricaturale et laborieuse de l'Aston Martin One-77 pour se mettre en mouvement. Passons. J'ai à peine effleuré l'accélérateur que, déjà, tout se bouscule. La Valkyrie sort des stands en glissant comme un cobra naja et les sensations affluent, au point que je n'arrive plus à les hiérarchiser. Je vais vous les livrer comme elles viennent. L'ambiance de bord est démente. Ça ne ressemble à rien d'existant. En tout cas, rien qui roule sur la route. En comparaison, l'habitacle d'une Ferrari 812 Competizione ou d'une Pagani Utopia semble noyé dans le superflu. L'intérieur de la Valkyrie, lui, est d'une pureté absolue. Ça rappelle l'atmosphère d'une Porsche 911 GT1 ou d'une Mercedes CLK GTR en matière de dévotion, mais avec une tout autre qualité de finition. Ça fait également penser à l'habitacle de la Bentley Speed 8 des 24 Heures du Mans que nous avons eu la chance d'essayer en 2002. Bref, la Valkyrie est bien plus proche d'un proto du Mans que d'une supercar. Elle est bien plus radicale qu'une LaFerrari ou que la Koenigsegg Agera. A l'intérieur, il n'y a pas de tableau de bord, encore moins de sono, et surtout pas un millimètre en trop. C'est tout petit mais rien ne manque et ça donne l'impression d'être un poisson dans l'eau.

Allumage

Le démarrage du V12 se fait au centre du volant très aplati. Il regroupe toutes les commandes et un écran de contrôle principal, pour la vitesse, le régime, les températures, etc. Il y a même un bouton boost, gravé « ERS », pour Energy Recuperation System, qui déclenche un coup de fouet supplémentaire, au cas où les 1 000 ch ne suffiraient pas. « Vous pouvez l'utiliser si vous voulez. Mais faites bien attention au repère de freinage au bout de la ligne droite, ça arrive très vite ! », me prévient-on. Le genre de bouton « Touche pas à ça, p'tit c... » sur lequel je ne suis généralement pas le dernier à appuyer. Mais là, pour être honnête, et comme vous allez le constater dans quelques instants, c'est tellement violent que je n'ai pas eu l'envie de le faire, ni même le réflexe d'y penser. Reprenons. Le V12 s'ébroue et la Valkyrie se met à gronder comme le tonnerre qui s'approche. C'est intimidant. En longeant la pit lane à bas régime, il y a beaucoup de bruits de roulements et



L'habitacle est absolument minuscule, mais il n'empêche pas d'accueillir une carcasse d'un bon mètre quatre-vingt-dix. Si vous êtes deux, il vaut mieux bien s'entendre. Enfin, façon de parler, parce que les casques antibruit seront nécessaires pour abaisser le niveau sonore du V12 Cosworth, même dans la circulation de tous les jours.





Chaque siège en carbone ne pèse que 8 kg. Les jantes de 20 et 21 pouces en magnésium sont à peine plus lourdes : 8,5 kg pièce ! Malgré sa puissance démoniaque, le V12 fait 106 kg de moins que celui d'une DB11.



TECHNIQUE

Moteur : **V12 atmo 48 S (1 000 ch) + électrique arrière (155 ch)**
Cylindrée : **6 505 cm³** Puissance maxi cumulée : **1 155 ch à 10 600 tr/mn**
Couple maxi : **91,7 mkg à 7 000 tr/mn** Transmission : **roues AR, 7 rapports, séquentielle**
Antipatinage/autobloquant : **de série déconnectable/non**
Poids annoncé : **1 270 kg** Rapport poids/puissance : **1,1 kg/ch** L - l - h : **4 826 - 1 951 - 1 070 mm**
Pneus AV & AR : **265/35 ZR 20 & 325/30 ZR 21** Réservoir : **50 l**
Prix de base : **2 700 000 €** Prix des options/malus : **NC/50 000 €**
Prix du modèle essayé : **2 750 000 €** (hors options, malus compris)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **355 km/h** 0 à 100 km/h : **moins de 3"**





A 10 000 TR/MN, L'ÉCHAPPEMENT RENTRE DANS UNE VIBRATION QUI S'ACCÉLÈRE TELLEMENT QU'ELLE MUTE EN BRUIT CONTINU. LE TEMPS S'ARRÊTE ET LA VALKYRIE VOUS ASPIRE DANS UN TROU NOIR, TOUT DROIT VERS L'INCONNU.

des micro-vibrations qui remontent dans la colonne vertébrale et la mettent au diapason. J'ai à peine effleuré l'accélérateur que le niveau sonore dépasse déjà l'entendement. Malgré le casque et des bouchons d'oreilles en silicone, j'ai l'impression d'être assis sur les baffles d'un concert de metal. Et je n'ai encore rien vu, ou plutôt rien entendu. Vous vous souvenez de Marty McFly, qui pousse le volume des enceintes de sa guitare électrique, au début du film *Retour vers le futur* ? C'est exactement ce qu'il s'est passé quand j'ai écrasé l'accélérateur en première : le V12 a explosé et je me suis retrouvé littéralement soufflé ! Sonné ! K.-O. ! Mais j'ai quand même laissé le pied appuyé à fond. Deuxième, troisième, j'en ai encore la chair de poule. C'est une succession de coups qui vous remontent l'estomac et vous bloquent la respiration.

Pas le temps de reprendre mon souffle. Je relâche les gaz et écrase les freins au bout de la ligne droite. Dégressif, on a dit ! Avant que mes cervicales n'aient le temps de réagir, mon casque est projeté dans le pare-brise et mes yeux essaient de sortir de leurs orbites. Aïe ! En tirant instinctivement sur la palette de gauche, la Valkyrie stoppe sa course dans un ronflement d'outre-tombe. Trois, deux, un... Comme une moto dont on se demande si elle ne va pas bloquer de l'arrière au rétrogradage. Le régime du V12 se stabilise dans un ronron proche du rugissement, et le nez de la Valkyrie change de cap comme une tête chercheuse. Un quart de tour de volant à gauche, un quart à droite et l'Aston Martin avale les deux premiers virages d'une seule bouchée. J'attends religieusement le point de débraquage pour commencer à appuyer sur la gâchette, en contractant les cervicales comme on serre une crosse pour ne pas se déboîter l'épaule avec le recul. Le coup repart à 7 000 tr/mn quand le V12 détone littéralement en déchirant l'air. 8 000 tr/mn, l'échappement commence à

rentrer dans une vibration qui s'accélère tant qu'elle mute en bruit continu. 9 000 tr/mn, la poussée est oppressante et le son strident de l'admission vous lave les tympans. A ce régime, où la plupart des supercars jettent l'éponge, la Valkyrie commence à ventiler. Ou plutôt... donne l'impression de vous aspirer dans un trou noir, tout droit vers l'inconnu. 10 000 tr/mn, l'horizon fuse dans le pare-brise. L'accélération est tellement forte que vous la subissez. A 10 600 tr/mn, la poussée atteint son pic dans un son cristallin qui monte au cerveau. Le régime de puissance maxi vient de passer, mais le 6,5 litres continue son ascension sans broncher. Les 500 derniers tours avant le rupteur procurent la sensation d'un puits sans fond. Aucun moteur de voiture ni de moto ne pousse de cette manière. Ce V12 a la légèreté d'un twin Ducati, le punch d'un V8 AMG GT Black Series et une allonge à dégommer LaFerrari. Le genre à pousser de la fonte et sprinter en même temps. C'est beaucoup plus spectaculaire, en matière d'énergie, que le W16 d'une Bugatti.

Bonus

Quant à la boîte de vitesses, c'est la cerise sur le gâteau. Elle est non seulement rapide, mais en plus elle vous laisse une paix assez royale, sans changer les vitesses à votre place comme dans une Chiron, pour continuer le parallèle avec Molsheim. Il faut juste faire attention de ne pas taper dans le rupteur, que l'on croit loin mais qui vous saute à la figure en deux-deux. D'autant que le V12 ne montre pas le moindre signe de fatigue à son approche. Reprenons. Le droite qui suit ouvre sur un grand gauche en aveugle et en montée. Bonne raison pour ne pas remettre la louche comme un forcené. Je me rappelle ce que m'avait dit Darren Turner, mon Yoda à moi et accessoirement triple vainqueur des 24 Heures du ●●●

Mans : « Attendez de passer la montée avant de remettre la puissance. Méfiez-vous des vibreurs, très marqués, où il vaut mieux ne pas s'aventurer. J'ai couru un certain nombre de fois ici et ça m'est arrivé de déboîter des arbres de transmission à cause des vibreurs. Surtout ceux des virages 7 et 8. » La Valkyrie repart comme une furie vers le virage 9, et pique du nez avant le suivant, très serré. Enfin, piquer du nez, façon de parler. L'assiette de la voiture reste étonnamment plate, équilibrée et constante. C'est d'autant plus surprenant que la suspension n'a rien d'inconfortable. Contrairement à la Valkyrie Pro, dont la suspension est passive et dure comme du bois, la Valkyrie homologuée pour la route offre un filtrage inattendu. Ce compromis génial de verrouillage et de maintien rappelle les éminentes qualités de la suspension hydraulique du châssis Proactive Control de McLaren. Non pas dans le principe de fonctionnement, qui est différent, mais dans son efficacité, plus probante que les systèmes magnétorhéologiques par exemple.

Sans limites

La Valkyrie reste d'une stabilité totale quels que soient la vitesse, l'accélération ou l'appui. Tout en accentuant le sentiment de se plaquer au sol lors des freinages, sous l'effet de l'aérodynamique variable. Au bout de la ligne droite des stands, je n'ai jamais ressenti une décélération aussi puissante à bord d'une voiture homologuée pour la route. Même dans une McLaren Senna. La force est tellement élevée que les Michelin Pilot Sport Cup 2 donnent l'impression d'être des fusibles au bord de la surchauffe. En clair, la première limite ne vient pas des disques, ni des plaquettes, ni du refroidissement, mais bien des pneus. Allez, le seul petit bémol concerne le ressenti à la pédale de frein qui pourrait être plus direct et plus naturel. Mais pas le temps de chipoter. Le V12 repart de plus belle et la boîte à crabots égrène les rapports comme des coups de fouet. 9 000, 10 000, 11 000 tours et rebelote. Ça procure presque la sensation d'être en apesanteur, tant c'est irréel. Tout comme la direction, d'une rapidité et d'une précision jamais rencontrées sur une supercar. Quant à la motricité, je m'attendais à pire, en l'absence d'autobloquant mécanique. Je ne dis pas que la Valkyrie est particulièrement facile

à conduire. Mais il y a un peu de ça. Elle est étonnamment docile au regard de son potentiel fulgurant. Aussi bien en suspension qu'en progressivité et en agilité, étant donné l'absence d'inertie qu'autorise son poids très limité. Avec 1 270 kg annoncés, Aston Martin nargue les 1 695 kg avoués par la Mercedes-AMG One. Pour mieux comprendre les efforts consentis sur la balance, l'ingénieur en chef nous confie : « A un moment donné, nous achetions tellement de titane que nous en faisons varier le cours. Au point que notre ministère de la Défense nous a contactés pour savoir ce que nous faisons. Ils nous ont dit que la dernière fois qu'une entreprise s'en était procuré autant, c'était pour construire l'avion SR117. Nous leur avons répondu que nous ne construisions pas d'avion furtif, mais une nouvelle voiture. » Bref, la Valkyrie est sur une autre planète. Quand on met tout cela bout à bout et qu'on en prend le volant, on s'aperçoit qu'elle aurait pu être la réincarnation moderne de la McLaren F1. Il se trouve qu'elle s'appelle Aston Martin, ce qui ne gâche rien. Et ce qui est certain, c'est qu'elle relance la machine à rêves des petits et des grands pour les 50 prochaines années. ●



L'avis de Laurent Chevalier

Le fait que cette Valkyrie soit homologuée pour la route reste une prouesse absolue. Aucune autre voiture ne pourra vous donner autant de sensations au volant. A commencer par le bruit dément dans l'habitacle, qui oblige à rouler avec des protections d'oreilles. En clair, elle vous retourne le cerveau, vous essore les méninges, vous lave les tympans et vous laisse K.-O. Le pari était fou, la réalisation l'est encore davantage. Un seul mot : bravo !



MÊME AVEC UN CASQUE ET DES BOULES QUIES, LE BRUIT DU V12 DONNE L'IMPRESSION D'ÊTRE ASSIS SUR LA BAFFLE D'UN CONCERT DE METAL. **LE PIRE, C'EST QU'ON EN REDEMANDE !**



Aston Martin Valkyrie

Zoom sur la suspension active

La Valkyrie réussit à combiner l'efficacité sur circuit et le confort sur route grâce à une suspension très sophistiquée.



À QUOI ÇA SERT ?

Les voitures de route et celles de circuit sont deux espèces d'automobiles différentes. Si les premières doivent évidemment tenir la route aussi bien que possible, elles sont néanmoins soumises à de nombreuses contraintes, comme celles de rester faciles à conduire sur tous les types de revêtements, suffisamment confortables pour des trajets de longue distance, mais également de se montrer capables de passer sur des trottoirs, des ralentisseurs, etc. Les secondes en revanche sont optimisées pour un seul but, aller le plus vite possible sur un tour de circuit, c'est-à-dire sur une piste très lisse. Réussir à combiner les qualités nécessaires aux deux espèces est donc compliqué, surtout si l'on veut éviter un écueil quasi incontournable avec

une suspension passive : le compromis frustrant d'une voiture très inconfortable sur route et moyennement efficace sur circuit. C'est ainsi pour réunir le meilleur de deux mondes qu'Aston Martin a développé la suspension de la Valkyrie.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Schématiquement, la suspension de la Valkyrie ressemble à celle d'une voiture de course avec des pousoirs actionnant des amortisseurs (ici pilotés) via des basculeurs, dont la rotation entraîne des barres de torsion assurant une fonction de ressort. Le caractère actif de cette suspension est pris en charge par quatre vérins hydrauliques intercalés entre le châssis et chacun des ressorts pour

contrôler en temps réel les mouvements de la caisse, tandis que ceux des roues restent gérés par la suspension classique. Ainsi, il est possible d'utiliser des barres de torsion de raideur raisonnable pour préserver un bon niveau de confort sur route. En effet, l'écrasement de la partie passive de la suspension sous l'effet de l'énorme appui aérodynamique de la Valkyrie – qui peut atteindre 1150 kg à haute vitesse lorsque les flaps actifs sont déployés, comme en cas de fort freinage – peut ici être compensé par le déploiement des vérins pour maintenir la hauteur de caisse optimale nécessaire au bon fonctionnement de l'effet de sol de la voiture. De même, les vérins sont aussi utilisés pour limiter en temps réel les mouvements de plongeon au freinage, de roulis en virage ou de cabrage à l'accélération.



VONT-ILS TROP LOIN ?

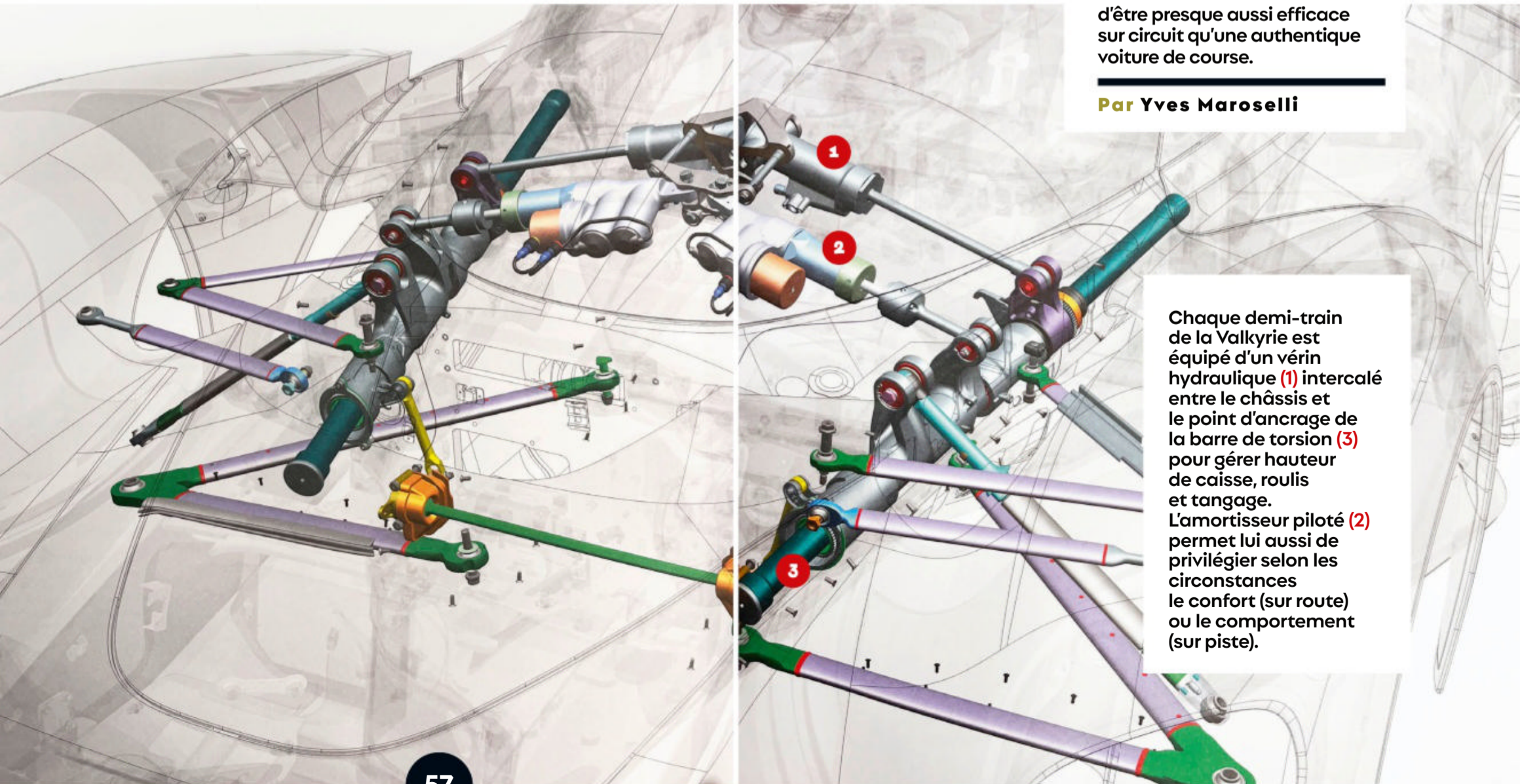
La philosophie des concepteurs de la Valkyrie consistant à conserver au maximum les sensations d'une suspension classique passive, ils ont gardé des barres antiroulis mécaniques habituelles dont ils auraient pu théoriquement se passer grâce aux vérins hydrauliques. Le comportement de la voiture et son équilibre se montrent ainsi plus prévisibles à l'approche des limites d'adhérence.



NOTRE AVIS

Inspirée par la technologie ayant permis à Williams de dominer la Formule 1 au début des années 90 (avant d'être interdite par la réglementation), la suspension de l'Aston Martin Valkyrie assure à une voiture de route d'être presque aussi efficace sur circuit qu'une authentique voiture de course.

Par Yves Maroselli



Chaque demi-train de la Valkyrie est équipé d'un vérin hydraulique (1) intercalé entre le châssis et le point d'ancrage de la barre de torsion (3) pour gérer hauteur de caisse, roulis et tangage. L'amortisseur piloté (2) permet lui aussi de privilégier selon les circonstances le confort (sur route) ou le comportement (sur piste).

FAIS PAS LE MALIN...

Dissipons toute méprise : un journaliste n'est pas un pilote. Il se croit parfois capable d'aller vite, mais c'est facile de lui remettre les idées en place. **Nogaro : un circuit que je ne connais pas. Une BMW M4 GT4 : jamais conduite. Une troupe de véritables pilotes plus ou moins chevronnés autour de moi : aujourd'hui, j'ai tout à apprendre.**
Et il pleut...



«



aut mieux que je t'envoie le manuel du volant, histoire de potasser avant. » Le responsable presse de BMW a bien fait. Treize pages d'un PDF limpide mais dont on a pourtant du mal à retenir toutes les informations. Ne serait-ce que pour activer la marche arrière sur la M4 GT4 : « Appuyer sur le bouton Neutre quand vous êtes en Neutre, Parking, Drive ou Sport, et tirer sur les deux palettes simultanément. » OK... Certaines commandes

inspirent peu de questions : Rad (Radio), Dis (Display, « écran ») ou Wip (Wipers, « essuie-glaces »). « DRK, c'est quand il fait nuit ? » Perdu, c'est le système de boisson (drink). « Et FCY ? — C'est pour Full Course Yellow. » Le bouton jaune enclenche le limiteur en cas de pépin sur la piste. « Et le bouton orange sur lequel est inscrit "Lim" ? — Eh bien, c'est pour activer ou désactiver le limiteur. » Ça y est, je bugge. « PSL, juste en dessous, ça signifie "parasites sur la ligne" ? » Regard perplexe du gentil mécano qui m'aide à me harnacher. « Ben non, c'est le Pit Stop Limiter... » Ça paraît plus logique, en effet. Ces quelques tours de piste sur le joli circuit gersois, nous les devons à André Grammatico, directeur de L'Espace Bienvenue, patron de l'écurie du même nom et ex-pilote. Qu'il en soit remercié car l'expérience a laissé des traces, et pas dans le bac à sable. Fidèle à BMW depuis des lustres, le souriant septuagénaire est l'un des premiers, sur le sol européen, à avoir reçu la M4 GT4. Il est surtout le représentant officiel français pour qui voudrait s'aligner en championnat GT4 avec cette auto (dont la saison complète, sur six dates, coûte quand même 300 000 €, hors entretien et consommables).

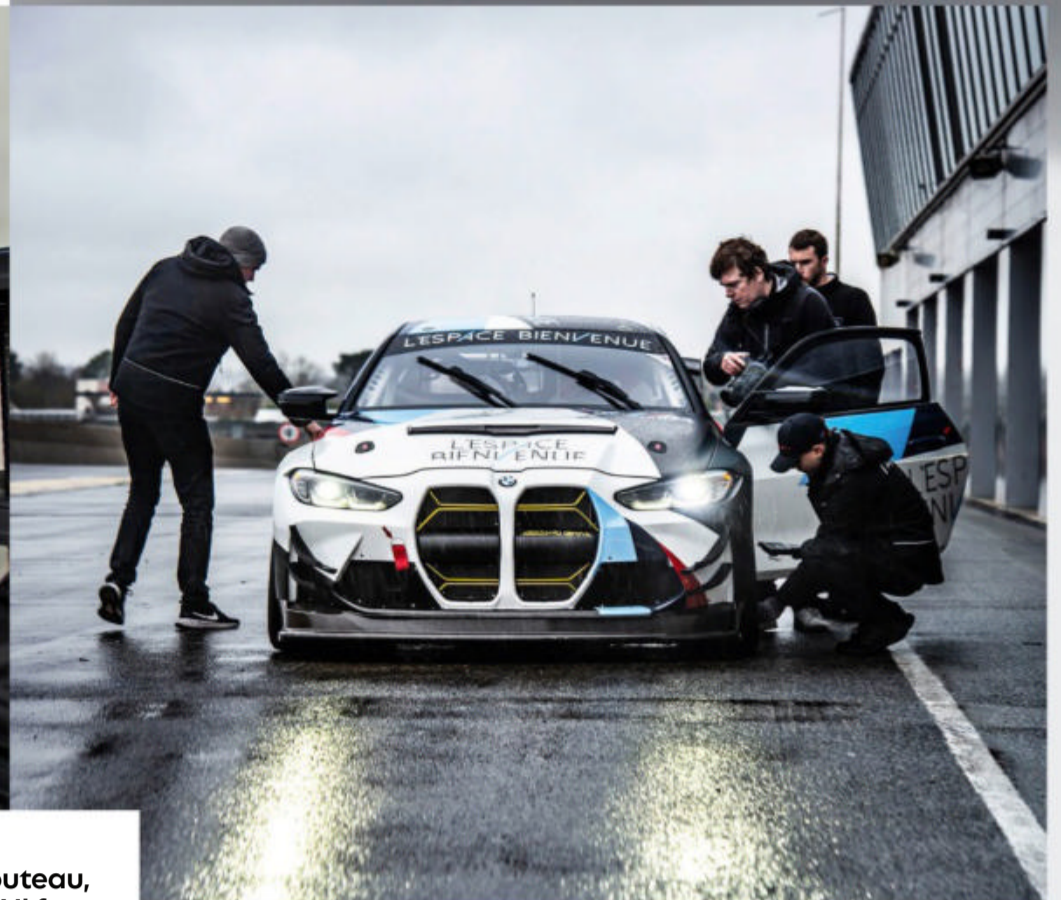
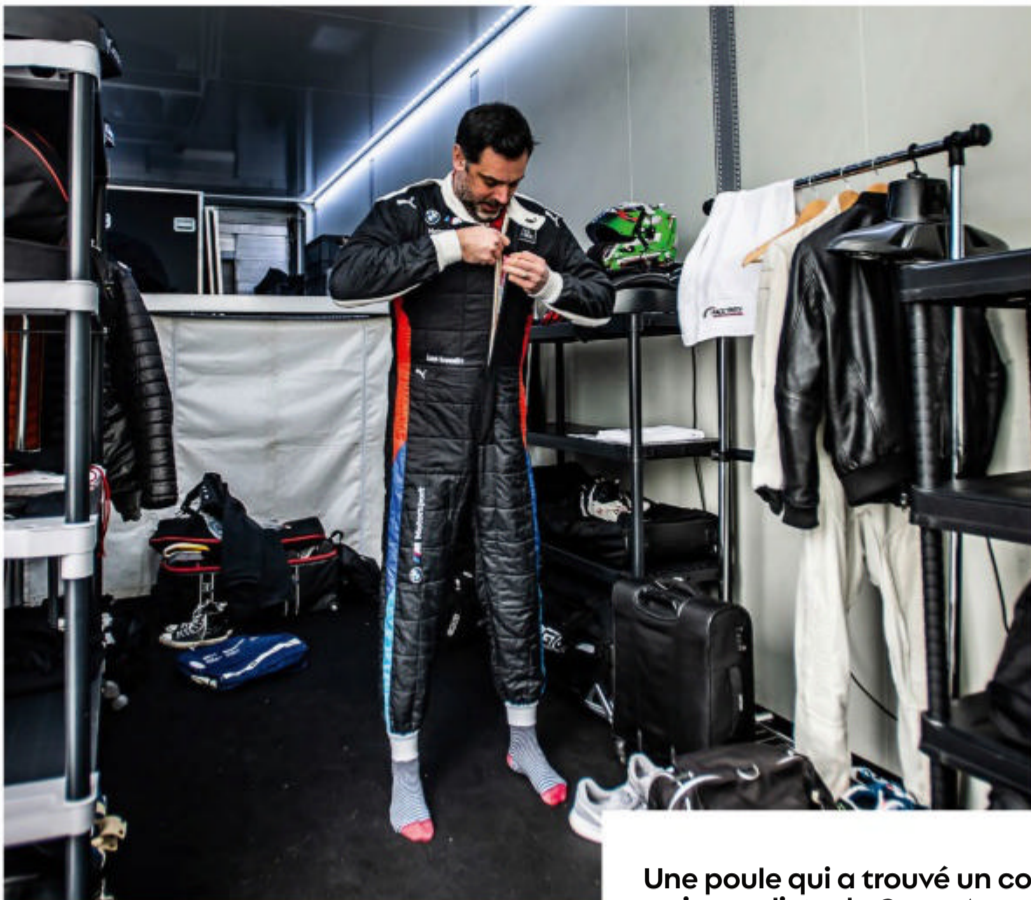
A bord de cet engin dépouillé, à l'ambiance spartiate mais pas inconfortable, il n'y a bien que certaines infographies du M Track Cockpit qui rappellent la frangine homologuée. L'habitacle est à nu, et sous le coude droit s'érige un ponton en fibres naturelles (ce n'est pas du carbone, malgré l'apparence) duquel sort un manchon en plastique noir. « C'est la ventilation, à la fois pour le casque et le siège. » Il y a même la clim et, cerise sur le gâteau, des mémoires pour les rétroviseurs. Nogaro accueille aujourd'hui quelques pilotes et un intrus, qui plus est accompagné de son photographe moqueur chaque fois qu'il me faut m'immiscer ou m'extraire de cet intérieur largement traversé de tubes. L'une des premières satisfactions provient de la position de conduite, très reculée par rapport à la version de route. Les spectaculaires mais inconfortables baquets de la M4 Competition laissent leur place à un Recaro moelleux et parfaitement enveloppant. Il est fixe, et c'est le pédalier qui bouge, par une tirette en bas à gauche. Le volant en carbone forgé, signé Fanatec et compatible avec les simulateurs professionnels, est réglable sur tous les plans, une fois le levier, lui aussi en carbone, déverrouillé. Bon, il est temps d'y aller. Pression de 2 secondes sur le bouton Start Stop, idem sur le N, puis pichenette à droite : c'est maintenant qu'on se tient tranquille.

Comme on se retrouve

Au-dessus de mes petons se situe le moteur 3 litres de la M4, dans une configuration qui lui permet de développer jusqu'à 550 ch et 66,3 mkg. En fonction des différentes courses et de la balance de performance, tout ceci est ajustable. Pour aujourd'hui, et comme il fait un temps très breton dans le Gers, ce sera « environ 420 ch », dixit ●●●



L'UNE DES PREMIÈRES
SATISFACTIONS PROVIENT DE
LA POSITION DE CONDUITE,
**TRÈS REÇULÉE PAR RAPPORT
À LA VERSION DE ROUTE.**

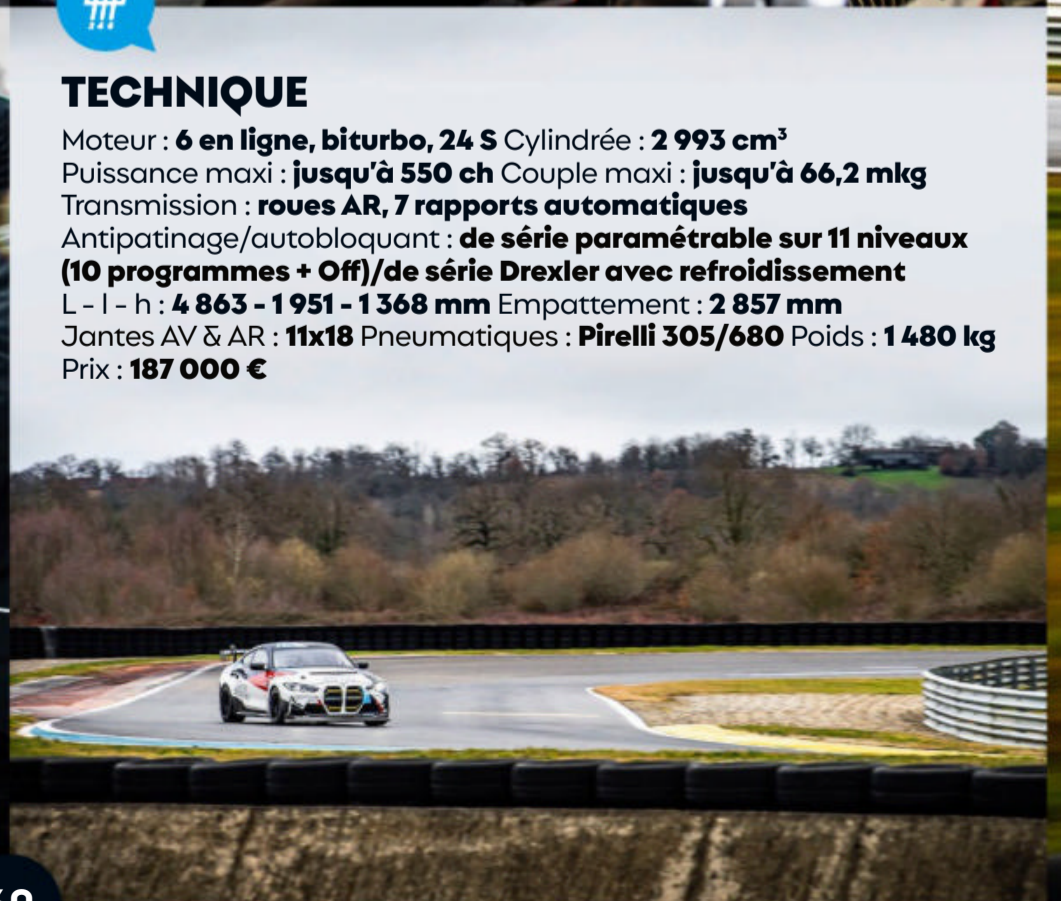


Une poule qui a trouvé un couteau, ce journaliste de Sport Auto ! Il faut lui trouver une combinaison à sa taille, le tordre dans tous les sens pour le faire entrer dans un cockpit où la position de conduite est pourtant reculée, et lui expliquer toutes les commandes. C'est plus simple avec un pilote...



TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne, biturbo, 24 S** Cylindrée : **2 993 cm³**
Puissance maxi : **jusqu'à 550 ch** Couple maxi : **jusqu'à 66,2 mkg**
Transmission : **roues AR, 7 rapports automatiques**
Antipatinage/autobloquant : **de série paramétrable sur 11 niveaux (10 programmes + Off)/de série Drexler avec refroidissement**
L - l - h : **4 863 - 1 951 - 1 368 mm** Empattement : **2 857 mm**
Jantes AV & AR : **11x18** Pneumatiques : **Pirelli 305/680** Poids : **1 480 kg**
Prix : **187 000 €**



André Grammatico. Le but de l'événement est de savourer cette formidable auto, mais il faut avant tout la rendre en un seul morceau... Bizarrement, pas de transmission à crabots ou robotisée très complexe mais une ZF automatique à 7 vitesses. C'est un rapport de moins que la version civile, mais comme le dernier est surtout destiné à faire chuter les consos, rien d'anormal. Et ce pignon, le carter de la boîte en dispose toujours, l'électronique empêchant d'enclencher la dernière vitesse. Le capot, réalisé dans le même matériau composite que le tunnel central (mélange de résine, de lin et plus si affinités), vibre un peu. La partition jouée est à peine différente de la M4 normale, du moins de l'extérieur. Dedans, c'est bien sûr plus sonore. Au niveau des pouces, deux molettes. Celle de gauche, c'est pour le contrôle de traction, paramétrable sur 11 niveaux (Off et 10 degrés plus ou moins permissifs). L'ajustement est uniquement possible si le volant n'a pas un angle supérieur à 45°, après validation de la touche OK. La molette de droite intervient quant à elle sur la cartographie, en rendant l'accélérateur plus ou moins sensible. Trois modes sont disponibles : mouillé, linéaire et sec.

GT4, c'est la formule d'entrée de gamme du Grand Tourisme. Pas de raison d'avoir le trouillomètre, donc, d'autant que j'ai déjà eu entre les mains des engins plus hargneux que cette munichoise. Pourtant, il y a de l'appréhension. Le circuit inconnu, les pneus pluie dont on peine à saisir la capacité à vraiment encaisser les assauts du biturbo, la visibilité, très réduite par les nombreux tubes qui traversent le cockpit, et l'appréhension de faire à peu près bonne figure devant nos hôtes. Première portion lente, un droit qui ferme enchaîné avec un gauche serré. A la corde, ça glisse. A l'extérieur, je perds l'avant. Pas gagné, ce tour de reconnaissance. D'autant que certains de mes acolytes du jour ont eu le chic pour me mettre en confiance : « *Nogaro, même sur le sec, c'est gras. Et quand il pleut, au secours ! Après la ligne droite, t'as des murs partout : pas le droit à l'erreur. Et surtout, doucement dans ces conditions dans le "S" qui emmène devant les stands.* » Alors oui, aujourd'hui, je n'ai peut-être que 420 ch à dompter, mais j'ai la pétoche. Le contrôle de traction est paramétré sur 10. Ça calme l'arrière de la GT4 et me fait probablement perdre un temps fou, mais compte tenu de l'état de la piste, j'y trouve

ma planche de salut. La puissance a beau être bien moindre que celle d'une M4 normale, les mises en vitesse, malgré la pluie, sont impressionnantes. Les 200 km/h sont attrapés comme qui rigole. Le 6 en ligne est toujours cet élastique géant tellement gavé de couple que tomber la 2^e ne sert à rien à part chahuter les Pirelli arrière, qui ne demandent qu'à danser le limbo. 11 h 57, la piste passe au rouge. Croisons les doigts pour que ma session de l'après-midi soit moins ardue...

(Se) faire confiance

Vœux exaucés ! Il s'est arrêté de pleuvoir, et comme je suis le troisième larron après déjeuner, mes deux compères ont déjà commencé à sécher la piste. Impossible pour autant d'envisager les slicks, vibreurs et trajectoires étant encore partiellement (ou totalement) inondés. Cette fois-ci, le contrôle de traction est sur 5. Pourquoi pas en deçà ? Parce que le pilote qui vient de passer juste avant me confirme que « *c'est une patinoire, surtout dans les portions avec les murs à proximité* ». Après les stands, c'est une succession de virages lents. La corde est ratée à peu près tout le temps mais qu'importe, il suffit de rebraquer pour que l'allemande s'y jette. Sur le sec, ce serait génial. Mais sur le mouillé, ça devient magique et très inattendu ! De voiture caractérielle le matin, la Béhème s'est mue en compagne de jeu facile à cerner. Pas la peine de jouer sur les transferts de charge : les conditions ne s'y prêtent pas. En revanche, il me faut apprendre à lui faire confiance, à elle aussi, car mes erreurs sont si vite pardonnées que cela laisse augurer un comportement au-dessus de mes attentes. De la M4, la GT4 reprend le duo motopropulseur, mais les freins et la suspension sont évidemment inédits. Les amortisseurs sont des KW réglables sur deux voies, les ressorts viennent de chez H&R, le train arrière est ajustable grâce à des cales, les barres antiroulis disposent de 5 niveaux, et toutes les liaisons entre les éléments de suspension sont confiées à des roulements sphériques. Malgré cette armada, la GT4 préserve un certain roulis, mais cela est probablement dû au fait que L'Espace Bienvenue l'a peaufinée de la sorte, afin de la rendre plus prévisible. On leur en sait gré. Si le train avant, très directif et accrocheur, mérite toutes les louanges, il est secondé ●●●



LE 6 EN LIGNE EST TOUJOURS CET ÉLASTIQUE
GÉANT TELLEMENT GAVÉ DE COUPLE
QUE RÉTROGRADER EN 2^E NE SERT À RIEN
À PART CHAHUTER LES PIRELLI ARRIÈRE.



Plus bouger ! Harnaché et la vision partiellement oblitérée par l'arceau-cage, c'est l'heure d'y aller. Le moteur de la M4, ici dégonflé, est plus coupleux que caractériel et on l'en remercie. Les conditions ne se prêtaient pas au chrono mais nous avons été bluffés par le freinage et le pouvoir directionnel, d'une efficacité dingue.



par des freins comme il m'a rarement été permis d'en tâter. La GT4 a bouleversé mes repères : non seulement les disques de 390 et 355 mm (AP Racing) ont tenu le choc, mais à chaque écrasement de la pédale de gauche, je me demandais pourquoi je n'avais pas freiné plus tard... alors que j'avais effectivement freiné plus tard. C'est l'un des points forts de cette génération de M4 GT4, de l'avis même d'un pilote pro qui a fait la saison dernière sur la précédente mouture. « Clairement, en matière de boîte et de freins, c'est le jour et la nuit », nous confie-t-il. Ah oui, la boîte. Il y a encore quelque temps, il était impossible de trouver un argument valable au fait de greffer à une voiture de course un convertisseur de couple. Eh bien désolé, mais c'est révolu. La ZF claque quand on le lui ordonne, à la montée comme à la descente. Une robotisée ferait-elle mieux ? Peut-être, mais comme les professionnels présents autour de moi n'en disent que du bien, il serait inopportun que le journaliste en dise du mal. Surtout s'il ne le pense pas.

La piste sèche toujours, et la console centrale m'indique que mes chronos s'améliorent. Faire confiance à la machine et se faire confiance. Trouver l'équilibre entre le pas assez et le trop. Les tours s'enchaînent, les marques sont prises. Probablement pas mal de mauvaises mais qu'importe : aujourd'hui, je conduis une vraie voiture de course. Certes, c'est une GT4, dont le prix d'utilisation (on parle de 8 €/km) est sans commune mesure avec les tarifs plus ou moins admis pour les disciplines supérieures (environ 35 €/km pour la catégorie GT3), mais elle me donne une sensation délicieuse, celle de progresser. BMW a voulu cette génération à la fois plus fiable, plus accessible et plus gratifiante. C'est le cas. Un sous-régime ?

Peu importe, les deux turbos rattraperont le retard. Un arrière trop volage ? Le contrôle de traction est suffisamment bien paramétré et étendu pour trouver le programme idéal en vue de calmer les ardeurs ou, au contraire, de tenter quelques virgules. Un virage qui vous saute au visage ? Il suffit de faire la chose la plus naturelle du monde – braquer –, et l'erreur sera effacée en moins de temps qu'il ne faut pour y penser. Cette GT4 est à la fois une formidable école de l'humilité et un engin qui vous rappelle à chaque instant que sur piste, lorsque nous sommes appliqués, nous sommes tous potentiellement rapides. Y compris un journaliste... ●

Remerciements : Confier le volant d'une voiture destinée à s'illustrer en championnat réclame de la confiance, voire un brin de folie. Qu'André Grammatico et son équipe si sympathique lors de cet essai en soient grandement remerciés !



L'avis de Sylvain Vétaux

Mon expérience de la conduite de voitures de piste se résume à cette M4 GT4. Difficile donc de lui accorder une note, mais si cette dernière devait être proportionnelle au torrent de sensations fortes dont m'a abreuvé cette auto, il n'y aurait pas suffisamment de la largeur de cette page.

FAIRE CONFIANCE À LA MACHINE ET SE FAIRE CONFIANCE.
TROUVER L'ÉQUILIBRE ENTRE LE PAS ASSEZ ET LE TROP.



UNE ICÔNE DE PRIX

Lorsqu'elle est apparue en 1995, tout en rondeurs, l'Audi TT a immédiatement séduit par son design atypique. **Cette Iconic Edition n'est pas une révolution technique mais une série limitée à 100 exemplaires (10 pour la France) qui devrait ravir les mordus de l'icône.**





e nous voilons pas la face, cette Audi TT RS Iconic Edition est, dans ses très grandes lignes, identique à la RS tout court. Elle intéressera probablement plus les collectionneurs que les amateurs de la qualité

et des performances du coupé Audi puisqu'elle offre le même moteur 2.5 turbo – 400 ch, 20 soupapes, injection directe, couple généreux de 48,9 mkg, boîte à double embrayage 7 vitesses, transmission intégrale... – ainsi que le même châssis et les mêmes suspensions adaptatives magnétiques. Les différences fondamentales ? Tout d'abord, une dotation plus complète, dont le système audio Bang & Olufsen Premium 3D (12 HP), de même que des jantes particulières, d'autres habillages et nombre d'éléments proposés en option sur le modèle de base, déjà honnêtement équipé. L'Iconic Edition

se veut à part et se différencie par l'ambiance intérieure, avec des sièges sport biton, des surpiquûres jaunes en forme de nids d'abeilles, des inscriptions et broderies « Iconic Edition » ou encore le numéro de série limitée inscrit sur le levier de vitesses. Pas de quoi fouetter un chat ! Surtout s'il ne vous a rien fait.

La modification la plus importante réside dans le kit aérodynamique travaillé en soufflerie, avec un bouclier avant différent et, à l'arrière, le grand aileron fixe en carbone. Un kit à l'intérêt bien difficile à juger sur les petites routes espagnoles que nous avons empruntées, et ce, d'autant que la voiture est, comme sa sœur, bridée à 250 km/h, à moins de choisir l'option 280 km/h à 1 800 €.

Facile et vivante

A son bord, on retrouve immédiatement la première qualité du coupé TT, à savoir son 5 cylindres turbo à la fois très élastique, ●●●

**CETTE ICONIC EDITION INTÉRESSERA
PROBABLEMENT PLUS LES COLLECTIONNEURS
QUE LES AMATEURS DE LA QUALITÉ
ET DES PERFORMANCES DU COUPÉ AUDI.**





A l'exception de menus détails cosmétiques, rien ne change à bord et on ne s'en plaint pas. La finition est d'aspect flatteur et le 5 cylindres file d'emblée le sourire.



TECHNIQUE

Moteur : **5 en ligne, turbo, 20 S** Cylindrée : **2 480 cm³**
 Puissance maxi : **400 ch à 5 850 tr/mn** Couple maxi : **48,9 mkg à 2 250 tr/mn**
 Transmission : **intégrale, 7 rapports à double embrayage**
 Antipatinage/contrôle de stabilité : **de série/déconnectable** Poids annoncé : **1 475 kg**
 L - l - h : **4 201 - 1 832 - 1 344 mm** Empattement : **2 505 mm** Voies AV/AR : **1 564/1 543 mm**
 Réservoir : **55 l** Pneumatiques : **245/35 R 19**
 Prix de base : **119 225 €** Prix des options/malus : **-/25 349 €**
 Prix du modèle essayé : **144 574 €** (malus compris, sans les options)

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : **250 km/h (280 km/ en option)** 0 à 100 km/h : **3"7**

ESSAI Audi TT RS Iconic Edition

parfaitement rempli (ce qui laisse une bonne impression de linéarité) et, surtout, méchant côté accélérations et sonorité. Cette version limitée conserve évidemment les valves à l'échappement, qui, en mode Dynamic, envoient les Walkyries avec générosité. Un peu plus de décibels auraient même été bienvenus tant la voix rocailleuse et profonde du 5 cylindres séduit. De même, une boîte plus rapide pour s'adapter à un changement de rythme et moins hésitante en mode Sport automatique aurait été plus appropriée à cette TT. C'est moins flagrant en mode Dynamic et très acceptable en mode manuel. Rien de très grave dans le domaine, mais on a vu des boîtes à double embrayage mieux gérées. De leur côté, les suspensions magnétiques ont beau être intelligentes, elles imposent un confort très ferme en mode Dynamic (mais aussi un bon maintien) et une dureté encore trop sensible en Comfort pour une tenue de caisse moins rigoureuse. Quoi qu'il en soit, l'Audi TT RS demeure un plaisir de neutralité, reste stable et sûre, tout en étant vivante et capable de jouer facilement avec son train arrière selon les réglages choisis. Seul regret, bien qu'elle soit « Iconic » et équipée jusqu'au bout des jantes, cette édition limitée est également plus chère de 37 445 €. ●



L'avis d'Ivan Magot

Cette TT RS Iconic Edition joue sur sa dotation ultra-complète, son ambiance intérieure originale ainsi que son look un tantinet plus sportif avec le grand aileron arrière en carbone. Pour le reste, elle est en tout point identique à la TT RS classique, facturée à un prix beaucoup plus justifié (37 000 € de moins).



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**

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**

Italian Job #2

Un nouveau 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 26 au 30 septembre 2023**

Les routes de Belle-Île en Mer

Sans doute l'une des plus belles îles bretonnes pour l'un des rallyes les plus exclusifs : les superbes routes de Belle-Île en Mer ! **Du 5 au 8 octobre 2023**

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



SUPERTEST Cupra Leon VZ 300

Contre-emploi

Les compactes pseudo-sportives sont en voie de disparition, et parmi celles qui subsistent, la Cupra Leon est, selon nous, la meilleure. **D'où notre envie de l'emmener au Vigean, surtout chaussée des Michelin Sport Cup 2. Mais suffit-il d'équiper une excellente berline de gommages semi-slicks pour en faire une tueuse de chronos ?**



Ne surtout pas se fier aux apparences ! Pas de kit carrosserie extravagant, une allure BCBG, une sonorité feutrée : la Leon cache bien son jeu alors qu'elle signe, au Vigeant, un chrono épatant.



L'AVIS DE... Christophe Tinseau

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

"C'est une bonne voiture pour accélérer en ligne droite et distancer les autres sur route, mais pour le circuit, à part le moteur, qui ne fait d'ailleurs pas de bruit, j'aurais du mal à lui trouver des points forts."

Christophe Tinseau



Circuit Val de Vienne

- 3 729 m ■ 15 virages ■ Largeur de piste : environ 11 m
- Conditions de piste : 13 °C, beau temps, piste sèche
- Pneus : Michelin Cup 2 neufs

Si vous lisez cet encadré avant d'attaquer l'essai, ne soyez pas surpris par les propos peu élogieux de Christophe. « Le seul truc bien, c'est le moteur qui marche. Prendre presque 220 km/h dans la ligne droite opposée, c'est pas mal du tout pour une petite voiture. La boîte fait un peu ce qu'elle veut. A la montée, passe encore, mais à la descente, c'est un poil lent. Et puis tu ne peux pas la basculer vraiment en manuel. » Ça commence bien. « Et les freins ! T'imagines ? A l'amorce du deuxième tour, j'avais déjà la pédale au fond. La voiture ne supporte clairement pas une utilisation sur piste. Il faut au moins changer le liquide, parce que là... » N'en dis pas plus, Christophe. Nous lui annonçons le chrono. « Sérieux ?! Elle colle plus de 2" à la Golf GTI ? J'ai pourtant préféré la Clubsport, surtout en matière de guidage. » Pas convaincu par l'autobloquant électronique VAQ, M. Tinseau ? « Entrée, milieu, sortie :

la voiture est juste sous-vireuse tout le temps. Le différentiel ne fonctionne pas, ou du moins pas comme on l'attend dans le cadre d'une utilisation intensive. Je perds un temps fou dès que ça tourne. » Et bim ! « Et la direction : tu rates la corde, tu ajoutes du volant sans ressentir le braquage supplémentaire... Pour résumer, c'est une bonne voiture pour accélérer en ligne droite et distancer les autres sur route, mais pour le circuit, à part le moteur, qui ne fait d'ailleurs pas de bruit, j'aurais du mal à lui trouver des points forts. » Bon, ça, c'est fait. Heureusement que l'auto, certes classique, est joliment dessinée. « T'aimes bien, toi ? La couleur, je la trouve bof, et les lignes ne me plaisent pas. Et les sièges manquent de maintien, surtout dans le bas du dos. L'équipement a l'air pas mal en revanche. Vraiment, je préférerais la génération d'avant. Celle-ci est bien trop soudée. Il y a un trop bon train arrière par rapport à l'avant. » Vivement le mois prochain, donc !



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



quelques propos liminaires si vous me le permettez. Sans faire offense à Cupra, sa Leon VZ 300 n'était pas notre choix du roi pour un supertest. L'auto nous avait séduits (voir le n° 726, dans lequel elle gagne un comparatif), mais nous axons habituellement notre recherche sur des engins plus folkloriques, visuellement ou mécaniquement. Pourquoi avoir choisi l'ibère, alors ? Parce que le constructeur, à l'inverse de bon nombre d'autres, a décidé de jouer le jeu. L'exercice du

Vigeant est très contraignant, que ce soit financièrement ou matériellement, avec la plupart du temps un changement du trio pneus/plaquettes/disques à l'issue de l'essai. Depuis des mois, nous sollicitons de grandes marques pour que leur progéniture se confronte à l'exercice, selon nous, le plus complet de la presse automobile sportive. Dans le meilleur des cas, nous essayons un refus. La plupart du temps, ils ne prennent même pas la peine de nous répondre. La politesse se perd... Que Cupra soit donc chaleureusement remercié : savoir que son auto ne va pas briller au classement mais permettre malgré tout aux journalistes de faire leur boulot mérite d'être salué.

Ce supertest prouve à ceux qui avaient encore un doute que la piste est un exercice très particulier où de très bonnes voitures peuvent décevoir. Causons conditions de piste. Il fait 13 °C, le bitume est frais mais parfaitement sec, et la Cupra exhibe de rutilants Michelin Sport Cup 2 (optionnels). Tout va ainsi pour le mieux dans le meilleur des mondes. Avant qu'il s'installe à bord, je préviens Christophe que si les distances de freinage enregistrées à Mortefontaine sont très correctes (moyenne de 135 m), l'attaque de la grosse pédale de gauche n'est guère rassurante. Le blésois s'élançe, et même sur le muret des stands, il faut tendre l'oreille. Le 2.0 TSI sait à peu près tout faire sauf dresser les poils. Mais pour souffler, il souffle. Le rôle du turbo arrive presque à étouffer le crissement des pneus en sortie de la dernière épingle droite. Les accélérations feraient presque sourire à l'époque où la moindre GT explose le 0 à 100 en moins de 4". L'espagnole assume l'exercice en 5"6. Cela semble long, d'autant que le launch control n'est pas exempt de reproches. Plus que les Michelin, c'est la DSG qui digère mal le couple du 2 litres turbo sur les premiers mètres. Rappelons quand même que 5"6, c'est le temps d'une Viper RT/10, d'une M3 de 2008 ou d'une Golf R de 2014, avec deux fois plus de roues motrices. Mais, tatillons que nous sommes, précisons aussi que lors du comparatif précédent (voir n° 726), la Cupra, alors équipée de pneus Bridgestone, ●●●

TEMPS DE RÉFÉRENCE

Classement de **Sport Auto**

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

1'32"24 Saleen GT1 (Larbre Competition)

1^{re} **1'42"80** Porsche 911 GT3* (Type 992)

2^e **1'43"28** BMW M4 CSL*

3^e **1'44"65** Porsche Cayman GT4 RS

4^e **1'46"70** Porsche 911 GTS (Type 992)

5^e **1'48"34** BMW M4 Competition

6^e **1'49"16** Alpine A110 S

7^e **1'49"54** Aston Martin Vantage F1 Edition

8^e **1'50"48** Audi R8 Performance RWD

9^e **1'51"55** Audi RS 3

10^e **1'52"97** Cupra Leon

11^e **1'53"53** Ford Mustang Mach 1

12^e **1'53"60** Mercedes-AMG CLA 45 S Shooting Brake

13^e **1'55"05** Volkswagen Golf GTI Clubsport

14^e **1'55"70** BMW M240i

15^e **1'55"81** Toyota GR Yaris

16^e **1'57"80** Hyundai i20 N

17^e **2'00"40** Toyota GR86

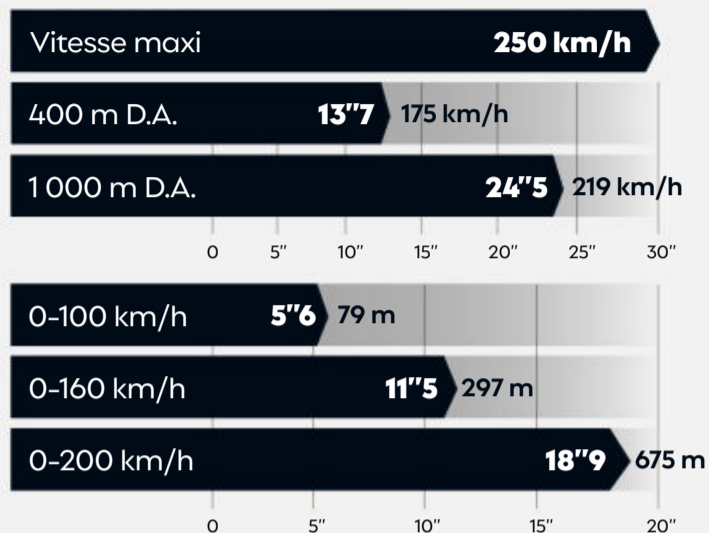
18^e **2'01"19** Ford Fiesta ST

* 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 Drive **3"6 (122 m)**

FREINAGE (AVEC ABS)

Depuis 200 km/h **135 m (5")**

CONSOMMATION

En conduite sportive **14,4 l/100 km**

En conduite extrême **19,3 l/100 km**

Autonomie sportive **320 km**

Autonomie extrême **235 km**

WLTP (mixte) **8,6 l/100 km**

VITESSE MAXI

1 Il faut deux tours lancés pour atteindre la bride sur l'anneau du Ceram. A cette allure, comme aux autres, on apprécie la suspension pilotée de la Cupra, qui absorbe plus qu'elle n'encaisse et conserve son cap sans avoir à corriger au volant. Seul grief : les bruits de roulement et aérodynamiques sont élevés.

ACCÉLÉRATIONS

2 Ce ne sont pas les Cup 2 qui abdiquent en premier mais la DSG, qui goûte peu le déferlement de couple. Même si le patinage de la transmission est sensible, les chronos enregistrés font de la Leon une vraie teigne qu'il ne faudra pas chercher au feu rouge. Notre radar relève d'ailleurs des valeurs légèrement meilleures que celles annoncées. Dommage que ce coup de pied aux fesses ne s'accompagne pas d'une sonorité plus sportive.

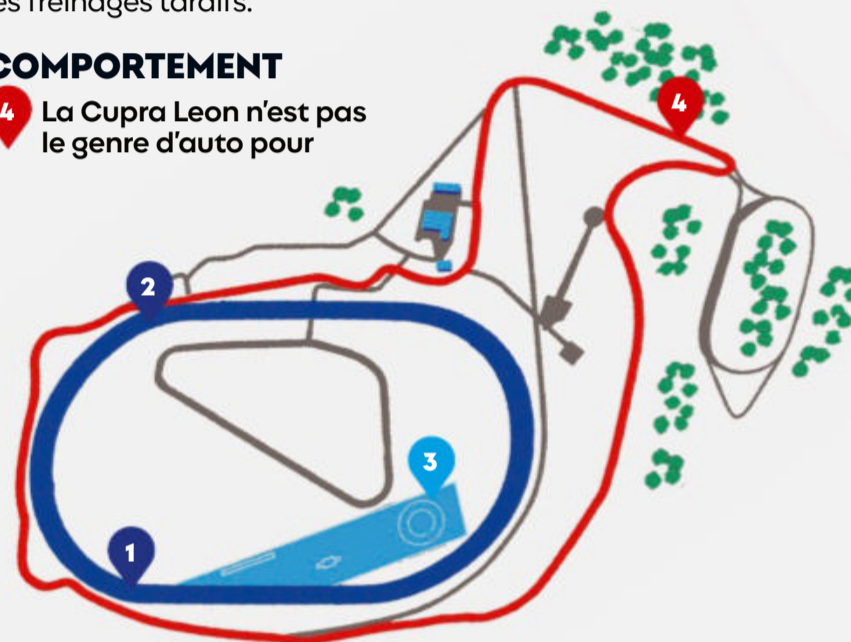
FREINAGES

3 Dans le couloir de freinage de Mortefontaine, l'ibère a été une élève au-dessus de la moyenne. Ses distances d'arrêt sont bonnes (135 m), même si l'attaque de la pédale n'est guère rassurante. En revanche, une fois au Vigeant, disques non percés et liquide ayant trop vite chauffé n'ont pas permis à Christophe d'exploiter tout le potentiel des excellents Michelin, réputés pour aimer les freinages tardifs.

laquelle on se relève en pleine nuit. Physique passe-partout et moteur trop timoré déçoivent. En revanche, elle est aujourd'hui, sur ce segment de la compacte pas trop chère pour papas pressés, l'offre la plus séduisante. Sa direction, trop légère sur piste, n'est pas une tare au quotidien, et la qualité de son amortissement permet d'envisager arsouille sur réseau secondaire ou départ en vacances. Fort dommage que son arrière-train soit irrémédiablement rivé au sol...

COMPORTEMENT

4 La Cupra Leon n'est pas le genre d'auto pour



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

Malgré sa puissance modeste (300 ch), l'espagnole accélère fort, même si nous avons enregistré de meilleurs chronos avec des pneus Bridgestone.



SUPERTEST Cupra Leon VZ 300

avait réclamé un dixième de moins pour atteindre les 100 km/h. Le juge de paix de la bonne santé mécanique, c'est le 1 000 m D.A. 24"5, ça commence à causer, surtout pour une auto de seulement 300 ch : c'est le chrono d'un Boxster S de 2012 et de la très exclusive Honda NSX-R. Mais une fois encore, nous avons enregistré une meilleure valeur avec les Potenza (24"3). Les Cup 2 sont des enveloppes omniprésentes sur les track days. A défaut de performances améliorées, nous escomptions qu'ils transforment la Cupra en dévoreuse d'asphalte. Mais nos espoirs furent bien vite douchés...

Plus vite que prévu

On le répète : aller vite sur la piste ne suffit pas, et, plus que le reste, l'endurance, que ce soit celle des pneus ou des freins, est capitale. « Je rentre au stand : j'avais la pédale au fond au deuxième tour », peste Christophe seulement cinq minutes après s'être installé au volant. Ce que je craignais se produit plus rapidement que prévu... Malgré la tendresse de leur gomme, les Michelin n'auront pas réussi à venir en aide à un système de freinage clairement sous-dimensionné pour une utilisation sur piste. « C'est le liquide à coup sûr, avance notre pilote. Il est cramé ! Et puis je n'ai pas d'avant : elle ne tourne pas. Prends-la, tu vas voir. » L'élève s'exécute. Dès le premier double droit, la cata. La pédale grogne, s'enfoncé, revient. L'amplificateur de freinage fait des siennes, alternant vibrations, décélération accentuée et allonge de la course de pédale. La corde est ratée, et j'en déduis que si à mon rythme d'agriculteur à la retraite, je n'arrive pas à tourner correctement, Christophe Tinseau a dû avoir toutes les peines du monde pour établir un chrono ne serait-ce que décent. Tout faux ! La Leon freine mal, ne tourne pas mieux et, objectivement, délivre peu de sensations, mais elle est rudement rapide : 1'52"97. C'est 10" derrière la GT3, coiffée pour l'instant de la couronne de reine du Vigeant, mais c'est bien plus vite qu'une Golf GTI Clubsport (1'55"05), son clone de Volkswagen, et l'espagnole n'est qu'à 1"5 de la RS 3, bien mieux armée (400 ch, 4 roues motrices) pour affronter la piste du Val de Vienne. Christophe n'en revient pas, nous non plus. Alors qu'elle est l'auto la plus avare en sensations que nous ayons apportée ici, alors qu'elle est l'une des moins puissantes, alors qu'elle est la plus passe-partout, l'espagnole est dans le Top Ten et a le toupet de devancer la Mach 1, Mustang annoncée comme la plus pistarde jamais produite ! Comment l'expliquer ? Remontons à bord. La Leon est privée

LA LEON A BEAU ÊTRE LA PLUS AVARE EN SENSATIONS, LA MOINS PUISSANTE ET LA PLUS PASSE-PARTOUT, ELLE SE HISSE DANS LE TOP TEN DES VOITURES DE SUPERTEST.

BANC DE PUISSANCE

LE TEST VÉRITÉ PAR... **DM Performance**



PUISSANCE ANNONCÉE

300 ch

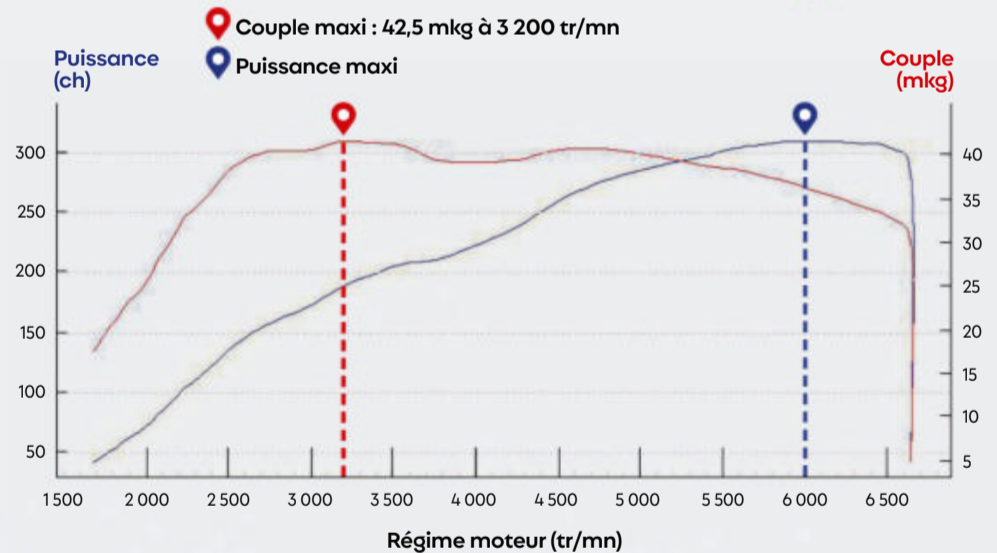
à 5 300 tr/mn

PUISSANCE MESURÉE

309,7 ch

à 6 070 tr/mn

Une quatrième pichenette sur la palette de droite et Julien entame sa mesure. La courbe de couple grimpe immédiatement avant de stagner. Celle de puissance suit à l'inverse une diagonale quasi rectiligne. Peut-être est-ce la vingtaine de degrés sur le banc de puissance ou le talent du maître des lieux, mais sur les deux essais enregistrés, la Cupra est systématiquement plus généreuse. La hausse de couple s'établit à 4,5 %, et le 2 litres affiche 10 ch de plus, 700 tr/mn plus haut que le régime officiel de puissance maxi. Suralimentation oblige, le rupteur intervient assez tôt (6 600 tr/mn).



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.dmpformance.fr ■ 01.34.84.64.77





Les coutures cuivrées et le méplat sur le volant ne suffisent pas à insuffler une ambiance sportive. Les sièges en cuir manquent de maintien latéral.



TECHNIQUE

Moteur : **4 en ligne, turbo, 16 S** Position : **AV, transversale**
Cylindrée : **1 984 cm³** Alésage x course : **92,8 x 82,5 mm**
Rapport volumétrique : **9,3** Régime maxi : **6 500 tr/mn**
Puissance maxi : **300 ch à 5 300 tr/mn** Puissance au litre : **151 ch/l**
Couple maxi : **40,8 mkg à 2 000 tr/mn** Couple au litre : **20,6 mkg/l**
Transmission : **aux roues AV, 7 rapports à double embrayage**
Autobloquant : **de série piloté VAQ** Antipatinage : **de série déconnectable**
Suspension AV/AR : **pseudo-McPherson, amortisseurs pilotés, barre anti-roulis/essieu multibras, amortisseurs pilotés, barre anti-roulis**
Direction : **crémaillère, assistance électromécanique variable**
Tours de volant : **2,1** Freins AV/AR : **disques pleins (340 mm), étriers 4 pistons/disques ventilés percés (310 mm), étriers monopiston (disques carbone-céramique en option)**
Antiblocage : **de série** Poids constructeur/contrôlé : **1 425/1 490 kg**
Répartition AV/AR : **62/38 %** Rapport poids/puissance : **5 kg/ch**
L - l - h : **4 398 - 1 799 - 1 442 mm** Empattement : **2 683 mm**
Voies AV/AR : **1 554/1 520 mm** Réservoir : **50 l**
Pneumatiques : **235/35 R 19**
Prix de base : **46 000 €** Options/malus : **4 910/7 851 €**
Prix du modèle essayé : **58 761 €** (malus compris)

d'autobloquant mécanique, confiant sa motricité au VAQ, un ersatz de différentiel mais piloté par des interventions sur les plaquettes. Est-ce efficace ? Au ressenti, pas franchement, avec un transfert de couple sur la roue intérieure peu sensible. Et Christophe le confirme : « Ça cire dans les virages serrés ! » Cherchons donc l'explication ailleurs.

Rigueur germanique

La direction, à assistance électrique, est une bénédiction pour un usage quotidien. Légère, avec un rapport de démultiplication pas trop prononcé, elle permet d'envisager tout type de trajet. En ville, on loue le peu d'effort à produire. Sur départementale, elle guide les roues précisément, et sur les grands axes, la neutralité de son point milieu évite d'avoir à trop cramponner le volant pour rectifier la trajectoire. Sur circuit, c'est une autre affaire, notamment sur les premiers hectomètres du Vigeant. Difficile de ressentir ce qui se passe sous les pneus : la montée en effort est trop lissée, et le surbraquage se singularise non pas par la sensation d'atteindre la limite d'adhérence du pneu extérieur, mais par une filtration excessive de cette perte de grip, sans réellement savoir comment la contrecarrer. Je vais anticiper la remarque – fort pertinente – des lecteurs qui ont le plus de mémoire et se rappellent que j'ai peu ou prou écrit l'inverse il y a quelques mois. Je me cite : « La direction est aussi mieux calibrée que dans l'A 35 et la 128ti, avec un ressenti plus naturel et une raideur progressive mieux gérée. » Je persiste et signe. Malgré son ressenti trop artificiel, le guidage de l'essieu moteur dans l'espagnole est meilleur que ce que propose la concurrence. Reste que dans le cadre d'une utilisation sur circuit, rien ne vaut l'efficacité d'un véritable différentiel mécanique et d'une assistance hydraulique. Ça ne nous dit toujours pas pourquoi la Leon est si véloce. Il ne faut pas chercher bien loin : son moteur ne tire jamais la langue et lui permet de relancer avec vigueur. L'effet turbo est sensible dès 2 500 tr/mn, et comme le couple maxi est quasi constant jusqu'à 5 000 tr/mn, s'extraire fissa de la corde est une formalité. A condition de tempérer le pied droit, pour les raisons que vous savez. Si la Cupra signe un excellent chrono, c'est aussi grâce à son châssis. Mégane et Focus RS avaient le rythme dans les hanches ; la Leon, elle, ne bouge que le haut du corps. C'est moins drôle, à coup sûr moins photogénique, mais quand il s'agit de claquer un temps, c'est une solution qui a fait ses preuves. Avec son arrière-train verrouillé (multibras), l'auto est très (trop) prévenante et ne réagit jamais de façon scabreuse. Violenter la Cupra se soldera par du sous-virage excessif, facile à endiguer au lever de pied. Signe de la rigueur

toute germanique du train arrière, les transferts de charge, même en appui, ne sont jamais salués par une virgule. La DSG ne nous a pas non plus laissé un souvenir impérissable : elle n'offre jamais totalement la main à son conducteur, ses palettes sont trop petites et trop plastiques, et elle refuse parfois d'obtempérer, notamment au rétrogradage. La suspension pilotée DCC (Dynamic Chassis Control) ne mérite à l'inverse que des bons points. Elle permet de régler la dureté sur 15 niveaux, et même lorsque le dernier stade est atteint, elle ne maltraite pas les vertèbres, y compris sur les vibreurs très prononcés du Val de Vienne. Signe qui ne trompe pas : jamais la liaison rédaction-circuit-rédaction n'aura été si confortable. A l'issue de la journée, ce n'est pas tant le chrono de la Leon qui interpelle que l'écart qui la sépare de sa jumelle Golf. Les conditions étaient différentes, les pneus aussi (Potenza S005 pour la GTI Clubsport), mais l'allemande était à la fois plus performante et, de l'avis même de Christophe, nettement moins sujette au sous-virage. En prime, la Volkswagen avait supporté une journée entière d'utilisation intensive sans que ses freins agonisent. C'est à n'y rien comprendre. La Leon aurait-elle amélioré son chrono avec les disques Brembo (2 410 €) ? C'est probable, et peut-être son temps aurait-il flirté avec celui de la RS 3. Encore un paradoxe pour une compacte qui a fait de l'efficacité et du politiquement correct son credo. Quitte à oublier qu'une voiture qui donne le sourire, ce n'est pas mal non plus. ●



L'avis de Sylvain Vétaux

Les chiffres ne mentent pas : la Cupra Leon est véloce et performante. Au quotidien, elle est un choix très pertinent pour qui cherche de la polyvalence sans attirer l'œil ni liquider l'héritage de Tata Josiane. Mais sur piste, en dépit d'un chrono qui a laissé tout le monde sans voix, l'espagnole n'a pas su nous émuouvoir. Trop sous-vireuse, trop verrouillée de l'arrière et mauvaise freineuse, elle n'a pas été à son aise. Seule consolation : les Michelin Sport Cup 2, auxquels la Leon doit en grande partie son fait d'armes, ont tenu le coup.



SIGNE DE LA RIGUEUR TOUTE GERMANIQUE DU TRAIN ARRIÈRE, LES TRANSFERTS DE CHARGE, MÊME EN APPUI, NE SONT JAMAIS SALUÉS PAR UNE VIRGULE.



RETOUR AUX SOURCES

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



RETOUR AUX SOURCES Porsche 911 (964) Carrera 4 (1988)

LES FLEURS DU BIEN

Irremplaçable, indémodable et appréciée par les amateurs de sportives, **la Porsche 911 a fait sa révolution en 1988, en adoptant une transmission à quatre roues motrices. Souvenirs...**



Par Stanislas Larroumet Photos Greg

RETOUR AUX SOURCES Porsche 911 (964) Carrera 4 (1988)



ui, je l'avoue, j'ai grandi dans l'un des quartiers chics de la capitale avec ses mauvais et ses bons côtés. Oublions les mauvais qui se résumaient à savoir lequel de nos petits camarades de classe de lycée avait les dernières Nike ou Reebok à la mode, car je ne portais pas de baskets, pour vous évoquer un souvenir impérissable que j'ai de 1994, permis tout frais en poche, au volant

d'une Porsche 911. Si à la maison nous étions Peugeot, 405 pour être précis, mon père accordant peu d'intérêt à l'automobile, j'avais la chance d'avoir en bas de l'immeuble un fleuriste qui, en plus de vendre des fleurs, achetait, utilisait et revendait des voitures de prestige. Un beau jour de printemps, il déboula devant son échoppe fleurie de roses et de renoncules au volant d'une splendide Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet rouge. Si les nombreuses Mercedes, BMW ou encore Ferrari (Mondial Cabriolet, pas la plus fantastique, il est vrai) que notre homme à la main verte garait devant sa boutique me faisaient rarement descendre de ma chambre du premier étage, l'arrivée de cette auto me fit dévaler les escaliers quatre à quatre pour aller la voir : « Tu veux l'essayer ? » me sort le commerçant que je côtoyais depuis des années. Je n'en croyais pas mes oreilles. Me voilà à 18 ans au volant de la sportive que j'adorais plus que toutes les autres, décapotée, avec la banane au visage mais aussi très stressé de tenir le cerceau d'une voiture de 250 ch.

Presque trente ans plus tard, quand nous avons pris possession du magnifique exemplaire coupé mis à notre disposition par Eleven Cars à Paris, j'ai retrouvé ces sensations si particulières propres aux Porsche 911 à air qui, pour beaucoup, évoquent tout simplement une Volkswagen Coccinelle améliorée. Il y a d'abord le bruit métallique des poignées de porte qui demandent d'être bien claquées pour se fermer correctement. Et puis, bien évidemment, cette sonorité inimitable du 6 cylindres à plat, installé en porte-à-faux arrière, érucitée par la seule large sortie d'échappement placée à droite.

Petite mais unique

Discrète dans sa petite robe noire, la « 964 » qui nous attend fait fluette. En posant des yeux de 2023 sur ce coupé de seulement 4,25 m de long et 1,65 m de large, on ne peut que s'offusquer de l'exagération des gabarits de nos voitures, sportives y compris. Evidemment, avec des dimensions de grosse citadine actuelle, l'habitacle de notre 911 sortie à la fin des années 80 ne brille pas par son espace de vie.

Le conducteur est très proche de la portière et, pour peu qu'il voyage avec un compère un peu costaud, ce qui fut le cas lors de la séance photos, en exagérant légèrement, les épaules des deux occupants peuvent s'entrechoquer dans les virages. L'ambiance à l'intérieur reste toutefois particulière avec cette planche de bord quasi identique à celle de la génération sortante (type G) dont la spécificité, toujours d'actualité, est de disposer des fameux cinq cadrans avec celui du compte-tours de taille majorée et trônant en position centrale. ●●●




TECHNIQUE


Années de production : **1988-1994** Exemplaires produits : **63 762 (toutes versions de 964)** Moteur : **flat 6** Cylindrée : **3 600 cm³**
Puissance maxi : **250 ch** Transmission : **intégrale, 5 rapports manuels** Suspension AV/AR : **McPherson, triangles superposés, barre stabilisatrice/triangles obliques, combinés ressorts-amortisseurs** Poids annoncé : **1 450 kg** L - l - h : **4 250 - 1 652 - 1 320 mm**
Empattement : **2 272 mm** Pneumatiques AV & AR : **205/50 & 255/40 ZR 17 (sur modèle d'essai)** Réservoir : **77 l**
Prix à l'époque : **520 000 F** Cote actuelle : **environ 80 000 €**

PERFORMANCES MESURÉES

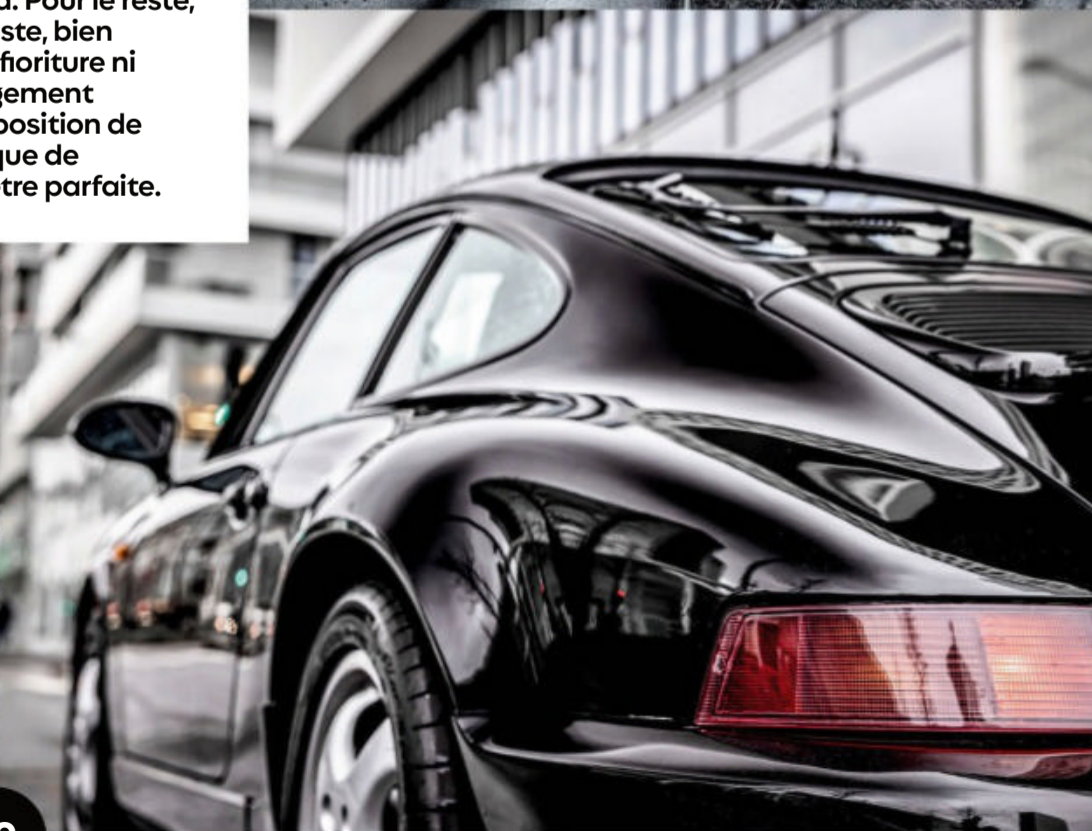
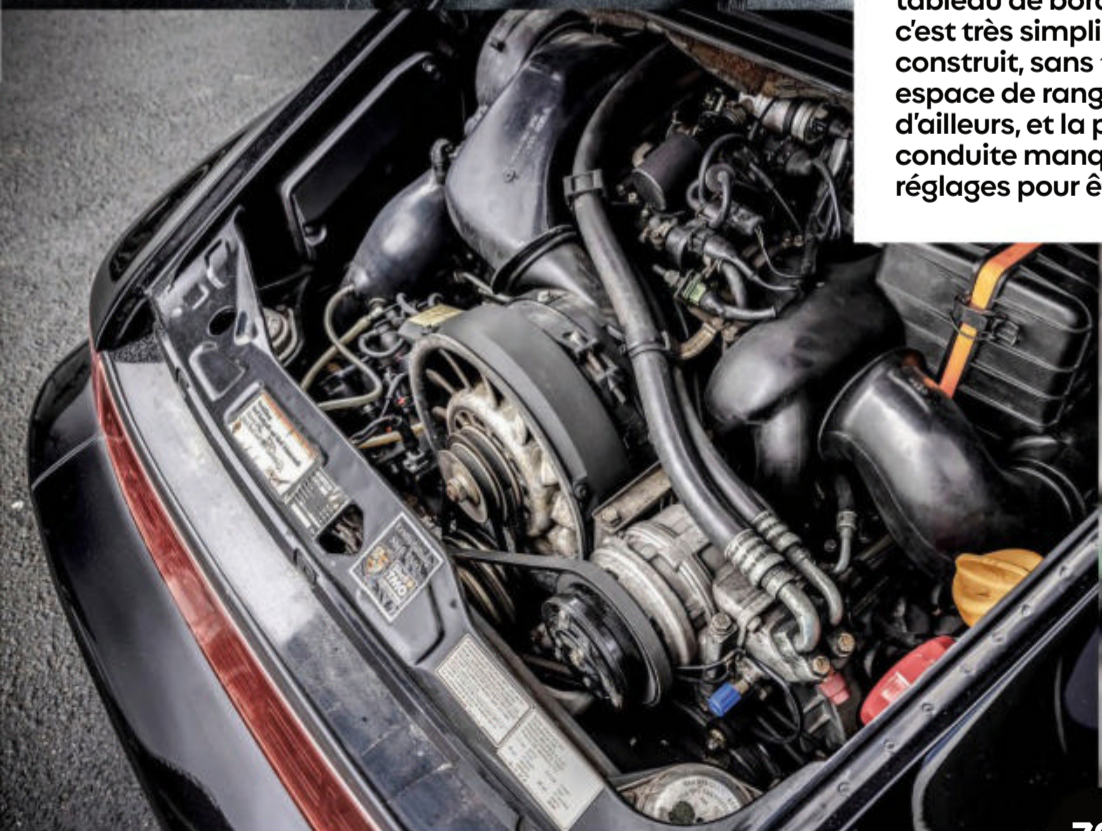
V. max. : **258 km/h** 0 à 100 km/h : **6"3** 1 000 m D.A. : **25"6**



L'ambiance à l'intérieur reste particulière avec cette planche de bord quasi identique à celle de la génération sortante.



Très proche de la version G50 dont elle dérive et encore au catalogue quand cette Carrera 4 est sortie, la planche de bord reçoit de nouvelles commandes de chauffage, désormais intégrées au tableau de bord. Pour le reste, c'est très simpliste, bien construit, sans fioriture ni espace de rangement d'ailleurs, et la position de conduite manque de réglages pour être parfaite.



Ce qu'en disait **Sport Auto**

Sport Auto n° 323. Décembre 1988

Par Raymond Bochet

Pour commencer, et ce n'est pas à négliger, la Carrera 4 se montre infiniment plus sûre et plus docile à conduire vite que la Carrera, à plus forte raison que la Turbo (G50, NDLR). En revanche, et c'est ce qui en fait tout le piment, la Carrera 4 reste aussi difficile à conduire efficacement que son aînée. Mais ce qui fait toute sa différence, c'est que l'on n'hésitera pas à poursuivre l'expérience jusqu'à ce qu'on en ait compris toutes les finesses, car la Carrera 4 s'avère également beaucoup plus sûre que ses aînées. Si vous vous « loupez », même vite, la Carrera 4 vous le pardonnera et vous n'aurez plus qu'à recommencer. Alors qu'avec les 911 « normales »... Un lever de pied brutal en courbe, par exemple, ne se traduira que par une très

légère dérive du train arrière aisément contrôlable. En revanche, ce qui nous a le plus surpris, voire un peu déçus, c'est qu'en dépit de la très forte proportion de couple sur l'essieu arrière (69 %), il est extrêmement difficile, tout au moins sur le sec, de faire dériver le train arrière à l'accélération. De ce fait, le comportement foncièrement sous-vireur de la 911 est à peu près impossible à inverser. Et si l'on veut pouvoir accélérer nettement en sortie de virage, il est absolument impératif de rentrer sur les freins jusqu'au point de corde (aucun risque de voir le train arrière passer devant) avant de placer la voiture franchement et de réaccélérer progressivement. Evidemment, c'est moins spectaculaire qu'avec une 911 deux roues motrices, mais c'est aussi plus efficace et globalement plus facile à réaliser.

Ce qu'en dit **Sport Auto**

Avril 2023

La 911 reste une 911, quelle que soit la génération. Entre cette 964 et l'actuelle 992, on retrouve toujours des similitudes dans le comportement routier et surtout le plaisir de conduite. Vieillissant bien moins rapidement que toute autre sportive de son époque, cette Carrera 4 étonne toujours par ses performances, sa facilité de prise en main pour une sportive et son incroyable capacité à être utilisée au quotidien encore aujourd'hui. Elle est même confortable. Quant aux performances, elles sont à la page car accessibles et en rapport avec les conditions de circulation actuelles.



Comparée à un modèle actuel, cette type 964 fait vraiment fluette avec seulement 4,25 m de long et surtout 1,65 m de large. Des dimensions de grosse citadine qui n'enlèvent rien à l'élégance de la ligne de cette 911 qui, selon certains spécialistes, est l'une des plus belles de cette longue lignée qui n'est pas près de s'arrêter.



RETOUR AUX SOURCES Porsche 911 (964) Carrera 4 (1988)

On peut ainsi constater, et entendre, le ralenti légèrement instable du flat 6, 3,6 litres délivrant 250 ch à 6 100 tr/mn et 31,6 mkg à 4 800 tr/mn. Une puissance que l'on retrouve de nos jours sous les capots de nombreuses voitures électriques sans saveur, ni odeur, ni âme. Tout l'inverse de cette Porsche qui respire la santé, la joie de vivre et donne envie d'aller rouler, loin, vite et longtemps. Lors de ma première prise en main d'une 964, celle du fleuriste donc, son propriétaire m'avait mis en garde sur le pédalier incongru : les pédales sont fixées au plancher et non par le haut comme à bord des automobiles traditionnelles. La tradition, justement, cette 911 la perpétue depuis 1963 avec, entre autres, ce fameux pédalier à l'utilisation déroutante... au début. Sans caler au démarrage, les premiers hectomètres dans la capitale se font pourtant sans heurt et même dans un confort très acceptable malgré la qualité épouvantable de la chaussée dont l'entretien a été laissé à l'abandon par la Mairie. La souplesse du 6 cylindres permet d'évoluer sur le troisième rapport à un régime proche du ralenti et de reprendre de l'allure sans changer de vitesse. A ce propos, la commande de boîte aux débattements assez longs mais aux verrouillages francs et au guidage précis procure un réel plaisir d'utilisation. En cette période d'automatisation grandissante, retrouver trois pédales et un levier donne immédiatement le sourire. Ce qui le retire, c'est la circulation dense et la pluie qui accompagnent cet essai vintage aux commandes d'une voiture quasi vendue, comme nous l'a précisé Gonzague en partant de son garage parisien.

Nous n'aurons pas d'autre choix que d'emprunter des grands axes franciliens pour tester, avec beaucoup de prudence, celle qui avait défrayé la chronique en 1989 en adoptant une transmission à quatre roues motrices intégrale. Une technologie encore peu utilisée à cette époque, d'autant plus sur cette sportive née à Zuffenhausen que certains spécialistes surnommaient « la 959 du pauvre ». A 520 000 F à la fin des années 80 (136 200 € en euros constants),

la Carrera 4 était tout de même dans le haut du panier de ses rivales contemporaines. Il est d'ailleurs assez intéressant de comparer le tarif de l'ancienne avec celui de l'actuelle qui, à quelques euros près, coûte le même prix : 126 300 €... hors malus de 50 000 € ! On peut donc considérer que le tarif des Porsche n'a pas augmenté en trente ans !

D'une efficacité avant-gardiste

Cette transmission à quatre roues motrices permet d'accélérer pied au plancher sans craindre de voir les roues patiner. Et ce que nous avons fait, à plusieurs reprises et jusqu'à des vitesses inavouables. Malgré une puissance qui peut faire sourire à l'heure actuelle, les performances n'ont absolument rien de ridicule. Linéaires mais rapides et délivrant une poussée généreuse plaquant les omoplates des passagers au cuir des sièges, les montées en régime de la mécanique garantissent en plus une mélodie, certes connue des vieux porschistes, tellement attachante. Et puis là où une 911 ne prend aucune ride, c'est quand il s'agit de tourner et de décélérer. Il est incroyable de constater à quel point la firme allemande avait de nombreuses années d'avance au chapitre de l'efficacité routière. Si cette 964 braque très mal, gênant en ville, elle dévoile une précision de direction que nombre de modèles contemporains lui enviaient. Quant au freinage, même en 2023, malgré une attaque à la pédale un peu plus spongieuse qu'avec une voiture récente, il fait preuve d'un mordant saisissant et, bien que nous n'ayons pas pu le vérifier lors de ce bref galop d'essai, d'une endurance historique qui fait partie de la réputation de la 911. Et puis il y a cette fiabilité légendaire, qui permet de garder longtemps la plus emblématique des sportives et de s'en servir quotidiennement sans arrière-pensées... ●

Remerciements : ce sujet aurait été impossible sans l'aide précieuse d'Eleven Cars, la gentillesse et la disponibilité de Gonzague Ruchaud et de Stanislas Gurdjian.

Pour découvrir d'autres pépites, c'est sur www.eleven-cars.com.

Il est incroyable de constater à quel point la firme allemande avait de nombreuses années d'avance au chapitre de l'efficacité routière.



Sport auto

TRACK DAY

LE MANS AVRIL 2023

© PIERREBRUNOPHOTOGRAPHY

LE MANS 28 AVRIL 2023

Circuit Bugatti



RÉSERVEZ VOTRE JOURNÉE !

PACK SPORT

Une voiture + un pilote
GT de + 800 kg : open pite lane

Prix : 490€ TTC

Possibilité facturation société

INCLUS

- Petit-déjeuner et open bar
- Conseils pilotage moniteurs diplômés BPJEPS

OPTIONS

- Accompagnant pilote et non-pilote
- Coaching journée par un moniteur en exclusivité
- Déjeuner au Porsche Experience Center
- Hôtel + Dîner au Brit Hôtel Arnage
- Location d'un Box



Informations complémentaires et inscriptions : <https://bit.ly/SATDavrill2023>



EN VRAI

98.

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

84

C'EST LA MIENNE...

Dallara Stradale

Cette Dallara offre un plaisir immédiat au pilote amateur sur piste, mais c'est aussi un régal sur petites routes. Son propriétaire nous raconte...



86

À VOTRE AVIS

Le courrier du mois, vos photos



88

ACHETER UNE OCCASION

Audi R8 (Mk I)



92

GUIDE D'ACHAT

Notre sélection de sportives

Thomas Ricard

C'EST LA MIENNE

Par Arthur Matal
Photos Greg



Daniel aime les voitures authentiques et exclusives. Du genre Gumpert Apollo, Ferrari F40 "façon" LM ou encore McLaren P1 GTR... **Mais pour lui, sa Dallara Stradale n'a rien à leur envier.**



P

ourquoi j'ai craqué

Pour moi, les bonnes autos sont les plus simples, c'est comme en cuisine avec les plats non revisités.

Les constructeurs, aujourd'hui, pour justifier des prix de vente très élevés, proposent des voitures complexes techniquement. Un peu à l'image des hypercars, que j'ai eu l'occasion d'essayer et parfois même de posséder pour certaines. Mais je préfère l'authenticité et, au moment où Dallara a sorti la Stradale, elle m'a tapé dans l'œil. Quand Gian Paolo Dallara m'a livré la voiture, je n'ai pas hésité à lui poser la question : « Est-ce que vous êtes content du résultat ? », car j'étais un peu sceptique au départ concernant le moteur Ford... Il m'a répondu sans détour : « Le choix du moteur a été imposé par des contraintes de poids, mais, oui, je suis fier de cette voiture... » Venant d'un homme qui a cinquante ans d'ingénierie au plus haut niveau à son actif, j'étais rassuré, car il a fait ce qu'il a voulu. Et en fin de compte, dès les premiers roulages, mes doutes ont disparu.

Le jour où je l'ai vue

C'était à l'usine, pour la livraison, et j'étais très content de mon achat. La recevoir dans l'antré du sorcier et échanger avec lui était primordial pour moi. Je suis rentré par la route à son volant, le tout au mois de

janvier et avec de la neige... Pendant les huit premiers mois, j'ai roulé avec une petite toile au-dessus de la tête, je n'avais pas les portes. Mais j'ai fini par les acheter, parce que je suis tombé malade deux fois à cause des courants d'air... J'ai fait pas mal de kilomètres à son volant, les routes géniales du Tour de Corse où l'amortissement fait merveille, et surtout quelques track days. Avec en prime un bon souvenir au Castellet avec Manu Collard au volant de ma voiture. Il y avait des GT2 RS, des Pista... Il est parti après tout le monde et les a tous remontés malgré le déficit de puissance. Alors, bien sûr, son coup de volant a fait la différence, mais la voiture est vraiment bien née.

Si c'était à refaire

De toutes les voitures que je possède, c'est celle qui me passionne le plus. Je roulais avant sur piste avec une F40 modifiée (capot LM, amortisseurs, freins) qui m'apportait beaucoup de plaisir, mais étant donné sa cote, j'ai arrêté mes bêtises et je l'ai remise complètement d'origine. Cette Dallara est parfaite sur les track days, avec son freinage indestructible et son poids contenu. La boîte séquentielle est peut-être un peu lente, mais je vous assure qu'au vu des vitesses d'entrée, je préfère vraiment garder les mains sur le volant. Je ne suis pas un pilote mais je m'amuse réellement. Pour quelqu'un qui veut d'abord du plaisir, c'est la voiture idéale.

Et si je la remplaçais...

Soit par une évolution de Dallara, soit par une voiture qui fait moins de 1 000 kg dans le même esprit, donc pas facile... Je suis sous le charme des productions de Gordon Murray, mais le prix est exorbitant. La Project One est impressionnante mais tellement technologique que chaque sortie circuit imposera un suivi d'avion de chasse... La nouvelle KTM X-Bow GT devrait être très bien avec son moteur Audi, car ils savent faire. J'ai commandé la nouvelle GT3 RS avec mon fils, qui partage ma passion. Elle est lourde, mais je l'ai prise sans aucune option et je compte bien l'alléger au maximum. J'ai eu pas mal de GT3 et le flat 6 atmo est quand même extraordinaire. Si on ajoute l'aérodynamique soignée, on devrait réussir à en faire quelque chose... (Rires.) ●

NOTRE AVIS

La Dallara Stradale n'a pas vraiment de concurrentes. Sa coque carbone permet un poids plume et la rigueur de comportement qui va avec. Venant d'un spécialiste des châssis à la renommée mondiale, le résultat ne pouvait pas décevoir.

Dallara Stradale

Année : 2022
Kilométrage : 8 000 km

TECHNIQUE & PERFS

Moteur : **4 cyl., turbo, 16 S** Cylindrée : **2 264 cm³**
Puissance maxi : **400 ch à 6 200 tr/mn**
Couple maxi : **51 mkg à 3 000 tr/mn**
Transmission : **propulsion, 6 rapports, boîte simple embrayage**
Poids : **855 kg à sec** * V. max. : **280 km/h** *
0 à 100 km/h : **3"2** * 1 000 m D.A. : **NC**

BUDGET

Prix du neuf aujourd'hui : **250 000 €**
(hors options et carte grise)
Prix de la voiture actuellement : **310 000 €**
Prix le plus bas pour ce modèle : **280 000 €**
Coût d'une révision annuelle : **NC**
Coût de 4 pneus : **1 700 € (4 pneus semi-slicks)**



"De toutes les voitures que je possède, c'est celle qui me passionne le plus. Pour quelqu'un qui veut d'abord du plaisir, c'est la voiture idéale."

* Données constructeur.



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



des freins plus classiques dans les roues, il me semblait que pour 1973, ils avaient été rétablis dans leur position initiale, suspendus. A vérifier cependant. Enfin, pour en terminer, concernant l'hommage à Jean-Pierre Jabouille, je regrette un peu qu'on évoque surtout sa victoire au Grand Prix de France 1979 à Dijon, première d'une Renault Turbo, quelque peu occultée par le duel Arnoux/Villeneuve, sans rappeler sa seconde victoire au Grand Prix d'Autriche 1980 devant Alan Jones, futur champion du monde de cette année-là.
Pascal Startari

Vous avez parfaitement raison pour le nombre de victoires de Stewart en 1971. Nous avons oublié une épreuve dans notre décompte, pardon pour cette erreur. Quant aux freins avant, ils retrouvent en effet leur position « in board » avec la Tyrrell 006/2 qui ne fait ses débuts en course qu'au Grand Prix d'Espagne 1973.

Précisions sur Tyrrell

En tant que vieux passionné de sport automobile (et lecteur de Sport Auto depuis octobre 1970), c'est toujours avec émotion que je lis les articles se rapportant aux années 1960 et 1970 et plus particulièrement à ceux consacrés à mon idole de l'époque, Jackie Stewart, et à l'équipe Tyrrell avec bien sûr,

le parcours de François Cevert au sein de ce team de légende. C'est donc avec grand intérêt que je viens de lire l'article d'Alain Pernet consacré à la Tyrrell 006. J'ai deux observations à formuler sur cet article remarquablement écrit, comme toujours, et illustré par de magnifiques photos. Il me semble qu'en 1971, Jackie Stewart qui avait conquis son 2^e titre mondial, a remporté en réalité 6 victoires

et non pas 5 comme indiqué en page 145 : grands prix d'Espagne, de Monaco, de France, de Grande Bretagne, d'Allemagne et du Canada. C'est en 1973, année de son troisième et dernier titre, qu'il n'en a gagné « que » 5. J'ai ensuite une interrogation quant à l'utilisation des freins in board sur les Tyrrell 005 et 006 ; s'ils ont bien été mis de côté après les accidents du début 1972 pour



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.



Ferrari SF 90 Stradale

En nous promenant dans Lyon, nous avons pu apercevoir, stationnée dans la rue, cette superbe Ferrari SF 90.
David Morand



Nissan 370 Z Nismo



Où est Nissan ?

J'ai décidé l'été dernier de me faire un plaisir à 40 000€, j'ai longtemps cherché mon joujou avec pour cahier des charges un moteur atmo, propulsion, avec plus de 4 cylindres, une boîte manuelle et un côté un peu rare/collector, en parfait état et peu kilométré. Votre dossier occasion du dernier numéro m'aurait beaucoup aidé ! J'ai finalement craqué pour une Nissan 370 Z Nismo phase 1. Je les trouve magnifiques, et elles sont numérotées, contrairement à la phase 2. Elle date de 2013 et a 35 000 km. Un vrai bonheur ! J'ai évidemment souhaité connaître l'avis de *Sport Auto* sur cette voiture, et je découvre avec étonnement qu'il n'y a aucune Nissan dans votre Guide d'achat, pas même la GT-R. Comment expliquer l'absence de Nissan dans cette section ?

Joan Samuel

Félicitations pour votre achat ! Nous avons réalisé un Supertest de la 370 Z Nismo dans notre numéro 621 d'octobre 2013. L'absence de Nissan dans notre actuel Guide d'achat s'explique assez simplement, malheureusement : plus aucune Nissan sportive n'est commercialisée en France, ni la GT-R, encore en vente sur certains marchés mais plus le nôtre, ni la nouvelle Z, lancée en 2021 pour remplacer la 370 Z, et que nous n'avons même pas pu approcher.



L'ado et les catalogues

Lorsque j'étais adolescent, je vivais à Cherbourg et mon grand plaisir était d'assister à l'arrivée des transatlantiques *Queen Mary* et *Queen Elisabeth*, débarquant leur flot de touristes américains découvrant le Vieux Continent à bord de leurs rutilantes voitures touchant le sol grâce à des grues. C'était magique pour le jeune Français que j'étais. C'est là que j'ai vu la première et extraordinaire Oldsmobile Toronado. A cette époque, j'écrivais (sans cacher mon jeune âge) aux constructeurs Ford (à Dearborn) et GM (Detroit), principalement, qui comprenaient mon anglais balbutiant et m'envoyaient leurs catalogues. J'avais aussi un correspondant en Californie qui m'avait envoyé une revue automobile généraliste (*Motorcade 63/64*). Au cours de divers déménagements, catalogues et magazine furent perdus. Il y a quelques mois, en fouinant sur Internet, j'ai retrouvé un catalogue Cadillac de 1966 que j'ai pu racheter. Un ami américain d'Arizona avait en stock un catalogue GM de 1966, celui qui me manquait, il m'en fit cadeau ainsi que le magazine trouvé sur eBay. 60 ans après ! Par contre, je n'ai pu retrouver les catalogues Ford. Le magazine vantait alors les – encore – grandes voitures américaines qui nous faisaient rêver. Voilà ce que je voulais

partager – peut-être – avec vos lecteurs plus tournés vers l'esprit sportif de votre revue, au demeurant captivante, et dont j'attends chaque parution avec impatience.

D. Angomard

Nous sommes nombreux à avoir nourri nos rêves et initié notre passion pour l'automobile en feuilletant et classant les catalogues glanés sur les Salons, dans les concessions ou, parfois, en se lançant comme vous dans des requêtes internationales. Les réponses des constructeurs étaient, pour la plupart, positives et bienveillantes avec ces jeunes passionnés que nous étions. Vision marketing à long terme de leur part, ou simple désir de partager et de transmettre la passion de l'automobile ? Difficile de trancher. Quoi qu'il en soit, tout cela s'est bel et bien perdu, à la fois par la disparition de la plupart des catalogues papier... mais aussi des Salons traditionnels.



Jugement hâtif

Dans votre magazine n° 733, vous avez écrit un petit encart sur la *Mégane R.S. Ultime*, ultime itération de la célèbre et talentueuse sportive française. Vous dites, je cite : « *La Mégane R.S. méritait mieux, pour son ultime apparition, que cette version*



sans saveur. » Outre un jugement un peu hâtif avant même de l'avoir essayée, j'estime qu'elle méritait mieux qu'une erreur dans la description de sa fiche technique, car ce n'est plus, depuis un moment déjà, un moteur 2 litres qui l'anime mais bien un 1,8 litre.

Anthony Astier

Mille excuses pour la boulette dans la fiche technique. Quant à notre déception, et au fait que la star des tractions sportives méritait un plus bel hommage, elle tenait à l'absence de toute évolution technique sur cette version de fin de carrière. Cela ne retire rien à l'attrait et aux qualités intrinsèques de la *Mégane R.S.*



www.facebook.com/sportautomag



DPPI

Le Mans trop beau ?

Cela fait bientôt 20 ans que je vais aux 24 Heures du Mans. J'adore toujours la course, la bonne ambiance grâce aux fans dans les campings. Mais Le Mans devient... trop beau, et perd un peu de son âme de course un peu plus populaire, qui arrivait à faire parler d'elle à côté de la F1. Maintenant, même si les prix sont encore loin de ceux de la F1, le public va changer petit à petit.

Thomas Dugas Price



Chevrolet Corvette Z06

En rentrant de la piscine, sur un vieux parking, j'ai eu la chance de découvrir cette voiture de rêve, une Corvette Z06.

Martin Monteux (11 ans)



Maserati Quattroporte... corbillard

C'est à Reims que j'ai vu cet étrange et rare corbillard sur base Maserati.

Louis M.

ACHETER UNE OCCASION

Texte & photos
Thomas Riaud

Audi R8 (Mk1)

De 2007 à 2015 A partir de 50 000 €

Avec la R8, Audi a changé de dimension en passant de généraliste premium à constructeur de voitures d'exception. **Au moment où la seconde mouture vit ses dernières heures, il est opportun de revenir sur la première génération, celle par qui tout a commencé...**

En 1998, le groupe Volkswagen achète Lamborghini, entre autres marques de luxe. Et c'est grâce au lancement de la Lamborghini Gallardo que l'Audi R8 a pu voir le jour fin 2006. Elle lui emprunte notamment sa structure en aluminium. Commercialisée d'abord en coupé en avril 2007, la R8 dispose alors d'un convaincant V8 4.2 FSI issu de la RS 4, qui la propulse à 300 km/h. Celui-ci est couplé à une excellente boîte mécanique à 6 rapports, très inspirée de ce que faisait jadis Ferrari avec son guidage en H et son levier en alu. Cette première version est un régal à conduire, bien plus qu'avec la rugueuse boîte robotisée R-tronic à simple embrayage. En décembre 2010 apparaît la R8 Spyder, sans toit, mais qui gagne 10 ch au passage. En 2009, la R8 hérite cette fois du fantastique V10 FSI de sa cousine, la Lamborghini Gallardo ! Réalésé à 5,2 litres et assagi à 525 ch, il transfigure la R8. Ce V10 atmosphérique est aussi à déguster en Spyder à partir de 2010.

Si la V8 reste au catalogue, Audi va surtout multiplier les séries limitées en se focalisant sur la V10, avec d'abord, en avril 2011, une R8 GT coupé de 560 ch produite à 333 exemplaires, allégée d'une centaine de kilos à grand renfort de carbone. En janvier 2012, le Spyder a droit au même traitement. Au restylage de décembre 2012, la puissance de la R8 V10 atteint 550 ch sur la version Plus, tandis qu'une douce et réactive boîte S-tronic à 7 rapports remplace avantageusement la R-tronic. En juin 2014, Audi lance une ultime série limitée avant son retrait en 2015, la R8 LMX à phares laser, dont le V10 est porté à 570 ch. Identifiable à sa livrée bleue spécifique, elle a été produite à seulement 99 exemplaires. Si cette dernière s'affiche encore à pas moins de 130 000 € minimum en occasion, il est possible de dénicher une « simple » R8 V10 de 525 ch à partir de 80 000 € en coupé, le Spyder valant un peu plus cher. Quant à la « petite » V8, elle s'échange à partir de 50 000 €...

Les essais de Sport Auto

N° 542 (03/2007) : contact R8. **N° 547** (08/07) : match R8 vs Porsche 911 Carrera 4S. **N° 550** (11/07) : comparatif R8 vs Aston Martin V8 vs BMW M3 vs Corvette C6 vs Jaguar XKR vs Lotus Exige vs Porsche 911 Carrera S. **N° 553** (02/08) : comparatif R8 vs BMW M6 vs Mercedes CL 63 AMG. **N° 566** (03/09) : match R8 V10 vs Porsche 911 Turbo. **N° 579** (04/10) : comparatif R8 V10 Spyder vs Mercedes SL 63 AMG vs Porsche 911 Turbo Cabriolet PDK. **N° 584** (09/10) : match R8 V10 Spyder vs Ferrari California. **N° 587** (12/10) : match R8 GT vs Ferrari 458 Italia. **N° 596** (09/11) : comparatif McLaren MP4-12C vs R8 V10 vs Nissan GT-R vs Porsche 911 Turbo S vs Lamborghini Gallardo Performante. **N° 598** (11/11) : supertest R8 V10. **N° 601** (02/12) : contact R8 GT Spyder. **N° 607** (08/12) : match R8 GT Spyder vs Morgan Plus 8. **N° 611** (12/12) : comparatif R8 V10 Plus vs BMW M6 vs Mercedes SLS AMG GT. **N° 618** (07/13) : grand format (R8 V10 Plus).

LES 7 POINTS À SURVEILLER

01. CARROSSERIE & STRUCTURE

La R8 reçoit une structure en aluminium, tout comme la carrosserie. La remise en état doit se faire dans l'un des 18 centres agréés Audi Sport. De nombreux éléments rapportés sont aussi fragiles, comme les écopes latérales qui peuvent être en carbone. Sur le Spyder, le carbone est encore plus présent (couvre-capote, ailes arrière). L'auto étant basse, vérifiez le bon état des jupes latérales et du spoiler avant, ainsi que l'état du fond plat si vous disposez d'un pont.

02. TRANSMISSION

En V8 comme en V10, cette génération de R8 pouvait se déguster avec une excellente boîte manuelle à 6 rapports. Celle-ci, peu répandue, est de plus en plus recherchée, mais il faudra remplacer l'embrayage à 100 000 km (2 500 €). Réputée fiable, elle souffre d'une faiblesse au niveau de la fourchette, qui peut casser. La R-tronic robotisée, très largement répandue, est jugée fiable également. Cette boîte à simple embrayage pâtit d'un synchro de 3^e fragile, et le sélecteur peut se mettre en défaut. Changer la fourchette, elle aussi fragile, nécessite d'ouvrir la boîte, ce qui revient à près de 6 000 € ! Une mise à jour du logiciel fin 2007 avait pour but de rendre la R-tronic moins rugueuse. Mais même améliorée, elle n'offre pas l'agrément de la S-tronic à 7 rapports, qui s'est largement imposée à partir de 2012. Contrôler l'usure de l'embrayage coûte 211 € dans le réseau. C'est mieux que d'attendre de changer l'embrayage, ce qui coûte 3 500 €. Bien sûr, en V8 comme en V10, le Quattro est de rigueur.

03. IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (identique à celui indiqué sur la carte grise) est présent sur un autocollant « constructeur », collé en bas de l'embrasure de la portière, côté conducteur ou passager. Ce même numéro est gravé sur un longeron supérieur visible dans le compartiment moteur, ainsi que sur une petite plaque dissimulée derrière le pare-brise.

04. ENTRETIEN (R8 V10)

Cette Audi a bien tout d'une supercar, y compris ses coûts d'entretien, vraiment élevés. Heureusement, sa bonne fiabilité générale aide à digérer les factures. Mais pour parcourir 10 000 km par an, prévoyez 3 000 € environ...

05. INTÉRIEUR

La R8 offre une finition et une ergonomie excellentes. Les matériaux utilisés sont de qualité et les assemblages irréprochables. Maints exemplaires ont été configurés par le service de personnalisation Audi Exclusive, si bien que chaque modèle est unique, surtout que les options étaient fort nombreuses. Les soucis liés à l'électronique embarquée sont rares et se limitent à des dysfonctionnements du GPS, une simple remise à jour suffisant à le refaire fonctionner correctement. La réception du tuner peut aussi poser problème jusqu'en 2009, la structure en aluminium provoquant un effet « cage de Faraday ». La pose d'une petite antenne spécifique avec un amplificateur permet d'y remédier. Pour le Spyder, il faudra vérifier le bon état de la capote électrique : fonctionnement et zones de pliure. Enfin, comme sur beaucoup de sportives, le cuir présent sur le bourrelet latéral du siège conducteur a tendance à s'user.



LA FOURCHETTE DE LA TRANSMISSION ROBOTISÉE EST FRAGILE. SON REMPLACEMENT NÉCESSITE D'OUVRIR LA BOÎTE, CE QUI REVIENT À PRÈS DE 6 000 €. **LE LEVIER CLASSIQUE EST PLUS RARE ET PLUS RECHERCHÉ.**



LES MOTEURS BRILLEN PAR LEUR FIABILITÉ. LES RÉVISIONS SIMPLES COÛTENT AUTOUR DE 1 500 €, MAIS LA GROSSE MAINTENANCE PEUT S'ENVOLER À PLUS DE 3 500 € SUR LA V10.

06.

MOTEUR

En reprenant le V8 4.2 FSI de la RS 4, Audi limite les risques, et cela se ressent puisque cette version brille par sa fiabilité. Doté d'une distribution par chaîne, ce bloc à carter sec développe 420 ch initialement, et 430 ch sur le Spyder. A noter qu'à partir de juin 2011, les Spyder ont fait l'objet d'un rappel afin de modifier l'arête de la tôle calorifuge, qui pouvait sectionner, à cause de frottements répétés, la conduite d'alimentation en carburant. Un souci qui concernait aussi les versions V10, ce bloc à distribution par chaîne d'origine Lamborghini brillant également pour sa solidité. Il convient de temps à autre de vérifier le niveau d'huile, le moteur en consommant un peu naturellement. Quant au carburant, mettez du SP98, le SP95 étant trop pauvre, ce qui peut mettre le moteur en mode dégradé. En V8 comme en V10, une révision s'impose chez un agent Audi Sport agréé, idéalement tous les ans dans la limite de 15 000 km. Prévoyez 1 500 € pour une révision simple pour la V8, et à peine plus pour la V10. En revanche, pour les grosses maintenances où il faut notamment changer les bougies, le coût peut s'envoler à plus de 3 500 € sur la V10.

07.

TRAINS ROULANTS

Même si la R8 est majoritairement construite en aluminium, elle reste assez lourde, rançon de la qualité de fabrication et de la présence d'un gros moteur. Comptez 1 635 kg au mieux pour une V8 coupé ou une GT allégée à grand renfort de carbone, un Spyder pouvant approcher les 1 750 kg. Cela sollicite tant les pneus, qui tiennent rarement plus de 20 000 km en usage routier, que les freins. Prévoyez 2 000 € pour un train de pneus, 3 000 € pour une paire de disques en acier avec les plaquettes... et près de 10 000 € s'ils sont en carbone-céramique, sans la pose ! Dans tous les cas, un risque de fading existe lorsque les trous d'aération présents dans les disques se bouchent avec les dépôts, si bien qu'il faut les nettoyer à chaque révision. Quant à l'amortissement, il peut être classique ou de type Magnetic Ride. Ce dernier, semblable à une suspension pilotée, peut présenter des fuites, ce qui implique une remise en état pouvant atteindre les 3 000 € par train. De même, il arrive que le train arrière prenne du jeu au niveau de la rotule du bras des triangles, ce qui oblige à les remplacer avec les fusées, l'opération coûtant 4 000 € environ.



LE CHOIX DU SPÉCIALISTE

« Audi a limité les risques dès le départ en utilisant un maximum d'organes déjà éprouvés. La R8 affiche ainsi une fiabilité étonnante vu le niveau de performance. Encore faut-il lui prodiguer un entretien suivi, auprès de professionnels qualifiés. Si Audi annonce des fréquences de révision tous les vingt-quatre mois, je préconise de faire plutôt une inspection par an, dans la limite de 15 000 km, surtout si vous faites beaucoup de ville ou de circuit. Sans surprise, les concessions labellisées Audi Sport sont les plus compétentes pour intervenir. Avant d'acheter, faites vérifier l'usure de l'embrayage dans un centre agréé, et assurez-vous qu'il n'y a pas de jeu dans les rotules des bras de triangle au niveau du train arrière. »

Rio Monteiro, chef des ventes service et pièces d'Audi Bauer Paris Roissy (Tél. : 01.85.74.30.00).

OÙ LA TROUVER ?

Le réseau

Bien que très présent sur le territoire, le réseau ne semble pas être une bonne piste, les modèles vendus en occasion étant assez récents et peu kilométrés. En revanche, c'est la filière à privilégier pour effectuer l'entretien spécifique auprès des concessionnaires agréés Audi Sport.

Les spécialistes du haut de gamme

Cette auto assez rare a les faveurs de ces professionnels. Mais quitte à payer le prix fort, limitez votre achat auprès d'un professionnel connu et reconnu, proposant une auto impeccable, révisée avec le carnet d'entretien à jour, bénéficiant d'une garantie totale.

Les particuliers

C'est auprès d'un particulier que l'on trouve les meilleures affaires... mais aussi les pires ! Méfiez-vous des exemplaires provenant d'Allemagne, à l'historique flou. Seule une auto irréprochable, d'origine française et suivie par le réseau au moins une fois tous les deux ans doit retenir votre attention.

Le club

L'unique club français consacré aux Audi sportives est le **Roc Racing Historic**, situé à Versailles (78), sollicité régulièrement par Audi France lors d'événements d'envergure (tél. : 01.39.53.27.10).

Merci à l'expert Philippe Sana pour ses précieux conseils (01.48.52.10.58), ainsi qu'à **Audi Bauer Paris Roissy** pour les prix communiqués (01.85.74.30.00). Merci à **Lionel Gélinet** pour le prêt de sa R8. Les prochains dossiers seront consacrés à la **Porsche 991 Carrera** puis à la **Bentley Arnage**.

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 8 avril pour la Porsche 991 Carrera et le 8 mai pour la Bentley Arnage

Les versions

R8 V8 Coupé/Spyder 2007 à 2015

Moteur : V8, 4 163 cm³
420/430 ch à 7 900 tr/mn
Transmission : 6 rapports manuels/R-tronic ou 7 rapports S-tronic
Poids : 1 635 à 1 760 kg
V. max. : 302/300 km/h

R8 GT 2011 à 2012

Moteur : V10, 5 204 cm³
560 ch à 8 000 tr/mn
Transmission : 6 rapports R-tronic
Poids : 1 640 kg
V. max. : 317 km/h

R8 V10 Coupé/Spyder 2009 à 2015

Moteur : V10, 5 204 cm³
525 ch à 8 000 tr/mn
Transmission : 6 rapports manuels/R-tronic ou 7 rapports S-tronic
Poids : 1 695 à 1 820 kg
V. max. : 316/311 km/h

R8 V10 Plus Coupé 2012 à 2015

Moteur : V10, 5 204 cm³
550 ch à 8 000 tr/mn
Transmission : 6 rapports manuels ou 7 rapports R-tronic
Poids : 1 670 kg
V. max. : 319 km/h

BUDGET

Prix : environ 80 000 €

La R8 V8 coupé avec la R-tronic s'affiche à partir de 50 000 €. Le Spyder réclame 7 000 à 8 000 € de plus. Avec les modèles V10, on grimpe à 80 000 € minimum, et bien davantage pour les séries limitées GT ou LMX, qui dépassent les 130 000 €, certaines approchant les 180 000 €. Les R8 à boîte mécanique, rares et recherchées, sont plus chères.

Coût des pièces

Pneus AV/AR :
2 000 € par train (18/19 pouces) vers 20 000 km.
Amortisseurs AV/AR :
3 000 € par train (Magnetic Ride) vers 60 000 km.
Embrayage :
3 500 € vers 100 000 km.
Disques AV/AR :
3 000 € (les 4 avec plaquettes) vers 60 000 km.
Plaquettes AV :
590 € le jeu vers 30 000 km.
Echappement complet :
5 000 € (1 500 € pour silencieux) vers 150 000 km.
Révision petit service :
env. 1 500 € tous les ans (ou tous les 15 000 km).

Prix T.T.C., main-d'œuvre comprise

Coût de l'assurance

Cas d'une Audi R8 V10 Spyder de 63 000 km, année 2010, valeur 85 000 €.

■ CONDUCTEUR A

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

Cotisation annuelle : 997 € T.T.C. (franchise de 1 199 €).

■ CONDUCTEUR B

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

Cotisation annuelle : 771 € T.T.C. (franchise de 1 199 €).

Tarifs : cabinet Rémy Parrisseaux
Tél. : 02.43.23.45.40

LE CHOIX DE SPORT AUTO

On éliminera les exemplaires équipés de la boîte de vitesses R-tronic, qui sont les moins agréables à l'usage. Cela laisse le choix entre la S-tronic sur les modèles restylés, ou la boîte mécanique. Notre préférence va à cette dernière. Et question rapport prix-performances, il faut avouer qu'une « petite » V8 fait déjà le job, et en offre beaucoup. Après, si vos moyens le permettent, visez une V10, bien plus méchante, et si possible une rare version GT ou une LMX...

VERDICT

Bien plus exclusive qu'une Porsche 911, la R8 parvient à se montrer aussi facile et polyvalente à l'usage, y compris pour les versions les plus radicales. Le tout en mariant une efficacité redoutable, assurée par le Quattro, et une excellente fiabilité. Il lui manque juste un peu de « fun » à la conduite pour faire un carton plein !

LES ATOUTS

■ Style ■ Facilité de conduite ■ Performances/polyvalence ■ Fiabilité

LES FAIBLESSES

■ Boîte R-tronic ■ Coûts d'entretien dissuasifs (V10)





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 COEUR DU MOIS



Maserati GranTurismo Trofeo

- V6 biturbo ■ 2 992 cm³ ■ 550 ch
- Poids : 1 795 kg ■ 0 à 100 km/h : 3"5 ■ CO₂ : 230 g/km
- Prix de base : 225 650 € ■ Malus : 50 000 €

Le coupé GranTurismo est de retour après quatre ans d'absence. Cela fait du bien de le revoir, en prenant note que sous la robe à peine retouchée, tout change. Celui qui fut propulsion se convertit à la transmission intégrale et le V8 4.7 cède la place au V6 3.0 de la MC20, ramené

à 550 ch sur la version Trofeo. Rien qui n'invite à hurler au loup dans le premier cas, tant l'équilibre typé « propulsion » est préservé. Efficace en soi, le moteur ne s'expose guère à la critique, lui aussi, mais bon, un V6 biturbo ne sera jamais aussi goûteux qu'un V8 « atmo »...

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

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

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

MARQUES/MODÈLES

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 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, volupté 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.												
A110 R	300 ch	1 082 kg *	4 en ligne turbo	1 798 cm ³	285 km/h *	3"9	-	156	105 000 €	2 370 €	★★★★☆	N° 734



COUP DE Foudre

La R fait payer cher ses qualités, mais elle est le concentré puissance 10 de tout ce qu'offre l'A110, de son efficacité frisant le surnaturel à son toucher de route accessible à tous. Une voiture qui colle la banane, plus encore sur circuit où elle donne toute sa mesure.



Précision chirurgicale. Facilité de conduite. Bête de circuit.



Surcôt à justifier par rapport à la S.



Audi rent

Service de location

rent.bauerparis.fr

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




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


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

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

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

MARQUES/MODÈLES


	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
Aston Martin www.astonmartin.com												
VANTAGE V8	510 ch	1 530 kg*	V8 biturbo	3 982 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.												
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...												
DB11 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.												
R8 V10 GT RWD **	620 ch	1 570 kg	V10	5 204 cm ³	320 km/h *	3"4 *	-	344	245 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 732
	UN FINAL EN BEAUTÉ Les 620 ch de la R8 Quattro expédiés sur les seules roues arrière, c'est ça, la R8 GT RWD. La juste mesure pour faire de cette sportive en fin de carrière une pistarde de la meilleure espèce. L'animalité du V10 atmo transcende le propos.										 Châssis typé circuit. Freinage endurant. Musicalité du V10.	 Poids
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 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'inéluctable 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	49 850 €	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	56 500 €	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	64 250 €	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	109 950 €	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	72 950 €	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 la M4...												
M4 COMPETITION	510 ch	1 713 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	290 km/h *	3"7	21"1	224	112 500 €	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.												

	PUISSANCE	POIDS	MOTEUR	CYLINDRÉE	V. MAX.	0-100 km/h	1 000 m D.A.	CO ₂ MAXI (g/km)	PRIX	MALUS MAXI	VERDICT	ESSAIS SPORT AUTO
M4 CSL	550 ch	1 628 kg	6 en ligne biturbo	2 993 cm ³	307 km/h *	3"8	20"6	227	178 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 730/732
	PISTARDE NÉE 40 ch en plus et une poignée de kilos en moins par rapport à la M4 : pour la piste, c'est elle. De son grip venu d'ailleurs à ses performances à faire trembler une authentique supersportive, la M4 CSL est faite pour ça. Trembler, seulement, face à la 911 GT3...										↑ Taillée pour le circuit. Motricité exceptionnelle. Moteur.	↓ Confort parfait.
i4 M50	544 ch	2 272 kg	2 moteurs élec.	-	220 km/h	3"7	22"0	0	77 200 €	0 €	★★★☆☆	N° 727
Y a-t-il du M dans cette BMW électrique ? Pas vraiment. Cela pulse, c'est sûr, mais l'inévitable surcharge pondérale soutenue par une suspension trop souple donne un comportement peu dynamique.												
M5 COMPETITION	625 ch	1 941 kg	V8 biturbo	4 395 cm ³	305 km/h *	3"0	20"0	259	147 300 €	50 000 €	★★★★★	N° 672/683/685/702
La M5 recourt à la transmission intégrale. Faut faire avec. Elle parvient à en tirer parti en combinant efficacité et fun grâce à son équilibre et au mode de conduite « propulsion » fourni en paquet-cadeau.												
M8 COMPETITION	625 ch	1 960 kg *	V8 biturbo	4 395 cm ³	250 km/h *	3"2 *	-	260	182 100 €	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	179 100 €	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	70 300 €	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.												

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. Jouvive, caractéristique, la 485 est irrattrapable dans le sinueux.												
SEVEN 485 CSR	237 ch	580 kg *	4 en ligne	1 999 cm ³	225 km/h *	3"9 *	-	196	71 634 €	18 905 €	★★★★★	N° 694
La CSR se veut la plus civilisée des Caterham. Du coup, elle perd en rigueur alors que le prix grimpe. Ces choses dites, la recette à nulle autre pareille des Seven survitaminées fait toujours mouche.												

Chevrolet www.chevrolet.fr

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

Cupra www.cupraofficial.fr


LEON VZ 300	300 ch	1 472 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	250 km/h	5"5	24"3	176	46 000 €	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	52 050 €	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.												


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
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.												

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	57 220 €	12 552 €	★★★★★	N° 733
											<p>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.</p>	<p>↑ Précision de conduite. Moteur/boîte. Ergonomie.</p> <p>↓ Trop sérieuse.</p>

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	28 800 €	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 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 fleure bon la monoplace. La GT, c'est à noter, s'offre le luxe d'un pare-brise. Fini le casque !												

Lamborghini www.lamborghini.com

HURACÁN EVO RWD SPYDER	610 ch	1 724 kg	V10	5 204 cm ³	324 km/h *	3"5 *	-	335	211 006 €	50 000 €	★★★★☆	N° 711
610 ch pour l'Huracán quand elle recourt à ses roues arrière. Lesquelles ne sont pas directrices, en la circonstance. Le V10 « atmo » est explosif.												
HURACÁN EVO	640 ch	1 647 kg	V10	5 204 cm ³	325 km/h *	2"9	19"5	332	221 382 €	50 000 €	★★★★☆	N° 686/694/697
L'Huracán Evo, ce sont 640 ch, quatre roues motrices et les roues arrière directrices. L'ensemble est redoutable, sans même parler du fabuleux V10 et de ses vocalises déchirantes.												
HURACÁN STO	640 ch	1 339 kg *	V10	5 204 cm ³	310 km/h *	3"0 *	-	331	299 295 €	50 000 €	★★★★☆	N° 722
Poids moindre et retour aux roues arrière motrices : la STO n'est pas une variante de l'EVO, dont elle garde les 640 ch. Elle a son propre caractère, marqué par un grip d'ordre extra-terrestre.												
AVENTADOR LP780-4 ROADSETR ULTIMAE	780 ch	1 550 kg	V12	6 498 cm ³	355 km/h *	2"8 *	-	442	369 869 €	50 000 €	★★★★★	N° 728
Dernier tour de piste pour l'Aventador et le V12 atmosphérique qui va avec. Des adieux en forme d'apothéose, tant cette mécanique affole les sens. Grand frisson garanti.												
COUNTACH LPI800-4	814 ch	1 594 kg *	V12 + 1 élec.	6 498 cm ³	355 km/h *	2"8 *	-	440	2 400 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 728
La Sian en mode hybride (léger) déguisée en Countach... Cela donne quoi ? Une sportive à l'ancienne, intransigeante et trempée dans la lave en fusion. Vivante, en un mot. 112 exemplaires, pas plus.												
URUS PERFORMANTE	666 ch	2 150 kg *	V8 biturbo	3 996 cm ³	306 km/h *	3"3 *	-	320	262 184 €	50 000 €	★★★★☆	N° 731
16 ch de plus que l'Urus « standard », auxquels s'ajoute un typage circuit... De quoi transformer un percheron en pur-sang ? C'est l'idée. Et cela s'en rapproche, sachant qu'un SUV reste un SUV.												

Land Rover www.landrover.fr

DEFENDER 90 V8	525 ch	2 471 kg	V8 compresseur	5 000 cm ³	240 km/h *	5"2	-	330	136 000 €	50 000 €	★★★★☆	N° 729
Un tout-terrain, dont la sportivité est par définition proche de zéro, dans ces pages ? Pourquoi pas, quand s'active sous le capot un V8 source de sensations brutes de fonderie. Un engin attachant.												

Lexus www.lexus.fr

RC F TRACK EDITION	464 ch	1 747 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h	4"8	23"1	268	124 900 €	50 000 €	★★★★☆	N° 689/698/702
Atypique, le coupé nippon l'est par sa ligne et, plus encore par son V8 atmo, une rareté de nos jours. La version Track Edition ajoute des éléments carbone et des disques céramique, sans se montrer radicale.												
LC 500 CABRIOLET	464 ch	2 032 kg	V8	4 969 cm ³	270 km/h *	5"2	23"8	275	139 690 €	50 000 €	★★★★☆	N° 706/726
Riche de son musculeux V8 5.0 atmo, et bien que peu sportive, cette Lexus n'est pas un « cabriolet de plaisance ». C'est encore plus vrai avec la variante Hokkaido Edition facturée 142 690 €.												




Lotus www.lotuscars.com

EMIRA	400 ch	1 493 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.												

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

Mazda www.mazda.fr

MX-5 1.5	132 ch	1 031 kg *	4 en ligne	1 496 cm ³	204 km/h *	8"1	29"1	142	30 850 €	740 €	★★★★☆	N° 703
La cinquantaine de chevaux rendus à la version 2.0 s'oublie vite. Les performances de ce cabriolet ne sont pas décoiffantes, mais là n'est pas la question. Un grand bol d'air frais pour les budgets serrés !												
MX-5 RF 2.0	184 ch	1 072 kg *	4 en ligne	1 998 cm ³	220 km/h *	6"8 *	-	155	39 950 €	2 205 €	★★★★☆	N° 662/675/729
Coupé ou cabriolet ? Pour les indécis, Mazda propose la version targa nommée RF. La prise de poids limitée ne se ressent guère. L'équilibre naturel de cette propulsion donne la banane, à dire vrai.												

McLaren cars.mclaren.com

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

Mercedes www.mercedes-benz.fr

A 45 S AMG 4MATIC+	421 ch	1 680 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h *	3"9	-	206	77 900 €	27 166 €	★★★★☆	N° 701/722
Restylage pour la Classe A, dont la version la plus musclée conserve son bloc de 421 ch en l'état. Sur l'essentiel, cette GTI n'a de la polyvalence qu'une relative notion. Conduite instinctive.												
CLA 45 S AMG SHOOTING BRAKE	421 ch	1 728 kg	4 en ligne turbo	1 991 cm ³	270 km/h	4"2	22"5	205	79 050 €	26 247 €	★★★★☆	N° 715/723
Il en a sous le capot et il repose sur un châssis efficace : jolie carte de visite pour ce break sous label AMG. La vitalité de son moteur emporte l'adhésion. Conduite addictive.												
C 63 S AMG E PERFORMANCE	680 ch	2 165 kg	4 en ligne turbo + 1 élec.	1 991 cm ³	280 km/h	3"4	-	-	env. 120 000 €	-	★★★★☆	N° 732
Un V8 remplacé par un ensemble hybride rechargeable basé sur un 4 cylindres, cela interpelle. Et cela déçoit, tant le quotient émotionnel est plat. Reste le côté catapulte de cette C 63 AMG...												
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	42 900 €	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 savoure, l'efficacité et les performances ne faisant jamais défaut. Pack Sport Chrono recommandé (2 400 €).												
911 CARRERA S	450 ch	1 596 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	308 km/h *	3"4	21"1	238	131 256 €	50 000 €	★★★★☆	N° 685/692/699
Née en 2019, la 911 numérotée 992 occupe plus de place au sol que sa devancière et a pris du poids. Rien n'y fait, c'est toujours de la balle. La 911 domine les débats, y compris avec ce bloc de 450 ch.												
911 CARRERA GTS	480 ch	1 628 kg	6 à plat biturbo	2 981 cm ³	311 km/h *	3"4	20"9	244	149 486 €	50 000 €	★★★★☆	N° 724
La meilleure des 911, si l'on met de côté la GT3 ? Nous ne sommes pas loin de le penser. Plus démonstrative que la Carrera S, moins absolue que la Turbo, pour situer le débat. Efficace sur circuit.												
911 SPORT CLASSIC	550 ch	1 554 kg	6 à plat biturbo	3 745 cm ³	315 km/h *	4"1	-	285	286 215 €	50 000 €	★★★★☆	N° 734
A la base de cette série limitée, il y a l'une des plus grandes voyageuses du moment. La 911 Turbo pour la nommer. A prendre comme telle, pour une voiture qui ne s'autorise aucune fantaisie.												

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 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.												

Praga www.pragaglobal.com

BOHEMA	700 ch	982 kg	V6 biturbo	3 799 cm ³	300 km/h *	2"3 *	-	-	1 200 000 €	50 000 €	★★★★★	N° 734
C'est la Nissan GT-R qui régale, en mettant à disposition son V6 2.8 biturbo. La structure et le poids maintenu sous la tonne n'appartiennent qu'à cette hypercar tchèque. Et là, c'est la claque.												

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	1 286 kg	4 à plat	2 387 cm ³	226 km/h	6"4	25"8	200	33 900 €	16 950 €	★★★★★	N° 724/727/734
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. Sportive confirmée, probante sur la piste.												
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, ragaille la Supra 3.0, les correctifs apportés au châssis aidant. Plaisir garanti.												

Volkswagen www.volkswagen.fr

GOLF GTI CLUBSPORT 45	300 ch	1 429 kg	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	267 km/h *	5"5 *	24"3	186	52 735 €	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.												
GOLF R 20 ANS	333 ch	1 555 kg *	4 en ligne turbo	1 984 cm ³	270 km/h *	4"6	-	188	64 345 €	13 682 €	★★★★☆	N° 734
Née traction, la Golf mue en intégrale quand elle prend l'R. Une intégrale qui ne s'interdit pas un zeste de facétie sur chaussée glissante... Moteur dans le ton, contrairement à la boîte DSG.												

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 |

BIENTÔT LE PREMIER SPORT AUTO TRACK DAY DE LA SAISON !

■ Après un formidable track day à Magny-Cours en collaboration avec XP Racing mi-mars, nous sommes heureux de retrouver le Bugatti sur une journée de roulage libre pour un événement 100% Sport Auto Experience.

Venez partager un moment intense de passion automobile avec votre GT entre gentlemen drivers sur un circuit de légende, l'année des 100 ans des 24H du Mans !

Toute l'équipe Sport Auto Experience ainsi que nos nombreux et fidèles partenaires vous attendent pour renouveler ces moments d'exception !

Billetterie et informations :
<https://bit.ly/SATDavril2023>



QUAND LE SPORT AUTOMOBILE ROULE POUR LA BONNE CAUSE



■ Motorsport is Generous est une association loi 1901, regroupant des acteurs du sport automobile ayant pour vocation d'organiser des événements au profit d'œuvres caritatives. Parrainée par Frédéric SAUSSET, l'association aura permis en février 2023 de récolter 14 000 € de dons au profit de l'association Espoir Emma'lice (<https://bit.ly/Emma-Lice>) à l'occasion de la manifestation Prendre

le cancer de vitesse organisée au Mans par le Club Lotus France. D'autres opérations seront organisées en 2023 au Mans, dont la participation à la 5^{ème} édition de la Piste aux Etoiles les 23 et 24 novembre.

Plus d'informations sur l'association
Motorsport is Generous :
www.mig-asso.com



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 DBX
11/2021 - 9 500 km - 214 900 €



Aston Martin Virage
09/2012 - 29 990 km - 119 900 €



Aston Martin DBX Launch Edition
12/2020 - 19 900 km - 195 900 €

ASTON MARTIN Bordeaux

114 Avenue JF Kennedy – 33700 Mérignac

+33 5 56 16 21 00

contact@astonmartinbordeaux.com



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



Aston Martin Vanquish Zagato
05/2017 - 3800 km - 505 500 €



Aston Martin DB11 V12
07/2017 - 19800 km - 162 610 €

ASTON MARTIN Monaco

5 avenue Princesse Grace – 98000 Monaco

+377 97 97 86 50

contact@astonmartin-monaco.com



Aston Martin DBX
20/10/2021 - 1 500 km - 192 000 € TTC



Aston Martin V12 Vantage
06/09/2010 - 12 000 km - 135 000 € TTC



Aston Martin DBS Superleggera
23/11/2018 - 13 900 km - 288 000 € TTC



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.

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 €

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 €**

California T

03/15, 20.300 km, Rosso Corsa, cuir noir, volant carbone, caméra
159.900 €

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 €

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



Monaco Motors (Groupe Cavallari)
6 - 11 rue Princesse Florestine
98000 Monaco
tél : 0033 6 80 86 50 49
www.ferrarimonaco.com
Romaric Meyer / r.meyer@ets-cavallari.mc



Distributeur officiel à Paris

Beaumont

Automobile Paris

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



Distributeur officiel à Paris



Aston Martin DB11 5.2 V12 - 08/17, 14 200 km, gris, cuir marron - **167 500 €**

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





OFFICIAL FERRARI DEALER MODENA SPORT



Ferrari Roma

Année : 2021
Km : 7 050
Couleur extérieure : Rosso Corsa
269 900 €



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 458 Speciale

Année : 2014
Km : 8 703
Couleur extérieure : Rosso Corsa
394 900 €



Ferrari 430 Scuderia 16M

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



Ferrari 488 Spider

Année : 2018
Km : 19 556
Couleur extérieure : Grigio Silverstone
259 900 €



Ferrari 812 GTS

Année : 2020
Km : 29 596
Couleur extérieure : Argento Nurburgring
474 900 €



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 California T

Année : 2015
Km : 27 310
Couleur extérieure : Blu Mirabeau
164 900 €



Ferrari 488 Pista

Année : 2020
Km : 9 895
Couleur extérieure : Rosso Corsa
439 900 €



Ferrari 599 HGTE

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



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

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

101



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 6^{ème} 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

31 - Modena Sport

31130 - Balma
05 61 54 14 14

33 - Auto Ouest

33700 - Mérignac
05 56 13 20 90

35 - CLG Motors Rennes

35520 - La Mézière
02 99 30 80 00

45 - Eagle Automobiles

45000 - Orléans
02 38 65 31 31

51 - Reims Ital Motore

51420 - Witry les Reims
03 26 97 97 77

59 - First Automobiles

59650 - Villeneuve d'Ascq
03 20 79 99 85

68 - CAR Avenue Mulhouse

68110 - Illzach
03 89 31 33 95

69 - SC by Delorme

69190 - Saint Fons
04 81 09 17 75

74 - Automotion by autosphere

74330 - Epagny Metz-Tessy
04 50 22 88 55

78 - Residenza

78110 - Le Vésinet
01 78 64 31 94

83 - CLG Motors Riviera

83480 - Puget sur Argens
04 93 33 26 33

85 - Trident

85000 - Mouilleron le Captif
02 51 24 43 85

CLG Motors Monaco

98000 - Monaco
+377 93 50 17 82

Maserati West Europe / 2-10 Boulevard de l'Europe - 78300 Poissy - 487 526 931 R.C.S. Versailles

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



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 €**

CLG Motors Rennes / 35 Ille et Vilaine



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



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



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



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

Car Avenue Mulhouse / 68 Haut Rhin



Levante Trofeo 04/22
4.250 km, noir, cuir noir, Pack Assist. Cond. +, Toit Pano, finition carbone, JA 22 Orion . **189.900 €**



Ghibli GT Hybrid 04/22
3.604 km, noir, cuir noir / Rosso, Pack Sport, étriers rouges, JA 20 Teseo **109.900 €**



Quattroporte Q4 03/22
3.018 km, noir, cuir noir, Packs (Confort et Assist. Cond. +), JA 21 Atlante.....**169.900 €**



Levante GranSport 3.0 L D 275 cv 02/19
87.000 km, gris, cuir noir, Toit Pano, étriers bleu, JA 21 Anteo **59.900 €**

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



NOUVELLE LAMBORGHINI HURACÁN STERRATO

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



LAMBORGHINI CANNES / LYON / MULHOUSE

Concessionnaires Officiels

CANNES

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

LYON

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

MULHOUSE

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

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

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

Centres Porsche Toulouse et Perpignan

"Des équipes à votre service"



991 Targa 4 GTS
01/18, 47 790 km, Gris Quartz, Tout Cuir Noir, 162 900 €



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



991 Carrera S
03/16, 49 500 km, Blanc Carrara, Tout Cuir Bleu Graphite & Craie, 115 900 €



991 Targa 4S
04/16, 13 900 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir, 159 900 €



991 Carrera 4S
06/13, 52 890 km, Marine, Tout Cuir Noir, 109 900 €



718 Spyder
10/19, 22 950 km, Noir, Tout Cuir & Alcantara Noir, 129 900 €



981 Boxster Black Edition
11/15, 41 900 km, Noir, Sièges Sport Cuir Noir, 59 900 €

Taycan Turbo S
02/20, 17 400 km, Noir Intense, Tout Cuir Club Noir, 161 900 €

Cayenne Turbo S E-Hybrid
10/19, 59 860 km, Gris Quartzite, Tout Cuir Noir, 152 900 €

Cayenne Turbo S
03/17, 44 900 km, Noir Intense, Tout Cuir Noir & Crème, 85 900 €

Macan S
06/19, 44 900 km, Bleu Saphir, Intérieur Noir, 84 900 €

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, 116 900 €

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



PORSCHE

Centre Porsche Toulouse

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

Centre Porsche Perpignan

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



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 €**



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 €**



E-tron advanced 55 quattro 408 ch Edition One
03/19, 31 900 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 €**



Q4 e-tron Electrique 40 82 kWh S line
04/21, 14 500 km, Pk int. S line, Pk style noir, compact e-tron charging system, jantes rotor Aero 5 bras, clé confort safelock, TO pano., Matrix LED, SONOS Premium, **67 500 €**



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



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

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



Lemauiel Exclusive

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

www.lemauiel.com





CONTINENTAL GTC



BENTLEY MONACO

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



ARTURA



McLAREN MONACO

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



GHOST



ROLLS-ROYCE MONACO

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



296 GTS



**SCUDERIA MONTE-CARLO
OFFICIAL FERRARI DEALER**

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



VANTAGE ROADSTER



ASTON MARTIN MONACO

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



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 V12 Vantage
09/20 - 12.000 km - 135.000 €



Bentley Continental GTC V8
11/21 - 15.500 km - 265.000 €



Bentley Continental GT V8
07/20 - 8.800 km - 231.000 €



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



Aston Martin DB11 V12
08/17 - 35.500 km - 152.000 €



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



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



Ferrari Roma
08/21 - 400 km - 288.000 €



Aston Martin Vanquish
01/14 - 7.500 km - 160.000 €



Bentley Flying Spur W12
01/21 - 7.800 km - 249.000 €



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



Ferrari Portofino
02/19 - 6.420 km - 239.000 €



Aston Martin DBX V8
10/21 - 1.500 km - 192.000 €



Porsche 992 Cabriolet Carrera S
05/22 - 16.200 km - 185.000 €



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



Ferrari Portofino M
11/21 - 6.800 km - 284.000 €



Porsche 718 Spyder
09/21 - 2.200 km - 135.000 €



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



Porsche 992 GT3
07/21 - 7.960 km - 235.000 €



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



Téléchargez notre application

MONACO-OCCASIONS.COM



McLaren 765LT
12/20 - 2.500 km - 485.000 €



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



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



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



McLaren 720S
09/22 - 300 km - 282.000 €



Mercedes-Benz AMG GT R
03/17 - 35.620 km - 149.000 €



Mercedes-Benz AMG GT Black Series
10/21 - 900 km - 515.000 €



Rolls-Royce Dawn
06/21 - 1.050 km - 455.000 €



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 - 217.500 €



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



Audi R8 V10 FSI Plus quattro S
01/16 - 43.000 km - 133.000 €



Mercedes-Benz EQS 450+
02/22 - 6.000 km - 122.000 €



Mercedes-Benz S580e AMG Line
01/22 - 550 km - 164.000 €



Range Rover S/C Vogue LWB
08/20 - 18.600 km - 147.000 €



Audi RS6 V8
02/21 - 64.000 km - 127.000 €



Mercedes-Benz GLS 580 EQ Boost
07/20 - 39.000 km - 139.000 €



Mercedes-Benz G63 AMG
11/19 - 33.500 km - 198.000 €



Range Rover Sport S/C SVR Carbon Edition
03/21 - 14.500 km - 139.000 €

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



Showroom Delage Nord

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



NOUVELLE LOTUS ELETRE

A commander dès aujourd'hui chez Lotus Lille

FOR THE DRIVERS



A 0gCO₂/km



INEOS GRENADIER

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



A



G 276gCO₂/km

CATERHAM 170 R

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

CATERHAM



B 109gCO₂/km



VERBAERE
PASSION & SERVICES

VERBAERE LOMME

D.VERBAERE AUTOMOBILES

5, rue lavoisier

03 20 90 52 52

www.verbaereauto.com

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



BMW ALPINA D3 S TOURING

UN CHEF-D'ŒUVRE AUTOMOBILE *depuis 1964*

La pierre angulaire, posée par Burkard Bovensiepen dans les années 1960 avec une BMW 1500 à la puissance accrue, est devenue au cours de ces cinq dernières décennies une valeur incontournable de l'automobile sportive de luxe. Les automobiles BMW ALPINA, de leur naissance dans les meilleures conditions grâce aux qualités des voitures BMW, représentent aujourd'hui le nec-plus-ultra en termes de confort, de puissance et de consommation. Le nouveau modèle D3 S Touring marie ces caractéristiques comme aucune automobile ne l'a jamais réalisé auparavant.

- 261 kW (355 ch) • 730 Nm • Vitesse maximum : 273 km/h • 0-100 km/heure 4,6 s • Consommation en cycle mixte : 6,9 l/100 km
- Emissions de CO2 en cycle mixte : 182 g / km.

GRIM

BMW Valence Montélimar
 08 05 02 14 14 | www.groupe-grim.com | www.alpina-configurateur.com/fr



FOR THE DRIVERS



Venez essayer la nouvelle **Emira V6 Boite Auto** chez votre concessionnaire **Lotus Monaco Cavallari**



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 25.990 €



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



Porsche Cayenne V6 340 Phase 3
 11/17, 131.000 km, blanc, cuir noir, TOE, français, full électrique. 59.900 €

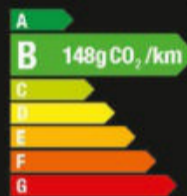
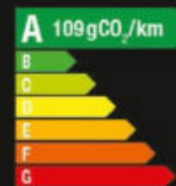


6 - 11 rue Princesse Florestine 98000 Monaco | ☎ + 377 97 97 88 15 | r.meyer@ets-cavallari.mc | www.cavallari.fr

MARCASSUS Sport



New Super3 à l'essai



New Seven 340 2.0 172 HP



Stradale

Série limitée Stradale



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

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



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

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

www.marcassus-sport.com

RÉSEAUX

L'ART DE L'AUTOMOBILE



Porsche 997 Speedster PDK n°329/256 - 349 000 €, 07/11, 6 850 km, full opt°, superbe config., état neuf



Ferrari 575M Maranello F1 HGTC - 135 000 €, 06/06, 30 900 km, sgs élec. Daytona, révision ok, courroie ok



Ferrari F430 Scuderia BVF1 - 249 000 €, 10/09, 38 800 km, harnais, clim auto, embrayage et révision ok



Porsche 997 Sport Classic BVM n°222/250 - 449 900 €, 07/10, 23 900 km, full opt°, révision ok, état except.



Porsche 997 GT2 RS Clubsport 246/500 - 399 900 €, 12/10, 18 100 km, or. Fr., film bloc avant, 90 L, rév. OK



Bentley Continental GT V8 - 259 900 € (TVA récup.), 07/21, 7 250 km, 1^{ère} m., Pack Mulliner, TO pano, B&O



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



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



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



Aston Martin V8 Vantage AMR BVM n°1/200 - 164 900 €, 10/17, 13 000 km, 1^{ère} m., Fr., Pack Carbone, full XPEL



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



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

RECHERCHES PERSONNALISÉES - lartdelautomobile.fr - INSTAGRAM : @lartdelautomobile

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



Achat | Vente | Dépôt | Reprise | Transport

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

95, rue des Bruyères - 1274 Howald, Luxembourg



Rolls Royce Ghost - 02/11, 571 ch, 28 000 km, noir, cuir noir, 1^{ère} main, TO, toutes options - 145 000 €



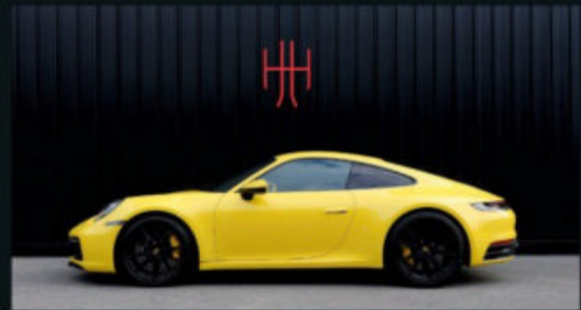
JEAN LAIN HERITAGE



PORSCHE 911 TYPE 992 TARGA 4 GTS PDK8
2022 - 10 900 Km
259 900 €



PORSCHE 911 TYPE 992 CARRERA 4S PDK8
2021 - 19 500 Km
164 900 €



PORSCHE 911 TYPE 992 CARRERA S PDK8
2019 - 15 800 Km
149 900 €



PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID SPORT TURISMO PDK8
2020 - 59 900 Km
147 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 CARRERA GTS CABRIOLET PDK7
2019 - 33 500 Km
148 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 TARGA 4 GTS PDK7
2018 - 22 900 Km
159 900 €



PORSCHE 911 TYPE 991 GT3 TOURING
2018 - 10 500 Km
196 900 €



BMW M3 COMPETITION DKG
2017 - 51 400 Km
74 900 €



ASTON MARTIN V12 VANTAGE S
2016 - 37 900 Km
149 900 €

Un large choix de plus de 70 véhicules disponibles immédiatement !

LOUIS BOJARUNIEC
Directeur
lbojaruniec@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 828 828 03

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

CLÉMENT REINWALT
Conseiller commercial
creinwalt@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 24 28 29 65

ANTOINE BILLAULT
Conseiller commercial
abillaault@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 69 35 50 16



www.jeanlainheritage.com



SPÉCIALISTES

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Maserati GranTurismo Sport III 460 ch
 12/19 - 9 500 km - 129 900 €
 Pk Nerissimo, JA 20' MC Design, finitions carbone



Porsche Cayman S 325 ch
 06/14 - 57 100 km - 64 900 €
 JA 20', Pack Sport Chrono +, échap. Sport



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



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



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



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



Mercedes S 63 AMG L V8 6.2 atmo.
 11/08 - 43 900 km - 45 900 €
 JA 19' AMG, vision nuit, TO, Harman Kardon



Maserati Levante Trofeo V8 Bi-Turbo
 12/20 - 32 900 km - 134 900 €
 JA 22' Orione, Pack Nerissimo, TO pano.



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



Maserati Quattroporte 4.2 Executive GT
 09/06 - 66 900 km - 31 900 €
 JA 19', inserts bois, clim auto



Mercedes C63 AMG
 11/16 - 63 900 km - 66 900 €
 JA AMG, échap. Sport, int. carbone



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

Suivez-nous !



@moteuretsens

Moteur & SENS®

WWW.MOTEURETSENS.COM

NOTRE
SHOWROOM
À 30 MIN
DE PARIS



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



Aston Martin Vanquish S Ultimate Edit°
 08/18 - 6 100 km - 299 000 €
 Cuir noir, toit carbone, freins carbone Céramique, Pk Black Hardware, B&O



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



Porsche 993 GT3 Touring PDK
 05/22 - 5 900 km - 284 900 €
 Tout cuir noir, 90L, toit carbone, Pk Chrono, Pk int. carbone, Lift, caméra



McLaren 765LT Spider
 12/21 - 8 780 km - 550 000 €
 Alcantara noir, Lift, B&W, clim, options int. & ext. 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 Spider
 05/17 - 34 900 km - 239 900 €
 Cuir bleu Sterling, susp. Lifter, sgs Daytona, échap. Sport, kit carbone

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**



PAGID

PAGID RSL



RSL pour utilisation sportive et circuit

PAGID RSC



RSC pour disques en carbone céramique

brembo Racing



Disques percés ou rainurés Hautes Performances et Track Day



Kits Gros Freins



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

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

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

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^{ère} main - Grigio GTS / Bordeaux, carbone - PSD

Ferrari F12 Berlinetta - 04/15 - 11 500 kms
1^{ère} main, Daytona / Nero, JA 20 - PSD

Porsche 991 GT3 Touring BVM - 06/18 - 13500 kms
Noir / Noir, Lift, carbon, PDLs+ - PSD


Ford GT - 06/18 - 7000 kms
Exemplaire 085, Blue liquid / Frozen white - PSD

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

SPÉCIALISTES

Vendez
votre auto
à partir de
29€*

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

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

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

*Offre réservée aux particuliers, professionnels nous consulter.

Vos annonces

Pour une parution dans le prochain numéro, vos annonces doivent nous parvenir **au plus tard le jeudi 13 avril**



Ferrari GTC4 Lusso V12
04/17, 15.001 km, nero Daytona, cuir nero, Display
• **254.900 €**

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



Ferrari FF
04/12, 63.500 km, grigio Silverstone, cuir nero, Display,
caméra • **149.900 €**

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



Ferrari Portofino
11/18, 33.399 km, bleu Pozzi, cuir bleu Sterling, suspen-
sion magnetic, caméra Av et Arr, JA 20 forgées
• **219.500 €**

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



Ferrari Portofino
05/20, 3.012 km, grigio Silverstone, cuir Bordeaux,
carbone, caméras Av. et Arr. • **259.900 €**

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



Ferrari 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 F12 Berlinetta
04/13, 38.691 km, grigio Silverstone, cuir nero Daytona,
caméra • **229.900 €**

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



Ferrari Roma
02/21, 16.411 km, argento, cuir nero, inserts jaune,
carbone • **265.900 €**

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



Ferrari 488 Spider
09/17, 59.000 km grigio Silverstone, cuir couio, écus-
sons, caméra • **214.900 €**

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





PRINCIPAT MOTORS AG



IMMATRICULEZ
VOTRE FUTUR
VÉHICULE EN
ANDORRE

- Pas de malus
- Avantages fiscaux
- Revente facilitée



Sport Auto parle de nous ! 

www.principatmotors.com  contact@principatmotors.com

PrincipatMotorsAG 
principat_motors_ag 

ACCESSOIRES & SERVICES

ASSURANCE AUTO

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



Spécialiste
pour les
Risques
d'Assurances
en Entreprise

Nouveaux tarifs 2023

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTB

A partir de 1 500 €/an*



Ferrari 488 GTB

A partir de 980 €/an*



Ferrari 458 Spider

A partir de 780 €/an*



Lamborghini Gallardo LP560

A partir de 700 €/an*

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

ALLIANZ CABINET PARISSAUX • 175, rue Nationale, 72000 Le Mans • Tél : 02.43.23.45.40 • h972081@agents.allianz.fr

* Les tarifs communiqués sont pour des clients multi détenteurs de contrats chez Allianz.

N° Orias : 14000184

ACCESSOIRES & SERVICES

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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

Francis MAGANA



Achat Vente Voitures Sport & Prestige

SPÉCIALISTE DEPUIS 1969

☎ 06.61.38.81.31 ■ francismagana@orange.fr

31, avenue de Grande-Bretagne, 31300 Toulouse

Aston Martin DB9 Coupé 5.9 V12 477 ch Touchtronic, 65.000 km...12/08	Maserati GranTurismo S 4.7, grigio granito, pk carbone..... 2009
Lotus Esprit Turbo Essex N°2, bleu, cuir rouge..... 1982	Jaguar Portfolio XE, gris, cuir noir, TO, toutes options.....11/15
McLaren 720 S Luxury, échap. Sport, rouge métal Amarante... 08/18	Ferrari California, noire..... 2010
Porsche 992 cab. C4S 3.0 450 ch PDK, bleu, 11 000 km 2021	Ferrari 360 Modena Spider, grise, cuir noir 2001
Porsche 993 C4S, bleu océan, cuir noir, 1 ^{ère} main..... 1998	Ferrari 360 Modena F1, bleu gris, cuir, échap. inox, 30.500 km... 2001
Porsche 965 Turbo 3.6, grise, cuir noir..... 1996	Ferrari 308 GT4, rouge, cuir noir, 62.800 km 1979



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 • **294.900 € TTC**
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0) 422 78 78 78



Lamborghini URUS 650 HP
06/2019, 73 900 km, Giallo Auge, Gtie SELEZIONE, Fortement équipé, AKRAPOVIC • **259.900 € TTC**
Lamborghini Cannes
lamborghini.cannes@passionautomobiles.fr
+33 (0) 422 78 78 78



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



Maserati Grecale GT 300 cv
09/22, 8.000 km, bleu Intenso, cuir nero, options • **115.866 €**
Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Levante GranSport 430 cv
12/20, 22.000 km, Bianco Alpi, cuir Premium, Pack Nerissimo, High Gloss Carbon Fiber • **121.300 €**
Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Maserati Levante GTS 530 cv
12/19, 39.900 km, grigio, cuir Premium, Packs (Nerissimo, sièges Chauff. et Cond +), JA 22 Orione • **119.900 €**
Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com



Bentley Continental GTC Speed W12 659 cv
02/22, 13.750 km, noir, cuir noir, finition Touring, Naim for Bentley, sièges Av. confort, céramiques • **360.000 €**
Diamant Automobiles (34)
Alexandre Coasne 07 56 37 50 53
Alexandre.coasne@tressol-chabrier.com

ACCESSOIRES & SERVICES



Patrim One

assurances

La Référence de l'Assurance Haut de Gamme

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

Contactez Ladislav Palisson
Tél 01 42 99 60 20
Fax 01 42 99 60 26
lpalisson@patrimone.com

**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**Ferrari 612 Scaglietti**07/05, 69.824 km, bleu Mirabeau, cuir cuoio, climatisation, carnet complet • **89.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari Mondial T**04/89, 56.300 km, Rosso Corsa, cuir cuoio, état collection, grosse révision faite • **64.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari 308 GTB Carbu**10/77, 41.882 km, gris clair, cuir nero, état collection, grosse révision faite • **129.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari 599 GTB**03/07, 8.600 km, nero Daytona, cuir nero Daytona, Pack carbone intérieur, harnais • **179.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Ferrari 812 Superfast**07/18, 9.934 km, grigio Titanio, cuir cuoio Daytona, sièges carbone, Lift, Display, JBL • **359.900 €**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 2.2 T Targa**01/71, blanc, simili noir, climatisation, JA Fuchs, état collection • **99.900 €**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr**Porsche 912 Targa « Châssis Court »**01/67, rouge, simili noir, JA Fuchs, Matching Numbers, état collection • **PSD**Ferrari Modena Sport (31) - 05 61 54 14 14
Arnaud Papini - 06 98 44 84 85
apapini@modena-sport.fr*Papa Maman Papi...***MOI****MOI, JE RÉVOLUTIONNE****J'ai pas attendu
MAI 68...****VULCANET.SHOP****ACCESSOIRES & SERVICES**

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer



Fiorano Racing

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

ENTRETIEN - RÉPARATION - VENTE
FERRARI & MASERATI



TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SUR
WWW.FIORANORACING.FR
 RETROUVEZ NOUS SUR NOTRE
 PAGE FACEBOOK 



DOMINIQUE ROMÉO
 VOUS ACCUEILLE DANS SON ATELIER À 25 MN DE PARIS
 23, AV. DES 3 PEUPLES - 78180 MONTIGNY LE BRETONNEUX
 TÉL.: 01 61 38 28 10 - FAX.: 01 61 38 28 11



Ford F150 Supercrew Ltd Hybride 4 PI
 12/21, 500 km, bleu nuit, cuir gris clair / noir, full options, Pas de malus ni TVS • **113.500 € TTC**

Maserati CLG Motors Rennes (35) - Bruce Abastado
 02 99 30 80 00 - clgmotors.com



Dodge RAM Ltd Night Edition 4 PI
 Neuf, 0 km, noir, cuir noir, navigation Europe, full options, Pas de malus ni TVS • **109.900 €**

Maserati CLG Motors Rennes (35) - Bruce Abastado
 02 99 30 80 00 - clgmotors.com



Porsche 991 Carrera GTS PDK 3.8 L 430 cv
 2015, 39.000 km, rouge Carmin, cuir / alcantara noir, Pack GTS, carbone, Chrono, Bose, PSE, TOE, Tempomat, Nbres options • **124.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche 997 Carrera S Cabrio Tiptronic 3.8 L 355 cv
 2007, 92.000 km, noir Basalt, cuir complet noir, S, Chauff, Clim auto, Bose, Parktronic, xénon, PASM, JA 19 Turbo, Nbres options • **57.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster S 981 PDK 3.4 L 315 cv
 2014, 93.000 km, noir, cuir complet noir, xénon, PDLs, Windshott, Clim., SECM Sport 14 P, PSM, Ordi de bord • **53.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Boxster 718 BVM 6 2.0 L 300 cv
 2018, 39.000 km, gris argent GT, cuir noir, SEC Sports, Apple Car Play, Tempomat, Bose, Clim auto, PCM 4, GPS, PSE, JA Carrera S IV 20, options • **59.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
 nbreux mod sur www.first-automobile.com



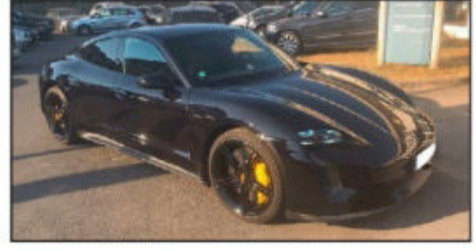
Porsche 997 Carrera Cabriolet 4 S Tiptronic 3.8 L 355 cv
 06/06, 93.000 km, Gris Atlas, cuir complet noir, SEC, Tempomat, volant multi PSM, options • **63.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
 nbreux mod sur www.first-automobile.com



Porsche Cayenne E-Hybrid V6 Tiptronic 8 462 CV
 2020, 23.000 km, gris Dolomite, cuir gris, TOE Pano, PASM, Carplay, options • **89.900 €**

First Automobile (67) - 03 88 18 28 00 - fax 01
 nbreux mod sur www.first-automobile.com



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, Bomit, cuir beige, sièges à mémoire / chauffants, Clim auto, ASR, banquette Arr., JA 8 trous • **27.900 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



Mercedes-Benz S600 V12
 08/96, 76.950 km, noir, cuir exclusif étendu noir, réfrigérateur, Sound System, JA 18 AMG • **38.900 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



McLaren MP4-12C
 03/12, 37.549 km, gris métal, intérieur noir, carnet, garantie 12 mois • **119.500 €**

AUTOHAUS 60 (60) - Mercedes-Benz Chantilly
 03.44.57.01.65 - www.autohaus60.com



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.



Mercedes GLC 220d 9G-Tronic 4Matic Sportline
06/18, 63 900 km, int. Dinamica noir, Pk AMG Line, Pk Chrome ext., Pk Stationnement, clim auto, régul., ESP, LED, AdBlue, susp. Sport, garantie 12 mois • **38 900 €**
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



Ford Focus III (ph 2) SW EcoBoost S&S ST 250 ch
2015, 100 100 km, bleu impact, sièges Recaro bleu et gris, Audio Nav Sync II, key free, pack style 18", caméra recul, vitres AR surteintées, 1^{ère} main • **18 900 €**



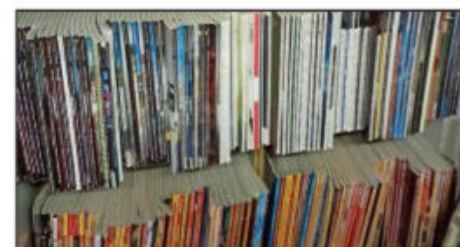
Alpine A110 S
07/21, 11 200 km, bleu Alpine, très bon état, garantie constructeur, Française • **67 500 €**

Tél : 06 85 73 47 52

Tél : 06 11 17 24 45



Porsche 991 Targa 4 GTS
12/17, 20 000 km, gris métal, Pack Chrono, intérieur rouge, entretien Porsche, dpt 69 (Rhône) • **167 000 €**



Collection de magazines Sport Auto
A vendre, collection de plus de 575 exemplaires de magazines Sport Auto de 1964 à 2022, liste sur demande, à prendre sur place, région Dreux 28100 • **1 000 €**

Tél : 06 88 94 60 70

Tél : 06 72 06 62 31



Votre référence pour la restauration et la réparation de véhicules toutes marques au Mans.



@des_rencontres_mecaniques

Damy Carrosserie
Ligne Droite des Hunaudières
72230 Ruaudin

Certification aluminium & multi matériaux
Audi, Porsche et Tesla

☎ 02 43 84 37 01
📷 #damycarrosserie
📘 @DamyCarrosserie
🌐 www.damycarrosserie.com

MOSA FREIN

Clutches & Brakes



Grand stock permanent
Les meilleurs prix
Les meilleurs conseils

Besoin d'un conseil?

+32 81 73 32 73
mail@mosa-frein.be



PROFITEZ DE VOTRE PORSCHE TOUR APRÈS TOUR !

La belle saison approche à grands pas, synonyme du retour des trackdays entre amis !
Quelle que soit la voiture utilisée, quelques simples règles s'appliquent pour s'assurer de profiter au maximum de ce moment, et de s'éviter la journée à moitié gâchée par du matériel trop peu efficace ou durand.

Toutes les voitures homologuées pour la route, même les plus sportives, sont équipées de plaquettes de frein spécifiquement conçues pour un usage routier à la base, avec des caractéristiques leur assurant notamment un faible niveau de bruit ou de poussières. Il s'agit d'une contrainte imposée aux constructeurs par l'union européenne afin de garantir un fonctionnement sûr en toutes circonstances routières normales. L'utilisation de plaquettes de frein d'origine sur circuit se soldera inévitablement par l'apparition de fading (manque de mordant), plus tôt pour certains, plus tard pour d'autres en fonction des dimensions du système de frein installé à l'origine.

Remplacer vos plaquettes de frein par des plaquettes spécifiques pour les trackdays vous assurera une endurance accrue tout en augmentant considérablement la puissance de votre freinage. En combinaison avec un liquide de frein à haut point d'ébullition, ces deux simples améliorations vous permettront d'accumuler les tours !

Nous disposons d'un stock permanent de plaquettes, liquides et disques spécifiques trackdays pour Porsche, aussi bien équipées en disques acier qu'en PCCB. Le conseil et le service au client est notre priorité, n'hésitez pas à nous contacter !

TRACK DAY KIT POUR ALPINE

EN STOCK !

DISQUES ACIER & CERAMIQUE POUR GT3 RS GT4 RS

PERFORMANCE

CARBON CERAMIC

TRACKDAY

CLUTCH

RACING

CUSTOMER SUPPORT ON TRACK

STATE-OF-ART BEDDING SERVICE

PLUG&PLAY TRACKDAY DISCS

TAILOR MADE SYSTEMS

ACCESSOIRES & SERVICES





le nouveau nom de



Nous assurons ce qui compte le + pour vous

ACCESSOIRES & SERVICES



Plus belle la vie !

Ma première moto !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Sans hésitation on y va !

Désormais regroupés sous la marque **Rétro+**, nous optimisons le coût de vos assurances avec des contrats personnalisés tant pour les véhicules de loisirs que pour les véhicules de tous les jours, votre habitation et votre santé. Grâce à nos innovations et les nouvelles technologies, bénéficiez d'un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS, Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée - 120 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 35084846. N°ORIAS : n°0700782 (www.orias.fr) - Création : designa.fr.

OFFRE : ROUES COMPLETES 100% PLATIN

Pour l'achat de 4 roues complètes « jantes et pneus » de marque PLATIN, profitez de **50 € DE REMISE immédiate + Livraison offerte** avec le code « **PLATIN100** »*

50 €
DE REMISE

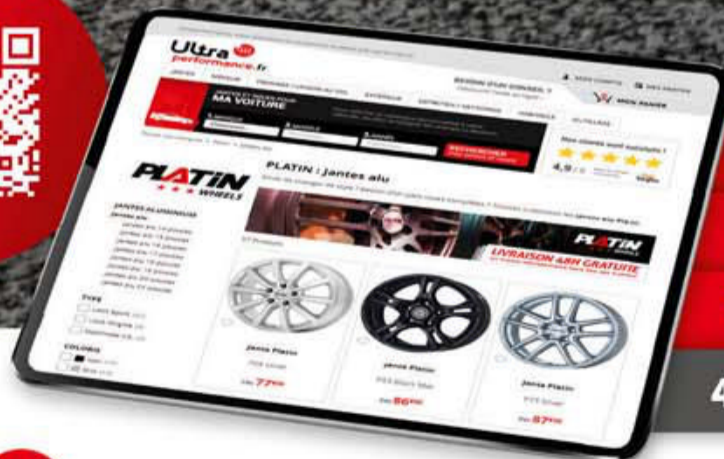
CODE
PLATIN100

PLATIN P 99 noir
*** WHEELS

PLATIN P 73 argent
*** WHEELS

TÜV
CERTIFIED
Pour votre sécurité

PLATIN P 113 noir
*** WHEELS



1. Sélectionnez votre voiture
2. Choisissez vos jantes PLATIN
3. Sélectionnez vos pneus PLATIN
4. Commandez avec le code PLATIN100

Ultra
performance.fr

Votre spécialiste **pièces performance**
et **roues sport** depuis 2004 !

Paiement sécurisé

4.8/5 Nos clients sont satisfaits !



*Conditions de l'offre : offre valable sur la boutique ultraperformance.fr jusqu'au 31/05/2023. Livraison offerte en France métropolitaine hors Corse.



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



INNOVA-BOX

AMÉNAGEMENT DE GARAGE SUR-MESURE



Renseignements au :



01.85.41.61.47 | 07.49.08.90.88

Sport Auto parle de nous !

 gmouret@innovabox.fr

INTERVENTION PARTOUT EN FRANCE
www.innova-box.net



ACCESSOIRES & SERVICES

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



32%
de réduction

1 n° de Sport Auto/mois
+ 1 Guide F1/an
+ 1 hors-série/an
+ la montre Chronographe

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

Abonnez-vous sans engagement

Et recevez la montre Chronographe



Cette superbe montre répond aux critères de la grande tradition horlogère ! Changez de style au gré de votre humeur grâce aux deux bracelets interchangeables.

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 #D1399153

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 la montre Chronographe. (1)

Résiliable à tout moment sans frais.

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

IBAN :

Vous autorisez ERAS, société éditrice de Sport Auto, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS - 40 Avenue Aristide Briand 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057

Le :

Signature (obligatoire) :

Cette offre est disponible uniquement en joignant votre R.I.B (Relevé d'identité bancaire)

L'offre Classique

-26%

Je règle en une seule fois **69,90€** au lieu de 94,99€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°).

(2)

Je règle par chèque à l'ordre de Sport Auto.

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Rendez-vous sur **www.kiosquemag.com**

c'est rapide, c'est simple et 100% sécurisé !



Disponible sur kiosquemag.com

*Prix de vente en kiosque Sport Auto à 6,90 €/numéro (11 n° par an) et les frais de port à 10,20 € par an. **À remplir obligatoirement. Offre valable jusqu'au 31/12/2023 en France Métropolitaine. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : ERAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à ERAS - DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com



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

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

CP** : Ville** :

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

Email :

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

SPORT

154.

ENQUÊTE F1

L'écurie Mercedes semble aspirée durablement vers le bas de la grille. Les partis pris techniques sont en cause. La limitation contrainte des dépenses ne va pas aider à corriger le tir.

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

Red Bull Media



158

Ott Tänak : pas si simple chez M Sport

Sacré pari pour le champion du monde des rallyes 2019, qui revient dans l'écurie privée de ses débuts. Mais la Puma Hybrid1 ne correspond pas complètement à ses attentes...



Laurent Villaron

134

STUDIO

Lorraine-Dietrich B3-6 "Sport" (1926)



140

REPORTAGE F1

Retour à suspense pour Lance Stroll



Lionel Froissart

146

COULISSES F1

GP de Bahreïn & d'Arabie Saoudite

LA PREUVE PAR 24

A quelques semaines du centenaire des 24 Heures du Mans, **Sport Auto vous invite à vous replonger dans l'ambiance des premières éditions de cette épreuve qui s'est vite imposée comme la plus grande course d'Endurance du monde...**

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

M

ême en passant le cap des 70 000 habitants au lendemain de la Première Guerre mondiale, la ville du Mans n'est encore qu'une ville de second rang au début des années 20. Du moins sur le plan démographique. Car en matière de sport automobile, la préfecture de la Sarthe fait déjà figure de capitale française, voire internationale. C'est en effet l'Automobile Club de la Sarthe (qui deviendra très vite

l'Automobile Club de l'Ouest, ACO) qui a organisé en 1906 le premier grand prix international de l'histoire. Un véritable championnat du monde avant l'heure...

C'est encore au Mans qu'ont lieu les premières courses d'après-guerre, dont le prestigieux Grand Prix de l'Automobile Club de France, en juillet 1921. Une fois de plus, le public est au rendez-vous, ravi de renouer avec des loisirs futiles après plusieurs années de conflit meurtrier. Malgré ce succès, Georges Durand, l'infatigable secrétaire général de l'Automobile Club de l'Ouest, est perplexe. A ses yeux, le monde des grands prix n'est plus en phase avec les préoccupations des automobilistes de tous les jours, ceux pour lesquels il est nécessaire de faire progresser « l'espèce automobile » dans des domaines aussi pratiques que la fiabilité, l'éclairage, l'étanchéité, les freins...

Au cours de l'été 1922, Georges Durand fait valoir son point de vue au bureau de l'ACO qui le mandate pour concocter une épreuve inédite permettant d'améliorer les voitures de série. Le Manceau profite du Salon de l'automobile de Paris pour faire part de son projet à Charles Faroux, le très influent directeur du journal *La Vie automobile*. Les deux hommes se rencontrent en présence d'Emile Coquille,

le représentant en France des roues anglaises Rudge-Whitworth. Les idées fusent. Il est décidé de réserver cette nouvelle compétition aux véhicules conformes aux catalogues des constructeurs. Une durée de huit heures, dont la moitié se déroulerait de nuit, est d'abord évoquée, et puis l'un des compères (Durand ? Coquille ? les sources divergent) suggère un concept audacieux : « *Et pourquoi pas vingt-quatre heures ?* » Coquille, emballé, propose de mettre en jeu une dotation de 100 000 F associée à une coupe qui serait remise au pilote le mieux classé à l'issue de trois participations consécutives. Une habile manœuvre pour s'assurer de la fidélité des concurrents !

Un mois plus tard, Georges Durand obtient le feu vert de l'administration. Plus rien ne s'oppose à la création du Grand Prix d'Endurance de 24 heures – Coupe Rudge-Whitworth. Afin d'éviter les dégradations de la chaussée constatées sous les canicules de 1906 et 1921, l'Automobile Club de l'Ouest programme cette nouvelle épreuve les 26 et 27 mai 1923.

Un fascinant spectacle

Le règlement, rédigé par Charles Faroux, présente quelques curiosités. Les voitures de plus de 1 100 cm³ doivent disposer de 4 places et embarquer 180 kg de lest pour simuler trois passagers ! Sur un plan plus sportif, il n'est étrangement pas prévu de classement basé sur la vitesse. Les concurrents doivent juste parcourir une distance minimale imposée selon la cylindrée de leur moteur (1 200 km pour les moteurs 1 500 cm³, 1 400 km pour les moteurs 3 000 cm³), et respecter une vitesse moyenne minimale pas très élevée (de 38 à 66 km/h)... Par ailleurs, seul le pilote a le droit d'intervenir sur l'auto, sachant que deux pilotes peuvent se succéder au volant.

...



L'un des buts des organisateurs des premières éditions des 24 Heures du Mans était de stimuler le progrès. Cette Lorraine-Dietrich victorieuse en 1926 est ainsi équipée de freins aux quatre roues. Elle est, en prime, la première auto à avoir disposé d'un antibrouillard (visible en position centrale).

Pas plus de deux pilotes se succédaient au volant. Ils devaient assurer seuls l'entretien de leur auto et monter la capote qui était obligatoire sur au moins vingt tours de course !

**EN 1923,
30 DES 33 PARTANTS
FRANCHISSENT
LA LIGNE D'ARRIVÉE.
UN RECORD DE
FIABILITÉ QUI TIEN
ENCORE CENT ANS
PLUS TARD !**



Lors des premières éditions des 24 Heures, les voitures devaient être pourvues de quatre places et de tous leurs équipements, sous peine de déclassement. A noter sur le marchepied : l'énorme klaxon, situé en amont d'un boîtier contenant la batterie.

Ce règlement attire un plateau de 33 participants, composé de 15 marques françaises, parmi lesquelles se sont glissées deux Excelsior belges et une Bentley anglaise. C'est sous une pluie diluvienne que deux files de voitures (les numéros pairs à gauche, les impairs à droite) s'élancent quand Charles Faroux abaisse le drapeau tricolore à 16 heures. Les concurrents prennent alors possession du circuit de 17,252 km, déjà emprunté vingt-deux mois plus tôt par ceux du Grand Prix de l'ACF. Les conditions sont infernales, la pluie laissant parfois place... à la grêle.

Voilà bientôt les participants rattrapés par la nuit. Seuls quelques virages et les stands sont éclairés. Pour le reste, les pilotes doivent percer l'obscurité avec le faible rayon de leurs phares. Un événement saisissant pour les courageux spectateurs massés en bord de piste. Parmi eux, un certain Walter Owen Bentley. Sceptique, l'ingénieur anglais n'avait pas désiré soutenir John Duff, son sympathique client, dans son envie de prendre part à ce double tour d'horloge. Et puis, pris de remords et piqué par la curiosité, il a finalement décidé au dernier moment d'embarquer sur un bateau pour la France. Il est arrivé au Mans quatre heures avant le départ. Très vite, son scepticisme a laissé place à la fascination : « *Avant même que la nuit ne tombe et que les lampes à acétylène ne s'allument dans les virages, la magie du Mans était déjà entrée en moi. A minuit, avec les voitures passant avec leurs phares allumés, j'étais absolument convaincu d'assister à la meilleure course que j'avais jamais vue !* »

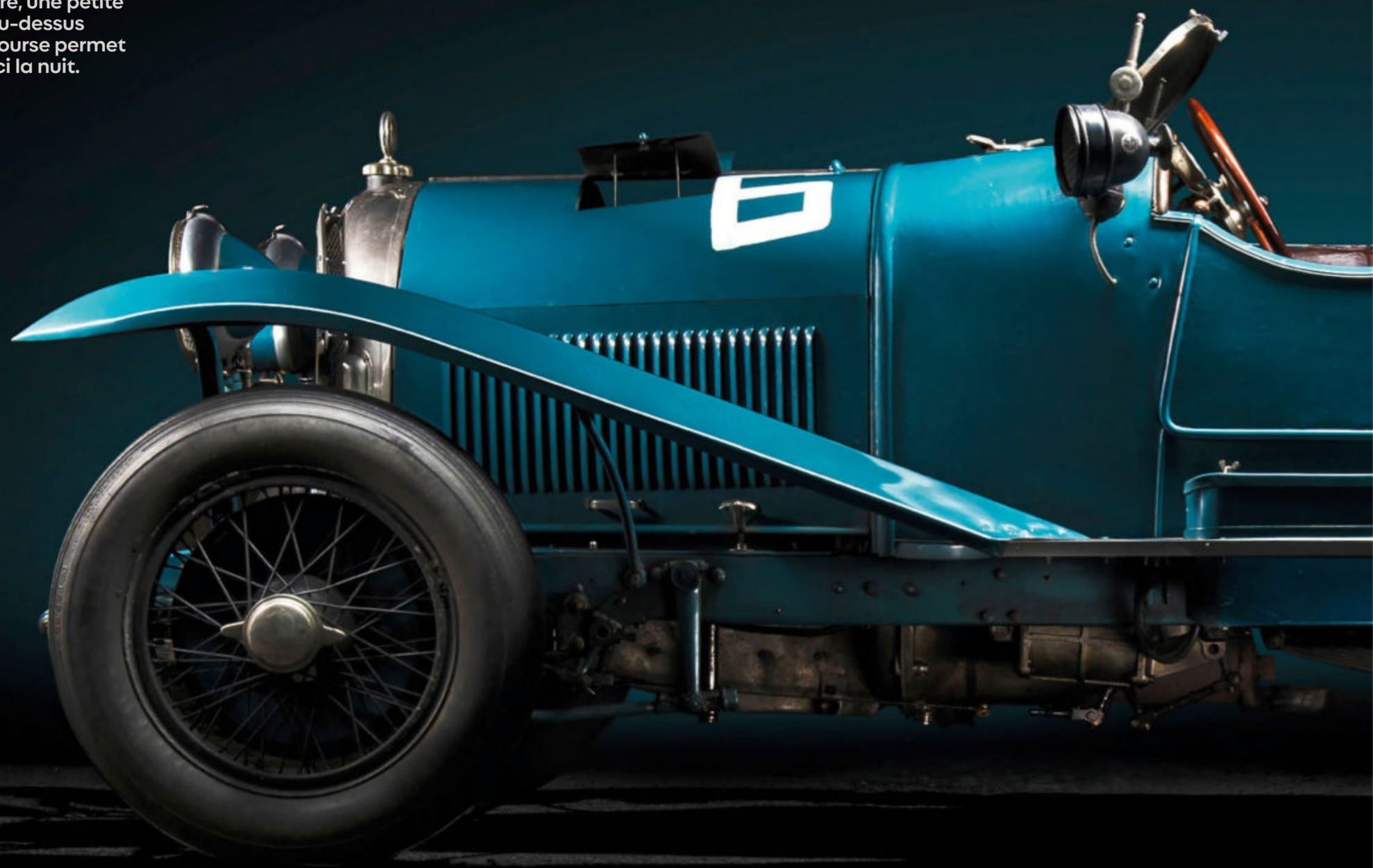
La Bentley engagée par le capitaine John Duff ne fait qu'entretenir cette adrénaline. Le dimanche matin, la belle anglaise revient à vive allure sur les deux Chenard & Walcker de tête. Le Canadien bat plusieurs fois le meilleur tour en course, ravit la deuxième place, sort de la route, est de retour en piste en troisième position, rebat le meilleur tour et s'arrête soudainement en piste. Une pierre a percé son réservoir d'essence : c'est la panne sèche. Sans hésitation, Duff se dirige à

petites foulées vers les stands situés... 5 km plus loin ! Il les atteint. Muni d'un bidon d'essence, son équipier Frank Clement effectue à vélo le chemin en sens inverse, bricole une réparation de fortune avec un bouchon en liège avant de revenir au stand pour colmater plus sérieusement avec du savon noir et du fil de chanvre ! Il repartira et établira le record du tour en 9'39, à plus de 107 km/h de moyenne.

Les Français inaugurent le palmarès

La voie est donc libre pour les Chenard & Walcker qui signent un retentissant doublé devant deux Bignan à soupapes desmodromiques et la fameuse Bentley. Loin de se contenter de parcourir la distance minimale exigée (et suffisante pour les qualifier pour les prochaines étapes de la coupe Rudge-Whitworth), les concurrents ont tous souhaité couvrir les vingt-quatre heures de course et effectuer la plus grande distance possible. 30 des 33 partants franchissent ainsi la ligne d'arrivée. Un record de fiabilité qui tient encore cent ans plus tard ! L'équipage vainqueur Lagache et Léonard a parcouru 2 209 km à 92,064 km/h, établissant un nouveau record du monde. L'épreuve est unanimement considérée comme un succès. D'ailleurs, la deuxième édition attire 41 concurrents. Toutes les voitures au départ sont bleu de France, à l'exception de la Bentley de Duff et Clement, de retour après une intense préparation (7 000 km d'essais menés sur l'anneau de Brooklands !). Pour éviter le mauvais temps, la course a été déplacée à la mi-juin. Nouveauté : les concurrents devront s'arrêter au cinquième tour pour mettre leur capote, et rouler ainsi équipés pendant au moins 20 tours ! Les organisateurs ont en effet constaté que, malgré la pluie de l'édition passée, aucun participant n'avait pris le temps d'installer sa capote ! Ils veulent inciter les constructeurs à développer des solutions pratiques dans ce domaine, au bénéfice de tous les automobilistes. ●●●

Hormis les portières, le capot moteur et les ailes, la carrosserie était composée de toiles tendues recouvrant une structure en bois ! A l'arrière, une petite lampe placée au-dessus du numéro de course permet d'éclairer celui-ci la nuit.



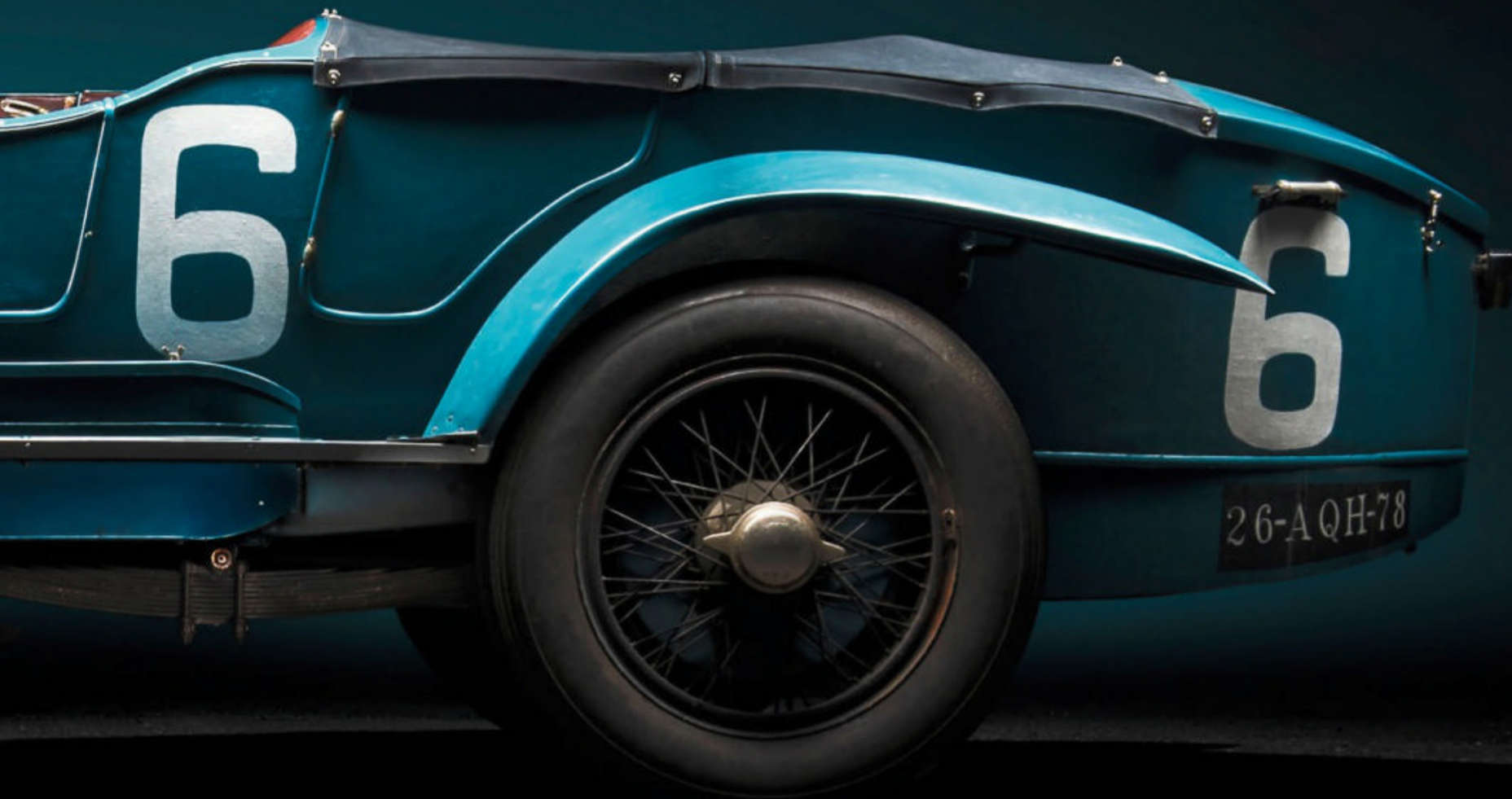
Désireux de défendre son titre, Chenard & Walcker engage six voitures dont une 4 litres pour les vainqueurs de l'année précédente. Cette auto, la plus puissante du plateau, joue les lièvres jusqu'à ce qu'elle s'enflamme, au début de la sixième heure. Ce sont alors les Lorraine-Dietrich qui impriment leur rythme. La 3,5 litres de Bloch et Stalter a beau tourner comme une horloge, la Bentley 3 litres lui revient dessus à une vitesse effrénée. A mi-course, l'anglaise est revenue dans le même tour que les leaders ! Les spectateurs les plus avertis sont tenus en haleine, les autres se distraient dans la fête foraine aux abords du circuit. Un peu plus tard, la française déchape et, le temps de changer de pneu (elle n'est pas équipée d'écrou central), la Bentley prend la tête, avant de la recéder à la Lorraine-Dietrich. Cette dernière connaît bientôt une baisse de régime, rapidement accompagnée d'un bruit infernal. Robert Bloch rentre au stand. Suspectant une panne moteur, l'équipe retire la voiture de la course... avant de découvrir que son moteur est intact. Trop tard ! La déception est immense dans le clan français. Dès lors, plus rien ne peut arrêter la Bentley de Duff et Clement, même pas la chaleur qui fait fondre la piste. Seule auto étrangère au départ, l'anglaise signe une superbe victoire, mais en parcourant 132 km de moins que les vainqueurs de 1923. Elle devance les deux Lorraine-Dietrich survivantes, magnifiquement revenues (la n° 6 termine dans le tour des vainqueurs).

Un succès très bien préparé

Très déçue, la firme française est tout de même encouragée par ce résultat. Elle se sait désormais à même de viser la victoire. Marius Barbarou, le directeur technique, et Wallach, le directeur commercial faisant office de team manager, ne laissent rien au hasard dans leur préparation de l'édition 1925. Les Lorraine-Dietrich adoptent enfin les roues Rudge-Whitworth à mono-écrou, un double allumage (comme sur les moteurs d'avion de la marque) et un deuxième carburateur Zénith. Les essais menés sur la route de Rouen indiquent

"COURCELLES RAVITAILLE ET ME DONNE LE VOLANT, TOUT EN ME DISANT DANS LE TUYAU DE L'OREILLE : « IL N'Y A PLUS DE FREINS. » JE PENSAIS EN MOI-MÊME : « PLUS DE FREINS » SIGNIFIE « PEU DE FREINS ». ERREUR..."

André Rossignol, vainqueur en 1925 et 1926



un gain d'une vingtaine de kilomètres/heure. La forme de la caisse est aussi revue avec des portières plus petites. La carrosserie « type aviation » est toujours conçue selon le principe Weymann : une armature en bois recouverte de toile tendue ! Difficile de faire plus léger.

L'équipe basée à Argenteuil aborde la course avec de grosses ambitions. Pour cette édition 1925, le départ est donné depuis les Hunaudières (les négociations pour le rachat du terrain des Raineries ont mal tourné).

Cette fois, 49 concurrents sont au départ, dont deux Bentley, deux Sunbeam, deux Austin, ainsi que sept productions italiennes et une américaine. La procédure de départ évolue : les voitures sont désormais placées en épis, le long des stands, et les pilotes doivent se positionner de l'autre côté de la piste, la traverser au moment du départ, installer leur capote et démarrer !

A ce jeu, la Bentley se montre la plus rapide mais c'est une Sunbeam qui boucle le premier tour en tête. La chaleur entraîne une dégradation de la piste et de nombreux abandons. Après une intense lutte avec la Sunbeam du grand Segrave, les Lorraine-Dietrich – qui ont jusque-là parfaitement respecté leur tableau de marche – s'emparent de la première place, dès la sixième heure. La n° 5 des deux anciens as de l'aviation André Rossignol et Henry de Courcelles est solidement accrochée en tête. A deux heures de l'arrivée, elle connaît toutefois une sacrée alerte que raconte André Rossignol dans ses Mémoires : « Courcelles ravitaille et me donne le volant, tout en me disant dans le tuyau de l'oreille : "Il n'y a plus de freins." Je pensais en moi-même "plus de freins" signifie "peu de freins", et j'abordais avec prudence le virage de Mulsanne. Appuyant désespérément sur la pédale, la voiture ne ralentit même pas et me voilà parti à toute allure sur la route de dégagement ! Nous étions en tête, nous pouvions espérer battre le record du monde et je décidais de continuer ainsi sans m'arrêter au stand. A chaque virage à angle droit, je freinais sur la boîte de vitesses "en rétro". Je passais en seconde puis en première en espérant que la boîte

tiendrait. » Et elle a tenu ! Avec son nœud papillon sous sa combinaison blanche, Rossignol franchit la ligne d'arrivée en vainqueur ! Malgré cette baisse de régime imposée en fin de course, l'équipage n° 5 bat le record du monde sur vingt-quatre heures, avec 2 233 km parcourus.

En 1926, André Rossignol deviendra le premier pilote à remporter deux fois les 24 Heures du Mans. Associé alors à Robert Bloch (le pilote d'essai maison) au volant de la B3-6 qui illustre cet article, il mènera un triomphal triplé de la marque Lorraine-Dietrich. Pour la première fois, le vainqueur dépassait les 100 km/h de moyenne. Mieux : les trois voitures françaises de tête parvenaient à franchir ce seuil ! ●

Remerciements à Philippe et Christine Leroux pour avoir rendu possible la séance photos de leur chère Lorraine-Dietrich B3-6.



TECHNIQUE

Moteur : **6 en ligne, atmosphérique, longitudinal AV**

Cylindrée : **3 446 cm³** Alésage x course : **75 x 130 mm**

Distribution : **1 arbre à cames en tête, 2 soupapes verticales de grand diamètre par cylindre**

Alimentation : **carburateur Zénith 42 K.G.**

Puissance : **100 ch à 3 800 tr/mn** Transmission : **aux roues arrière**

Embrayage : **à disques, fonctionnement à sec**

Boîte de vitesses : **3 rapports + marche arrière (commande par levier)**

Châssis : **acier surmonté d'une carrosserie Kelsch toilée type "aviation" entourant une structure en bois. Capot moteur en tôle.**

Suspension AV/AR : **ressorts semi-elliptiques/cantilevers obliques**

Freins : **à tambour** Roues : **Rudge-Whitworth à rayons avec mono-écrou**

Pneus : **Dunlop à tringles** Voies : **1 400 mm** Empattement : **2 890 mm**

L - I : **4 700 - 1 700 mm** Poids : **1 500 kg**

“ ”

REPORTAGE F1 Lance Stroll : une rentrée à suspense

DANGEREUSEMENT VÔTRE

“My Name is Stroll... Lance Stroll”
aurait pu lancer le jeune Canadien en quittant
avec difficulté le cockpit de son
Aston Martin à l'arrivée du Grand Prix de Bahreïn.
Mission accomplie.



Par Lionel Froissart Photos Zak Muger/Aston Martin Racing

Blessé deux semaines avant le Grand Prix de Bahreïn aux deux poignets, et à un orteil, lors d'une chute à vélo selon la version officielle de l'écurie Aston Martin, Lance Stroll a souffert sur le difficile circuit de Sakhir. Son visage marqué par la douleur à sa descente de voiture en atteste.



**“C’ÉTAIT HORRIBLE!
DEUX JOURS AVANT DE
PARTIR POUR
LES ESSAIS HIVERNAUX, ET
QUATRE JOURS AVANT
D’ÊTRE DANS LA VOITURE!
LE MONDE S’EST ÉCROULÉ...”**



Lance Stroll et son nouveau coéquipier Fernando Alonso ont alimenté les conversations lors de ce premier rendez-vous de la saison. Afin de ménager ses poignets, Stroll se faisait aider par ses mécaniciens pour s'extraire de son cockpit. Il a réussi l'exploit de se qualifier en Q3 (8^e) puis de franchir la ligne en 6^e position sous les vivats de son équipe.

DPPI





REPORTAGE F1 Lance Stroll : une rentrée à suspense

T

el le héros d'Ian Fleming, Lance Stroll s'est surpassé physiquement pour surmonter les obstacles afin de participer à la course d'ouverture de la saison 2023 de Formule 1. Le film commence quatorze jours avant la première journée d'essais de cette nouvelle saison de F1. Ce jour-là, le pilote Aston Martin entretient sa condition physique en faisant une petite sortie à vélo tout-terrain, dans un sous-bois. Après le Grand Prix

de Bahreïn, le fils du propriétaire de l'équipe anglaise a longuement détaillé – une rareté chez lui – cet accident qui a mis en danger son début de saison. « Le samedi 18 février, j'ai chuté à vélo alors que je m'entraînais en Espagne. Les radios ont montré que j'avais une fracture et un déplacement du poignet droit, une fracture du poignet gauche, une fracture partielle de la main gauche et enfin une autre fracture du gros orteil du pied droit. »

Pour Lance, un angoissant compte à rebours commence, mais ce sévère verdict médical ne lui laisse pas beaucoup d'espoirs de participer au Grand Prix de Bahreïn. Ce qu'il redoutait après cette violente chute. « J'ai su tout de suite que mes deux poignets étaient touchés. Pour mon orteil, j'en ai pris conscience en fin de journée. J'ai dû marcher vingt ou trente minutes pour revenir depuis l'endroit dans la forêt où je suis tombé jusqu'à la voiture. Je me disais déjà que j'allais manquer quelques grands prix, ne recommencer qu'en Australie. »

Deux poignets dans le plâtre

C'est en effet ce que prévoient les médecins. Dès lors, même le rendez-vous aux antipodes (2 avril) semble un objectif optimiste, car deux jours après l'accident, Lance Stroll doit subir une opération chirurgicale pour fixer ses fractures et s'astreindre à un repos total. Alors que les premiers tests d'avant-saison approchent, l'équipe Aston Martin annonce que le Brésilien Felipe Drugovich y sera aux côtés de Fernando Alonso, et qu'en cas de forfait de Stroll, c'est le champion de F2 qui sera au départ du premier grand prix. Étonnant raccourci historique, deux ans auparavant, en février 2021, c'est Fernando Alonso, devenu depuis le nouveau pilote Aston Martin, qui avait été victime d'un accident de vélo à moins d'un mois du premier grand prix. Percuté par un automobiliste, Alonso avait été contraint de se faire opérer de la mâchoire. Ce contretemps ne l'avait pas empêché d'être au départ de la saison. Même si le double champion du monde reconnaît qu'il avait dû serrer les dents – si l'on peut dire – pendant quelques courses pour supporter la douleur.

A l'orée de la campagne 2023, Lance Stroll y a sans doute songé en faisant le décompte des jours restant avant la première course. Mais l'urgence fut surtout de poser un bon diagnostic car il a eu une bonne intuition à la suite de sa visite à l'hôpital de Málaga où il fut d'abord ausculté. « Les radios ont confirmé la fracture au poignet droit. Mais ils n'ont pas tout de

suite vu le côté gauche, et je ne n'avais même pas regardé mon orteil. Ils sont revenus me voir vingt minutes plus tard et m'ont dit qu'il fallait m'opérer sur place. Mais j'ai attendu car je n'étais pas certain de qui allait le faire. J'ai dit : "Non, non, je dois m'assurer d'avoir le bon médecin." Ils sont réapparus vingt minutes après, et ils m'ont dit que je m'étais aussi cassé deux os au poignet gauche. On m'a donc plâtré le poignet gauche après le droit. »

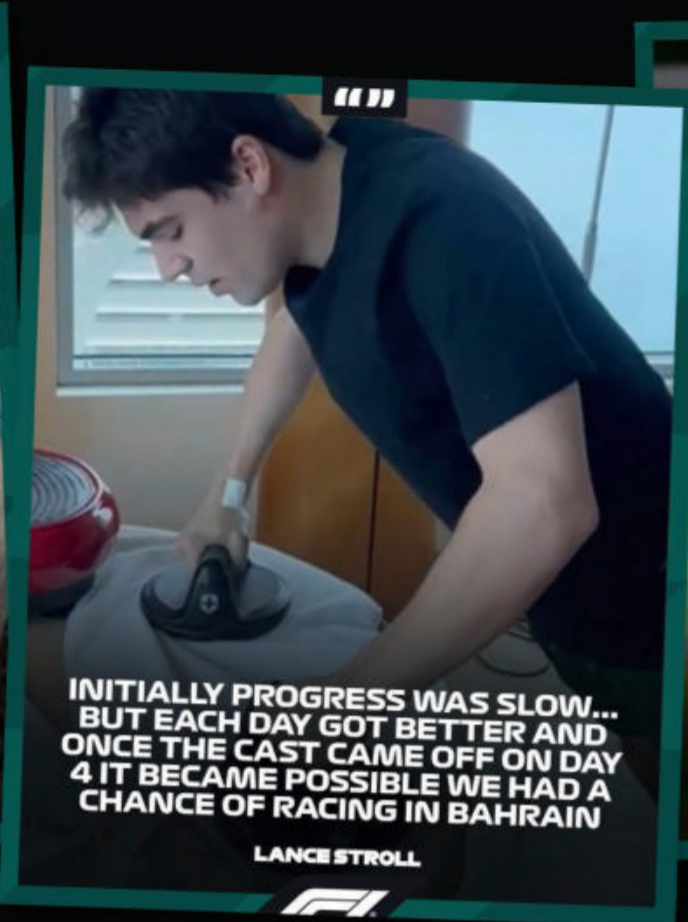
Dans la famille Stroll, on n'est pas du genre à faire dans l'à-peu-près. Il faut le meilleur en tout et Lawrence Stroll conseille alors à son fils de chercher le praticien le plus pointu dans le domaine des articulations. Pas question de livrer la santé du rejeton à un inconnu. C'est un ami de Lance qui le met en contact avec Xavier Mir. Il s'agit d'un chirurgien orthopédiste réputé de l'hôpital universitaire Dexeus à Barcelone. C'est surtout l'un des membres de l'équipe médicale qui œuvre sur le MotoGP où les traumatismes des articulations sont monnaie courante chez les pilotes. Lance Stroll raconte alors son périple et sa course contre la montre. « Je suis sorti de l'hôpital sans pouvoir bouger les mains ni les poignets, et j'ai pris l'avion pour Barcelone. Ça me donnait une chance de revenir aussi vite que possible dans la voiture. J'ai envoyé les radios à mon ami, qui les a transmises au docteur, et il a dit : "Viens me voir (demain), dimanche matin à 9 heures, je réserverai la salle d'opération pour lundi." »

Le docteur Mir pose alors un diagnostic très précis, comme l'a détaillé Lance Stroll dans le podcast F1 Nation : « Il a examiné mes poignets et a déclaré : "Tu as trois fractures, une au poignet droit qui doit être opérée le plus rapidement possible, et deux au poignet gauche." Puis je lui ai parlé de mon orteil, j'ai retiré ma chaussure et ça saignait. Il m'a dit : "Tu as une fracture à l'orteil aussi, mais on ne peut rien y faire." 24 heures plus tard, il m'a opéré du poignet droit, puis m'a plâtré le poignet gauche, et m'a signalé qu'il allait m'immobiliser pendant deux à quatre semaines, en ignorant combien de temps serait nécessaire pour le poignet droit... en espérant que ça commencerait à bouger un peu pour Bahreïn et peut-être piloter, tout en sachant que ça prendrait du temps pour l'orteil qu'il fallait laisser au repos. »

Une motivation insoupçonnée

Le timing apparaît donc plus que serré. Désespérant même. « C'était horrible ! reconnaîtra après coup le Canadien. Deux jours avant de partir pour les essais hivernaux, et quatre jours avant d'être dans la voiture ! Le monde s'est écroulé... » Avec cette remarque, Lance Stroll révèle une motivation qu'on ne lui soupçonnait pas, le Canadien ayant souvent été montré du doigt pour sa nonchalance et l'impression de n'être là (au volant d'une F1 quand même) que pour faire plaisir à son père. Après cette double intervention chirurgicale, la famille Stroll ainsi que Mike Krack, le patron d'Aston Martin F1, sont conscients que la participation du pilote canadien au début de la saison est très compromise.

A Bahreïn, l'optimisme est pourtant de rigueur dans le stand Aston Martin alors qu'ont commencé les tests d'avant-saison. Le débutant brésilien Felipe Drugovich donne satisfaction, mais surtout Fernando Alonso dévoile peu à peu tout le potentiel de la nouvelle AMR23-Mercedes. ●●●



D'ordinaire discret, voire mutique, Lance Stroll n'a jamais autant communiqué sur sa vie en dehors du paddock. Outre le feuilleton de sa convalescence posté sur ses réseaux sociaux, le Québécois a longuement détaillé les suites d'un accident de vélo qui serait survenu en Espagne alors qu'il peaufinait sa condition physique.

**“LE MÉDECIN M'A ANNONCÉ :
« JE SUIS SATISFAIT DU POIGNET DROIT,
LES FRACTURES DU GAUCHE ONT L'AIR
SAINES, ET L'ORTEIL, C'EST UNE QUESTION
DE TOLÉRANCE À LA DOULEUR. »
JE ME SUIS DIT QUE J'ALLAIS ESSAYER.”**





Toutefois, l'Espagnol affirme qu'il manque de repères, ceux que Stroll aurait pu lui apporter grâce à sa connaissance de l'ancien modèle, afin de comparer les réels progrès de la nouvelle machine.

Lance Stroll, lui, n'a pas dit à quel point la perspective de disposer d'une monoplace compétitive avait boosté ses efforts pour revenir au plus vite. On sait que les athlètes de haut niveau ont une capacité de rétablissement et un mental bien supérieurs au commun des mortels. Le pilote Aston Martin l'a encore démontré.

Après avoir passé la nuit du dimanche au lundi à l'hôpital, le Québécois commence déjà son travail de rééducation avec son ostéopathe Henry Howe, appelé d'urgence en Espagne. Stroll a prudemment fait l'impasse sur les trois jours d'essais de Bahreïn, même pour y assister en spectateur. Il sait que là-bas, il aurait été assailli de questions par les journalistes et surtout qu'il n'aurait pas pu mener à bien son programme de remise en forme. *« Après être sorti de l'hôpital, je ne pouvais pas bouger, j'étais loin d'être en état de piloter. Je passais dix heures par jour avec Henry. Et ça me semblait toujours impossible. Et puis soudain, le lundi et le mardi (au début de la semaine du grand prix, NDLR), j'ai eu le sentiment de pouvoir faire plus de mouvements. Et le mercredi encore plus... »* Lance choisit alors de se tester au simulateur, lequel est réglé avec une direction plus dure que la normale. C'est le test ultime et décisif pour le jeune pilote qui raconte cette séance : *« Je suis allé dans le simulateur le mercredi et j'avais très mal, mais je me disais que d'ici la première séance d'essais officielle le vendredi, ça pourrait peut-être le faire. Le médecin m'avait examiné le mardi soir à Barcelone et m'avait annoncé : "Je suis satisfait du poignet droit, l'opération semble stable. Les fractures du poignet gauche ont l'air suffisamment saines pour courir. Et l'orteil, c'est une question de tolérance à la douleur. Je ne suis pas inquiet du risque d'aggraver (les blessures)." Je me suis donc dit que j'allais essayer. C'était une belle expérience de vie, une belle histoire à raconter ! Mais je ne veux plus jamais connaître ça ! »*, sourit Lance.

Le pilote Aston peut alors monter dans le jet familial en direction du Moyen-Orient. Il lui reste toutefois à obtenir le feu vert des médecins de la FIA, et à satisfaire au test d'extraction de son cockpit et dans les conditions de course, c'est-à-dire sanglé et volant en place. Désormais, avec le Halo, les pilotes doivent sortir de leur monoplace en sept secondes maximum. Pour Lance Stroll, ce test a été effectué – et réussi selon les docteurs de la F1 – à huis clos, même si au cours du week-end, les images de la télévision montreront à quel point chaque sortie de son cockpit est une souffrance, malgré l'aide de ses mécaniciens.

Car Lance est bien au volant de son Aston Martin dès les premiers essais. Cependant, cette première journée ne manque pas d'inquiéter les observateurs. Sur le tracé très technique de Sakhir, Stroll est parfois en difficulté dans l'un des virages serrés, abordé lors d'un freinage en appui.

D'une main

A cet endroit, le Canadien rate plusieurs fois la corde et reconnaît à la radio que le manque de mobilité l'empêche de rectifier ce handicap. On le voit ménager l'un de ses poignets, conduisant parfois d'une main. Il est même assez étonnant qu'aucune équipe n'ait posé une réclamation au motif que Stroll pouvait présenter un danger pour les autres pilotes.

Au soir des essais, Stroll est bien sûr questionné au sujet de ses blessures. S'il ne s'attarde pas alors sur l'état de ses poignets, il dévie sur la douleur à son orteil, affirmant qu'elle est supportable. *« Au début du week-end, ça faisait un peu mal mais ce n'est pas quelque chose qui me limite dans le pilotage. Pour atténuer la douleur, je prends uniquement du paracétamol et de l'ibuprofène »*. Deux médicaments qui ne figurent pas sur la liste des produits interdits.

Le dimanche de la course, Lance Stroll bluffe les observateurs et les membres de son équipe en réalisant une performance de premier ordre pour un pilote qui n'a pas participé aux tests d'avant-saison, et n'a couvert que quelques tours le vendredi matin. À l'exception de son freinage raté lors du premier tour, et qui aurait pu conduire à l'abandon des deux Aston, son grand prix est parfait ! C'est finalement en sixième position qu'il franchit l'arrivée, épuisé mais heureux comme on ne l'a jamais vu.

Nous retrouvons Lance Stroll dans le carré des interviews. Il n'a jamais autant parlé de toute sa carrière, et des 122 grands prix qu'il a disputés jusque-là. Il raconte de nouveau ces deux semaines de folie avec force détails : *« Ma douleur a été le facteur le plus limitant dans les vingt derniers tours. Au virage 10 et dans les épingles, j'avais du mal à tourner en toute confiance. J'essayais juste d'arriver au bout, mais j'ai pris beaucoup de plaisir à conduire la voiture tout de même. Je me suis battu jusqu'à la fin. Je ne pense pas que quiconque puisse vraiment imaginer... »* Au-delà de la douleur qui a marqué ses traits juvéniles, il ne veut retenir que le meilleur de cette expérience. *« Mon équipe médicale a été incroyable ! J'ai réussi à monter dans la voiture vendredi. Je dois dire un grand merci à tous ceux qui m'ont aidé au cours des deux dernières semaines. Les plus folles de ma vie. »* Mieux qu'une place dans les points, à partir d'une chute à vélo, Lance Stroll y a gagné le respect du paddock et enfin son statut de pilote de grands prix. ●



FORMULE 1

Dans les coulisses des grands prix



GP de Bahreïn

CIRCUIT INTERNATIONAL DE BAHREÏN,
SAKHIR

3 - 5 MARS 2023



GP d'Arabie Saoudite

CIRCUIT DE LA CORNICHE,
DJEDDAH

17 - 19 MARS 2023

L'Aston Martin et Fernando Alonso ont fait sensation lors des deux premières courses de la saison. Certains voient même l'Espagnol comme un sérieux candidat au titre si son équipe parvient à maîtriser le développement de sa superbe AMR23.

Par nos envoyés spéciaux **Lionel Froissart & Dieter Rencken**

146

Aston Martin Media

SPANISH GP

CHANGES FOR 2023



01

Les organisateurs du Grand Prix d'Espagne ont enfin entendu les pilotes qui réclamaient la suppression de l'immonde chicane du circuit de Montmelo. Espérons que sans cette verrue, le tracé catalan offrira un peu plus de spectacle.



02

Felipe Drugovich a longtemps espéré pouvoir disputer le Grand Prix de Bahreïn en remplacement de Lance Stroll, blessé. Mais le jeune Brésilien, champion de F2, a dû déchanter. Le Québécois a finalement répondu présent (lire page 140).

Aston Martin Media

GP de Bahreïn

CIRCUIT INTERNATIONAL DE BAHREÏN, SAKHIR
3 - 5 MARS 2023

JEUDI 16 FÉVRIER

Ocon à genoux Diminué par un virus

En marge de la présentation de l'Alpine à Londres, Esteban Ocon révèle qu'il a connu un hiver difficile avec un inquiétant virus qui l'a mis à genoux pendant plusieurs semaines. Ses poumons et sa capacité respiratoire affectés, le Normand a craint de ne pas pouvoir être rétabli à temps pour le début de saison. « Pendant un mois et demi, je n'ai pas vraiment pu retrouver le niveau de forme physique que j'étais censé avoir, révèle-t-il. Mon cardio était au plus haut en marchant, par exemple. C'était aussi grave que ça. Nous étions donc assez inquiets, car pendant un long moment, ça a plafonné. » Le Normand a toutefois pu reprendre son programme d'entraînement physique grâce à un travail spécifique concocté par son physio de toujours, Xavier Feuillée, et l'équipe de 321 Perform, désormais installée sur les hauteurs proches d'Annecy en Haute-Savoie, où Ocon s'entraîne durant l'intersaison.

MARDI 21 FÉVRIER

Un baquet pour Mick Un volant pour Drugovich

Choisi pour être pilote de réserve de l'équipe Mercedes, Mick Schumacher a été convoqué à l'usine Aston Martin de Silverstone afin d'y mouler un baquet. L'équipe anglaise est autorisée – comme l'autre équipe cliente McLaren, également motorisée par Mercedes – à faire appel au jeune Allemand en cas d'indisponibilité d'un de ses titulaires. C'est toutefois le champion de F2 brésilien Felipe Drugovich, pilote de réserve d'Aston Martin, qui s'apprête à remplacer Lance Stroll, blessé. Aston Martin tient à le préparer à disputer le grand prix d'ouverture, si Stroll n'est pas rétabli à temps.

VENDREDI 24 FÉVRIER

Trois, c'est trop Horner veut réduire les essais

Christian Horner, le patron de Red Bull, nous explique que les essais d'avant-saison pourraient encore être réduits à l'avenir : « Trois jours, c'est large ! Regardez la fiabilité que nous avons démontrée. On pourrait considérer qu'avec le nombre de grands prix que la F1 veut caser dans une saison, on pourrait aussi bien avoir deux jours d'essais et enchaîner directement sur la course. Si cela créait un peu de chahut dans le peloton au début de la saison, est-ce que ce serait une si

Deux jours d'essais seulement avant le premier grand prix, ce serait mieux pour le spectacle, selon Christian Horner, le patron de Red Bull : **“Si cela créait un peu de chahut dans le peloton au début de la saison, est-ce que ce serait une si mauvaise chose ?”**

mauvaise chose ? » C'est une position probablement plus facile à défendre quand on arrive aux essais, comme Red Bull, avec une avance aussi confortable sur les autres écuries...

LUNDI 27 FÉVRIER

01 Barcelone sans verrue La chicane supprimée

Le circuit de Barcelone est sans doute celui qui offre les courses les plus ennuyeuses de la saison. Depuis 2007, il est notamment doté d'une vilaine chicane destinée à casser la vitesse de la dernière portion du tracé, avant la ligne droite des stands. Mais celle-ci va disparaître dès cette année. Avec les monoplaces modernes, les deux dernières courbes risquent d'être avalées à très haute vitesse et peut-être favoriser les dépassements au bout de la longue ligne droite.

Ralf Schumacher, désormais consultant pour la télévision allemande, va peut-être verser une larme. Car c'est à l'ancien pilote Williams que l'on devait cette verrue dont il avait lancé l'idée après une violente sortie de piste à cet endroit du circuit catalan.

JEUDI 2 MARS

02 Drugovich déçu Débuts repoussés

A la veille de la première journée des essais officiels du Grand Prix de Bahreïn, le paddock de Sakhir est encore vide lorsque l'équipe Aston Martin met fin à l'insoutenable suspense. Lance Stroll a passé avec succès les tests médicaux de la FIA. Il est déclaré apte à piloter (lire p. 140). C'est une grande déception pour le jeune Drugovich, qui croyait tenir sa chance de disputer son premier grand prix.



01

Mercedes F1 Media

Le bras de fer se poursuit entre Lewis Hamilton et le président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem. L'Anglais arborait un casque aux couleurs LGBT en ce début de saison. Le patron de la FIA a répliqué en le rappelant à l'ordre, en vain, au sujet de son piercing dans le nez.



02

Motorsport-images/Sutton/Panoramic

Fernando Alonso, le vétéran du peloton, pense aux jeunes pilotes. Il en soutient quelques-uns via sa société A14 Management. A Bahreïn, il n'a pas manqué de venir féliciter son poulain Pepe Marti, vainqueur en F3.

Pour la première fois, Toto Wolff, le patron de l'écurie Mercedes, reconnaît clairement les défauts de **la fameuse architecture sans pontons** : **"Je ne pense pas que ce package deviendra compétitif un jour."**

VENDREDI 3 MARS

Singapour toujours Bernie savait pour le « crashgate »

« C'est pas parce qu'on n'a rien à dire qu'il faut fermer sa gueule », comme le clamait un film de Jacques Besnard en 1975. Il ne se passe en effet pas une semaine sans que Bernie Ecclestone, l'ancien grand argentier de la Formule 1, ne donne son avis sur un sport dont il a été mis à l'écart après le rachat par Liberty Media. Quand il ne critique pas Lewis Hamilton ou la façon dont ses successeurs gèrent (fort habilement d'ailleurs) la F1 moderne, Ecclestone, âgé de 92 ans, ressort des vieux dossiers pour lesquels il n'est pas toujours facile de déterminer la vérité. Cette fois, il s'agit du scandale du Grand Prix de Singapour 2008 (l'accident programmé du fils Piquet), dont Ecclestone affirme qu'il était au courant (mais qui était dupe ?), tout comme Max Mosley, le président de la FIA. Ils ont toutefois décidé « de ne rien faire », car « nous

voulions protéger le sport et le sauver d'un énorme scandale ». Le vieil homme, qui a usé de son influence auprès de Nelson Piquet, le père de Nelsinho, pour qu'il ne révèle pas trop vite l'affaire, affirme que le résultat de cette course aurait dû être annulé, ce qui aurait fait de Felipe Massa le champion du monde 2008, à la place de Lewis Hamilton. Le Brésilien, présent à Bahreïn, reconnaît qu'il avait songé un temps à porter l'affaire devant la justice. « Les avocats de Ferrari m'ont dit à l'époque que nous n'avions aucune chance de gagner au tribunal. Mais Bernie aurait dû le dire plus tôt ! Qu'est-ce que ça changerait pour moi maintenant ? »

01 Hamilton donne le ton Piercing et casque LGBT

Lewis Hamilton a répété que personne ne le ferait taire au sujet des causes qu'il souhaite défendre. Pas même les directives de la FIA, et surtout pas face aux politiques autoritaires des différents pays visités. Ainsi, pour les deux

premiers grands prix à Bahreïn et en Arabie saoudite, le Britannique a choisi d'arborer un casque aux couleurs de l'arc-en-ciel LGBT. Le pilote Mercedes, cible régulière de Mohammed Ben Sulayem, le président de la Fédération internationale du sport automobile (FIA), a toutefois été rappelé à l'ordre au sujet de son piercing nasal, toujours en place malgré l'injonction de le faire retirer, sauf à présenter une exemption médicale. Après quelques échanges avec les autorités, ce feuilleton a pris fin, la FIA ayant annoncé : « Nous avons décidé de ne prendre aucune autre mesure car il y a des inquiétudes concernant la défiguration (sic) s'il y a de fréquentes tentatives de retrait de ce bijou. »

SAMEDI 4 MARS

02 Avec son poulain Alonso repère le podium

A quelques heures des qualifications, Fernando Alonso assiste à l'épreuve sprint de la F3 pour la première course de la saison. Le double champion du monde, en tant que créateur de la société A14 Management qui vise à détecter dès le Karting de jeunes pilotes prometteurs, ne pouvait pas manquer le premier podium de son jeune protégé, l'Espagnol Pepe Marti, 17 ans, qui en sort vainqueur.

Ocon et Gasly Premier duel

Les deux Normands d'Alpine se sont retrouvés sur la piste de leurs débuts en Karting. Organisée par

le quotidien *L'Equipe*, cette rencontre avait aussi pour prétexte de tourner de belles images, pour les chaînes Sky Angleterre et Canal Plus, avec pour principal mot d'ordre un esprit sans compétition : « No racing, no encouragement of competition ». Une belle idée. Le départ à peine volé par Ocon, qui avait le handicap de n'avoir jamais piloté un KZ, Gasly revenu dans son sillage a eu la surprise (le plaisir ?) de voir son coéquipier sortir de la piste à deux virages de la fin, pour s'être imprudemment retourné, sentant son meilleur ennemi sur le point de l'attaquer. Tout s'est terminé en franche rigolade.

DIMANCHE 5 MARS

03 Chez McLaren Alain Prost reprend le volant

Soudain, alors que la parade des pilotes vient de s'achever, un bruit rauque rebondit sur les gradins encore clairsemés. C'est bien le son d'un V6 Porsche Turbo qui propulse une McLaren MP4/2 (châssis n° 2, nous avons vérifié) appartenant au prince Salman ben Hamad Al Khalifa, prince héritier de Bahreïn. La surprise, c'est d'apercevoir Alain Prost à son volant, avec son style inimitable d'une pureté cristalline. Et lorsqu'il s'extrait de son baquet, il reste cet intarissable analyste : « Ça pousse, c'est dingue, pourtant le boost est à 1,5 (bar) alors que c'était 2,2 bar à l'époque. Le double débrayage dans les phases de freinage reste délicat et il faut être prudent et bien décomposer. Avec les palettes d'aujourd'hui, ça irait



03

Lionel Froissart

Le temps de quelques tours de piste, Alain Prost a retrouvé sa McLaren MP4/2 de 1984, prêtée par le prince héritier de Bahreïn. D'une redoutable efficacité, le quadruple champion du monde n'a rien perdu de son style inimitable.

beaucoup plus vite. En plus, ce circuit n'est pas évident, très technique. Mais c'est dingue, on retrouve tout de suite les automatismes et les repères. » Enfin, surtout lorsqu'on a été quatre fois champion du monde.

Toto Wolff fait marche arrière Le concept « zéro ponton » abandonné

Le visage défait et visiblement épuisé par la tension accumulée au cours de ce premier week-end de course, révélateur de la faiblesse de Mercedes, le patron de l'écurie, Toto Wolff, confirme ce qu'il a lâché à demi-mot la veille après les qualifications décevantes de Russell et Hamilton. Il est question d'abandonner le concept « zéro ponton » défendu mordicus jusque-là et reporté sur la W14 alors que la W13 fut un terrible échec. Wolff lâche un définitif : « Je ne pense pas que ce package deviendra compétitif un jour. » La monoplace de la saison 2023 devrait donc évoluer significativement lors des prochains grands prix (lire aussi p. 154).

MARDI 7 MARS

Hamilton au détecteur de mensonges
Une expérience à risques
Lewis Hamilton s'est prêté à une expérience inédite en acceptant de passer au détecteur de mensonges. C'est la chaîne Sky Sports qui a proposé cette idée au pilote britannique, mais en lui assurant

que la séance serait supervisée par des professionnels rompus à cette pratique. Comme souvent, les premières questions ont été anodines avant de basculer sur des sujets plus sérieux. Il a donc été demandé au cobaye s'il pensait rester jusqu'à l'obtention d'un 8^e titre ; Hamilton a répondu : « Oui. J'ai envie de ce 8^e titre en F1. » Ce que le détecteur a jugé être une réponse sincère. Tout comme quand il a répondu « Non » à la question de savoir si Alonso avait été son coéquipier préféré. Le détecteur n'a pas bronché non plus lorsque Lewis Hamilton a répondu qu'il n'avait jamais menti à Toto Wolff. Dommage que l'intervieweur de la Sky n'ait pas pensé à demander si le champion anglais allait bientôt prolonger son contrat avec Mercedes.

GP d'Arabie saoudite

CIRCUIT DE LA CORNICHE, DJEDDAH

17 - 19 MARS 2023

JEUDI 16 MARS

Permis F1
La FIA adoucit les règles
Pierre Gasly est sous la menace d'un grand prix de suspension, au moins jusqu'au 22 mai, soit jusqu'au sixième grand prix de

UN MOIS EN PISTE...

Avec les Red Bull-Honda déjà en orbite, la galaxie des autres équipes s'est nettement densifiée. Mais Aston Martin devrait être la prochaine étoile à s'extraire de ce magma.



1. Red Bull

L'équipe anglo-autrichienne a encore mis sur la piste une monoplace irrésistible. Rien de plus logique puisque celle-ci est l'évolution optimisée de sa devancière. La RB19 présente toutefois des signes de fragilité.



2. Aston Martin

La monoplace anglaise est bien la deuxième force du plateau en ce début de saison. Et pas seulement grâce au talent d'Alonso. Il ne lui manque pas grand-chose pour rivaliser avec la Red Bull. Reste à réussir à la développer.



3. Mercedes

Encore raté ! En ne voulant pas renier l'ambitieux concept de la très décevante W13, Mercedes commence la saison avec un sérieux handicap. Imprévisible et manquant de vitesse de pointe, la W14 doit être repensée.



4. Ferrari

La Ferrari dispose d'un super-moteur, mal servi par un châssis et une aérodynamique qui ne sont pas au niveau espéré. Pire, les pilotes ont constaté une forte – et rapide – dégradation de leurs pneus en course.



5. Alpine

L'Alpine s'avère pointue à piloter, mais son potentiel semble suffisant pour la hisser au 4^e rang de la hiérarchie. L'équipe française peut prétendre à de plus gros points à condition de réussir ses qualifications.



6. Alfa Romeo

Comme chaque début d'année, la base de travail semble bonne. C'est donc dans le domaine du développement et de l'exploitation que l'équipe suisse doit trouver de la performance. Les résultats sont à ce prix.



7. Haas

L'équipe américaine dispose enfin de deux pilotes expérimentés et rapides, capables de la tirer vers le haut. Comme pour Alfa Romeo (à moteur égal), c'est la capacité à concrétiser son développement qui fera la différence.



8. Williams

Comme la saison dernière, la Williams dispose d'une formidable vitesse de pointe. Mais s'y ajoute désormais un comportement mécanique et aérodynamique beaucoup plus satisfaisants, ce qui la replace au cœur du peloton.



9. AlphaTauri

Malgré un moteur irréprochable, l'AlphaTauri est à la ramasse en fin de peloton. Connaissant l'incapacité de l'équipe de Faenza à tenir le rythme en matière de développement, ce n'est pas une bonne nouvelle.



10. McLaren

Woking attend avec impatience de disposer (en juin) de sa nouvelle soufflerie. Ça ne sera pas du luxe pour rectifier les défauts majeurs du modèle 2023, mais trop tard pour espérer revenir jouer avec le trio de tête.



01

On doit à Michael Schumacher cette manie ridicule qu'ont certains pilotes de se déplacer sur une trottinette. Elles sont désormais interdites lors de la reconnaissance du circuit le jeudi. A quand leur interdiction dans le paddock et les stands ?

DPPI



02

Le « couple » Hamilton-Cullen ne dépassera pas le cap symbolique des 7 ans. Le champion britannique a souhaité du changement dans ses habitudes et s'est séparé de sa physio Angela Cullen. Mais tous les deux disent se quitter "meilleurs amis".

Motorsport-images/LAT/Panoramio

Il n'y a pas si longtemps, Honda annonçait abandonner pour de bon la Formule 1. On n'en est plus là. Certes, ce sera sans Red Bull, mais le constructeur japonais se verrait bien comme motoriste en 2026. Avec Williams, qui sait...

la saison, n'ayant plus que dix points sur son permis de F1. Il s'agit de la fameuse Super Licence FIA, qui en compte douze. Le Normand nous avait toutefois confié au cours de l'intersaison que des discussions étaient engagées avec la FIA pour adoucir les pénalités. Depuis le début de la saison 2023, les commissaires sportifs ont pour consigne de se montrer plus cléments pour des fautes sans gravité ou qui ne sont pas toujours de la complète responsabilité du pilote. Seuls les comportements dangereux et les manquements à la sécurité resteront lourdement sanctionnés.

lieu à pied, sans possibilité d'utiliser une trottinette, un vélo ou tout moyen de locomotion électrique. Cette mesure n'empêchera pas les pilotes adeptes du vélo de parfaire leur condition physique en fin de journée sur la piste, hors de cette fenêtre de reconnaissance.

Electronique H.S. Pénalités en vue chez Ferrari

Durant la conférence de presse, Charles Leclerc révèle que les deux unités de contrôle électroniques défectueuses qui ont causé son abandon à Bahreïn ne peuvent être réparées. Comme le règlement stipule une allocation de deux unités de contrôle pour la saison, des pénalités sont à craindre. Carlos Sainz, de son côté, dément que la Scuderia soit en crise après le départ de Binotto. Mais il admet qu'il y a des soucis en interne. « Cela a été un premier week-end rude à Bahreïn pour l'écurie, dit-il. Mais au final, je pense que nous

nous en sommes sortis avec le maximum que l'on pouvait obtenir. Evidemment, la pénalité de Charles n'est pas idéale, mais c'est seulement la première course. »

Hamilton déçu Plus loin que prévu

Devant des journalistes, Lewis Hamilton admet qu'après les essais d'avant-saison, l'écurie Mercedes s'était faite à l'idée de ne pas être tout à fait en lutte pour la première ligne à Bahreïn, tout en espérant ne pas en être loin. Dans ces conditions, l'écart réel par rapport à Red Bull, de plus d'une seconde au tour, a été une « déception majeure », selon les mots du septuple champion du monde. « Les commentaires dans l'équipe (avant Bahreïn, NDLR) étaient que nous ne serions pas directement devant, mais que l'on serait dans les parages. Cela a donc été un choc lorsque l'on s'est rendu compte que ce n'était pas le cas. » Hamilton a aussi révélé à cette occasion qu'il avait eu un mauvais pressentiment à propos de la W14 dès qu'il l'a vue : « J'ai su que nous ne serions pas dans le rythme quand j'ai vu la voiture pour la première fois. Elle avait l'air tellement différente de celles de nos concurrents ! »

VENDREDI 17 MARS

Hamilton et Cullen se séparent 7 ans de vie commune

Lewis Hamilton a décidé de se séparer de sa fidèle physiothérapeute Angela Cullen,

qui était à ses côtés depuis 2016. Il semblerait que le Britannique a jugé que leur duo ne fonctionnait plus aussi efficacement. Cette séparation est peut-être aussi le signe d'un Lewis qui cherche une nouvelle motivation et du changement dans ses habitudes. « Au cours des sept dernières années, Angela a été à mes côtés, me poussant à être la meilleure version de moi-même », précise-t-il. La Néo-Zélandaise a de son côté annoncé qu'elle voguait vers une nouvelle aventure, tout en remerciant son « cher Lewis » pour toutes ces années à ses côtés. Si Lewis et Angela semblent se quitter bons amis, cette séparation pourrait avoir des répercussions sur l'état d'esprit du pilote britannique, que l'on sait très sensible à l'harmonie de son entourage.

Williams cherche un moteur Pourquoi pas Honda ?

L'équipe Williams a gagné 23 de ses 114 victoires avec Honda. Actuellement motorisée par Mercedes, l'équipe de Grove n'exclut pas de retrouver le motoriste japonais à l'horizon de la saison 2026. A cette échéance, une nouvelle réglementation moteur entrera en vigueur, qui semble séduire de nombreux constructeurs, dont Honda. Lequel aura besoin d'une nouvelle écurie partenaire, puisque Red Bull se tournera alors vers Ford et son propre département pour son unité de puissance. James Vowles, le nouveau patron de l'équipe anglaise, précise qu'une



GP de Bahreïn



Sakhir



Le vert est mis

Max Verstappen voulait se mettre à l'abri lors de son premier relais. Et au moment de son premier arrêt au stand, il était déjà intouchable. Pour la vedette de l'équipe Red Bull, très au-dessus du lot et vainqueur du premier grand prix de la saison, son seul souci venu de l'arrière a concerné des mini-blocages de roues lorsqu'il rétrogradait. Hormis ce détail vite réglé, le Néerlandais a dû attendre l'arrivée pour savoir ce qui s'était passé (loin) derrière lui. Sergio Pérez lui a raconté qu'il avait dû batailler pour conquérir la 2^e place.

Le Néerlandais qui avait aperçu la Ferrari de Charles Leclerc arrêtée au bord de la piste a compris que le Monégasque avait été victime d'une perte de puissance. A peine surpris de voir Fernando Alonso dans la cool room d'avant-podium, Max a alors engagé une discussion entre doubles champions du monde. Alonso, qui semble reverdir au volant de son Aston Martin de la même couleur, a dit à Verstappen combien il avait pris du plaisir à doubler leur meilleur ennemi commun, un certain Lewis Hamilton. L'Espagnol a moins apprécié la défense

musclée et toujours limite de son compatriote Carlos Sainz. Quel manque de respect pour Alonso qui fut l'idole du Madrilène ! Verstappen, lui, a l'air d'avoir trouvé son adversaire des prochaines semaines et futurs grands prix, tant le potentiel de l'Aston Martin d'Alonso est prometteur. Au passage, son nouveau coéquipier Lance Stroll mérite lui aussi un coup de chapeau. Blessé lors d'une chute à vélo deux semaines avant le grand prix, le Canadien, qui n'avait pas participé aux tests d'avant-saison, a conquis, au courage, une belle 6^e place.

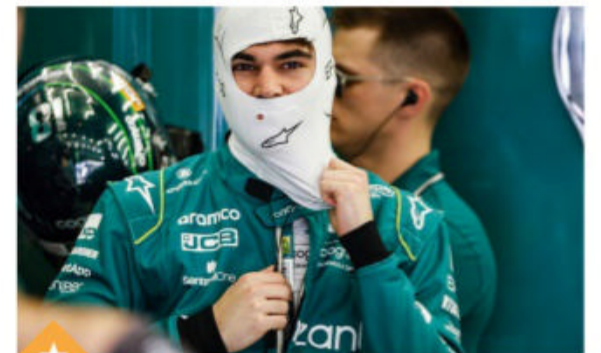
TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda RBPTH001)	1 h 33'56''736
2 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda RBPTH001)	à 11''987
3 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes M14 E)	à 36''637
4 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari 066/10)	à 48''052
5 Lewis Hamilton	44	Mercedes FW14 (Mercedes M14 E)	à 50''977
6 Lance Stroll	18	Aston Martin AMR23 (Mercedes M14 E)	à 54''502
7 George Russell	63	Mercedes FW14 (Mercedes M14 E)	à 55''873
8 Valtteri Bottas	77	Alfa Romeo C43 (Ferrari 066/10)	à 1'12''647
9 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault E-Tech RE23)	à 1'13''753
10 Alexander Albon	23	Williams FW45 (Mercedes M14 E)	à 1'29''774

"Ce championnat est gagné pour eux (Red Bull). Je ne crois pas que quelqu'un va se battre avec eux. Je parie qu'ils vont remporter toutes les courses sans exception cette saison. Avec le rythme qu'ils ont, je ne vois personne les challenger."

George Russell (pilote Mercedes)

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



Stroll au contact

Dès le 4^e virage, Stroll rate son freinage et touche l'arrière de l'Aston Martin de son coéquipier Alonso, qui rattrape la dérobade de sa monoplace avec maestria. Mais le K.-O. technique n'était pas loin pour les deux compères de l'équipe anglaise.



Alonso retrouve Hamilton

Comme au bon vieux temps, L'Espagnol et l'Anglais se sont retrouvés en piste pour une passe d'armes aussi brève qu'intense. Un mano a mano dont le pilote Aston est sorti victorieux au 38^e tour au prix d'un dépassement de grande classe. La F1 comme on l'aime.



Un 99^e podium au palmarès

Après l'abandon de Leclerc (41^e tour), Alonso sait le podium à sa portée. Mais il lui faut encore franchir l'obstacle Sainz et sa Ferrari. Au 46^e tour, il est obligé d'employer la manière forte – et toute sa science – pour ramener le garnement à la raison.

POLE POSITION

1'29''708

Max Verstappen
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'33''996

Guanyu Zhou
(Alfa Romeo)



Red Bull Media

01

On le sait, Max Verstappen n'a pas d'amis dans le paddock. Et son coéquipier ne fait pas exception. Alors qu'il semble afficher de grandes ambitions, Sergio Pérez pourrait bien devenir le pire ennemi du Néerlandais au sein de l'équipe Red Bull.

décision sur son futur sera prise cette saison, mais que rester avec Mercedes pourrait aussi être la meilleure solution. D'autant que personne ne sait ce que va décider Honda, dont la politique sportive n'est pas toujours très cohérente.

SAMEDI 18 MARS

Boire ou conduire ?

Bottas se reconvertis

Valtteri Bottas nous révèle qu'il a pour projet d'acheter un vignoble dans le sud de l'Australie, la région d'où est originaire sa compagne Tiffany Cromwell. Le Finlandais a déjà investi dans différentes sociétés de boisson, qu'il s'agisse de café, de gin ou de bière. Et s'il devait n'en conserver qu'une seule ? La réponse fuse : « *Le gin ! Parce que son goût est le plus proche de la boisson nationale finlandaise, la vodka.* »

DIMANCHE 19 MARS

Alonso, Red Bull...

01 Après-course sous tension

Alors que Fernando Alonso, momentanément privé de sa 3^e place, disait tout le bien qu'il pensait de la FIA et des décisions de ses commissaires sportifs, la tension était palpable du côté du motor-home de réception de Red Bull. Depuis le dernier Grand Prix du Brésil, on sait que ce n'est pas le grand amour entre Verstappen et Pérez.

Une fois de plus, le Hollandais a refusé d'obéir aux consignes de modération de son équipe pour tenter d'aller remporter cette deuxième course de la saison. Mais cette fois, Sergio Pérez s'est rebiffé. Il n'a pas baissé son rythme afin de se mettre à l'abri d'un éventuel retour de Max Verstappen dans la zone DRS où celui-ci n'aurait pas hésité à l'attaquer, le Mexicain le sait. Après sa victoire, une fois devant la presse, Pérez fait pourtant la grimace. Avoir perdu le point du meilleur tour au profit de Verstappen sur la ligne d'arrivée l'a contrarié, car ce point lui aurait offert la très symbolique première place au championnat. Il considère que l'équipe Red Bull ne l'a pas aidé. « *A deux tours de la fin, raconte-t-il, ils m'ont dit que j'avais le tour le plus rapide et de garder un certain rythme. Je pensais que la communication était la même pour Max. Parce que j'ai certainement obtenu des informations différentes, je n'ai tout simplement pas pu pousser à la fin.* » Christian Horner, le team principal, se défend, affirmant qu'au contraire, Sergio Pérez était au courant de la situation et que les deux pilotes étaient libres d'attaquer pour décrocher ce point bonus. Et pendant ce temps, Verstappen ne mâche ses mots pour dénoncer le manque de fiabilité de sa monoplace (!). L'ambiance s'annonce tendue au sein de l'écurie championne du monde ces prochaines courses. ●

LE POINT

La pente est Red

Au pire, l'écurie Red Bull remportera le titre mondial chez les constructeurs. Concernant celui des pilotes, seule une terrible guerre interne pourrait troubler leur marche en avant. C'est ce qu'espère secrètement Fernando Alonso.

Alonso ! Son nom est sur toutes les lèvres dans le paddock.

Il apparaît comme le messie, le sauveur de ce début de saison. L'animateur d'un championnat dont les premières courses s'annoncent gagnées d'avance par l'un ou l'autre des pilotes Red Bull. Il y a donc Fernando Alonso qui dispose enfin, ou à nouveau, d'une monoplace à la mesure de son talent. Ça ne lui était plus arrivé depuis dix ans. Alors chez Ferrari, il croisait le fer avec Sebastian Vettel. Celui qu'il remplace justement chez Aston Martin et qui doit se poser quelques questions, désormais spectateur sur son canapé.

Attention toutefois, Fernando Alonso n'en est pas encore à pouvoir prétendre remporter un troisième titre mondial. Mais avec une Aston Martin

super-performante, il peut prétendre rebattre quelques cartes, à commencer par celles de Verstappen et Pérez. Le lion espagnol rêve de les empêcher de tourner en paix. Ses premiers adversaires sont donc les pilotes Red Bull. Il faudra aussi surveiller la capacité d'Aston Martin à développer sa monoplace, dont le potentiel s'avère énorme. D'autant que l'équipe basée à Silverstone possède les outils et les moyens humains d'y parvenir. Dans le même temps, la deuxième partie de cette saison, la plus longue de l'histoire de la F1, dira si l'équipe Red Bull sera effectivement affectée par les restrictions de développement que le règlement lui impose, et un temps de passage en soufflerie limité par rapport à la concurrence.

CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2023 *

* Au 21 mars 2023

TOP 10. ÉCURIES

Ecurie	Points
1 Red Bull	87 pts
2 Aston Martin	38 pts
3 Mercedes	38 pts
4 Ferrari	26 pts
5 Alpine	8 pts
6 Alfa Romeo	4 pts
7 Haas	1 pt
8 Williams	1 pt
9 AlphaTauri	-
10 McLaren	-

TOP 10. PILOTES

Pilote	Points
1 Max Verstappen	44 pts
2 Sergio Pérez	43 pts
3 Fernando Alonso	30 pts
4 Carlos Sainz	20 pts
5 Lewis Hamilton	20 pts
6 George Russell	18 pts
7 Lance Stroll	8 pts
8 Charles Leclerc	6 pts
9 Valtteri Bottas	4 pts
10 Esteban Ocon	4 pts

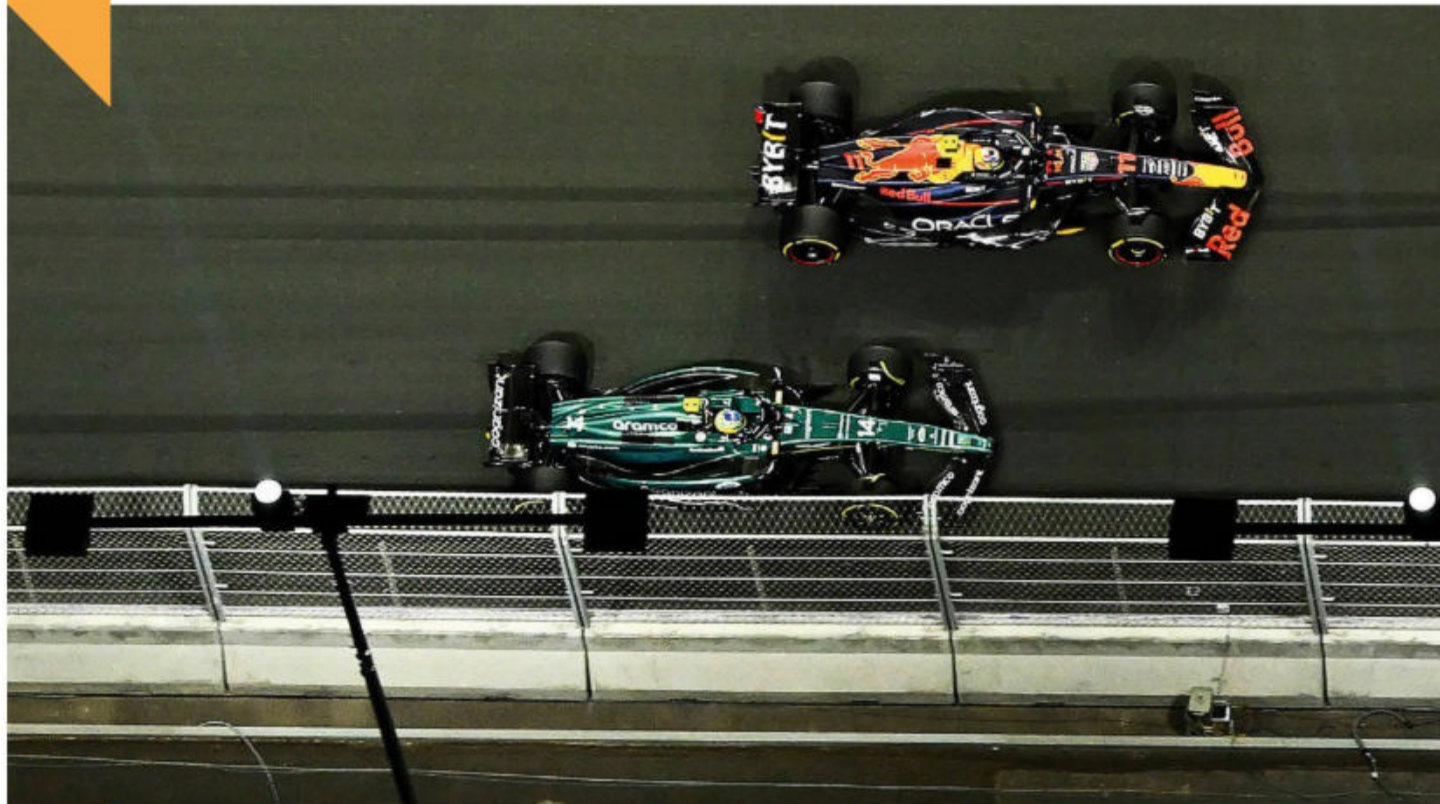
LE GRAND PRIX DU MOIS PROCHAIN



GP d'Australie
2 avril 2023



GP d'Arabie saoudite



Red Bull Media

Duel à l'horizon Red Bull ?

Lorsque Max Verstappen a subtilisé la 2^e place à Fernando Alonso, le Grand Prix d'Arabie saoudite a enfin ressemblé à une course, ou plutôt à un duel entre Max, l'ogre néerlandais, et Checo, l'ambitieux Mexicain, alors en tête. Voici ce que nous laisse espérer cette saison 2023 : un mano a mano entre les pilotes au volant des intouchables Red Bull. Toutefois, les plus pragmatiques, ou lucides, ne voient pas comment Sergio Pérez pourrait rivaliser avec son double champion

du monde de coéquipier sur la longueur de la saison et surtout ailleurs que sur des pistes urbaines. Un terrain où le pilotage précis de Pérez fait merveille. Entre les murs de Djeddah, dès que Verstappen a eu son partenaire en point de mire, la conversation est devenue savoureuse entre lui et ses ingénieurs. Bluff ou réalité, Verstappen a ainsi évoqué la résurgence de problèmes de transmission qui l'avaient déjà rejeté en 15^e position sur la grille. Mais était-ce une ruse pour inciter Pérez à lever le pied ? Verstappen s'inquiétant,

la murette l'exhortait alors à se fixer un temps au tour « raisonnable ». Pas question pour Verstappen d'obéir. Dans le même temps, Pérez était prié de calmer le jeu. Flairant le piège, il se gardait bien d'obtempérer. Le ton était donné. Le Néerlandais se rapprocha à moins de 5" de la tête, avant que Sergio Pérez ne réagisse. Mais pas assez pour empêcher Max Verstappen de s'attribuer le meilleur tour. Un petit point (qui permet à Max de maintenir la tête du championnat) de friction entre les deux pilotes de l'équipe Red Bull.

TOP 10. CLASSEMENT GP

Pilote	N°	Monoplace	Temps
1 Sergio Pérez	11	Red Bull RB19 (Honda)	1 h 21'14"894
2 Max Verstappen	1	Red Bull RB19 (Honda)	à 5"355
3 Fernando Alonso	14	Aston Martin AMR23 (Mercedes)	à 20"728
4 George Russell	63	Mercedes F1 W14 (Mercedes)	à 25"866
5 Lewis Hamilton	44	Mercedes F1 W14 (Mercedes)	à 31"065
6 Carlos Sainz	55	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 35"876
7 Charles Leclerc	16	Ferrari SF-23 (Ferrari)	à 43"162
8 Esteban Ocon	31	Alpine A523 (Renault)	à 52"832
9 Pierre Gasly	10	Alpine A523 (Renault)	à 54"747
10 Kevin Magnussen	20	Haas VF-23 (Ferrari)	à 1'04"826

"Je ne suis pas là pour être deuxième. On travaille très dur à l'usine pour arriver en forme et s'assurer que tout est parfait. Alors faire une course de remontée – ce que j'aime –, je n'en ai pas envie. Je ne suis pas content."

Max Verstappen (Red Bull)

LES TEMPS FORTS DU GRAND PRIX



DPPI

Alonso pénalisé dès le départ

En première ligne grâce à la pénalité (technique) de Leclerc, Alonso ne rate pas l'occasion de prendre l'avantage à l'extinction des feux. Mais l'Espagnol, qui s'est mal positionné sur la grille, apprend qu'il reçoit une pénalité de 5".



DPPI

Stroll en panne

Lance Stroll, qui a été l'un des premiers à passer par les stands alors qu'il était 4^e, gare son Aston Martin au 17^e tour dans une échappatoire. Bien que la monoplace ne gêne personne, la FIA décide quand même d'envoyer la safety car en piste.



Aston Martin Racing Media

Podium ou pas podium ?

Alors qu'il vient de descendre tout sourire de son 100^e podium, Fernando Alonso apprend qu'il écope d'une nouvelle pénalité de 10" et chute en 4^e position. Aston Martin porte réclamation et récupère (tardivement) la 3^e place de l'Espagnol.

POLE POSITION

1'28"265

Sergio Pérez
(Red Bull)

MEILLEUR TOUR

1'31"906

Max Verstappen
(Red Bull)



ENQUÊTE F1 Mercedes en mode reconquête

Un défi impossible ?

Comme d'autres avant elle, l'écurie Mercedes est tombée de son piédestal et doit se battre pour revenir au premier plan. **Sauf que, désormais, outre les problèmes techniques, elle doit lutter contre une implacable limite de dépenses. Au point d'interdire tout espoir aux fans de l'Etoile ?**



E

n Formule 1, la seule chose encore plus facile que de concevoir une monoplace lente et peu fiable est de glisser dans la hiérarchie des écuries après une longue période de domination. Toutes les écuries championnes du monde en ont fait l'expérience à un moment ou un autre de leur histoire, qu'il s'agisse de Ferrari, McLaren, Williams ou Red Bull.

Quelques-unes ont réussi à revenir au sommet plus rapidement que d'autres. Certaines, comme Lotus, Cooper ou Brabham, n'y sont jamais parvenues.

Les écuries qui ont réussi à reconquérir la première place de la hiérarchie l'ont fait au prix d'efforts surhumains et ont dû développer un talent exemplaire dans la gestion de crise. Mais même en alignant tous ces atouts, cela prend du temps, comme l'a montré le parcours de Ferrari dans les années 90. Il a fallu pas moins de 7 ans de travail à Jean Todt, ainsi que les milliards de Marlboro, l'arrivée de Bridgestone en tant que manufacturier unique, les meilleurs pilotes et ingénieurs, avec Michael Schumacher, Ross Brawn et Rory Byrne.

A l'inverse, Williams n'est jamais revenue de son plongeon des années 90, de même que McLaren plus récemment, tandis que Tyrrell a été revendue pour devenir Benetton. Et actuellement, Ferrari est encore engluée dans le même genre de spirale négative, l'écurie italienne n'ayant plus remporté un championnat depuis 2008.

C'est aujourd'hui au tour de Mercedes de se retrouver dans cette situation inconfortable, qui ressemble au début d'un nouveau cycle, après avoir aligné huit saisons à décrocher la double couronne. La saison dernière, avec une seule victoire et la troisième place au championnat des constructeurs, pouvait être analysée comme un accident. Mais la monoplace de 2023 est considérée, en vitesse pure, comme seulement cinquième de la grille. Un sacré plongeon en deux ans ! Pour ajouter l'injure à l'insulte, Aston Martin, qui se sert chez Mercedes pour la plupart de ses composants et les combine à un châssis inspiré de celui de la Red Bull, a décroché un podium à Bahreïn, derrière les deux intouchables Red Bull, quand les deux Mercedes terminaient 5^e et 7^e... grâce à l'abandon de Charles Leclerc.

Humiliés par Aston Martin

Et maintenant, considérez que Lance Stroll, qui pilotait son Aston Martin avec deux poignets récemment opérés de lourdes fractures et un orteil également blessé après un accident de vélo (*lire p. 140*), a réussi à se faufiler entre les deux Mercedes. Pourtant, Stroll n'était pas en mesure de suivre la trajectoire idéale dans le virage 1, à cause de l'angle au volant que cela impliquait et des souffrances que cela lui causait. Voilà qui ne donne pas beaucoup d'espoir sur le potentiel de Mercedes, surtout quand Ferrari aura résolu ses problèmes de fiabilité, apparemment liés à un souci de gestion électronique.

Les ennuis actuels de Mercedes trouvent leurs racines dans le concept aérodynamique, choisi pour 2022, d'absence de

●●●

2022 Mercedes F1 W13



2023 Mercedes F1 W14



2022 - 2023 Entêtement ?

Absence de pontons latéraux (entrées d'air) et arrière resserré : la W13 de 2022 était radicale. Trop, car la circulation de l'air mal contrôlée entraînait une instabilité à laquelle s'ajoutait une tendance du fond plat à taper au gré des rebonds : le marsouinage. La W14 de 2023 est une version corrigée mais repose sur la même architecture et le fond plat ressort toujours de la coque. Le marsouinage est réduit mais l'instabilité subsiste. Pour y remédier, elle roule avec une hauteur de caisse supérieure à celle de ses concurrentes, ce qui nuit à ses performances.

LA MERCEDES DE 2023 EST CONSIDÉRÉE, EN VITESSE PURE, COMME SEULEMENT LA CINQUIÈME DE LA GRILLE.
UN SACRÉ PLONGEON EN DEUX ANS !



Par Dieter Rencken Photos DPPI



Le patron de l'écurie Toto Wolff doit gérer la frustration de Lewis Hamilton. Il sait que la réglementation budgétaire l'empêche de chercher à améliorer sérieusement la W14.

pontons latéraux. Rappelons-le, le tout nouveau règlement sportif réinstaurait la prééminence de l'effet de sol comme source d'appui. Dès que la Mercedes W13 de l'an passé a foulé la piste lors des essais d'avant-saison, il fut clair que ce concept agressif ne fonctionnait pas. De ce fait, les pilotes étaient confrontés à deux choix : soit endurer un marsouinage insupportable et destructeur, la voiture étant trop sujette à de violents rebonds, soit remonter la garde au sol en sacrifiant la performance. Pourtant, contre toute logique, les ingénieurs de Mercedes ont voulu persévérer dans cette voie tout au long de la saison 2022.

On aurait pu imaginer que l'écurie à l'étoile changerait son fusil d'épaule pour 2023, mais non. Lorsque la W14 a fait ses premiers tours de roues à Bahreïn, il était clair qu'elle reposait sur l'architecture de sa devancière. Ce qu'allait confirmer son manque d'équilibre par la suite. Même si le marsouinage semblait nettement réduit, la Mercedes paraissait rouler avec une hauteur de caisse supérieure à celle de ses concurrentes... au prix de temps au tour bien plus lents.

Pourtant, le directeur technique de Mercedes, Mike Elliott, a continué à défendre le concept du zéro ponton jusqu'à très tard. Ainsi, à la conférence de presse du vendredi avant le Grand Prix de Bahreïn, il assurait encore : « Je pense que durant l'hiver, nous avons résolu beaucoup des problèmes que posait la voiture, et nous sommes arrivés ici en pensant que nous avons une meilleure base de travail. Quand vous regardez ce que nous avons fait durant les trois journées d'essais d'avant-saison, je ne crois pas que nous ayons encore extrait le plein potentiel de la voiture. »

Les pilotes fâchés

Mais deux jours plus tard, à l'issue de la course, il n'y avait plus de doutes sur le fait que Mercedes avait perdu toute confiance dans la W14, ce que confirmaient les mots de Toto Wolff, le patron de l'écurie :

« C'est l'une de nos pires journées de course ; vraiment, ce n'est pas bon du tout. Nous manquons tout simplement de rythme, point barre. Cela reflète ce que nous avons vécu durant les essais d'avant-saison. L'Aston Martin est très rapide, ils méritent ce qui leur arrive. Et Red Bull est tout simplement sur une autre planète. »

Lewis Hamilton, qui sent que sa quête d'un huitième titre lui échappe, alors qu'il approche de la fin de sa carrière, accusait pour sa part l'équipe de « ne pas l'avoir écouté ». Russell, impatient de démontrer ce qu'il peut accomplir avec une monoplace de premier plan, après des années au volant d'une Williams en fond de peloton, suggérait avec dépit que Red Bull allait remporter les 23 courses de cette saison, tandis qu'Aston Martin serait régulièrement dans la bataille... et Mercedes nulle part.

Une semaine plus tard, Mercedes a publié une lettre ouverte à ses fans, qui s'ouvrait par ces mots : « Bahreïn a fait mal. Cela a fait mal à chacun d'entre nous, qui nous lançons dans chaque nouvelle saison déterminés

à nous battre pour les titres mondiaux. Cela a fait mal à l'équipe dans son entier, qui a consacré tant de travail à une voiture qui n'a pas répondu à nos espoirs. Nous savons que cela vous a fait du mal aussi, en tant que fans. Votre passion et votre soutien sont importants pour nous aider à aller de l'avant. Et nous savons que nous ressentons la même douleur. » Cette lettre, clairement rédigée en réaction aux déclarations d'Hamilton, se terminait par une note d'espoir : « Nous travaillons dur d'ores et déjà pour changer le cours de la saison 2023. La reconquête a commencé immédiatement après la course, et chacun a un rôle à y jouer. »

Une question brûle les lèvres cependant : pourquoi Mercedes ne passe-t-elle pas par pertes et profits le concept de la W14 pour aller copier les flancs profondément sculptés de la Red Bull, qui lui ont permis de remporter les deux titres en 2022 ? Après tout, Aston Martin s'est peu à peu inspirée de cette conception durant la saison dernière, tout comme l'a fait Ferrari. Était-ce, de la part de Mercedes, de l'arrogance, de l'ignorance ou une foi irrationnelle dans le fait que l'on pouvait battre les lois de la physique ? Si l'on met de côté l'effet de cette lettre ouverte sur le moral des troupes, qui ont pu se sentir publiquement humiliées, le défi que doit affronter Mercedes est immense : comment se sortir de cette fondrière où ils se sont embourbés d'eux-mêmes, tout en respectant la limite budgétaire de 140 millions de dollars, qui restreint les dépenses dans tous les domaines liés à la performance ? Se lancer dans le développement d'un tout nouveau concept est l'assurance de dépenses considérables, ainsi que d'une remise à zéro de la collecte des données de fonctionnement de la voiture. A l'époque de Jean Todt ou de Ron Dennis, c'était finalement assez simple : il y avait quelqu'un, derrière, qui était capable de financer ces efforts. Mais sous le régime de la limite budgétaire, même si le groupe Mercedes décidait d'ouvrir une ligne de crédits illimités, de donner à son écurie l'accès à un support technique de premier plan et aux meilleurs cerveaux de la discipline, Toto Wolff aurait littéralement les mains liées dans le dos par le plafonnement des dépenses. La tentation de trop investir et de risquer une sanction (et une humiliation publique) n'est pas loin...

Imaginons, cependant, que l'écurie Mercedes investisse le moindre centime des 140 millions de dollars autorisés dans le développement de la W14 B (ou quel que soit son nom), qu'arrivera-t-il à la W15 de 2024 ? Comment financer celle qui devra bien courir l'année prochaine ? Viennent ensuite les restrictions de développement aérodynamique, qui stipulent combien de temps de soufflerie chacun peut utiliser sur une période de 12 mois. Ces temps sont attribués à partir d'une base évolutive dans le temps. La septième écurie de la saison précédente (Aston Martin, dans ce cas) dispose de 100 % du temps, lequel se réduit de 5 % par position à la fin du championnat. Aston Martin dispose donc cette année de 20 % de temps de soufflerie de plus que Mercedes, qui a terminé le championnat à la troisième place. Certes, l'écurie à l'étoile bénéficie de 5 % de soufflerie de plus que Ferrari...

Ajoutez à cela les rumeurs qui voient Mike Elliott sur le départ, et le retour à plein temps de James Allison, le directeur technique, qui travaillait récemment sur d'autres projets avancés de Mercedes, et vous parviendrez à la conclusion que les turbulences ne sont pas terminées à Brackley. Quoi qu'il en soit, le défi majeur auquel doivent faire face Toto Wolff et Mercedes est principalement financier, avant d'être sportif ou managérial. Cela introduit dans l'équation un facteur sur lequel ils n'ont aucun pouvoir et qui aurait, à l'époque, considérablement compliqué la tâche d'un Todt ou d'un Dennis dans leur campagne de reconquête des titres. Toto Wolff va donc être le premier team manager de ce niveau à devoir se battre avec la contrainte budgétaire. La manière dont il s'en sortira (ou pas) définira sans doute la place qu'il occupera au panthéon des grands patrons de la F1. ●

"BAHREÏN A FAIT MAL (...). CELA A FAIT MAL À L'ÉQUIPE DANS SON ENTIER, QUI A CONSACRÉ TANT DE TRAVAIL À UNE VOITURE QUI N'A PAS RÉPONDU À NOS ESPOIRS."

Communiqué Mercedes, samedi 11 mars



Sport auto
LA BOUTIQUE

SIGNÉE YANN DEHAIS

OFFREZ-VOUS CETTE SUPERBE OEUVRE D'ART!

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 la Porsche GT3 RS est magnifique ! Yann Dehais a choisi la superbe livrée spécifique du concours d'élégance de Pebble Beach 2022 en hommage à la mythique Porsche 911 Carrera RS 2. de 1972 pour célébrer les cinquante ans de son ancêtre. On adore !

Grâce au partenariat avec Sport Auto, offrez-vous le travail de cet artiste À UN PRIX TRÈS ABORDABLE !

Avis aux fans, Yann Dehais a également créé deux autres œuvres exclusives (la Mercedes de Lewis Hamilton et l'Alpine A110) visibles sur www.kiosquemag.com/boutique, dans la rubrique Photos et œuvres d'art !

Photo non contractuelle.
© Shutterstock.com



Modèle en présentation : 120 x 80 cm

À PARTIR DE
99€

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.	Qté	Prix
Tableau Porsche GT3 RS (Format : 45x30 cm)	427 591		99 €
Tableau Porsche GT3 RS (Format : 60x40 cm)	427 609		139 €
Tableau Porsche GT3 RS (Format : 120x80 cm)	427 716		329 €
ENVOI COLISSIMO 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 !

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.

Mes coordonnées (*à remplir obligatoirement)

M090 - #V1523422

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 :



É necessário mais luz. Tente com o flash.

BLOQUEIO DE SEGUIMENTO AF



Après avoir envisagé une année sabbatique, Ott Tänak a finalement rejoint l'équipe M-Sport pour laquelle il a déjà remporté le Rallye de Suède (ci-contre), sa quinzième victoire en WRC.

WRC Tänak : retour chez M-Sport

LE PARI DE OTT TÄNAK

Après avoir claqué la porte des équipes d'usine Toyota puis Hyundai, Ott Tänak est de retour au bercaïl, dans l'écurie privée M-Sport qui l'a révélé. **Au sein de ce cocon qu'il connaît bien, parviendra-t-il à remporter un deuxième titre mondial ?**

Par Alain Pernot Photos Red Bull Media

“SELON MOI, CONDUIRE CETTE AUTO EST UN PEU CONTRE NATURE. SON COMPORTEMENT RÉSERVE TROP DE SURPRISES. C'EST DIFFICILE DE TROUVER LA CONFIANCE DANS UNE TELLE SITUATION.”

Ott Tänak



I l y a des pilotes qui s'adaptent facilement à tous les contextes, et s'entendent avec toutes les équipes. Comme Sébastien Loeb qui a démontré sur le tard sa faculté à s'acclimater à des équipes anglophones qu'il avait jusque-là peu côtoyées. Et puis il y a des talents qui ont un relationnel un peu plus compliqué. Ott Tänak est de ceux-là. A peine venait-il d'être sacré champion du monde au sein de Toyota, à la fin de la saison 2019, que l'Estonien annonçait son

transfert vers Hyundai, pour cause d'incompatibilité d'humeur avec Tommi Mäkinen, le patron de l'équipe Toyota.

Au sein de l'écurie Hyundai, il ne s'est jamais vraiment intégré. Ott Tänak a rapidement constaté l'influence de son équipier Thierry Neuville, présent dans le clan coréen depuis le début de l'aventure en 2014. Si elle était bien contrebalancée par Andrea Adamo, le directeur de l'équipe, jusqu'à la fin de la saison 2021, elle a pris trop d'importance aux yeux de Tänak, la saison dernière, lorsque Julien Moncet a été placé dans l'inconfortable position de diriger l'équipe sans être officiellement nommé à sa tête. Les quelques fois où il daignait s'adresser aux médias, Tänak ne manquait pas de critiquer les décisions prises par

son équipe. Comme si ce contexte relationnel ne suffisait pas à produire une situation complexe, Hyundai a raté son entrée dans l'ère hybride et compromis les chances de titre.

Ajoutez à cela des soucis familiaux et vous aurez compris pourquoi Ott Tänak a annoncé, dès la fin de saison 2022, son départ de Hyundai. Il a alors fait planer le doute sur ses intentions, évoquant même la perspective d'une saison sabbatique consacrée à sa famille. Était-ce un vrai projet ou juste une manière de se laisser le temps nécessaire afin que les conditions soient réunies pour son retour chez M-Sport ? Toujours est-il que le rapprochement avec l'équipe de Malcolm Wilson s'est finalement opéré.

Des retrouvailles toutes naturelles

« Presque naturellement », serait-on tenté d'écrire. En effet, le patron de l'équipe anglaise était à la recherche d'un cadreur capable de prouver sur l'ensemble d'une saison le potentiel de la Puma Hybrid 1. Cette dernière avait réalisé des débuts fracassants aux mains de Sébastien Loeb, lors du Monte-Carlo 2022. Pour son premier rallye au sein de M-Sport, le champion français avait tout simplement offert à la Puma sa première victoire. Un exploit malheureusement sans lendemain. D'abord parce que Loeb n'était pas libre pour disputer toute la saison. ●●●

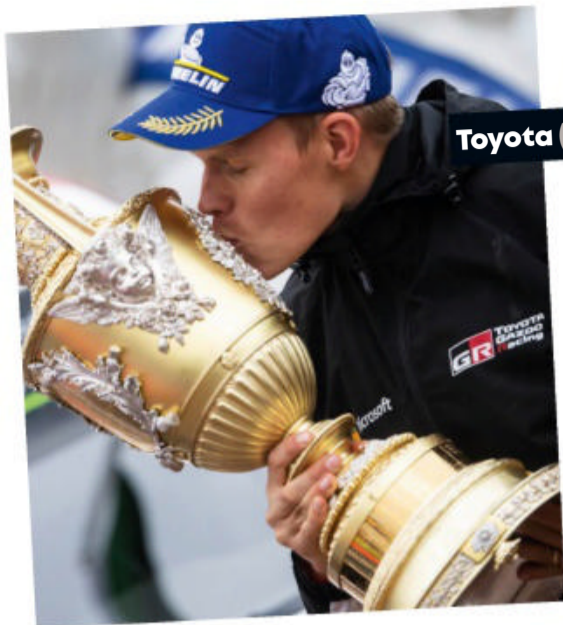
**"OTT SOUHAITE
QUE NOUS MODIFIIONS
LA PHILOSOPHIE QUI
A GUIDÉ LE DÉVELOPPEMENT
DE L'AUTO DEPUIS DEUX ANS..."**

Chris Williams, directeur
technique de M-Sport



Après avoir vu sa carrière sauvée à plusieurs reprises par Malcolm Wilson (ci-dessus), Ott Tänak espère bien lui offrir un titre mondial. Après le Monte-Carlo (en haut à gauche), la Suède (en haut à droite) et le Mexique (ci-contre), Tänak pointe quatrième d'un championnat mené par... le retraité Sébastien Ogier !





Toyota (2018-2019)



Hyundai (2020-2021-2022)



S'il a bien remporté le titre de champion du monde en 2019 au volant de la Toyota Yaris WRC, Ott Tänak n'a en revanche pas rencontré le même succès lors de ses trois saisons passées chez Hyundai.

Ensuite parce que Craig Breen et ses équipiers se sont avérés incapables de signer par la suite un nouveau succès, ce qui a d'ailleurs provoqué le départ du pilote irlandais, qui disposait pourtant d'un contrat de deux ans.

Tänäak avait le profil parfait pour mener l'assaut de M-Sport. Le pilote estonien est un pur produit du « centre de formation maison ». C'est en effet Malcolm Wilson qui lui a donné sa chance au niveau international en 2011. C'est encore Malcolm Wilson qui lui en a redonné une, une deuxième fois, en 2014 alors que Tänäak avait raccroché son casque. C'est une fois de plus lui qui est allé lui offrir, en 2017, une nouvelle occasion de s'exprimer au plus haut niveau. C'est d'ailleurs au sein de cette équipe que Tänäak a signé ses premiers succès en WRC... avant de gagner le championnat pour le compte de Toyota. Personne n'est mieux conscient du talent de Tänäak que Malcolm Wilson. De son côté, Ott Tänäak sait parfaitement que, sans ce dernier, sa carrière se serait arrêtée il y a bien longtemps. Les deux hommes s'apprécient et Tänäak a prouvé, volant en mains, que le manager anglais ne s'était pas trompé en misant sur lui. Pour l'Anglais, ce transfert est un juste retour sur investissement, même s'il s'accompagne d'un inévitable sacrifice financier. Rappelons que l'équipe M-Sport demeure privée. Certes, elle bénéficie d'une aide technique de la part de Ford pour le développement de la Puma, mais le budget dont dispose l'équipe anglaise, malgré les subsides de Red Bull, ne peut être comparé à celui de ses adversaires.

Reste à savoir si ces retrouvailles vont permettre à Ott Tänäak et à Malcolm Wilson d'étancher leur soif commune de titre mondial... En 2017 et 2018, Sébastien Ogier et Julien Ingrassia avaient démontré que M-Sport était à même de battre les équipes d'usine. Le taciturne Tänäak parviendra-t-il à répéter un tel exploit ? Julien Ingrassia ne l'exclut pas : « M-Sport, d'une part, et Tänäak, d'autre part, ont déjà prouvé leur compétence. Tänäak faisait partie de l'équipe lorsque nous y étions en 2017. Je sais qu'il s'y sent bien, que c'est un contexte dans lequel il est capable de s'ouvrir et de se libérer. Maintenant, il faut voir si la culture du détail, qui est indispensable à la conquête d'un titre mondial, est toujours présente au sein de l'équipe et si elle dispose des moyens suffisants pour développer la Puma. »

Que la Puma Hybrid 1 ait battu les Toyota et les Hyundai dès sa première sortie, l'année dernière, est une réalité gravée à jamais dans le livre d'or du WRC, mais depuis, la concurrence a grandement progressé. La Toyota s'est imposée comme la référence du championnat alors que la Hyundai a réalisé une fin de saison 2022 impressionnante.

D'ailleurs, Tänäak n'a pas caché que la Puma Hybrid 1 ne répond pas complètement à ses attentes. Le directeur technique de M-Sport, Chris Williams, a reconnu que l'Estonien avait exprimé des demandes de changements substantiels avant même que la saison ne commence : « Il considère qu'il y a des caractéristiques de la voiture qui ne sont pas correctes. Il souhaite que nous modifiions la philosophie qui a guidé le développement de l'auto

depuis deux ans... Nous travaillons donc pour répondre à ses demandes, mais cela ne peut pas se faire du jour au lendemain. »

Le Monte-Carlo s'est plus résumé à une séance de prise en main qu'à un rallye où Tänäak a pu jouer les premiers rôles. Déjà pas très à l'aise au volant de sa nouvelle monture, l'Estonien a dû composer avec des problèmes de direction assistée qui n'ont pas arrangé les choses. Il a dû se contenter d'une décevante cinquième place avec la voiture victorieuse douze mois plus tôt. Il n'aura toutefois pas fallu trop de temps à Tänäak pour tirer un meilleur parti de sa Ford. Sur la neige suédoise, le champion du monde 2019 parvenait même à battre des Hyundai très en verve alors qu'il n'avait remporté qu'une seule spéciale sur dix-huit ! Malcolm Wilson reconnaissait volontiers que ce succès était à porter au crédit de Tänäak plus qu'à celui de sa monture : « Je n'ai jamais douté des capacités de la voiture et de l'équipe, mais je reconnais que je n'attendais pas un tel résultat en Suède. Je sais que nous avons encore du travail à fournir pour adapter davantage l'auto aux demandes d'Ott. Tout le mérite de cette victoire lui revient. La Puma n'était pas la plus rapide mais, avec son expérience et son talent, il a fait la différence. »

Une simple question de réglages ?

Il était bien parti pour briller de nouveau au Mexique, pour son premier rallye sur terre au volant de la Puma. Le défi s'annonçait compliqué en ce sens qu'il devait composer avec le handicap d'ouvrir la route, du fait de sa position de leader du championnat. Tandis qu'il avait remporté les deux premières spéciales du jeudi (deux sections longues de 1,12 km), l'Estonien a été victime d'un problème de turbo dès la troisième spéciale alors que les choses sérieuses commençaient. Dès lors, ses espoirs de bien figurer au classement général étaient condamnés. Toutefois, Tänäak ne s'est pas résigné. Dans la journée du samedi, dépourvue de soucis techniques, il s'est même offert la joie de remporter deux spéciales.

N'en déduisez pas pour autant que le champion du monde 2019 se soit parfaitement adapté à la Puma... « J'ai pris davantage de plaisir mais il nous en manque encore. J'ai toujours du mal à trouver une façon de piloter la voiture à la limite. Selon moi, conduire cette auto est un peu contre nature. Son comportement réserve trop de surprises. C'est difficile de trouver la confiance dans une telle situation. »

S'il a assurément retrouvé un environnement humain propice à l'expression de son talent, Ott Tänäak ne dispose, en revanche, pas encore de la voiture de ses rêves. Et rien n'indique que l'équipe M-Sport sera à même de la lui fournir rapidement. S'il ne parvient à avoir une pleine confiance en sa monture, il sera alors compliqué d'aller batailler avec Kalle Rovanperä... ●

ÉDITEUR
ÉRAS (ÉDITIONS REWORLD AXEL SPRINGER)
40, avenue Aristide-Briand - CS 10024 -
92227 Bagneux Cedex

Directeur de la publication **Gautier Normand**
Actionnaires **Président Reworld Media France**
(RCS Nanterre 477 494 371)
& **Axel Springer France** (RCS Paris 440 097 004)

Tél. accueil **01.41.33.50.00**
www.sportauto.fr
E-mail sportauto@reworldmedia.com

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Jean-Eric Raoul**
Directeur artistique **Thomas Hilly**
Rédacteur en chef adjoint **Laurent Chevalier**
Chef de rubrique Essais **Sylvain Vétaux**
Secrétaire général de rédaction **Denis Riffade**
Secrétariat de rédaction **Vediteam**
Rédacteur photos **Soraya Bollini**
Responsable des prises de vue **Philippe Tissier**
Photos **Greg & Laurent Villaron**
Convoyage **Sylvain Cambier** (responsable)
Assistante **Karine Roumestand** (01.41.33.55.94)
A participé à ce numéro **Caroline Hazard**

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

PUBLICITÉ
Directrice exécutive régie **Elodie Brétau**
Directeur pôle automobile **Amaury d'Alès**
Directrice adjointe pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
(01.41.33.29.21)
Contact publicité **Charles Antonietti** (01.45.19.58.12)
Planning **Angélique Consoli** (01.41.33.53.52),
Stéphanie Guillard (01.41.33.53.50)
Trafic **Laurie Benevent** (01.45.19.58.68)

PUBLICITÉ MARCHÉS DIRECTS
Directrice de publicité **Julie Martinot** (01.41.33.57.73)
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**
(01.41.33.29.46)
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**

MARKETING
Directrice marketing et diversification **Sylvie Siguret**
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**
Chargée de promotion **Cécile Giordanengo**

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Chef de produit **Agnès Tran**
Directeur des ventes **Christophe Chantrel**
Responsable diffusion marché **Philippe Merrien**

SERVICE ABONNEMENTS
Tél. **01.46.48.47.61** du lundi au samedi, de 8 h à 20 h
Internet **Formulaire sur www.serviceabomag.fr**
Courrier **Service Abonnements Sport Auto**
59898 Lille Cedex 9
Prix abonnement France (12 n°) : **84,79 €**

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre**

PRÉPRESSE
Tél. **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**

IMPRIMEUR
Imaye Graphic
96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9

 **LE TRI + FACILE**  
AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier : **Finlande**
Taux de fibres recyclées : **0 %**
Impact sur l'eau Ptot **0,005 kg/tonne**

ACPM
Date du dépôt légal Mars 2023
Prix de vente **6,90 €**
Date de parution **31 mars 2023**
N° ISSN **0151-6353**
N° CPPAP **1024 K 86784**

LE BLOG DES ESSAYEURS
La page des sorties de route, où notre équipe des essais a carte blanche pour partager ce que lui inspire le monde de l'exception automobile.



The Last of Us

Par **Laurent Chevalier**

A l'heure où l'extinction des supercars semble se rapprocher à la vitesse grand V, Aston Martin signe l'un des plus grands chefs-d'œuvre de toute son histoire. La Valkyrie est une pépite, un météore, un idéal. Et surtout un miracle. Pour avoir eu la chance d'en prendre le volant et d'avoir savouré le V12 jusqu'au rupteur (11 000 tr/mn !), je peux en témoigner : aucune auto homologuée pour la route n'offre des sensations aussi extrêmes, bestiales et radicales. A commencer par la sonorité du 6,5 litres Cosworth, dont l'intensité dans l'habitacle dépasse l'entendement. La Valkyrie n'est pas une démonstration, c'est l'incarnation de la passion. Elle est excessive à tous les niveaux, à commencer par son cockpit ultra-étriqué. Sans parler du fait d'imposer des protections d'oreille pour la conduire, même à bas régimes, dans la circulation de tous les jours. Un peu



LA VALKYRIE N'EST PAS UNE DÉMONSTRATION, C'EST L'INCARNATION DE LA PASSION.

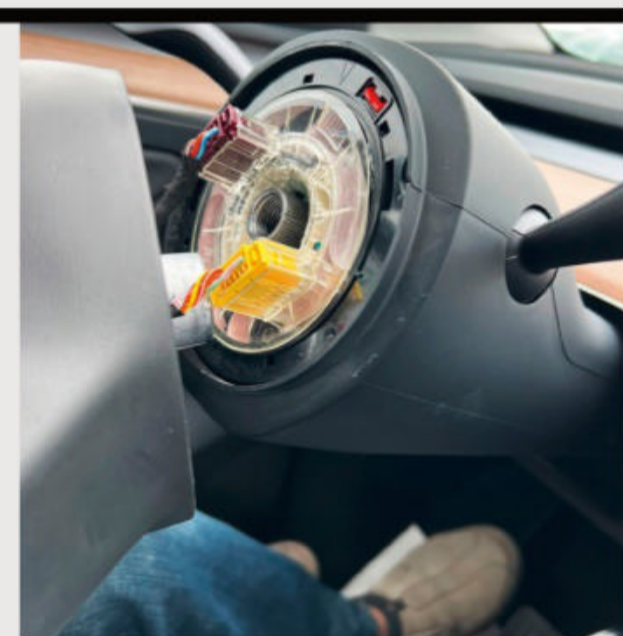
comme si le croisement d'un proto du Mans et d'une F1 pouvait s'aventurer, tel quel, sur les départementales. C'est ça qui est dément, et génial. D'autant que ça remet les pendules à l'heure dans le nouveau monde 100 % électrique des Rimac Nevera et Pininfarina Battista. Ces dernières auront beau s'escrimer à abattre le 0 à 100 km/h en 1 seconde et des bananes, rien ne remplacera un V12 atmo. Donc bravo ! Félicitations aussi à Aston Martin pour s'être prêté au jeu des essais presse en nous laissant rouler sur le circuit de Bahreïn en toute liberté. Ce n'est pas le cas de Mercedes avec l'AMG One, qui botte en touche malgré nos demandes répétées.



Le futur, c'était mieux avant

Par **Sylvain Vétaux**

G amin, je pensais que les voitures allaient voler, évitant ainsi les bouchons. Trop cool ! Hélas, je suis probablement né un peu trop tôt. A la place, on me promet une industrie automobile décarbonée avec la confirmation du bannissement des voitures neuves thermiques (et hybrides) en 2035. Trop cool ! La planète va enfin pouvoir être sauvée de tous ces inconscients qui, sous prétexte qu'ils veulent se mouvoir, rejettent de vilains gaz dans l'atmosphère. Et peu importe que l'extraction de cobalt et de lithium et le recyclage des batteries aient encore quelques progrès à faire. On est sur la bonne voie, on va tous pouvoir rouler en Tesla ! Ou pas. Mi-février, le constructeur rappelle 363 000 voitures en raison du programme de conduite autonome (FSD, Full Self-Driving) qui peut « autoriser la voiture à se comporter de façon dangereuse ». Ne jetons pas l'opprobre sur le constructeur américain, tant le développement de ce type de conduite automatisée est une prise de tête. Et puis après tout, on



ON POURRA TOUJOURS REPRENDRE LA MAIN DE SA TESLA. À CONDITION QUE LE VOLANT NE NOUS TOMBE PAS SUR LES GENOUX.

pourra toujours reprendre la main si jamais la Model 3, S, X ou Y fait des siennes. A condition que le volant ne nous tombe pas sur les genoux. C'est pourtant ce qui est arrivé à un Californien, très heureux d'avoir enfin reçu son Model Y le 24 janvier mais qui, début février, s'est vu contraint de s'arrêter voie de gauche sur autoroute, son volant ayant terminé sur ses cuisses. Ce n'est pas la première fois que ce désagrément touche les voitures d'Elon Musk, un propriétaire de Model 3 l'ayant aussi connu, en 2020. Bref, le futur, c'était mieux avant, quand les voitures volaient...



LAMBORGHINI URUS, 12/2021, 22.600 KM



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



ROLLS-ROYCE DAWN
Année : 06/16
Kilométrage : 54.000 km
315.000 €



PORSCHE 911 CARRERA
3.2 L TARGA
Année : 05/86
Kilométrage : 119.000 km
115.000 €



AUDI RS6 4.0 L V8
Année : 12/19
Kilométrage : 38.000 km
130.000 €



FERRARI F8 TRIBUTO
Année : 03/21
Kilométrage : 18.900 km
310.000 €



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

ANGE BARDE

genève

